

Εφετείο Πειραιά: 878/99

Πηγή: ΔΕΕ 10/2000 σελ. 1024

ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ. Αξίωση λόγω ψυχικής οδύνης. Καθ' ύλην αρμοδιότητα Μονομελούς Πρωτοδικείου. Το μονομελές πρωτοδικείο δικάζει κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών και τις διαφορές από εργατικά ατυχήματα. Κατά την ίδια διαδικασία εκδικάζεται και η αγωγή που έχει ως περιεχόμενο την αξίωση χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης των μελών της οικογενείας του θανατωθέντος σε εργατικό ατύχημα, εφόσον στρέφεται κατά του εργοδότη και αποδίδεται σε αυτόν ή στους προστηθέντες από αυτόν πταίσμα για την επέλευση του ατυχήματος. Ως ατύχημα από βίαιο συμβάν που επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, σε εργάτη ή υπάλληλο, θεωρείται κάθε βλάβη που είναι αποτέλεσμα βιαιότητας και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου, το οποίο δεν θα υπήρχε χωρίς την εργασία και την εκτέλεσή της, υπό τις δεδομένες περιστάσεις εκτελέσεώς της. Στην περίπτωση που επήλθε ο θάνατος εξαιτίας του εργατικού ατυχήματος, οι συγγενείς του θανατωθέντος δικαιούνται να αξιώσουν αποζημίωση είτε κατά τις διατάξεις των άρθρων 3 επ. του Ν. 551/1915, είτε σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου

Πρόεδρος: Α. Πλατής, Πρόεδρος Εφετών

Εισηγητής: Β. Λυκούδης, Εφέτης.

Δικηγόροι: Μ. Κοντούρης, Ν. Δόμβρος.

Η από 11.1.1999 έφεση των Μ.Τ. κ.λπ. κατά της εταιρίας "Δ. ΝΕ" και η από 3.2.1999 αντίθετη έφεση της τελευταίας κατά των (τριών) πρώτων, οι οποίες εφέσεις στρέφονται κατά της 6109/1998 αποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς που δίκασε με την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών, ασκήθηκαν νομοτύπως και εμπροθέσμως και πρέπει να γίνουν τυπικά δεκτές και να εξεταστούν για το παραδεκτό και την ουσιαστική βασιμότητα των λόγων τους, συνεδικαζόμενες, καθόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 246 ΚΠολΔ.

Με την από 10.12.1997 αγωγή οι ενάγοντες εξέθεσαν ότι ο Ι.Τ., γιος της πρώτης ενάγουσας, αδελφός του δευτέρου και της τρίτης εξ αυτών και συγγενής εξ αγχιστείας (κουριάδος) των λοιπών, με σύμβαση ναυτικής εργασίας που καταρτίστηκε στο Βόλο μεταξύ αυτού και του νομίμου εκπροσώπου της εναγομένης ναυτικής εταιρίας ναυτολογήθηκε στις 12.12.1996 στο λιμάνι του Βόλου ως πλοίαρχος στο υπό ελληνική σημαία πλοίο της εναγομένης "Δ." 5.706 τόννων δω και ότι εργάστηκε στο πλοίο αυτό έως στις 18.12.1996, που απεβίωσε κατά το ναυάγιο του πλοίου, που έλαβε χώρα κάτω από τις αναφερόμενες στην αγωγή συνθήκες. Ότι το ναυάγιο και ο εξ αυτού θάνατος του συγγενούς των εναγόντων οφείλεται σε υπαιτιότητα της εναγομένης, η οποία παρέβη τους αναφερόμενους στην αγωγή νόμους, διατάγματα και κανονισμούς για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο. Ζητούσαν δε να υποχρεωθεί η εναγομένη να τους καταβάλει ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, το ποσό των 200.000.000 για τον καθένα από τους τρεις πρώτους εξ αυτών και το ποσό των 100.000.000 δρχ. για τον καθένα από τους δύο λοιπούς. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθηκε εν μέρει την αγωγή των τριών πρώτων εναγόντων και επεδίκασε σε αυτούς, εντόκως, ως αποζημίωση λόγω ψυχικής οδύνης το ποσό των 10.000.000 δρχ. για τον καθένα εξ αυτών. κατά της αποφάσεως αυτής παραπονούνται και τα δύο διάδικα μέρη για τους αναφερόμενους στις συνεκδικαζόμενες εφέσεις τους λόγους και ζητούν την εξαφάνιση αυτής, άλλως την μεταρρύθμιση, με σκοπό οι μεν ενάγοντες για να γίνει εξ ολοκλήρου δεκτή η αγωγή τους, η δε εναγομένη για να απορριφθεί.

Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 16 παρ. 2 και 663 παρ. 1 ΚΠολΔ σαφώς προκύπτει ότι το μονομελές πρωτοδικείο είναι αρμόδιο (εφόσον λόγω ποσού δεν είναι αρμόδιο το ειρηνοδικείο), να δικάσει κατά την ειδική διαδικασία των άρθρων 664 επ. ΚΠολΔ κάθε διαφορά από σύμβαση ή και απλή σχέση εργασίας ή εξ αφορμής αυτής μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων ή των διαδόχων τους, ή των κατά νόμο δικαιουμένων εκ της

παροχής εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, ανεξαρτήτως του νομικού χαρακτήρα της διαφοράς ως απορρέουσας από σύμβαση ή απλή σχέση εργασίας ή από αδικοπραξία που προκλήθηκε εξ αφορμής της εργασίας ή από αδικαιολόγητο πλουτισμό. Το μονομελές πρωτοδικείο δικάζει κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών και τις διαφορές από εργατικά ατυχήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 4 και 37 του ΕισΝΚΠολΔ μετά την κατάργηση της διατάξεως του άρθρου 13 του Ν 551/1915 με τις προαναφερόμενες διατάξεις του ΕισΝΚΠολΔ. Ομοίως και η αγωγή που έχει περιεχόμενο αξίωση χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης των μελών της οικογενείας του θανατωθέντος σε εργατικό ατύχημα, εφόσον στρέφεται κατά του εργοδότη και αποδίδεται σε αυτόν ή στους προστηθέντες από αυτόν παίσιμα για την επέλευση του ατυχήματος αυτού, η διαφορά υπάγεται στην καθ' ύλην αρμοδιότητα του μονομελούς πρωτοδικείου και εκδικάζεται κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών, εφόσον αξιούται ποσό μεγαλύτερο από εκείνο που ορίζεται για την αρμοδιότητα του ειρηνοδικείου, δοθέντος ότι πρόκειται περί αδικοπραξίας που τελέστηκε εξ αφορμής της εργασίας (ΕφΑθ 3054/1988 και εκεί νομολογία με παρατ. Γ. Ρήγου, βλ. και ΕφΑθ 5610/1998 ΕΛΔ 39, 1341, ΕφΘεσ 2591/1998 ΕΕΔ 55, 967, ΕφΑθ 4287/1988 ΕΛΔ 30, 1464, ΕφΑθ 8556/1982 ΕΕΔ 42, 93, ΕφΑθ 7513/1978 ΝοΒ 27, 592, βλ. και Λ. Σινανιώτη, Ειδ. Διαδικασία, έκδ. Β', σελ. 298, Κ. Μπέη, ΠολΔικ άρθ. 663 παρ. 2 αρ. 2. 2 και 2. 11).

Συνεπώς στην προκειμένη περίπτωση, σύμφωνα με τα προεκτιθέμενα, αρμόδιο καθ' ύλην δικαστήριο για την εκδίκαση της κρινόμενης εξ εργατικού ατυχήματος αγωγής με το αναφερόμενο ειδικότερα στην προηγούμενη παράγραφο περιεχόμενο και αίτημα είναι, λόγω ποσού, το μονομελές πρωτοδικείο και η προσήκουσα για την έρευνα αυτής διαδικασία είναι των εργατικών διαφορών. Το πρωτοβάθμιο επομένως Δικαστήριο, το οποίο δέχθηκε τα ίδια, ορθά έκρινε και τα όσα αντίθετα υποστηρίζει η εναγομένη - εκκαλούσα με τον πρώτο λόγο εφέσεως είναι αβάσιμα και πρέπει να απορριφθούν.

