

Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά: 1344/2003

Πηγή: Ε.Ν.Δ 31/03 σελ. 111

Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου της 22^{ης} 12.2000 (L 12/16.1.2001) «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις» που τέθηκε σε ισχύ την 1^η.3.2001 και αντικατέστησε τη Σύμβαση των Βρυξελλών.

Σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 1 του ως άνω Κανονισμού, είναι δυνατή παρέκκλιση από τις διατάξεις σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία μόνο με συμφωνία παρέκτασης δικαιοδοσίας, η οποία είναι μεταγενέστερη από τη γένεση της διαφοράς.

Διεθνής Σύμβαση της Ρώμης 1980 (κυρ.ν. 1792/88, ισχύς από 1.4.1991). Εφαρμοστέο στη σύμβαση ναυτικής εργασίας είναι καταρχήν το δίκαιο που επέλεξαν τα μέρη (άρθρο 3 ΔΣ Ρώμης.). Η επιλογή όμως του εφαρμοστέου δικαίου δεν μπορεί να στερήσει τον εργαζόμενο από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις ενός (διαζευκτικά) από τα ακόλουθα δίκαια δηλ. της χώρας (i) όπου ο ναυτικός παρέχει την εργασία του, ήτοι του δικαίου της σημαίας του πλοίου, εκτός αν είναι σημαία ευκαιρίας, (ii) με την οποία από το σύνολο των περιστάσεων συνδέεται στενότερα η σύμβαση εργασίας (iii) όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που προσέλαβε το ναυτικό και (iv) του δικάζοντος δικαστή.

Κανόνες αναγκαστικού δικαίου και αμέσου εφαρμογής είναι και οι περιεχόμενοι στον κ.ν. 551/15 που παρέχει αποζημίωση στο ναυτικό ή σε περίπτωση θανάτου του στους συγγενείς του λόγω εργατικού ατυχήματος κατά τη διάρκεια της εργασίας του στο πλοίο και εξ αφορμής αυτής. Και η διάταξη του άρθρ. 928 εδ. β' ΑΚ σύμφωνα με την οποία σε περίπτωση θανάτου προσώπου ο υπόχρεος έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει εκείνο που κατά το νόμο είχε το δικαίωμα να απαιτεί από το θύμα διατροφή ή παροχή υπηρεσιών.

Εφαρμοστέο στα ναυτεργατικά ατυχήματα είναι το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού. Το άρθρο 1 κ.ν. 551/15 έχει ως προϋπόθεση ότι το βίαιο συμβάν πραγματοποιείται κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την εργασία και επομένως η ευθύνη απορρέει από τον επαγγελματικό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο εργοδότης, ανεξάρτητα από την υπαιτιότητα ή τη συμπεριφορά του, ως ασκών επιχείρηση και λαμβάνων από αυτήν κέρδος. Συνεπώς εφαρμοστέο τυγχάνει το δίκαιο που διέπει τις ενοχές από τη σύμβαση ναυτικής εργασίας.

Ευθύνη κοινού δικαίου κατ' άρθρο 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 κατ' άρθρο 297, 298, 914 ΑΚ πλήρη αποζημίωση μόνο αν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν ή επέλθει σε εργασία, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων. Τέτοιες διατάξεις είναι αυτές που προβλέπουν ειδικά τους όρους που πρέπει να τηρηθούν για την ασφάλεια των εργαζομένων, μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους για την επίτευξη της ασφαλείας αυτής.

Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης των συγγενών θανόντος ναυτικού. Αυτοτελής αξίωση σε σχέση με την αποζημίωση. Για τη θεμελίωσή της αρκεί το κοινό πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν.

ΔΣ περί Ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) 1974 (κυρ.ν. 1045/80) όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1978 (κυρ.ν. 1159/81). Προβλέπει (εδ. γ' του Κανονισμού 11) ότι οσάκις συμβαίνει ατύχημα στο πλοίο ή ανακαλύπτεται ελάττωμα που επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλεια του πλοίου ή την απόδοση ή την επάρκεια των σωσιβίων μέσων ή του λοιπού εξαρτισμού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης αναφέρουν τούτο το ταχύτερο δυνατό στην Αρχή, στο διορισμένο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο Οργανισμό που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού, ώστε να αποφασίσουν αν είναι αναγκαία ή διενέργεια επιθεώρησης επί του πλοίου. Αποτελεί ειδικό όρο ασφαλείας για τους εργαζομένους στο πλοίο. Η παράβαση του όρου συνίσταται στη μη ειδοποίηση από τους υπόχρεους περί του επισυμβάντος ελαττώματος του πλοίου και συνεπάγεται ευθύνη προς αποζημίωση από ναυτεργατικό ατύχημα κατά το κοινό δίκαιο, εφόσον υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της μη τήρησης του όρου και του ατυχήματος.

Εφοπλισμός. Έννοια. Στηρίζεται σε έννομη σχέση εμπράγματα (π.χ. επικαρπία, όχι όμως κυριότητα) ή ενοχική (π.χ. μίσθωση) ή σε απλή πραγματική κατάσταση δυνάμει της οποίας ο εφοπλιστής αναλαμβάνει την εκμετάλλευση ξένου πλοίου. Βασική προϋπόθεση είναι η βούληση του εφοπλιστή να ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτική επιχείρηση που συγκροτεί και εκτός από την απόλαυση των κερδών επωμίζεται και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του. Δήλωση εφοπλισμού στη λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης κατ' άρθρο 105 ΚΙΝΔ. Παράλειψη. Μαχητό τεκμήριο εκμετάλλευσης του πλοίου από τον κύριο. Εφοπλιστής δύναται να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή και περισσότερα φυσικά πρόσωπα που συνεκμεταλλεύονται το πλοίο χωρίς να έχουν συστήσει εταιρεία οποιουδήποτε τύπου.

Οι συνεφοπλιστές, εκτός αντίθετης συμφωνία, ευθύνονται συμμετρως.

Ναυτολόγηση Φιλιπινέζων ναυτικών σε φορτηγό πλοίο υπό σημαία Μάλτας με διάφορες ειδικότητες. Συμφωνία περί εφαρμογής των όρων της αναθεωρημένης Σύμβασης Εργασίας για Φιλιπινέζους ναυτικούς που έχουν εγκριθεί από τη διοίκηση εργαζομένων εκτός των Φιλιπίνων. Δεν μπορεί να στερήσει το ναυτικό από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του δικαίου που θα ήταν εφαρμοστέο αν δεν είχε γίνει η επιλογή. Εφαρμοστέο δίκαιο το ελληνικό διότι από το σύνολο των περιστάσεων η σύμβαση συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα, ήτοι: το πλοίο είναι ελληνικών συμφερόντων, διότι η διαχείριση και η εκμετάλλευσή του γίνονται από εταιρεία που έχει εγκαταστήσει τα γραφεία της στο Παλαιό Φάληρο, όλες οι αποφάσεις για την εκμετάλλευση του πλοίου λαμβάνονται από Έλληνες συνεφοπλιστές που ελέγχουν την παραπάνω εταιρεία αναλαμβάνοντας ατομικά τις ζημιές και αποκομίζοντας τα κέρδη της εκμετάλλευσης, ο δε πλοίαρχος είναι Έλληνας.

Θάνατος ναυτικών από πνιγμό κατόπιν βύθισης του πλοίου. Αξιώσεις συγγενών για αποζημίωση και χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης καθώς και αξίωση διατροφής των γονέων αυτών. Ως προς το δικαίωμα διατροφής εφαρμοστέο είναι το δίκαιο των Φιλιπίνων ως το δίκαιο της τελευταίας κοινής ιθαγένειας των γονέων από τα τέκνα. Δεν προκύπτει όμως το ακριβές περιεχόμενο των σχετικών διατάξεων και γ' αυτό θεωρείται ότι ταυτίζονται με τις αντίστοιχες του ελληνικού δικαίου.

Πρωτοδίκης: Ν. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΑΣ

Δικηγόροι: Γ. Τρανταλίδης, Ε. Τσουρούλης

Στη ναυτική εργασία το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου και σε όφελος του οποίου παρέχεται αυτή στο πλοίο, δηλαδή ο εργοδότης είναι είτε ο πλοιοκτήτης, δηλαδή ο εκμεταλλεζόμενος πλοίο ιδιοκτησίας του για λογαριασμό του είτε ο εφοπλιστής, δηλαδή ο εκμεταλλεζόμενος πλοίο άλλου (βλ. άρθρα 105-106 ΚΙΝΔ). Ο εφοπλισμός προκύπτει από σχετική δήλωση στη λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης, διαφορετικά παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι ο κύριος του πλοίου εκμεταλλεύεται αυτό, για δικό του σκοπό. Στην έννοια του εφοπλιστή υπάρχει χωρισμός της κυριότητας και της εκμεταλλεύσεως του πλοίου σε δύο διαφορετικά πρόσωπα. Η χρησιμοποίηση του ξένου πλοίου από τον εφοπλιστή μπορεί να στηρίζεται σε διάφορες σχέσεις, όπως σε εμπράγματα (π.χ. επικαρπία, όχι όμως κυριότητα) ή σε ενοχική (π.χ. μίσθωση), ή και σε απλή πραγματική κατάσταση. Για τον προσδιορισμό της έννοιας του εφοπλιστή, ως εκμετάλλευση του πλοίου νοείται η άσκηση με αυτό ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος. Δεν έχει σημασία το ειδικότερο αντικείμενο της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτό μπορεί να είναι η μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων, η αλιεία, η ρυμούλκηση ή άλλη σχετική με την εκμετάλλευση του πλοίου δραστηριότητα. Εκείνο που έχει σημασία είναι η άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, δηλαδή η οργάνωση των συντελεστών της παραγωγής με κίνδυνο του φορέα (βλ. Α. Κιάντου - Παμπούκη, ναυτικό δίκαιο, έκδοση τρίτη, Θεσσαλονίκη 1993, σελ. 92-93). Στοιχεία που συνηγορούν υπέρ της ιδιότητας κάποιου προσώπου ως εφοπλιστή είναι η προσωπική και απεριόριστη ανάληψη του επιχειρηματικού κινδύνου από τους πλόες, ο καθορισμός αυτών από το συγκεκριμένο πρόσωπο, η ναυτολόγηση από τον τελευταίο του πλοίαρχου και του πληρώματος. Εφοπλιστής δύναται να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο (εταιρεία). Επιπλέον η εκμετάλλευση πλοίου μπορεί να γίνεται και με μία τρίτη νομική μορφή. Συγκεκριμένα η εκμετάλλευση μπορεί να γίνεται από περισσότερα πρόσωπα, τους συνεφοπλιστές, χωρίς αυτά να έχουν συστήσει εταιρεία οποιουδήποτε τύπου. Αρκεί το πραγματικό γεγονός της από κοινού

εκμετάλλευσης του πλοίου, ανεξάρτητα από τον μεταξύ των συνεφοπλιστών υπάρχοντα εσωτερικό δεσμό (βλ. ΕφΠειρ 268/1989, ΕΕμπΔ 1990, σελ. 291). Οι συνεφοπλιστές ευθύνονται σύμφωνα με το άρθρο 480 Α.Κ. συμμετρως και όχι εις ολόκληρο, εκτός αν έχει συμφωνηθεί το αντίθετο (βλ. ΕφΠειρ 1154/1987, ΕΝΔ 1990, σελ. 489, ΕφΠειρ 1514/1988, ΠειρΝομ. 1988, σελ. 536). Έχει υποστηριχθεί πάντως, από την Α. Κιάντου - Παμπούκη ότι στο δίκαιό μας δεν είναι νοητή η άσκηση κοινής δραστηριότητας υπό την παραπάνω νομική μορφή, δύο ή περισσότερων προσώπων που παραμένουν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο, καθώς όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα αναπτύσσουν κοινή δραστηριότητα, έχουν ήδη συστήσει εταιρεία (άρθρο 741 Α.Κ.), που είναι αστική αν η κοινή δραστηριότητα αποβλέπει σε αστικό σκοπό και εμπορική αν αποβλέπει σε εμπορικό σκοπό (βλ. Α. Κιάντου - Παμπούκη, ναυτικό δίκαιο, έκδοση τρίτη, Θεσσαλονίκη 1993, σελ. 94).

Με την αγωγή τους οι ενάγοντες εκθέτουν ότι ο σύζυγος της πρώτης από αυτούς, η οποία ενεργεί για την ίδια ατομικά και για λογαριασμό των ανήλικων τέκνων της ... ο γιος των δεύτερου και τρίτης και αδελφός των τρίτου έως και ενδέκατου, ο σύζυγος της δωδέκατης ενάγουσας που ενεργεί ατομικά αλλά και ως ασκούσα τη γονική μέριμνα των ανήλικων τέκνων της ... και ο γιος της 13^{ης} και του 14ου V.C. με συμβάσεις ναυτικής εργασίας ναυτολογήθηκαν αντίστοιχα ως Γ' Μηχανικός, ως Β' Μηχανικός, ως λιπαντής και ως μάγειρας στο με σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο "Π", κ.ο.χ. 16450, του οποίου συνεφοπλιστές τύγχαναν οι εναγόμενοι. Ότι το σύνολο των μηνιαίων αποδοχών του παραπάνω Γ' Μηχανικού ανερχόταν στο ποσό του 760.000 δραχμών, του Β' Μηχανικού στο ποσό των 700.000 δραχμών, του λιπαντή στο ποσό του 1.000.000 δραχμών και του μάγειρα στις 700.000 δραχμές. Ότι το πιο πάνω πλοίο με 27μελές πλήρωμα απέπλευσε στις 11.12.1994 από τον Πειραιά, κενό φορτίου, έχοντας προορισμό την Κωνσταντζα Ρουμανίας, προκειμένου να φορτώσει λίπασμα το οποίο στη συνέχεια θα μετέφερε στην Αργεντινή. Ότι το πλοίο στις 14.12.1994 κατέπλευσε και αγκυροβόλησε στην Κωνσταντζα Ρουμανίας, αναμένοντας την είσοδό του στο λιμάνι προς φόρτωση. Ότι στις 4.1.1995 και ώρα 13.15, μετά από 20ήμερη αναμονή στο Αγκυροβόλιο, το παραπάνω πλοίο έλαβε άδεια από τις αρμόδιες Αρχές να εισέλθει στο λιμάνι προορισμού του, πλην όμως τούτο δεν κατέστη δυνατό, γιατί παρουσιάσθηκε πρόβλημα στο βίτσι της μίας άγκυρας του πλοίου κι έτσι το "Π" παρέμεινε στο ίδιο αγκυροβόλιο. Ότι στις 18.10 η ώρα της ίδιας ημέρας, οι τοπικές Αρχές ζήτησαν από το πλοίο να βγει στην ανοικτή θάλασσα για λόγους ασφαλείας, καθώς στο σημείο όπου βρισκόταν, έπνεαν ισχυροί άνεμοι και υπήρχε μεγάλος θαλάσσιος κυματισμός 8 μέτρων, πλην όμως η απομάκρυνσή του δε στάθηκε δυνατή, με αποτέλεσμα το πλοίο να πλησιάσει στην προβλήτα και στη συνέχεια να προσκρούσει στο λιμενοβραχίονα, ακολούθως δε, να βυθισθεί αΐτανδρο. Ότι αποτέλεσμα του ναυαγίου ήταν να επέλθει ο θάνατος όλου του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων και των παραπάνω συγγενών των εναγόντων. Ότι ο θάνατος των παραπάνω εργαζομένων στο πλοίο "Π", οφείλεται στη μη τήρηση εκ μέρους των εναγόμενων συνεφοπλιστών των διατάξεων, νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών σχετικά με τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σε πλοίο, κατά τα ειδικότερα στην αγωγή. Ζητούν λοιπόν οι ενάγοντες, ως συγγενείς των παραπάνω ναυτικών και δεδομένου ότι τα ποσά που αυτοί έχουν ήδη λάβει ως αποζημίωση για το θάνατο των συγγενών τους, τα έχουν λάβει λόγω άκυρου συμβιβασμού, αφού αυτός δεν έγινε ενώπιον Ειρηνοδίκη όπως απαιτεί ο ν. 551/1915 κι έτσι δεν τους δεσμεύει, να τους καταβάλουν οι εναγόμενοι ευθυνόμενοι ο καθένας εις ολόκληρον, με το νόμιμο τόκο από την ημέρα του ναυαγίου την 4.1.1995, άλλως από την επίδοση της αγωγής μέχρις εξοφλήσεως και με απόφαση προσωρινά εκτελεστή, τα παρακάτω ποσά [...] Ως προς την καθ' ύλην αρμοδιότητα του παρόντος Δικαστηρίου πρέπει να σημειωθούν τα εξής: Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 16 στοιχ. 2 και 663 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. σαφώς προκύπτει ότι το μονομελές πρωτοδικείο είναι αρμόδιο, εφόσον δεν είναι αρμόδιο το ειρηνοδικείο λόγω ποσού, να δικάσει κατά την ειδική διαδικασία των άρθρων 664 επ. Κ.Πολ.Δ. 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 ΕισΝΚΠολΔ, μετά την κατάργηση της διατάξεως του άρθρου 13 του ν. 551/1915 με τις προαναφερόμενες διατάξεις του ΕισΝΚΠολΔ. Ομοίως και σε αγωγή με περιεχόμενο αξίωση χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης των μελών της οικογένειας 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 αυτού, η σχετική διαφορά υπάγεται στην καθ' ύλην αρμοδιότητα του μονομελούς πρωτοδικείου και εκδικάζεται κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών, εφόσον αξιούται ποσό μεγαλύτερο εκείνου της αρμοδιότητας του ειρηνοδικείου, αφού πρόκειται για αδικοπραξία που τελέστηκε εξ αφορμής της εργασίας (βλ. ΕφαΘ 5610/1998, ΕλλΔνη 39, σελ. 1341). Ετσι με το παραπάνω περιεχόμενο και αιτήματα, η ένδικη αγωγή αρμοδίως καθ' ύλην (άρθρα 14, 16 στοιχ. 2) και κατά τόπο με σιωπηρή παρέκταση αφού η κατά τόπο αρμοδιότητα αυτού του Δικαστηρίου δεν αμφισβητήθηκε από τους εναγόμενους (άρθρα 42 και 44 του Κ.Πολ.Δ.) εισάγεται για να συζητηθεί κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών ενώπιον αυτού του Δικαστηρίου, το οποίο έχει τη διεθνή δικαιοδοσία να τη δικάσει κατά το άρθρο 2 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 (L 12/16.1.2001) "για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις", που τέθηκε σε ισχύ από την 1.3.2001 και αντικατέστησε τη Σύμβαση των Βρυξελλών. Το ότι οι παραπάνω θανόντες ναυτικοί είχαν συμφωνήσει με τα προσύμφωνα ναυτικής εργασίας τους ότι οι διαφορές τους από τη σύμβαση ναυτολόγησής τους θα υπάγονται στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων των Φιλιππίνων, δεν οδηγεί σε αντίθετη από την παραπάνω κρίση περί διεθνούς δικαιοδοσίας αυτού του Δικαστηρίου, όπως αντίθετα υποστηρίζουν οι εναγόμενοι, καθώς αφενός οι ένδικες διαφορές αφορούν σε ατομικές αξιώσεις των εναγόντων που γεννήθηκαν απευθείας στα πρόσωπα αυτών εκ του νόμου λόγω του ένδικου ναυαγίου, οπότε δεν δεσμεύονται από την παραπάνω συμφωνία των συγγενών τους ναυτικών, αφετέρου σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 1 του παραπάνω Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 (L 12/16.1.2001), για τη διεθνή δικαιοδοσία σε ατομικές συμβάσεις εργασίας, κατά το οποίο "παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος (ενν. σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία) είναι δυνατή μόνο με συμφωνία παρέκτασης δικαιοδοσίας: 1. η οποία είναι μεταγενέστερη από τη γένεση της διαφοράς", στην προκειμένη δε περίπτωση οι σχετικές συμφωνίες παρέκτασης ήταν προγενέστερες από τη γένεση των ένδικων διαφορών. Περαιτέρω, ως προς το εφαρμοστέο εθνικό ουσιαστικό δίκαιο, από άποψη ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, το οποίο διέπει τις ένδικες αξιώσεις των εναγόντων έναντι των εναγομένων, αυτό είναι το ελληνικό, ως δίκαιο που εφαρμοζόταν και στις συμβάσεις ναυτολόγησης των παραπάνω θανόντων ναυτικών, καθώς κατά την κρατούσα άποψη και στα ναυτεργατικά ατυχήματα, εφαρμοστέο τυγχάνει το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτολόγησης του θανόντος ναυτικού, σύμφωνα με το ακόλουθο σκεπτικό. Κατά το άρθρο 1 του κωδ. ν. 551/1915, "ατύχημα εκ βιαίου συμβάντος επερχόμενον εις εργάτην ή υπάλληλον των εν τω άρθρω 2 εργασιών και επιχειρήσεων, εν τη εκτελέσει της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, παρέχει εις τα κατάτας διατάξεις του παρόντος νόμου δικαιούμενα πρόσωπα, δικαίωμα αποζημιώσεως απέναντι του κυρίου της επιχειρήσεως εάν η εις τον παθόντα εκ του ατυχήματος προελθούσα διακοπή της εργασίας διήρκεσε πλέον των τεσσάρων ημερών εξαιρουμένης μόνον της περιπτώσεως καθ' ην ο παθών εκ προθέσεως προκάλεσε το επελθόν ατύχημα". Όπως γίνεται δεκτό (βλ. ΕφΠειρ. 161/1996, Νομολογία Ναυτικού Τμ. Εφετείου Πειραιώς 1996 - 1997), η διάταξη αυτή που εφαρμόζεται κατά το άρθρο 66 παρ. 2 του ΚΙΝΔ κι αν συμβεί θάνατος ναυτικού, όπως και η όλη ρύθμιση του παραπάνω νόμου στηρίζεται στην ιδέα του επαγγελματικού κινδύνου, ως λόγου παραγωγικού αστικής ευθύνης του εργοδότη, την οποία επωμίζεται αυτός ανεξάρτητα από την υπαιτιότητα ή τη συμπεριφορά του καθ' εαυτήν, ως ασκών επιχειρήση και λαμβάνων από αυτή όφελος. Από την ίδια διάταξη προκύπτει ότι το βίαιο συμβάν που αποτελεί τον πυρήνα του εργατικού ατυχήματος, μπορεί να είναι και απλό φυσικό γεγονός, που μπορεί να μη φέρει καν τα στοιχεία του αδικήματος κατά την έννοια των άρθρων 26 και 914 Α.Κ. Ωστόσο, για να οδηγήσει το γεγονός αυτό στη γένεση της σχετικής αποζημιωτικής αξίωσης απαιτείται να έχει πραγματοποιηθεί κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας. Γι' αυτό

κατά την κρατούσα γνώμη, από άποψη ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, το εφαρμοστέο δίκαιο σε εργατικό ατύχημα βρίσκεται βάσει του άρθρου 25 Α.Κ. και είναι εκείνο που ρυθμίζει την εργασιακή σύμβαση. Ειδικότερα κατά το άρθρο 25 του Α.Κ. "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". Η παρεχόμενη σε μία σύμβαση όπως είναι και η σύμβαση ναυτικής εργασίας, στα συμβαλλόμενα μέρη εξουσία, από το άρθρο 25 του Α.Κ. να ορίζουν το δίκαιο που θα ρυθμίζει τις ενοχές από σύμβαση, ερμηνεύεται πλέον, υπό το πνεύμα της Συμβάσεως της Ρώμης του έτους 1980, η οποία κυρώθηκε με το ν. 1792/1988 και αποτελεί από 1.4.1991 εσωτερικό δίκαιο της Ελλάδας, με υπερνομοθετική ισχύ κατά το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος και με την οποία ρυθμίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές. Με τη διάταξη του άρθρου 3 της παραπάνω Σύμβασης, ορίζεται ως γενικός κανόνας ότι στις συμβατικές ενοχές, εφαρμόζεται καταρχήν το δίκαιο που επέλεξαν ελεύθερα τα συμβαλλόμενα μέρη. Το δίκαιο αυτό μπορεί να είναι οποιοδήποτε και μάλιστα ακόμη κι αν αυτό δεν έχει καμία σχέση με τη σύμβασή τους, κατά δε το άρθρο 2 της εν λόγω Σύμβασης, που αναφέρεται στον οικουμενικό της χαρακτήρα, "το καθοριζόμενο από την παρούσα σύμβαση δίκαιο εφαρμόζεται ακόμα και αν πρόκειται για δίκαιο μη συμβαλλόμενου κράτους", δηλαδή δεν έχει σημασία αν το δίκαιο που συμφωνήθηκε να εφαρμοστεί σε μία σύμβαση, είναι δίκαιο κράτους που δεν έχει συμβληθεί στη Σύμβαση της Ρώμης ή χώρας που δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μάλιστα χωρίς καμία προϋπόθεση αμοιβαιότητας. Η αυτονομία αυτή των συμβαλλομένων, που καθιερώνεται από την παραπάνω Σύμβαση, υπόκειται ωστόσο σε περιορισμούς, όπως αυτοί περιέχονται στις διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 3, 7 παρ. 2, 5 παρ. 2 και 6 παρ. 1 αυτής, από τις οποίες οι δύο πρώτες αναφέρονται γενικά στους κανόνες δημόσιας τάξης του δικαίου που παρουσιάζει το στενότερο σύνδεσμο προς τη σύμβαση και του δικαίου του FORUM, ενώ οι δύο τελευταίες αφορούν ειδικούς κανόνες δικαίου δημόσιας τάξης ή κανόνες αναγκαστικού δικαίου προκειμένου για συμβάσεις καταναλωτών (η διάταξη του άρθρου 5 παρ. 2) και για συμβάσεις εργασίας (η διάταξη του άρθρου 6 παρ. 1). Όλες οι παραπάνω διατάξεις περιέχουν κανόνες αναγκαστικού δικαίου που περιορίζουν, υπό προϋποθέσεις, την αρχή της αυτονομίας των συμβαλλομένων, όταν το δίκαιο που έχει επιλεγεί από τα συμβαλλόμενα μέρη έρχεται σε αντίθεση μαζί τους. Ειδικότερα, με το άρθρο 6 της παραπάνω Σύμβασης της Ρώμης, που ρυθμίζει ειδικά την ατομική σύμβαση εργασίας, ορίζεται ότι "1. Παρά τις διατάξεις του άρθρου 3, στη σύμβαση εργασίας η επιλογή από τους συμβαλλόμενους του εφαρμοστέου δικαίου δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να στερήσει τον εργαζόμενο από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του δικαίου που θα ήταν εφαρμοστέο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, σε περίπτωση που δεν είχε γίνει επιλογή. 2. Παρά τις διατάξεις του άρθρου 4 και εφ' όσον δεν έχει γίνει επιλογή σύμφωνα με το άρθρο 3, η σύμβαση εργασίας διέπεται: α) από το δίκαιο της χώρας όπου ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του σε εκτέλεση της σύμβασης, ακόμη κι αν έχει αποσπασθεί προσωρινά σε άλλη χώρα ή β) αν ο εργαζόμενος δεν παρέχει συνήθως την εργασία του σε μία μόνο χώρα, από το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που τον προσέλαβε, εκτός αν από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας συνδέεται στενότερα με άλλη χώρα, οπότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της άλλης αυτής χώρας". Περαιτέρω, με την παράγραφο 2 του άρθρου 7 της αυτής Σύμβασης, ορίζεται συναφώς με τα παραπάνω, ότι "οι διατάξεις της παρούσας σύμβασης δεν μπορούν να θίξουν την εφαρμογή των κανόνων δικαίου της χώρας του δικάζοντος δικαστή, που ρυθμίζουν αναγκαστικά την περίπτωση ανεξάρτητα από το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο". Από τις πιο πάνω διατάξεις συνάγεται ότι στην περίπτωση που οι συμβαλλόμενοι επέλεξαν έγκυρα δίκαιο που θα διέπει τη σύμβαση εργασίας (ναυτολόγηση) επιτρέπεται η εφαρμογή αυτού, εφόσον τούτο εξασφαλίζει στον εργαζόμενο ναυτικό, τουλάχιστον ίση προστασία και το ανέχονται οι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου (jus cogens), διαζευκτικά ενός από τα παρακάτω δίκαια και την οποία αυτός δεν μπορεί να στερηθεί: α) το δίκαιο της χώρας όπου ο εργαζόμενος παρέχει την εργασία του σε εκτέλεση της σύμβασης (κατά πρώτο λόγο). Τόπος όχι απλώς συνήθους αλλά μόνιμης παροχής εργασίας, στη ναυτική εργασία, είναι το πλοίο, στο οποίο εργάζεται ο ναυτικός και κατά την κρατούσα σχετικά άποψη, εφαρμόζεται το

δίκαιο της σημαίας του πλοίου "ως ο πιο σεβαστός και παγκόσμιος κανόνας του ναυτικού δικαίου", εκτός αν πρόκειται για σημαία ευκαιρίας, β) το δίκαιο (άλλης) χώρας εκτός από το δίκαιο της χώρας που συμφωνήθηκε, εφόσον από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας (ναυτολόγησης) συνδέεται στενότερα με την άλλη χώρα, γ) το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που προσέλαβε τον εργαζόμενο (ναυτικό), αν ο τελευταίος δεν παρέχει την εργασία του σε μία μόνο χώρα και δ) το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή (FORUM) σε κάθε περίπτωση. Πρόκειται για τους λεγόμενους "κανόνες αμέσου εφαρμογής" του δικαίου του δικάζοντος δικαστή, που ρυθμίζουν αναγκαστικά την περίπτωση, ανεξάρτητα από το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο. Ποιοι είναι οι κανόνες αναγκαστικού δικαίου ορίζεται στο άρθρο 3 παρ.3 της ίδιας Σύμβασης και είναι εκείνοι από τους οποίους δεν μπορούν να παρεκκλίνουν οι συμβαλλόμενοι με ιδιωτική συμφωνία. Τέτοιοι κανόνες αναγκαστικού δικαίου είναι εκείνοι που η ίδια η πολιτεία θεσπίζει για λόγους κοινωνικοοικονομικούς. Για το ελληνικό δίκαιο, "κανόνες αναγκαστικού δικαίου" και "αμέσου εφαρμογής" είναι και οι περιεχόμενοι στο Ν. 551/1915, που παρέχει αποζημίωση στο ναυτικό ή σε περίπτωση θανάτου του στους συγγενείς του, λόγω εργατικού ατυχήματος κατά τη διάρκεια της εργασίας του στο πλοίο και εξ' αφορμής αυτής, αλλά και η διάταξη του άρθρου 928 εδ. 2 του Α.Κ. σύμφωνα με την οποία σε περίπτωση θανάτου προσώπου ο υπόχρεος έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει εκείνον που κατά το νόμο είχε το δικαίωμα να απαιτεί από το θύμα διατροφή ή παροχή υπηρεσιών. Στην προκειμένη περίπτωση, όπως αποδεικνύεται από τις προσκομιζόμενες από τους εναγόμενους σε φωτοτυπία καταρτισθείσες στην αγγλική γλώσσα συμβάσεις ναυτικής εργασίας μεταξύ των θανόντων στο ναύαγιο ναυτικών, συγγενών των εναγόντων και της τοπικής πράκτορος στις Φιλιππίνες εταιρείας "P. CORP" για λογαριασμό της "N.M.S. INC" καθώς και από τις μη επικυρωμένες, ωστόσο εκτιμώμενες κατ' άρθρο 671 παρ. 1 εδ. 1 του Κ.Πολ.Δ. μεταφράσεις των παραπάνω συμβάσεων στην ελληνική, αποδεικνύεται ότι με τον όρο 2 αυτών κάθε φορά συμφωνεί το ότι "οι όροι και συμφωνίες της αναθεωρημένης Συμβάσεως Εργασίας για Ναυτικούς, που διέπουν την εργασία όλων των Φιλιππινέζων Ναυτικών που εγκρίθηκε από της ΡΟΕΑ στις 14 Ιουλίου 1989 με το Μνημόνιο Εγκύκλιο αριθ. 41 του 1989 και που τροποποιεί σχετικές εγκυκλίους θα τηρούνται αυστηρώς και πιστώως." Στη συνέχεια με το άρθρο 3 των παραπάνω συμβάσεων ναυτικής εργασίας ορίζονται τα εξής: "3. Οποιοσδήποτε αλλαγές ή τροποποιήσεις σε οποιοδήποτε τμήμα αυτής της Συμβάσεως θα εκτιμείται, πιστοποιείται, προωθείται και εγκρίνεται από την Διοίκηση Εργαζομένων Εξωτερικού των Φιλιππίνων (ΡΟΕΑ). Κατόπιν της εγκρίσεως, αυτές θα θεωρούνται ως αναπόσπαστο τμήμα της καθιερωμένης Συμβάσεως Εργασίας (S.E.C.) για ναυτικούς". Από το περιεχόμενο της παραπάνω συμβάσεως και κυρίως από τον όρο 2 αυτής, προκύπτει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θέλησαν ως εφαρμοστέο στην ένδικη σύμβαση το δίκαιο των Φιλιππίνων, αφού με τον παραπάνω όρο γίνεται ρητή αναφορά ότι και η ένδικη σύμβαση θα διέπεται από τους όρους της Σύμβασης Εργασίας των Φιλιππίνων ναυτικών, η οποία έχει εγκριθεί από την ΡΟΕΑ (Philippine Overseas Employment Administration) πλην όμως και πάλι οι εναγόντες δεν μπορούν να στερηθούν την προστασία που τους παρέχουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του δικαίου, που θα ήταν εφαρμοστέο αν δεν είχε γίνει η επιλογή, σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις της Σύμβασης της Ρώμης, η οποία εφαρμόζεται στην εξεταζόμενη υπόθεση, καθώς οι ένδικες συμβάσεις ναυτολόγησης των συγγενών των εναγόντων καταρτίστηκαν μετά την έναρξη της ισχύος της. Ως τέτοιο εφαρμοστέο δίκαιο στην ένδικη υπόθεση κρίνεται το ελληνικό, γιατί από το σύνολο των περιστάσεων προκύπτει ότι οι ένδικες συμβάσεις ναυτολόγησης, βάσει των στοιχείων που δίνονται στην αγωγή, ήταν στενότερα συνδεδεμένες με την Ελλάδα. Τούτο, γιατί κατά την αγωγή, το πλοίο "Π" ήταν ελληνικών συμφερόντων, αφού η διαχείριση και η εκμετάλλευσή του γινόταν από το Παλαιό Φάληρο, από την εταιρεία "N.M.S. INC", που για το σκοπό αυτό είχε εγκαταστήσει τα γραφεία της στο Παλαιό Φάληρο σύμφωνα με τις διατάξεις του α.ν. 89/1967, όπως συμπληρώθηκε και ισχύει και από εκεί παίρνονταν όλες οι αποφάσεις για τη ναυσιπλοΐα και την εκμετάλλευση του πλοίου από τους εναγόμενους Έλληνες συνεφοπλιστές, που έλεγχαν την παραπάνω εταιρεία και την εκπροσωπούσαν, αναλαμβάνοντας οι ίδιοι ατομικά τις ζημιές από την εκμετάλλευση του πλοίου, αλλά και τα κέρδη, ενώ αυτοί αποφάσιζαν και για τα πρόσωπα που θα ναυτολογούνταν κάθε φορά ως πλήρωμα του "Π". Επίσης, ο πλοίαρχος του πλοίου ήταν Έλληνας. Τα στοιχεία σύνδεσης

λοιπόν των συμβάσεων ναυτολόγησης των θανόντων ναυτικών με την πατρίδα τους, τις Φιλιππίνες, δηλαδή το γεγονός ότι οι ίδιοι ήταν υπήκοοι Φιλιππίνων και το ότι τη σύμβαση ναυτικής εργασίας τους την υπέγραψαν στη Μανίλα των Φιλιππίνων κρίνεται ότι δημιουργούν χαλαρότερο δεσμό με τη χώρα αυτή σε σχέση με την Ελλάδα. Αλλά και ο σύνδεσμος του πλοίου με τη Μάλτα, χώρα της οποίας τη σημαία αυτό έφερε, ήταν τεχνητός και χαλαρός, αφού κατά τα διεθνώς γνωστά πρόκειται για σημαία ευκαιρίας. Το ότι οι συμβαλλόμενοι επέλεξαν και τα δικαστήρια των Φιλιππίνων ως αρμόδια για την επίλυση των διαφορών τους από την παραπάνω σύμβαση ναυτολόγησης δεν ασκεί έννομη επιρροή για το εφαρμοστέο στην ένδικη υπόθεση δίκαιο, γιατί στην προκειμένη περίπτωση σημασία έχει ότι οι ναυτικοί ναυτολογήθηκαν σε πλοίο ελληνικών συμφερόντων (βλ. και την προσκομιζόμενη από τους ενάγοντες υπ' αριθμ. 1089/2001 ΕφΠειρ). Σημειωτέον ότι και οι ενάγοντες θεμελιώνουν τις αγωγικές αξιώσεις τους αποκλειστικά στο ελληνικό δίκαιο.

Ειδικά όμως, το αν είχαν δικαίωμα διατροφής όσοι εκ των εναγόντων φέρονται ως γονείς των θανόντων, από τους τελευταίους (γιους τους), αυτό κρίνεται από το δίκαιο των Φιλιππίνων, δηλαδή το δίκαιο της κοινής ιθαγένειάς τους, βάσει του άρθρου 18 του Α.Κ., κατά το οποίο "οι σχέσεις μεταξύ γονέων και τέκνων ρυθμίζονται κατά σειρά: 1. από το δίκαιο της τελευταίας κοινής ιθαγένειάς τους 2. από το δίκαιο της τελευταίας κοινής συνήθους διαμονής τους 3. από το δίκαιο της ιθαγένειας του τέκνου". Στο Δικαστήριο είναι γνωστό από Παλαιότερες υποθέσεις ότι ο Αστικός Κώδικας των Φιλιππίνων παρέχει στους γονείς αντίστοιχο, με το ελληνικό δίκαιο, δικαίωμα διατροφής από το τέκνο τους. Επειδή όμως από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει το ακριβές περιεχόμενο των σχετικών διατάξεων του δικαίου των Φιλιππίνων θεωρούνται ότι ταυτίζονται με τις σχετικές διατάξεις του ελληνικού δικαίου και ειδικότερα του Α.Κ. (έτσι και η προαναφερθείσα προσκομιζόμενη από τους ενάγοντες υπ' αριθμ. 1089/2001 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς, με εκτενή αναφορά σε θεωρία και νομολογία). Κατόπιν των ανωτέρω, η υπό κρίση αγωγή, πρέπει να εξεταστεί αν είναι νόμιμη. Από τη διάταξη του άρθρου 16 του ν. 551/1915, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, κωδικοποιήθηκε με το β.δ. της 24.7/25.8.1920, διατηρήθηκε σε ισχύ μετά την εισαγωγή του Α.Κ. κατά το άρθρο 38 εδ.α' ΕισΝΑΚ, και έχει εφαρμογή και στη σύμβαση ναυτολόγησης κατά το άρθρο 2 του ίδιου νόμου και 66 του ΚΙΝΔ(ν. 3816/1958), προκύπτει σαφώς ότι αυτός που έπαθε, ένεκα εργατικού ατυχήματος, ανικανότητα ή σε περίπτωση θανάτου του, οι κατά το άρθρο 6 του ίδιου νόμου συγγενείς του, έχουν το δικαίωμα να εγείρουν αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 Α.Κ. πλήρη αποζημίωση μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθείσε 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 περί των όρων ασφαλείας των εργαζομένων σ' αυτές, βρίσκεται δε σε αιτιώδη συνάφεια με τη 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 ασφάλειας των εργαζομένων. Δεν αρκεί δηλαδή ότι το ατύχημα επήλθε από τη 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 (βλ. ΟλΑΠ 26/1995, ΕλλΔνη 37, σελ. 38, ΕφΠειρ 193/1999, ΕΝΔ27, σελ. 6, 7, ΜΠρΠειρ 196/1999, ΕΝΔ 1999, σελ. 313). Αν δεν συντρέχουν οι παραπάνω προϋποθέσεις, ο παθών μπορεί να ασκήσει μόνο την παρεχόμενη από τις διατάξεις του ν. 551/1915 αγωγή αποζημιώσεως (βλ. ΑΠ 166/1996, ΕλλΔνη 37, σελ. 1343). Σε κάθε περίπτωση όμως εργατικού ατυχήματος, εφόσον αυτό οφείλεται σε παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του εργοδότη ή του προστηθέντος από αυτόν, όπου παράνομη συμπεριφορά μπορεί να είναι και παράβαση των όρων ασφαλείας και υγιεινής, που προβλέπει διάταγμα, νόμος ή κανονισμός αλλά όχι κι απαραίτητα, ο παθών έχει εκτός των άλλων έναντι του εργοδότη και του προστηθέντος που προκάλεσε το ατύχημα, αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, σε περίπτωση δε θανάτου του οι συγγενείς αυτού που ανήκουν στον κύκλο της οικογένειάς του έχουν αξίωση χρηματικής ικανοποίησης για ψυχική οδύνη σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 299, 914, 922, 926 και 932 Α.Κ. Η αποζημίωση αυτή οφείλεται ανεξάρτητα από το αν η κύρια αποζημίωση έχει έρεισμα στις διατάξεις του ν. 551/1915 ή τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου. Αρκεί

μόνο το γεγονός ότι στο ατύχημα συνετέλεσε η αδικοπραξία του εργοδότη του προστηθέντος, έστω κι αν δε συντρέχει η ειδική αμέλεια του άρθρου 16 του ν. 551/1915 (βλ. Λεων. Δ. Ντάσιου, Εργατικό Δικονομικό Δίκαιο, τόμος Α/Ι, έκδοση πέμπτη, Βόλος 1999, σελ. 691, παρ. 458). Στην προκειμένη περίπτωση η ένδικη αγωγή, κατά το μέρος που με αυτή οι συγγενείς των εναγόντων Φιλιππίνων ναυτικών ζητούν αποζημίωση για στέρηση διατροφής λόγω παράβασης ειδικών διατάξεων που έχουν προβλεφθεί για την ασφάλεια των εργαζομένων σε πλοίο και συγκεκριμένα των διατάξεων του Ν.Δ. 2651/1953, περί συνθέσεως των πληρωμάτων, των άρθρων 1 και 2 του ΝΔ 2689/1953 "περί διπλωμάτων, πτυχίων και αδειών ναυτικής ικανότητας εν τω εμπορικό ναυτικό" και των υπ' αριθμ. 4371/1961 (κεφ. 111) και υπ' αριθμ. 6919/1961 αποφάσεων του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας είναι μη νόμιμη, δεδομένου ότι οι όλοι οι παραπάνω κανόνες δικαίου, όπως παρακάτω εκτίθεται αναλυτικά, εφαρμόζονται μόνο σε ελληνικά πλοία, δηλαδή σε πλοία τα οποία σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του Ν.Δ. 187/1973, είναι κατά ορισμένο ποσοστό ελληνικής ιδιοκτησίας και έχουν εγγραφεί σε ελληνικό νηολόγιο (βλ. σχετικά Α. Κιάντου - Παμπούκη, ναυτικό δίκαιο, έκδοση τρίτη, Θεσσαλονίκη 1993, σελ. 45), ενώ το πλοίο "Π" φέρεται ότι ήταν μαλτέζικης σημαίας και ότι ανήκε κατά κυριότητα σε εταιρεία, με έδρα τη Βαλέτα Μάλτας. Ειδικά πρέπει να αναφερθεί ότι στο άρθρο 1 του ΝΔ 2651/1953, ορίζεται ότι "δια την εφαρμογήν του παρόντος Ν.Δ. πλοίων νοείται παν Ελληνικόν σκάφος οιασδήποτε χωρητικότητας, υπόχρεον κατά τας εκάστοτε ισχύουσας διατάξεις να εφοδιάζεται δια ναυτολογίου". Αλλά και οι διατάξεις των άρθρων 1 και 2 του Ν.Δ. 2689/1953 περί διπλωμάτων, των πτυχίων και αδειών ναυτικής ικανότητας εν τω εμπορικό ναυτικό, που φέρονται ότι τις παρέβησαν οι εναγόμενοι και πάλι αφορούν σε ελληνικά πλοία, αφού σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του εν λόγω νομ. διατ/τος "το δίπλωμα ή πτυχίον ανωτέρας τάξεως παρέχει το δικαίωμα προς εργασίαν επί ελληνικών πλοίων υπό βαθμόν και ειδικότητα κατωτέρας τάξεως της ίδιας ή αναλόγου κατηγορίας ή κλάδου." Είναι όμως νόμιμη η αγωγή κατά τους ισχυρισμούς των εναγόντων ότι οι εναγόμενοι εφοπλιστές κατά παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 11 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου περί "προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" (SOLAS), που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980: α) αφενός παρέλειψαν να αποκαταστήσουν το πρόβλημα της κύριας μηχανής του πλοίου, στο λιμάνι Κωσταντζα της Ρουμανίας, δεδομένου ότι γνώριζαν ήδη κατά τον απόπλου του φορτηγού "Π" από τον Πειραιά ότι η μηχανή του πλοίου εμφάνιζε σοβαρότατο πρόβλημα κατά την εκκίνησή της και παρόλα αυτά δεν ενημέρωσαν τον αρμόδιο Γαλλικό νηογνώμονα για το σχετικό πρόβλημα, ώστε να επέμβει για την επισκευή της μηχανής στην Κωσταντζα, με την ανάθεση της επίβλεψης των εργασιών σε τοπικό γραφείο του στο παραπάνω λιμάνι της Ρουμανίας, με αποτέλεσμα όταν δόθηκε διαταγή από τις Ρουμανικές Αρχές στις 4.1.1995, να απομακρυνθεί το εν λόγω πλοίο από το αγκυροβόλιο όπου βρισκόταν, προς την ανοικτή θάλασσα λόγω των επικρατούντων εκεί κακών καιρικών συνθηκών και του υψηλού κυματισμού, δεν στάθηκε δυνατό να τεθεί έγκαιρα η μηχανή του πλοίου σε λειτουργία, με αποτέλεσμα το πλοίο να παραμείνει στην παραπάνω θαλάσσια περιοχή και λόγω των παραπάνω καιρικών συνθηκών να προσκρούσει στο λιμενοβραχίονα και να βυθιστεί, με περαιτέρω συνέπεια το θάνατο 27 ναυτικών, μαζί και των συγγενών των - εναγόντων, β) αφετέρου οι εναγόμενοι συνεφοπλιστές δεν χρησιμοποιούσαν πετρέλαια καλής ποιότητας για τη λειτουργία της μηχανής του πλοίου, με αποτέλεσμα αυτή να παρουσιάζει τα παραπάνω προβλήματα κατά την εκκίνηση της. Οι παραπάνω ισχυρισμοί κρίνονται νόμιμοι, καθώς στις διατάξεις του παραπάνω Διατάγματος και Διεθνούς Σύμβασης δε γίνεται διάκριση μεταξύ πλοίων ελληνικής και μη ελληνικής εθνικότητας κι αφού οι ένδικες συμβάσεις ναυτολόγησης των συγγενών των εναγόντων σύμφωνα με τα ανωτέρω διέπονταν από το ελληνικό δίκαιο, οι διατάξεις του ελληνικού δικαίου για τους όρους ασφαλείας στα πλοία, στις οποίες δε γίνεται διάκριση για την εφαρμογή τους μεταξύ ελληνικών και μη πλοίων, εφαρμόζονται και στις σχέσεις μεταξύ των παραπάνω ναυτικών και των εφοπλιστών εργοδοτών τους. Τούτο, ειδικότερα κατά το ακόλουθο σκεπτικό: Οι όροι ασφαλείας που προβλέπονται από την προαναφερόμενη κυρωθείσα από την Ελλάδα με το ν. 1045/1980 διεθνή σύμβαση του Λονδίνου "περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974" και το κυρωθέν με το ν. 1159/1981, Πρωτόκολλο του Λονδίνου 1978, για τους εργαζόμενους στα πλοία έχουν εφαρμογή και επί ναυτεργατικού ατυχήματος, επισυμβάντος κατά την εκτέλεση συμβάσεως

εργασίας, που διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Με την διάταξη του άρθρου 92 παρ. 1 της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας που κυρώθηκε με τον ν. 2321/1995 ορίζεται ότι "τα πλοία πλέουν με την σημαία ενός μόνον κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συμβάσεις ή σε αυτή τη σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία του κατά την διάρκεια ταξιδιού ή όταν προσεγγίσει σε λιμάνι, εκτός από την περίπτωση πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου). Με την διάταξη αυτή, ως ημεδαπού κανόνος δικαίου, θεσπίζεται μεν δικαίωμα της Πολιτείας, την σημαία της οποίας φέρει το πλοίο να ασκεί (εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων) αυτή και μόνη την δημόσια εξουσία της επ' αυτού και όταν τούτο πλέει στην ανοικτή θάλασσα, θεωρουμένου τούτου και εις την περίπτωση αυτή ως μέρους του εδάφους της και να λαμβάνει ποινικά και διοικητικά μέτρα επί του πλοίου και των επιβαινόντων αυτού, υπό την έννοια του αποκλεισμού της επεμβάσεως άλλης πολιτείας προς άσκηση εξουσίας επί του πλοίου και λήψη των μέτρων αυτών, δεν αποκλείεται όμως δι' αυτής η εφαρμογή επί των έκτης συμβάσεως ναυτικής εργασίας ενοχών, μεταξύ των οποίων και εκείνες από επελθόν κατά την εκτέλεση της συμβάσεως ή εξ αφορμής αυτής ναυτεργατικών ατύχημα, των ρυθμιστικών αυτών κανόνων του Ελληνικού δικαίου και επομένως, ως προς την κρίση του ζητήματος της υπαιτιότητας για την επέλευση του ατυχήματος και εκείνων που προβλέπουν και επιβάλλουν την τήρηση όρων ασφαλείας για τους εργαζόμενους στα πλοία, εφόσον τούτο είναι εφαρμοστέον κατά τις διατάξεις του άρθρου 25 Α.Κ. ή 3 παρ. 1 της άνω διεθνούς συμβάσεως της Ρώμης, ως διέπον, κατά τη συμφωνία των μερών, την σύμβαση αυτή. Συνεπώς στην περίπτωση αυτή έχουν εφαρμογή ως μέρος του διέποντος την σύμβαση ημεδαπού δικαίου και οι διατάξεις της ως άνω συμβάσεως και πρωτοκόλλου του Λονδίνου. Η δυσχέρεια που ως συνέπεια της τιθέμενης αυτής αρχής μπορεί ν' ανακύψει για τον εργοδότη ως προς την τήρηση επί του πλοίου των κανόνων ασφαλείας περισσότερων εθνικών δικαίων, στα οποία μπορεί αυτός να έχει υποβληθεί συμβατικά με τους διαφόρων ιθαγενειών ναυτικούς που εργάζονται στο ίδιο πλοίο, απορρέει από επιλογή του ίδιου εργοδότη, δηλαδή από την ίδια του την βούληση για υποβολή του σε περισσότερα εθνικά δίκαια (ΑΠ 356/2002 ΕΝΔ 30.97). Πρέπει να σημειωθεί ότι με την παραπάνω διεθνή σύμβαση προβλέπονται τα της επιθεώρησης των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων και ειδικότερα μεταξύ άλλων οι όροι και προϋποθέσεις, σε ό,τι αφορά την κατασκευή και ευστάθεια των πλοίων, στεγανότητα και άντληση υδάτων, τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις καθώς και τα μέσα αναποδίσεως αυτών, ώστε να επιτυγχάνεται η αποτροπή κινδύνων για τους επιβάτες και το πλήρωμα. Ειδικότερα, με το εδ. α' του υπό του τίτλου "Τήρησις των όρων μετά την επιθεώρησιν) του Κανονισμού 11 ορίζεται ότι "Η κατάσταση του πλοίου και του εξαρτισμού του θα διατηρείται συμφώνως προς τις διατάξεις της Συμβάσεως και του παρόντος πρωτοκόλλου ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίον από πάσης απόψεως θα παραμείνει ικανόν να ανοιγή εις την θάλασσαν άνευ κινδύνου δια το πλοίον ή δια τους επιβαίνοντας αυτού"). Με την παραπάνω διάταξη, που αναφέρεται στην κατάσταση του πλοίου μετά την επιθεώρηση, δε θεσπίζεται ειδικός όρος ασφαλείας των εργαζόμενων, αλλά επιτάσσεται η τήρηση των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις της Συμβάσεως και του πρωτοκόλλου όρων και προϋποθέσεων και για το μετά την επιθεώρηση χρόνο, ώστε με την τήρηση αυτών και τη διατήρηση του πλοίου στην κατάσταση που βρισκόταν πριν την επιθεώρηση, να εξασφαλίζεται η αποτροπή κινδύνου, κατά τους πλόες για τους επιβαίνοντες του πλοίου. Δηλαδή η εν λόγω διάταξη παραπέμπει στην τήρηση των από τις λοιπές διατάξεις προβλεπόμενων, την οποία επιτάσσει και για το μετά την επιθεώρηση χρόνο. Περαιτέρω, η διάταξη του εδάφους γ' του ίδιου Κανονισμού προβλέπει τα εξής: "Οσάκις συμβαίνει ατύχημα εις το πλοίον ή ανακαλύπτεται ελάττωμα, το οποίον ή επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλειαν του πλοίου ή την απόδοση ή την επάρκεια των σωσιβίων αυτού μέσων ή του λοιπού εξαρτισμού, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης του πλοίου θα αναφέρουν τούτο το ταχύτερον δυνατόν εις την Αρχήν, εις τον διορισμένον επιθεωρητήν ή τον αναγνωρισμένον Οργανισμόν, υπευθύνων για την έκδοσιν του σχετικού πιστοποιητικού, οι οποίοι θα προβούν εις διερεύνησιν δια να αποφασίσουν εάν είναι αναγκαία η διενέργεια επιθεωρήσεως όπως απαιτείται υπό των κανονισμών 6, 7, 8, 9 ή 10 του Κεφαλαίου 1 της συμβάσεως και του παρόντος Πρωτοκόλλου ...". Από τη διάταξη αυτή θεσπίζεται ειδικός όρος ασφαλείας για

κάθε επιβαίνοντα στο πλοίο και κατά συνέπεια και για τους εργαζόμενους σε αυτό, η μη τήρηση του οποίου συνεπάγεται ευθύνη του υπόχρεου προς αποζημίωση του παθόντος από ναυτεργατικό ατύχημα κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου, υπό την προϋπόθεση βέβαια της ύπαρξης αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της μη τηρήσεως του όρου και του ατυχήματος. Αυτό, γιατί η επιβεβλημένη ταχύτερη κατά το δυνατόν ειδοποίηση των παραπάνω, Αρχής, διορισμένου επιθεωρητή ή αναγνωρισμένου Οργανισμού για το ελάττωμα από ατύχημα ή από άλλη αιτία του πλοίου αποσκοπεί στον έλεγχο της έκτασης της βλάβης από τους παραπάνω, ώστε να διασφαλίζεται η ικανότητα μετά από αυτήν, προς αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων και η εξ αυτής αποτροπή του κινδύνου της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας των επιβατών και των εργαζόμενων στο πλοίο. Συνίσταται δε η παράβαση αυτού του όρου ασφαλείας στη μη ειδοποίηση από τους υπόχρεους των ανωτέρω, περί του επισυμβάντος ελαττώματος του πλοίου και όχι στη μη καταβολή της επιβαλλόμενης από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και τις συναλλαγές, επιμέλειας κατά την επίβλεψη της επισκευής του πλοίου και την πλημμέλεια της τελευταίας (βλ. την προσκομιζόμενη από τον ενάγοντα υπ' αριθμ. 1089/2001 απόφαση του Εφετείου Πειραιά που έκρινε σε άλλη υπόθεση εξαιτίας του ίδιου ναυαγίου). Κατόπιν των παραπάνω εκτεθέντων, η υπό κρίση αγωγή στηρίζεται στις διατάξεις των άρθρων 1485, 1486 παρ. 1, 1488, 1491, 1493, 914, 928, 930, 299, 932, 345, 346 Α.Κ., 63 επ. και 82 επ. του Κ.Ποιν.Δ. (δεδομένου ότι όλοι οι ενάγοντες επιφυλάσσονται για ποσό 15.000 δραχμών ο καθένας από τα ποσά που θεωρούν ότι τους οφείλονται για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, προκειμένου να δηλώσουν παράσταση πολιτικής αγωγής στην αντίστοιχη ποινική δίκη), 1, 2, 3, 6, 14, 15 και 16 του ν. 551/1915, 53, 54, 66 παρ. 2, 84 του ΚΙΝΔ, στα άρθρα 907, 908 παρ. 1ε, 1047 παρ. 1, 176 Κ.Πολ.Δ., στον Κανονισμό 11 της κυρωθείσας με το ν. 1045/1980 διεθνούς σύμβασης του Λονδίνου "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974" και το κυρωθέν με το ν. 1159/1981, Πρωτόκολλο του Λονδίνου της 17.2.1978, που τροποποίησε την παραπάνω σύμβαση. Δεν είναι νόμιμα τα αιτήματα για αποζημίωση λόγω στέρησης διατροφής ατομικά των εναγουσών, κατά τα ποσά που αφορούν στο χρονικό διάστημα πέραν των 26 ετών που οι ίδιες παραδέχονται ότι θα ήταν τα παραγωγικά χρόνια εργασίας των συζύγων τους. Δεν είναι νόμιμο το αίτημα περί τοκοδοσίας από την ημερομηνία του ένδικου ναυαγίου, αφού δεν εκτίθεται στην αγωγή ότι κατά την ίδια ημέρα χώρησε σχετική όχληση για τις ένδικες αξιώσεις των εναγόντων προς τους εναγόμενους. Επίσης δεν είναι νόμιμο το αίτημα για απαγγελία προσωπικής κράτησης κατά των εναγομένων πέραν του ενός έτους σύμφωνα με το άρθρο 1047 παρ. 1 εδ .2 του Κ.Πολ.Δ. Πρέπει στη συνέχεια η υπό κρίση αγωγή να εξεταστεί στην ουσία της, μη απαιτούμενης της καταβολής δικαστικού ενσήμου, σύμφωνα με το άρθρο 15 του ν. 551/1915, που διατηρήθηκε σε ισχύ με το άρθρο 52 παρ. 8 του ΕισΝΑΚ, της απαλλαγής αυτής ισχύουσας και όταν οι σχετικές αξιώσεις στηρίζονται στις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου λόγω υπαιτιότητας του εργοδότη, όπως εν προκειμένω, αφού η εφαρμογή των κοινών διατάξεων του Α.Κ. γίνεται κατά παραπομπή του άρθρου 16 του ν. 551/1915 και συνεπώς υπάρχει ταυτότητα του νομικού λόγου, εφόσον και οι αποζημιώσεις από τις διατάξεις των άρθρων 914, 928 και 932 του Α.Κ., ως πραγματική αιτία έχουν το εργατικό ατύχημα. Από τα έγγραφα που νόμιμα μετ' επικλήσεως προσκομίζουν οι διάδικοι, των προσκομιζόμενων από τους ενάγοντες υπ' αριθμ. ... ένορκων βεβαιώσεων και από τα όσα ομολογούν οι διάδικοι με τις προτάσεις τους 1) δεν αποδείχθηκε ότι ο δεύτερος και η τρίτη των εναγόντων τυγχάνουν γονείς του θανόντος στο ναυάγιο του υπό σημαία Μάλτας φορτηγού πλοίου "Π" στην Κωστάντζα Ρουμανίας στις 4.1.1995, Α. Α., όπως άλλωστε οι παραπάνω αυτές ιδιότητες των ανωτέρω αμφισβητήθηκαν από τους εναγόμενους ήδη στο ακροατήριο κατά τη συζήτηση της υπό κρίση αγωγής στις 13.1.2003, καθώς οι παραπάνω ενάγοντες κανένα πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης ή βεβαίωση από αρμόδια Αρχή, ή οποιοδήποτε άλλο αποδεικτικό μέσο δεν προσκομίζουν προς απόδειξη της επικαλούμενης συγγένειας αυτών με το θανόντα. Κατόπιν αυτού, πρέπει να απορριφθεί για τον παραπάνω λόγο ως προς αυτούς η υπό κρίση αγωγή ως ουσία αβάσιμη. 2) Αντίθετα σε ό,τι αφορά τους από τέταρτη έως και ενδέκατο των εναγόντων ναί μεν δεν προσκομίζεται από τους ίδιους κάποιο αποδεικτικό στοιχείο για την ιδιότητά τους ως αδελφών του παραπάνω ναυτικού Α.Α, ωστόσο από το από 10/12/01 τηλεομοιοτυπικό μήνυμα που προσκομίζουν οι ίδιοι οι εναγόμενοι αποδεικνύεται ότι αυτοί έχουν δεχθεί δια του πληρεξουσίου δικηγόρου τους κατά

την αλληλογραφία του με τον πληρεξούσιο δικηγόρο των παραπάνω εναγόντων την ιδιότητα των τελευταίων ως αδελφών του Α.Α. Σε ό,τι αφορά τους λοιπούς ενάγοντες, δεδομένου ότι οι εναγόμενοι ομολογούν με τις προτάσεις τους ότι ήδη εκείνοι έχουν λάβει αποζημιώσεις στις Φιλιππίνες ως συγγενείς των θανόντων ναυτικών που αναφέρουν στην υπό κρίση αγωγή τους και λόγω του θανάτου τους στο ένδικο ναυάγιο, προς απαλλαγή των ευθυνών των εταιρειών ... αποδεικνύονται η αναφερόμενη στην αγωγή συγγένειά τους με τους θανόντες στο ναυάγιο. Έτσι, αποδεικνύεται ότι ο σύζυγος της πρώτης των εναγόντων και πατέρας των ανήλικων τέκνων της ... J.M., ο αδελφός των τέταρτης ως ενδέκατου των εναγόντων Α.Α., ο σύζυγος της δωδέκατης ενάγουσας και πατέρας των ανήλικων τέκνων της, ... ο γιος της δέκατης τρίτης και του δέκατου τέταρτου V.C., με συμβάσεις ναυτικής εργασίας ναυτολογήθηκαν αντίστοιχα ως Γ' Μηχανικός, ως Β' Μηχανικός, ως λιπαντής και ως μάγειρας στο με σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο "Π", κ. ο.χ. 16450, το οποίο και βυθίστηκε στις 4.1.1995 στην Κωσταντζα Ρουμανίας, παρασύροντας στο θάνατο μεταξύ άλλων και τους παραπάνω ναυτικούς. Ωστόσο, δεν αποδεικνύεται ότι οι εναγόμενοι ήταν συνεφοπλιστές του εν λόγω πλοίου. Αντίθετα, αποδεικνύεται ότι εφοπλίστρια του πλοίου, ως χρονοναυλωτρια αυτού κατά το χρόνο του ναυαγίου ήταν η εταιρεία "P.N. CORP.", δυνάμει του από 30.10.1994 τυποποιημένου συμφωνητικού χρονοναύλωσης μεταξύ της "N. ING" ενεργούσας ως πράκτορας και για λογαριασμό της μέχρι τότε πλοιοκτήτριας εταιρείας "P. SHIPP. CO Ltd" και της εταιρείας "M.K. A.E." ως πράκτορας της "P.N. CORP.", όπως το παραπάνω συμφωνητικό περιέχεται σε φωτοτυπία στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης του πραγματογνώμονος Η.Σ., που προσκομίζουν οι εναγόμενοι. Στη συμφωνία αυτή είχε περιληφθεί όρος ότι ο πλοίαρχος οφείλει να τελεί υπό τις εντολές των ναυλωτών όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις, την πρακτόρευση ή άλλες συμφωνίες. Γίνεται δε, δεκτό στην περίπτωση της χρονοναύλωσης ότι με βάση το άρθρο 106 του ΚΙΝΔ, υπάρχει εφοπλιστεία όταν η ναυτική διεύθυνση του πλοίου ανήκει στο χρονοναυλωτή, όταν δηλαδή ο πλοίαρχος, που συνήθως διορίζεται από τον εκναυλωτή, παίρνει οδηγίες από το χρονοναυλωτή (βλ. Α. Κιάντου - Παμπούκη, ναυτικό δίκαιο, 3η έκδοση, Θεσσαλονίκη 1993, σελ. 92, 93). Κατά συνέπεια κατά τον παραπάνω χρόνο σύναψης της χρονοναύλωσης, η εδρεύουσα στη Βαλέτα Μάλτας εταιρεία "P. SHIPP. LTD" ήταν απλώς κυρία του με σημαία Μάλτας φορτηγού πλοίου "Π", παρά το υποστηριζόμενο από τους εναγόμενους ότι ήταν πλοιοκτήτρια. Εντούτοις το γεγονός ότι με την τελευταία αυτή ιδιότητα (της πλοιοκτήτριας), η εν λόγω εταιρεία έχει ήδη συνάψει τους με αριθμ. συμβιβασμούς ενώπιον της Ειρηνοδίκη Πειραιά, κατά το άρθρο 14 του ν. 551/1915, αντίστοιχα με τη χήρα του πλοίαρχου του «Π» Σ.Π., ενεργούσας ατομικά και για λογαριασμό των δύο ανήλικων τέκνων της και με τη χήρα του Α' Μηχανικού στο ίδιο πλοίο, Μ.Γ. ενεργούσας ατομικά και για λογαριασμό των τριών ανήλικων τέκνων της ενισχύει το συμπέρασμα ότι σε κάθε περίπτωση οι εναγόμενοι δεν είχαν την ιδιότητα του εφοπλιστή. Από αυτούς, ο μεν Δ.Χ., κατά το χρόνο του ναυαγίου, είχε την ιδιότητα του νόμιμου εκπροσώπου της προαναφερθείσας εταιρείας, ναυτικής πράκτορας Ν.Μ.Σ. INC, όντας συγχρόνως και Αντιπρόεδρος και Ταμίας του Διοικητικού αυτής Συμβουλίου, ο δε Α.Π. είχε κατά τον ίδιο χρόνο την ιδιότητα του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου της ίδιας εταιρείας (βλ. την υπ' αριθμ. πρωτοκ. 3122.1/2568/15 βεβαίωση του ΥΕΝ που προσκομίζουν οι ενάγοντες). Η παραπάνω εταιρεία ήταν που είχε ασφαλίσει το «Π» για λογαριασμό της κυρίας αυτού στη βελγική ασφαλιστική εταιρεία «B». Για το ότι οι εναγόμενοι δεν ήταν συνεφοπλιστές του «Π» καταθέτει μετά λόγου γνώσεως και η επί σειρά ετών γραμματέας στην εταιρεία «N.S. INC» Μ.Γ. στην προαναφερθείσα υπ' αριθμ. ... ένορκη βεβαίωσή της. Αναφέρει λοιπόν αυτή ότι "Λόγω της παραπάνω ιδιότητάς μου γνωρίζω ότι οι κ. κ. Δ.Χ. και Α.Π. είναι διοικητικά στελέχη (υπάλληλοι) και εκπρόσωποι της Ν.Μ.Σ. INC και η οποιαδήποτε ενασχόλησή τους με το πλοίο «P» έγινε με την παραπάνω ιδιότητά τους, δηλ. εκπρόσωποι της «N.M.S. INC» η οποία εκπροσωπούσε στην Ελλάδα το πλοίο και την πλοιοκτήτρια εταιρεία «P. SHIPP. LTD». Καθ' όσον γνωρίζω το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο στην εταιρεία «P.N. CORP» και τους ναύλους εισέπραττε η πλοιοκτήτρια εταιρεία, η οποία κάλυπτε και τα έξοδα του πλοίου. Το πλοίο ήταν ασφαλισμένο στο όνομα της πλοιοκτήτριας, η οποία πλήρωνε τα ασφάλιστρα και μετά την απώλεια του πλοίου εισέπραξε την ασφαλιστική αποζημίωση. Οι κ. κ. Δ.Χ. και Α.Π. ουδέποτε υπήρξαν εφοπλιστές του πλοίου «Π», αφού δεν ασκούσαν για λογαριασμό τους τη ναυτιλιακή

επιχείρηση του πλοίου, δεν εισέπρατταν τα κέρδη για δικό τους λογαριασμό, ούτε ήταν υπεύθυνοι για τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευση του πλοίου". Το υποστηριζόμενο από τη μάρτυρα Μ.Κ., αδελφή του πλοιάρχου Γ.Π., στην προσκομιζόμενη υπ' αριθμ. 180/03 ένορκη βεβαίωση ότι στην Κύμη άκουσε πως αυτοί που εκμεταλλεύονταν το πλοίο «Π» ήταν ο Δ.Χ. και ο Α.Π. είναι ασαφές και δεν κρίνεται πειστικό, καθώς αυτή δεν προσδιορίζει ποιος της έδωσε τη συγκεκριμένη πληροφορία, ώστε να μπορέσει το Δικαστήριο να κρίνει την αξιοπιστία της πηγής της. Το ίδιο ακριβώς ισχύει και για τη μαρτυρική κατάθεση του συζύγου της, Ν.Κ., όπως αυτή περιέχεται στην υπ' αριθ. 179/03 ένορκη αυτού βεβαίωση. Κατόπιν των παραπάνω εκτεθέντων η υπό κρίση αγωγή πρέπει να απορριφθεί και ως προς τους υπόλοιπους ενάγοντες στην ουσία της.