

Εφετείο Πειραιώς: 361/1998

Πηγή: Ε.Ν.Δ. 26/98 σελ. 378

Εργασία σε παροπλισμένα πλοία.

Πλήρωμα-ναυτικός. Εννοιολογικό στοιχείο η προσφορά υπηρεσιών στο πλοίο κατά τον πλου. Οι προσλαμβανόμενοι για τη συντήρηση, επισκευή και φύλαξη παροπλισμένου πλοίου δεν αποτελούν πλήρωμα.

Οι εργαζόμενοι όμως σε παροπλισμένο πλοίο δεν συνδέονται πάντοτε με τον εργοδότη τους με σύμβαση χερσαίας εργασίας. Ο χαρακτηρισμός της συμβατικής τους σχέσης γίνεται από το δικαστήριο κατόπιν εκτίμησης των περιστάσεων, ανεξάρτητα από το νομικό χαρακτήρα που της έδωσαν τα συμβαλλόμενα μέρη.

Εφόσον το πλοίο παραμένει αργό στο λιμάνι εν αναμονή συμφέροντος ναύλου ή προς διενέργεια συγκεκριμένων επισκευαστικών εργασιών ή για άλλο λόγο, με την προϋπόθεση όμως ότι εξακολουθεί να υπάρχει σ' αυτό συγκροτημένο πλήρωμα με επαρκή οργανική σύνθεση και εφόσον το πλοίο βρίσκεται σε πλήρη ετοιμότητα και δυνατότητα προς εξυπηρέτηση του σκοπού του που είναι η ναυτική του αποστολή, οι υπηρετούντες σ' αυτό ναυτικοί δε χάνουν την ιδιότητα αυτή, ούτε υφιστάμενη σύμβαση ναυτικής εργασίας μετατρέπεται αυτομάτως σε χερσαία λόγω του παροπλισμού. Αν αντίθετα, συνεπεία του παροπλισμού του πλοίου απολύεται αριθμός ναυτικών, σε έκταση τέτοια, που να μην υπάρχει πλέον συγκροτημένο πλήρωμα και εν γένει το πλοίο, συνεπεία του παροπλισμού του, δεν έχει τη δυνατότητα να εκτελέσει πλόες, τότε οι λοιποί εργαζόμενοι για τη συντήρηση και φύλαξη του πλοίου, δεν ανήκουν πλέον σε οργανική ενότητα πληρώματος και δεν έχουν πλέον την ιδιότητα του ναυτικού.

Πρόσληψη ναύτη για παροχή εργασιών συντήρησης σε παροπλισμένο πλοίο. Σύμβαση χερσαίας εργασίας.

