

Επιδείνωση ασθένειας λόγω παραμονής στο πλοίο μετά την εκδήλωση της νόσου χωρίς προσήκουσα ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Αποζημίωση κν 551/15 λόγω πλήρους διαρκούς ανικανότητας. Εφοπλισμός. Ευθύνη εφοπλιστή. Μεταβίβαση πλοίου κατ' άρθρο 479 ΑΚ. Ευθύνη αποκτώντος.

Ναυτεργατικό ατύχημα. Έννοια. Αποτελεί και η ασθένεια η οποία επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής και είχε ως συνέπεια την ανικανότητα του ναυτικού προς εργασία, εφόσον προκλήθηκε από γεγονός αιφνίδιο και απρόβλεπτο και είναι άσχετη με την ιδιοσυστασία του οργανισμού του παθόντος και με τη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του λόγω της φύσης και του είδους της εργασίας και των συνδεόμενων με αυτή δυσμενών όρων. Απαιτείται η εργασία να παρέχεται υπό εξαιρετικές, έκτακτες, ασυνήθεις και δυσμενείς συνθήκες ή κατά παράβαση των ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών που ρυθμίζουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων.

Συνιστά εργατικό ατύχημα και εκείνο που δεν αποτελεί άμεση συνέπεια της εκτέλεσης της εργασίας, συνδέεται όμως με αυτή με σχέση αιτίου και αποτελέσματος. Όπως η επιδείνωση ασθένειας οφειλόμενη στην εξακολούθηση της παραμονής του ναυτικού στο πλοίο μετά την εκδήλωση της νόσου, έστω και υπό κανονικές συνθήκες, χωρίς όμως να παρέχεται σε αυτόν η προσήκουσα ιατροφαρμακευτική περίθαλψη είτε από αμέλεια του πλοίαρχου ή τρίτου είτε και χωρίς αυτήν από οποιαδήποτε αιτία. Διαφορετική περίπτωση εργατικού ατυχήματος αποτελεί η επιδείνωση προϋπάρχουσας ασθένειας οφειλόμενης στην εξακολούθηση της ίδιας εργασίας υπό κανονικές όπως και πριν συνθήκες απασχόλησης που προσλαμβάνουν μετά τον κλονισμό της υγείας του ναυτικού χαρακτήρα ασυνήθιστων και εξαιρετικών υπό την προϋπόθεση της γνώσης της ασθένειας από τον εργοδότη ή τον προστηθέντα πλοίαρχο.

Αποζημίωση. Δυνατή η επιλογή της πλήρους αποζημίωσης του κοινού (αστικού) δικαίου ή της περιορισμένης αποζημίωσης του κν 551/15. Δεν είναι επιτρεπτή η σωρευτική άσκηση και των δύο αλλά και δεν αποκλείεται η επικουρική άσκηση της μίας από τις δύο σε σχέση με την άλλη που ασκείται κυρίως. Αποζημίωση κοινού δικαίου. Εφόσον το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν ή έχει επέλθει σε εργασία στην οποία δεν τηρήθηκαν οι όροι ασφαλείας που προβλέπονται από ειδική διάταξη του νόμου, όπως του άρθρου 10 ΚΕΦΠ (ΒΔ 806/1970) που προβλέπει ότι ο πλοίαρχος όταν λάβει γνώση της ασθένειας του ναυτικού μεριμνά για να του παρασχεθούν αμέσως οι πρώτες βοήθειες, παρέχει την κατά τον πρόχειρο ιατρικό οδηγό ενδεικνυόμενη βοήθεια και ζητεί εν ανάγκη με τον ασύρματο του πλοίου ιατρική συνδρομή. Σε περίπτωση βαρείας ασθένειας οφείλει επιπλέον να επιζητήσει την προσέγγιση σε άλλο πλοίο που διαθέτει ιατρό ή την αποστολή κατάλληλων μέσων μεταφοράς του πάσχοντος ή να καταπλεύσει στο πλησιέστερο λιμάνι για την εισαγωγή του πάσχοντος σε νοσοκομείο.

Χρηματική ικανοποίηση για εργατικό ατύχημα. Αυτοτελής αξίωση σε σχέση με την αποζημίωση. Παράγεται μόνο όταν το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν προσώπων.

Εφοπλισμός. Έννοια. Στηρίζεται σε έννομη σχέση εμπράγματη ή ενοχική (μίσθωση, χρησιδάνειο, επικαρπία κλπ.) μεταξύ εφοπλιστή και κυρίου είτε σε απλή πραγματική κατάσταση. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η βούληση του εφοπλιστή να ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτιλιακή επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο και εκτός από την απόλαυση των κερδών να επωμίζεται και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του. Δήλωση εφοπλισμού άρθρ. 105 ΚΙΝΔ. Παράλειψη. Μαχητό τεκμήριο πλοιοκτησίας κυρίου. Ανατροπή με ανταπόδειξη δηλ. με το ότι άλλος και όχι ο φερόμενος στο νηολόγιο ως πλοιοκτήτης εκμεταλλεύεται το πλοίο για δικό του λογαριασμό (εφοπλιστής). Ζήτημα πραγματικό το ποιος έχει την εκμετάλλευση του πλοίου δηλ. ο κύριος ή άλλος που για λόγους καθαρά επιχειρηματικούς μπορεί να εμφανίζεται είτε ως διαχειριστής ή πράκτορας του πλοίου είτε ως μέτοχος ή διοικητής της φερόμενης ως πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας. Όταν κάποιο από τα παραπάνω πρόσωπα ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου τυπικά στο όνομα μιας εταιρείας και ουσιαστικά για δικό του λογαριασμό προβαίνοντας σε όλες τις συναφείς με τη για δικό του λογαριασμό εκμετάλλευση του πλοίου διαχειριστικές πράξεις (ναυλώσεις,

ναυτολόγηση πληρώματος, εξόφληση υποχρεώσεων του πλοίου, παροχή προσωπικών εγγυήσεων κλπ.) είναι εφοπλιστής.

Ευθύνη. Ο εφοπλιστής ευθύνεται απεριόριστα για τις απαιτήσεις του ναυτικού από τη ναυτολόγησή του ενώ παράλληλη ευθύνη υπέχει και ο κύριος του πλοίου, που είναι πραγματοπαγής και περιορισμένη δηλ. ευθύνεται μόνο δια του συγκεκριμένου πλοίου και μέχρι της αξίας του.

Μεταβίβαση πλοίου. Η διάταξη του άρθρ. 479 ΑΚ εφαρμόζεται και επί μεταβίβασης πλοίου ως ομάδα περιουσίας – μοναδικό περιουσιακό στοιχείο. Βάσει της διάταξης αυτής δημιουργείται από το νόμο ακόμη και χωρίς τη θέληση των μερών, ευθύνη του αποκτώντος για τα χρέη της περιουσίας ή επιχείρησης μέχρι της αξίας που είχαν τα μεταβιβαζόμενα στοιχεία κατά το χρόνο της μεταβίβασης. Η εκ του νόμου απαίτηση του δανειστή κατά του αποκτώντος το πλοίο ως σύνολο περιουσίας είναι εξωσυμβατική ενοχή και συνεπώς το εφαρμοστέο σε αυτή δίκαιο δεν είναι το της σύμβασης πώλησης αλλά το αρμόζον εξ όλων των ειδικών συνθηκών και βρίσκεται με τη στάθμιση των στοιχείων που θεμελιώνουν την ενοχική σχέση και την εκτίμηση των περιστάσεων και συνθηκών. Εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο ως αρμόζον εξ όλων των ειδικών συνθηκών (το πλοίο έχει πριν και μετά τη μεταβίβασή του την ελληνική σημαία, η πωλήτρια εταιρεία εδρεύει στην Ελλάδα, και η αγοράστρια έχει το κέντρο της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στην Ελλάδα, ο πρόεδρος και τα μέλη του Δ.Σ. των δύο εταιρειών είναι Έλληνες, οι συνεδριάσεις των Δ.Σ. γίνονται στην Ελλάδα, η μεταβίβαση και παράδοση του πλοίου έγινε στο Πειραιά).

Εκδήλωση ασθένειας (οξείας ωτίτιδας) αντλιορού κατόπιν πολύωρης παραμονής του στο κατάστρωμα του πλοίου υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διενέργεια της εργασίας του. Παροχή πρώτων βοηθειών από τον πλοίαρχο με χορήγηση αντιφλεγμονωδών φαρμάκων. Στη συνέχεια εξέταση από ιατρό, ο οποίος διέγνωσε εσφαλμένα ψύξη και χορήγησε συμπληρωματική φαρμακευτική αγωγή. Εισαγωγή του παθόντος σε νοσοκομείο μετά από πολυήμερη παραμονή του στο πλοίο. Διάγνωση πυώδους ωτίτιδας και σοβαρής παράλυσης προσωπικού νεύρου από την οποία επήλθε πλήρης διαρκεί ανικανότητά του να ασκεί το επάγγελμα του ναυτικού ή άλλο οικονομικά και κοινωνικά ισοδύναμο.

