

Θάνατος Α΄ Μηχανικού. Διεθνής δικαιοδοσία. Εφαρμοστέο δίκαιο. Αντιπρόσωπος ν. 762/78. ευθύνη κοινού δικαίου κατ' άρθρ. 16 κν. 551/1915. Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης. Υποχρέωση αναγγελίας επισυμβάντος ατυχήματος στις αρμόδιες αρχές. Δ.Σ. περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) 1974.

Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών 1968 (κυρ. ν. 1814/88, ισχύς από 1.4.89), όπως τροποποιήθηκε από τη διεθνή Σύμβαση Ντονόστια Σαν Σεμπασιάν 1989 (κυρ. ν. 2004/92, ισχύς από 1.7.92) για τη διεθνή δικαιοδοσία σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις. Στα αντικειμενικά όρια της ισχύος της περιλαμβάνονται και οι υποθέσεις που ανακύπτουν από τη σύμβαση ναυτολόγησης. Αν οι διάδικοι κατοικούν ή εδρεύουν σε διάφορα Κράτη, το Δικαστήριο εξετάζει αν συντρέχει η διεθνής δικαιοδοσία λόγω της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου (άρθρο 2 παρ. 1) λόγω άλλης ειδικής δωσιδικίας (άρθρα 5-15) ή λόγω ρητής παρέκτασης (άρθρο 17 όπως ισχύει).

Διεθνής Σύμβαση Ρώμης 1980 (κυρ. ν. 1792/88, ισχύς από 1.4.91) για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές. Προβλέπει ότι η σύμβαση καταρχήν διέπεται από το δίκαιο που επέλεξαν τα συμβαλλόμενα μέρη. Αν δεν έχει γίνει επιλογή, η σύμβαση εργασίας διέπεται (α) από το δίκαιο της χώρας όπου ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του ε εκτέλεση της σύμβασης, ακόμη και αν έχει αποσπασθεί προσωρινά σε άλλη χώρα, ή (β) αν δεν παρέχει συνήθως την εργασία του σε μία μόνο χώρα, από το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που τον προσέλαβε, εκτός αν από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας συνδέεται στενότερα με άλλη χώρα, οπότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο αυτής.

Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 ΑΚ, 1, 2 και 3 της Σύμβασης της Ρώμης 1980, 914 ΑΚ, 1 και 16 του κ.ν. 551/15 και 66 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία. Δε ρυθμίζεται από το άρθρο 26 ΑΚ αλλά από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας δηλ. εκείνο που ορίζεται από το άρθρο 25 ΑΚ ή μετά την 1.4.91 από το άρθρο 3 παρ. 1 ΔΣΡ.

Αντιπρόσωπος ν. 762/78. ευθύνεται σε ολόκληρο με τον εργοδότη για κάθε υποχρέωση που απορρέει από το συμφωνητικό πρόσληψης ή τη σύμβαση ναυτολόγησης που έχει συνάψει με το ναυτικό. Η ευθύνη του αντιπροσώπου του αλλοδαπού εργοδότη ρυθμίζεται σε κάθε περίπτωση από το Ελληνικό δίκαιο. Οι διατάξεις του ν. 762/78 αποτελούν κανόνες άμεσης εφαρμογής κατ' άρθρ. 7 παρ. 2 ΔΣΡ και περιέχουν συγχρόνως λανθάνοντες κανόνες ιδ.δ.δ. που καθορίζει ως εφαρμοστέο δίκαιο για την ευθύνη του αντιπροσώπου τη *lex fori*.

Συμφωνητικό πρόσληψης ή προσύμφωνο ναυτικής εργασίας. Αποτελεί ιδιότυπη οριστική συμφωνία. Παράγει αποτελέσματα ανάλογα με τη βούληση των συμβαλλομένων κατ' άρθρ. 361 ΑΚ. Δεν απαιτείται η τήρηση τύπου ούτε η καταχώρησή της στο ναυτολόγιο.

Ναυτεργατικό ατύχημα. Έννοια. Συνιστά και ο κατά την εκτέλεση της εργασίας ή με αφορμή αυτής θάνατος του ναυτικού, όταν αυτός είναι αποτέλεσμα βίαιης και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου, το οποίο δεν ανάγεται αποκλειστικά στην οργανική ή παθολογική προδιάθεση του παθόντος και δε θα συνέβαινε χωρίς την εργασία και τις περιστάσεις εκτέλεσής της.

Ευθύνη κοινού δικαίου κατ' άρθρο. 16 κν 551/1915. ο παθών από ναυτεργατικό ατύχημα ή σε περίπτωση θανάτου του σοι συγγενείς του, δικαιούνται να εγείρουν αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν κατ' άρθρ. 297, 298, 914 και 922 ΑΚ πλήρη αποζημίωση μόνο αν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν ή έχει επέλθει σε εργασία, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων και βρίσκεται σε αιτιώδη συνάφεια με τη μη τήρηση των διατάξεων αυτών.

Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης των συγγενών θανόντος ναυτικού. Για τη θεμελίωσή της αρκεί το κοινό πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων από αυτόν.

Υποχρέωση αναγγελίας επισυμβάντος ατυχήματος στις αρμόδιες Αρχές ώστε να φροντίσουν για τον άμεσο εντοπισμό και παροχή βοήθειας προς διάσωση των επιβαινόντων. Καθιδρύεται από τους ισχύοντες νόμους (άρθρ. 12 κν 551/1915, 1 επ. ν. 762/1978), τη ΔΣ περί

«προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS) 1974 (κυρ.ν. 1045/80), τα κρατούντα χρηστά ναυτιλιακά συναλλακτικά ήθη και από τη γενική αρχή του εργατικού δικαίου περί υποχρέωσης του εργοδότη έναντι του εργαζομένου πρόνοιας, επίδειξης επιμέλειας, σύνεσης και προσοχής σχετικά με τη διασφάλιση της ζωής και υγείας, σωματικής ακεραιότητάς του αλλά και αποφυγής επιδείνωσης επικίνδυνης γι' αυτόν κατάστασης.

Ναυτολόγηση Α΄ Μηχανικού σε αλιευτικό πλοίο.

Αιφνίδια και οριστική απώλεια κάθε επικοινωνίας με το πλοίο ενώ βρισκόταν στον Ινδικό Ωκεανό. Κρίση περί βύθισης του πλοίου και θανάτου του ναυτικού, ο οποίος οφείλεται σε βίαιο συμβάν που έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση της εργασίας και με αφορμή αυτή.

Εργατικό ατύχημα. Έλλειψη οποιουδήποτε στοιχείου από το οποίο να προκύπτει ότι το ατύχημα και ο εξ αυτού θάνατος του ναυτικού προκλήθηκαν λόγω μη τήρησης από τον εργοδότη διατάξεων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών που προβλέπουν μέτρα ασφαλείας των εργαζομένων. Δεν οφείλεται αποζημίωση σύμφωνα με το κοινό αστικό δίκαιο. Μη ύπαρξη τακτικής επικοινωνίας της πλοιοκτήτριας εταιρείας με το πλοίο ώστε να ενημερώνεται συνεχώς για τις επικρατούσες συνθήκες. Παράλειψη της πλοιοκτήτριας να προβεί σε άμεση αναγγελία του επισυμβάντος ατυχήματος προς τις αρμόδιες αρχές. Αμέλεια πλοιοκτήτριας και αντιπροσώπου αυτής. Αιτιώδης συνάφεια με το επελθόν ζημιογόνο αποτέλεσμα. Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης του συγγενών του θανόντος ναυτικού.

