

Εφετείου Πειραιά: 1088/03
Πηγή: Ε.Ν.Δ 32/04 σελ. 22

Θάνατος ναυτικού σε ναύαγιο. Δ.Σ. περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) 1974. Δ.Σ. περί διεθνών γραμμών φόρτωσης 1966. ευθύνη κοινού δικαίου. Πλήρης αποζημίωση. Χρηματική ικανοποίηση.

Εφοπλιστής είναι και ο φερόμενος ως εκπρόσωπος πλοιοκτήτριας εταιρείας που έχει συσταθεί εικονικά, εφόσον ασκεί μέσω αυτής την επιχειρηματική του δραστηριότητα και εκμεταλλεύεται το πλοίο για δικό του αποκλειστικά λογαριασμό. Ενδεικτικά προσλαμβάνει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, δίνει εντολές στον πλοίαρχο για τον προορισμό του πλοίου, αποφασίζει για τις ναυλώσεις και τις επισκευές του πλοίου, έχει επαφές με τους νηογνώμονες και αποκομίζει για δικό του λογαριασμό τα κέρδη από το πλοίο.

Ευθύνη κοινού δικαίου. Σύμφωνα με το άρθρ. 16 κ.ν. 551/1915, ο παθών από ναυτεργατικό ατύχημα ή σε περίπτωση θανάτου του οι συγγενείς του, δικαιούνται να εγείρουν αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση μόνο αν το ατύχημα οφείλεται σε μη τήρηση ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών σχετικά με τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο, οι οποίοι εκτός των γενικών κανόνων και διευθυντηρίων αρχών για την ασφαλή διεξαγωγή των πλόων καθορίζουν και ειδικά μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων.

Δ.Σ. «περί της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS) 1974 (κυρ.ν. 1045/1980). Στο Κεφάλαιο 1 του Κανονισμού 10 προβλέπεται ότι «το σκάφος, οι μηχανές και ο εξοπλισμός ενός φορτηγού πλοίου, θα επιθεωρούνται μετά τη συμπλήρωση της κατασκευής αυτών και κατόπιν, κατά τέτοιο τρόπο και χρονικά διαστήματα, ως η Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίο για να εξασφαλισθεί ότι η κατάσταση αυτών είναι από πάσης φύσεως ικανοποιητική». Περαιτέρω στον Κανονισμό 11 (όπως αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο Λονδίνου 1978 –κυρ.ν. 1159/1981) προβλέπεται ότι «η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του θα διατηρείται συμφώνως προς τις διατάξεις της Σύμβασης και του παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο θα παραμείνει ικανό να ανοίγει στη θάλασσα χωρίς κανένα κίνδυνο για το ίδιο ή τους επιβαίνοντες αυτού».

Δ.Σ. «περί Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως» 1966. Στον Κανονισμό 1 προβλέπεται ότι «η Αρχή θα πρέπει να ικανοποιείται πως η γενική κατασκευαστική αντοχή του περιβλήματος του σκάφους είναι ικανή στο βύθισμα που αντιστοιχεί στα προσδιοριζόμενα έξαλα του πλοίου. Πλοία κατασκευασμένα και συντηρούμενα με τις απαιτήσεις ενός Νηογνώμονα αναγνωρισμένου από την Αρχή μπορεί να θεωρηθεί ότι διαθέτουν ικανή αντοχή».

Θάνατος ναυτικού από πνιγμό κατόπιν βύθισης του πλοίου οφειλόμενης αποκλειστικά στην κακή κατάσταση του πλοίου, η οποία δεν του επέτρεψε να αντεπεξέλθει σε συνηθισμένες συνθήκες κακοκαιρίας. Ευθύνη του εφοπλιστή, ο οποίος από βαριά αμέλεια παρέλειψε να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη συντήρηση του πλοίου. Παράβαση ειδικών μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται στον Κανονισμό 11 της Δ.Σ. «περί της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS) 1974, στον Κανονισμό 1 της Δ.Σ. «περί Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως» 1966, στα άρθρα 22 και 28 του Β.Δ. 806/1970 και στο Β.Δ. 542/1968. Αξιώσεις συγγενών του θανόντος για πλήρη αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου για την απολεσθείσα οφειλόμενη από το νόμο διατροφή και για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης.

