

**Εφετείο Πειραιά: 958/92**  
**Πηγή: Ε.Ν.Δ. 21/93 σελ. 71**

Θάνατος αλλοδαπού ναυτικού. Αλλαγή σημαίας πλοίου. Εφαρμοστέο δίκαιο. Σύμβαση ναυτολογήσεως ναυτικού (γ' μηχανικού), υπηκόου Φιλιππίνων εις το υπό ελληνική σημαία, πλοίο, με έγγραφο όρο της συμβάσεως ότι όλες οι διαφορές απορρέουσες από τη σύμβαση θα επιλύονται εις τα δικαστήρια των Φιλιππίνων. Πώληση πλοίου και αλλαγή σημαίας (Κύπρου).

Συνέχιση της παροχής εργασίας εις το αυτό πλοίο, χωρίς να καταρτισθεί νέα «έγγραφη» σύμβαση με την αγοράστρια πλοιοκτήτρια.

Θάνατος ναυτικού, καθ' ον χρόνον το πλοίο έπλεε εις εμπόλεμη περιοχή Περσικού Κόλπου, βληθέν από Ιρακινά αεροσκάφη. Ναυτεργατικό ατύχημα εκ βιαίου συμβάντος.

Εφαρμοστέο δίκαιο, εν όψει της λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως, κατά το άρθρο 68 εδ. β' ΚΙΝΔ, λόγω της αποβολής της ελληνικής σημαίας και μη υπάρξεως εγγράφου όρου (άρθρου 43 ΚπολΔ), που να καθορίζει τη δικαιοδοσία του αλλοδαπού δικαστηρίου. Δικαιοδοσία των πολιτικών δικαστηρίων (άρθρο 3 παρ. 1 ΚπολΔ), εφ' όσον υπάρχει αρμοδιότητα ελληνικού δικαστηρίου. Έδρα τρίτης εναγομένης στην Αθήνα. Τέταρτος και πέμπτος εναγόμενοι συνεφοπλιστές, κάτοικοι Αθηνών. Θεμελίωση αρμοδιότητας και δικαιοδοσία των τακτικών ελληνικών δικαστηρίων εις άρθρο 37 ΚπολΔ, αφού υπάρχει μεταξύ των εναγομένων ο δεσμός της ομοδικίας. Εξαφάνιση εκκαλουμένης, η οποία απέρριψε την αγωγή ελλείψει δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων.

Διακράτηση και εκδίκαση της υποθέσεως κατ' ουσίαν. Εφαρμογή του ελληνικού δικαίου και των ουσιαστικού δικαίου διατάξεων των ΣΣΝΕ, που αναφέρονται στα πληρώματα των Φ/Γ πλοίων άνω των 4500 τον. DW.

Όταν υπάρχει απαίτηση από την εκμετάλλευση του πλοίου κατά του εφοπλιστή (εκμεταλλεζόμενου ξένου πλοίου), ο δανειστής δύναται να στραφεί κατ' αυτού και του απλού κυρίου του πλοίου, οφειλέτης δε απαιτήσεως, που πηγάζει από την εκμετάλλευση του πλοίου, είναι μόνο ο εφοπλιστής, ενώ ο απλός κύριος ευθύνεται μόνο με το πλοίο (άρθρο 84, 105, 106 ΚΙΝΔ). Ευθύνη αντιπροσώπου κατά ν. 762/1978 και έκταση αυτής.

**Πρόεδρος:** ΠΑΝ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ  
**Εισηγητής:** ΙΩΑΝ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ  
**Δικηγόροι:** Γ. Παυλάκης, Στυλ. Διπλούδης

Επειδή, με την αγωγή τους οι εκκαλούντες ισχυρίστηκαν ότι ο σύζυγος της πρώτης και πατέρας των υπόλοιπων, ο οποίος είχε ναυτολογηθεί ως Γ' μηχανικός στο υπό Ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Α», απεβίωσε κατά την διάρκεια και εξ αφορμής της υπηρεσίας του στο πλοίο κατά τις αναφερόμενες στην αγωγή συνθήκες. Ζήτησαν δε να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι να καταβάλουν σ' αυτούς τα αξιούμενα χρηματικά ποσά ως αποζημίωση λόγω εργατικού ατυχήματος και χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης. Η αγωγή αυτή απερρίφθη με την 2768/86 απόφαση του Μον. Πρωτ. Αθηνών για έλλειψη δικαιοδοσίας των Ελληνικών δικαστηρίων.