Κατά τη σαφή έννοια του άρθρου 1 παρ. 1 Ν 551/1915 "περί ευθύνης προς αποζημίωση των εξ ατυχημάτων εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων", όπως κωδικοποιήθηκε με το ΒΔ της 24.7/25.8.1920, που ισχύει και επί ναυτικής εργασίας (άρθρο 2 του ίδιου νόμου και 66 παρ. 6 ΚΙΝΔ), ως ατύχημα από βίαιο συμβάν που επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, σε εργάτη ή υπάλληλο των εργασιών ή των επιχειρήσεων οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 του αυτού ΒΔ, θεωρείται κάθε βλάβη που είναι αποτέλεσμα βιαιότητας και αιφνιδιάς επενεργείας εξωτερικού αιτίου, το οποίο δεν θα υπήρχε χωρίς την εργασία και την εκτέλεσή της υπό τις δεδομένες περιστάσεις εκτέλεσώς της (ΑΠ Ολ 1287/1986 ΝοΒ 35, 1605, ΑΠ 1720/1997 ΕΕΔ 58, 134, ΑΠ 528/1997 ΕΕΔ 57, 782, ΑΠ 600/1996 ΕΛΔ 40, 117, ΑΠ 1486/1995 ΕΝΔ 24, 223, ΑΠ 1586/1995 ΕΕΔ 56, 469, ΑΠ 250/1995 ΕΕΔ 55, 24, ΑΠ 1029/1993 ΕΕΔ 54, 325 κ.ά.). Επί εργατικού ατυχήματος, από το οποίο επήλθε ο θάνατος του παθόντος, οι συγγενείς του (άρθρο 6 Ν 551/1915) δικαιούνται να αξιώσουν αποζημίωση, είτε κατά τις διατάξεις των άρθρων 3 επ. του Ν 551/1915, είτε σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου (ΑΠ 600/1996, ό.π.).

Ειδικότερα από τις διατάξεις του άρθρου 16 του αυτού Ν 551/1915, προκύπτει ότι αυτός που έπαθε από εργατικό ατύχημα ανικανότητα, έχει δικαίωμα να εγείρει την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσει, σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914, 922, 928 ΑΚ, πλήρη αποζημίωση μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων του ή όταν πραγματοποιήθηκε σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σε αυτούς, βρίσκεται δε σε αιτιώδη σύνδεσμο με την μη τήρηση των διατάξεων αυτών. 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 ασφαλείας των εργαζομένων. Δεν αρκεί δηλαδή ότι το ατύχημα επήλθε από την μη τήρηση όρων, οι οποίοι επιβάλλονται μόνο από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση προνοίας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια, χωρίς να προβλέπονται από ειδική διάταξη νόμου (ΑΠ Ολ 26/1995 ΕΛΔ 37, 38, ΕΕΔ 55, 459, ΑΠ 1132/1997 ΕΕΔ 57, 946, 1237/1997 ΕΕΔ 58, 22 κ.ά.). Περαιτέρω οι συγγενείς του θανόντος συνεπεία εργατικού ατυχήματος διατηρούν σε κάθε περίπτωση, δηλαδή και όταν ακόμη υπό ορισμένες προϋποθέσεις ο εργοδότης απαλλάσσεται

της υποχρεώσεώς του προς αποζημίωση, την αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης κατά του εργοδότη, εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα τούτου ή του προστηθέντος από αυτόν προσώπου και εφόσον αυτό τελεί σε σχέση αιτιώδους συνάφειας με τη ζημία του παθόντος (ΑΠ Ολ 1117/1986 ΕΛΔ 28, 113, ΑΠ 1720/1997, ό.π., ΑΠ 600/1996, ό.π., ΑΠ 1486/1995 ΕΝΔ 24, 222, ΑΠ Ολ 444/1964 ΕΕΝ 1968, 16, ΑΠ 640/1987 ΝοΒ 36, 1421, ΕΠ 83/1994 ΕΝΔ 22, 261, ΕΠ 659/1989 ΕΝΔ 18, 204, ΕΠ 884/1988 ΕΝΔ 17, 313, ΕΠ 443/1998 ΕΝΔ 17, 187, ΕΠ 897/1990 ΕΝΔ 18, 466, ΕΠ 109/1995 ΕΝΔ 23, 206). Ως "οικογένεια" του θύματος στην οποία κατά τη διάταξη του άρθρου 932 εδ. γ' ΑΚ δύναται να επιδικαστεί χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης νοείται ευρύτερος κύκλος προσώπων, με στενούς δεσμούς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας με αυτόν, έστω και αν δεν συγκατοικούν μαζί του, από το θάνατο του οποίου υπέστησαν ψυχικό άλγος. Έτσι γίνεται δεκτό ότι στην "οικογένεια" αυτού ανήκουν, εκτός από τον ή την σύζυγο, τα τέκνα, τους εγγονούς ή οι αδελφοί, και οι αγχιστείες πρώτου βαθμού (πενθερός, πενθερά, γαμβρός επί θυγατρί), όχι όμως και οι αγχιστείες απωτέρου βαθμού και ειδικότερα ο γαμβρός από αδελφή, η νύφη από αδελφό και οι γυναικάδελφοι (ΑΠ Ολ 762/1992 ΠοινΧρ ΜΕ', 665, ΑΠ 615/1995 ΠοινΧρ ΜΕ, 936, ΑΠ 1631/1990 ΝοΒ 39, 612, ΑΠ 1054/1998 ΕΛΔ 39, 1551, ΑΠ 185/1998 ΕΛΔ 39, 838). Η ύπαρξη δε εργατικού ατυχήματος δεν επηρεάζεται στην περίπτωση που αυτό προήλθε από αμέλεια του παθόντος, διότι αυτή δεν διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της εργασίας και του ατυχήματος (ΑΠ 1404/1986 ΕΝΔ 16, 523, ΕΠ 89/1993 ΕΝΔ 22, 159).

Στην προκειμένη περίπτωση από την εκτίμηση των καταθέσεων των μαρτύρων που εξετάστηκαν ενώπιον του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, που περιέχονται στα ταυτάριθμα με την εκκαλούμενη απόφαση πρακτικά συνεδριάσεως, από όλα τα έγγραφα που προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι, και από όλες τις ένορκες βεβαιώσεις που επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι και οι οποίες έχουν ληφθεί νομοτύπως κατ' άρθρο 671 παρ. 1 ΚΠολΔ, αποδείχθηκαν τα εξής πραγματικά περιστατικά: Με σύμβαση ναυτικής εργασίας αορίστου χρόνου, που καταρτίστηκε στις 12.12.1996 στον Βόλο μεταξύ του Ι.Τ., γιου της πρώτης ενάγουσας, αδελφού του δευτέρου και τρίτης εξ αυτών και συγγενούς εξ αγχιστείας του τέταρτου και της πέμπτης (γαμπρού από αδελφή και νύφης από αδελφό, αντίστοιχα), αφενός, και του εκπροσώπου της εναγομένης, αφετέρου, πλοιοκτήτριας εταιρίας του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου "Δ.", 5.706 τόννων dw, 4045 κ.ο.χ., ο πιο πάνω ναυτικός ναυτολογήθηκε ως πλοίαρχος. Ο Ι.Τ. εργάστηκε στο πλοίο αυτό μέχρι τις 28.12.1996, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε κατά το ναυάγιο του πλοίου αυτού που έλαβε χώρα στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ της Σκύρου και της Ευβοίας, βορειοανατολικά του λιμένα της Κύμης.

