

Άρειος Πάγος: 606/94 (τμ. Β')

Πηγή: ΕΕργΔ, τομ. 55, σελ. 38, 1996

Περίληψη: Ο ναυτικός που υπέστη από εργατικό ατύχημα ανικανότητα, έχει δικαίωμα να εγείρει την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσει πλήρη αποζημίωση, μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε 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 για τους όρους ασφαλείας εργαζομένων σ' αυτούς και βρίσκεται σε αιτιώδη σύνδεσμο με την μη τήρηση των διατάξεων αυτών. Τέτοιες διατάξεις περιλαμβάνονται στον κανονισμό εργασίας στα Ελληνικά Φ/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του κωδικοποιημένου νόμου "περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού" (μειοψ. δύο μελών και παραπομπή στην Ολομέλεια).

Κυριότερες διατάξεις: Ν. 551/1915 άρθρο 16. Κ.Ι.Ν.Δ. άρθρο 66. Α.Κ. άρθρα 297, 298 και 914. Ν. 3141/1934. Ν. 3141/1955 άρθρα 1 παρ. 1 και 8. Β.δ. 806/1970.

Απόφαση Δικαστηρίου

Πρόεδρος: κ. ΚΩΝ. ΔΑΦΕΡΜΟΣ

Εισηγητής: κ. ΔΗΜ. ΓΟΥΡΓΟΥΡΑΚΗΣ

Δικηγόροι: κ.κ. Γεωργ. Δανιόλας, Μικ. Κουντούρης

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' Εισ. Ν.Α.Κ. και έχει εφαρμογή και στη σύμβαση ναυτολόγησης κατά το άρθρο 2 του ίδιου νόμου και 66 του Κ.Ι.Ν.Δ. (ν. 3816/1958) προκύπτει ότι αυτός που έπαθε από εργατικό ατύχημα ανικανότητα, έχει δικαίωμα να εγείρει την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσει, σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 Α.Κ., πλήρη αποζημίωση μόνο όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε 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 για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σ' αυτούς, βρίσκεται δε σε αιτιώδη σύνδεσμο με τη μη τήρηση των διατάξεων αυτών. Τέτοιες διατάξεις περιλαμβάνονται στον Κανονισμό εργασίας στα Ελληνικά Φ/Γ πλοία ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω, που εκδόθηκε με εξουσιοδότηση του άρθρου 67 του κωδικοποιημένου με το από 11.3.1952 β.δ., ν. 6392/1934 "περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού" και των άρθρων 1 παρ.1 και 8 ν. 3141/1955, εγκρίθηκε δε με το β.δ. 806/1970 (Ολ. Α.Π. 965/1985). Αυτό προκύπτει και από τη διάταξη του άρθρου 1 του Κανονισμού με την οποία ορίζεται ότι καθορίζονται μ' αυτόν η ιεραρχία και τα καθήκοντα του προσωπικού των πλοίων που αφορά και το σύστημα εν γένει με το οποίο πρέπει να διεξάγεται η εργασία σ' αυτά προς το σκοπό, εκτός των άλλων, της με ασφάλεια εκπλήρωσης της αποστολής τους ως μέσων των θαλάσσιων μεταφορών. Εξάλλου, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 65 παρ.1, 66 παρ. 1 και 67 παρ.1 εδ. α' του κανονισμού προκύπτουν τα ακόλουθα: Ο Α' μηχανικός, ως αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κυρίως μηχανών, των βοηθητικών, κάθε είδους μηχανημάτων και σωληνώσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου και γενικά του πλοίου. Για τη διαπίστωση της από την άποψη αυτή κατάστασης των μηχανημάτων του σκάφους ο Α' μηχανικός οφείλει, όταν πρόκειται να αναλάβει τα καθήκοντα της υπηρεσίας του, να προβεί με τη βοήθεια του Β' μηχανικού, στην επιθεώρηση των μηχανών, μηχανημάτων και εξαρτημάτων εν γένει της δικαιοδοσίας του και των λεβήτων. Το ότι σκοπός της επιθεώρησης αυτής είναι, εκτός των άλλων, και προπαντός η διερεύνηση της κατάστασης των αναγομένων, στην ευθύνη του, μηχανημάτων, από πλευράς λειτουργίας και συντήρησης και επομένως και από πλευράς ασφαλείας των εργαζομένων στο πλοίο και ιδίως στο μηχανοστάσιο, που επιτυγχάνεται όταν οι μηχανές του πλοίου βρίσκονται σε καλή κατάσταση, προκύπτει από την επιταγή (άρθρο 67 παρ. 1 εδ.α') του κανονισμού να προβεί στην επιθεώρηση "οδηγούμενος προς τούτο εκ του ημερολογίου της μηχανής και των σχεδιαγραμμάτων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου". Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει η κατάσταση στην οποία πρέπει, σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα να βρίσκονται τα μηχανήματα και εκείνη στην οποία