Πρόεδρος: ΕΥ. ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΚΗΣ

Εισηγήτρια: ΣΤ. ΓΙΑΝΝΟΥΚΟΥ

Δικηγόροι: Ι. Σαβράμης, Γ. Τρανταλίδης

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών "για τη διεθνή δικαιοδοσία και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις" και των δύο τροποποιητικών της Πρωτοκόλλων που κυρώθηκε με τον Ν. 1814/1988 και άρχισε να ισχύει από 1-4-1989, καθώς και την τροποποιητική Σύμβαση Ντονόστια -Σαν Σεμπάστιαν, που κυρώθηκε με τον Ν. 2004/1992 και άρχισε να ισχύει από 1-7-92, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ανεξάρτητα από το είδος του Δικαστηρίου στα αντικειμενικά δε όρια της ισχύος της περιλαμβάνονται και οι υποθέσεις που ανακύπτουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως.

Κατά την εφαρμογή αυτής, όταν πρόκειται για υπόθεση που οι διάδικοι κατοικούν ή εδρεύουν σε διάφορα Κράτη, το Δικαστήριο εξετάζει αν συντρέχει η διεθνής δικαιοδοσία του, λόγω της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου (άρθρ. 2 παρ. 1), ή λόγω άλλης ειδικής δωσιδικίας από τις αναφερόμενες στα άρθρα 5-15 ή λόγω ρητής παρεκτάσεως κατά το άρθρο 17 της Συμβάσεως αυτής, όπως τροποποιήθηκε με τη Σύμβαση Ντονόστια - Σαν Σεμπάστιαν της 26-5-92. Εξ άλλου, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 του ΑΚ, 1, 2 και 3 της Συμβάσεως της Ρώμης του 1980, που κυρώθηκε με τον Ν. 1792/1988 και ισχύει από 1-4-1991, 914 ΑΚ, 1 και 16 του Ν. 551/1915 και 66 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα που είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία, έχει δε, ως προϋπόθεση το βίαιον συμβάν που αποτελεί τον πυρήνα της εννοίας του εν λόγω ατυχήματος και λαμβάνει χώρα κατά την εκτέλεση ή εξ αφορμής της εργασίας δεν ρυθμίζεται από το, κατά το άρθρο 26 ΑΚ εφαρμοστέο δίκαιο επί των ενοχών που απορρέουν από αδίκημα, αλλά από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας, δηλαδή εκείνο που ορίζεται από τη διάταξη του άρθρου 25 ΑΚ και είναι το δίκαιο στο οποίο τα μέρη υπεβλήθησαν και εν ελλείψει τούτου, το εξ όλων των συνθηκών αρμόζον, ή επί συμβάσεων ναυτικής εργασίας που καταρτίστηκαν μετά την 1-4-1991, από της οποίας άρχισε η ισχύς της, ως άνω, οικουμενικού χαρακτήρα διεθνούς συμβάσεως, εκείνο που ορίζεται απ' αυτήν και είναι επίσης προεχόντως κατ' άρθρον 3 παρ. 1 αυτής, το δίκαιο στο οποίο τα μέρη υπεβλήθησαν. Περαιτέρω, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο 3 της Συμβάσεως αυτής, εφόσον δεν έχει γίνει επιλογή ή σύμβαση εργασίας διέπεται, α) από το δίκαιο της Χώρας, όπου ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του σε εκτέλεση της συμβάσεως, ακόμα και αν έχει αποσπαστεί προσωρινά σε άλλη Χώρα, ή β) αν ο εργαζόμενος δεν παρέχει συνήθως την εργασία του σε μια μόνο Χώρα, από το δίκαιο της Χώρας όπου βρίσκεται η

εγκατάσταση που τον προσέλαβε, εκτός αν από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας συνδέεται στενότερα με άλλη Χώρα, οπότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της άλλης αυτής Χώρας (βλ. ΑΠ 356/2002 ΕΝΔ 30, 97 επ. Εφ. Πειρ. 501/2001 ΕΝΔ 29, 437, Ζωής Παπασιώπη -Πασιά "Η Κοινοτική σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, όπως ισχύει στην Ελλάδα" εκδ. 1991 σελ. 27).

Περαιτέρω, από τη διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1, 2 του Ν. 762/78 προκύπτει ότι, αν ο εργοδότης του ναυτικού είναι αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρεία, ο αντιπρόσωπος αυτής που συνήψε στην Ελλάδα με ναυτικό σύμβαση παροχής εργασίας σε πλοίο του εργοδότη, ευθύνεται σε ολόκληρο με αυτόν για κάθε υποχρέωση που απορρέει από τη σχέση ναυτικής εργασίας. Η σύμβαση προσλήψεως του ναυτικού για να ναυτολογηθεί σε πλοίο, που χαρακτηρίζεται ως προσύμφωνο ή συμφωνητικό προσλήψεως, αποτελεί ιδιότυπη οριστική συμφωνία, η οποία, κατά το άρθρο 361 ΑΚ παράγει αποτελέσματα ανάλογα με τη βούληση των συμβαλλομένων, για την οποία δεν απαιτείται η τήρηση τύπου, ούτε η καταχώριση της στο ναυτολόγιο. Επομένως, αν αυτή έγινε στην Ελλάδα, υπάρχει σε ολόκληρο, αυτοτέλης εκ του Νόμου, ευθύνη των υποχρέων που αναφέρονται στη διάταξη αυτή για τις υποχρεώσεις που πηγάζουν απ' αυτήν ή τη σύμβαση ναυτολογίσεως που επακολούθησε (ΑΠ 424/95 ΕΝΔ 24, 124, ΑΠ 168/1999 ΕΝΔ 27, 278, Δ. Καμβύση: Ναυτεργατικό Δίκαιον 1994, σελ. 415). Εξ' άλλου, από την ίδια διάταξη του άρθρου 1 Ν. 762/78 προκύπτει ότι, η κατά τη διάταξη αυτή ευθύνη του αντιπροσώπου του αλλοδαπού εργοδότη, ρυθμίζεται σε κάθε περίπτωση από το Ελληνικό δίκαιο και ειδικότερα από τον εν λόγω Νόμο, οι διατάξεις του οποίου αποτελούν κανόνες άμεσης εφαρμογής, κατ' άρθρον 7 παρ. 2 της Δ.Σ. της Ρώμης, (από τις οποίες το δίκαιο της Χώρας στην οποία ισχύουν, δεν επιτρέπει παρέκκλιση), συγχρόνως δε οι διατάξεις του Ν. 762/78 περιέχουν λανθάνοντες κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου που καθορίζει ως εφαρμοστέο δίκαιο για την ευθύνη του αντιπροσώπου την LEX FORI (Α.Π. 168/1999 ΕΝΔ 27, 278 επομ. Εφ. Πειρ. 65/1997 Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφ. Πειρ. 1996-1997 σελ. 189, ΕΠ 704/2002 ΕΝΔ 30, 370).

Στην προκειμένη περίπτωση, από την επανεκτίμηση των αποδεικτικών μέσων που προσκομίσθηκαν ενώπιον του πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου και ειδικότερα από την ένορκη κατάθεση του μάρτυρα των εναγομένων Ι.Ν., η οποία περιέχεται στα ταυτάρθρα με την εκκαλουμένη απόφαση πρακτικά δημοσίας συνεδριάσεως του ίδιου, ως άνω Δικαστηρίου, από τη νομίμως, μετά προηγουμένη εμπρόθεσμη κλήτευση των εναγομένων, κατ' άρθρον 671 ΚΠολΔ, ληφθείσα ενώπιον της Συμβολαιογράφου Νεαπόλεως Λασιθίου Κρήτης Ε.Λ. υπ' αρ. ...ένορκη βεβαίωση της μάρτυρος των εναγόντων Σ.Κ., καθώς και απ' όλα τα έγγραφα τα οποία οι διάδικοι επικαλούνται και προσκομίζουν, αποδείχθηκαν, κατά την κρίση του Δικαστηρίου αυτού, τα ακόλουθα πραγματικά γεγονότα: Ο Ι.Λ., ναυτικός κατ' επάγγελμα, υιός των δύο πρώτων εναγόντων και αδελφός των δύο τελευταίων, ο οποίος είχε διαζευχθεί με τη (μηδιάδικο) νόμιμη σύζυγο του Α.Κ. με την οποία απέκτησαν τρία τέκνα, διέμενε στον Άγιο Νικόλαο Κρήτης στην πατρική οικία του. Απ' εκεί, κατόπιν τηλεφωνικής κλήσεως που δέχθηκε από τον πρώτο εναγόμενο Αλ. Κ. με τον οποίο τον συνέδεε προηγούμενη ναυτολόγηση του, στο ίδιο, ως κατωτέρω πλοίο «C»,) ταξίδεψε και ήλθε στον Πειραιά, προκειμένου να ναυτολογηθεί στο πλοίο αυτό. Κατόπιν αυτών, στον Πειραιά, στις αρχές Ιανουαρίου 1997 μεταξύ αυτού Ι.Λ. και του α' εναγομένου, ο οποίος ενεργούσε ως αντιπρόσωπος στην Ελλάδα (κατά την έννοια του άρθρου 1 επ. Ν. 762/78, που προαναφέρθηκε) της β' εναγομένης -αλλοδαπής εταιρείας «Κ.Ε. LTD» που εδρεύει στην ΤΕΜΑ της Γκάνας, πλοιοκτήτριας του υπό σημαία Γκάνας, αλιευτικού πλοίου «C», κ.ο.χ. 169,46 καταρτίστηκε ατύπως προσύμφωνο ναυτικής εργασίας, δυνάμει του οποίου προσλήφθηκε για να ναυτολογηθεί επ' αυτού, ως Α' Μηχανικός αντί μηνιαίων αποδοχών 850.000 δραχμών. Σε εκτέλεση του προσυμφώνου αυτού ταξίδεψε προς συνάντηση του πλοίου, το οποίο ναυλοχούσε στην ΤΕΜΑ της Γκάνας, στο οποίο επιβιβάστηκε και ναυτολογήθηκε την 6-1-1997 με την, ως άνω, ειδικότητα του.[...] Συνεπώς, εφόσον το, ως άνω, προσύμφωνο καταρτίστηκε στον Πειραιά, όπου κατοικεί και ο πρώτος εναγόμενος, ο οποίος ενήργησε με την ως άνω ιδιότητα, η ένδικη αγωγή αρμοδίως και παραδεκτώς εισήχθη προς εκδίκαση ενώπιον του πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου, ως έχοντος υλική και τοπική αρμοδιότητα κατ' άρθρον 16 αρ. 2, 22, 33, 37 παρ. 1 του ΚΠολΔ, 51 παρ. 1, 2, 3Α, 3Β, 6 Ν. 2172/1993,1 επομ. Δ.Σ. Βρυξελλών και Δ.Σ. Ντονόστια -Σαν Σεμπάστιαν και συνακόλουθα

κατ' άρθρον 3 παρ. 1 ΚΠολΔ, διεθνή δικαιοδοσία. [...] Περαιτέρω, από τα ίδια, ως άνω, αποδεικτικά μέσα, δεν αποδείχθηκε επιλογή κατ' άρθρον 6 παρ. 1 και 2 εδαφ. α' της Συμβάσεως της Ρώμης, του εφαρμοστέου επί της ενδίκου διαφοράς δικαίου. Πλην όμως, εφόσον οι ένδικες αξιώσεις απορρέουν από ναυτεργατικό ατύχημα, ρυθμίζονται κατά τα λεπτομερώς αναφερθέντα στην αρχή της παρούσας, από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας, κατ' άρθρον 25 ΑΚ και 3 της Συμβάσεως της Ρώμης και όχι, από το κατ' άρθρον 26 ΑΚ εφαρμοστέο δίκαιο, όπως αβασίμως υποστηρίζουν οι εναγόμενοι-εκκαλούντες. Επομένως, ερευνητέο είναι το δίκαιο που διέπει την ένδικη σύμβαση ναυτικής εργασίας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, από το σύνολο των ακολούθων περιστάσεων συνάγεται ότι, η ένδικη σύμβαση συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα. Και τούτο διότι, η ένδικη σύμβαση (προσύμφωνο) ναυτικής εργασίας, καταρτίστηκε στον Πειραιά, όπου κατοικεί ο α' εναγόμενος, οι μηνιαίες αποδοχές του ναυτικού Ι.Α., συμφωνήθηκαν σε Ελληνικό νόμισμα, οι Αξιωματικοί του πληρώματος (πλοίαρχος -Α' Μηχανικός) ήσαν Έλληνες, ενώ, όπως προανακριτικώς ενόρκως κατέθεσε ο μάρτυς Ε.Α. το πλοίο αυτό, στο οποίο διαρκώς ναυτολογούντο Έλληνες Αξιωματικοί, ήταν κυρίως Ελληνικών συμφερόντων. Κατ' ακολουθίαν, εφαρμοστέο επί της ενδίκου διαφοράς δίκαιο είναι το Ελληνικό, εφόσον, η ένδικη σύμβαση είναι στενότερα συνδεδεμένη με την Ελλάδα. [...]

