

Θανάσιμος τραυματισμός ναυτόπαιδος από αποκλειστική υπαιτιότητά του. διατάξεις άρθρ. 36 εδ. β', 52 παρ. 3, 61, 62, 110 εδ. ζ' και 117 ΚΕΦΠ. Δεν προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας.

Εργατικό ατύχημα. Έννοια. Κάθε βλάβη που είναι αποτέλεσμα αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου που δε θα λάμβανε χώρα χωρίς την εργασία και την εκτέλεσή της υπό τις δεδομένες περιστάσεις εκτέλεσης αυτής.

Αποζημίωση. Επί εργατικού ατυχήματος από το οποίο επήλθε θάνατος, οι συγγενείς δικαιούνται να αξιώσουν αποζημίωση είτε κατά τις διατάξεις των άρθρ. 3 επ. κ.ν. 551/15 είτε κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου εφόσον στη δεύτερη περίπτωση το ατύχημα επήλθε εκτός άλλων σε εργασία που δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών περί των όρων ασφαλείας και βρίσκεται δε σε αιτιώδη συνάφεια με τη μη τήρηση των διατάξεων αυτών. Τέτοιες διατάξεις είναι εκείνες, οι οποίες προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων μνημονεύοντας συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφάλειας των εργαζομένων. Δεν αρκεί ότι το ατύχημα επήλθε από τη μη τήρηση όρων, οι οποίοι επιβάλλονται μόνο από την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια χωρίς να προβλέπονται από ειδική διάταξη νόμου.

Δεν προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας του κατώτερου προσωπικού του πλοίου, οι διατάξεις των άρθρ. 36 εδ. β' 52 παρ. 3, 61, 62, 110 εδ. ζ' και 117 του κανονισμού εργασιών επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων (Κ.Ε.Φ.Π.) χωρητικότητας 800 κόρων και άνω.

Χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης. Αυτοτελής αξίωση σε σχέση με την αποζημίωση. Οι συγγενείς του παθόντος διατηρούν και την αξίωση αυτή κατά του εργοδότη εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα του ίδιου ή του προστηθέντος απ' αυτόν προσώπου.

Θανάσιμος τραυματισμός ναυτόπαιδος κατά τη διάρκεια εκτέλεσης εργασιών καθαριότητας στα αμπάρια. Το ατύχημα δεν οφειλόταν σε μη τήρηση των κανόνων ασφαλείας ούτε σε αμέλεια του πλοιάρχου ή του πληρώματος. Αποκλειστικά υπαίτιος ήταν ο θανών.

Εφοπλισμός. Δήλωση άρθρ. 105 ΚΙΝΔ. Αποσκοπεί στην προστασία των τρίτων συναλλασσομένων αλλά εξυπηρετεί και τα έννομα συμφέροντα της ιδιοκτησίας του πλοίου. Παράλειψη. Τεκμήριο πλοιοκτησίας. Μαχητό. Ανατροπή με ανταπόδειξη δηλ. ότι τρίτος και όχι ο φερόμενος στο νηολόγιο ως πλοιοκτήτης εκμεταλλεύεται το πλοίο για δικό του λογαριασμό.

Προεδρεύων: Χ. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Εισηγήτρια: Ν. ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗ

Δικηγόροι: Μ. Κλωνάρης, Κ. Ντέγκας

Περαιτέρω επί εργατικού ατυχήματος από το οποίο επήλθε ο θάνατος του παθόντος οι συγγενείς (άρθ. 6 ν. 551/1915) δικαιούνται να αξιώσουν αποζημίωση είτε κατά τις διατάξεις των άρθρων 3 επ. του ν. 551/1915, όπως τροποποιήθηκε μεταγενεστέρως και κωδικοποιήθηκε με το Β.Δ. της 24.7/25-8-1920 και διατηρήθηκε σε ισχύ μετά την εισαγωγή του Α.Κ. κατά το άρθρ. 38 εδ. α του Εισαγωγικού αυτού Νόμου, είτε σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου (άρθρ. 297, 298, 914, 922, 928, 932 ΑΚ), εφ' όσον όμως στη δεύτερη περίπτωση το ατύχημα επήλθε εκτός άλλων σε εργασία όπου δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις ισχυόντων νόμων διαταγμάτων ή κανονισμών περί των όρων ασφαλείας και ένεκα μη τηρήσεως αυτών (άρθρ. 16 ν. 551/1915), βρίσκεται δε σε αιτιώδη συνάφεια με την μη τήρηση των διατάξεων τούτων. Τέτοιες διατάξεις είναι εκείνες οι οποίες ειδικών προβλέπουν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, ήτοι 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 μόνο από την κοινή αντίληψη, την υποχρέωση πρόνοιας και την απαιτούμενη στις συναλλαγές επιμέλεια χωρίς να προβλέπονται από ειδική διάταξη νόμου. Σε κάθε περίπτωση οι συγγενείς του παθόντος διατηρούν και την αξίωση

κατά του εργοδότη για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα αυτού ή προστηθέντος υπό τούτου προσώπου.

Περαιτέρω κατά τη σαφή έννοια του άρθρ. 1 του ν. 551/1915, το οποίο ισχύει και επί ναυτικών, σύμφωνα με το άρθρ. 66 του Κ.Ι.Ν.Δ. (ν. 3816/1958) ως ατύχημα από βίαιο συμβάν που επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής σε εργάτη ή υπάλληλο των εργασιών ή επιχειρήσεων των αναφερομένων στο άρθρ 2 του αυτού νόμου θεωρείται κάθε βλάβη η οποία είναι αποτέλεσμα της αιφνίδιας επενεργείας εξωτερικού αιτίου που δεν θα ελάμβανε χώρα χωρίς την εργασία και την εκτέλεσή της, υπό τις δεδομένες περιστάσεις εκτελέσεως αυτής.

Οι διατάξεις των άρθρων 36 εδ. β', 52 παρ. 3, 61, 62 110 εδαφ. ζ', και 117 του κανονισμού εργασιών επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων (Κ.Ε.Φ.Π.) χωρητικότητας 800 κόρων και άνω, που εκδόθηκε με εξουσιοδότηση του άρθρ. 67 του κωδικοποιούμενου νόμου 6932/1934 «Περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» και των άρθρ. 1 παρ. 1 και 8 του ν. 3141/1955 εγκρίθηκε δε με το Β.Δ 806/1970 διαλαμβάνουν τα εξής: α) όσον αφορά τις προφυλάξεις εν πλω και τις αρμοδιότητες του υποπλοιάρχου διαρκούντος του πλου (άρθρ. 36 εδ. β). «Απαγορεύει το άνοιγμα των θυρίδων, παραφωτίδων, αναφωτίδων και κυτών άνευ αδείας του», β) όσον αφορά τα καθήκοντα εν γένει του ναύκληρου (άρθρ. 52 παρ. 3) «Κατανέμει κατά τις οδηγίες του υποπλοιάρχου το κατώτερο προσωπικόν καταστρώματος εις τας ειδικάς εργασίας ας οφείλει να εκτελέση εις έκαστος και καθοδηγεί τούτον, ώστε η εργασία να εκτελήται καλώς, ταχέως συμφώνως προς τους υπό των οικείων διατάξεων ή της ναυτικής εμπειρίας επιβαλλομένους κανόνας προστασίας της ζωής και της ακεραιότητας των επιβαινόντων του πλοίου και με πάσαν δυνατήν οικονία γ) όσον αφορά τα καθήκοντα και τα ειδικά καθήκοντα των ναυτών στα άρθρ. 61 και 62 ορίζεται αντίστοιχα» ότι οι ναύται τελούν υπό τας διαταγάς και τον έλεγχο του ναυκλήρου και βοηθούν αυτόν και τον ξυλουργόν εις την εκτέλεση των καθηκόντων των «και Ειδικότερον οι ναύται εκτελούν κατά τας φυλακάς τας εργασίας πηδαλιούχου... εκτός δε φυλακής τας γενικάς εργασίας συντηρήσεως και καθαρισμού του σκάφους και του εξαρτισμού αυτών περί ων το άρθρ. 117... δ) όσον αφορά τις απαγορεύσεις στο προσωπικό του πλοίου (άρθρ. 110 εδαφ. ζ') Απαγορεύεται... ζ) Να ανοίγει τας παραφωτίδας, αναφωτίδας, ανθρωποθυρίδας, καθέκτας (καπάκια), στεγανάς θύρας, φράκτας, δικλείδας, να θίγει οιοδήποτε κρουρόν ή χειριστήριον λαβήν, βαλβίδον επιστόμια, καλώδια, σωληνώσεις, εάν δεν είναι αρμόδιος ή δεν διατάχθη αρμοδίως προς τούτο» και ε) όσον αφορά τις γενικές εργασίες σκάφους (άρθρ. 117) «οι διηρημένοι εις τας γενικάς εργασίας σκάφους άνδρες εργάζονται υπό την επίβλεψιν του ναυκλήρου εις καθαρισμούς, λιπάνσεις κλ...» Όλες οι διατάξεις αυτές δεν προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας του προσωπικού και δη του κατώτερου του πλοίου, κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρ. 16 παρ. 1 του ανωτέρω νόμου 551/1915, ήτοι δεν προσδιορίζουν συγκεκριμένα μέτρα, μέσα και τρόπους προς επίτευξη της ασφάλειας του ανωτέρω προσωπικού του πλοίου, ώστε η μη τήρησίς τους να μπορεί να συνδεθεί με επισυμβάν εργατικό ατύχημα (Ολομ. ΑΠ 26/1995).