Στο εν λόγω πλοίο είχαν φορτωθεί 5.300 μετρικοί τόνοι τσιμέντου χύδην, που είχαν κατανεμηθεί σε 2.600 μετρικούς τόννους τύπου Π- 35 στο κύτος Νο 1 και σε 2.700 μετρικούς τόννους τύπου ΠΥΑ (2.000) στο κύτος Νο 2 (βλ..../25.12.1996 φορτωτική και το ταυτάριθμο πρωτόκολλο φόρτωσης, στο οποίο αποτυπώνονται και όλα τα υπάρχοντα βάρη κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι του Βόλου και κατά τον απόπλου από αυτό). Η φόρτωση του πλοίου άρχισε στις 04.20' ώρα της 25.12.1996 και περατώθηκε στις 18.00 της ίδιας ημέρας, μετά δε από μισή ώρα το πλοίο απέπλευσε από την προβλήτα φόρτωσης και αγκυροβόλησε στη ράδα Βόλου επί είκοσι ώρες περίπου προκειμένου να επικαθίσει το τσιμέντο (ελάχιστος χρόνος που απαιτείται για την επικάθηση αυτή είναι 12 ώρες). Ο Ι.Τ. είχε υπηρετήσει με την αυτή ειδικότητα (πλοίαρχου) στο ίδιο πλοίο από 14.12.1994 έως 3.9.1995 και από 12.12.1996 έως τις 28.12.1996, που έλαβε χώρα το ναυάγιο. Επίσης ο ίδιος είχε υπηρετήσει ως υποπλοίαρχος στο αυτό πλοίο από 9.4.1992 έως 14.8.1992 και από 14.2.1993 έως 15.11.1993 και κατά συνέπεια, ήταν γνώστης όχι μόνο της καταστάσεως του πλοίου αλλά και των τεχνικών προδιαγραφών που απαιτούνται για τη φόρτωσή του με τσιμέντο, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι είχε υπηρετήσει και παλαιότερα (από 7.9.1988) και σε άλλα τσιμεντοφόρα πλοία της ίδιας εταιρίας. Μετά τον απόπλου του πλοίου στις 26.12.1996 και ώρα 14.00 από τη ράδα του Βόλου για τον Πειραιά αυτό αναγκάστηκε στις 18.10 της ίδιας ημέρας να διακόψει τον πλου, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και να αγκυροβολήσει σε υπήνεμο όρμο στη νότια πλευρά της νήσου Σκιάθου, στη θέση "Κοχύλι", όπου παρέμεινε μέχρι στις 16.00 ώρα της 28.12.1996, οπότε και απέπλευσε για τον προορισμό του.

Ο απόπλους πραγματοποιήθηκε αφού προηγουμένως ο πλοίαρχος ζήτησε με τρεις επικοινωνίες του μέσω των "Ε. Ράδιο" και "Λ. Ράδιο", μετεωρολογικά δελτία, σύμφωνα με τα στοιχεία του .../ 31.7.1997 εγγράφου του ΟΤΕ, και, αφού έκρινε με βάση το περιεχόμενο των δελτίων αυτών ότι οι εν γένει συνθήκες άρχισαν να βελτιώνονται. Κατά τις 20.30 έως 21.00 της ίδιας ημέρας το πλοίο ανατράπηκε στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των Β.Α. ακτών της Κύμης Ευβοίας, με συνέπεια να επέλθει ο θάνατος από πνιγμό όλου του πληρώματος, καθώς και τριών άλλων επιβαινόντων (της συζύγου και της θυγατέρας του Α' Μηχανικού και της συζύγου του Β' Μηχανικού), με εξαίρεση ενός ναυτικού, του δόκιμου πλοίαρχου Χ.Α., ο οποίος διασώθηκε. Η ανατροπή του πλοίου εκτιμάται ότι έλαβε χώρα μέσα σε ελάχιστα δευτερόλεπτα (βλ. σχετ. 6, σελ. 79 της από μηνός Ιουλίου έκθεση πραγματογνωμοσύνης των Δ.Π., Α.Κ, και Κ.Β.) και έτσι δεν δόθηκε στα μέλη του πληρώματος και στους επιβαίνοντες η δυνατότητα να προβούν σε οποιαδήποτε ενέργεια, που θα οδηγούσε στη διάσωσή τους, όπως π.χ. να κάνουν χρήση των σωσιβίων ή των πνευστών σωσιβίων σχεδιάων ή ακόμη και ο πλοίαρχος ή ο ραδιοτηλεγραφητής να είχαν επιχειρήσει να εκπέμψουν σήμα κινδύνου (SOS). Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι μέχρι την ανατροπή του πλοίου δεν συνέτρεχαν έκτακτα συμβάντα που να είχαν προκαλέσει ανησυχία στα μέλη του πληρώματος, όπως βλάβη της κύριας μηχανής ή και του ηλεκτροπαραγωγού ζεύγους, με συνέπεια την κράτηση και συσκότιση του πλοίου (black out). Η κρίση αυτή του Δικαστηρίου ενισχύεται και από τις θέσεις που βρέθηκαν τα θύματα μετά την ανατροπή του πλοίου και ειδικότερα βρέθηκαν: α) στις καμπίνες τους ο Ι.Τ., ραδιοτηλεγραφητής, Α.Χ., β' μηχανικός, Γ.Ρ., ηλεκτρολόγος, Σ.Β., α' μηχανικός, Ν.Κ., λιπαντής, Λ.Τ., ναύτης, Δ.Σ., ναύκληρος, Γ.Ε., γ' μηχανικός, και ο Γ.Τ., β) στο μαγειρείο οι Γ.Μ., μάγειρας, και Γ.Λ., ναύτης, γ) στην τραπεζαρία οι Ι.Β., Δ.Χ, σύζυγοι των α' και β' μηχανικών, αντίστοιχα, Ε.Β. ανθυποπλοίαρχος και Μ.Β. κόρη του α' μηχανικού, δ) στο νοσοκομείο ο Μ.Π., υποπλοίαρχος, και ε) στον ασύρματο ο Ι.Τ. Δεν βρέθηκαν οι Π.Α., λιπαντής, και Α.Π., ναύτης, ενώ το πτώμα του Ν.Χ., γ' μηχανικού, βρέθηκε μετά από λίγες ημέρες σε περιοχή έξω από τα Χανιά της Κρήτης.

Οι ενάγοντες με το σύνολο των αγωγικών τους ισχυρισμών αποδίδουν την ανατροπή του πλοίου στην παράβαση εκ μέρους της εναγομένης πλοιοκτήτριας σειράς διατάξεων νόμων και διαταγμάτων, που κυρίως συνδέονται με τις συνθήκες μετασκευής, επίβλεψης και καλής συντήρησης του πλοίου, παραβάσεις που και με την εκδοχή ότι αυτές ανταποκρίνονται στα πράγματα, σε καμία περίπτωση δεν τελούν σε αιτιώδη συνάφεια προς το αποτέλεσμα που επήλθε, δηλαδή την αιφνίδια ανατροπή του πιο πάνω πλοίου, που ως αποτέλεσμα είχε τον πνιγμό των μελών του πληρώματος και των λοιπών επιβαινόντων, ενώ εξάλλου δεν κρίνεται ουσιαστικά βάσιμος και ο ισχυρισμός της εναγομένης εταιρίας ότι το ναυάγιο οφείλεται σε λόγους ανώτερης βίας.

Ειδικότερα: Σύμφωνα με τα στοιχεία του αρχείου του Αγγλικού Νηογνώμονα Lloyd's Register Shipping (εφεξής LRS) το πλοίο "Δ." ναυπηγήθηκε στην Ισπανία το 1972, η χορηγηθείσα δε κλάση για το σκάφος και τα μηχανήματα ήταν η ανώτατη. Το πλοίο αυτό ναυπηγήθηκε ως φορτηγό με προορισμό να μεταφέρει χύδην φορτία, εκ κατασκευής δε αυτό έφερε εσωκοίλωμα στον πυθμένα μεταξύ των νομέων 73-87 (περιοχή διπυθμένου Νο 4), κατά το εγκάρσιο σε βάθος περί τα 30 mm. Το γεγονός αυτό γνωστοποιήθηκε στους πλοιοκτήτες από τον LRS και ζητήθηκε από το ναυπηγείο να αποτυπωθεί στο σχέδιο δεξαμενισμού, η ύπαρξη δε του εσωκοιλώματος αυτού δεν είχε σχέση και επίδραση στην ευστάθεια του πλοίου, για το λόγο δε αυτόν και δεν αποτέλεσε αρνητικό στοιχείο για τον Αγγλικό Νηογνώμονα στο να κατατάξει το ως άνω πλοίο στην ανώτατη κλάση και να εκδώσει γι' αυτό τα πρώτα πιστοποιητικά του. Το 1981 το πλοίο αυτό αγοράστηκε από την ήδη εναγόμενη εταιρία και το έτος 1985 αυτή το μετασκεύασε σε "κλειστό τσιμεντοφόρο". Η μετασκευή αυτή έγινε από την τεχνική εταιρία "Ε.", θυγατρική της "Α.Η.", ο Νηογνώμονας δε που παρακολουθούσε τις εργασίες μετασκευής και οι κανονισμοί που έπρεπε να εφαρμοσθούν ήταν οι υποδεικνύόμενοι από τον LRS, για την αξιοπιστία του οποίου, σημειωτέον, τα διάδικα μέρη δεν προβάλλουν καμία αντίρρηση.