Κατά την έννοια του άρθρου 1 Ν. 551/1915 «περί ευθύνης προς αποζημίωσιν των εξ ατυχημάτων εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων», όπως κωδικοποιήθηκε με το από 24-7/25-8-20 Β.Δ., ο οποίος διατηρήθηκε σε ισχύ και μετά την εισαγωγή του Αστικού Κώδικα και έχει εφαρμογή, κατά το άρθρο 66 του ΚΙΝΔ και επί ατυχημάτων ναυτικών, εργατικό ατύχημα συνιστά ο κατά την εκτέλεση της εργασίας ή με αφορμή αυτή θάνατος του ναυτικού, όταν αυτός είναι αποτέλεσμα βίαιης και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου, το οποίο δεν ανάγεται αποκλειστικά στην οργανική ή παθολογική προδιάθεση του παθόντος και το οποίο δεν θα συνέβαινε χωρίς την εργασία και τις περιστάσεις εκτελέσεως της (Ολ. Α.Π. 937/75 ΕΕργΔ. 35, 5, Α.Π. 274/2000 ΕΝΔ 29, 105, Ε.Π. 109/95 ΕΝΔ 23,206). Περαιτέρω, από τις διατάξεις του άρθρου 16 του ίδιου Νόμου 551/1915 προκύπτει ότι, ο ναυτικός που έπαθε από εργατικό ατύχημα ανικανότητα ή σε περίπτωση θανάτου του, οι κατά το άρθρο 6 του ίδιου Νόμου συγγενείς του, έχουν το δικαίωμα ν' ασκήσουν την, από το κοινό αστικό δίκαιο προσήκουσα αξίωση αποζημίωσης και να ζητήσουν, σύμφωνα με τα άρθρα 297, 298 και 914 ΑΚ, πλήρη αποζημίωση, μόνον αν το ατύχημα μπορεί ν' αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων απ' αυτόν προσώπων ή εάν επέλθει σε εργασία ή επιχείρηση στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων Νόμων, Διαταγμάτων ή Κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σ' αυτές, βρίσκεται δε σε κάθε περίπτωση σε αιτιώδη συνάφεια με τη μη τήρηση των διατάξεων αυτών. Τέτοιες διατάξεις είναι εκείνες, οι οποίες ειδικώς προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, δηλαδή προσδιορίζουν τους όρους που πρέπει να τηρηθούν, μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφαλείας 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, τα ως άνω συγκεκριμένα μέτρα προς επίτευξη της ασφαλείας των εργαζομένων, (βλ. σχετ. Ολ. Α.Π. 26/1995 Ελλ. Δ/νη 37, 38). Εξ άλλου, πέραν της περιουσιακής αποζημίωσης, τα μέλη της οικογενείας του θανόντος, μπορούν ν' απαιτήσουν χρηματική ικανοποίηση, λόγω ψυχικής οδύνης, η αξίωση για την οποία κρίνεται πάντοτε κατά το κοινό δίκαιο (άρθρ. 914, 922, 926, 932 ΑΚ), σε τρόπο ώστε, για τη θεμελίωση της δεν απαιτείται το ειδικό πταίσμα της μη τήσεως επιβαλλομένων όρων ασφαλείας, αλλά αρκεί το, κατά το κοινό δίκαιο πταίσμα του εργοδότη ή του, απ' αυτόν προστηθέντος και αιτιώδης συνάφεια της προηγηθείσας υπαίτιας πράξεως ή παραλείψεως του υποχρέου με το τελικό ζημιόγONO αποτέλεσμα (βλ. σχετ. Ολ. Α.Π. 1117/86 Ελλ. Δ/νη 28, 113, Α.Π. 356/2002 ΕΝΔ 30,97 επ, ΑΠ 1486/99 ΕΝΔ 24, 222, Ε.Π. 193/99 ΕΝΔ 27, 6 επ.

Στην προκειμένη περίπτωση, από τα ίδια, ως άνω, αποδεικτικά μέσα, αποδείχθηκε περαιτέρω ότι, το πλοίο «C», έτους κατασκευής 1962, μετά προηγηθείσα περίοδο παροπλισμού του στο λιμένα LOME της Δυτικής Αφρικής, επαναδραστηριοποιήθηκε από του έτους 1992 περίπου, με αντικείμενο της ναυτικής αποστολής του, την αλιεία γαρίδας (γαριδάδικο). Κατά τη ναυτολόγησή του Ι.Α. σ' αυτό, ήταν ελλιμενισμένο στο λιμένα ΤΕΜΑ της Γκάνας και

εκτελούντο επισκευαστικές εργασίες σ' αυτό (στους καταψύκτες, το κατάστρωμα του, εργασίες βαψίματος) ενόψει ενάρξεως νέας αλιευτικής περιόδου. Στην περιοχή αυτή της Δ. Αφρικής, δραστηριοποιούνται επίσης και άλλα αλιευτικά σκάφη με ναυτικούς Έλληνες αξιωματικούς και αλλοδαπό πλήρωμα, όπως το «Α», ιδίων περίπου οικονομικών συμφερόντων, με Πλοίαρχο τον Ι.Π. (ο οποίος είχε ναυτολογηθεί προηγουμένως ως Πλοίαρχος του «C», επί τρεις αλιευτικές περιόδους από το 1992 έως το 1996) και μηχανικό τον Γ.Ζ. (ο οποίος επίσης είχε προηγουμένως ναυτολογηθεί στο «C», το «ΑΦ» με πλοίαρχο (Πρακτικό) τον Θ.Μ. (ο οποίος είχε προηγουμένως ναυτολογηθεί στο «Α») το «Φ» με Πλοίαρχο (Πρακτικό) τον Ε.Λ. Επίσης, στο πλοίο «C» είχε προηγουμένως ναυτολογηθεί ως Πλοίαρχος (Ψαροκαπετάνιος) ο Γ.Γ. από δε τις αρχές Μαρτίου 1997 ναυτολογήθηκε σ' αυτό, ως Πλοίαρχος ο Β.Π., ο οποίος μαζί με τον Ι.Α., ως Μηχανικό και επτά Γκανέζους ναυτικούς, αποτελούσαν το πλήρωμα του πλοίου αυτού. Οι ως άνω Έλληνες Αξιωματικοί, ακολουθώντας την ισχύουσα και επιβαλλομένη από τις συνθήκες εργασίας τους ναυτιλιακή Πρακτική, επικοινωνούσαν τακτικώς μεταξύ τους, έχοντας καθιερώσει ημερήσια «ραδιοτηλεφωνικά ραντεβού». Στις 16-3-1997, περίπου, το πλοίο «C» με το ως άνω πλήρωμα, αναχώρησε από το λιμάνι ΤΕΜΑ της Γκάνας για τη Μαδαγασκάρη, στα χωρικά ύδατα της οποίας επρόκειτο να αλιεύσει γαρίδες και μάλιστα η αναχώρηση του αυτή, συναρτήθηκε με την έναρξη της αλιευτικής περιόδου στη Μαδαγασκάρη, την οποία δεν έπρεπε να απωλέσει, παρότι, όπως κατέθεσε ενώπιον του Α' Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιώς η Μ.Σ. σύζυγος του Β.Π., ο συζυγός της είχε ζητήσει να διενεργηθεί προηγουμένως έλεγχος του πλοίου από Διεθνή Νηογνώμονα, πλην όμως, όπως χαρακτηριστικά διευκρίνησε «ο Κάππας βιαζόντανε και έφυγε το καράβι». Για τον ίδιο τόπο αλιείας είχε αναχωρήσει επίσης από το λιμένα ΤΕΜΑ της Γκάνας, το αλιευτικό «Α» με Πλοίαρχο τον Ι.Π., το οποίο προηγήθηκε χρονικά, έφθασε στη Μαδαγασκάρη την 24-2-1997 και ανέμενε εκεί το «C» με το οποίο είχαν αποσταλεί ανταλλακτικά για το «Α», το «C» όμως δεν έφθασε ποτέ στον ως άνω προορισμό του. Ειδικότερα, η Μ.Σ. και ο α' ενάγων Κ.Α., επικοινωνήσαν, αντίστοιχα με τους οικείους της, Β.Π. και Ι.Α. για τελευταία φορά στις 4-4-1997, όπως βεβαίωσαν σχετικώς ενώπιον του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς. Ο προαναφερθείς Πλοίαρχος του Α/Κ «ΑΦ» Θ.Μ. επικοινωνήσε για τελευταία φορά με τον «Πλοίαρχο Π.» στις 5 Απριλίου το βράδυ γύρω στις 21.00 και έκτοτε δεν ξαναβγήκε στο ραδιοτηλέφωνο παρότι τον καλούσαν συνέχεια όλα τα ψαράδικα που ήταν στην περιοχή» [...]. Την επόμενη ημέρα προσπάθειες επικοινωνίας με το «C», απέβησαν ομοίως άκαρπες και ο Γ.Ζ. επικοινωνήσε τηλεφωνικώς στην Ελλάδα με τον ανιψιό του α' εναγομένου καθ' όσον, όπως εξηγεί στην ίδια κατάθεση του «ήταν το μοναδικό τηλέφωνο που είχαν από τους ιδιοκτήτες στην Ελλάδα» και προσθέτει «είπα.... τις ανησυχίες μου.... τον ρώτησα εάν ξέρει τίποτε σχετικό, αυτός μου απάντησε ότι δεν ξέρει τίποτε και ότι θα ενημερώσει το θείο του Αλ. Κ.», προσθέτει δε ότι συνέχισαν οι ως άνω ναυτικοί τις άκαρπες προσπάθειες επικοινωνίας με το «C», Ο δε Γ. Ζ., για δεύτερη φορά επικοινωνήσε με τον «ανιψιό του Κ. και αυτός του είπε ότι ενημέρωσε το θείο του και ότι ο θείος του θα ενημέρωνε το ΥΕΝ». [...] Περαιτέρω, καθόσον αφορά τις συνθήκες που επικρατούσαν κατά το, ως άνω τελευταίο ταξίδι του «C» από τη Γκάνα στη Μαδαγασκάρη και κατά το χρόνο τελευταίας επικοινωνίας μ' αυτό, θα πρέπει να λεχθούν τα ακόλουθα:

Ο προαναφερθείς μάρτυρας Θ.Μ., στην από 10-11-99 συμπληρωματική έκθεση ενόρκου εξετάσεως του, με σαφήνεια κατέθεσε ότι κατά τις συνομιλίες που είχε, μέσω ραδιοτηλεφώνου με τον Πλοίαρχο -Π. του έλεγε ότι ο καιρός είναι καλός και δεν αντιμετώπιζε κανένα πρόβλημα στο ταξίδι του. Τα ίδια επίσης προκύπτουν από την προανακριτική κατάθεση του μάρτυρα Ε.Λ.

Ομοίως και η Μ.Σ., κατέθεσε ενώπιον του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς, ότι ο καιρός ήταν καλός. Το πλοίο, όπως προαναφέρθηκε, ήταν μεν παλιό, αφού είχε ναυπηγηθεί το έτος 1962, αλλά η κατάσταση του ήταν γενικά καλή και δεν είχαν γίνει πριν από τον απόπλου ουσιαστικές μετασκευές, εκτός από τις προαναφερθείσες και συγκεκριμένα άλλαξε το κατάστρωμα που ήταν επικαλυμμένο με τσιμέντο σε απλό ξύλινο, επισκευάστηκαν οι "φούρνοι" καταψύξεως και έγιναν εργασίες βαψίματος. Οι ως άνω όμως εργασίες και μετασκευές δεν αποδείχθηκε ότι επέφεραν οποιαδήποτε σημαντική μεταβολή στην ευστάθεια του, ούτε και αποδείχθηκε ότι διατυπώθηκε σχετικό παράπονο γι' αυτήν, κατά τη διάρκεια του τελευταίου πλ ου. [...] Επί πλέον, οι συγκεκριμένες συνθήκες και περιστάσεις που

συνέτρεξαν, κατά το χρόνο διακοπής κάθε επικοινωνίας με το πλοίο και τους ναυτικούς του, ελλείψει περί αυτών άμεσου αποδείξεως, πρέπει να ερευνηθούν με βάση το σύνολο των αποδεικτικών μέσων που προσκομίσθηκαν, ώστε μέσω αυτών, να εξαχθεί συμπέρασμα περί της τύχης του πλοίου και των ναυτικών του, που από τότε δεν ανεβρέθηκαν, ώστε ο θάνατος τους και εκείνος του Ι.Α. ν' αποδίδεται ως συνομολογούμενος, σε ναυτικό ατύχημα που επήλθε κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους, στο ως άνω πλοίο και σε εκτέλεση αυτής. Άλλωστε, όπως κατωτέρω εκτίθεται, η διαπίστωση των ως άνω αιτίων εκμηδενίσθηκε και από την παράλειψη των εναγομένων να ειδοποιήσουν εγκαίρως οποιαδήποτε αρμοδία Αρχή, με αποτέλεσμα να μην ευρεθεί οποιοδήποτε στοιχείο που θα οδηγούσε σε παροχή επαρκούς εξηγήσεως περί των αιτίων αυτών. Έτσι, το γεγονός ότι ταξίδευε με καλές καιρικές συνθήκες, χωρίς να μεταφέρει φορτίο και ιδίως επικίνδυνο ώστε να παρουσιάζει την πιθανότητα βυθίσεως, λόγω ασταθείας, ακόμη και στη περίπτωση που τυχόν ενυπήρχε τέτοιο πρόβλημα, κρίνεται ελάχιστα πειστική, στη συγκεκριμένη περίπτωση, πολύ περισσότερο αφού το πλοίο ταξίδευε ήδη επί αρκετές ημέρες, είχε ήδη παραλλάξει το DYRBAN N. Αφρικής, χωρίς ο Πλοίαρχος να διατυπώσει οποιοδήποτε παράπονο στους παραπλέοντες με τα λοιπά αλιευτικά σκάφη, ως άνω, συναδέλφους του και επομένως βύθιση αυτού, εξ αιτίας ασταθείας του, ως μόνης ενεργού και πρόσφορης αιτίας, χωρίς παρεμβολή άλλου αιτίου, δεν παρουσιάζεται πειστική και είναι απορριπτέα ως αβάσιμη κατ' ουσίαν. Επίσης, ο ισχυρισμός των εναγόντων, σύμφωνα με το οποίο, πλημμελείς επισκευές του πλοίου οδήγησαν στη δημιουργία ρήγματος με συνέπεια την εισροή υδάτων και τη βύθιση, από ανατροπή, του πλοίου «C» δεν προσεπιβεβαιώθηκε με πειστικότητα από κανένα αποδεικτικό μέσο και είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, πέραν και ανεξαρτήτως του ότι, αν, παρά την αποκρουσμένη από το Δικαστήριο αυτό άποψη, ο ισχυρισμός αυτός ανταπεκρίνεται στην πραγματικότητα ευλόγως θα είχε δοθεί ο χρόνος στους ναυτικούς του «C» να εκπέμψουν σήμα κινδύνου SOS και να ειδοποιήσουν τα λοιπά, ως άνω, σκάφη το οποίο όμως δεν έπραξαν. Επίσης, από τα προσκομιζόμενα μετ' επικλήσεως από τους εναγομένους δύο Πιστοποιητικά Συντήρησης και Δοκιμής Φουσκωτής σωσίβιας σχεδίας προκύπτει, ότι το σκάφος "C" ήταν εφοδιασμένο με μία φουσκωτή σωσίβια σχεδία τύπου 1063 για 6 άτομα, και από μία ακόμη φουσκωτή σωσίβια σχεδία HRS -A -20-205, για 20 άτομα, οι οποίες είχαν συντηρηθεί τελευταία φορά τον 8ο του 1992 και έπρεπε να συντηρηθούν πάλι όχι αργότερα από το 2ο του 1998, ενώ δεν αποδείχθηκε ότι δεν υπήρχαν στο πλοίο έντυπες οδηγίες για τον τρόπο χρήσεως των μέσων αυτών ούτε ότι ο Ι.Α. εκβιάσθηκε ν' ακολουθήσει το ταξίδι προς Μαδαγασκάρη, ως μέλος του πληρώματος του πλοίου αυτού και κατ' ακολουθίαν, οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί των εναγόντων δεν παρουσιάζονται πειστικοί και είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Εξ άλλου, η έλλειψη αναφοράς οποιουδήποτε προβλήματος του «C» προς τα λοιπά, ως άνω, σκάφη με τα οποία επικοινωνούσε τακτικώς, κατά τα προεκτεθέντα καθώς και η έλλειψη εκπομπής σήματος κινδύνου (S.O.S), υποδηλώνουν προδήλως ότι το συμβάν που προκάλεσε διακοπή κάθε επαφής και επικοινωνίας με το πλοίο από τότε, επήλθε ξαφνικά και κάτω από συνθήκες και περιστάσεις που, έως τότε δεν προμήνυαν τη δυσάρεστη αυτή εξέλιξη. [...]. Με βάση τα προεκτεθέντα δεν αποδείχθηκε ότι, το πλοίο «C» κατά το ως άνω, τελευταίο ταξίδι του εμφάνισε αστάθεια λόγω μετασκευών, και ήταν αναξιόπλοο, ούτε ότι υπήρχε έλλειψη σωστικών μέσων. Ακόμη περισσότερο, και αν ακόμη ήθελε γίνει δεκτή, παρά την αποκρουσμένη από το Δικαστήριο αυτό άποψη, ότι το πλοίο, κατά το τελευταίο αυτό ταξίδι, εμφάνισε προβλήματα ασταθείας, δεν αποδείχθηκε, με βάση τα προεκτεθέντα ότι τα προβλήματα αυτά απετέλεσαν την αιτία του ναυαγίου. Σε ενίσχυση των ανωτέρω έρχεται άλλωστε και το σκεπτικό της 1230/2002 αποφάσεως του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς, με την οποία ο Α.Κ., κηρύχθηκε αθώος. Τα ανωτέρω άλλωστε δεν είναι δυνατόν να μεταβληθούν από το μετ' επικλήσεως προσκομιζόμενο από τους ενάγοντες από 18-9-97 τηλεαντιγράφημα της Πρεσβείας της Ελλάδος στη Νιγηρία με το οποίο, ο εκεί Πρέσβης, αφού, εκθέτε, τι, ήλθαν σ' επαφή με τους ιδιοκτήτες και πληρώματα Ελληνικών αλιευτικών που εργάζονται με βάση τη Γκάνα, Γουινέα, Σιέρα Λεόνε, επεξηγεί ότι «Οι ανωτέρω δεν ήταν σε θέση να παράσχουν συγκεκριμένες πληροφορίες για τη τύχη του σκάφους και πληρώματος» και καταλήγει ότι γενική εντύπωση τους ήταν ότι το πλοίο ευρίσκετο σε πολύ άσχημη κατάσταση πριν τον απόπλου για Μαδαγασκάρη και για το λόγο αυτό βυθίστηκε», καθόσον μ' αυτά μεταφέρονται γενικόλογες απόψεις χωρίς οποιοδήποτε συγκεκριμένο

στοιχείο. Επίσης, τα ανωτέρω δεν είναι δυνατόν να μεταβληθούν από τη μη προσκομιδή Πιστοποιητικού αξιοπλοΐας του πλοίου, αφού, παρά την έλλειψη αυτή, δεν αποδείχθηκε, με βάση τα προεκτεθέντα, πρόβλημα αξιοπλοΐας του «C» κατά το τελευταίο ταξίδι του. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο, δεν ασκεί έννομη επιρροή στη συγκεκριμένη περίπτωση, η έλλειψη επικλήσεως και καθορισμού του συγκεκριμένου Νηογνώμονος που παρακολουθούσε το πλοίο αυτό, αφού ούτε το τελευταίο αυτό αποδείχθηκε ότι συνδέεται αιτιωδώς, με το ως άνω επελθόν αποτέλεσμα, πέραν και ανεξαρτήτως του ότι ο Ι.Π. εξεταζόμενος ενόρκως προανακριτικώς κατέθεσε σχετικώς ότι «Στο πλοίο ερχόνταν Γκανέζος Επιθεωρητής...». Κατ' ακολουθίαν των προεκτεθέντων δεν αποδείχθηκε ότι το ένδικο ατύχημα και ο συνεπεία αυτού επελθών θάνατος του Ι.Α., προκλήθηκε λόγω μη τήρησης εκ μέρους των εναγομένων διατάξεων ισχύοντων Νόμων, Διαταγμάτων και Κανονισμών που προβλέπουν ειδικά μέτρα και όρους ασφαλείας των εργαζομένων, ούτε βεβαίως ότι τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με τη μη τήρηση αυτών και επομένως οι ένδικες αξιώσεις αποζημιώσεως των α' και β' εναγόντων που θεμελιώνονται στις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου, είναι απορριπτέες ως αβάσιμες. [...] Περαιτέρω, με βάση τα προεκτεθέντα, αποδείχθηκε ότι το ένδικο ατύχημα οφείλεται σε βίαιο συμβάν, το οποίο έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση της εργασίας και με αφορμή αυτή στο πλοίο, και επομένως συνιστά εργατικό ατύχημα, κατά την έννοια του Κ.Ν. 551/1915 (με βάση το οποίο όμως οι ενάγοντες διευκρίνισαν ήδη ότι δεν ζητούν αποζημίωση από την οποία άλλωστε με βάση τον Νόμο αυτό, έχουν αποκοπεί, αφού ο Ι.Α. ήταν πατέρας τριών ανηλίκων τέκνων).

Περαιτέρω, από τα ίδια, ως άνω, αποδεικτικά μέσα, αποδείχθηκε όμως ότι οι ενάγοντες δικαιούνται χρηματικής ικανοποίησεως, για τη ψυχική οδύνη που υπέστησαν από το θάνατο του συγγενούς τους, καθόσον οι εναγόμενοι επέδειξαν εντελώς αμελή συμπεριφορά, αφού δεν κατέβαλαν την προσοχή που μπορούσαν και έπρεπε να επιδείξουν και την οποία κάθε μέσο συνετό πρόσωπο που ανήκει στον ίδιο κύκλο μ' αυτούς όφειλε και μπορούσε να επιδείξει, προς αποτροπή του, ως άνω, ζημιογόνου αποτελέσματος (βλ. σχετ. Γεωργιάδη-Σταθόπουλου: Αστικός Κώδιξ εκδ. 1979, τόμος II στο άρθρο 330 εδαφ. 2 επ., 26 επ., 39 επ.). Όπως δε στην αρχή της παρούσας λεπτομερώς αναφέρθηκε, για την αξίωση χρηματικής ικανοποίησεως λόγω ψυχικής οδύνης, στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν απαιτείται το ειδικό πταίσμα της μη τήρησης επιβαλλομένων όρων ασφαλείας των εργαζομένων, αλλ' αρκεί το, κατά το κοινό δίκαιο (άρθρ. 299, 914, 922, 932 ΑΚ, πταίσμα του εργοδότη ή του απ' αυτόν προστηθέντος (βλ. σχετ. Ολ. Α.Π. 1117/1986, Α.Π. 356/2002, Εφ. Πειρ. 83/94, 109/95, 193/99, 598/2002 ο.α.). Ειδικότερα, ενώ με βάση τους ισχύοντες Νόμους (άρθρ. 12 Ν. 551/1915, 1 επ. Ν. 762/78, οι διατάξεις των οποίων, κατά τα λεπτομερώς προεκτεθέντα είναι αναγκαστικού δικαίου και αμέσου εφαρμογής (Α.Π. 168/99, Ε.Π. 65/97, ΕΠ 704/2002 Ο.α, Ε.Π. 501/2001 ΕΝΔ 29,437). Κανονισμό 11 παρ. γ' της Διεθνούς Συμβάσεως περί «προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», (SOLAS) (κύρωση αυτού με Ν. 1045/80) που προβλέπει την επικαλούμενη από τους ενάγοντες υποχρέωση αναφοράς εκ μέρους του πλοιοκτήτου επισυμβάντος ατυχήματος στο πλοίο, το ταχύτερο δυνατό στην αρμοδία Αρχή, με την οποία όμως διάταξη, καθόσον αφορά την υποχρέωση αυτή και μόνο δεν καθορίζονται ειδικά μέτρα ασφαλείας), τα κρατούν τα χρηστά ναυτιλιακά συναλλακτικά ήθη και τη βάσει αυτών και των αρχών της καλής πίστεως παγκοσμίως διαμορφωθείσα ναυτιλιακή πρακτική, την εξυπακουόμενη, με βάση τη γενική αρχή του εργατικού δικαίου υποχρέωση προνοίας του εργοδότη εναντι του εργαζομένου, επιδείξεως επιμελείας, συνέσεως και προσοχής καθόσον αφορά τη διασφάλιση της ζωής, υγείας, σωματικής ακεραιότητας του και αποφυγή επιδεινώσεως επικινδύνου γι' αυτόν καταστάσεως (βλ. σχετικώς Στυλιανού Βλαστού: Ατομικό Εργατικό Δίκαιο: Εκδ. 1994, τόμος II εδαφ. 941 επ, 945 επ, 955) καθιερύεται υποχρέωση αναγγελίας επισυμβάντος ατυχήματος προς τις αρμόδιες Αρχές, ούτως ώστε αυτές να επιμεληθούν «αμελλητί» για τον εντοπισμό και παροχή βοήθειας προς διάσωση των επιβαινόντων, οι εναγόμενοι σε καμιά άμεση αναγγελία δεν προέβησαν προς τις αρμόδιες Αρχές, παρότι ειδοποιήθηκε ο α' εναγόμενος κατά τον προεκτεθέντα τρόπο. Άλλωστε, με βάση τη διαμορφωμένη παγκοσμίας ναυτιλιακή πρακτική η πλοιοκτήτρια -β' εναγόμενη θα έπρεπε να επικοινωνεί τακτικώς και η ίδια με το πλοίο της, ώστε να ενημερώνεται συνεχώς για τις επικρατούσες σ' αυτό συνθήκες και περιστάσεις, ενόψει μάλιστα και των δυσχερειών που παρουσιάζονται και οι οποίες είναι σύμφυτες με τη φύση του ναυτικού επαγγέλματος και

της ναυτιλίας, αλλά και ενόψει τουότι, το πλοίο ταξίδευε προς τη Μαδαγασκάρη, σ' ένα αρκετά μεγάλο ταξίδι στον Ινδικό Ωκεανό, εκτός δε των συνήθων δυσχερειών, υπήρχαν καίρια ζητήματα προς διευθέτηση, αφού το πλοίο είχε ήδη διαγραφεί από το Νηολόγιο της Γκάνας, επρόκειτο να νηολογηθεί στη Μαδαγασκάρη, να εκδοθεί εκεί άδεια αλιείας, να φθάσει εγκαίρως εκεί για να προλάβει την αλιευτική περίοδο, για τα οποία θέματα επεβάλετο επίσης συχνή επικοινωνία με το πλοίο αυτό. Πλην όμως, δεν αποδείχθηκε εκ μέρους των εναγομένων, επιμέλεια επικοινωνίας με το πλοίο ούτε κυρίως αναγγελίας του επισυμβάντος ατυχήματος, ιδίως κατά το ζωτικό και κρίσιμο χρονικό διάστημα των 2-3 ημερών που ακολούθησε τη διακοπή επικοινωνίας με το «C» με αποτέλεσμα συνεπεία αυτού, ν' αποκλεισθεί εντελώς κάθε δυνατότητα έρευνας, εντοπισμού, παροχής βοήθειας στο πλοίο και τους ναυτικούς του. Είναι χαρακτηριστικό άλλωστε ότι, συνεπεία της ως άνω παραλείψεως, ούτε καν το στίγμα που απωλέσθησαν δεν εντοπίστηκε, αλλά περιγράφεται γενικόλογα ως η περιοχή μεταξύ λιμένος DURBAN N. Αφρικής και Μαδαγασκάρης, δηλαδή τμήμα του Ινδικού Ωκεανού (βλ. σχετ. το, ως άνω τηλεαντιγράφημα της Πρεσβείας της Ελλάδας στη Νιγηρία). Μετά πάροδο μηνός οι εναγόμενοι ειδοποίησαν το Υ.Ε.Ν. και τις αρμόδιες Αρχές. Μάλιστα, στο προαναφερθέν φύλλο της εφημερίδας το «Ε» αναγράφεται ότι το ΥΕΝ ειδοποιήθηκε στις 27-5-1997. Αμέσως μετά την αναγγελία άρχισαν έρευνες, οι οποίες, αν ληφθεί υπόψη το μέγεθος του Ινδικού Ωκεανού που απλώνεται μεταξύ του λιμένος DURBAN N. Αφρικής και Μαδαγασκάρης, τα θαλάσσια ρεύματα, αλλά κυρίως ο διαδραμών ικανός χρόνος, ουδέν απέδωσαν, ούτε ήταν δυνατό ν' αποδώσουν και δεν ανευρέθη ίχνος ούτε του πλοίου, ούτε των ναυτικών. Είναι επίσης χαρακτηριστικό της αμελούς αυτής συμπεριφοράς, ότι η ως άνω απώλεια, κατ' αρχήν απεκρύβη και από τους συγγενείς των Ελλήνων ναυτικών, ενώ έναντι των αποδοχών του Β.Π., καταβλήθηκε σε λογαριασμό του της Εμπορικής Τράπεζας από την "Α.Κ. ΟΕ" ποσό 497.000 δραχμών την 21-4-1997, δηλαδή μετά πάροδο αρκετών ημερών από της ως άνω απώλειας, ως εάν τίποτε απολύτως δεν είχε συμβεί και ο Β. Π. εξακολουθούσε να εργάζεται κανονικώς, όπως και προηγουμένως, (βλ. ταυτόχρονη εντολή -επιταγή της ως άνω Τράπεζας και κατάθεση μάρτυρος Μ.Σ.). Ομοίως χαρακτηριστικό της αμελούς αυτής συμπεριφοράς είναι ότι ο α' εναγόμενος εξεταζόμενος προανακριτικώς την 28-5-1999 αρνήθηκε οποιαδήποτε σχέση με το πλοίο αυτό και μεταξύ άλλων δήλωσε ότι «δεν έχει καμιά σχέση με το πλοίο και δεν γνωρίζει τίποτε για την τύχη του και των μελών του πληρώματος του...», στη συνέχεια όμως απολογούμενος ενώπιον του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς και σε αντίθετη της ως άνω καταθέσεως του, καθόρισε τη σχέση που τον συνέδεε με τη β' εναγομένη, δέχθηκε ότι «ως μεσάζων μεσολάβησε να πιάσει δουλειά ο Λ. στο πλοίο αυτό, ότι από ενδιαφέρον για τους ανθρώπους τηλεφώνουσε αυτός μετά το ναυάγιο στις οικογένειες... γιατί στη Γκάνα δεν έχουν καλές επικοινωνίες, καθώς και ότι το πλοίο πήρε εντολή απόπλου μάλλον από τη β' εναγομένη». Αλλά και ο Α.Κ. κατέθεσε προανακριτικώς την 21-10-1999 ότι πληροφορήθηκε την εξαφάνιση του «C» πρώτα από την τηλεόραση, ερχόμενος σε πλήρη αντίθεση με όσα κατέθεσε ο Γ.Ζ. ο οποίος ως τρίτος και έχοντας άμεση και ίδια αντίληψη εμφανίζεται περισσότερο αντικειμενικός και πειστικός, όπως ανωτέρω λεπτομερώς αναφέρθηκαν και σύμφωνα με τα οποία ο ίδιος ειδοποίησε τον Α. Κ. αμέσως μετά τη διακοπή επικοινωνίας με το «C» και σε δεύτερη επικοινωνία μαζί του ο τελευταίος του είπε ότι ενημέρωσε τον α' εναγόμενο (όπως του είχε ζητήσει ο Γ. Ζ., και για το οποίο έγινε η τηλεφωνική κλήση) και ότι αυτός (α' εναγόμενος) θα ενημερώσει το Υ.Ε.Ν. Με βάση τα ανωτέρω, τα οποία εκτέθηκαν αναλυτικώς ακριβώς για να διαφανεί το μέγεθος της επιδειχθείσας αμελούς συμπεριφοράς των εναγομένων θεμελιώνεται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της αμελείας αυτής, ως νομίμου λόγου ευθύνης αυτών και του επελθόντος ζημιογόνου αποτελέσματος της απώλειας του πλοίου και των ναυτικών, μεταξύ των οποίων του Ι.Λ., η αποτροπή του οποίου, με την αμελητή δηλαδή χωρίς υπαίτια βραδύτητα, παροχή βοήθειας προς εντοπισμό και διάσωση των επιβαινόντων, αποκλείστηκε (και) από την εκ μέρους των εναγομένων παράλειψη εκπληρώσεως της επιβαλλομένης σ' αυτούς, δυνάμει των λεπτομερώς προεκτεθέντων κυρίας και πρωταρχικής υποχρεώσεως προς αναγγελία της παντελούς διακοπής επικοινωνίας με μικρό πλοίο που έπλεε στον Ινδικό Ωκεανό, αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι παρέμειναν τελικώς άγνωστες οι ακριβείς συνθήκες επελεύσεως του ενδίκου ατυχήματος, αλλά ακόμη και με την φερομένη ως επικρατέστερη απ' αυτές της βυθίσεως του λόγω εμπλοκής (συγκρούσεως) με άλλο πλοίο από κανένα αποδεικτικό μέσο

δεν αποκλείστηκε η επιβίωση των ναυτικών στη θάλασσα, κατά το γενικώς παραδεδομένο σύντομο χρονικό διάστημα επιβίωσης ανθρώπου, κάτω από παρόμοιες συνθήκες για τη διάσωση των οποίων, κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, θα έσπευδαν, εάν είχαν ειδοποιηθεί οι Αρχές. Περαιτέρω, από τα προαναφερθέντα αποδεικτικά μέσα, αποδείχθηκε ότι οι ενάγοντες, που ανήκουν στην οικογένεια του θανόντος ναυτικού (κατά την έννοια του άρθρου 932 εδαφ. τελ. ΑΚ, βλ. σχετ. Γεωργιάδη Σταθόπουλου Α.Κ., Ο.α. στο άρθρο 932 εδαφ. 15), διατηρούσαν πολύ καλές σχέσεις μ' αυτόν. Ο αιφνίδιος θάνατος του, με βάση όσα ανωτέρω έγιναν δεκτά, ως προς το επελθόν ναυτεργατικό ατύχημα, το βαθμό πταίσματος των εναγομένων, όπως ανωτέρω προσδιορίστηκε το στενό συγγενικό δεσμό που υπήρχε ανάμεσα στους ενάγοντες (γονείς και αδελφούς) και τον παθόντα τα αισθήματα αγάπης που έτρεφαν γι' αυτόν, τις συνέπειες που είχε η απώλεια για αυτούς, της ηλικίας του παθόντος που διήγε το 38ο έτος της ηλικίας του (ημερομηνία γεννήσεως 27-3-1959), της κοινωνικής και οικονομικής καταστάσεως των μερών, προκάλεσε στους ενάγοντες ψυχικό πόνο, στενοχώρια, αγχώδη κατάσταση και γενικά ψυχική οδύνη. Επομένως, πρέπει να λάβουν αντιστάθμισμα για να υπερνικήσουν το ψυχικό τους πόνο από την απώλεια του υιού και αδελφού τους και κατ' ακολουθία δικαιούνται χρηματικής ικανοποιήσεως, λόγω ψυχικής οδύνης. Με τα δεδομένα αυτά πρέπει να επιδικασθεί σε καθένα των δύο πρώτων εναγόντων -γονέων, με τους οποίους διέμενε ο παθών, κατά τα προεκτεθέντα, το ποσό των 30.000 Ευρώ και σε καθένα των δύο τελευταίων -εναγόντων το ποσό των 10.000 Ευρώ, τα οποία, κατά τους κανόνες της κοινής πείρας και λογικής κρίνονται εύλογα, κατά την κρίση του Δικαστηρίου αυτού, για να καταστεί δυνατή η ηθική παρηγορία και ανακούφιση αυτών, δεκτών καθισταμένων, ως και μερικώς κατ' ουσία βασίμων του 5ου και 6ου λόγων εφέσεως των εναγόντων και απορριπτομένου, ως αβασίμου, του περί του αντιθέτου 4ου λόγου εφέσεως των εναγομένων. [...]