Στην προκειμένη περίπτωση το Εφετείο δέχθηκε τα εξής: Με έγγραφη σύμβαση ναυτικής εργασίας ορισμένου χρόνου που καταρτίστηκε στη Μαριούπολη της Ουκρανίας στις 6-6-1999 μεταξύ του Ουκρανού υπηκόου ναυτικού Ε.Ι.Α. και του νομίμου εκπροσώπου της εταιρείας με την επωνυμία «Ε.Β. LTD» που εδρεύει στη Μαριούπολη της Ουκρανίας και ενεργούσε ως αντιπρόσωπος (πράκτορας) της έχουσας την πραγματική της έδρα στον Πειραιά πρώτης αναιρεσίβλητης και πλοιοκτήτριας του με σημαία Κύπρου φορτηγού πλοίου «M/V MK» χωρητικότητας 25.620 TDW, προσελήφθη ο ανωτέρω για να παρέχει τις υπηρεσίες του στο πλοίο αυτό ως ναυτόπαις, ότι η διάρκεια της συμβάσεως ορίστηκε από 7 έως 9 μήνες κατά τη βούληση του πλοιοκτήτη. Περαιτέρω δέχθηκε ότι το ανωτέρω φορτηγό πλοίο με πλήρωμα 22 άτομα από Έλληνες και αλλοδαπούς μεταξύ των οποίων και ο ανωτέρω αλλοδαπός ναυτόπαις στις 2-3-2000 απέπλευσε από το Ρίο ντε Τζανέιρο, κενό φορτίου με προορισμό το λιμένα Σαν Λορέντζο της Αργεντινής, ότι ο Πλοίαρχος κατά τον απόπλου έδωσε εντολή στο πλήρωμα να καθαρίσει και να ετοιμάσει τα κενά αμπάρια για το επόμενο φορτίο ότι οτι πλήρωμα εργαζόταν και επί των επτά αμπαριών ταυτόχρονα, ενώ ο Ναύκληρος Μ.Β. επέβλεπε τον καθαρισμό των αμπαριών. Το πλήρωμα εργαζόταν από τις 07.00 ώρας μέχρι την 18^η ώρα με τέσσερα διαλείμματα ότι μέχρι της ώρας αυτής υπήρχε φυσικός