Πρόεδρος: Δ. ΜΠΟΥΖΟΥΛΑΣ

Εισηγητής: Β. ΛΥΚΟΥΔΗΣ

Δικηγόροι: Β. Σαξώνης, Κων/νος Μέλος

Κατά τις γενικές αρχές του ναυτεργατικού δικαίου και κατά την έννοια των άρθρων 37 επ., 53 επ. ΚΙΝΔ, η ιδιότητα του ναυτικού, η οποία είναι αναγκαία για την ύπαρξη συμβάσεως ναυτολογήσεως και τη ρύθμιση των σχέσεών του από το ναυτεργατικό δίκαιο, προϋποθέτει ότι το πρόσωπο αυτό ανήκει στο συγκροτημένο πλήρωμα και προσφέρει τις υπηρεσίες του κατά τον πλου, δηλαδή ανήκει στην οργανική ενότητα των εργαζομένων του πλοίου για τον πλου, (ΑΠ 904/1987 ΝοΒ 36.1218 και ΕΝΔ 15.445, ΑΠ 12/1985 ΕΝΔ 14.74, ΕΠ 286/1996 ΕΝΔ 24.529, ΕΠ 141/1995 ΕΝΔ 23.350, ΕΠ 640/1995 ΕΕΔ 55.618, ΕΠ 795/1997 ΕΝΔ 25.286, ΕΠ 1355/1990 ΕΝΔ 20.206 κ.α. βλ. και Δ. Καμβύση Ναυτεργατικό Δίκαιο (1994) σελ. 199 επ.). Επομένως τα πρόσωπα τα οποία έχουν προσληφθεί για να παρέχουν την εργασία τους ως προς την συντήρηση, επισκευή και φύλαξη παροπλισμένου πλοίου δεν είναι ναυτικοί με την πιο πάνω έννοια και δεν αποτελούν μέλη πληρώματος πλοίου. (ΑΠ 904/87 οπ. ΕΠ 474/1990 ΕΝΔ 18.214). Παροπλισμένο θεωρείται το πλοίο όταν αυτό βρίσκεται σε κατάσταση κατά την οποία τούτο, παραμένει αργό στο λιμένα, είτε ελλείπει συμφέροντος ναύλου, είτε προς διενέργεια επισκευών για διατήρηση ή ανανέωση της κλάσεως στην οποία ανήκει (Δ.Καμβύσης Ναυτεργατικό Δίκαιο 1994 σελ. 358). Η εργασιακή όμως σύμβαση εκείνου που παρέχει την εργασία του σε παροπλισμένο πλοίο δεν θεωρείται, χωρίς τίποτε άλλο ως σύμβαση χερσαίας εργασίας. Εφόσον το πλοίο παραμένει προσωρινά αργό στο λιμάνι εν αναμονή συμφέροντος ναύλου ή προς διενέργεια συγκεκριμένων επισκευαστικών εργασιών ή εξ άλλου λόγου, οι υπηρετούντες σε αυτό ναυτικοί δεν χάνουν την ιδιότητα αυτή (πρβλ. άρθρο 77 ΚΙΝΔ), ούτε η υφιστάμενη σύμβαση ναυτικής εργασίας μετατρέπεται αυτομάτως σε χερσαία λόγω του παροπλισμού, με την προϋπόθεση όμως ότι εξακολουθεί να υπάρχει σε αυτό συγκροτημένο πλήρωμα με επαρκή οργανική σύνθεση και το πλοίο ευρίσκεται σε πλήρη ετοιμότητα και δυνατότητα προς λειτουργία του και εξυπηρέτηση του σκοπού του, ο οποίος είναι η ναυτική αποστολή του. Αν αντίθετα, συνεπεία του παροπλισμού του πλοίου, απολύεται αριθμός ναυτικών, σε έκταση τέτοια, που να μην υπάρχει πλέον

συγκροτημένο πλήρωμα και εν γένει το πλοίο, συνεπεία του παροπλισμού του, δεν έχει την δυνατότητα να εκτελέσει πλόες, οι λοιποί εργαζόμενοι επί του πλοίου δια την συντήρηση και την φύλαξή του, δεν ανήκουν πλέον σε οργανική ενότητα πληρώματος, και, σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν, δεν έχουν πλέον την ιδιότητα του ναυτικού (πρβλ. ΑΠ 904/87 οπ.). Ο χαρακτηρισμός εξάλλου της σχέσεως, ως εξαρτημένης εργασίας, η οποία ρυθμίζεται από τις κοινές διατάξεις του εργατικού δικαίου, γίνεται από το δικαστήριο από την εκτίμηση των περιστάσεων, ανεξάρτητα από το νομικό χαρακτήρα που έδωσαν τα συμβαλλόμενα μέρη στην συμβατική τους σχέση (ΑΠ 1026/1990 ΕΕΔ 50.320, ΑΠ 1261/1993 ΕλΔνη 36.131, ΑΠ 991/1983 ΕλΔνη 25.346, ΑΠ 128/1979 ΝοΒ 27.1093, ΑΠ 734/1979 ΝοΒ 28.848 κ.α.).

Στην προκειμένη περίπτωση από την κατάθεση του μάρτυρα της εναγομένης, που εξετάστηκε ενόρκως στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο και η οποία περιέχεται στα ταυτάριθμα με την εκκαλουμένη απόφαση πρακτικά, από όλα τα έγγραφα και τις ... ένορκες βεβαιώσεις, που έχουν ληφθεί νομοτύπως, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 651 παρ. 1 ΚπολΔ ενώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς, που επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι, αποδείχθηκαν τα εξής: Η εναγομένη εταιρεία «Ν», η οποία ήδη πτώχευσε, σύνδικος δε της πτωχεύσεως έχει ορισθεί ο εφεσίβλητος δικηγόρος, που συνεχίζει τη δίκη (534 ΕΝ), είναι πλοιοκτήτρια του με ελληνική σημαία και με αριθμό νηολογίου Πειραιώς 9464, επιβατηγού τουριστικού πλοίου «Λ.Π.» κοχ 8619,06. Το πλοίο αυτό, πραγματοποιούσε, τουλάχιστον από το 1988 ταξίδια από τον Μάρτιο ή Απρίλιο έως και τον Οκτώβριο ή το Νοέμβριο κάθε έτους. Ειδικότερα μέχρι το 1991 πραγματοποιούσε συνεχείς 7/ημέρες κρουαζιέρες από Βενετία-Πειραιά, Ρόδο-Ηράκλειο, Κέρκυρα, Βενετία και το 1993 από Βενετία-Κέρκυρα-Πειραιά, Κουσάντασι, Πάτμο, Ρόδο-Κατάκωλο, Βενετία. Κατά τους λοιπούς χειμερινούς μήνες το πλοίο παροπλιζέτο και παρέμενε ακινητοποιημένο στο λιμάνι του Πειραιώς. Από τα 230-250 περίπου μέλη του πληρώματος παρέμεναν ναυτολογημένα στο πλοίο περίπου είκοσι, εργαζόμενα για την συντήρηση και φύλαξη του πλοίου. Μεταξύ αυτών ήταν και ο ενάγων, ο οποίος ναυτολογήθηκε στο εν λόγω πλοίο με διαδοχικές συμβάσεις εργασίας από 28.12.1988 (ημερομηνία κατά την οποία το εν λόγω πλοίο περιήλθε στην πλοιοκτησία της εναγομένης και ύψωσε την ελληνική σημαία), μέχρι και στις 31-31993. Ειδικότερα, ο ενάγων με τον νόμιμο εκπρόσωπο της εναγομένης κατάρτισε στον Πειραιά προφορικός προσύμφωνο ναυτικής εργασίας και ναυτολογήθηκε:

Α. Στις 20-3-1992, ως ναύτης, με μηνιαίο μισθό 303.379 δρχ., κατά τα λοιπά δε σύμφωνα με τους όρους της σ.σ.ν.ε. για τα επιβατηγά μεσογειακά και τουριστικά πλοία και εργάστηκε με την ειδικότητα αυτή μέχρι και στις 31.10.1992, ημερομηνία που απολύθηκε στο λιμάνι Πειραιώς.

Β. Στις 31-3-1993 ναυτολογήθηκε επίσης ως ναύτης, σύμφωνα με τους όρους της ίδιας σ.σ.ν.ε. και εργάστηκε μέχρι στις 25-10-1993, ημερομηνία κατά την οποία απολύθηκε στο λιμάνι του Πειραιά.

Επίσης ο ενάγων κατάρτισε στον Πειραιά με τον εκπρόσωπο της εναγομένης συμβάσεις εργασίας προκειμένου να εργασθεί στο ίδιο πλοίο κατά την διάρκεια που αυτό ήταν παροπλισμένο στον Πειραιά, κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου, με την ειδικότητα του ναύτη και ειδικότερα:

Α. Στις 28/12/1988 με μηνιαίο μισθό 89.224 δρχ. και εργάστηκε με την ειδικότητα αυτή μέχρι 15/3/1989, ημερομηνία έναρξης των πλόων του πλοίου.

Β. Στις 14/11/1989 με μηνιαίο μισθό 103.673 δρχ. και εργάστηκε μέχρι στις 26/3/1990.

Γ. Στις 12/11/1990 με μηνιαίο μισθό 102.111 δρχ. και εργάστηκε με την ίδια ειδικότητα μέχρι 24/4/1991.

Δ. Στις 11/11/1991 με μηνιαίο μισθό 106.773 δρχ. και εργάστηκε μέχρι στις 14/3/1992 και

Ε. Στις 1/11/1992 με μηνιαίο μισθό 212.773 δρχ. και εργάστηκε μέχρι στις 30/3/1993.

Η εναγομένη εταιρεία αρνούμενη τον ισχυρισμό του ενάγοντος, ότι οι συμβάσεις που είχαν καταρτισθεί μεταξύ τους κατά τη χειμερινή περίοδο ήταν συμβάσεις εξαρτημένης χερσαίας εργασίας και ότι επ' αυτών ίσχυαν οι διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου, είχε υποστηρίξει πρωτοδίκως ότι αυτές ήταν συμβάσεις ναυτικής εργασίας. Τον ισχυρισμό δε αυτό, όπως ήδη αναφέρθηκε, δέχθηκε ως βάσιμο και η πρωτόδικη απόφαση και απέρριψε τις αξιώσεις του ενάγοντος κατά το μέρος που αυτές στηριζόταν στις διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου. Από τα προαναφερθέντα όμως αποδεικτικά μέσα αποδείχθηκε ότι η

εργασιακή σχέση της εναγομένης και του ενάγοντος ήταν σχέση εξαρτημένης χερσαίας και όχι ναυτικής εργασίας και τούτο διότι:

- 1) ο ενάγων προσλαμβάνονταν κάθε φορά για να εργασθεί κατά τη διάρκεια που το πλοίο «Λ.Π.» ήταν παροπλισμένο, δηλαδή ήταν ακινητοποιημένο στο λιμάνι του Πειραιά κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου.
- 2) Ο παροπλισμός αυτός του εν λόγω πλοίου δεν ήταν ούτε ευκαιριακός ούτε έκτακτος, αλλά προγραμματισμένος, αφού το πλοίο αυτό ήταν προορισμένο να εκτελεί πλόες (κρουαζιέρες) μόνο κατά τη τουριστική περίοδο (Μάρτιος-Νοέμβριος) και ποτέ δεν προγραμματίσε αλλά ούτε εξετέλεσε, έστω και εκτάκτως, κατά τις πιο πάνω χειμερινές περιόδους (1988-1993) κάποια κρουαζιέρα, ούτε βρισκόταν σε αναμονή ναύλου.
- 3) Στο αυτό πλοίο κατά τη χειμερινή περίοδο δεν υπήρχε συγκροτημένο πλήρωμα για την εκτέλεση πλόων. Όπως ο εκκαλόν αναφέρει στις προτάσεις του και δεν αμφισβητεί ο εφεσίβλητος, η οργανική σύνθεση του πλοίου, σύμφωνα με το νόμο (π.δ. 177/1974) ήταν 118 άτομα και κατά τη διάρκεια των τουριστικών περιόδων, που το πλοίο πραγματοποιούσε κρουαζιέρες, υπηρετούσαν 230-250 άτομα. Όπως όμως και ο ενάγων συνομολογεί, κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου το πλήρωμα αυτό απολυόταν, και παρέμεναν επί του πλοίου μόνο είκοσι άτομα.
- 4) Κατά τη περίοδο αυτή, που το εν λόγω πλοίο βρισκόταν σε ακινησία, οι μηχανές του δεν λειτουργούσαν, οι αίθουσες ψυχαγωγίας και οι λοιποί χώροι οι προοριζόμενοι για την εξυπηρέτηση των επιβατών ήταν κλειστοί και δεν υπήρχε φωτισμός, θέρμανση και νερό. Οι ηλεκτρογεννήτριες δε του πλοίου λειτουργούσαν μόνο κατά την διάρκεια της ημέρας για τις ανάγκες των επισκευαστικών συνεργειών, μετά την αποχώρηση των οποίων έσβηναν όλα τα φώτα και παρέμενε στο πλοίο μόνο ο νυκτοφύλακας.
- 5) Η πρόσληψη του ενάγοντος κατά την διάρκεια των χειμερινών περιόδων δεν έγινε προκειμένου να προσφέρει αυτός την εργασία του για τον πλου στην εκτέλεση της ναυτικής αποστολής του πλοίου, αφού το πλοίο, όπως ήδη αναφέρθηκε, δεν θα εκτελούσε οποιαδήποτε ναυτική αποστολή, ούτε υπήρχε συγκροτημένο πλήρωμα για το σκοπό αυτό. Η πρόσληψη του ενάγοντος έγινε, όπως συνομολογείται, προκειμένου να προσφέρει αυτός την εργασία του ως προς την συντήρηση του παροπλισμένου πλοίου, για να έχει αυτό την δυνατότητα να εκτελέσει την αποστολή του την επόμενη τουριστική περίοδο. Ενόψει αυτών ούτε η συνεχής, επί σειρά ετών, διαδοχική «ναυτολόγησή» του επί του πλοίου με την ειδικότητα του ναύτη, κατά τις χειμερινές περιόδους, ούτε ο τρόπος αμοιβής του, ούτε το γεγονός της παρεχόμενης στους ναυτικούς προστασίας ούτε ο χαρακτηρισμός της εργασίας του από την εναγομένη ως «ναυτικής» μεταβάλλει την φύση της εργασιακής σχέσεως που τον συνέδεε με τον ενάγοντα και η οποία σύμφωνα με τα εκτεθέντα και όσα θα αναφερθούν στην συνέχεια ήταν της χερσαίας συμβάσεως εργασίας, για την οποία ίσχυαν οι ΕΓΣΣΕ και οι εν γένει διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου (επί της οποίας βεβαίως δεν ισχύει η προβαλλόμενη από την εναγομένη ένσταση παραγραφής των άρθρων 289 παρ. 1 ΚΙΝΔ). Το πρωτοβάθμιο επομένως δικαστήριο, το οποίο δέχθηκε τα αντίθετα και έκρινε ότι οι στηριζόμενες στην σύμβαση χερσαίας εργασίας αξιώσεις του (εργασία κατά τις Κυριακές, υπερεργασία, παράνομες υπερωρίες, αποδοχές και επιδόματα αδείας και επιδόματα εορτών) δεν ήταν νόμιμες, έσφαλε, όπως βασίμως υποστηρίζει ο ενάγων εκκαλόν με τον πρώτο λόγο της εφέσεώς του, ο οποίος πρέπει να γίνει δεκτός κατ' ουσίαν....