

**ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ**

Ευθύνη κοινού δικαίου για εργατικό ατύχημα. Συμβιβασμός. Πραγματογνωμοσύνη.  
Ευθύνη κοινού δικαίου για εργατικό ατύχημα οφειλόμενο σε δόλο των εργοδότη ή των προστηθέντων ή σε παράβαση ειδικών όρων ασφαλείας όπως του άρθρου 10 ΚΕΦΠ (ΒΔ 806/1970) που προβλέπει ότι ο Πλοίαρχος, λαμβάνοντα γνώση ασθένειας ή ατυχήματος μεριμνά να 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 ή ατυχήματος οφείλει επιπλέον να επιζητήσει την προσέγγιση σε άλλο πλοίο που διαθέτει ιατρό ή την αποστολή κατάλληλων μέσων μεταφοράς του πάσχοντος σε Νοσοκομείο. Επίσης ειδικούς όρους ασφαλείας θεσμοθετεί και ο Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα πλοία (Π.Δ. 1349/81). Από το συνδυασμό των διατάξεων του άρθρ. 4 παρ. 5 ΒΔ 806/70 και του άρθρ. 16 ΠΔ 1349/81 προκύπτει ότι στα πλοία πρέπει να υπάρχουν σε επαρκή αριθμό, μέσα για την προσωπική προστασία του πληρώματος και, μεταξύ άλλων, ομματούαλια ή προσωπίδες για την προστασία των οφθαλμών. Σε περίπτωση ατυχήματος οφειλομένου στη μη τήρηση των ως άνω ειδικών όρων ασφαλείας ο παθών έχει δικαίωμα να ασκήσει την αγωγή του κοινού αστικού δικαίου.

Χρηματική ικανοποίηση για εργατικό ατύχημα λόγω ηθικής βλάβης. Επιδικάζεται όταν το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα του εργοδότη ή του προστηθέντος του και υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημιολογού πράξης ή παράλειψης και της επελθούσας ζημίας.

Συμβιβασμός κατ' άρθρ. 14 παρ. 2 Ν. 551/15 ενώπιον του Ειρηνοδίκη σε απαιτήσεις από ναυτεργατικό ατύχημα. Προϋποθέσεις και δικονομικές για την εγκυρότητά του. Όριο υποχώρησης ενάγοντος σε περίπτωση θανάτου ή πλήρους διαρκούς ανικανότητας για εργασία όχι πέρα του 15% της απαίτησής του. Έκταση αρμοδιοτήτων Ειρηνοδίκη για έλεγχο και διευκρίνιση της διαφοράς. Στοιχεία κατ' άρθρ. 871 ΑΚ: φιλονικία ή αβεβαιότητα, πρόθεση τερματισμού της και αμοιβαίες υποχωρήσεις.

Πραγματογνωμοσύνη. Διατάσσεται με παρεμπίπτουσα απόφαση και στη διαδικασία εργατικών διαφορών και από το Εφετείο και μάλιστα χωρίς εξαφάνιση της εκκαλούμενης απόφασης.

Σοβαρός τραυματισμός των οφθαλμών ναύκληρου κατά την εκτέλεση βαφής του κύτους του πλοίου με ψεκασμό χημικού καυστικού υγρού κατόπιν άρνησής του να χρησιμοποιήσει τα ομματούαλια και τις αναπνευστικές συσκευές με τα οποία ήταν εφοδιασμένο το πλοίο και τέθηκαν στη διάθεσή του. Άμεση παροχή των πρώτων βοηθειών από τον Πλοίαρχο. Αποστολή του σε γιατρό μετά από τετραήμερο. Διάγνωση διάτρησης κερατοειδούς λόγω χημικού εγκαύματος και δημιουργία έλκους θόλωσης του κερατοειδούς με αποτέλεσμα τον περιορισμό της οπτικής οξύτητας σε ποσοστό μικρότερο του 1/20 και την ολική ανικανότητα του παθόντος να ασκεί το επάγγελμα του ναυτικού ή άλλο οικονομικά ισοδύναμο εφ' όρου ζωής. Δεν αποδείχθηκε αν ήταν αρκετή η περίθαλψη της οποίας έτυχε ο ναυτικός στο πλοίο επί τετραήμερο ή αν ήταν απαραίτητη η άμεση αποστολή του σε γιατρό.

Διατάσσεται πραγματογνωμοσύνη.

**Πρόεδρος:** ΕΥ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΚΗΣ

**Εισηγήτρια:** Σ. ΓΙΑΝΝΟΥΚΟΥ

**Δικηγόροι:** Μ. Βαρότσος, Κ. Παναγόπουλος

Από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 1, 2, 16 του ΚΝ 551/1915 (ΒΔ της 27/7-25/8/1920) που ισχύει και στη ναυτική εργασία (άρθρ. 2 του Νόμου αυτού και 66 ΚΙΝΔ) προκύπτει ότι ο ναυτικός που έπαθε από εργατικό ατύχημα ανικανότητα, δικαιούται να ασκήσει την, από το κοινό αστικό δίκαιο προσήκουσα αξίωση αποζημιώσεως και να ζητήσει σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 ΑΚ πλήρη αποζημίωση, μόνον εάν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων απ' αυτόν προσώπων, ή εάν έχει επέλθει σε εργασία ή επιχείρηση στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων

Νόμων, Διαταγμάτων ή Κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σ' αυτές και εξαιτίας μη τήρησης των διατάξεων αυτών, 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 μόνον από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση προνοίας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια, χωρίς να προβλέπονται από ειδική διάταξη Νόμου (βλ. σχετ. ΟΛΑΠ 26/1995 ΕλλΔ/νη 37, 38). Εξ' άλλου, στον Κανονισμό «περί εργασίας επί των Ελληνικών Φορτηγών Πλοίων, ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω» που εκδόθηκε με εξουσιοδότηση του άρθρου 67 του κωδικοποιούμενου με το από 11/3/52 ΒΔ, εγκρίθηκε δε με ΒΔ 806/1970 (βλ. σχετ. ΟΛΑΠ 965/1985 ΕΝΔ 14.73) περιέχονται διατάξεις που θεσμοθετούν τέτοιους όρους ασφαλείας των, επί των πλοίων εργαζομένων ναυτικών, όπως η διάταξη του άρθρου 10 αυτού, σύμφωνα με την οποία, ο Πλοίαρχος, λαμβάνοντας γνώση ασθενείας ή ατυχήματος κάποιου από τους επιβαίνοντες, μεριμνά να παρασχεθούν αμέσως στον πάσχοντα οι πρώτες βοήθειες, (εδ. 1) παρέχει την κατά τον πρόχειρο ιατρικό οδηγό ενδεικνυόμενη βοήθεια και ζητεί, εν ανάγκη με τον ασύρματο του πλοίου ιατρική συνδρομή, τηλεγραφώντας τα συμπτώματα της νόσου. Σε περίπτωση βαρείας ασθενείας ή ατυχήματος, οφείλει «συν τη παροχή» των πρώτων βοηθειών, να επιζητήσει την προσέγγιση με άλλο πλοίο που να διαθέτει ιατρό ή την αποστολή καταλλήλων μέσων μεταφοράς του πάσχοντος ή να καταπλεύσει, εφόσον είναι δυνατόν στον πλησιέστερο λιμένα και να συνεννοηθεί με τη Λιμενική ή Προξενική και Υγειονομική Αρχή για την εισαγωγή του πάσχοντος σε Νοσοκομείο ή Κλινική. Ομοίως διατάξεις ου θεσμοθετούν όρους ασφαλείας των εργαζομένων, επί πλοίων, ναυτικών, περιέχονται και στο ΠΔ/μα 1349/1981 «Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων εις τα πλοία» (βλ. σχετ. ΟΛΑΠ 965/85 ο.α., ΑΠ 274/2000 ΕΝΔ 29.105 επομ.). Ειδικότερα από το συνδυασμό των διατάξεων της παραγρ. 5 του άρθρου 4 του ως άνω ΒΔ/τος 806/70, κατά την οποίαν ο Πλοίαρχος οφείλει να εξασφαλίζει την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων και Κανονισμών, με εκείνη του άρθρου 16 του ΠΔ/τος 1349/1981, που εφαρμόζεται μεταξύ άλλων, στα υπό Ελληνική σημαία πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 200 κόρων, ανεξαρτήτων περιοχής πλου και ρυθμίζει, η ως άνω διάταξη τα μέσα προσωπικής προστασίας των υπηρετούντων στα πλοία αυτά ναυτικών, προκύπτει ότι, σ' αυτά πρέπει να υπάρχουν σε επαρκή αριθμό, μέσα για την προσωπική προστασία του πληρώματος, στα οποία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων ομματουάγια ή προσωπίδες για την προστασία των οφθαλμών. Με τις διατάξεις αυτές, προσδιορίζονται σαφώς ειδικοί κανόνες ασφαλείας των απασχολούμενων στο πλοίο ναυτικών, η μη τήρηση των οποίων, προσδίδει σ' εκείνον που έγινε ανίκανος για εργασία από ατύχημα που συνδέεται αιτιωδώς με τη μη τήρησή τους, δικαίωμα ασκήσεως αγωγής κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου και αξίωση πλήρους αποζημιώσεως, κατά τα προεκτεθέντα (βλ. σχετ. ΑΠ 606/1994 ΕΝΔ 23.7, ΑΠ 879/1986 ΕΝΔ 16.60, ΑΠ 317/1982 ΕΝΔ 11.176, ΑΠ 1119/1976 ΕΝΔ 5, 304, ΕΠ 193/1999 ΕΝΔ 27.6). Εξ άλλου, ο παθών σε εργατικό ατύχημα, διατηρεί σε κάθε περίπτωση, την αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, κατά του εργοδότη εφ' όσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα αυτού ή του προστηθέντος απ' αυτόν προσώπου (βλ. σχετ. ΟΛΑΠ 1117/1986 ΕλλΔ/νη 28, 113, ΑΠ 1486/1995 ΕΝΔ 24, 222, ΕΠ 83/94 ΕΝΔ 22, 261, ΕΠ 109/95 ΕΝΔ 23, 206, ΕΠ 193/99 ο.α) και εφόσον βεβαίως, και στην περίπτωση αυτή υφίσταται αιτιώδης συνάφεια, μεταξύ της ζημιολογούσας πράξεως ή παραλείψεως και της επελθούσας ζημίας (ΕΠ 523/96 Νομολ. Ναυτ. Τμημ. ΕφΠειρ 1996-1997 σελ 407 επομ). Περαιτέρω, στο άρθρο 14 παρ. 1 του Ν 551/1915 ορίζεται ότι, κάθε συμφωνία που αντίκειται αμέσως ή εμμέσως στις διατάξεις του Νόμου αυτού είναι άκυρη, εφόσον μειώνει τις υποχρεώσεις του εργοδότη. Κατά τη δεύτερη όμως παράγραφο του ίδιου άρθρου επιτρέπεται συμβιβασμός με τους όρους: α) ενεργείται «δια του Ειρηνοδίκου», β) στις περιπτώσεις 1 και 5 του άρθρου 3 του Νόμου αυτού, (δηλαδή όταν επήλθε θάνατος ή πλήρης διαρκής ανικανότητα για εργασία) το ποσό του συμβιβασμού δεν μπορεί αν είναι μικρότερο εκείνου που δικαιούται ο ενάγων, παρά μόνον έως 15%. Η διάταξη παραπέμπει ήδη στα άρθρα 209 έως 214 του ΚποΔ που ορίζουν, μεταξύ άλλων, ότι η συμβιβαστική επέμβαση του Ειρηνοδίκη προϋποθέτει την υποβολή αιτήσεως από τον ενδιαφερόμενο και νομιμοποιούμενο για την άσκηση της ως άνω αγωγής, ή αυθόρμητη προσέλευση ενώπιον του όλων των ενδιαφερομένων, καθώς επίσης ότι ο Ειρηνοδίκης εξετάζει μαζί με τους ενδιαφερομένους