Επιδείνωση ασθένειας και περαιτέρω επιπλοκή της από τη μη έγκαιρη και ενδεδειγμένη αντιμετώπισή της στο πλοίο, η οποία δεν οφείλεται σε πταίσμα (δόλο ή αμέλεια) του πλοιάρχου ή των αξιωματικών του πληρώματος, ούτε σε παραβίαση των διατάξεων ειδικών όρων ασφαλείας (άρθρο 10 του ΒΔ 806/70 και άρθρο 45 του Δ/τος της 15/18-12-1836) αλλά στις αντικειμενικές και εγγενείς στο ναυτικό επάγγελμα συνθήκες οι οποίες κατέστησαν δυσχερή τη λυσιτελή αντιμετώπιση της νόσου. Δημιούργησαν έτσι συνθήκες παροχής εργασίας, οι οποίες προσέλαβαν μετά τον κλονισμό της υγείας του ναυτικού το χαρακτήρα των ασυνήθων και εξαιρετικών, δηλ. βίαιου συμβάντος. Αποζημίωση κν 551/15 λόγω πλήρους διαρκούς ανικανότητας.

Πρόεδρος: ΕΥ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΚΗΣ

Εισηγήτρια: Κ. ΓΕΡΟΣΤΑΘΗ

Δικηγόροι: Κ. Μίγγος, Ι. Παληός

Κατά την έννοια των άρθρων 1, 2 και 3 του ν. 551/1915, που κωδικοποιήθηκε με το β.δ. της 24/7-25/8/1920, διατηρήθηκε σε ισχύ με το άρθρο 38 του ΕισΝΑΚ και, κατά το άρθρο 66 του ΚΙΝΔ, εφαρμόζεται και στα ατυχήματα των ναυτικών, ως ατύχημα από βίαιο συμβάν θεωρείται και η ασθένεια του εργαζομένου η οποία επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας του ή εξ αφορμής αυτής και είχε ως συνέπεια την ανικανότητά του (ολική ή μερική), προς εργασία, εφόσον προκλήθηκε από γεγονός αιφνίδιο και απρόβλεπτο και είναι άσχετη με την ιδιοσυστασία του οργανισμού του παθόντος και με τη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του, λόγω της φύσεως και του είδους της εργασίας και των συνδεόμενων με αυτή δυσμενών όρων. Τέτοιο όμως ατύχημα δεν συνιστά η εκδήλωση ή η επιδείνωση προϋπάρχουσας πάθησης ή νοσηρής γενικά κατάστασης του εργαζομένου, όταν αυτή είναι συνέπεια της εκτέλεσης της εργασίας που ανέλαβε με τη σύμβαση και των συμφώνων με αυτή δυσμενών επαγγελματικών όρων, εφόσον η τελευταία παρέχεται με κανονικές συνθήκες που προσιδιάζουν στη φύση

αυτής, χωρίς δηλαδή τη μεσολάβηση άλλου εξωτερικού γεγονότος, ξένου προς τον οργανισμό του παθόντος (ΑΠ 337/2000 ΕΝΔ 29.103). Αντίθετα, υπάρχει εργατικό ατύχημα, όταν η εργασία παρέχεται κάτω από εντελώς εξαιρετικές, έκτακτες ασυνήθεις και πολύ δυσμενείς συνθήκες, (στις οποίες, ως πρόσφορες αιτίες, οφείλεται η εκδήλωση της πάθησης και κατ' επέκταση και η ανικανότητα του εργαζομένου προς εργασία) ή κατά παράβαση των ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών που αφορούν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων (ΑΠ 164/86 Δ/νη 27.815, ΑΠ 1280/85 ΕΝΔ 14.310, ΑΠ 1090/85 ΕΝΔ 14.313, ΑΠ 832/84 ΕΝΔ 13.394, ΑΠ 142/81 ΕΝΔ 9.476, ΕΕΔ 40.436, ΑΠ 444/78 ΕΕΔ 37.612). Ως ατύχημα δε, το οποίο επήλθε εξ αφορμής της εργασίας, κατά την έννοια των προαναφερθεισών διατάξεων, θεωρείται και εκείνο που δεν αποτελεί άμεση συνέπεια της εκτέλεσης της εργασίας, συνδέεται όμως με αυτή με σχέση αιτίου και αποτελέσματος. Τέτοια περίπτωση αποτελεί και η μετά την εκδήλωση της νόσου εξακολούθηση της παραμονής του ναυτικού στο πλοίο, έστω και υπό κανονικές συνθήκες χωρίς όμως να παρέχεται σ' αυτόν η προσήκουσα ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, είτε αυτό οφείλεται σε αμέλεια του πλοιάρχου ή τρίτου, ή και χωρίς αυτήν και μάλιστα από οποιαδήποτε αιτία, εάν η παράλειψη αυτή, ως πρόσφορη αιτία, επέφερε την επιδείνωση της υπάρχουσας ασθένειάς του, η οποία άλλως, δια της παροχής της δέουσας ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως, τόσο υπό τη μορφή της επακριβούς και ορθής διαγνώσεως, όσο και υπό της μορφής της άμεσης άλλως έγκαιρης, ενάρξεως της προσήκουσας θεραπευτικής αγωγής, θα ήταν δυνατό, ενόψει των σύγχρονων ιατρικών μεθόδων και μέσων, ν' αποφευχθεί (βλ. σχετ. ΑΠ 164/86 ό.π. ΑΠ 832/84 ό.π. ΑΠ 1222/82, 66/74, ΕΠ 419/84 Ναυτ.Χρον. 1-3-85, ΕΠ 565/80 Ναυτ. Χρον. 1-1 0-80 προσκομιζόμενες). Είναι όμως διαφορετική η περίπτωση, κατά την οποία η επιδείνωση της προϋπάρχουσας ασθένειας έχει ως γενεσιουργό αιτία την εξακολούθηση της εργασίας, ακόμη και υπό κανονικές συνθήκες, αφού η εξακολούθηση αυτή, ενόψει της εξασθενίσσεως των δυνάμεων του εργαζομένου και υπό την προϋπόθεση της γνώσεως αυτής εκ μέρους του εργοδότη ή του προστεθέντος από αυτόν πλοιάρχου, δεν επιτρεπόταν να αξιωθεί από αυτόν, σύμφωνα με τα άρθρα 288 και 662 του ΑΚ, οπότε οι αυτές συνθήκες εργασίας, που προηγούμενως ήσαν κανονικές προσλαμβάνουν, μετά τον εκδηλωθέντα κλονισμό της υγείας του εργαζομένου, το χαρακτήρα ασυνήθων και εξαιρετικών (ΑΠ 944/2001 ΕΝΔ 29.273, ΑΠ 1181/99 ΕΝΔ 27.366, ΑΠ 5281/97 ΕΝΔ 25.376, ΑΠ 1280/85 ό.π., ΑΠ 1090/85 ό.π., ΕΠ 640/2001 ΕΝΔ 29.276, ΕΠ 962/2000 ΕΝΔ 29.109, ΕΠ 371/1998 ΕΝΔ 26.396).

Εξάλλου, σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος είναι δυνατή η επιλογή της πλήρους αποζημιώσεως του κοινού (αστικού) δικαίου ή της περιορισμένης αποζημιώσεως του ως άνω νόμου 551/1915, χωρίς να επιτρέπεται η σωρευτική άσκηση και των δύο, αλλά και χωρίς να αποκλείεται σύμφωνα με το άρθρο 219 του Κ.Πολ.Δ. η επικουρική άσκηση της μιας από της δύο σε σχέση με την άλλη που ασκείται κυρίως (ΑΠ 600/96 Δ/νη 40.117, ΑΠ 1132/97 Δ/νη 40.621, ΑΠ 1495/83 ΝοΒ 32/1210, ΑΠ 317/82 ΕΕΔ 40.519, ΕΠ 560/99 ΕΝΔ 27.301-303, ΕΠ 272/89 ΕΝΔ 20.225, ΕΠ 39/1998 αδημ.). [...]

Κατά τη διάταξη του άρθρου 105 του ΚΙΝΔ «ο εκμεταλλεόμενος δι' εαυτόν πλοίον ανήκον εις άλλον (εφοπλιστής) οφείλει να δηλώσει τούτο εγγράφως από κοινού μετά του κυρίου του πλοίου εις την λιμενικήν αρχήν του τόπου της νηολογήσεως. Μη γενομένης τοιαύτης δηλώσεως ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτο δι' εαυτόν...». Από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι η μη υποβολή κοινής έγγραφης δήλωσης του κυρίου του πλοίου και αυτού που το εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του έχει ως συνέπεια τη δημιουργία τεκμηρίου για το ότι ο κύριος έχει και την εκμετάλλευση του πλοίου, άρα έχει την ιδιότητα του πλοιοκτήτη. Το τεκμήριο όμως αυτό ως μαχητό δεν αποκλείει την από τον ενδιαφερόμενο τρίτο απόδειξη του αντιθέτου, δηλαδή ότι άλλος και όχι ο φερόμενος ως πλοιοκτήτης (σύμφωνα με τις εγγραφές του οικείου νηολογίου) εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό το πλοίο ξένης ιδιοκτησίας και συνεπώς υπάρχει εφοπλιστής με τα συναφή δικαιώματα και υποχρεώσεις. Η εκμετάλλευση αυτή μπορεί να στηρίζεται σε έννομη σχέση εμπράγματα ή ενοχική (π.χ. μίσθωση, χρησιδάνειο, επικαρπία κλπ.) είτε σε απλή πραγματική κατάσταση. Βασική πάντως προϋπόθεση του εφοπλισμού είναι ότι ο εφοπλιστής έχει τη βούληση να ασκεί για λογαριασμό του τη ναυτική επιχείρηση που συγκροτεί το πλοίο και εκτός από την απόλαυση των κερδών επωμίζεται και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του (βλ. σχετ. ΑΠ 271/1998 ΕΝΔ 26.279, ΑΠ 591/1988 ΕΝΔ 17.37, ΕΠ

1177/1997 ΕΝΔ 26.85, ΕΠ 1394/1997 ΕΝΔ 26.89, ΕΑ 8734/1986 ΕΝΔ 15.171, ΕΠ 1081/2000 αδημ.). Είναι ζήτημα πραγματικό σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ποιος έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, δηλαδή ο κύριος αυτού νομικό ή φυσικό πρόσωπο σε βάρος του οποίου λειτουργεί το παραπάνω μαχητό τεκμήριο, ή άλλος, που για λόγους καθαρά επιχειρηματικούς, μπορεί να εμφανίζεται είτε ως διαχειριστής ή πράκτορας του πλοίου, είτε ως μέτοχος ή διοικητής της φερόμενης ως πλοιοκτήτριας ή απλής διαχειρίστριας του πλοίου. Έτσι όταν κάποιο από τα παραπάνω πρόσωπα ασκεί την εκμετάλλευση του πλοίου τυπικά στο όνομα μιας εταιρείας, ουσιαστικά όμως για δικό του λογαριασμό προβαίνοντας σε ναυλώσεις, στη ναυτολόγηση του πληρώματος, στην εξόφληση των υποχρεώσεων του πλοίου, στην παροχή προσωπικών εγγυήσεων και γενικότερα σε όλες τις συναφείς με τη για δικό του λογαριασμό εκμετάλλευση του πλοίου, διαχειριστικές πράξεις, είναι εφοπλιστής (βλ. ΑΠ 271/1998 ό.π., ΑΠ 1046/1990 ΕΝΔ 19.15, ΑΠ 591/1988 ό.π., ΕΠ 1394/1997 ό.π.). Εξάλλου, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 84, 85, 105 και 106 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι για τις απαιτήσεις του ναυτικού από τη ναυτολόγησή του ευθύνεται απεριορίστως ο εφοπλιστής, ενώ παράλληλη ευθύνη υπέχει και ο κύριος του πλοίου (νόθος παθητική εις ολόκληρον ενοχή), η οποία όμως είναι πραγματοπαγής και περιορισμένη, δηλαδή ο τελευταίος ευθύνεται μόνο δια του συγκεκριμένου πλοίου και μέχρι της αξίας αυτού, μπορεί δε να στραφεί και κατά του τελευταίου ο ναυτικός για να αποκτήσει τίτλο εκτελεστό επί του πλοίου (βλ. ΕΠ 1270/1997 ΕΝΔ 25.438, ΕΠ 72/1993 ΕΝΔ 23.43, ΕΠ 293/1990 ΕΝΔ 18.199).

Στην εξεταζόμενη υπόθεση [...] αποδείχθηκαν τα εξής πραγματικά περιστατικά: Με την έγγραφη σύμβαση ναυτικής εργασίας ορισμένου χρόνου (6μηνης διάρκειας), που καταρτίστηκε στον Πειραιά, στις 13 Μαΐου 1996 μεταξύ του ενάγοντος και εκπροσώπου της β' εναγομένης, ο πρώτος προσλήφθηκε και στις 14-5-1996 ναυτολογήθηκε ως αντλιορός στο λιμένα FOS της Γαλλίας στο με ελληνική σημαία και αριθμό νηολογίου Πειραιώς 8893 δεξαμενόπλοιο «Ν.Κ.», κυριότητας της α' εναγομένης ναυτιλιακής εταιρείας, αντί μηνιαίου «κλειστού» μισθού ύψους 730.000 δρχ., στον οποίο περιλαμβάνονταν η υπερωριακή αμοιβή και δώρο πλοιοκτητών και κατά τα λοιπά σύμφωνα με τους όρους εργασίας της οικείας και ισχύουσας ΣΣΝΕ Πληρωμάτων Ποντοπόρων Φ/Γ Πλοίων 4.500 τόνων DW και άνω που έχει κυρωθεί με την 2324.2/1/96 απόφαση του ΥΕΝ (ΦΕΚ Β' 525/3-7-96). Με την ως άνω ειδικότητα, ο ενάγων υπηρέτησε στο αγωγικό πλοίο μέχρι της 11-11-1996, οπότε και αποναυτολογήθηκε στο Λιμένα FOS της Γαλλίας, λόγω ασθένειας και συγκεκριμένα λόγω πυώδους ωτίτιδας αριστερά και παράλυσης προσωπικού νεύρου αριστερά που ενεφάνισε στο πλοίο. Καθ' όλο το διάστημα της ναυτολογήσεώς του, τον εφοπλισμό του αγωγικού πλοίου ασκούσε η β' εναγομένη, η οποία ναι μεν δεν αποδείχθηκε ότι είχε προβεί στην προαναφερθείσα δήλωση του άρθρου 105 του ΚΙΝΔ, πλην όμως αυτή προέβαινε σε όλες τις συναφείς με τη εκμετάλλευση του πλοίου διαχειριστικές πράξεις και είχε τη βούληση να ασκεί και ασκούσε για δικό της αποκλειστικό λογαριασμό τη ναυτική επιχείρηση που συγκροτούσε (το αγωγικό) πλοίο και εκτός από την απόλαυση των κερδών επωμιζόταν και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευσή του. Ειδικότερα, είχε τη ναυτική διαχείριση του πλοίου και διόριζε τον πλοίαρχο, μεριμνώντας συγχρόνως για τη ναυτολόγηση των υπόλοιπων μελών του πληρώματος την τροφοδοσία του πλοίου κ.λ.π., και προέβαινε στην ανάληψη των υποχρεώσεων έναντι τρίτων και κατά πρώτο λόγο των μελών του πληρώματος ως προς τις απαιτήσεις που απέρρεαν από τη ναυτολόγησή τους. [...]

Από τις διατάξεις του άρθρου 16 του πιο πάνω νόμου (551/1915) προκύπτει ότι, αυτός που κατέστη ανίκανος από εργατικό ατύχημα, έχει δικαίωμα να εγείρει την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσει σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 του ΑΚ πλήρη αποζημίωση, μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων ου ή όταν έλαβε χώρα σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφαλείας των εργαζομένων. Δεν αρκεί δηλαδή ότι το ατύχημα επήλθε από τη μη τήρηση των 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 οι όροι ασφαλείας, ώστε η μη τήρηση αυτών να μπορεί να συνδεθεί ουσιαστικά με το επισυμβάν

ατύχημα (Ολ ΑΠ 26/95 Δ/νη 37.38, ΑΠ 1185/93 Δ/νη 26.360 επ). Τέτοια διάταξη (που προβλέπει δηλ. πράγματι ειδικούς όρους ασφαλείας) περιέχει και το άρθρο 10 του εγκριθέντος με το Β.δ. 806/1970 Κανονισμού «Περί εργασίας επί των Ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω», το οποίο ορίζει ότι «ο πλοίαρχος όταν λάβει γνώση για την ασθένεια κάποιου από το πλοίο, μεριμνά για να του παρασχεθούν αμέσως οι πρώτες βοήθειες, παρέχει την κατά τον πρόχειρο ιατρικό οδηγό ενδεικνυόμενη βοήθεια και ζητεί εν ανάγκη μέσω ασυρμάτου την ιατρική συνδρομή... εν περιπτώσει βαρείας ασθενείας οφείλει συν τη παροχή των πρώτων βοηθειών να επιζητήσει την προσέγγιση μεθ' ετέρου πλοίου διαθέτοντος ιατρό ή την αποστολή καταλλήλων μέσων μεταφοράς του πάσχοντος ή να καταπλεύσει εις τον πλησιέστερο λιμένα και να συνεννοηθεί για την εισαγωγή του εις νοσοκομείο ή κλινική...». Περαιτέρω, ο παθών από εργατικό ατύχημα, διατηρεί σε κάθε περίπτωση, δηλ. και όταν ακόμη ο εργοδότης απαλλάσσεται από την υποχρέωση για αποζημίωση, την αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης κατά του εργοδότη, εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα αυτού ή του προστηθέντος από αυτόν προσώπου (Ολ ΑΠ 1117/86 ΝοΒ 35.891, ΑΠ 1486/95 ΕΝΔ 24.222), ενώ η αντικειμενική ευθύνη του εργοδότη κατά το νόμο 551/1915 δεν επεκτείνεται και στη χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, καθόσον γι' αυτή απαιτείται υπαιτιότητα (ΑΠ 274/2000 ΕΝΔ 29.105 επ.). Στην προκειμένη περίπτωση από τα ίδια πιο πάνω αποδεικτικά μέσα αποδείχθηκε ότι ο ενάγων, ο οποίος έχει γεννηθεί στις 11-2-1944, πριν τη ναυτολόγησή του εξετάσθηκε από γιατρό της β' εναγομένης και βρέθηκε ικανός για την ανάληψη των καθηκόντων του, στη συνέχεια υπέγραψε την προαναφερθείσα σύμβαση εργασίας του και ναυτολογήθηκε. Κατά ο επίδικο χρόνο, το αγωγικό πλοίο εκτελούσε μεσογειακά ταξίδια μεταφέροντας αργό πετρέλαιο μεταξύ λιμένων Β. Αφρικής και Ευρώπης. Η σύνθεση του πληρώματος ήταν πλήρης και απαρτιζόταν κυρίως από Έλληνες ναυτικούς και ταξίδια που εκτελούσε το πλοίο, όπως συνήθως συμβαίνει με τα δεξαμενόπλοια είχαν σύντομη σχετικά διάρκεια, ενόψει και της περιορισμένης γεωγραφικής περιοχής στην οποία εκινείτο το πλοίο. Η παραμονή του πλοίου στους σταθμούς φορτοεκφόρτωσης δεν υπερέβαινε τις 28 με 30 ώρες και αφότου αυτό έδενε στους παραπάνω σταθμούς ο υποπλοίαρχος είχε τη γενική ευθύνη της ομαλής διεξαγωγής των φορτοεκφορτώσεων και επέπτευε τους χειρισμούς τους φορτίου. Στην κουβέρτα εργάζονταν για τις ανάγκες της φορτοεκφόρτωσης δύο ναύτες ανά βάρδια και ο αντλιορός ενώ την παρακολούθηση της φόρτωσης είχαν εναλλάξ οι δύο ανθυποπλοίαρχοι. Έτσι, μέχρι τις 25-10-1996 όλα εξελίσσονταν ομαλά και ουδέν πρόβλημα υγείας είχε παρουσιαστεί στον ενάγοντα ή κάποιο άλλο μέλος του πληρώματος. Την ημερομηνία εκείνη το πλοίο βρισκόταν αγκυροβολημένο στο ναυτικό σταθμό BANIAS, στο TARTUS της Συρίας, όπου προέβαινε σε φόρτωση αργού πετρελαίου. Ο ενάγων, κατά την ημέρα εκείνη, εργάστηκε συνεχώς, όπως άλλωστε και οι άλλοι ναυτικοί επί πολλές ώρες στο κατάστρωμα, επιβλέποντας τη φόρτωση με πετρέλαιο των 16 δεξαμενών – κυτών του πλοίου, ώστε αυτές να μην υπερχειλίσουν και προκληθεί ρύπανση στη θάλασσα (POLLUTION). Οι καιρικές συνθήκες δεν ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκές εφόσον στο ημερολόγιο του πλοίου αναγράφεται ότι υπήρχε σφοδρός άνεμος εντάσεως 7-8 μποφόρ και η θάλασσα ήταν τρικυμιώδης. Την επομένη, 26-10-1996 και ενώ το πλοίο ταξίδευε προς το επόμενο λιμάνι προορισμού του, ο ενάγων όταν προσπάθησε να σηκωθεί από την κλίνη του, ένιωσε δυνατούς πόνους στα πλευρά του και έντονο μούδιασμα στο πρόσωπο του και δυνατό ίλιγγο, του παρουσιάστηκε δε και υψηλός πυρετός. Οι πλοίαρχος και υποπλοίαρχος, που κλήθηκαν στην καμπίνα του διέγνωσαν ψύξη, την οποία απέδωσαν στην ως άνω κατά την εργασία του έκθεσή του στις καιρικές συνθήκες της προηγούμενης ημέρας, του παρασχέθηκαν οι πρώτες βοήθειες και ο πλοίαρχος τον έθεσε εκτός υπηρεσίας μέχρι να συνέλθει. Όμως, οι πόνοι και ο πυρετός συνεχίζονταν παρότι ο ενάγων εξακολουθούσε να παραμένει κλινής και το πρωί της 29-10-1996 και ενώ το πλοίο βρισκόταν εν πλω, αυτός παρουσίασε πρήξιμο στην αριστερή πλευρά του προσώπου κάτω από το αριστερό αυτί. Προ της καταστάσεως αυτής της υγείας του, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος, αφού συμβουλευτήκαν τον ιατρικό οδηγό του πλοίου, του χορήγησαν φαρμακευτική αγωγή, συνισταμένη σε αντιφλεγμονώδη χάπια BRAZAN 100 mg και αντιβιοτικά ANGMENIN 625 mg ευρέος φάσματος 3 φορές την ημέρα και τον έθεσαν εκτός υπηρεσίας (βλ. εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου). Η φαρμακοληψία και αργία του

ενάγοντος συνεχίστηκε και την επομένη ημέρα (30-10-1996), πλην όμως η υγεία του παρουσίαζε μικρή μόνο βελτίωση, γι' αυτό προγραμματίστηκε η εξέταση του και από γιατρό με την αναμενόμενη άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού CASTELLON της Ισπανίας (βλ. εγγραφή της 31-10-1996). Πράγματι με την άφιξη του πλοίου στο άνω λιμάνι στις 18.30 της 31 Οκτωβρίου 1996, επιβιβάστηκαν οι τοπικές αρχές και γιατρός, ο οποίος, αφού εξέτασε τον ενάγοντα, διαπίστωσε ότι το πρήξιμο στο αριστερό αυτί προήλθε από ψύξη και συνέστησε φαρμακευτική αγωγή, μια ένεση ημερησίως για την ψύξη και μια ταμπλέτα για την υπέρταση. Ο γιατρός δε αυτός δεν συνέστησε την παλιννόστηση του ενάγοντος αλλά ούτε και ο τελευταίος ζήτησε την απόλυσή του (βλ. κατάθεση μάρτυρος Μ.Σ. και ένορκες βεβαιώσεις). Την 1^η, 2^η και 3^η Νοεμβρίου 1996 ο ενάγων παρουσίασε βελτίωση της καταστάσεώς του και εξακολούθησε να παραμένει εκτός εργασίας, ακολουθώντας τις οδηγίες του παραπάνω ιατρού (βλ. σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου, κατάθεση του ως άνω μάρτυρος και ένορκες βεβαιώσεις). Ο επόμενος προορισμός του πλοίου ήταν το λιμάνι RASLANUF της Λιβύης, για το οποίο αναχώρησε το πλοίο ολίγον μετά τα μεσάνυχτα της 3^{ης} Νοεμβρίου 1996, χωρίς κάποια αλλαγή στην κατάσταση της υγείας του ενάγοντος. Στις 4 Νοεμβρίου ο ασθενής ναυτικός αισθάνθηκε πόνο στο αριστερό αυτί, χωρίς κάποια άλλη διατάραξη της υγείας του, γι' αυτό και την επομένη ημέρα (5 Νοεμβρίου) που το πλοίο προσέγγισε σε λιμάνι της Μάλτας για να πάρει πετρέλαιο, ο πλοίαρχος δεν τον απέλυσε αλλά ούτε και ο ναυτικός ζήτησε την απόλυσή του, αλλά συνέχισε ο ασθενής, ο οποίος βρισκόταν εν πλω, ο ενάγων, ο οποίος συνέχισε να πονά στο αυτί, ζήτησε τη παραίτησή του. [...] Έτσι ο ενάγων παρέμεινε στο πλοίο κλινήρης για να απολυθεί στο επόμενο ευρωπαϊκό λιμάνι προσέγγισης του πλοίου στο FOS της Γαλλίας. Την επομένη ημέρα (7 Νοεμβρίου) ο ενάγων αισθάνθηκε δυνατό πονοκέφαλο και ο πλοίαρχος του χορήγησε ανάλογα παυσίπονα και βιταμίνες για ενδυνάμωση του οργανισμού του, πλην όμως αυτός άνευ αιτίας, αρνήθηκε να δεχθεί τα φάρμακα αυτά και συνέχισε μόνο την αγωγή που του είχε χορηγήσει ο πιο πάνω ιατρός. Στις 8, 9 και 10 Νοεμβρίου, η κατάσταση της υγείας του παρέμενε η ίδια, και η θεραπευτική αγωγή του συνεχίστηκε μόνο με τις ενέσεις που είχε συστήσει ο γιατρός επειδή ο ίδιος αδυνατούσε να πάρει άλλα φάρμακα γιατί αισθανόταν βάρος στο στομάχι (βλ. κατάθεση μάρτυρος και ένορκη βεβαίωση ανθυποπλοίαρχου και σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου). Τα μεσάνυχτα της 10^{ης} Νοεμβρίου 1996, το πλοίο έφθασε στο FOS της Γαλλίας και αμέσως επιβιβάστηκε σ' αυτό γιατρός, ο οποίος διέγνωσε φλεγμονή στο αριστερό αυτί και λόγω της εξασθένησης του οργανισμού του διακομίστηκε με νοσοκομειακό όχημα σε τοπικό νοσοκομείο για παροχή ιατρικής βοήθειας, πριν από τον επαναπατρισμό του (βλ. και σχετικές εγγραφές στο ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου). Έτσι εισήχθη ο ενάγων στο νοσοκομείο «H.M.», όπου παρέμεινε νοσηλευόμενος έως και 20-11-1996 και διαπιστώθηκε ότι πάσχει από «πυώδη ωτίτιδα αριστερά και σοβαρά (90%) παράλυση (πάρεση) προσωπικού νεύρου αριστερά», όπως έδειξε το ηλεκτρομυογράφημα. Του παρασχέθηκαν αντιβιοτικά για την πυώδη ωτίτιδα και κορτιζόνη για την παράλυση του προσωπικού νεύρου. Υποβλήθηκε ακόμη σε αξονικές τομογραφίες εγκεφάλου, λιθοειδών, οι οποίες ήσαν αρνητικές (βλ. και τα επικαλούμενα και προσκομιζόμενα σε επίσημη μετάφραση από τους διαδίκους από 15-11-96 και 20-11-96 πιστοποιητικά του ως άνω νοσοκομείου). Ο ενάγων, ευθύς μόλις επέστρεψε στην Ελλάδα συνέχισε τη θεραπεία του επί πολλούς μήνες σε διάφορα νοσοκομεία (βλ. και το με αριθμ. πρωτ. ... πόρισμα του Ανακριτικού Τμήματος του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά) και εξετάστηκε από διάφορους ιατρούς, οι οποίοι διέγνωσαν, πάρεση αριστερού προσωπικού νεύρου με λαβυρινθική αταξία και υπακουσία αριστερά συνεπεία έρπητος του γονατώδους γαγγλίου, έρπη προσώπου με προσβολή και της VIIης εγκεφαλικής συζυγίας (προσωπικού), βαριά υπολειμματική βλάβη (παράλυση) προσωπικού νεύρου περιφερικού τύπου αριστερά, αγχώδη καταθλιπτική συνδρομή αντιδραστικού τύπου μετά από έρπητα του προσώπου με προσβολή προσωπικού νεύρου, παλιά κερατίτιδα εξ εκθέσεως και πάρεση προσωπικού. Ο διορισθείς πραγματογνώμων, διέγνωσε από την κλινική εξέταση του ενάγοντος ότι σήμερα αυτός παρουσιάζει «βαριά πάρεση προσωπικού νεύρου, περιφερικού τύπου αριστερά, σημαντική υπακουσία αριστερά (ελάττωση της ακουστικής οξύτητας), αστάθεια βαδίσσεως, ως τέλος και αλλαγή προσωπικότητας με εκδήλωση αγχώδους καταθλιπτικής συνδρομής». Αναφέρει δε στην έκθεσή του ότι λόγω των άνω σημαντικών αναπηριών, είναι ανίκανος διαρκώς και ολικά για

το επάγγελμα του ναυτικού και για οποιοδήποτε άλλο οικονομικά και κοινωνικά ισοδύναμο. Έτσι κρίθηκε και από το NAT το οποίο στις 12-11-98 του χορήγησε σύνταξη ανικανότητας με ποσοστό αναπηρίας 67% από την Ανωτάτη Ναυτικού Υγειονομική Επιτροπή και από την Εθνική Ασφαλιστική.

Ο ως άνω πραγματογνώμων, σε σχέση με τις ερωτήσεις που του υποβλήθηκαν πρωτοδίκως, αναφέρει στην παραπάνω έκθεσή του ότι ο προαναφερθείς έρπης του γονατώδους γαγγλίου με προσβολή της 7^{ης} εγκεφαλικής συζυγίας, εκδηλώθηκε στο έδαφος οξείας ωτίτιδας (οργανική νόσος) που λόγω της μη έγκαιρης και αποτελεσματικής αγωγής επιδεινώθηκε σε πυώδη ωτίτιδα. Η κλινική σημειολογία ήταν η κώφωση της ακουστικής οξύτητας, με πάρεση του αριστερού προσωπικού νεύρου περιφερειακού τύπου με άλγος και λαβυρινθική αταξία, και εκδηλώθηκε κατά το χρονικό διάστημα από 29-10-96 έως 10-11-96. Παρατηρεί δε ότι ο ασθενής προσβλήθηκε από οξεία ωτίτιδα, που προκλήθηκε από την έκθεσή του στις βαριές κλιματολογικές συνθήκες –ψύχος, βροχή, άνεμος- και εκδηλώθηκε λόγω μη έγκαιρης και σωστής αντιμετώπισής της, ενόψει του ότι ο γιατρός που τον εξέτασε δεν έκανε σωστή διάγνωση ενώ προηγουμένως είχε αντιμετωπιστεί εμπειρικά, χωρίς να γίνει προσφυγή σε ιατρό ή στον πρόχειρο ιατρικό οδηγό του πλοίου, με αποτέλεσμα να προκληθεί πυώδης ωτίτιδα με συνοδή καταβολή δυνάμεων και εξασθένηση του ασθενούς στο έδαφος της οποίας –οργανική νόσος- αναπτύχθηκε ο έρπης. Καταλήγει δε στο συμπέρασμα ότι η κώφωση και η περιφερική παράλυση του ασθενούς οφείλονται στον έρπητα που εγκαταστάθηκε σε έδαφος πυώδους ωτίτιδας –λόγω μη έγκαιρης και σωστής αντιμετώπισης της ωτίτιδας επί του πλοίου- που προκλήθηκε λόγω των συνθηκών εργασίας του ασθενούς στο πλοίο. Όμως, όπως αποδείχθηκε, με βάση τα συμπτώματα που είχε εκδηλώσει ο ασθενής ναυτικός στον πλοίαρχο μέχρι τις 29-10-96, δηλαδή δυνατό πόνο και έντονο μούδιασμα στο πρόσωπο, δυνατούς πόνους στα πλευρά και πρήξιμο στην αριστερή πλευρά του προσώπου, ο τελευταίος, παρά την άμεση προσφυγή του στον ιατρικό οδηγό του πλοίου, δεν ήταν δυνατόν να διαγνώσει άλλη, πλην της ψύξεως ασθένεια, ενόψει και της εκθέσεως του ενάγοντος στις πιο πάνω δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες, διάγνωση η οποία, άλλωστε, επιβεβαιώθηκε, μετά δύο ημέρες (31-10-96), και από τον εξετάσαντα τον ενάγοντα στην Ισπανία γιατρό. Αλλά και μετέπειτα ο πλοίαρχος, ακόμη και στις 4-10-96 που ο ναυτικός αισθάνθηκε πόνο στο αριστερό αυτί, δεν μπόρεσε να διαγνώσει οποιασδήποτε μορφής ωτίτιδα, γιατί ήδη είχε βελτιωθεί η υγεία του τελευταίου λόγω της συνεχώς παρεχομένης σ' αυτόν φαρμακευτικής αγωγής, αλλά και διότι ο γιατρός που είχε εξετάσει τον ενάγοντα δεν είχε αναφερθεί, έστω και υποθετικά, στην πάθηση αυτή. Ούτε βέβαια θα μπορούσε ο πλοίαρχος να έχει πλείονες ιατρικές γνώσεις από τον εξετάσαντα τον ενάγοντα στην Ισπανία γιατρό, ώστε να προέβλεπε την αναστροφή της βελτιωτικής πορείας της καταστάσεως της υγείας του και μάλιστα λίγες μέρες πριν την προσέγγιση του πλοίου στο πιο πάνω λιμάνι FOS της Γαλλίας στις 10-11-1996. Πολύ δε μάλλον να διαπιστώσει την εγκατάσταση έρπητος, αφού τα άλγη του ενάγοντος δεν συνοδεύονταν με δερματικό εξάνθημα. Αντίθετα, κατά τον τεχνικό σύμβουλο Δ.Α., η πυώδης ωτίτιδα, δηλαδή φλεγμονή του έξω και μέσου ωτός οφείλεται σε μικρόβιο και κατ' αυτόν οι συνθήκες εργασίας δεν έπαιξαν ρόλο στην εμφάνιση της ωτίτιδας. Παρατηρεί δε ότι από 29-10-96 έως 10-11-96 που ο ασθενής βρισκόταν στο πλοίο, του χορηγήθηκαν αντιβιοτικά τα οποία βελτίωσαν την κατάστασή του και καταλήγει ότι ο ναυτικός υπέστη πυώδη ωτίτιδα μικροβιακής αιτιολογίας, ότι η μείωση της ακουστικής οξύτητας οφείλεται στην ωτίτιδα και ότι η βαριά μορφή παραλύσεως του προσωπικού νεύρου πιθανόν να οφείλεται σε ιό. Όμως, η επιστημονική αυτή κρίση δεν ελέγχεται πειστική διότι ναι μεν η φλεγμονή οφείλεται σε μικρόβιο (το οποίο ο τεχνικός σύμβουλος δεν κατονομάζει) πλην, από τις λοιπές αποδείξεις προέκυψε ότι η ψύξη του αυτιού οπωσδήποτε μπορεί να προκαλέσει τις κατάλληλες συνθήκες (υπερβολική έκκριση κυψελίδας και υγρών –αύξηση της θερμοκρασίας κλπ.) για την εμφάνιση και ανάπτυξη μικροβίων που μολύνουν (φλεγμαίνουν), με το πύον που σχηματίζεται στην εσωτερική και εξωτερική περιοχή του αυτιού. Συναφώς, ο ισχυρισμός των εναγομένων ότι η ασθένεια του ενάγοντος οφείλεται σε προϋπάρχουσα χρόνια ωτίτιδα δεν αποδείχθηκε βάσιμος, διότι κανείς γιατρός ή ιατρικό πιστοποιητικό δεν αναφέρει ότι ο ασθενής έπασχε από χρόνια ωτίτιδα για να τεκμηριωθεί η τυχόν αυτής σχέσης με την πυώδη ωτίτιδα που εμφάνισε εν συνεχεία ο ασθενής, πού δε περισσότερο που πριν ναυτολογηθεί ο ενάγων υποχρεωτικά εξετάστηκε από γιατρό στα μάτια

και τα αυτιά προς διαπίστωση της επιβαλλόμενης για το ναυτικό επάγγελμα καλής οράσεως και ακοής. Τέλος, όπως επισημαίνει ο πραγματογνώμων η φράση στο από 20-11-96 πιστοποιητικό του πιο πάνω Νοσοκομείου της Γαλλίας ότι ο ενάγων «... είχε και έχει πάντα πόνους που μαρτυρούν την ιογενή προέλευση της προσωπικής του παράλυσης...», αναφέρεται ότι ο ασθενής προσήλθε με άλγη στο νοσοκομείο και τη δεδομένη χρονική στιγμή που γραφόταν το άνω πιστοποιητικό εξακολουθούσε να έχει άλγη, τα οποία μαρτυρούν την ιογενή προέλευση ης παραλύσεως. Ενώ η τοποθέτηση που αναφέρεται στην έκθεση του Γάλλου ακτινολόγου για πιθανή χρόνια ωτίτιδα, δεν είναι κλινική εκτίμηση, ούτε προκύπτει από κάποιο ιατρικό πιστοποιητικό. Αλλά και ο τεχνικός σύμβουλος είναι πολύ προσεκτικός εν προκειμένω, αφού αναγράφει στην έκθεσή του επί λέξει «... επιπλέον εάν πράγματι ο ασθενής έπασχε από χρόνια ωτίτιδα αυτό θα ήταν ένα προκλητικό αίτιο». Συνεπώς, μετά από όλα αυτά, γίνεται φανερό ότι η οξεία ωτίτιδα προκλήθηκε στον ενάγοντα από την ψύξη που υπέστη αυτός εξαιτίας της εκθέσεώς του επί πολλές ώρες σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια της εργασίας του, οι οποίες όμως συνθήκες εργασίας (πραγματοποίηση αυξημένων ωρών υπερωριακής απασχόλησης και δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες –βροχή, ψύχος, δυνατός αέρας κλπ.), ήταν γνωστές σ' αυτόν κατά την πρόσληψή του, γι' αυτό άλλωστε και συμφώνησε πάγια υπερωριακή αμοιβή, αλλά και σύμφυτες στην ναυτική εργασία, όπως ο ίδιος άλλωστε παραδέχτηκε κατά την ένορκη εξέτασή του στις 29-5-1998 ενώπιον της Διμενικής Αρχής, όπου κατέθεσε ειδικότερα ότι «οι συνθήκες διαβίωσης μέσα στο πλοίο ήταν καλές και η εργασία που εκτελούσα ήταν μέσα στα καθήκοντά μου». Στη συνέχεια όμως επιδεινώθηκε η κατάσταση της υγείας του και ενεπλάκη από τη μη έγκαιρη και ενδεδειγμένη αντιμετώπισή της στο πλοίο, η οποία, κατά τα ανωτέρω αποδειχθέντα, δεν οφείλεται σε κάποιο πταίσμα (δόλο ή αμέλεια) του πλοιάρχου ή των αξιωματικών του πληρώματος, ούτε σε παραβίαση των διατάξεων των όρων ασφαλείας των εργαζομένων επί πλοίων τηρητέων κατά τις ειδικές περί αυτών διατάξεις του άρθρου 10 του Β.Δ. 806/1970 αλλά και του άρθρου 45 του Δ/τος της 15/18-12-1836 περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας, οφείλεται όμως στις πιο πάνω αντικειμενικές εγγενείς στο ναυτικό επάγγελμα συνθήκες και συγκεκριμένα στην πλημμελή εξέταση του ναυτικού από το γιατρό στην Ισπανία και την ως εκ τούτου μη σωστή αντιμετώπιση της καταστάσεως της υγείας του, από την έλλειψη επαρκών ιατρικών γνώσεων του πλοιάρχου και από τις σχεδόν αδύνατες συνθήκες κατέστησαν δυσχερή τη λυσιτελή αντιμετώπιση της νόσου, η οποία άλλως με την παροχή της προσήκουσας ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, θα ήταν δυνατόν ενόψει των σύγχρονων ιατρικών μεθόδων και μέσων να αποφευχθεί και δημιουργήσαν έτσι συνθήκες παροχής εργασίας, οι οποίες, καίτοι πρότερον ήσαν κανονικές, προσέλαβαν, μετά τον εκδηλωθέντα κλονισμό της υγείας του εργαζομένου, το χαρακτήρα των ασυνήθων και εξαιρετικών, δηλαδή του βίαιου συμβάντος, σύμφωνα με τις προπαρατεθείσες νομικές σκέψεις. [...]

Με τα δεδομένα αυτά, και λαμβανομένου υπόψη ότι στο τέλος του με αριθμ. πρωτ. ... εγγράφου, που επικαλούνται και προσκομίζουν και τα δύο διάδικα μέρη, το τμήμα Ανάκρισης του Υ.Ε.Ν. αναφέρει ότι «... Για την ασθένεια του παραπάνω ναυτικού δεν προέκυψαν ευθύνες για κανένα από τα μέλη του πληρώματος...», η δε σχηματισθείσα ποινική δικογραφία τέθηκε στο αρχείο γιατί ακριβώς δεν προέκυψε ευθύνη κανενός από τα μέλη του πληρώματος και φυσικά ούτε και του πλοιάρχου του πλοίου, το Δικαστήριο κρίνει ότι ο ενάγων δεν δικαιούται χρηματικής ικανοποιήσεως λόγω ηθικής βλάβης κατά την κύρια ή την επικουρική βάση της αγωγής. Κατά συνέπεια, το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, που έκρινε σύμφωνα με τα ανωτέρω και απέρριψε το σχετικό κεφάλαιο της αγωγής, με την ειδικότερη αιτιολογία ότι ο πλοίαρχος προέβη σε όλες τις ενδεδειγμένες, άμεσες ενέργειες, που ήταν εφικτές, για να προληφθεί περαιτέρω επιδείνωση της καταστάσεως της υγείας του ενάγοντος, ορθά εκτίμησε τις αποδείξεις και εφάρμοσε το νόμο και δεν έσφαλε και όσα αντίθετα υποστηρίζει ο ενάγων με το 10 λόγο της εφέσεώς του κρίνονται αβάσιμα και απορριπτέα. [...] Έτσι, με βάση τη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 του Ν. 551/15 δικαιούται ο ενάγων ως αποζημίωση λόγω πλήρους διαρκούς ανικανότητάς του προς εργασία το ποσό των 15.082.626 δρχ. [...]

Κατά το άρθρο 479 του ΑΚ, σε περίπτωση μεταβίβασης περιουσίας, αυτός που την αποκτά ευθύνεται έναντι του δανειστή μέχρι την αξία των μεταβιβαζομένων στοιχείων για τα χρέη

που ανήκουν στην περιουσία. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και επί μεταβιβάσεως πλοίου ως ομάδα περιουσίας-μοναδικό περιουσιακό στοιχείο. Εξάλλου από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι επί μεταβιβάσεως δια συμβάσεως περιουσίας ή επιχειρήσεως δημιουργείται από το νόμο, ακόμη και χωρίς τη θέληση των μερών, ευθύνη του αποκτώντος για τα χρέη της περιουσίας ή επιχειρήσεως μέχρι της αξίας που είχαν τα μεταβιβαζόμενα στοιχεία κατά το χρόνο της μεταβιβάσεως. Παραλλήλως, κατά τα άρθρα 3 παρ. 1, 4 παρ. 1 και 5 της Συμβάσεως της Ρώμης, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο που επέλεξαν τα συμβαλλόμενα μέρη στην περίπτωση που το δίκαιο αυτό δεν έχει επιλεγεί η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο της χώρας, με την οποία συνδέεται στενότερα. Η ρύθμιση αυτή είναι ταυτόσημη με εκείνη του άρθρου 25 του ΑΚ, σύμφωνα με το οποίο αν τα μέρη δεν υποβλήθηκαν σε ορισμένο δίκαιο, εφαρμόζεται εκείνο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών. Με τις διατάξεις όμως αυτές ρυθμίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο επί διεθνών συναλλαγών όταν πρόκειται για ενοχή από σύμβαση και όχι για εξωσυμβατική ενοχή, όπως είναι η απαίτηση του δανειστή κατ' εκείνου που αποκτά περιουσία ή επιχείρηση που βαρύνεται με χρέη (ΑΚ 479), και αυτό διότι από το συνδυασμό των περιεχόντων διατάξεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου ορισμών του ΑΚ, προκύπτει ότι επί εξωσυμβατικών ενοχών, εφαρμόζεται το δίκαιο που αρμόζει από το σύνολο των ειδικών συνθηκών και εξευρίσκεται με τη στάθμιση των στοιχείων που θεμελιώνουν την ενοχική σχέση και την εκτίμηση των περιστάσεων και συνθηκών (ΕΠ 42/1999, 554/98 αδημ., ΕΠ 990/93 ΕΝΔ 22.165, 825/90 ΕΝΔ 19.120, 22/90 ΕΝΔ 18.149, 1105/95, 1193/95, 521/98 αδημ., ΕΑ [πλειοψ] 1780/77, ΕΕμπΔ ΚΗ' 455, Κρητικός σε Γεωργιάδη-Σταθόπουλο, άρθρο 479 αριθμ. 44). [...] Η απαίτηση όμως του ενάγοντος κατά της γ' εναγομένης είναι απαίτηση η οποία πηγάζει όχι από τη σύμβαση, αλλά εκ του νόμου, πρόκειται δηλαδή για εξωσυμβατική ενοχή, επί της οποίας θα εφαρμοστεί, όπως προαναφέρθηκε το εξ όλων των συνθηκών αρμόζον δίκαιο. από τα ίδια δε πιο πάνω αποδεικτικά στοιχεία, αποδείχθηκε ότι στην υπόψη υπόθεση το αρμόζον δίκαιο εξ όλων των συνθηκών είναι το ελληνικό, αφού το αγωγικό πλοίο πριν και μετά τη μεταβίβασή του (που μετονομάστηκε σε «Ε.Δ.» είχε ελληνική σημαία, η εταιρεία που μεταβίβασε το πλοίο (α' εναγομένη) εδρεύει στην Ελλάδα, όπως στην Ελλάδα βρίσκεται και το κέντρο της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της αγοράστριας εταιρείας, τα μέλη των Δ.Σ. και των δύο εταιρειών είναι Έλληνες αλλά και ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αμφοτέρων είναι το αυτό πρόσωπο, ήτοι ο Ι.Α., οι συνεδριάσεις των Δ.Σ. γίνονται στην Αθήνα και τον Πειραιά και η μεταβίβαση και η παράδοση του πλοίου έγινε στον Πειραιά (βλ. τα εξής επικαλούμενα και προσκομιζόμενα από τον ενάγοντα έγγραφα. Ήτοι, την από 6-4-98 οικεία καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο, τις από 30-9-85 και 18-3-98 υπεύθυνες δηλώσεις του Γ.Π., εκπροσώπου και αντικλήτου των εναγομένων προς το Υ.Ε.Ν., αντίγραφα των οικείων πρακτικών των Δ.Σ. των εναγομένων εταιρειών, από 23-9-85 και 17-3-98). Επιπλέον πρέπει να ληφθούν υπόψη και όλα τα στοιχεία που αναφέρθηκαν πιο πάνω και συνδέουν τη σύμβαση ναυτολόγησης του ενάγοντος με το μεταβιβασθέν πλοίο, από την οποία δημιουργήθηκαν τα ένδικα χρέη αυτού, ως συνόλου περιουσίας. Αντιθέτως, το αγγλικό δίκαιο δεν συνδέεται με οποιοδήποτε τρόπο στην ένδικη υπόθεση, της συνδρομής, άλλωστε, όλων των προαναφερομένων περιστάσεων, την οποία επικαλείται ο ενάγων, δεν αμφισβητεί ειδικώς η γ' εναγομένη, η οποία περαιτέρω δεν επικαλείται την ύπαρξη κάποιου στοιχείου που να συνδέει το Αγγλικό δίκαιο με την ένδικη σχέση.

Περαιτέρω από τα ίδια πιο πάνω αποδεικτικά μέσα, αποδείχθηκε ότι η γ' εναγομένη τελούσε εν γνώσει περί του ότι το μεταβιβασθέν σ' αυτή πλοίο της α' εναγομένης αποτελούσε το σύνολο της περιουσίας της. [...] Συνακόλουθα, το πιο πάνω συνολικό ποσό των 15.254.799 δραχμών, που δικαιούται να λάβει ο ενάγων, πρέπει να υποχρεωθούν να το πληρώσουν σ' αυτόν και τρεις εναγόμενες, υπό την ιδιότητα που παρίστανται. Δηλαδή η πρώτη ως κυρία του πλοίου, η δεύτερη ως εφοπλίστρια και η τρίτη, κατ' άρθρο 479 του ΑΚ ως αποκτήσασα αυτό μετά το ένδικο ατύχημα δια αγοράς από την πρώτη.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 551/1915 «περί ευθύνης προς αποζημίωσιν των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών», για την εφαρμογή των διατάξεων αυτού απαιτείται καταρχήν να έχει επέλθει «ατύχημα εκ βιαίου συμβάντος». Σύμφωνα όμως με την

πάγια νομολογία των δικαστηρίων, στο πεδίο εφαρμογής του νόμου αυτού εμπίπτει υπό όρους και η εκδήλωση ή επιδείνωση ασθένειας κατά τη διάρκεια της εργασίας. Βασική προϋπόθεση ώστε να λάβει η ασθένεια το χαρακτήρα ατυχήματος που επήλθε από βίαιο συμβάν είναι να οφείλεται η εκδήλωσή της σε γεγονός αιφνίδιο και απρόβλεπτο και όχι στην ιδιοσυστασία του οργανισμού του παθόντος ή στη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του λόγω της φύσης και του είδους της εργασίας που εκτελεί. Με την έννοια αυτή δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα η εκδήλωση ασθένειας ή η επιδείνωση προϋπάρχουσας πάθησης του εργαζομένου λόγω της εκτέλεσης της εργασίας που ανέλαβε με τη σύμβαση και των συναφών μ' αυτήν δυσμενών επαγγελματικών όρων, εφόσον η εργασία παρέχεται με συνθήκες που προσιδιάζουν στη φύση της. Αντίθετα, η εκδήλωση ή επιδείνωση ασθένειας προσλαμβάνει χαρακτήρα ατυχήματος που επήλθε από βίαιο συμβάν όταν η εργασία παρέχεται κάτω από εντελώς εξαιρετικές, έκτακτες, ασυνήθεις και πολύ δυσμενείς συνθήκες, στις οποίες οφείλεται η επέλευση της ασθένειας (ΟλΑΠ 937/1975 ΕΝΔ 4.27, ΑΠ 337/2000 ΕΝΔ 29.103, ΑΠ 832/1984 ΕΝΔ 13.394, ΑΠ 142/1981 ΕΝΔ 9.476, ΕΠ 92/2002 ΕΝΔ 30.103, ΕΠ 371/1998 ΕΝΔ 26.396 σημ. Αντωνίας Σέργη ΕΠ 1166/1996 ΕΝΔ 25.153, ΕΠ 15.1986 ΕΝΔ 15.315). Η ως άνω τεθείσα προϋπόθεση έχει ιδιαίτερη σημασία στο πεδίο του ναυτεργατικού ατυχήματος, διότι είναι σαφές ότι ο ναυτικός παρέχει την εργασία του υπό συνθήκες πολύ συχνά ιδιαίτερα δυσμενείς (σφοδρή θαλασσοταραχή, έκθεση σε ισχυρούς ανέμους, ψύχος και υγρασία, πολύωρη απασχόληση, ανθυγιεινές συνθήκες ενδιαιτήσης κλπ.) και, συνεπώς, προσιδιάζουσες στη φύση της ναυτικής εργασίας. Συνακόλουθα, η εκδήλωση ασθένειας λόγω παροχής της εργασίας υπό συνθήκες δυσμενείς αλλά παρ' όλα αυτά συνήθεις και συνεπώς σύμφυτες με τη ναυτική εργασία, δεν πληρεί αυτομάτως τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ώστε να χαρακτηριστεί εργατικό ατύχημα. Τούτο δεν σημαίνει βέβαια ότι οποιεσδήποτε δυσμενείς συνθήκες θα πρέπει να χαρακτηρίζονται συλλήβδην ως συμφυείς και προσιδιάζουσες στη φύση της εργασίας του ναυτικού, διότι θα καταλήγαμε στην πλήρη αδυναμία εφαρμογής των διατάξεων για τα εργατικά ατυχήματα σε κάθε περίπτωση ασθένειας ναυτικού (βλ. ενδεικτικά την ΑΠ 142/1981 ΕΝΔ 9.476, σύμφωνα με την οποία, η ακριβής περιγραφή του χρόνου εργασίας του παθόντος, κατά τη διάρκεια της οποίας εξετέθη σε δριμύ ψύχος και σφοδρή θαλασσοταραχή, με αποτέλεσμα να υποστεί καρδιακή προσβολή και να αποβιώσει, είναι σημαντικό στοιχείο για την κρίση περί του αν τα συγκεκριμένα περιστατικά συνιστούν ή μη έκτακτες και απρόβλεπτες συνθήκες εργασίας).

Η νομολογία προχώρησε ένα βήμα παραπέρα και χαρακτήρισε ως εργατικό ατύχημα την επιδείνωση ασθένειας που εκδηλώθηκε λόγω εργασίας παρεχόμενης υπό φυσιολογικές συνθήκες, εφόσον αυτό οφείλεται στην εξακολούθηση της εργασίας του ναυτικού μετά την εκδήλωση της ασθένειας και υπό την προϋπόθεση ότι ο εργοδότης γνώριζε την εκδήλωση της ασθένειας και απαίτησε παρ' όλα αυτά από το ναυτικό τη συνέχιση της εργασίας του, παραβιάζοντας την υποχρέωση πρόνοιας που υπέχει έναντι αυτού (ΑΚ 288, 662). Μία τέτοια συνέχιση της εργασίας, έστω και υπό φυσιολογικές συνθήκες, προσδίδει σ' αυτές το χαρακτήρα των ασυνήθιστων και εξαιρετικών και, περαιτέρω, στην επιδείνωση της υγείας του παθόντος το χαρακτήρα του ατυχήματος από βίαιο συμβάν (ΑΠ 944/2001 ΕΝΔ 29.273 σημ. Αντωνίας Σέργη, σελ. 275, όπου αναλυτική παράθεση νομολογίας, ΑΠ 1181/1999 ΕΝΔ 27.366, ΑΠ 1212/1998 ΕΝΔ 27.2, ΑΠ 528/1997 ΕΝΔ 25.376, ΕΠ 640/2001 ΕΝΔ 29.276, ΕΠ 962/2000 ΕΝΔ 29.109, ΕΠ 266/1999 ΕΝΔ 27.14).

Η σχολιαζόμενη απόφαση διευρύνει περαιτέρω το πεδίο εφαρμογής του Ν. 551/1915, χαρακτηρίζοντας ως εργατικό ατύχημα κατά την έννοια του άρθρου 1 του νόμου αυτού, την επιδείνωση εκδηλωθείσας ασθένειας λόγω εξακολούθησης της παραμονής του ναυτικού στο πλοίο, έστω και χωρίς να εργάζεται, εφόσον η επιδείνωση οφείλεται στην παράλειψη παροχής στον παθόντα της προσήκουσας ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης. Πραγματοποιεί δηλαδή μετάβαση από την προϋπόθεση της συνέχισης εργασίας του ναυτικού και μάλιστα υπό τον πρόσθετο όρο της γνώσης της ασθένειας από τον εργοδότη, στην προϋπόθεση της απλής συνέχισης παραμονής του ναυτικού στο πλοίο, χωρίς να λαμβάνει την προσήκουσα ιατροφαρμακευτική αγωγή και χωρίς μάλιστα γι' αυτό να ευθύνεται ο εργοδότης σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 288 και 662 ΑΚ, δεδομένου ότι στην εν λόγω περίπτωση η παράλειψη αυτή οφειλόταν σε εσφαλμένη διάγνωση του ιατρού που εξέτασε τον παθόντα. Η ερμηνεία αυτή του άρθρου 1 του Ν. 551/1915 έρχεται σε αντίθεση με τη γενόμενη από την

ΑΠ 305/1987 (ΕΝΔ 16.56), σύμφωνα με την οποία η επιδείνωση ασθένειας λόγω μη έγκαιρης παροχής ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στον παθόντα δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα, καθόσον ο παθών είχε σταματήσει την εργασία του αμέσως μετά την εκδήλωση της ασθένειας. Η σχολιαζόμενη απόφαση ακολουθεί περιέργως τον ίδιο συλλογισμό μ' αυτόν που έχει υιοθετηθεί από τη νομολογία για την περίπτωση εξακολούθησης της εργασίας του ναυτικού μετά την εκδήλωση της ασθένειας προκειμένου να υπαγάγει την επιδείνωση της ασθένειας στην έννοια του εργατικού ατυχήματος. Συγκεκριμένα, κρίνει ότι η μη παροχή της κατάλληλης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης δημιούργησε συνθήκες παροχής εργασίας οι οποίες, καίτοι πρότερον ήταν κανονικές, προσέλαβαν μετά τον εκδηλωθέντα κλονισμό της υγείας του ναυτικού, το χαρακτήρα των ασυνήθων και εξαιρετικών. Ο συλλογισμός αυτός πάσχει διότι ο ναυτικός είχε παύσει να εργάζεται ήδη από την εκδήλωση της ασθένειάς του και επομένως δεν είναι δυνατό να γίνει πλέον λόγος για συνθήκες παροχής εργασίας. Πα' όλα αυτά η προκρινόμενη ερμηνεία είναι εκ του αποτελέσματος δίκαιη και ορθή, διότι σε αντίθετη περίπτωση ο ναυτικός θα εστερείτο της προστασίας του Ν. 551/1915, παρότι είναι πασιφανές ότι η μη ενδεδειγμένη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και η συνακόλουθη επιδείνωση της υγείας του οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στις ιδιάζουσες συνθήκες παροχής της ναυτικής εργασίας και ειδικότερα στην έλλειψη επαρκών μέσων στο πλοίο για την αντιμετώπιση ακόμη και σχετικά απλών ιατρικών περιστατικών και στην αδυναμία άμεσης πρόσβασης των ναυτικών κατά τη διάρκεια του πλου σε οργανωμένους χώρους παροχής ιατρικών υπηρεσιών.