

Άρειος Πάγος 879/1986, Τμ. Β'

Πηγή: Ε.Ε.Δ. 46/87 σελ. 305

Περίληψη: Δικαίωμα ασκήσεως αγωγής αποζημιώσεως κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου, όταν το ατύχημα οφείλεται στην μη τήρηση διατάξεων περί όρων ασφαλείας. - Διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα. - Διατάξεις σχετικές με τις κλίμακες που χρησιμοποιούνται όχι μόνον από τους πλοηγούς, αλλά και από το πλήρωμα. - Ανάλογη εφαρμογή και σε κάθε άλλη κλίμακα. - Υποχρέωση υποπλοίαρχου να ενεργεί καθημερινή επιθεώρηση του σκάφους και του εξαρτισμού του. - Παράβαση αυτής της υποχρεώσεως. - Εργατικό ατύχημα. - Αξίωση αποζημιώσεως κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου.

Κυριότερες διατάξεις: Ν. 551/1914 άρθρ. 16.

Απόφαση Δικαστηρίου

Προεδρεύων ο Αρεοπαγίτης κ. ΙΩΑΝ. ΧΡΙΣΤΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Εισηγητής ο Αρεοπαγίτης κ. ΣΑΜ. ΣΑΜΟΥΗΛ

Δικηγόροι οι κ.κ. Δ. Φράγκος, Γ. Ρεδιάδης

Νομίμως φέρεται για συζήτηση η υπόθεση μετά την έκδοση της 965/1985 αποφάσεως της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου (*), (...).

Από τη διάταξη του άρθρ. 16 του ν. 551/1914 που κωδικοποιήθηκε με το β.δ. ης 24 Ιουλίου/25 Αυγούστου 1920, διατηρήθηκε σε ισχύ και μετά την ισχύ του Α.Κ. (38 Εισ. Νόμου Α.Κ.) και έχει εφαρμογή και σε ατυχήματα από βίαιο συμβάν των ναυτικών (66 Κ.Ι.Ν.Δ.), προκύπτει ότι ο παθών από εργατικό ατύχημα ή σε περίπτωση θανάτου αυτού, οι κατά το άρθρο 6 του ίδιου νόμου συγγενείς του, έχουν δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή αποζημιώσεως κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου και όταν το ατύχημα επήλθε σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών, που προβλέπουν όρους ασφαλείας για τους εργαζομένους και ένεκα μη τηρήσεως τούτων. Εξάλλου ο κανονισμός "Περί εργασίας επί των ελληνικών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω", που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 67 του ν. 6392/1934 και 1 § 1 και 8 του ν. 3141/1955 και εγκρίθηκε με το β.δ. 806/1970, ορίζει τα εξής: "Επί κεφαλής της ιεραρχίας του προσωπικού του πλοίου είναι τεταγμένος ο πλοίαρχος υπό την εξουσίαν και διοίκησιν του οποίου τελεί άπαν το πλήρωμα (άρθρ. 3 § 1). Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος διά την καλήν διοίκησιν και την ασφάλειαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου... δικαιούμενος χάριν της ασφαλείας τούτων... όπως διατάξη και επιβάλη παν ό,τι η ναυτική τέχνη, η ειδική αυτού πείρα και οι νόμοι και οι κανονισμοί επιβάλλουν. Ο πλοίαρχος οφείλει να εξασφαλίζη την τήρησιν των νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών... και των διαταγών του, μη καλυπτόμενος διά των ευθυνών τας οποίας υπέχουν απέναντι αυτού οι υφιστάμενοί του (άρθρ. 4 § 3 και 5). Ο πλοίαρχος ρυθμίζει και εποπτεύει την εργασία των μελών του πληρώματος (άρθρ. 13) και είναι υπεύθυνος διά την ακριβήν τήρησιν των διατάξεων περί ασφαλείας ζωής εν θαλάσση (άρθρ. 22). Ο υποπλοίαρχος είναι υπεύθυνος διά την καλήν συντήρησιν, ασφάλειαν και καταλληλότητα του σκάφους και του εξαρτισμού του (άρθρ. 28 § 1 εδ. α') και ενεργεί καθ' εκάστην αυτοπροσώπως επιθεώρησιν του σκάφους εσωτερικώς και εξωτερικώς και βεβαιούται ότι τηρούνται τα ενδεικνυόμενα μέτρα προστασίας των εργαζομένων εξ ολισθήσεων, καταπτώσεων κλπ. (άρθρ. 32 § 1)". Τέλος ο κανονισμός 17 του κεφαλαίου V της διεθνούς συμβάσεως "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση", που υπογράφηκε στο Λονδίνο κατά τη 17.6.1960 και κυρώθηκε με το ν.δ. 4258/1962, ορίζει ότι "Πλοία εκτελούντα ταξίδια κατά την διάρκειαν των οποίων είναι ενδεχόμενον να επιβιβασθώσι πλοηγοί, θα συμμορφούνται προς τας ακόλουθους απαιτήσεις, αφορώσας τας κλίμακας των πλοηγών: α) η κλίμαξ θα τηρήται εις καλήν κατάστασιν και θα χρησιμοποιήται μόνον υπό ηγηρειακών και ετέρων προσώπων, όταν το πλοίον καταπλήη ή αποπλήη εκ λιμένος και διά την επιβίβασιν και αποβίβασιν των πλοηγών". Ο κανονισμός αυτός, καθορίζων τους όρους που πρέπει να τηρούνται για την κατασκευή και επιβάλλον τη διατήρησιν σε καλή κατάσταση των κλιμάκων που χρησιμοποιούνται όχι μόνο από τους πλοηγούς, αλλά και από το πλήρωμα, κατά τον κατάπλου η απόπλου από λιμάνια, ως εκ του σκοπού του, που είναι η καθιέρωση κανόνων για την προστασία της ανθρωπίνης ζωής, έχει ανάλογη εφαρμογή και σε κάθε άλλη κλίμακα που χρησιμεύει για την άνοδο και την κάθοδο των μελών του πληρώματος στη θάλασσα, επομένως πρέπει να τηρείται και στις κλίμακες που χρησιμοποιούνται για τη λήψη του βυθίσματος, την εξακρίβωση δηλαδή του τμήματος του πλοίου που βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, η οποία γίνεται για την αποτροπή του κινδύνου προσαρτάξεως σε αβαθή ύδατα. Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι ο υποπλοίαρχος, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την καλή συντήρησιν και του εξαρτισμού του πλοίου, οφείλει υπό την ιδία αυτού και του πλοίαρχου ευθύνη να ενεργεί

καθημερινά επιθεώρηση του σκάφους και του εξαρτισμού του, μεταξύ του οποίου περιλαμβάνεται και η κλίμακα που χρησιμοποιείται για τη λήψη του βυθίσματος και να αντικαθιστά τις τυχόν φθαρμένες βαθμίδες αυτής για την αποφυγή ατυχήματος που μπορεί να επέλθει από θραύση κατά τη χρησιμοποίησή τους. Η παράβαση δε της υποχρέωσης αυτής, που επιβάλλεται από τις άνω ειδικές διατάξεις, γεννά σε περίπτωση ατυχήματος που τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο με αυτή, αξίωση του παθόντος ή των συγγενών του για αποζημίωση, κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου, σύμφωνα με το άρθρο 16 του ως άνω ν. 551/1914. Στην ένδικη διαφορά, όπως προκύπτει από την αγωγή, η ενάγουσα και ήδη αναιρεσείουσα εξέθεσε πλην άλλων ότι η σύζυγος αυτής ναυτολογήθηκε κατά την 18 Ιουνίου 1979 στο υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο "Λούσιος" της πλοιοκτησίας της πρώτης των αναιρεσιβλήτων χωρητικότητας 53.519,94 κόρων. Ότι κατά την 9 Δεκεμβρίου 1979 το ως άνω πλοίο, έμφορτο ανθράκων, αγκυροβόλησε στον ποταμό S, έξω από το λιμάνι T. της Ολλανδίας, όπου επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες (βροχή, άνεμος, κυματισμός) και υπήρχον ισχυρά ρεύματα, για την αποτροπή δε του κινδύνου προσαράξεως, ο πλοίαρχος διέταξε τρεις φορές τη λήψη του βυθίσματος του πλοίου μέσα σε τρεις ώρες, αρχικά από τον υποπλοίαρχο Α.Σ., μετά από τον ανθυποπλοίαρχο Π.Μ. και στη συνέχεια από το σύζυγό της, ο οποίος κατήλθε για το σκοπό αυτό στον ποταμό με τη βοήθεια ανεμόσκαλας που ήταν σαθρή, με αποτέλεσμα να σπάσει μία από τις βαθμίδες της και να καταπέσει στον ποταμό, όπου παρασύρθηκε από τα ισχυρά ρεύματα και πνίγηκε. Με βάση τα προεκτεθέντα πραγματικά περιστατικά η αγωγή, που διώκει αποζημίωση κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου, σύμφωνα με το άρθρο 16 του ν. 551/1914, είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις ως άνω διατάξεις, οι οποίες προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, από την παραβίαση των οποίων επήλθε κατά τα ιστορούμενα στην αγωγή το προεκτεθέν ατύχημα. Το Εφετείο που, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφασή του, απέρριψε την αγωγή, καθόσον αυτή εστηρίζετο στα παραπάνω πραγματικά περιστατικά, με την αιτιολογία:

α) ότι οι άνω διατάξεις του β.δ. 806/1970 δεν περιέχουν ειδικώς επιβαλλόμενα μέτρα ασφαλείας, αλλά αποτελούν γενικό διάγραμμα των εξουσιών και υποχρεώσεων του πλοίαρχου και

β) ότι ο κανονισμός 17 του κεφαλ. V της διεθνούς συμβάσεως, που κυρώθηκε με το ν.δ. 4258/1962, δεν έχει ανάλογο εφαρμογή στις κλίμακες οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη λήψη του βυθίσματος του πλοίου, παραβίασε τις ως άνω διατάξεις και πρέπει να αναιρεθεί, κατά το άρθρο 559 αριθ. 1 του Κώδ. Πολ. Δικ. και το βάσιμο περί τούτο πρώτο λόγο αναιρέσεως, κατά το σχετικό αυτού μέρος (...). (Αναιρεί εν μέρει την 9310/1982 Εφετ. Αθηνών και παραπέμπει στο Δ' Τμ.).

(*) ΕΕργΔ 45, 779.