ολόκληρη τη διαφορά, εκτιμά ελεύθερα τα διάφορα πραγματικά περιστατικά, έχει δυνατότητα να συλλέγει αποδείξεις και γενικά να ενεργεί οποιαδήποτε πράξη, για να διευκρινισθεί η διαφορά (άρθρο 210 παρ. 1 ΚπολΔ) και ότι ο συμβιβασμός που έγινε, σύμφωνα με τα άρθρα 208 και επόμενα, έχει όλα τα αποτελέσματα του δικαστικού συμβιβασμού (άρθ. 212 παρ 4). Δεν γίνεται όμως απόπειρα συμβιβασμού και θεωρείται ότι δεν υποβλήθηκε ποτέ η αίτηση συμβιβαστικής επεμβάσεως, αν δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του ουσιαστικού δικαίου, για να είναι έγκυρος ο συμβιβασμός (άρθ. 213 ΚπολΔ). Εξ άλλου, κατά το άρθρο 871 εδ α ΑΚ, με τη σύμβαση του συμβιβασμού οι συμβαλλόμενοι διαλύουν με αμοιβαίες υποχωρήσεις μία φιλονικία τους ή μια αβεβαιότητα για κάποια έννομη σχέση. Με αβέβαιη σχέση εξομοιώνεται και η επισφαλής απαίτηση. Από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι, για την ύπαρξη συμβιβασμού, ο οποίος, κατά τα προεκτεθέντα συγχωρείται, και επί αξιώσεως από εργατικό ατύχημα με τους όρους του άρθρου 14 παρ 2 του Ν 551/1915, δεν αρκεί η εκ μέρους των μερών χρήση του όρου «συμβιβασμός» αλλά κρίσιμο είναι το περιεχόμενο της συμφωνίας, από την οποία πρέπει να συνάγεται η υφισταμένη φιλονικία ή αβεβαιότητα, η πρόθεση των μερών προς τερματισμό της και οι αμοιβαίες υποχωρήσεις, διότι χωρίς τα στοιχεία αυτά, δεν υπάρχει συμβιβασμός (βλ. σχετ. ΟΛΑΠ 578/1980 ΝοΒ 28, 1964 ιδίως ΑΠ 442/79 ΝοΒ 27, 1462, ΕΠ 1025/81 ΕΝΔ 10, 250, ΕΠ 1179/87 ΕΝΔ 19,84, Ράμμο στην ΕρμΑΚ: Εισαγ. Αρθρ. 871-872 αρ. 1 έως 3 και αρθρ. 871 αρ. 22 επομ. ιδίως αρ. 31 και 33, Καυκά:Ενοχ. Δικ Έκδ Γ' στο άρθρο 871 σελ. 501-503). Τέλος, κατά το άρθρο 368 του ΚπολΔ, το Δ/ριο μπορεί να διορίσει έναν ή περισσότερους πραγματογνώμονες, αν κρίνει πως πρόκειται για ζητήματα που απαιτούν για να γίνουν αντιληπτά ειδικές γνώσεις επιστήμης ή τέχνης. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και κατά την εκδίκαση της υποθέσεως ενώπιον του Εφετείου, το οποίο δεν κωλύεται προκειμένου να προβεί στην ολοκλήρωση της έρευνας περί της βασιμότητας του λόγου εφέσεως να διατάξει νέες αποδείξεις ή και συμπληρωματικές με τα αναφερόμενα στο άρθρο 339 ΚπολΔ αποδεικτικά μέσα, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης. Τα ανωτέρω μπορεί να διατάξει το δευτεροβάθμιο Δ/ριο, χωρίς εξαφάνιση της εκκαλουμένης αποφάσεως, και όταν δικάζει κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών, παρόλο ότι, κατά τη διαδικασία αυτή ισχύει ο κανόνας της απαγορεύσεως της εκδόσεως αποφάσεως περί αποδείξεων, ο οποίος όμως κάμπτεται, εκτός άλλων περιπτώσεων και σ' εκείνην, κατά την οποία, υπάρχει ανάγκη διενεργείας πραγματογνωμοσύνης, για τον προεκτεθέντα λόγο (βλ. σχετ. ΑΠ 1320/1988 ΝοΒ 37, 439 Ολ ΑΠ 1285/1982 ΕλλΔ/νη 24, 220, ΕφΑΘ 5271/1999 ΕλλΔ/νη 40,1632, ΕφΠειρ 523/1996 ΝομΝαυτ ΤμΕφΠειρ 1996-1997, σελ. 407 επομ). Στην προκειμένη περίπτωση, από την επανεκτίμηση των αποδεικτικών μέσων που προσκομίσθηκαν ενώπιον του πρωτοβαθμίου Δ/ριου και ειδικότερα, από τις ένορκες καταθέσεις των μαρτύρων των διαδίκων Α.Γ. (του ενάγοντος) και Λ>Λ. (των εναγομένων), οι οποίες περιέχονται στα ταυτάριθμα με την εκκαλουμένη απόφαση Πρακτικά δημοσίας συνεδριάσεως του ίδιου, ως άνω, Δ/ριου από τις νομίμως μετά προηγουμένη εμπρόθεσμη κλήτευση των αντιδίκων, κατ' άρθρον 671 ΚπολΔ ληφθείσες, ένορκες βεβαιώσεις των μαρτύρων και λαμβάνονται υπόψη στην παρούσα κατ' έφεση δίκη (βλ. σχετ. ΑΠ 884/1998 ΕλλΔ/νη 40, 588 ΑΠ 1318/1988 ΝοΒ 37, 437) καθώς και απ' όλα τα έγγραφα τα οποία οι διάδικοι επικαλούνται και προσκομίζουν, αποδείχθηκαν, κατά την κρίση του Δ/ριου αυτού, τα ακόλουθα πραγματικά γεγονότα: Κατόπιν προσυμφώνου ναυτικής εργασίας, η οποία καταρτίσθηκε εγγράφως στον Πειραιά την 13/9/1995 μεταξύ του ενάγοντος, και της δευτέρας εναγομένης, της οποίας νόμιμος εκπρόσωπος είναι ο τρίτος εναγόμενος και η οποία ενεργούσε ως αντιπρόσωπος στην Ελλάδα της πρώτης εναγομένης-αλλοδαπής εταιρείας, πλοιοκτήτριας του, υπό Ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίου «Α.Ρ.» νηολογίου Πειραιώς..., κοχ 13.661, ΔΔΣ..., ο ενάγων απογεγραμμένος Έλληνας ναυτικός προσλήφθηκε για να ναυτολογηθεί στο πλοίο αυτό ως Ναύκληρος, για ορισμένο χρόνο, δηλαδή για 7 μήνες, από της ημέρας ναυτολογήσεώς του, αντί των καθοριζόμενων από τη σχετική ΣΣΝΕ όρων και αποδοχών. Σε εκτέλεση της συμβάσεως αυτής, ο ενάγων επιβιβάσθηκε και ναυτολογήθηκε στο πλοίο αυτό, με την ως άνω ιδιότητά του, στο οποίο προσέφερε τις υπηρεσίες του συνεχώς από τότε μέχρι τις 8.3.1996, ημερομηνία κατά την οποία υπέστη εργατικό ατύχημα, κάτω από τις ακόλουθες συνθήκες και περιστάσεις: Την ημερομηνία αυτή το πλοίο βρισκόταν στο αγκυροβόλιο του λιμάνι

VISAKHA-PATNAM των Ινδιών και πραγματοποιούνται σ' αυτό εργασίες προετοιμασίας φορτώσεως. Ειδικότερα, κατόπιν εντολής του Πλοίαρχου, η οποία είχε το χαρακτήρα του επείγοντος, έπρεπε να διενεργηθούν εργασίες βαγίματος του Νο 3 κύτους του πλοίου αυτού, το οποίο επεβάλετο να είναι βαμμένο και καθαρό ώστε να γένει επιθεώρηση το συντομότερο δυνατόν από το αρμόδιο Επιθεωρητή για να επιτραπεί η φόρτωση του πλοίου. Το κύτος αυτό έπρεπε να βαφεί με εποξικά υγρά, διότι όταν αυτό είναι άδειο γεμίζει με νερό της θάλασσας για την καλύτερη πλευστότητα του πλοίου. Περί των ανωτέρω με σαφήνεια κατέθεσεν ο μάρτυρας του ενάγοντος Σ.Π., ο οποίος, κατά τον ένδικο χρόνο υπηρετήσε ως Ασυρματιστής του πλοίου αυτού, χωρίς η κατάθεσή του, ως προς τα ανωτέρω ν' αντικρουσθεί με πειστικότητα, ανταποδεικτικώς. Η εργασία αυτή ανατέθηκε αρμοδίως από τον Πλοίαρχο και τον Υποπλοίαρχο του πλοίου, κατέληξε να εκτελέσει την εργασία αυτή με ψεκασμό, χρησιμοποιώντας αεροπίστολο, καθόσον, όπως χαρακτηριστικά κατέθεσεν ο μάρτυρας της εναγομένης Α.Κ. Πλοίαρχος του πλοίου αυτού κατά τον ένδικο χρόνο, «Ο Δ. (ενάγων) ήθελε να βάψει με «σπραιϋ» για να πάρει την επί πλέον αμοιβή που προβλέπεται για χρωματισμό με αεροπίστολο», σε κάθε όμως περίπτωση ο τρόπος αυτός βαφής ήταν προδήλως και ο ταχύτερος. Περαιτέρω, αποδείχθηκε ότι το πλοίο κατά το χρόνο εκείνο, ήταν εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα από την προαναφερθείσα, προστατευτική των απασχολουμένων σε πλοία ναυτικών, διάταξη του άρθρου 16 Ν. 1349/1981 ομματουάλια, καθώς επίσης ήταν εφοδιασμένος με τρεις εγκεκριμένες αναπνευστικές συσκευές. [...]

Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι ο ενάγων, αρνήθηκε να χρησιμοποιήσει τα ως άνω προστατευτικά μέσα, παρότι, οι ιεραρχικώς Προϊστάμενοί του Πλοίαρχος και Υποπλοίαρχος επέμεναν να φέρει αυτά κατά τη διάρκεια της ως άνω εργασίας. [...]

Περαιτέρω, αποδείχθηκε ότι ο ενάγων, άρχισε το χρωματισμό του Νο 3 κύτους με χρώμα βαφής, το οποίο ανεμιγνύετο με ειδικό χημικό εποξικό υγρό, επιλέγοντας ο ίδια, κατά την εκτέλεση της εργασίας αυτής, εντελώς πρακτικά ατομικά μέτρα προστασίας. [...]

Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι το απόγευμα της ίδιας ημέρας (8/3/96), ενώ ο ενάγων εξακολουθούσε να απασχολείται, ως άνω, στο Νο 3 κύτος του πλοίου αισθάνθηκε καυστικό πόνο και στα δύο μάτια του, διέκοψε την εργασία αυτή, ενημερώθηκαν αμέσως για την ως άνω κατάσταση και εμφάνιση του εντόνου άλγους στους οφθαλμούς του οι ιεραρχικώς Προϊστάμενοί του Υποπλοίαρχος και Πλοίαρχος και ακολούθως ο ενάγων τέθηκε εκτός υπηρεσίας και χορηγήθηκε αμέσως σ' αυτόν κολλύριο (η ταυτότητα του οποίου δεν διευκρινίσθηκε επακριβώς) καθώς επίσης έγιναν πλύσεις για την ανακούφιση των οφθαλμών του, ανέλαβε δε την περιποίηση αυτού ο Υποπλοίαρχος, με συνεχή προσωπική φροντίδα. Όμως, μετά την άμεση παροχή των ως άνω πρώτων βοηθειών στον πάσχοντα και λαμβανομένου υπόψη του όλως εντελώς ευαισθήτου των οφθαλμών που εμφάνιζαν την, ως άνω επώδυνη κατάσταση, μετά μάλιστα τη χρήση εποξικής βαφής, δεν αποδείχθηκε ότι (κατ' εφαρμογή της αναφερθείσας στην αρχή της παρούσας διατάξεως του άρθρου 10 ΒΔ 806/70) ζητήθηκε με τον ασύρματο του πλοίου ιατρική συνδρομή, ούτε, πολύ περισσότερο αποστολή του ενάγοντος σε ιατρό, αφού μάλιστα στη συγκεκριμένη περίπτωση το πλοίο δεν ταξίδευε, αλλά ευρίσκετο στο αγκυροβόλιο του ως άνω, λιμένος. Ο προαναφερθείς Πλοίαρχος, εξεταζόμενος ενόρκως, ως άνω, κατέθεσε σχετικώς, ότι, αφού τραυματίστηκε το απόγευμα της 8/3/96 ο ενάγων, «δεν θέλησε να πάει σε γιατρό, παρά τις προτροπές της δικής του και του Υποπλοίαρχου» και «είπε ότι δεν ήταν τίποτα σοβαρό και ότι θα περνούσε μόνο του... φοβόταν μήπως ο γιατρός συστήσει τον επαναπατρισμό του, ενώ ο ίδιος δεν ήθελε να απολυθεί, αλλά να παραμείνει στο πλοίο για να εργασθεί». [...]

Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι την 12/3/1996, δηλαδή τέσσερις περίπου ημέρες, μετά το ένδικο ατύχημα και όχι οκτώ, όπως αβασίμως υποστηρίζει ο ενάγων, μετά την πλοήγηση του πλοίου στο χώρο φορτώσεως του λιμένος αυτού, το πέρας της ασφαλούς προσδέσεώς του και την επιβίβαση σ' αυτό των τοπικών Αρχών και του Πράκτορος του πλοίου, ο Πλοίαρχος απέστειλε τον ενάγοντα με την συνοδεία του Πράκτορος σε ιατρό προς εξέταση. Για την ιατρική αυτή εξέταση δεν προσκομίσθηκε η καθιερωμένη στη ναυτιλιακή Πρακτική Αίτηση για Ιατρική θεραπεία του Πληρώματος (REQUISITION FOR MEDICAL TREATMENT OF CREW) με την ενσωματωμένη σ' αυτήν Ιατρική Βεβαίωση, που υπογράφεται από τον αρμόδιο ιατρό, παρότι το τελευταίο ζητήθηκε με την προηγηθείσα 691/2001 απόφαση του Δ/ρίου αυτού, (εφόσον βεβαίως συντάχθηκε και χορηγήθηκε τέτοια), παρά μόνον

προσκομίσθηκε το από 12/3/96 φωτοτυπικό αντίγραφο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική Σημείωμα του ιατρού Dr V. Στο οποίο αναγράφεται «Χημική Επιπεφυκίτις εξαιτίας χημικού εγκαύματος» και περαιτέρω αναλύονται οι αναφερόμενες σ' αυτό δαπάνες, ενώ στο αντίγραφο Ημερολογίου Γέφυρας της ίδιας ημέρας σημειώνεται επί πλέον ότι «Η διάγνωση του ιατρού ήταν ότι έχει υποστεί χημικό κάψιμο και έχει περιπλοκή στον κερατοειδή χιτώνα και στα δύο μάτια. Μπορεί να παραμείνει στο πλοίο ακολουθώντας τη θεραπεία που του έδωσε και να παραμείνει εκτός εργασίας 7 ημέρες. Επίσης να επισκεφθεί τον ιατρό μετά 2 ημέρες». Πράγματι, τη 14/3/96 μετέβη εκ νέου στον Ιατρό (χωρίς να προσκομίζεται ούτε γι' αυτήν την επίσκεψη Ιατρική βεβαίωση, παρότι επίσης, ως άνω, ζητήθηκε) ενώ στο Ημερολόγιο Γέφυρας της ημέρας αυτής σημειώνεται ότι, κατά τη σύσταση του ιατρού «πρέπει να συνεχίσει τη θεραπεία που άρχισε και να παραμείνει ακόμη 7 ημέρες εκτός εργασίας θεώρησε ότι μπορεί να παραμείνει στο πλοίο». Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι ο ενάγων παρέμεινε στο πλοίο το οποίο συνέχισε το ταξίδι του και όταν αυτό έφθασε στο επόμενο λιμάνι στο HUNG-PU της Κίνας, μετά πάροδο μηνός, δηλαδή την 16/4/1996, ο Πλοίαρχος απέστειλε εκ νέου αυτόν σε ιατρό, ο οποίος, όπως προκύπτει από την προσκομιζόμενη σε μετάφραση από 16/4/96 Αίτηση για Ιατρική θεραπεία του Πληρώματος (REQUISITION FOR MEDICAL TREATMENT OF CREW) διέγνωσε έλκος κερατοειδούς και συνέστησε επανεξέταση εντός τριημέρου, καθώς επίσης γνωμάτευσε ότι μπορεί να παραμείνει στο πλοίο για επτά ημέρες. Πράγματι, μετά πάροδο τριημέρου ο Πλοίαρχος απέστειλε πάλι τον ενάγοντα στον ιατρό, ο οποίος, όπως προκύπτει από το περιεχόμενο της από 19/4/1996 ομοίας Αιτήσεως (REQUISITION FOR MEDICAL TREATMENT OF CREW) που προσκομίζεται, διέγνωσε έλκος κερατοειδούς, καθώς επίσης ότι πρέπει να νοσηλευτεί στο Νοσοκομείο Υ και έκρινε αυτόν ακατάλληλο για εργασία. Μετά απ' αυτό και επειδή ο ενάγων ήθελε να νοσηλευθεί σε Νοσοκομείο της Ελλάδας, μόλις χορηγήθηκε η VISA παλιννοστήσεως και εκδόθηκε το εισιτήριο επαναπατρισμού, απολύθηκε την 24/4/96. μετά την επάνοδό του εισήχθη αμέσως στο Νοσοκομείο Ε.Σ. όπου παρέμεινε νοσηλευόμενος μέχρι 2/5/96 και ακολούθως νοσηλεύθηκε στην Κλινική Υ από 2/5/96 έως 14/5/96. όπως διαπιστώθηκε κατά την ως άνω νοσηλεία του ο ενάγων είχε υποστεί διάτρηση κερατοειδούς και των δύο οφθαλμών, λόγω χημικού εγκαύματος και παρά τη χορηγηθείσα στο εξωτερικό φαρμακευτική αγωγή, δημιουργήθηκε έλκος και θόλωση του κερατοειδούς, που είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια της οράσεώς του. Στην, ως άνω, κλινική υποβλήθηκε με δαπάνες της α' εναγομένης, σε μεταμόσχευση κερατοειδούς, το μόσχευμα του οποίου ήλθε από το εξωτερικό και ταυτόχρονη εγχείρηση καταράκτου με τοποθέτηση ενδοφακού ΑΟ, ενώ μεταγενεστέρως και συγκεκριμένως το Δεκέμβριο του 1996, υποβλήθηκε σε μεταμόσχευση κερατοειδούς και του δεξιού του οφθαλμού (βλ. σχετ. την από 27/5/96 βεβαίωση του Δ/ντου της ως άνω Κλινικής, βεβαίωση του Επικ. Καθηγητού Οφθαλμολογίας Μ.Τ. την από 21/6/96 Ιατρική Γνωμάτευση του Π.Α. Χειρουργού-Οφθαλμιάτρου και την από 14/8/97 Ιατρική Γνωμάτευση του Σ.Π. Χειρουργού-Οφθαλμιάτρου). Εξ άλλου, με την υπ' αριθμ 236/96 Γνωμάτευση της Α' βάθμιας Υγειονομικής Επιτροπής Καλύμνου κρίθηκε ότι ο ενάγων παρουσιάζει χημικό έγκαυμα άμφω (οφθαλμών), ότι η οπτική οξύτητα στο ΑΡ οφθαλμό είναι κάτω του 1/20, ενώ στο δεξιό φέρει νεφέλιο κεντρικό, με οπτική οξύτητα 1/10 και ότι, η ανατομοφυσιολογική βλάβη του ανέρχεται σε ποσοστό 80%. Επίσης, με την από 8/198 Απόφαση του Έπαρχου Καλύμνου, χορηγήθηκε στον ενάγοντα-πολύτεκνο κάτοικο Καλύμνου, κατ' εξαίρεση, λόγω αναπηρίας με ποσοστό 80% ανίκανο για κάθε εργασία, άδεια εκμεταλλεύσεως περιπτερου στην περιοχή Ανάληψη Καλύμνου, προτάθηκε η χορήγηση στον ενάγοντα, του οποίου η οπτική οξύτητα 9άμφω) είναι μικρότερη του 1/20 της φυσιολογικής, η χορήγηση επιδόματος τυφλότητας για τρία χρόνια, χορηγήθηκε δε σ' αυτόν σχετικό βιβλιάριο οικονομικής ενισχύσεως (Τυφλότητας). Τέλος, με την υπ' αριθμ. ... απόφαση Δ/ντη Παροχών NAT, ο ενάγων συνταξιοδοτήθηκε από το Ταμείο αυτό, με ποσοστό αναπηρίας 80%.