πραγματικά είναι, κατά την ανάληψη της υπηρεσίας από τον Α' μηχανικό, από πλευράς λειτουργίας και συντήρησης. Με τις διατάξεις επομένως αυτές και πέραν των άλλων στόχων τους, προσδιορίζονται ειδικοί όροι ασφαλείας των εργαζομένων στο μηχανοστάσιο του πλοίου, το προσωπικό του οποίου υπάγεται στον πιο πάνω κανονισμό. Επομένως, όταν δεν τηρηθούν, εκείνος που έγινε ανάικος για εργασία από ατύχημα που συνδέεται αιτιωδώς με τη μη τήρησή τους, έχει δικαίωμα να ασκήσει την αγωγή του κοινού δικαίου και να αξιώσει πλήρη αποζημίωση. Στη δικάζομενη υπόθεση το Εφετείο δέχθηκε ανελέγκτως, όπως από την προσβαλλόμενη απόφασή του προκύπτει, τα ακόλουθα: Ο αναιρεσίβλητος εργάζονταν ως Γ' μηχανικός στο δεξαμενόπλοιο "Α." 62.854 τόννων d.w. της πρώτης αναιρεσειούσας - πλοιοκτήτριας, μετά από σύμβαση ναυτικής εργασίας που είχε συνάψει στον Πειραιά με την αντιπρόσωπο της πρώτης δεύτερη αναιρεσειούσα, της οποίας εκπρόσωποι, κατά τον ίδιο χρόνο, ήταν οι λοιποί αναιρεσειόντες. Γύρω στις 8 π.μ. της 1^{ης} Σεπτεμβρίου 1989 και ενώ το πλοίο έπλεε από τις ανατολικές ακτές της Αμερικής προς το λιμάνι Saint Croix της Καραϊβικής τέθηκε σε λειτουργία ο βοηθητικός λέβητας του πλοίου για την παροχή του αναγκαίου ατμού για τη λειτουργία βοηθητικών μηχανημάτων του σκάφους. Δεν επακολούθησε όμως κατανάλωση του παραγόμενου ατμού με αποτέλεσμα η μέσα στο δίκτυο διοχέτευσης του ατμού πίεση να ανέλθει στο ανώτατο ανεκτό όριο των 15 KG/CM². Ενεργοποιήθηκε ο αυτόματος πιάσεως διότι το ψυγείο επιστροφών του ατμού δεν αρκούσε για την ψύξη και τη συμπύκνωσή του, αλλά δεν μειώθηκε η υπέρμετρη πίεση του ατμού στο δίκτυο. Για την περαιτέρω, εκτόνωση της ο Β' μηχανικός έδωσε στον αναιρεσίβλητο την εντολή να ανοίξει το επιστόμιο (ατμοφράχτη) για να διοχετευθεί ο ατμός στο ψυγείο κενού, που είχε αποτύχει προηγουμένως να ανοίξει μόνος του ο επίσης Γ' μηχανικός Ι.Μ. Ο αναιρεσίβλητος ανέβηκε στην οροφή τηλεφωνικού θαλάμου ύψους 2,5 μέτρων και προσπαθώντας από εκεί να ανοίξει το επιστόμιο χρησιμοποίησε εργαλείο (γατζόκλειδο) οπότε το επιστόμιο εξερράγη με αποτέλεσμα να πέσει ο αναιρεσίβλητος από την οροφή του τηλεφωνικού θαλάμου και να υποστεί εμπιεστικά και συντριπτικά κατάγματα, ωτόρροια αριστερά με ρήξη του τυμπάνου και εκτεταμένα εγκαύματα, που κάλυπταν επιφάνεια 35% τουλάχιστον του σώματός του, μερικά από τα οποία ήταν ικανού βάθους. Δέχεται ακόμη το Εφετείο ότι η έκρηξη του επιστομίου και η διαρροή του

ατμού που προκάλεσε τον βαρύτατο τραυματισμό και την αναπηρία του αναιρεσιβλήτου οφείλονταν στο ότι το επιστόμιο δεν ήταν προσαρμοσμένο στην πίεση που ήταν ανεκτή και στο λοιπό δίκτυο κυκλοφορίας ατμού. Έτσι το επιστόμιο δεν λειτουργούσε ομαλά και ήταν, όπως ανελέγκτως έκρινε το Εφετείο, κατά τούτο ελαττωματικό, γεγονός που επέβαλε την αντικατάστασή του. Ο πρώτος, όμως μηχανικός του πλοίου, αν και υπεύθυνος για την καλή λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων, παρέβη την από τα άρθρα 66 παρ.1 και 67 παρ. 1 εδ. α' του π.δ. 806/1970 υποχρέωσή του που αποτελεί ειδικό όρο ασφαλείας για το πλήρωμα του μηχανοστασίου, να επιθεωρήσει κατά την πριν από εικοσάμηνο από την εκτέλεση του ατυχήματος ανάληψη των καθηκόντων του, τα μηχανήματα του λεβητοστασίου και τις σωληνώσεις του δικτύου διοχέτευσης του ατμού και έτσι δεν διαπίστωσε το ελάττωμα του ατμοφράκτη και δεν τον αντικατέστησε με αποτέλεσμα να επέλθει ο τραυματισμός του αναιρεσιβλήτου. Ακολούθως και σε συνέπεια με τα δεδομένα αυτά το Εφετείο έκρινε ότι ο αναιρεσιβλήτος είχε δικαίωμα να ασκήσει την από το κοινό δίκαιο αγωγή και να ζητήσει πλήρη αποζημίωση, αφού το ατύχημα που προκάλεσε την αναπηρία του ήταν αποτέλεσμα του ότι δεν τηρήθηκαν οι πιο πάνω διατάξεις, με την παράλειψη της τήρησης των οποίων βρίσκεται σε αιτιώδη σύνδεσμο. Κρίνοντας έτσι το Εφετείο δεν παραβίασε τις διατάξεις ουσιαστικού δικαίου που προαναφέρθηκαν ούτε ευθέως, ούτε εκ πλαγίου, αφού διέλαβε στην προσβαλλόμενη απόφασή του σαφείς και επαρκείς αιτιολογίες που καθιστούν εφικτό τον αναιρετικό έλεγχο, αν με τα περιστατικά που ανελέγκτως δέχθηκε, εφαρμόστηκαν ορθά ή όχι οι διατάξεις αυτές. Το Εφετείο δέχεται, ειδικότερα όπως με σαφήνεια προκύπτει απ' την απόφασή του ότι η από τον Α' μηχανικό επιθεώρηση δεν έγινε - αυτό σημαίνει ότι ο τελευταίος παρέβη την από το άρθρο 67 παρ.1 εδ. α' του π.δ. 806/1970 υποχρέωσή του - ότι αν είχε γίνει θα είχε προκύψει ότι το επιστόμιο που εξερράγη δεν ήταν προσαρμοσμένο στην πίεση του ατμού, που ήταν ανεκτό και στο υπόλοιπο δίκτυο και ότι ενώ γι' αυτό το λόγο έπρεπε να είχε αλλαγή δεν αντικαταστάθηκε, δεν ήταν δε απαραίτητο να εξηγήσει με βάση ποια στοιχεία οδηγήθηκε στην κρίση ότι το επιστόμιο ήταν ως προς την ανοχή της πίεσης του ατμού ελαττωματικό, ούτε και αν ήταν εφικτή ή όχι η αντικατάστασή του. Επομένως, ο πρώτος και δεύτερος λόγος της αναίρεσης με τους οποίους προσάπτονται στο Εφετείο οι από το άρθρο 559 αριθμ. 1 και

19 ΚΠολΔ αιτιάσεις πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι. Κατά την γνώμη, όμως, των μελών του δικαστηρίου Δημητρίου Γουργουράκη και Γεωργίου Βελλή, τα άρθρα 66 παρ.1 και 67 παρ.1 του κανονισμού εργασίας στα Ελληνικά φορτηγά πλοία, που προαναφέρθηκε, δεν είναι από τις διατάξεις εκείνες του κανονισμού που επιβάλλουν ειδικούς όρους ασφαλείας των εργαζομένων. Επομένως, η παράβασή τους δεν παρέχει στον παθόντα από εργατικό ατύχημα το από το άρθρο 16 παρ.1 του ν.551 προβλεπόμενο εκλεκτικό δικαίωμα να αξιώσει είτε την περιορισμένη αποζημίωση που ο νόμος εκείνος προβλέπει, είτε την από το κοινό δίκαιο πλήρη αποζημίωση. Ειδικότερα, οι διατάξεις αυτές ορίζουν τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Α' μηχανικού του πλοίου τον οποίο και καθιστούν υπεύθυνο για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κυρίως μηχανών και των λοιπών μηχανημάτων του σκάφους, ώστε αυτά να βρίσκονται σε κατάσταση άμεσης και ασφαλούς λειτουργίας. Δεν προσδιορίζουν και δεν εξειδικεύουν όμως με ποια συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους, τα οποία επιβάλλονται στον Α' μηχανικό και στον εργοδότη του που τον έχει προσθήσει και που οφείλουν γι' αυτό να εφαρμόσουν, θα επιτευχθεί η επιδιωκόμενη ασφαλής λειτουργία των μηχανημάτων, ώστε να αποφεύγονται ενδεχόμενα ατυχήματα και να εξασφαλίζεται η ζωή και η υγεία των εργαζομένων στο μηχανοστάσιο ή σε άλλα μέρη του πλοίου από την πλημμυλή λειτουργία ή συντήρηση των μηχανημάτων του. Συνεπώς οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν, όπως από το ουσιαστικό περιεχόμενό τους προκύπτει, ειδικούς όρους ασφαλείας κατά την έννοια του άρθρου 16 παρ.1 του ν. 551/1915, η παράβαση των οποίων παρέχει την ευχέρεια στον παθόντα να αξιώσει την από το κοινό δίκαιο πλήρη αποζημίωση διότι είναι γενικές και αόριστες. Η συντήρηση ή η καλή λειτουργία των μηχανημάτων δεν είναι ειδικά μέτρα ασφαλείας, αλλά η επιθυμητή κατάσταση των μηχανών και ο σκοπός για την επίτευξη του οποίου πρέπει να λαμβάνονται τα εξειδικευμένα κατάλληλα μέτρα. Επιχείρημα ενισχυτικό της άποψης αυτής είναι η πάγια θέση της νομολογίας του δικαστηρίου αυτού ότι η διάταξη του άρθρου 662 του Αστικού Κώδικα, που αναφέρεται στην ασφάλεια και υγιεινή των χώρων εργασίας και ορίζει γενικώς και αορίστως ότι "ο εργοδότης οφείλει να διαρρυθμίζει τα σχετικά με την εργασία και με το χώρο της και τα σχετικά με τη διαμονή, τις εγκαταστάσεις και τα μηχανήματα ή εργαλεία, έτσι ώστε να προστατεύεται η ζωή και η υγεία του εργαζομένου"

δεν περιέχει ειδικούς όρους ασφαλείας των εργαζομένων και επομένως δεν παρέχουν τη δυνατότητα στον παθόντα να επιλέξει την από τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου πλήρη αποζημίωση. Εξάλλου, αν αρκούσαν για την παροχή της αποζημίωσης αυτής οι διατάξεις των άρθρων 66 παρ.1 και 67 παρ.1 του κανονισμού, που προαναφέρθηκαν, μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις θα περιοριζόταν ο από το ατύχημα παθών στην περιορισμένη αποζημίωση που παρέχεται από το ν. 551. Αυτό, όμως, αντίκειται προδήλως στο σκοπό του νομοθέτη που θέσπισε την περιορισμένη κατά κανόνα ευθύνη του εργοδότη για ατυχήματα από βίαιο συμβάν και όταν ακόμη αυτά οφείλονται σε βαριά αμέλειά του. Με τα δεδομένα αυτά έπρεπε να γίνει δεκτός ως ουσιαστικός βάσιμος ο πρώτος λόγος αναίρεσης με τον οποίο προσάπτεται στο Εφετείο η προβλεπόμενη από το άρθρο 559 αριθμ.1 Κ.Πολ.Δ. πλημμέλεια, της ευθείας, δηλαδή, παραβίασης των ουσιαστικών διατάξεων που προαναφέρθηκαν. Ενόψει όμως, του ότι η απόφαση για την απόρριψη του αναιρετικού αυτού λόγου έχει ληφθεί με πλειοψηφία μιας ψήφου πρέπει ο λόγος αυτός να παραπεμφθεί στην Ολ. Του Αρείου Πάγου, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 563 παρ. 2 περ. β', εδ. γ' του Κ.Πολ.Δ. Κατά τα λοιπά, ο δεύτερος λόγος της αναίρεσης κατά το μέρος του με το οποίο προβάλλεται η αιτίαση ότι το Εφετείο αγνόησε τον ουσιώδη ισχυρισμό των αναιρεσειόντων ότι η αντοχή του επιστομίου ήταν από κατασκευής του πλοίου 5 KG/CM² όπως προβλέπεται και στα κατασκευαστικά σχέδια δεν ιδρύει τον από το άρθρο 559 αριθμ. 8 Κ.Πολ.Δ. λόγο αναίρεσης διότι ο πιο πάνω ισχυρισμός αποτελεί άρνηση της αγωγικής βάσης και δεν αποτελεί "πράγμα" κατά την έννοια της σχετικής διάταξης. (Απορρίπτει τους λόγους αναίρεσης που σύμφωνα με το σκεπτικό κρίθηκε ότι πρέπει να απορριφθούν. Παραπέμπει στην Ολομέλεια του Αρείου Πάγου τον πρώτο λόγο της αναίρεσης).