φωτισμός. Ότι στις 4-3-2000 που ήταν απόγευμα Σαββάτου και ενώ το πλοίο βρισκόταν κοντά στο λιμάνι «LA PLATA» του Μπουένος Άϊρες της Αργεντινής ο ανωτέρω ναυτόπαις Ε.Ι.Α. που μετείχε στις παραπάνω εργασίες καταπλακώθηκε από το καπάκι του αμπαριού Νο 4, όταν αυτό κλείστηκε από το ναύτη D.Y., με αποτέλεσμα να τραυματισθεί θανάσιμα. Ο ναύτης αυτός την ημέρα εκείνη είχε εργαστεί μόνος του εντός του αμπαριού Νο4. Στις 18.00 ώρα τελείωσε τη διατεταγμένη εργασία του βγήκε έξω από το αμπάρι, έκλεισε την ανθρωποθυρίδα που βρίσκεται στη δεξιά πλευρά και που οδηγεί σ' αυτό και έλεγξε τα κουβούσια του καπακιού (τα χείλη του στομίου του καπακιού) που ήταν ελεύθερα προς κλείσιμο, ότι κατά τον χρόνο της περάτωσης των εργασιών, το μπροστινό τμήμα του καπακιού ήταν σε κλειστή θέση και το πίσω τμήμα εν μέρει ανοικτό κατά ποσοστό 30% που ήταν αρκετό για να αερίζεται και να μπαίνει φως στο αμπάρι, αλλά και να προφυλάσσεται το αμπάρι από εισροή υδάτων σε περίπτωση κακοκαιρίας, ότι με το κλείσιμο πήγε πίσω από το καπάκι, στην αριστερή πλευρά του καταστρώματος, για να μαζέψει τις υπόλοιπες λινάτσες που θα χρησιμοποιούσε την επόμενη ημέρα στα υπόλοιπα αμπάρια. Τότε πλησίασε στην πίσω αριστερή γωνία του καπακιού του αμπαριού Νο4 και είδε τον Ε.Ι.Α. παγιδευμένο μεταξύ καπακιού και του κουβουσιού, περίπου από τους ώμους με το κεφάλι του μέσα στο αμπάρι, ότι πήγε αμέσως στο υδραυλικό χειριστήριο και άνοιξε το καπάκι στη συνέχεια φώναξε το Ναύκληρο, που ήταν στο πίσω του καταστρώματος του αμπαριού Νο7 για να βοηθήσει, ότι αμφότεροι μετακίνησαν το σώμα του ανωτέρω, ειδοποίησαν τον Πλοίαρχο και υποπλοίαρχο πλην ήταν νεκρός, 'τι τα υδραυλικά χειριστήρια κλεισίματος των καπακιών του πλοίου μεταξύ αυτών και του αμπαριού Νο4 λειτουργούσαν κανονικά κατά το χρόνο του ατυχήματος, δεν υπάρχουν δε σε αυτόν τον τύπο κατασκευής στα καπάκια ζυγά στηρίξεως, ότι ουδεμία βλάβη στο σύστημα κλεισίματος του καπακιού του αμπαριού Νο4 διαπιστώθηκε δε ο χρόνος κλεισίματος των άλλων καπακιών, ότι ο ανωτέρω Ναύκληρος ως βοηθός του υποπλοίαρχου επέβλεπε και έλεγχε την εργασία στα αμπάρια από τους εκεί εργαζόμενους και παράλληλα έβαφε το κατάστρωμα