Ο ενάγων, με την ένδικη αγωγή του, επιδιώκοντας να θεμελιώσει την αιτουμένη μ' αυτήν πλήρη αποζημίωση στις διατάξεις του κοινού Αστικού Δικαίου (αρνούμενος ότι άσκησε το από το άρθρο 16 ΚΝ 551/1915 δικαίωμα επιλογής και επέλεξε μετά προσήκουσα ενάσκηση αξιώσεως, όπως ειδικότερον επιτάσσει ο ΚΝ 551/1915 την αποζημίωση του Νόμου αυτού, αφού, για το τιλοφορούμενο από 3-7-1996 «Πρακτικό Συμβιβασμού και εξοφλήσεως

απαιτήσεως», δυνάμει του οποίου καταβλήθηκε ποσό δρχ. 19.500.000 δεν τηρήθηκαν οι καθοριζόμενες από το άρθρο 14 ΚΝ 551/1915, σε συνδυασμό με άρθρα 209-214 ΚπολΔ προϋποθέσεις συμβιβασμού, ούτε κυρίως διενεργήθηκε ενώπιον Ειρηνοδίκου, ούτε συνέτρεξαν οι ουσιαστικές προϋποθέσεις συμβιβασμού, ώστε δεν επιτεύχθηκε νομότυπου συμβιβασμού προσήκουσα ενάσκηση αξιώσεως και εντεύθεν δικαίωμα επιλογής) ισχυρίσθηκε ότι, το ένδικο ατύχημα επήλθε λόγω μη τηρήσεως εκ μέρους των εναγομένων και των προστηθέντων απ' αυτούς προσώπων των διατάξεων ισχυόντων Διαταγμάτων, Νόμων και Κανονισμών, για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων και ειδικότερα 1) στην παντελή έλλειψη εφοδιασμού του πλοίου με τις απαραίτητες για συντήρηση και βαφή των κυτών του πλοίου ειδικές μάσκες και ειδικά προστατευτικά ομματούαλια, 2) στη μη αποστολή του αυθημερόν, μετά το επισυμβάν ατύχημα στον ιατρό του ανωτέρω λιμένα των Ινδιών και 3) στην μη άμεση παλιννόστησή του στην Ελλάδα, για να υποβληθεί στην απαραίτητη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, η οποία τότε, θα είχε αποτρέψει την απώλεια της οράσεώς του και από τα δύο μάτια του, πλέον του 805. Με βάση τα προεκτεθέντα όμως, οι αγωγικοί ισχυρισμοί και οι επ' αυτών θεμελιούμενοι σχετικοί λόγοι εφέσεως, με τους οποίους αποδίδεται στους εναγομένους παράβαση προστατευτικών των απασχολουμένων σε πλοία ναυτικών Διαταγμάτων, Νόμων και Κανονισμών λόγω παντελούς ελλείψεως εφοδιασμού του πλοίου «Α.Ρ.» με τις απαραίτητες για τη συντήρηση και βαφή των κυτών του ειδικές μάσκες και ειδικά προστατευτικά ομματούαλια, καθώς επίσης και λόγω μη χορηγήσεως αυτών στον ενάγοντα παρά τις επανειλημμένες, γι' αυτό, διαμαρτυρίες του προς τον Πλοίαρχο, αποδείχθηκαν αβάσιμοι κατ' ουσίαν και απορριπτέοι. Καθόσον όμως αφορά τους αγωγικούς ισχυρισμούς και τους επ' αυτών θεμελιούμενους σχετικούς λόγους εφέσεως, με τους οποίους αποδίδεται στους εναγομένους παράλειψη τηρήσεως των ως άνω ισχυόντων Διαταγμάτων και ιδίον εκείνου του ΒΔ 806/70, λόγω μη αμέσου (αυθημερόν) αποστολής του ενάγοντος στον ιατρό του λιμένος των Ινδιών, το οποίο κατά τον ισχυρισμό του ενάγοντος, συνδέεται αιτιωδώς με το επελθόν αποτέλεσμα της απώλειας της οράσεώς του, κατά το ως άνω ποσοστό, ανακύπτει ήδη ουσιωδώς ζήτημα προς έρευνα, αν δηλαδή ήταν αρκετή η περίθαλψη της οποίας έτυχε ο ενάγων-ναυτικός στο πλοίο επί τετραήμερο περίπου από τους ιεραρχικά Προϊσταμένους του, όπως ανωτέρω αυτή λεπτομερώς αναφέρθηκε, ή επεβάλετο ενόψει και του εντελώς ευαίσθητου του μέρους του σώματος του ενάγοντος που επλήγη δηλαδή των οφθαλμών του και μάλιστα με εποξική βαφή, μαζί με την παροχή της ως άνω περιθάλψεως, ως πρώτης βοήθειας, ν' αποσταλεί αμέσως ο ενάγων σε θεράποντα ιατρό του λιμένα VISAKAPATNAN των Ινδιών (στο αγκυροβόλιο του οποίου ναυλοχούσε το πλοίο κατά το χρόνο του ενδίκου ατυχήματος) και εάν η καθυστέρηση αποστολής του επί τετραήμερο, δηλαδή από τις απογευματινές ώρες τις 8/3/1996 έως τις πρωινές ώρες (10.40' πμ περίπου) της 12/3/1996 είχε ως αποτέλεσμα να υποστεί ο ενάγων βλάβη στους οφθαλμούς του και συγκεκριμένα έλκος κερατοειδούς λόγω διατήσεως από χημικό έγκαυμα άμφω, νεφέλιο κεντρικό δεξιού οφθαλμού, περιορισμό της οπτικής οξύτητας των οφθαλμών του σε ποσοστό μικρότερο του 1/20, δηλαδή μέτρηση δακτύλων από ένα (1) μέτρο και να καταστεί ανάπηρος, και ανίκανος καθολοκληρία εφ' όρου ζωής, προς άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος και κάθε άλλου κοινωνικά και οικονομικά ισοδύναμου, τα οποία διαφορετικά με άμεση δηλαδή αποστολή σε θεράποντα ιατρό και εν ανάγκη άμεση αποναυτολόγησή του θα είχαν αποτραπεί ή τυχόν η εν λόγω βλάβη των οφθαλμών του και η απ' αυτήν αναπηρία θα εμφανιζόταν οπωσδήποτε, ως αποτέλεσμα του ενδίκου ατυχήματος, ανεξαρτήτως της αμέσου ή όχι αποστολής του ενάγοντος σε θεράποντα ιατρό του λιμένος των Ινδιών. Η έρευνα των ως άνω ζητημάτων, είναι αναγκαία για τη θεμελιούμενη στις διατάξεις του κοινού Αστικού Δικαίου ένδικη αγωγή, τόσο για την αιτουμένη πλήρη αποζημίωση όσο και για την χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, αφού, κατά τα αναφερθέντα στην αρχή της παρούσας, για την τυχόν ευδοκίμηση αυτών, απαιτείται να αποδεικνύεται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παραβάσεως της ως άνω ειδικής διατάξεως του άρθρου 10 ΒΔ 806/70 και της επελθούσας βλάβης της υγείας του ενάγοντος. Για τη διερεύνηση όμως των ανωτέρω απαιτούνται ειδικές γνώσεις της ιατρικής επιστήμης, τις οποίες το Δ/ριο δεν διαθέτει, ούτε άλλωστε διενεργήθηκε για την αιτία αυτή πρωτοδίκως πραγματογνωμοσύνη. Κατ' ακολουθίαν πρέπει για τη διάγνωση της αληθείας και τη συνακόλουθη ασφαλέστερη διάγνωση της διαφοράς, προς επίτευξη της οποίας κατισχύει η ανάγκη διενεργείας

πραγματογνωμοσύνης της αρχής της οικονομίας της δίκης (βλ. σχετ. Βασ. Βαθρακοκοίλη: ΚπολΔ στο άρθρο 368 εδαφ. 7) και κατ' εφαρμογή των διατάξεων που αναφέρθηκαν στην αρχή της παρούσας και εκείνης του άρθρου 368 ΚπολΔ, να διαταχθεί, χωρίς να εξαφανισθεί η εκκαλούμενη, η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, η οποία θα διεξαχθεί με την επιμέλεια του επιμελέστερου των διαδίκων, από έναν πραγματογνώμονα-ιατρό, ο οποίος θα ορισθεί από το σχετικό κατάλογο των πραγματογνώμων του Δ/ρίου αυτού και ο οποίος θα αποφανθεί για τα προαναφερθέντα ζητήματα, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό της παρούσας, αναβαλλομένης, κατά τα λοιπά της εκδόσεως αποφάσεως επί της κρινομένης εφέσεως, όπως ειδικότερα ορίζεται στο διατακτικό της παρούσας.

## ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. από τις διατάξεις του άρθρου 16 κν 551/15 προκύπτει ότι αυτός που κατέστη ανίκανος από εργατικό ατύχημα έχει δικαίωμα να εγείρει αγωγή κοινού δικαίου και να αξιώσει πλήρη αποζημίωση και στην περίπτωση που το ατύχημα έλαβε χώρα σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων. Δεν αρκεί όμως το ατύχημα να οφείλεται στη μη τήρηση των όρων, οι οποίοι επιβάλλονται από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια όπως του άρθρου 662ΑΚ (ΑΠ 606/1994 ΕΝΔ 23.7, ΕΠ 570/1986 ΕΝΔ 15.346, ΕΠ 1146/1984 ΕΝΔ 13.476, ΕΠ 74/1983 ΕΝΔ 11.350, ΕΠ 428/1983 ΕΝΔ 11.356, ΠΠΑ 8481/1985 ΕΝΔ 14.222). Απαιτείται στις εν λόγω διατάξεις να μνημονεύονται συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόποι προς επίτευξη της ασφαλείας των εργαζομένων ώστε η μη τήρησή τους να μπορεί να συνδεθεί ουσιαστικά με το ατύχημα.

Το ποιες όμως διατάξεις προβλέπουν «γενικά» και ποιες «ειδικά» μέτρα ασφαλείας και υγιεινής είναι ζήτημα ερμηνείας όχι πάντοτε χωρίς τη νομολογία ότι ειδικά μετρά ασφαλείας και υγιεινής προβλέπουν ενδεικτικά οι ακόλουθες διατάξεις:

Ι. ΒΔ 806/1970 «Κανονισμός εργασίας επί των Ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω». Γίνεται δεκτό ότι οι διατάξεις του ΚΕΦΠ προβλέπουν (με ορισμένες εξαιρέσεις) ειδικά μέτρα ασφαλείας, ΑΠ 274/2000 ΕΝΔ 29.105 και ενδεικτικά:

- άρθρα 3 παρ. 2, 4 παρ. 1 και 5, 43 παρ. 2 και 135 ΚΕΦΠ σχετικά με την επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο που πρέπει να γίνεται μέσω ασφαλούς και σταθερής κλίμακας με προστατευτικά ρέλια και όχι με ανεμόσκαλα, ΕΠ 109/1995 ΕΝΔ 23.206.
- άρθρο 4 του ΚΕΦΠ περί υποχρέωσης πλοιάρχου για εξασφάλιση κατάλληλων και ασφαλών συνθηκών εργασίας στους ναυτικούς, ΜΠΠ 196/1999 ΕΝΔ 27.313
- άρθρα 4 παρ. 3, 13, 22 ΚΕΦΠ για καθήκοντα πλοιάρχου και άρθρα 27, 35, 37 ΚΕΦΠ για τα καθήκοντα υποπλοιάρχου σχετικά με την επιμέλεια και προσοχή για την ασφάλεια του πλου και των εξαρτίων ιδιαίτερα στις φορτοεκφορτώσεις, ΕΑ 1748/1988 ΕΝΔ 18.305.
- άρθρο 10 ΚΕΦΠ για τα καθήκοντα του πλοιάρχου σε περιπτώσεις ασθένειας ή ατυχήματος, ΕΠ 598/2002 και ΕΠ 156/2002 που δημοσιεύονται στο παρόν τεύχος, ΕΠ 501/2001 ΕΝΔ 29.437.
- άρθρα 27, 28, 29 32 ΚΕΦΠ περί υποχρέωσης υποπλοιάρχου για τήρηση των επιβαλλόμενων και προβλεπόμενων από αυτά μέτρων προστασίας ναυτικών, ΑΠ 879/1986 ΕΝΔ 16.60, ΕΠ 1119/1987 ΕΝΔ 16.525, ΜΠΠ 196/1999 ΕΝΔ 27.313.
- άρθρα 36 εδ. β', 52 παρ. 3 εδ. α' 117 ΚΕΦΠ για τα καθήκοντα ναύκληρου και πληρώματος ΕΠ 1119/1987 ΕΝΔ 16.525
- άρθρο 52 ΚΕΦΠ για τους εργαζομένους στο κατάστρωμα του πλοίου ΜΠΠ 1656/1995 ΕΝΔ 24.225, ΜΠΠ 1861/1995 ΕΝΔ 23.388
- άρθρα 56, 135 ΚΕΦΠ για τα καθήκοντα ναυκλήρου για την επίβλεψη ρυμουλκίων, σχοινιών και συρμάτων, ΕΑ 1748/1988 ΕΝΔ 18.305
- άρθρα 72 παρ. 1 εδ. α', 77 παρ. 1 και 3 ΚΕΦΠ για τα καθήκοντα α' μηχανικού, ΕΠ 885/1986 ΕΝΔ 18.309

- άρθρο 77 ΚΕΦΠ περί υποχρέωσης α' μηχανικού για λήψη ενδεικνυόμενων μέτρων ασφαλείας κατά την εργασία του υφισταμένου του γ' μηχανικού, ΜΠΠ 196/1999 ΕΝΔ 27.313
- άρθρα 80 παρ. 1 και 3, 81, 84 ΚΕΦΠ για τα καθήκοντα β' γ' και δοκίμου μηχανικού, ΕΠ 885/1986 ΕΝΔ 18.309
- άρθρα 65 παρ. 1, 66 παρ. 1 και 67 παρ. 1 εδ. α' ΚΕΦΠ περί υποχρέωσης α' μηχανικού για συντήρηση και καλή λειτουργία των κυρίως μηχανών, των βοηθητικών και κάθε είδους μηχανημάτων και σωληνώσεων του πλοίου, ΑΠ 606/1994 ΕΝΔ 23.7
- άρθρα 123, 128 παρ. 2 ΚΕΦΠ για την κατανομή, εκτέλεση και εποπτεία εργασιών, ΕΠ 885/1986 ΕΝΔ 18.309
- άρθρο 134 παρ. 2, 3 ΚΕΦΠ για την απαγόρευση χρωματισμού και αποσκωριάσεως κατά τη διάρκεια του πλου και των εξωτερικών πλευρών του πλοίου κατά την παραμονή του σε δεξαμενή, ποταμό ή διαύλους με ισχυρά ρεύματα, Ολ. ΑΠ 965/1985 ΕΝΔ 15.307 ΕΝΔ 14.73

Σημειώνεται ότι ο ΚΕΦΠ δεν έχει εφαρμογή σε πλοίο με αλλοδαπή σημαία εφόσον τα ζητήματα που αφορούν την εσωτερική λειτουργία του (π.χ. κανονισμός εργασίας του πληρώματος) ανάγονται στο ουσιαστικό δημόσιο δίκαιο και ρυθμίζονται από τις σχετικές διατάξεις που ισχύουν στη χώρα της εθνικότητας του πλοίου, ΕΠ 501/2001 ΕΝΔ 29.437, ΕΠ 1176/1996 ΕΝΔ 25.54, ΕΠ 272/1989 ΕΝΔ 20.225.

Π. Οι διατάξεις του ΚΔΝΔ για τις ευθύνες, εξουσίες, υποχρεώσεις και καθήκοντα των αξιωματικών του πλοίου προβλέπουν ειδικά μέτρα ασφαλείας, ενδεικτικά: ΜΠΑ 4474/1976 ΕΝΔ 5.79

Π. ΠΔ 1349/1981 «Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων εις τα πλοία». Ενδεικτικά προβλέπουν ειδικά μέτρα ασφαλείας:

- άρθρο 6 παρ. 1, 2 περί καθαριότητας, επαρκούς φωτισμού και χρωματισμού με ευδιάκριτα χρώματα των μόνιμων εμποδίων στα καταστρώματα, κύτη, διαδρόμους και στις προσβάσεις στα κύτη όπου εργάζονται ή διέρχονται άνθρωποι ΑΠ 274/2000 ΕΝΔ 29.105, ΕΠ 193/1999 ΕΝΔ 27.6
- άρθρο 3 παρ. 1 και 2 σχετικά με την επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο που πρέπει να γίνεται μέσω ασφαλούς και σταθερής κλίμακας και όχι με ανεμόσκαλα, με προστατευτικά ρέλια, ΕΠ 109/1995 ΕΝΔ 23.206
- άρθρο 16 παρ. 1 περί ύπαρξης μέσων για την προσωπική προστασία του πληρώματος όπως ελαστικών υποδημάτων, ΕΠ 193/1999 ΕΝΔ 27.6

ΙV. ΠΔ 13/22.3.1934 Ενδεικτικά προβλέπουν ειδικά μέτρα ασφάλειας:

- άρθρα 58, 65 για τα μέτρα αποφυγής αιφνίδιας κίνησης μηχανών και απαγόρευση επισκευής τους όταν βρίσκονται σε κίνηση ΕΠ 885/1986 ΕΝΔ 18.309
- άρθρα 107, 115 για την ετήσια δοκιμή αντοχής των ανυψωτικών μηχανημάτων μεταξύ των οποίων και οι μικροί ανελκυστήρες για τη μεταφορά μόνο φαγητών και σκευών, ΑΠ 892/1989 ΕΝΔ 18.425
- άρθρο 114 περί προφυλάξεων κατά τη χρήση ανυψωτικών μηχανημάτων ώστε να αποφεύγονται οι κίνδυνοι τραυματισμού εργατών από την πτώση ανασυρόμενων υλικών κλπ, ΜΠΠ 196/1999 ΕΝΔ 27.313

V. ΠΔ 81/1984 «Κανονισμός για τον εφοδιασμό των εμπορικών πλοίων με φάρμακα και υγειονομικό υλικό» προβλέπει ειδικά μέτρα ασφαλείας, ενδεικτικά: ΕΠ 272/1989 ΕΝΔ 20.225

VI. ΔΣ «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση» κυρ. νδ 4258/1962. Ενδεικτικά προβλέπει ειδικά μέτρα ασφαλείας: καν. 17 κεφ. V για την διατήρηση, σε καλή κατάσταση των κλιμάκων των πολοηγών, ΑΠ 879/1986 ΕΝΔ 16.60

2. Σχετικά με τις προϋποθέσεις του συμβιβασμού σε αξιώσεις από ναυτεργατικό ατύχημα και τους λόγους διάρρηξης ή ακύρωσής του βλ. και σημείωση σε ΕΝΔ 29.436 όπου και παραπομπές σε νομολογία.