Κατά της αποφάσεως αυτής οι ενάγοντες άσκησαν έφεση, η οποία όμως απερρίφθη με την 13494/87 απόφαση του Εφετείου Αθηνών, δεχθείσα και η απόφαση αυτή έλλειψη δικαιοδοσίας. Κατά της ασκηθείσας αναιρέσεως, εκδόθηκε η 707/1991 απόφαση του Αρείου Πάγου, η οποία αναίρεσε την απόφαση του Εφετείου σύμφωνα με το 559 εδ. 14 του ΚπολΔ, διότι λήφθηκε υπόψη ο όρος της σύμβασης, περί υπαγωγής της διαφοράς στα αλλοδαπά δικαστήρια, που δεν ήταν έγκυρος. Ήδη νομίμως φέρεται με κλήση κατά τους ορισμούς των άρθρων 579 παρ. 1 εδ. α', 580 παρ. 5 και 581 παρ. 2 του ΚπολΔ, η υπό κρίση έφεση στο δικαστήριο τούτο της παραπομπής και συζητείται η υπόθεση μέσα στα όρια που διαγράφονται με ανααιρετική απόφαση.

Επειδή, από όλα τα έγγραφα, τα οποία επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι, αποδείχτηκαν τα ακόλουθα: Με την από 30 Απριλίου 1984 έγγραφη σύμβαση, που καταρτίστηκε στη Μανίλα των Φιλιππίνων μεταξύ της εταιρείας υπό των επωνυμία «I.P.A. INC», ως εκπροσώπου της τρίτης εναγομένης και του Ι.Γ., Φιλιπινέζου πολίτη, προσελήφθη

ο τελευταίος στο φορτηγό πλοίο «Ι.», πλην όμως από την αρχή της ναυτολογήσεώς του υπηρέτησε στο υπό Ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίο «Α.», νηολογίου Πειραιώς, ως Γ' μηχανικός, για μια χρονική περίοδο δέκα (10) μηνών. Την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1984 ο ως άνω ναυτικός εφονεύθη κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του, διότι το πλοίο, ευρισκόμενο στην εμπόλεμη περιοχή του Περσικού Κόλπου, εβλήθη από Ιρακινά αεροσκάφη με μαγνητικές ρουκέτες. Η έγγραφη σύμβαση περιέχει πράγματι τον όρο ότι όλες οι διαφορές που απορρέουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης θα επιλύονται από τα δικαστήρια των Φιλιππίνων. Στις 7-5-1984 δηλαδή πριν από το βομβαρδισμό το ως άνω πλοίο, στο οποίο είχε ναυτολογηθεί ο εν λόγω ναυτικός, επωλήθη από την πρώτη εναγομένη στη δεύτερη και εγγράφηκε στα νηολόγια της Κύπρου, τη σημαία της οποίας ανύψωσε. Ο ναυτικός συνέχισε την εργασία του στο πλοίο, χωρίς όμως να καταρτίσει νέα έγγραφη σύμβαση με την αγοράστρια εταιρεία, που να διαλαμβάνει τον πιο πάνω όρο περί δικαιοδοσίας, αν ληφθεί υπόψη ότι κάθε σύμβαση ναυτολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 68 εδ. β' του ΚΙΝδ λύεται με την αποβολή της Ελληνικής σημαίας. Με βάση τα δεδομένα αυτά, δεν υπάρχει έγγραφος όρος (άρθρ. 43 ΚπολΔ), που να καθορίζει τη δικαιοδοσία του αλλοδαπού δικαστηρίου (βλ. την αναιρετική απόφαση). Έτσι εφαρμοστέο είναι το άρθρο 3 παρ. 1 ΚπολΔ, σύμφωνα με το οποίο στη δικαιοδοσία των πολιτικών δικαστηρίων υπάγονται Έλληνες και αλλοδαποί, εφόσον υπάρχει αρμοδιότητα Ελληνικού δικαστηρίου. Η διάταξη αυτή καθιερώνει ως κανόνα τη διεθνή δικαιοδοσία των Ελληνικών Πολιτικών δικαστηρίων και στις ιδιωτικές διεθνείς διαφορές.

Προς τούτο αρκεί αυτές να συνδέονται με την Ελληνική Πολιτεία με στοιχείο που να θεμελιώνει αρμοδιότητα Ελληνικού δικαστηρίου κατά τις διατάξεις, που αφορούν τη γενική και τις ειδικές δωσιδικίες. Στην προκειμένη περίπτωση η τρίτη εναγομένη, που ενάγεται ως αντιπρόσωπος, έχει την έδρα στην Αθήνα, οι δε τέταρτος και πέμπτος, που ενάγονται ως συνεφοπλιστές, έχουν κατοικία στην Αθήνα. Με βάση τα στοιχεία αυτά, η αρμοδιότητα του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου (Μονομελές Αθηνών) και συνακόλουθα η δικαιοδοσία των τακτικών Ελληνικών δικαστηρίων για την εκδίκαση της επίδικης διαφοράς θεμελιώνεται στη διάταξη του άρθρου 37 ΚπολΔ, αφού υπάρχει μεταξύ των εναγομένων ο δεσμός της ομοδικίας. Η εκκαλουμένη απόφαση που έκανε δεκτή την ένσταση των εναγομένων για έλλειψη δικαιοδοσίας των Ελληνικών δικαστηρίων προς εκδίκαση της ένδικης διαφοράς και απέρριψε την αγωγή, έσφαλε, και γι' αυτό πρέπει να εξαφανιστεί κατά παραδοχή ως βασίμου σχετικού λόγου της έφεσης και να διακρατηθεί στο δικαστήριο τούτο η υπόθεση για εκδίκαση (άρθρ. 535 παρ. 1 ΚπολΔ). Με την υπό κρίση αγωγή, καθώς προαναφέρθηκε σε προηγούμενη σκέψη, επιδιώκεται η κατανήφιση των εναγομένων για καταβολή α) αποζημιώσεως λόγω ατυχήματος βάσει του ν. 551/1915, β) χρηματικής ικανοποίησεως λόγω ψυχικής οδύνης και γ) πρόσθετης ειδικής αποζημιώσεως με βάση την ειδική συλλογική σύμβαση (για την πολεμική ζώνη). Καταρχήν, η διαφορά που κατάγεται σε δίκη με την άνω αγωγή έχει στοιχεία που είναι δυνατόν να τη συνδέουν με το δίκαιο περισσοτέρων πολιτειών. Έτσι ο ναυτικός ήταν υπήκοος των Φιλιππίνων, ο μισθός συμφωνήθηκε σε δολάρια, η σύμβαση ναυτολόγησης καταρτίστηκε στην αλλοδαπή (Μανίλα των Φιλιππίνων), το πλοίο, στο οποίο ναυτολογήθηκε ο ναυτικός, ως Γ' μηχανικός, είχε κατά την κατάρτιση της σύμβασης Ελληνική σημαία, ενώ κατά το χρόνο του ατυχήματος είχε Κυπριακή σημαία, η διαχειρίστρια του πλοίου τρίτη εναγομένη (Ελληνική εταιρεία) έχει την έδρα της στην Αθήνα και τέλος οι τέταρτος και πέμπτος εναγομένοι, φερόμενοι ως συνεφοπλιστές, είναι Ελληνικής υπηκοότητας και κατοικούν στην Αθήνα. Συνδέεται συνεπώς η ένδικη διαφορά με περισσότερα κράτη, και έτσι ανακύπτει ζήτημα σε ποιας πολιτείας το δίκαιο θα υπαχθεί, ώστε να κριθεί το νόμο βασίμο της αγωγής. Κατά το άρθρο 25 ΑΚ οι ενοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από το δίκαιο στο οποίο έχουν υποβληθεί τα μέρη. Αν δεν υπάρχει τέτοιο, εφαρμόζεται το δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η ειδική ευθύνη του εργοδότη από εργατικό ατύχημα εντάσσεται στο πλαίσιο των εργασιακών συμβατικών ενοχών και δεν έχει χαρακτήρα ευθύνης από αδίκημα ή οιοδήποτε αδίκημα. Και τούτο γιατί το εργατικό ατύχημα, ως ζημιογόνο περιστατικό εκδηλώνεται κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας και έχει ως αναγκαία προϋπόθεση την ύπαρξη συμβάσεως εργασίας ή έστω απλής εργασιακής σχέσεως, εξ αιτίας της οποίας επιβάλλονται στον εργοδότη ιδιαίτερες υποχρεώσεις για τα ατυχήματα των εργαζομένων, από μόνο το λόγο ότι εκμεταλλεύεται την εργασία τους, ανεξάρτητα δε από

την ύπαρξη υπαιτιότητας. Συνεπώς η ευθύνη του εργοδότη για το εργατικό ατύχημα εμφανίζεται ως συνέπεια της συμβάσεως, εργασίας, χωρίς την οποία δεν νοείται εργατικό ατύχημα, και επομένως δεν μπορεί να γίνει λόγος για υποχρεώσεις του εργοδότη απ' αυτό, χωρίς την ύπαρξη τέτοιας σχέσεως.

Κατ' ακολουθία στην έννοια «ενοχές από σύμβαση» του άρθρου 25 ΑΚ περιλαμβάνονται όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών που πηγάζουν από τη μεταξύ τους σύμβαση ή προϋποθέτουν την ύπαρξη της συμβάσεως αυτής. Εμπίπτουν επομένως στη ρύθμιση του άρθρου αυτού (25 ΑΚ) και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από εργατικό ατύχημα και διέπονται από το δίκαιο, που ρυθμίζει τη σχετική σύμβαση (ΕΠ 1673/88 ΕΝΔ 17.186, ΕΠ 94/1992, Αν. Βερνάρδου το Δικ. Ναυτικής Εργασίας, σελ. 96 σημ. 156). Στην προκειμένη περίπτωση οι διάδικοι δεν ισχυρίζονται ότι συμφωνήθηκε η εφαρμογή του δικαίου ορισμένης πολιτείας. Οι ενάγοντες επικαλούνται στην αγωγή τους το Ελληνικό δίκαιο. με τα αναφερθέντα παραπάνω στοιχεία το δικαστήριο κρίνει ότι αρμόζει η εφαρμογή του Ελληνικού δικαίου. Το γεγονός ότι το πλοίο κατά το χρόνο της ναυτολόγησης ήταν υπό Ελληνική σημαία αποτελεί σοβαρότατο στοιχείο υπέρ της εφαρμογής του Ελληνικού δικαίου. Υπέρ της εφαρμογής του δικαίου αυτού συνηγορεί και το γεγονός ότι η διαχειρίστρια του πλοίου, η οποία εκπροσωπήθηκε από μια Φιλιππινέζικη εταιρεία κατά την κατάρτιση της σύμβασης, είναι Ελληνική εταιρεία και εδρεύει στην Αθήνα. Επίσης οι φερόμενοι ως συνεφοπλιστές (4<sup>ος</sup> και 5<sup>ος</sup> εναγόμενοι) είναι Έλληνες υπήκοοι και κάτοικοι Αθηνών. Πλέον τούτου και μετά τη μεταβίβαση του πλοίου στη δεύτερη εναγόμενη (που εδρεύει στην Κύπρο) και την ανύψωση της Κυπριακής σημαίας, το μέγιστο μέρος των μετοχών παρέμεινε στην πρώτη εναγόμενη, τη δε διαχείριση εξακολούθησε να έχει η τρίτη εναγόμενη Ελληνική εταιρεία, προς όφελος του πέμπτου εναγομένου, Έλληνας υπηκόου.

Με βάση όλα αυτά τα στοιχεία εφαρμοστέο δίκαιο για τις ένδικες διαφορές είναι το Ελληνικό δίκαιο και επομένως και των ουσιαστικού δικαίου διατάξεων των ΣΣΝΕ που αναφέρονται στα πληρώματα των φορτηγών πλοίων άνω των 4500 τόνων DW (βλ. ΑΠ 46/1987 Ολομ. Ελλ. Δικ. 29-101). Καθώς προαναφέρθηκε, την 1-7-1984, ενώ το πλοίο «Α.», βρισκόταν μέσα στην εμπόλεμη περιοχή του Περσικού Κόλπου σε νηοπομπή, βλήθηκε με μαγνητικές ρουκέτες από Ιρακινά αεροσκάφη, με αποτέλεσμα να φονευθεί μεταξύ των άλλων, και ο σύζυγος της πρώτης των εναγομένων και πατέρας των υπόλοιπων Ι.Ε.Γ., που υπηρετούσε στο πλοίο. Από το ατύχημα αυτό, που συνέβη κατά την εργασία, οι ενάγοντες, σύζυγοι και τέκνα του, που διατρέφονταν από αυτόν, δικαιούνται την αποζημίωση λόγω θανάτου του ναυτικού με βάση το ν. 551/1915 και η οποία ανέρχεται στο ποσό του 1.615.125 δραχμών. Ειδικότερα οι πραγματικές και τεκμαιρόμενες μηνιαίες αποδοχές του ναυτικού για το προ της 1-7-1984 δωδεκάμηνο ανέρχονται στα 1487 δολ. ΗΠΑ X 150 δρχ. = 223.050 (συμφων, βασικός μισθός 790 δολ. ΗΠΑ + 20% επ.Κυρ. = 158 δολ. + μέσο όρο 180 ώρες υπερωριών (μαζί με τις διπλές) X 2 δολ. Συμφων. Αμοιβή ανά ώρα) = 360 δολ. + αποζημ. Αδείας 79 δολ.). Επομένως η αποζημίωση υπολογίζεται 223.050 X 12 μήνες = 2.676.600 X 5 έτη = 13.383000 – 100.000 = 13.283.000 : 4 = 3.320.750 + 100.000 = 3.420.750 δραχμές). Περαιτέρω οι ενάγοντες δικαιούνται και την προβλεπόμενη από το άρθρο 3 της Ειδικής Συλλογικής Σύμβασης, που κυρώθηκε με την 70114/6287/6-10-1980 απόφαση ΥΕΝ, πρόσθετη ειδική αποζημίωση (πέρα από την αποζημίωση του ν. 551/1915), σε περίπτωση θανάτου μέλους του πληρώματος στην πολεμική ζώνη, και η οποία ανέρχεται σε 3000 λίρες Αγγλίας (630.000 δρχ. = 3000 X 210). Ο ισχυρισμός των εναγομένων ότι δεν καταβάλλεται η αποζημίωση αυτή, διότι η προβλέπουσα την αποζημίωση ως άνω Ειδική ΣΣ αφορά πληρώματα των Ελληνικών πλοίων, δεν είναι βάσιμος. Και τούτο διότι κατά το χρόνο την ναυτολόγησης και για πολύ χρόνο μετά, το πλοίο ήταν με Ελληνική σημαία, και εφαρμόζονταν στην επίδικη σύμβαση οι Ελλ.Συλλ. Συμβάσεις. Αναφέρθηκα σαφώς πιο πάνω, ότι και μετά την ανύψωση της Κυπριακής σημαίας, η ατομική σύμβαση εξακολούθησε να λειτουργεί όπως και πριν κατά τρόπο απαράλλακτο με τους ίδιους όρους και επιταγές και της Ειδικής Συλλογικής Σύμβασης. Τρανή απόδειξη τούτου είναι ότι οι εναγόμενοι εφάρμοσαν (εκεί που δεν υπήρχε η ειδική συμβατική ρύθμιση) τις Ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις, που αποτελούσαν όρο και περιεχόμενο της ατομικής σύμβασης (βλέπε, μεταξύ των άλλων, το με ημερομηνία 3-9-1984 ένταλμα πληρωμής επιδόματος πολεμικής ζώνης και υπερωριακής αμοιβής). Από το τελευταίο στοιχείο προκύπτει, ότι οι εναγόμενοι κατέβαλαν το επίδομα πολεμικής ζώνης με

βάση την ως άνω Ειδική Συλλογική Σύμβαση. Επομένως οι ενάγοντες δικαιούνται και την πρόσθετη αποζημίωση της ίδιας Ειδ. Συλ. Σ. Τέλος οι ενάγοντες ζήτησαν με την αγωγή τους χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης (άρθρο 932 ΑΚ). Δεν αποδείχθηκε όμως από τα προαναφερθέντα αποδεικτικά μέσα, οιαδήποτε υπαιτιότητα του πλοιάρχου ή προστηθέντων μελών του πληρώματος για το θάνατο του συζύγου και πατέρα των εναγόντων.

Ο πλοίαρχος, πριν το πλοίο εισέλθει στην εμπόλεμη περιοχή, έδωσε εντολή προς τα μέλη του πληρώματος να φέρουν σωσίβια και κράνη, ενώ παράλληλα ελήφθησαν όλα τα προληπτικά μέτρα για την περίπτωση που το πλοίο θα εβάλλετο με πυρά. Όλα αυτά αναφέρονται λεπτομερώς στην από 4 Φεβρ. 1988 έκθεση ένορκης προανάκρισης, που διενήργησε ο υποπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος Λ.Χ. Μάλιστα δε το πόρισμα αυτό, καταλήγει στο τελικό συμπέρασμα ότι για το ατύχημα δεν προέκυψαν ευθύνες για κανένα από τα μέλη του πληρώματος του παραπάνω πλοίου. Με βάση τα δεδομένα αυτά πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο το αίτημα επιδικάσεως χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης.

Επειδή, οι εναγόμενοι, αποκρούοντας την αγωγή ισχυρίζονται ότι οι ενάγοντες δέχτηκαν να λάβουν μέρος της απαίτησής τους από το παραπάνω εργατικό ατύχημα και ότι παρακινήθηκαν από την ένδικη αγωγή, άλλως από το υπόλοιπο της απαίτησης και ότι εν πάση περιπτώσει με την καταβολή σ' αυτούς του αναφερόμενου ποσού των 180.000 πέζος Φιλιππίνων αποσβέστηκε κατά το αντίστοιχο μέρος το επίδικο χρέος. Τους ως άνω ισχυρισμούς του ζοι εναγόμενοι στηρίζουν στα επικαλούμενα και προσκομιζόμενα έγγραφα και συγκεκριμένα: 1) την από 18-12-1988 αίτηση των εναγόντων για οριστική απόρριψη προς την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Εργασίας των Φιλιππίνων, 2) την από 18-12-88 πράξη παραίτησης από δικαίωμα αγωγής, απαλλαγής και εγκατάλειψης απαίτησης και 3) το από 17-12-88 ένταλμα πληρωμής. Καταρχήν η αναφερόμενη στα έγγραφα αυτά παραίτηση από αγωγή δεν επιφέρει κατάργηση της προκειμένης δίκης, διότι η παραίτηση από αγωγή, στο μέτρο που είναι επιτρεπτή μετά την άσκησή της, γίνεται ή με δήλωση που καταχωρίζεται στα πρακτικά ή με δικόγραφο που επιδίδεται στον αντίδικο του παραιτούμενου.

Ούτε επίσης είναι έγκυρη παραίτηση από μέρος της επίδικης απαίτησης, αφού οι διατάξεις που καθορίζουν την αποζημίωση από εργατικό ατύχημα είναι δημοσίας τάξεως (άρθρο 14 του ΒΔ 24.7/25-8-1920 «περί κώδικα των νόμων περί ευθύνης προς αποζημίωση εξ ατυχήματος κλπ.>). Το ποσό των 130.000 πέζος, το οποίο καταβλήθηκε από την πράκτορα του πλοίου προς τους ενάγοντες, και ισοδυναμεί με 1.440.000 δρχ. (πράγμα το οποίο συνομολογείται με βάση το άρθρο 261 ΚπολΔ, αφού δεν αμφισβητείται καθόλου) αποτελεί οπωσδήποτε μερική εξόφληση του επίδικου χρέους. Επομένως ο παραπάνω ισχυρισμός είναι βάσιμος κατά το σκέλος αυτό και έτσι πρέπει από την πιο πάνω οφειλομένη αποζημίωση να αφαιρεθεί το καταβληθέν ποσό του 1.440.000 δραχμών (δηλαδή  $3.420.750$  μείον  $1.440.000 = 1.980.750$  υπόλοιπο). Ύστερα από όλα αυτά η υπό κρίση αγωγή πρέπει να γίνει δεκτή για το ποσό των  $1.044.300$  δρχ. για την πρώτη ενάγουσα και  $522.150$  δρχ. καθένας των λοιπών ( $1.980.750 + 630.000 = 2.610.750 : 522.150, 522.150 \times 2 = 1.044.300$ ).

Επειδή, από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 84.105, 106 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι, όταν υπάρχει απαίτηση από την εκμετάλλευση του πλοίου κατά του εφοπλιστή δηλαδή εναντίον εκείνου που εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο, μπορεί ο δανειστής να στραφεί κατά του εφοπλιστή και κατά του κυρίου του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή ο οφειλέτης της απαιτήσεως που πηγάζει από την εκμετάλλευση του πλοίου είναι μόνον ο εφοπλιστής, ενώ ο απλός κύριος του πλοίου ευθύνεται για την απαίτηση αυτή μόνο με το συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο, το πλοίο. Δηλαδή η ευθύνη του τελευταίου είναι αντικειμενική και πραγματοπαγής, ενάγεται δε και αυτός απλώς και μόνο για να υπάρχει τίτλος εκτελεστός και κατ' αυτού (Ρόκα Ναυτ. Δικ. 1968 παρ. 43, ΑΠ 624/1968 ΕΕΔ 1969-243, ΕΠ 516/1986 ΕΝΔ 14-231). Εξάλλου με το ν. 762/1978, ο οποίος θεσπίστηκε για να προστατεύσει τους ναυτικούς που συνάπτουν σύμβαση ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα και που εφαρμόζεται είτε το πλοίο είναι υπό Ελληνική σημαία είτε υπό ξένη σημαία, καθορίζεται ευθύνη «εις ολόκληρον αυτού που συνάπτει με το ναυτικό σύμβαση για την παροχή εργασίας ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, που δεν έχει μόνιμη κατοικία στην Ελλάδα ή είναι αλλοδαπή εταιρεία για όλες τις υποχρεώσεις του εργοδότη προς το ναυτικό από τη σχέση της ναυτικής εργασίας ή εξ αφορμής αυτής. Η ευθύνη αυτή καλύπτει όλες τις αξιώσεις των ναυτικών που πηγάζουν από

τη σύμβαση ναυτολογήσεως, όπως είναι και οι αξιώσεις για αποζημίωση λόγω εργατικού ατυχήματος. Στην προκειμένη περίπτωση η αγωγή, κατά την προσήκουσα εκτίμηση του δικογράφου, στρέφεται κατά των εναγομένων με την ακόλουθη ιδιότητα ο καθένας: η πρώτη εναγομένη εταιρεία, που εδρεύει στον Παναμά, ως αρχική κυρία του πλοίου. Η δεύτερη εναγομένη, που εδρεύει στην Κύπρο, ως μεταγενέστερη κυρία του πλοίου.

Η τρίτη εναγομένη Ελληνική εταιρεία, που εδρεύει στην Αθήνα, ως αντιπρόσωπος των κυριών του πλοίου (1<sup>η</sup> και 2<sup>η</sup> εναγομένων) με το ν. 762/78 και εκ παραλλήλου αντιπρόσωπος των 4<sup>ων</sup> και 5<sup>ων</sup> εναγομένων. Και τέλος οι τέταρτος και πέμπτος εναγόμενοι, Έλληνες υπήκοοι και κάτοικοι Αθηνών, ως εφοπλιστές. Καταρχήν η αγωγή δεν νομιμοποιείται παθητικά, στρεφόμενη κατά της πρώτης εναγομένης (κυρίας του πλοίου), αφού κατά τα συνομολογούμενα το πλοίο μεταβιβάστηκε και επομένως η εναγομένη αυτή δεν ήταν κυρία του πλοίου κατά το χρόνο της αγωγής. Για την τρίτη εναγομένη, ως αντιπρόσωπο, δεν μπορεί να υπάρχει ευθύνη, σύμφωνα και με τη βάσιμη ένσταση έλλειψης παθητικής νομιμοποίησης, αφού δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του ως άνω νόμου 762/78. Και τούτο διότι, καταρχήν η ένδικη σύμβαση καταρτίστηκε στην αλλοδαπή και όχι στην Ελλάδα. Δεύτερον διότι φέρεται ως αντιπροσωπεύουσα στη διαχείριση του πλοίου και ιδιαίτερα στη σύναψη της σύμβασης ναυτολογήσεως τις δύο πρώτες εναγόμενες που είναι απλώς κυρίες του πλοίου (και όχι πλοιοκτήτριες), και οι οποίες υπό την ιδιότητά τους αυτή δεν μπορούν να έχουν σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου. Ο ν. 762/78 ομιλεί σαφώς για αντιπρόσωπο πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή.

Και τρίτον, δεν μπορεί να εφαρμοστεί ο ν. 762/78 για την τρίτη εναγόμενη, φερομένη ως αντιπρόσωπο των τέταρτου και πέμπτου εναγομένων ως εφοπλιστών), αφού οι τελευταίοι κατά τ ιστορούμενα της αγωγής και στην πραγματικότητα είναι μόνιμοι κάτοικοι Αθηνών. Περαιτέρω και ως προς την ευθύνη των τέταρτου και πέμπτου εναγομένων, αποδείχθηκε ότι απ' αυτούς ο Γ.Π., είναι ο εφοπλιστής του ως άνω πλοίου, εφόσον εκμεταλλεύεται τούτο επί κέρδει για ίδιο λογαριασμό. Σειρά αποδεικτικών στοιχείων αποδεικνύουν κατά τρόπο αναμφίβολο την εν λόγω ιδιότητα του εναγομένου αυτού. Στον προσκομιζόμενο λεπτομερή ναυτικό οδηγό τους έτους 1984 υπάρχει καταχώριση του πλοίου «Α.» στην οποία εκτός από την κυρία του πλοίου, πρώτη εναγομένη S.C.M., αναφέρεται ως διαχειριστής και συνακόλουθα εν τοις πράγμασι εκμεταλλεζόμενος το πλοίο, ο Γ.Π. Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί ότι η τρίτη εναγομένη S.T., ήταν απλή πράκτορας του πλοίου και ενεργούσε πάντοτε για λογαριασμό του εφοπλιστή Γ.Π. Τούτο προκύπτει εμμέσως πλην σαφώς, από το με ημερομηνία 12-4-1984 έγγραφο της ως άνω εταιρείας S.T., το οποίο υπογράφεται από τον Γ.Π. (ως διευθυντή), προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, με το εξής περιεχόμενο: «Παρακαλούμε όπως εκδώσετε έγγραφο εκτελωνισμού για τα πλοία μας... Α. Π». Μετά τιμής S.T. υπογραφή Γ.Π. – ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ». Η πρώτη παρατήρηση είναι ότι η S.T. σαφώς αναφέρεται και μάλιστα περιοριστικά ως πράκτορας μόνον (AS AGENTS ONLY), ενεργώντας έτσι για λογαριασμό του εφοπλιστή.

Επίσης αναφέρεται στο έγγραφο αυτό προς το λιμεναρχείο «το πλοίο μας». Άλλωστε δεν προβάλλεται από καμία πλευρά ότι την εκμετάλλευση του πλοίου αυτού είχε άλλο πρόσωπο. Επίσης στο πιστοποιητικό του Κεντρικού Λιμεναρχείου περί διαγραφής του πλοίου, πάλι ο Γ.Π., αναφέρεται ως εκπρόσωπος της κυρίας του πλοίου S. Και μετά τη μεταβίβαση του πλοίου στην Κυπριακή εταιρεία (δεύτερη εναγομένη) τα πράγματα έμειναν όπως και πριν δηλαδή η πρακτόρευση του πλοίου από την τρίτη εναγομένη και ο εφοπλισμός από τον Γ.Π. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η νέα αγοράστρια εταιρεία ανήκει κατά 99% στην πωλήτρια εταιρεία (βλ. τέλεξ 202/11838 από την Κύπρο του Ζ.). Προς ενίσχυση των ανωτέρω πρέπει να αναφερθούν και δύο υπεύθυνες δηλώσεις του ν.δ. 105/69 του ως άνω Γ.Π., προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, στις οποίες αναγράφει την ιδιότητά του ως εφοπλιστή (βλ. τις από 19-9-1980 και 1084 δηλώσεις). Μετά από όλα αυτά, η υπό κρίση αγωγή θα γίνει δεκτή μόνον για τη δεύτερη εναγομένη (ως κυρία του πλοίου) και για τον προαναφερθέντα εναγόμενο, ως εφοπλιστή, ενώ για τους λοιπούς εναγομένους πρέπει να απορριφθεί.