μεταξύ των αμπαριών 5 και 7, ότι τα μέλη του πληρώματος είχαν κατάλληλα ενημερωθεί ότι κανείς δεν επιτρέπεται να στέκεται κοντά στα καπάκια κατά τη διάρκεια των εργασιών ανοίγματος και κλεισίματος των καπακιών, ότι είχε ενημερωθεί και ο θανάων, αλλά και είχε μεγάλη εμπειρία στο γεγονός αυτό, ότι το ατύχημα συνέβη στην 18.00 ώρα της 4-3-2000 με φως της ημέρας, όταν όλοι είχαν τελειώσει τις εργασίες καθαριότητας των αμπαριών και κλείνονταν τα καπάκια τους, ότι ο θανάων αν και εργαζόταν για τον καθαρισμό των αμπαριών 1 και 3 χωρίς να έχει καμία ειδική εντολή πέρασε από την αριστερή πλευρά, υπολογίζοντας λανθασμένο το χρόνο κλεισίματος, καθ' ον χρόνο άρχισε να κλείνει το καπάκι με το υδραυλικό χειριστήριο που βρίσκεται στο μέσον του ανοίγματος δεξιά, ότι ο ανωτέρω ναύτης D.Y. δεν μπορούσε να τον ιδεί και να σταματήσει έγκαιρα το κλείσιμο του καπακιού, ότι ούτε ο πλοίαρχος ούτε ο υποπλοίαρχος, ούτε ο Ναύκληρος ο οποίος επέβλεπε στην εκτέλεση της εργασίας, επέδειξε αμελή συμπεριφορά σχέση έχουσα με το ανωτέρω ατύχημα, για το οποίο ουδέ απλή αμέλεια στοιχειοθετείται σε βάρος του ή των υπ' αυτού προστηθέντων, που εκτελούσαν εντολές του πλοίαρχου και ότι αποκλειστικός υπαίτιος του ατυχήματος αυτού ήταν ο θανάων. Με βάση τις παραδοχές αυτές το Εφετείο απέρριψε τυπικά την έφεση της πρώτης των αναιρεσειόντων-εκκαλούντων δι' εαυτήν και υπό την ιδιότητα που παρίσταται, ενώ απέρριψε κατά ουσίαν την έφεση ως προς τους δεύτερο και τρίτη των αναιρεσειόντων-εκκαλούντων επικυρώνοντας τις πρωτόδικες αποφάσεις και δη την υπ' αριθ. 5464/2001 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά, δια της οποίας έγινε δεκτή εν μέρει η αγωγή ως προς τη βάση της αποζημιώσεως εκ του Νόμου 551/15 μόνο ως προς του δεύτερο και τρίτη των αναιρεσειόντων-εναγόντων και την εν μέρει οριστική απόφαση 84/2001 του αυτού δικαστηρίου δια της οποίας απορρίφθηκε κατά ουσίαν η αγωγή ως προς την βάση της εκ της χρηματικής ικανοποίησεως λόγω ψυχικής οδύνης τόσο εκ των διατάξεων του ΑΚ (914, 922, 928, 932, 297, 298 ΑΚ) όσον και ε των διατάξεων του Ν. 551/15 ως ισχύει κατά τα ειδικότερα στη μείζονα σκέψη εκτιθέμενα, ως προς όλους τους διαδίκους.