Πρόεδρος: ΕΛ. ΣΠΗΛΙΩΤΗ

Εισηγητής: Α. ΤΣΟΛΙΑΣ

Δικηγόροι: ΑΓ. Σουμελάς, χρ. Μόσχος

Επειδή, από την επανεκτίμηση των καταθέσεων των μαρτύρων του με επιμέλεια του εφεσίβλητου δεύτερου εναγομένου και του καθ' ου η προσεπίκληση, που εξετάστηκαν ενόρκως στο ακροατήριο του πρωτοβάθμιου Δικαστηρίου και περιέχεται στα επικαλούμενα και προσκομιζόμενα ταυτόριθμα με την ως άνω εκκαλούμενη απόφαση του ίδιου Δικαστηρίου πρακτικά συνεδριάσεως, από όλα τα επικαλούμενα και προσκομιζόμενα

έγγραφα, στα οποία συγκαταλέγεται και η 306/1998 ένορκη βεβαίωση του Σ.Κ. ενώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς, η οποία έχει ληφθεί στα πλαίσια άλλης δίκης και λαμβάνεται υπόψη προς συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων (ΑΠ 151/91 ΕλΔ32.1231) εφ' όσον κατά την κρίση του Δικαστηρίου δεν έχει ληφθεί για να χρησιμοποιηθεί στην παρούσα δίκη, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Σε εκτέλεση συμβάσεως ναυτικής εργασίας που καταρτίστηκε μεταξύ του Σ.Κ. (συζύγου της πρώτης ενάγουσας, πατέρα του δεύτερου ενάγοντος και γιου των τρίτου και τέταρτης από τους ενάγοντες) και του δεύτερου εναγομένου στις 28 Οκτωβρίου 1997, είχε προσληφθεί ο πρώτος και ναυτολογηθεί την επομένη ημέρα (29.10.1997) ως ναύτης στο φορτηγό πλοίο «Α.Π.», με αποδοχές εκείνες που προβλέπονταν από την ισχύουσα τότε Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας Πληρωμάτων Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων από 801 έως 4500 T.DW, η οποία είχε κυρωθεί με την 2324/4.1.1997 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Φ.Ε.Κ. Β' 1012/14.11.1997). Το πλοίο αυτό ήταν σημαίας Ονδούρας 3.098 τόνων DW. Τυπικά, ως πλοιοκτήτρια του πλοίου αυτού φερόταν η πρώτη εναγομένη εταιρεία, η οποία ήταν μεν εγκατεστημένη, σύμφωνα με το καταστατικό της, στην Ονδούρα, στην πραγματικότητα όμως είχε την έδρα της στον Πειραιά. Η εταιρεία αυτή είχε συσταθεί εικονικώς, προκειμένου μέσω αυτής να ασκεί ο δεύτερος εναγόμενος την επιχειρηματική του δραστηριότητα, η οποία συνίστατο στον εφοπλισμό του παραπάνω πλοίου. Αποδείχθηκε δηλαδή ότι ο δεύτερος εναγόμενος εκμεταλλευόταν το πλοίο για δικό του αποκλειστικά, λογαριασμό, φερόμενος εικονικά ως εκπρόσωπος της πρώτης. Πιο συγκεκριμένα προσελάμβανε αυτός τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, έδινε εντολές στον πλοίαρχο για τον προορισμό του πλοίου, αποφάσιζε για τις ναυλώσεις του πλοίου, αποφάσιζε για το πότε και ποιες επισκευές θα γίνονταν στο πλοίο, τις οποίες μάλιστα κάλυπτε με δικά του χρήματα, είχε επαφές με τους νηογνώμονες, και αποκόμιζε για δικό του λογαριασμό τα κέρδη από το πλοίο. Στις 15 Ιανουαρίου 1998, το πλοίο αναχώρησε από το λιμάνι Καστελόν Ντε Λα Πλάγια της Ισπανίας, φορτωμένο με 2.800 τόνους θειικού άλατος αμμωνίου, χύδην, με προορισμό το λιμάνι Βάστο της Αδριατικής. Το πλήρωμα του αποτελούνταν από εννέα άτομα, στα οποία συμπεριλαμβανόταν και ο Πλοίαρχος και ο ως άνω συγγενής των εναγόντων "Σ.Κ.". Στις 17 Ιανουαρίου 1998 και περί ώρα 15.00' και ενώ το πλοίο έπλεε κοντά στις ακτές της Σαρδηνίας, με συνθήκες σφοδρής θαλασσοταραχής, από την προηγούμενη ημέρα και ο πλοίαρχος είχε αποφασίσει να κατευθυνθεί προς το Σαν Αντιόκο της Ιταλίας για καταφύγιο, έχοντας τον άνεμο σχεδόν από πίσω, ένα ισχυρό κύμα κτύπησε το πλοίο από την αριστερή του πλευρά, προξενώντας ρήγμα στο σημείο της γωνιακής συνδέσεως του καταστρώματος με το αμπάρι Νο 2, στο ύψος στηρίξεως της κουπαστής, η οποία αποκολλήθηκε στο σημείο της πόρτας του πλοηγού, που βρισκόταν στο ύψος του μέσου του ως άνω αμπαριού, πίσω στην αριστερή πλευρά, δημιουργώντας μεγάλο ρήγμα, στο έλασμα του εξωτερικού περιβλήματος, λόγω θραύσεως των ενισχυτικών στηρίξεως (νομέων) που δεν άντεξαν στη δύναμη του μεγάλου κυματισμού, εξαιτίας της διαβρώσεως και φθοράς τους, με συνέπεια την άμεση και αιφνίδια εισροή μεγάλης ποσότητας θαλασσίου ύδατος και κλίση του πλοίου προς την αυτή πλευρά, δηλαδή την αριστερή. Εν τω μεταξύ, ο πλοίαρχος είχε ήδη από τις 14.50' εκπέμψει σήμα κινδύνου, το οποίο ελήφθη από το "Ράδιο Κάλιαρι" και ακόμη επιχείρησε να επικοινωνήσει με τα γραφεία της εταιρείας στον Πειραιά για να της γνωστοποιήσει την κατάσταση και την επικείμενη εγκατάλειψη του πλοίου. Αμέσως μετά την πρόκληση του ρήγματος και την αυξανόμενη ραγδαία κλίση του πλοίου, λόγω μετατοπίσεως του φορτίου από την κατάκλυση του αμπαριού με θαλασσίνο νερό, ο πλοίαρχος έδωσε διαταγή εγκαταλείψεως αυτού, πλην όμως οι πολύ κακές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή, λόγω κακοκαιρίας (άνεμοι εντάσεως 7 με 8 μποφόρ), κατέστησαν αδύνατη τη χρησιμοποίηση σωστικών λέμβων και έτσι το πλήρωμα αναγκάστηκε να πηδήξει στη θάλασσα, λίγα λεπτά πριν το πλοίο αρχίσει να βυθίζεται νοτιοδυτικά της Σαρδηνίας, δεν κατέστη όμως δυνατόν να σωθούν παρά μόνον ο Έλληνας Α' μηχανικός Σ. και ο Πακιστανός ναύτης S.A. που είχαν κατορθώσει να πιαστούν από επιπλέουσα σανίδα του πλοίου και να περισυλλεχθούν την 6η απογευματινή ώρα από ελικόπτερο της Ιταλικής ακτοφυλακής, που είχε προστρέξει για βοήθεια στο σημείο βυθίσεως του πλοίου μετά τη λήψη του σήματος κινδύνου (S.O.S.), που είχε εκπέμψει το πλοίο. Παρά όμως τις προσπάθειες των σωστικών συνεργείων, δεν ανευρέθησαν ούτε και τα πτώματα των

ναυτικών που πνίγηκαν, εκτός εκείνων του Μ.Φ. (Πακιστανού Β' μηχανικού) και του ως άνω συγγενούς των εναγόντων Σ.Κ. Το ως άνω ναυάγιο οφείλεται αποκλειστικά στην κακή κατάσταση του πλοίου, η οποία, αν ληφθεί υπόψη και η παλαιότητά του και η συνεπεία αυτής καταπόνησής του κατά τη διάρκεια φορτώσεων και πλόων, δεν του επέτρεψε να αντεπεξέλθει στις συνθήκες κακοκαιρίας που προαναφέρθηκαν, οι οποίες όμως δεν ήταν ασυνήθιστες. Περαιτέρω αποδείχθηκε, ότι το πλοίο αυτό δεν ήταν ικανό από κάθε άποψη να ανοιχτεί στη θάλασσα χωρίς κίνδυνο για το ίδιο και τους επιβαίνοντες σ' αυτό, δηλαδή δεν ήταν αξιόπλοο, κατά την έννοια της Διεθνούς Συμβάσεως «SOLAS» του έτους 1974 «Περί της ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα» η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1045/1980, όπως τροποποιήθηκε από το επίσης κυρωθέν πρωτόκολλο του έτους 1978, την κατάσταση δε αυτή γνώριζε ο δεύτερος εναγόμενος, ο οποίος όμως από βαριά αμέλεια παρέλειψε να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη συντήρησή του, προκειμένου να αποφύγει την οικονομική επιβάρυνση. Ειδικότερα, αποδείχθηκε ότι το συγκεκριμένο πλοίο, που κατασκευάστηκε το 1972 στη Γερμανία, φέρεται να ήταν κατά τον χρόνο του ατυχήματος ενταγμένο στην κλάση του Νηογνώμονας «Honduras Maritime Inspection», με πιστοποιητικό εκδόσεως στις 18 Σεπτεμβρίου 1997 και ισχύος μέχρι τις 17 Φεβρουαρίου 1998.

Προηγουμένως, από τον μήνα Ιούνιο 1995 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 παρακολουθεί το από τον Ελληνικό Νηογνώμονα (HRS), ο οποίος όμως από την τελευταία αυτή ημερομηνία ανέστειλε την κλάση του, λόγω μη συμμορφώσεως του πλοιοκτήτη να υποβάλει το πλοίο σε ειδικές επιθεωρήσεις για την ανανέωση των πιστοποιητικών κλάσεώς και ασφαλείας του, το αργότερο τον Οκτώβριο έτους 1997, ενώ ενωρίτερα και συγκεκριμένα από τον Οκτώβριο 1978 το πλοίο το παρακολουθούσε ο Ιταλικός Νηογνώμων (RINA), ο οποίος επίσης είχε αναστείλει αυτόματα την κλάση του στις 19 Απριλίου 1995 (οριστικά την απέσυρε στις 6 Ιανουαρίου 1997), διότι ο πλοιοκτήτης δεν πραγματοποίησε τις επισκευές που είχαν ζητηθεί για την ανανέωση της κλάσεως του. Οι παραπάνω Ιταλικός και Ελληνικός Νηογνώμονες, ύστερα από τα με αριθμούς αντιστοίχως έγγραφα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς, με τα οποία ζητήθηκαν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση του πλοίου, στα πλαίσια διερευνήσεως των αιτιών και συνθηκών της βυθίσεώς του, ανέφεραν εγγράφως ότι: Α) Ο RINA: Οι εργασίες επισκευής που ζητήθηκαν και δεν πραγματοποιήθηκαν (ούτε και οι ετήσιες επιθεωρήσεις) με αποτέλεσμα την αυτόματη αναστολή της κλάσεως του πλοίου στις 19.4.1995, της οποίας η επιβεβαίωση γνωστοποιήθηκε και τυπικά στους πλοιοκτήτες στις 22.2.1996 είναι "- Η πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως: Το οριζόντιο κατάστρωμα Σ.Τ. βρέθηκε να παρουσιάζει οπές και διατρήσεις σε διάσπαρτα μέρη. Διάφοροι πλάγιοι νομείς (πόστες) και μεσοπλευρίες έδρες βρέθηκαν φαγωμένες από σκουριά -διαβρώσεις και άλλα εξαρτήματα -διαδοκίδες, γενικά βρέθηκαν να έχουν παρουσιάσει μείωση του κατασκευαστικού πάχους τους (λέπτυνση). Η πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως πρέπει να επανεξετασθεί και ν' αντιμετωπισθεί, όσο χρειάζεται, μετά τον καθαρισμό και αφαίρεση του πουριού - σκουριών και περαιτέρω να στηριχθεί η επιθεώρηση με τη μέτρηση του διαμετρήματος του πάχους των διαφόρων μερών, κυρίως στο μπουλμέ (διάφραγμα) συγκρούσεως και στο κατάστρωμα. -Οι διπύθμενες δεξαμενές θαλασσέρματος, δεξιές και αριστερές αρ. 1: Το πέτσωμα -επένδυση Της σεντίνας (υδροσυλλέκτης), βρέθηκαν τρύπιες και παρατηρήθηκε είσοδος νερού. -Το πρυμναίο τμήμα: Λέπτυνση των άνω μπρακετών(μπρατσιόμα) και του δαπέδου στα ανοίγματα.

Ο πρόσθιος μπουλμές βρέθηκε πολύ αδύναμος μέσω του τεστ με σφύρα. Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις του πάχους στον πρόσθιο μπουλμέ) (βλ. το επικαλούμενο και προσκομιζόμενο SIS/MVO/9453/11.3.1999 φαξ του, RINA σε επίσημη μετάφραση), Β) ο HRS "Επιθεωρήσεις ληξιπρόθεσμες και απαιτούμενες προς πραγματοποίηση εντός του έτους 10/1997 θα πρέπει να, διεξαχθούν και θα πρέπει να διαγραφούν οι υπάρχουσες συστάσεις για να εκδοθεί καινούργιο πιστοποιητικό, όπως προβλέπει ο νόμος κλάσεως"). Το συγκεκριμένο επικαλούμενο και προσκομιζόμενο τηλετύπημα συνοδεύεται και από κατάσταση επιθεωρήσεως του πλοίου (SURVEV STATUS) της ίδιας ημερομηνίας με συστάσεις και σημειώσεις, οι οποίες ταυτίζονται με εκείνες του RINA. Τα παραπάνω εκτίθενται και στην επικαλούμενη και προσκομιζόμενη από τους ενάγοντες από 18 Οκτωβρίου 1999 προανακριτική έκθεση του Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. Θ.Μ. ύστερα από σχετική παραγγελία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στην οποία αναφέρεται ότι το ως άνω πλοίο, λόγω των

προβλημάτων τα οποία παρουσίαζε είχε κρατηθεί σε διάφορα ευρωπαϊκά λιμάνια και συγκεκριμένα στις 10 και 16 Απριλίου 1997 στην Ισπανία, την 1η και 14 Ιανουαρίου 1997 στην Θεσσαλονίκη, στις 4 Φεβρουαρίου 1997 στην Ιταλία και στις 10 Οκτωβρίου 1997 στη Γαλλία, ενώ και τα Λιμενικά Τμήματα Κερατσινίου και Περάματος ανέφεραν ότι κατά τους μήνες Οκτώβριο μέχρι Δεκέμβριο του 1997 δεν εκδόθηκαν άδειες εκτελέσεως εργασιών επισκευής του πλοίου, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι εργασίες επισκευής, οι οποίες είχαν υποδειχθεί από τους ως άνω νηογνώμονες ούτε οι επιθεωρήσεις που είχαν προγραμματισθεί. Στην ως άνω προανακριτική έκθεση περιλαμβάνεται και η πιο πάνω αναφερομένη 306/21 Ιανουαρίου 1998 ένορκη βεβαίωσή του Σ.Κ. ενώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς. Στην ως άνω ένορκη βεβαίωση του, ο Σ.Κ., ο οποίος εργάστηκε στο ανωτέρω πλοίο ως Α' μηχανικός στο χρονικό διάστημα από 22 Σεπτεμβρίου μέχρι 30 Δεκεμβρίου 1997, ανέφερε σχετικά με την κατάσταση του πλοίου, μεταξύ άλλων και τα εξής: "Ποτέ οι ηλεκτρομηχανές δεν δούλευαν στο σύνολο τους λόγω φθορών και βλαβών. Οι φθορές στη σιδηροκατασκευή του πλοίου ήταν παρά πολλές και συγκεκριμένα μεγάλες φθορές υπήρχαν στα κουβούσια (στόμια αμπαριών), στις σωληνώσεις του δικτύου πυρκαϊάς... και πιο σημαντικό απ' όλα στο εξωτερικό περίβλημα του σκάφους και κυρίως στα βρεχάμενά του. Στις 26.10.1997 κόλλησα εγώ προσωπικά με ηλεκτροσυγκόλληση εξωτερικό ρήγμα στη Νο 2 αριστερή δεξαμενή διπύθμενο, μήκους 20 εκ. (πρόκειται για το σημείο στο οποίο εμφανίστηκε το ρήγμα)... Κάθε φορά που φόρτωνε το πλοίο θεωρούσαν σωστό να σκεπάζουν τα καπάκια των αμπαριών με μουσαμάδες, γιατί δεν στεγανοποιούσαν κατά το κλείσιμο και είχαν καταστραφεί επανειλημμένως φορτία, λόγω του ότι είχαν βραχεί από τα νερά. Ο εφοπλιστής είχε άμεση ενημέρωση από τη γέννηση κάθε προβλήματος. Εκτός από τις ραδιοσυνδιαλέξεις, τον ενημέρωναν και όταν επισκεπτόταν πολύ τακτικά το πλοίο και αντιλαμβανόταν αυτά τα προβλήματα, γιατί είχε την ειδικότητα του Μηχανικού του Εμπορικού Ναυτικού και είχε σαφή γνώση όλων των προβλημάτων. Κατά το διάστημα από 7.12.1997 έως 21.12.1997 το καράβι έμεινε στο Κερατσίνι για δήθεν επισκευή, που τελικά έγιναν "άρπα κόλα" εργασίες. Έγιναν πρόχειρες επισκευές για τη στεγανοποίηση των στομιών των αμπαριών και των καπακιών τους. Έγινε μερική αντικατάσταση των πρυμναίων εξαεριστικών και δεξαμενών έρματος και πρόχειρη στεγανοποίηση στα ρήγματα, εσωτερικά των αμπαριών. Δεν έγινε τίποτα άλλο ουσιαστικό για την ασφάλεια του πλοίου... Για δε το προαναφερόμενο μπάλωμα στην τρύπα της Νο 2 αριστερής δεξαμενής διπύθμενου, η δικαιολογία του εφοπλιστή ήταν: "Πάμε να πάρουμε το φορτίο, γιατί δεν έχω λεφτά και βλέπουμε αργότερα τι θα κάνουμε. Με αυτό το χάλι ξεκινήσαμε για την Τουρκία στις 21.12.1997... Οι αλυσιδωτές αυτές παραλείψεις του εφοπλιστή και εγκατάλειψη του πλοίου, χωρίς να γίνει άμεσος δεξαμενισμός του, είχε σαν φυσικό επακόλουθο τη βύθιση του πλοίου... Το ότι ταξίδευε οφείλεται στις υπεράνθρωπες προσπάθειες των μελών του πληρώματος. Είχα αποφασίσει ήδη από την Τουρκία να φύγω, οπότε ζήτησα την αντικατάστασή μου και αντικαταστάθηκα στις 30.12.1997 στο λιμάνι του Πειραιά..."). Με βάση τα ως άνω πραγματικά περιστατικά κρίνει το Δικαστήριο ότι η βύθιση του πλοίου ήταν αποτέλεσμα μη τηρήσεως ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων, και κανονισμών, σχετικά με τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο ναυτικών, δηλαδή, της ειδικής αμέλειας του άρθρου 16 παρ. 1 του Νόμου 551/1915 και τούτο, διότι οι διατάξεις της ως άνω αναφερομένης Διεθνούς Συμβάσεως "Περί της ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα) (SOLAS) και η οποία ειδικότερα, στο Κεφάλαιο 1 του Κανονισμού 1 Ο "Περί Επιθεώρησης σκάφους, μηχανής και εξαρτισμού φορτηγών πλοίων) ορίζει ότι "Το σκάφος, οι μηχανές και ο εξαερισμός ενός φορτηγού πλοίου θα επιθεωρούνται μετά τη συμπλήρωση της κατασκευής αυτών και κατόπιν κατά τέτοιο τρόπο και χρονικά διαστήματα, ως η Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίο για να εξασφαλισθεί ότι η κατάσταση αυτών είναι από πάσης φύσεως ικανοποιητική...", στον Κανονισμό 11 της αυτής ως άνω Διεθνούς Συμβάσεως (όπως αντικαταστάθηκε με το Πρωτόκολλο Λονδίνου 78 -N. 1159/1981) "Περί τήρησης των όρων μετά την επιθεώρηση", ορίζεται ότι "Η κατάσταση του πλοίου και του εξαερισμού του θα διατηρείται συμφώνως προς τις διατάξεις της Σύμβασης και του παρόντος Πρωτοκόλλου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο από πάσης φύσεως θα παραμείνει ικανό ν' ανοίγει στη θάλασσα χωρίς κανένα κίνδυνο για το ίδιο ή τους επιβαίνοντες αυτού", στον δε Κανονισμό 1 της Συμβάσεως περί Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως 1966 "περί αντοχής του περιβλήματος

του σκάφους") ότι "η Αρχή θα πρέπει να ικανοποιείται πως η γενική κατασκευαστική αντοχή του περιβλήματος του σκάφους είναι ικανή στο βύθισμα που αντιστοιχεί στα προσδιοριζόμενα έξαλα του πλοίου. Πλοία κατασκευασμένα και συντηρούμενα με τις απαιτήσεις ενός Νηογνώμονα αναγνωρισμένου από την Αρχή μπορεί να θεωρηθεί ότι διαθέτουν ικανή αντοχή"). Οι διατάξεις αυτές, τις οποίες, στην προκειμένη περίπτωση, παραβίασε ο δεύτερος εναγόμενος με την προαναφερθείσα ιδιότητά του, καθορίζουν εκτός των γενικών κανόνων και διευθυντηρίων αρχών για την ασφαλή διεξαγωγή των πλόων και ειδικά μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων στα πλοία όπως άλλωστε και τα άρθρα 22 και 28 του Β.Δ. 806/1970, καθώς και Β.Δ. 542/1968 "Περί εφαρμογής του Νόμου 4473/1965 περί ελέγχου της ναυσιπλοίας, επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων και άλλων τινών διατάξεων) (Φ.Ε.Κ. Α' 81/20.8.1968), τα οποία επίσης παραβίασε ο δεύτερος εναγόμενος, αφού δεν φρόντισε καθόλου για τη συντήρηση και σωστή λειτουργία των απαραίτητων σωστικών μέσων. Συνεπώς, η πρώτη ενάγουσα δικαιούται να λάβει αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου, δηλαδή οτιδήποτε θα στερείται στο μέλλον εξ αιτίας του θανάτου του συζύγου της. Περαιτέρω, αποδείχθηκε από το παραπάνω αποδεικτικό υλικό ότι ο θανών ναυτικός Σ.Κ. κατέλιπε στη ζωή, κατά τον χρόνο του θανάτου του, την πρώτη ενάγουσα, σύζυγό του, Α.Κ. τον δεύτερο ενάγοντα, γιο του, Ε.Κ. και τους τρίτο και τέταρτο ενάγοντες, γονείς του, Σ.Κ.. Κατά τον χρόνο του θανάτου του, διέτρεφε από τον μισθό του την πρώτη ενάγουσα, σύζυγό του και ήταν ηλικίας 36 ετών, όπως τούτο προκύπτει από το επικαλούμενο και προσκομιζόμενο με αριθμό πρωτοκόλλου 76/2000 πιστοποιητικό του Δήμου Μαρώνας Ροδόπης. Εν όψει της ηλικίας αυτής του αποθανόντος, της καλής καταστάσεως της υγείας του και των εν γένει ομαλών συνθηκών της διαβιώσεώς του, το Δικαστήριο κρίνει ότι θα ζούσε και θα εξασκούσε, με πιθανότητα και κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, το επάγγελμα του ναυτικού επί εννέα (9) μήνες κατ' έτος και επί είκοσι δύο (22) έτη ακόμη, δηλαδή μέχρι το 58ο έτος της ηλικίας του, αποκερδαινόντας μηνιαίως τουλάχιστον το ποσό των τετρακοσίων τριάντα τεσσάρων χιλιάδων εξακοσίων ογδόντα εννέα (434.689) δραχμών (αναλυτικά: βασικός μισθός 173.380 δραχμές + διορθωτικό επίδομα 2.545 δραχμές + επίδομα κατωτέρου πληρώματος 16.250 δραχμές + αντίτιμο τροφής 62.550 δραχμές [30 ημέρες χ2.085 δραχμές] + αποδοχές αδείας 93.597 δραχμές [βασικός μισθός 173.380 δραχμές + επίδομα Κυριακών 22% 38.143 δραχμές ίσον 211.523 δραχμές: 22 χ 8 = 76.917 δραχμές + 16.680 δραχμές (8 ημέρες χ 2.085 δραχμές) ίσον 93.597 δραχμές] + υπερωριακή αμοιβή Σαββάτων 48.224 δραχμές [4 Σάββατα χ 8 ώρες χ 1.507 δραχμές] ίσον 434.689 δραχμές}. Ετσι, θα αποκέρδανε, με πιθανότητα και κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων (434.689 δραχμές κατά μέσο όρο κάθε μήνα που θα εργαζόταν χ 9 μήνες) 3.912.201 δραχμές ετησίως, που αντιστοιχούν σε 326.017 δραχμές μηνιαίως (3.912.201 : 12 = 326.017). Από τα εισοδήματα αυτά θα προσέφερε μηνιαίως στη σύζυγο του το ποσό των 100.000 δραχμών και επομένως θα προσέφερε, κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα στην πρώτη ενάγουσα το ποσό των (100.000 δρχ. χ 12 μήνες χ 22 έτη) 26.400.000 δραχμών, το οποίο πρέπει, κατά παραδοχή ως βάσιμου κατ' ουσίαν του σχετικού αγωγικού αιτήματος να καταβληθεί εφ' άπαξ στην ενάγουσα, διότι κρίνει το Δικαστήριο ότι συντρέχει προς τούτο σπουδαίος λόγος, αφού η εφ' άπαξ καταβολή θα εξυπηρετήσει καλύτερα τα συμφέροντα της δικαιούχου της αποζημιώσεως. Τέλος, οι ενάγοντες, λόγω του θανάτου του συζύγου, πατέρα και τέκνου τους αντιστοίχως, υπέστησαν ψυχική οδύνη. Αν ληφθούν υπόψη α) ο στενός συγγενικός και ψυχικός δεσμός που υπήρχε μεταξύ των εναγόντων και του θανόντος, β) ο βαθμός του πταίσματος του εναγομένου, γ) οι εν γένει συνθήκες του ατυχήματος και δ) οι οικονομικές καταστάσεις των διάδικων μερών δικαιούνται οι μεν πρώτη (σύζυγος) και δεύτερος (γιος) από τους ενάγοντες για χρηματική τους ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης το ποσό των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) δραχμών ο καθένας, οι δε τρίτος (πατέρας) και τέταρτη (μητέρα) το ποσό των οκτώ εκατομμυρίων (8.000.000) δραχμών ο καθένας), ποσά τα οποία κρίνονται εύλογα, μετά τη στάθμιση των παραπάνω περιστάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 932 του Αστικού Κώδικα.