Στις 8.7.1985 και περί το τέλος των εργασιών μετασκευής εκτελέστηκε πείραμα ευστάθειας στο πλοίο από τον ναυπηγό Α.Θ. για λογαριασμό των πλοιοκτητών και με την παρουσία του Γ.Δ., ο οποίος παρίστατο για λογαριασμό του LRS, η σχετική δε έκθεση ευστάθειας σφραγίστηκε από τον Νηογνώμονα αυτόν στις 29.8.1985. Την 1.10.1985 υποβλήθηκε από

τον ίδιο παραπάνω ναυπηγό στον "Ελληνικό Νηογνώμονα ΑΕ", υπό μορφή εγχειριδίου, μελέτη ευστάθειας και διαγωγής του Φ/Γ "Δ.", η οποία εγκρίθηκε με βάση την επιστολή με αριθ. .../18.10.1985, ενώ την 1.11.1985 υποβλήθηκε από τον ίδιο ναυπηγό και στον ίδιο Νηογνώμονα συμπληρωματική μελέτη ευστάθειας και διαγωγής (καταστάσεις βαρέως ερματισμού) του αυτού πλοίου, η οποία επίσης εγκρίθηκε στις 11.11.1985 (βλ. σχετικά στοιχεία στη σελ. 29 της με αριθ. .../1998 έκθεσης του ΑΣΝΑ).

Το προαναφερόμενο πλοίο εκτελούσε πλόες κυρίως εσωτερικού από Βόλο προς τους λιμένες της Θεσσαλονίκης - Καβάλας - Ηγουμενίτσας - Πατρών - Ηρακλείου και Πειραιά, καθώς και πλόες εξωτερικού προς Ιταλία, μεταφέροντας τσιμέντο χύμα από 5.200 έως 5.300 μετρικούς τόννους κάθε φορά, χωρίς κατά το διάστημα που το εν λόγω πλοίο περιήλθε στην πλοιοκτησία της εναγομένης και μέχρι την ανατροπή του να έχει επιβληθεί σε αυτήν πρόστιμο για υπερφόρτωσή του (βλ. την με αριθ. πρωτ. ΑΠ .../31.10.1997 βεβαίωση του Κεντρικού Λιμεναρχείου Βόλου). Είναι αληθές ότι κατά τη διάρκεια των είκοσι τεσσάρων ετών που το ως άνω πλοίο εκτελούσε πλόες είχε υποστεί ορισμένες ζημιές από συγκρούσεις με άλλα πλοία κατά τον ελλιμενισμό του ή και προσκρούσεις στις προβλήτες ή και φυσιολογικές φθορές λόγω της ηλικίας του, οι οποίες όμως όλες ήταν μικρής εκτάσεως και σε καμία περίπτωση δεν επηρέαζαν την αξιοπλοΐα του, όπως επίσης είναι αληθές ότι αυτό υποβαλλόταν σε επισκευές και επιθεωρήσεις, όπως π.χ. την 1.4.1988 για επιθεώρηση συνεχούς γάστρας, στις 12.9.1989 για έκτακτη επιθεώρηση με αίτηση της πλοιοκτήτριας σχετικά με την επισκευή της φρακτής Νο 94, στις 15.7.1991 εισήλθε στη μόνιμη δεξαμενή του ΟΛΠ για εκτεταμένες ελασματοουργικές εργασίες και λήψη παχυμετρήσεων με υπερήχους, στις 6.6.1995 έγινε η ετήσια επιθεώρηση (στη θάλασσα) στον Ασπρόπυργο και στις 28.2.1996 εισήλθε στη μικρή πλωτή δεξαμενή του Περάματος (βλ. σχετικά για τις ζημιές, φθορές, επισκευές και επιθεωρήσεις στις σελ. 20-26 της πιο πάνω έκθεσης του ΑΣΝΑ, καθώς και τα πρωτόκολλα ή αποδείξεις παραλαβής εργασιών με αριθ. ...4.2.1995, .../27.2.1996 της εταιρίας "Α. ΕΠΕ", .../29.2.1996 της εταιρίας "Π.Α. και Σία ΕΕ", .../5.4.1995 και .../27.2.1996 του Α.Μ.,

καθώς και την με αριθ. .../5.6.1997 βεβαίωση της εταιρίας "Ο.Μ. Hellas Ltd" σε επίσημη μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα από την Αγγλική).

Η κρίση του Δικαστηρίου περί του ότι το επίμαχο πλοίο ήταν αξιόπλοο βάσιμα ενισχύεται και από το γεγονός ότι σε αυτό επεδίωκαν να εργάζονται οι ναυτικοί κατ' επανάληψη, πράγμα το οποίο δεν θα συνέβαινε εάν αυτοί είχαν οποιαδήποτε αμφιβολία για την αξιοπλοΐα του. Έτσι, ο Δ.Μ. εργάστηκε κατά διαστήματα στο επίμαχο πλοίο από τις 6.11.1984 και μέχρι τις 12.12.1996 που συνταξιοδοτήθηκε, ως υποπλοίαρχος επί είκοσι οκτώ μήνες περίπου και ως πλοίαρχος επί δέκα επτά μήνες περίπου, είναι δε αυτός που παρέδωσε την πλοιαρχία στον Ι.Τ., ο Κ.Μ. από τις 8.2.1983 και μέχρι τις 28.4.1996 απασχολήθηκε ως Γ' μηχανικός συνολικά επί επτά

έτη, ο Χ.Ε. ως Γ' μηχανικός από 12.8.1991 έως 10.5.1992, 11.5.1994 έως 12.3.1995 και από 14.5.1995 έως 25.2.1996, ο Ν.Α.-Β. ως ανθυποπλοίαρχος από τις 22.6.1988 και μέχρι τις 12.12.1996 για ογδόντα μήνες περίπου, ενώ στο ίδιο πλοίο υπηρέτησε ως δόκιμος πλοίαρχος και η κόρη του Ε. από τις 9.6.1994 έως 25.9.1994 και από τις 24.9.1995 έως 28.3.1996, ο Ι.Κ. ως ανθυποπλοίαρχος από τις 25.6.1992 έως 24.10.1992 και ως υποπλοίαρχος από 24.10.1992 έως 14.2.1993 και από τις 6.10.1995 έως 17.5.1996 κ.λπ. (βλ. τις σχετικές βεβαιώσεις με αριθ. .../1997 της ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρίας "Η."), ενώ αναφέρθηκαν παραπάνω και τα χρονικά διαστήματα που υπηρέτησε ως υποπλοίαρχος και ως πλοίαρχος ο Ι.Τ. Πρέπει να επισημανθεί ότι οι από τους ναυτικούς Δ.Μ., ήδη συνταξιούχος πλοίαρχος, Α.Σ., επίσης πλοίαρχος, Π.Κ., Α' μηχανικός, Κ.Μ., ήδη συνταξιούχος μηχανικός, Χ.Ε., διπλωματούχος Γ' μηχανικός, και Ν.Α.-Β., ήδη συνταξιούχος πλοίαρχος Γ' τάξεως, που υπηρέτησαν στο ίδιο πλοίο, βεβαίωσαν ενόρκως ενώπιον του Ειρηνοδίκου Πειραιώς ότι αυτό (πλοίο) ήταν γενικά σε καλή κατάσταση, ποτέ δεν απαγορεύθηκε ο απόπλους του, κατά τις προσεγγίσεις του στα Ελληνικά λιμάνια αλλά και σε εκείνα της Ιταλίας γινόταν πάντοτε έλεγχος ουσιαστικός, χωρίς ποτέ να παρατηρηθεί καμία ανωμαλία, ότι αυτό δεν έχει υπερφορτωθεί ποτέ, που αν συνέβαινε θα είχε γίνει αντιληπτό όχι μόνο από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα αλλά και από το προσωπικό φορτώσεως, καθώς και τα λιμενικά όργανα.

Οι καταθέσεις των μαρτύρων αυτών έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθόσον κατά το χρόνο που αυτοί καταθέτουν ή έχουν συνταξιοδοτηθεί ή έχουν απολυθεί από την εναγόμενη, εις τρόπον ώστε να μη τελούν σε σχέση εξαρτήσεως προς αυτήν και ως εκ τούτου να προσδοκούν, ενδεχομένως, κάποιο όφελος. Προς τα όσα καταθέτουν οι προαναφερόμενοι μάρτυρες για την αξιοπλοΐα του πλοίου συμβαδίζει και το αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι Σ.Β. και Α.Χ., α' και β' μηχανικός αντίστοιχα, οι οποίοι κατά τεκμήριο λόγω ειδικότητας, πρέπει να γνώριζαν την εν γένει κατάσταση του πλοίου καλύτερα από τα λοιπά μέλη του πληρώματος δεν δίστασαν στα τέλη του μηνός Δεκεμβρίου, εποχή που γενικά η θάλασσα είναι τρικυμιώδης, να παραλάβουν μαζί τους ο μεν πρώτος τη σύζυγό του και την ανήλικη θυγατέρα του, ο δε δεύτερος τη σύζυγό του, και μάλιστα χωρίς την άδεια των αρμοδίων αρχών, γεγονός που υποδηλώνει την εμπιστοσύνη των δύο αυτών μηχανικών στην αξιοπλοΐα του ως άνω πλοίου. Ούτε αποδείχθηκε ότι το πλοίο αυτό δεν είχε την απαιτούμενη ευστάθεια, αφού η εγκεκριμένη από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και ισχύουσα μελέτη ευστάθειας και διαγωγής ήταν ορθή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της νομοθεσίας και εκάλυπτε το σκοπό της, δηλαδή την υποβοήθηση του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου στον υπολογισμό ευστάθειας στην κάθε κατάσταση φόρτωσης προ του απόπλου, (βλ. και άρθρο 14 ΠΔ 1337/1981 που αφορά στον κανονισμό ευσταθείας φορτηγών πλοίων).

Επίσης δεν προέκυψαν στοιχεία σχετικά με την κατάσταση και τις τυχόν φθορές στους χώρους εντός των διπυθμένων που να συμβαδίζουν προς τα υποστηριζόμενα από τους ενάγοντες και που αυτές (φθορές) να είχαν επίδραση στην επάρκεια της αντοχής και τις τυχόν επιπτώσεις στην ευστάθεια του πλοίου, όπως τέλος, δεν αποδείχθηκε - παρά το γεγονός ότι κατά την απάντηση πετρελαιοειδών μετά το ναυάγιο διαπιστώθηκε και η ύπαρξη μεγαλύτερης ποσότητας από αυτά από εκείνα που είχαν δηλωθεί - ότι τα εν γένει μεταβλητά φορτία υπερέβαιναν συνολικά το νεκρό βάρος των 5.706 μετρικών τόννων του πλοίου (βλ. σελ. 49, 68 και 3 και τέλος της σχετικής έκθεσης πραγματογνωμοσύνης των Δ.Π. - Α.Κ. - Κ.Β.). Σε κάθε περίπτωση, άλλωστε, το επίμαχο πλοίο ήταν εφοδιασμένο με τα απαιτούμενα εθνικά και διεθνή πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και ασφαλείας ναυσιπλοΐας σε ισχύ από την "Ελληνικός Νηογνώμον ΑΕ", κατ' εξουσιοδότηση της εποπτεύουσας Αρχής ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, σύμφωνα με τις διατάξεις των εχόντων εφαρμογής κανονισμών της νομοθεσίας (βλ. σελ. 10 της προαναφερόμενης έκθεσης και σελ. 2 και 3 της με αριθ. .../98 έκθεσης του ΑΣΝΑ).

Το πλοίο "Δ." μετά την ανατροπή του παρέμεινε σε κατάσταση πλαγίας προς τα δεξιά ανατροπής για πέντε περίπου ημέρες, ήτοι μέχρι και τις 2.1.1997, οπότε και προκλήθηκε η βύθισή του σε βάθος τριάντα έξι μέτρων κατά τέτοιο τρόπο που να μη παρακωλύεται η ασφαλής διέλευση των λοιπών πλοίων. Κατά τη διάρκεια που το πλοίο ήταν σε κατάσταση ανατροπής αλλά και μετά τη βύθισή του στα πλαίσια της διενεργούμενης έρευνας από το ΑΣΝΑ αλλά και της διαταχθείσης προανακρίσεως προς διακρίβωση των πραγματικών αιτίων που προκάλεσαν την αιφνίδια ανατροπή του πλοίου, που ως συνέπεια είχε τον πνιγμό όλων των μελών του πληρώματος -εκτός ενός- αλλά και των λοιπών τριών που επέβαιναν σε αυτό διενεργήθηκαν πραγματογνωμοσύνες από ειδικούς και για διάφορα θέματα. Έτσι, ο Κ.Κ., μηχανολόγος - ηλεκτρολόγος - μηχανικός, υπάλληλος της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με την από 8.1.1997 έκθεσή του διαπιστώνει ότι στο επίμαχο πλοίο υπήρχαν τρεις πνευστές σωσίβιες σχεδίες και δη α) μία ήταν αυτή που έκανε χρήση ο διασωθείς Χ.Α., η οποία ήταν ρωσικής κατασκευής, τύπου PSN, ρίψεως, μεταφορικής ικανότητας δέκα ατόμων, η γενική κατάσταση της οποίας ήταν πολύ καλή και ο εξοπλισμός επαρκής, β) η δεύτερη ήταν αγγλικής κατασκευής, τύπου Dunlop Seafarer, ρίψεως, μεταφορικής ικανότητας δεκαπέντε ατόμων, ημερομηνίας κατασκευής 15.11.1979. Η γενική κατάσταση της σχεδίας από πλευράς υλικού αεροθαλάμων και σκεπής ήταν αρκετά καλή, ενώ ο εξοπλισμός της ήταν ελλιπής έως ανύπαρκτος και γ) η τρίτη, η οποία δεν είχε ενεργοποιηθεί και βρισκόταν συσκευασμένη μέσα στο κέλυφός της από ενισχυμένο πλαστικό, ήταν επίσης αγγλικής κατασκευής, τύπου RED10MM-MKG, ρίψεως, μεταφορικής ικανότητας δέκα ατόμων, ημερομηνίας κατασκευής Νοεμβρίου 1985 και η γενική κατάσταση της οποίας από πλευράς υλικού, εξοπλισμού και εφοδίων ήταν πολύ καλή, εκτός ελαχίστων ελλείψεων.

Είναι προφανές ότι η ύπαρξη ή μη των πνευστών σωσιβίων δεν τελεί σε καμία περίπτωση σε αιτιώδη συνάφεια προς την αιφνίδια ανατροπή του πλοίου, διατάχθηκε δε η διενέργεια της σχετικής πραγματογνωμοσύνης προς διαπίστωση της ύπαρξης ή μη των σωστικών αυτών μέσων και της εν γένει κατάστασής τους προφανώς στα πλαίσια του ισχυρισμού ότι η εναγομένη πλοιοκτήτρια εταιρία έδειχνε αδιαφορία για την εν γένει διατήρηση σε καλή κατάσταση του πλοίου και συνεπώς και των σωστικών μέσων αλλά και ειδικότερα εκείνου που ο διασωθείς Χ.Α. πρόβαλε με τις σχετικές καταθέσεις του, ότι δηλαδή το πλοίο δεν είχε τα αναγκαία σωστικά μέσα. Ο επικελευστής και πυροτεχνουργός της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος Ε.Π., ο οποίος διορίστηκε πραγματογνώμων με την οικεία πράξη του Προέδρου του ΑΣΝΑ με σκοπό να διαπιστώσει την ύπαρξη ή μη ρηγμάτων στο πλοίο που ήδη είχε βυθιστεί, καταδύθηκε σε αυτό κατά τις ημερομηνίες 5, 6, 10 και 11 του μηνός Δεκεμβρίου 1997 μαζί με τους Υπ/ρχο ΛΣ Γ.Π., επικελευστή Δ.Κ., κελευστής Ν.Μ. και Γ.Μ. και λιμενοφύλακα Α.Χ. και με βάση την από 5.12.1997 έκθεσή του διαπιστώνει ότι το πλοίο βρισκόταν σε βάθος τριάντα έξι μέτρων και να επικάθεται σε λασπώδη - αμμώδη βυθό με τη δεξιά του πλευρά, υπήρχαν δε σε αυτό έξι βασικά ρήγματα, τα οποία προκλήθηκαν από έκρηξη στο κύτος (αμπάρι) Νο 2. Ως προς τα αίτια προκλήσεως των ρηγμάτων αυτών εκτιμάται από τον ως άνω πραγματογνώμονα ότι αυτά οφείλονται σε έκρηξη μηχανική, η οποία προήλθε από εγκλωβισμό αερίων στο χώρο του κύτους Νο 2, ενώ περαιτέρω σημειώνεται στην ίδια έκθεση ότι δεν διαπιστώθηκαν ίχνη ή υπολείμματα εκρηκτικών υλών και ότι όλα τα ελάσματα των ρηγμάτων δεν παρουσιάζουν καψίματα (μαυρίλα) και είναι ως επί το πλείστον σχισμένα και ανασηκωμένα προς τα έξω. Η έκρηξη για την οποία γίνεται μνεία στην εν λόγω έκθεση είναι εκείνη που έλαβε χώρα στις 5.2.1997, μετά από σχετικό αίτημα του Π.Ν., εκπροσώπου του αλληλοασφαλιστικού οργανισμού "W.O.E." , κατά την προσπάθεια λήψεως δείγματος εξωτερικού ελάσματος και τέτοιου καταστρώματος, με σκοπό τη διαπίστωση της αντοχής αυτών, λήψη που έγινε με την παρουσία του πλοιάρχου ΛΣ Σ. και του επιθεωρητού της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων Ρ. Πρέπει να επισημανθεί ότι την ανωτέρω έκθεση πραγματογνωμοσύνης ενώ γίνεται λεπτομερής περιγραφή των ρηγμάτων δεν αναφέρεται πουθενά η ύπαρξη επιθεμάτων και μάλιστα ότι με αυτά είχαν επικαλυφθεί τα ρήγματα, παρά τα όσα αντίθετα ισχυρίζεται η ενάγουσα, τέτοια δε επιθέματα δεν έγιναν αντιληπτά και όσο διάστημα το πλοίο παρέμεινε στην επιφάνεια. Τα επιθέματα που τοποθέτησαν μετά την ανωτέρω έκρηξη οι δύτες, με αυτά σκόπευαν να επιτύχουν την περιστολή διαφυγής πετρελαιοειδών από τα ρήγματα της έκρηξης, ενώ από κανένα αποδεικτικό στοιχείο δεν επιβεβαιώνεται ο ισχυρισμός ότι κατά τον πλου του πλοίου από τη Σκιάθο και μετά δημιουργήθηκε σε αυτό μεγάλο ρήγμα, που ως συνέπεια είχε την εισροή νερών και την εντεύθεν ανατροπή του (βλ. σχετικά για τα ρήγματα και τα επιθέματα σελ. 59 της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης των Δ.Π., Α.Κ., Κ.Β.).

Εξάλλου δεν προέκυψαν στοιχεία από τα οποία μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα αίτια που προκάλεσαν την ανατροπή του πλοίου οφείλονται στην παράβαση ειδικών διατάξεων που προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο, που περιέχονται είτε στο ΒΔ 806/1970 (Κανονισμός Εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω), είτε στο ΝΔ 187/1973 (ΚΔΝΔ), είτε σε άλλες διατάξεις νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών. Το άρθρο 43 παρ. 1 του ΝΔ 187/1973, που ειδικώς επικαλούνται οι ενάγοντες – εκκαλούντες προσδιορίζει την υποχρέωση των εφοπλιστών, του πλοιάρχου κ.λπ., γενικώς, να αναφέρουν στις αρμόδιες αρχές κάθε γεγονός ή ελάττωμα που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου ή την εκτέλεση μετασκευών ή σοβαρών επισκευών. Η διάταξη αυτή δεν προσδιορίζει συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφάλειας του πληρώματος και του πλοίου, ήτοι δεν προβλέπουν ειδικώς όρους ασφαλείας κατά την έννοια του άρθρου 16 παρ. 1 του Ν 551/1915, ώστε η μη τήρησή της να μπορεί να συνδεθεί αιτιωδώς με το επισυμβάν ναυάγιο του συγκεκριμένου πλοίου. Ούτε αυτό (ναυάγιο) μπορεί να αποδοθεί σε λόγους ανώτερης βίας, όπως αβάσιμα επικαλείται η εναγομένη εταιρία.

Ειδικότερα, κατά τα παραδεδομένα στη νομολογία και στη θεωρία, ανώτερη βία συνιστά κάθε τυχερό γεγονός, στη συγκεκριμένη περίπτωση απρόβλεπτο, το οποίο είναι αδύνατο να αποτραπεί ακόμη και με μέτρα άκρας επιμέλειας και σύνεσης (ΑΠ 266/1995 ΕΛΔ 37, 671,

1178/1994 ΕΛΔ 38, 799, Μπαλής, Γεν. Αρχές Αστικού Δικ., παρ. 179). Αναφέρθηκε παραπάνω και αποδείχτηκε ότι το επίμαχο πλοίο μετά τη φόρτωσή του με τσιμέντο χύδην απέπλευσε στις 14.00' ώρα της 26.12.1996 από το Βόλο για τον Πειραιά, μετά δε τον απόπλου, αυτό αναγκάστηκε περί ώρα 18.10' της ίδιας ημέρας να διακόψει τον πλου του λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και να αγκυροβολήσει σε υπήνεμο όρμο στη νότια πλευρά της νήσου Σκιάθου, στη θέση "Κοχύλι", όπου παρέμεινε μέχρι την 16.00' ώρα της 28.12.1996, οπότε και απέπλευσε για τον προορισμό του. Ο απόπλους πραγματοποιήθηκε αφού προηγουμένως ο πλοίαρχος ζήτησε με τρεις επικοινωνίες του μέσω των "Ε. ΡΑΔΙΟ" και "Α. ΡΑΔΙΟ" μετεωρολογικά δελτία και αφού, προφανώς, έκρινε, από το περιεχόμενο αυτών ότι οι εν γένει καιρικές συνθήκες άρχισαν να βελτιώνονται. Η βελτίωση όμως των καιρικών συνθηκών δεν ήταν τέτοια που να δικαιολογούσε τον απόπλου του πλοίου και μάλιστα μετά τις απογευματινές ώρες.

Ειδικότερα, όπως προκύπτει από τα σχετικά μετεωρολογικά δελτία που η ΕΜΥ είχε εκδώσει προβλεπόταν - κατά το κρίσιμο χρονικό σημείο που εδώ ενδιαφέρει - καιρός νεφοσκεπής με βροχή κατά διαστήματα, άνεμοι ΒΑ σχεδόν θυελλώδεις (7 BF) και κατά διαστήματα (ριπές) θυελλώδεις (8) και πιθανώς τοπικά πολύ θυελλώδεις (9)". Από τις 20.00' περίπου ώρας άνεμοι ισχυροί (6) και κατά διαστήματα (ριπές) σχεδόν θυελλώδεις (7) και από τις 23.00' περίπου ώρας έγιναν μέτριοι (5) και κατά διαστήματα (ριπές) ισχυροί (6), με ύψος κύματος αρχικά 5,5 μ. και από 20.00' περίπου ώρας βαθμηδόν μειούμενο σε 3 έως 4, ενώ η ορατότητα ήταν από 1 έως 3 μίλια.

Με βάση τα δεδομένα αυτά και τη διαδρομή που ο πλοίαρχος είχε να κάνει με το πλοίο, η ενδεχόμενη πρόκληση του ναυαγίου δεν ήταν κάτι το απρόβλεπτο και ο πλοίαρχος όφειλε, ενόψει του ότι δεν αποδείχτηκε από κανένα στοιχείο ότι υποδείχτηκε σε αυτόν ή και πείστηκε από εκπροσώπους της εναγομένης να επισπεύσει την άφιξή του στον Πειραιά, ενεργώντας με επιμέλεια και σύνεση μέσα στα πλαίσια των εξουσιών και καθηκόντων που είχε, να αναβάλει τον απόπλου του πλοίου από το υπήνεμο μέρος της Σκιάθου για τόσο διάστημα όσο θα ήταν αναγκαίο να πραγματοποιήσει τη διαδρομή με βεβαιότητα και χωρίς κίνδυνο για το πλοίο και το πλήρωμα.

Είναι προφανές λοιπόν ότι με βάση τα όσα αναπτύχθηκαν και αποδείχθηκαν παραπάνω η ανατροπή του πλοίου "Δ." που ως συνέπεια είχε τον θάνατο από πνιγμό των μελών του πληρώματος και των λοιπών επιβαινόντων, μεταξύ των οποίων του γιου, αδελφού και κουνιάδου των εναγόντων, εμπίπτει στην έννοια του ατυχήματος του άρθρου 1 του Ν 551/1915 και δεν οφείλεται στη μη τήρηση ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων, ή κανονισμών περί των όρων ασφαλείας, όπως οι ενάγοντες επικαλούνται.

Επομένως το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, το οποίο με την προσβαλλόμενη απόφασή του δέχθηκε τα αντίθετα, δηλαδή ότι ο θάνατος του συγγενούς των εναγόντων οφείλεται στη μη τήρηση τέτοιων διατάξεων, δηλαδή στην ειδική αμέλεια των εκπροσώπων και προστηθέντων της εναγομένης, εσφαλμένα ερμήνευσε και εφάρμοσε τις πιο πάνω διατάξεις, ενώ προέβη σε κακή εκτίμηση των αποδεικτικών στοιχείων που συνδέονται με την εφαρμογή των διατάξεων αυτών όπως βασίμως παραπονείται η εναγομένη – εκκαλούσα εταιρία με τον δεύτερο λόγο της εφέσεώς της.

Περαιτέρω όμως οι ενάγοντες, όπως ήδη αναφέρθηκε, διατηρούν σε κάθε περίπτωση, δηλαδή και όταν ακόμη υπό ορισμένες προϋποθέσεις ο εργοδότης απαλλάσσεται της υποχρεώσεώς του προς αποζημίωση, την αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης κατά του εργοδότη, εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα τούτου ή του προστηθέντος από αυτόν προσώπου και εφόσον αυτό τελεί σε σχέση αιτιώδους συνάφειας με τη ζημία του παθόντος. Στην προκειμένη περίπτωση από τα αποδεικτικά μέσα που αναφέρθηκαν πιο πάνω, αποδείχθηκαν τα εξής σε σχέση προς την αξίωση της χρηματικής ικανοποιήσεως για ψυχική οδύνη των εναγόντων: Το πλοίο Δ. μετά τη φόρτωσή του με τσιμέντο χύδην απέπλευσε στις 14.00' ώρα της 26.12.1996 από το Βόλο για τον Πειραιά, κάτω από τις συνθήκες που αναφέρθηκαν ήδη πιο πάνω. Ειδικότερα το πλοίο αυτό αναγκάστηκε στις 18.10' της ίδιας ημέρας να διακόψει τον πλου του λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και να αγκυροβολήσει σε υπήνεμο όρμο στα νότια της Σκιάθου, στην θέση "Κοχύλι", όπου και παρέμεινε μέχρι στις 16.00' ώρα της 28.12.1996, οπότε απέπλευσε για τον προορισμό του. Ο απόπλους πραγματοποιήθηκε αφού προηγουμένως ο πλοίαρχος ζήτησε με τρεις επικοινωνίες του μέσω

των "Ε. ΡΑΔΙΟ" και "Λ. ΡΑΔΙΟ" μετεωρολογικά δελτία και αφού, προφανώς, έκρινε από το περιεχόμενό τους ότι οι εν γένει καιρικές συνθήκες άρχισαν να βελτιώνονται. Η βελτίωση όμως των καιρικών συνθηκών δεν ήταν τέτοια που να δικαιολογεί τον απόπλου του πλοίου και μάλιστα μετά τις απογευματινές ώρες.

Ειδικότερα, όπως προκύπτει από τα σχετικά μετεωρολογικά δελτία που είχε εκδώσει η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ) προβλεπόταν – κατά το κρίσιμο χρονικό σημείο που εδώ ενδιαφέρει - καιρός νεφοσκεπής με βροχή κατά διαστήματα, άνεμοι ΒΑ σχεδόν θυελλώδεις (7 ΒF) και κατά διαστήματα (ριπές) θυελλώδεις (8) και πιθανώς τοπικά πολύ θυελλώδεις (9). Από τις 20.00' περίπου ώρας ισχυροί (6) και κατά διαστήματα (ριπές) σχεδόν θυελλώδεις (7) και από 23.00' ώρα περίπου έγιναν μέτριοι (5) και κατά διαστήματα (ριπές) ισχυροί (6), με ύψος κύματος 5,5 μ. και από 20.00' περίπου ώρας βαθμηδόν μειούμενο σε 3 έως 4 μ., ενώ η ορατότητα ήταν από 1 έως 3 μίλια. Μέχρι και τις 20.00' ώρα της 26.12.1996 ο πλοίαρχος δεν είχε αντιληφθεί κανένα σοβαρό πρόβλημα και έπλεε με τον καιρό "δευτερόπρηνυμα" με πορεία που είχε προγραμματισθεί να ακολουθηθεί νοτίως της Σκύρου και δυτικώς της Σκυροπούλας προς το στενό της Κύμης.

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα αποδεικτικά στοιχεία η ανατροπή του πλοίου πρέπει προκλήθηκε α) από απότομη στροφή προς τα αριστερά και πλεύση πάνω στον καιρό, β) στροφή που είχε ως συνέπεια έντονο κυματισμό στην ΑΡ πλευρά και πρόκληση μεγάλης εγκάρσιας κλίσης δεξιά και γ) από μετατόπιση φορτίου τσιμέντου προς τα δεξιά, στο χώρο που ήταν διαθέσιμος, ήτοι στα κενά των αμπαριών πάνω από το τσιμέντο, η ανατροπή δε αυτή έλαβε χώρα μέσα σε τόσο βραχύ χρονικό διάστημα που δεν παρασχέθηκε η δυνατότητα να εκπεμφθεί ακόμη και σήμα κινδύνου ή και τα μέλη του πληρώματος και οι λοιποί επιβαίνοντες να κάνουν χρήση των σωστικών μέσων (βλ. σχετικά σελ. 80 της ως άνω εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης των Δ.Π.- Α.Κ. - Κ.Β.). Η απόφαση του πλοιάρχου να αποπλεύσει από τον υπήνεμο όρμο της Σκιάθου, παρά το γεγονός ότι οι καιρικές συνθήκες ήταν δυσμενείς, οφείλεται, στη δική του αποκλειστικά πρωτοβουλία και δεν του υποδείχτηκε ή και του επιβλήθηκε από τους εκπροσώπους της εναγόμενης εταιρίας, αυτής όμως (απόφαση) απόπλου, παρά τα ως άνω δεδομένα των καιρικών συνθηκών που αυτός είχε υπόψη του και η εν συνεχεία απότομη στροφή του προς τα αριστερά και πλεύση προς τον καιρό με τις αναφερόμενες παραπάνω υπό στοιχ. β' και γ' συνέπειες και την εν συνεχεία ανατροπή του πλοίου και τον πνιγμό των μελών του πληρώματος και των λοιπών επιβαινόντων σε αυτό, συνιστούν αμελή συμπεριφορά του ως άνω πλοιάρχου, το δε αποτέλεσμα που επήλθε (θάνατος των επιβαινόντων στο πλοίο), τελεί σε αιτιώδη συνάφεια προς την αμελή αυτή συμπεριφορά του προστηθέντος από την εναγομένη.

Λόγω ακριβώς της αμελούς αυτής συμπεριφοράς (πταισματος) του προστηθέντος από την εναγομένη οι τρεις πρώτοι ενάγοντες δικαιούνται να λάβουν χρηματική ικανοποίηση προς αποκατάσταση της ψυχικής οδύνης που τους προκάλεσε ο θάνατος του γιου της πρώτης και αδελφού του δεύτερου και της τρίτης εξ αυτών, οι οποίοι περιλαμβάνονται στην οικογένεια του θύματος με την έννοια που έχει ήδη αναφερθεί. Οι ενάγοντες αυτοί δικαιούνται την χρηματική ικανοποίηση εξ ιδίου δικαίου, ανεξάρτητα από τον βαθμό συγγενείας προς τον προαναφερόμενο προστηθέντα από την εναγομένη (βλ. ομοίως και ΕφΠειρ 559/1999). Άλλωστε η εναγομένη εταιρία δεν έχει προβάλει σαφώς και ορισμένως ούτε τον ισχυρισμό περί αποκλειστικής υπαιτιότητας αυτού με την επίκληση πραγματικών περιστατικών που να την θεμελιώνουν, κατ' άρθρο 262 ΚΠολΔ (βλ. ΑΠ Ολ 1115/1986 ΕλΔ 28, 107), ενώ παράλληλα ο προβαλλόμενος από αυτήν ισχυρισμός ότι η ανατροπή του πλοίου οφείλεται σε λόγους ανώτερης βίας είναι, κατά τα ήδη δεκτά γενόμενα, αναπόδεικτος. Λαμβάνοντας δε υπόψη τις συντρέχουσες περιστάσεις, δηλαδή το βαθμό πταισματος του προστηθέντος από την εναγομένη πλοιάρχου, τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα ο θάνατος του πιο πάνω προσώπου, τον βαθμό συγγενείας, τον στενό δεσμό αγάπης που τους συνέδεε με τον θανόντα, ο οποίος κατά το χρόνο του θανάτου του ήταν 45 ετών, καθώς και την κοινωνική και οικονομική κατάσταση των μερών, το Δικαστήριο κρίνει ότι το ποσό της χρηματικής ικανοποίησης, λόγω ψυχικής οδύνης τούτων πρέπει να οριστεί στα δέκα έξι εκατομμύρια (16.000.000) δραχμές για το γιο της πρώτης ενάγουσας και σε οκτώ εκατομμύρια για καθένα από τους αμφιθαλείς αδελφούς (δευτερο και τρίτο ενάγοντα).

Επομένως η αγωγή καθόσον αφορά τις αξιώσεις των εναγόντων αυτών για χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής οδύνης, πρέπει να γίνει κατά ένα μέρος δεκτή για τα ποσά που αναφέρονται για τον καθένα από αυτούς.

Αντίθετα η αγωγή ως προς τον τέταρτο και την πέμπτη από τους ενάγοντες, γαμπρό από αδελφή και νύφη από αδελφό του θανόντος, αντίστοιχα, δεν είναι νόμιμη καθόσον, κατά τα ήδη δεκτά γενόμενα τα πρόσωπα αυτά δεν περιλαμβάνονται στη συγκεκριμένη περίπτωση στην "οικογένεια" του θύματος, κατά την έννοια του άρθρου 932 ΑΚ και δεν υπέστησαν ψυχική οδύνη από τον θάνατο του εξ αγχιστείας συγγενούς τους.

Το πρωτοβάθμιο, επομένως, Δικαστήριο, το οποίο με την εκκαλούμενη απόφασή του απέρριψε με την ίδια αιτιολογία ως μη νόμιμη την αγωγή των δύο τελευταίων εναγόντων (4ου και 5ης) δεν έσφαλε, όπως αβασίμως υποστηρίζουν οι ενάγοντες - εκκαλούντες με τον τελευταίο λόγο εφέσεως. Επίσης δεν έσφαλε με το να δεχθεί ότι η ανατροπή του πλείου δεν οφείλεται σε λόγους ανώτερης βίας και ότι οι τρεις πρώτοι ενάγοντες δικαιούνται χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης, αν και με την εσφαλμένη αιτιολογία ότι το πταίσμα της εναγομένης θεμελιώνεται στην ειδική αμέλεια της μη τηρήσεως των ειδικών όρων ασφαλείας που προβλέπουν διατάξεις ισχυρόνων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών κατ' άρθρο 16 παρ. 1 του Ν 551/1915 αντί της αμελείας με βάση τις γενικές διατάξεις (άρθρα 914 επ., 922 ΚΠολΔ), επίκληση των οποίων, όπως εκτιμάται γίνεται στην αγωγή, η οποία και αποδείχθηκε ως βάσιμη κατ' ουσία στο σημείο αυτό.

Έσφαλε όμως το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο ως προς την εκτίμηση των αποδείξεων με το να επιδικάσει στον καθένα από τους τρεις πρώτους ενάγοντες ως χρηματική ικανοποίηση για την ψυχική οδύνη που υπέστησαν το ποσό των 10.000.000 δρχ. (αντί να επιδικάσει) το ποσό των 16.000.000 δρχ. στην πρώτη και το ποσό των 8.000.000 δρχ. στον καθένα από τους λοιπούς). Αβασίμως επομένως, παραπονούνται οι δεύτερος και τρίτος από τους ενάγοντες - εκκαλούντες, ως προς το ύψος της χρηματικής ικανοποίησης που τους επιδικάστηκε και η εναγομένη - εκκαλούσα ως προς την απόρριψη του περί ανώτερης βίας ισχυρισμού της, ενώ αντιθέτως βασίμως παραπονείται η πρώτη ενάγουσα - εκκαλούσα με τους αυτούς λόγους εφέσεως για το ύψος του ποσού που της επιδικάστηκε. Αντίστοιχα, αβασίμως παραπονείται η εναγομένη - εκκαλούσα εταιρία με τον τρίτο λόγο εφέσεως για το ύψος του ποσού που επιδικάστηκε στην πρώτη ενάγουσα - εφεσίβλητη, ενώ βασίμως παραπονείται με τον αυτό λόγο για τα ποσά που επιδικάστηκαν στον δεύτερο και τρίτο από τους ενάγοντες - εφεσιβλήτους.

Πρέπει, επομένως, μετά την παραδοχή των ως βασίμων κριθέντων πιο πάνω λόγων εφέσεως, να εξαφανιστεί η εκκαλουμένη ως προς τα προαναφερόμενα κεφάλαια και στη συνέχεια να κρατηθεί και εκδικαστεί η υπόθεση από αυτό το Δικαστήριο (535 παρ. 1 ΚΠολΔ) και να γίνει εν μέρει δεκτή η αγωγή για τα προαναφερόμενα ποσά, τα οποία πρέπει να υποχρεωθεί να καταβάλει η εναγομένη με το νόμιμο τόκο από την επομένη της επιδόσεως της αγωγής (346 ΑΚ), ως χρηματική ικανοποίηση λόγω της ψυχικής οδύνης που υπέστησαν οι εν λόγω ενάγοντες.

Στην κρίση αυτή κατέληξε το Δικαστήριο αυτό με τα υπάρχοντα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία είναι επαρκή για το σχηματισμό της δικανικής πεποιθήσεώς του σε τρόπο ώστε το αίτημα της εναγομένης για αναβολή της συζήτησης της υποθέσεως μέχρι να περατωθεί αμετάκλητα η ποινική διαδικασία που άρχισε (250 ΚΠολΔ) ή για να προσκομισθούν έγγραφα και στοιχεία της ανακριτικής δικογραφίας τα οποία, όπως αναφέρει η εναγομένη "δεν είναι ακόμη προσπελάσιμα", πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

(Δέχεται εν μέρει τις αντίθετες εφέσεις.)