Επομένως οι πρώτος, τέταρτος έκτος και ένατος λόγοι αναιρέσεως από τον αριθ. 1 του άρθρ. 559 ΚπολΔικ ότι παραβιάστηκαν δια της μη εφαρμογής οι ανωτέρω ουσιαστικού δικαίου διατάξεις των άρθρων 52, 36, 61, 62 παρ. 2, 110 παρ. 1 και 117 του ΚΕΦΠ (Β.Δ. 806/70) είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι, διότι ο διατάξεις αυτές κατά τα ειδικότερα στη μείζονα

σκέψη εκτιθέμενα, δεν προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας του προσωπικού και δη του κατώτερου του πλοίου, κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρ. 16 παρ. 1 του Ν. 551/15 [...] Επειδή κατά τη διάταξη του άρθρ. 105 ΚΙΝΔ «ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο δε εαυτόν 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 τιαύτης δηλώσεως ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι εκμεταλλεύεται τούτο δι' εαυτόν. Εκ της διατάξεως αυτής προκύπτει ότι η δήλωση του τρίτου περί εφοπλισμού του πλοίου παρ' αυτού που γίνεται στο λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου αποσκοπεί στην προστασία των τρίτων συναλλασσομένων, αλλά εξυπηρετεί και τα έννομα συμφέροντα της ιδιοκτησίας του πλοίου, εν ελλείψει της οποίας (δηλώσεως) τίθεται μαχητό τεκμήριο, ήτοι τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου εκμεταλλεύεται τούτο δι' ίδιον λογαριασμό είναι δηλαδή πλοιοκτήτης. Το τεκμήριο τούτο είναι μαχητό και επιτρέπεται ανταπόδειξη, ήτοι μπορεί ν' αποδειχθεί ότι ο τρίτος που δεν αναγγέλθηκε στην ανωτέρω λιμενική αρχή είναι αυτός που εκμεταλλεύεται το πλοίο για δικό του λογαριασμό, δηλαδή είναι ο εφοπλιστής. Στην προκειμένη περίπτωση το Εφετείο δέχθηκε τα εξής: Στην σύμβαση ναυτικής εργασίας η δεύτερη αναιρεσίβλητη-εναγομένη εμφανίζεται ως πλοιοκτήτρια του ανωτέρω πλοίου Μ/Υ «Μ. Κ.». Στον οδηγό πλοιοκτητών των ετών 1995-1996 ο τρίτος αναιρεσίβλητος-εναγόμενος με ενέργειές του, έχει καταχωρηθεί πάνω από την επωνυμία της δεύτερης ως πλοιοκτήτης με διεύθυνση κατοικίας την οδό ... στον Πειραιά τόσο γι' αυτόν όσο και για τη δεύτερη. Στον Ελληνικό Ναυτικό οδηγό του έτους 2000 η δεύτερη αναιρεσίβλητη εμφανίζεται να πρακτορεύει πέντε πλοία μεταξύ των οποίων και το αντέρω πλοίο «Μ. Κ.», ότι όπως προκύπτει από τα πληρεξούσια... της Συμ/φου Πειραιά ο τρίτος αναιρεσίβλητος είναι νόμιμος εκπρόσωπος τόσο της πρώτης όσο και της δεύτερης των αναιρεσιβλήτων και στη συνέχεια δέχεται ότι δεδομένου ότι το ανωτέρω πλοίο είναι με ξένη σημαία και δεν αναφέρεται ότι έχει γίνει δήλωση περί εφοπλισμού στον τόπο της νηολογήσεως του πλοίου οι αναιρεσιδόντες δεν μπόρεσαν ν' αποδείξουν (καταρρίψουν το τεκμήριο του άρθρ. 105 ΚΙΝΔ) ότι δηλαδή η κυρία του πλοίου πρώτη αναιρεσίβλητη είναι και πλοιοκτήτρια και ότι αποδεικνύεται ότι η πρώτη αναιρεσίβλητη είναι και πλοιοκτήτρια του πλοίου η δεύτερη είναι αντιπρόσωπος της πρώτης κατά τις διατάξεις του ν. 762/1978 και ο τρίτος νόμιμος εκπρόσωπος της δεύτερης. Δεδομένου δε ότι ο τρίτος ενάγεται ως εφοπλιστής του πλοίου αυτού και η δεύτερη ως άμεσος αντιπρόσωπός του, δηλαδή με διαφορετικές ιδιότητες από αυτές που εκτίθενται στην αγωγή που επιφέρουν διαφορετικές έννομες συνέπειες, η αγωγή ως προς αυτούς είναι απορριπτέα ως κατ' ουσίαν αβάσιμη. Αλλά και εάν ακόμη οι δεύτερη και ο τρίτος των αναιρεσιβλήτων είχαν αναχθεί με τις ως άνω αποδειχθείσες ιδιότητές τους και πάλι ως προς αυτούς ήταν απορριπτέα η αγωγή ως ουσιαστικά αβάσιμη κατά τις διατάξεις του άρθρ. 1 του Ν. 762/1978 επειδή η ανωτέρω ναυτική σύμβαση καταρτίστηκε εκτός Ελλάδος. Με βάση τις παραδοχές αυτές το Εφετείο απέρριψε την αγωγή ως προς αυτούς ελλείψει παθητικής νομιμοποίησεως ως αβάσιμη. Επομένως οι δωδέκατος και δέκατος τρίτος λόγοι αναιρέσεως από τους αριθμ. 1 παρ. 2 και 19 του άρθ. 559 ΚΠολΔ που ορίζουν την κτήση της ιδιότητος του εφοπλιστού και δη την υπαγωγή σ' αυτούς των πραγματικών γεγονότων που αφορούν την ιδιότητα του τρίτου αναιρεσιβλήτου ως εφοπλιστή κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι.