

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**  
**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**«ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ»**



**Επιμέλεια Διπλωματικής Εργασίας: Καραπαναγιώτου Π Ειρήνη**  
**Κύκλος Σπουδών: Γ**  
**Αριθμός Μητρώου: MN/03016**  
**Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: κα Μηλιαράκη Μαρία**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### *Κεφάλαιο Πρώτο*

#### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

<i>1.1. Γενικά.....</i>	<i>1</i>
<i>1.2. Ιστορική εξέλιξη του θεσμού από τον Κώδικα του Βασιλιά Χαμουραμί μέχρι και την θέσπιση του Code de Commerce. Ιστορική επισκόπηση του ναυτικού δικαίου.....</i>	<i>7</i>
<i>1.3 Η διαμόρφωση του ναυτεργατικού δικαίου στη Ελλάδα και η σημερινή ισχύουσα νομοθεσία.....</i>	<i>14</i>
<i>1.4 Στόχος και μεθοδολογία παρούσης μελέτης.....</i>	<i>16</i>

### *Κεφάλαιο Δεύτερο*

#### **2. Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

<i>2.1. Τα ναυτεργατικά ατυχήματα. Γενικά.....</i>	<i>17</i>
<i>2.2. Η ύπαρξη εν ενεργεία σύμβασης ναυτολόγησεως ως προσδιοριστικός όρος της επέλευσης εργατικού ατυχήματος κατά την έννοια του νόμου.....</i>	<i>19</i>
<i>2.2.α. Το προσωπικό του πλοίου.....</i>	<i>19</i>
<i>2.2. β. Η σύμβαση ναυτικής εργασίας.....</i>	<i>22</i>
<i>2.2.γ. Η σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου.....</i>	<i>27</i>
<i>2.2.δ. Η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος εν τη στενή έννοια .....</i>	<i>31</i>

### *Κεφάλαιο Τρίτο*

#### **3. ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ**

<i>3.1. Ορισμός ναυτεργατικού ατυχήματος.....</i>	<i>42</i>
<i>3.2. Η εκδήλωση νόσου ως εργατικό ατύχημα.....</i>	<i>47</i>
<i>3.3. Η σωματική βλάβη ως μορφή ναυτεργατικού ατυχήματος.....</i>	<i>59</i>
<i>3.3.1. Ο τραυματισμός ναυτικού κατά την εκτέλεση της εργασίας του.....</i>	<i>59</i>

3.3.2. Ο τραυματισμός ή ο θάνατος ναυτικού εκτός του πλοίου, ο οποίος τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την ικανοποίηση της ανάγκης για ψυχαγωγία.....	61
3.3.3. Ο τραυματισμός ή ο θάνατος ναυτικού εκτός του πλοίου από τροχαίο ατύχημα κατά την μετάβαση στην εργασία του ή κατά την επιστροφή του από αυτήν.....	65
3.4. Η ψυχική νόσος ναυτικού ως ειδικότερη μορφή εργατικού ατυχήματος.....	67
3.5. Η ανθρωποκτονία, η αυτοκτονία και ο αυτοτραυματισμός ως ιδιαίτερες μορφές εργατικού ατυχήματος.....	71
3.5.1. Η ανθρωποκτονία ή ο τραυματισμός ναυτικού στο πλοίο προκληθέντος από άλλο ναυτικό εκ δόλου.....	71
3.5.2. Η αυτοκτονία και ο αυτοτραυματισμός ναυτικού.....	74

#### **Κεφάλαιο Τέταρτο**

#### **4.ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

4.1. Αποζημιώσεις από ναυτεργατικά ατυχήματα σύμφωνα με το ν. 551/1915. Έίδος και έκταση.....	75
4.2.Εφαρμογή διατάξεων κοινού δικαίου. Αδικοπραξία.....	80
4.3. Χρηματική ικανοποίηση.....	85
4.4.Συρροή αξιώσεων ασθενείας και ατυχήματος. Απαγόρευση συμψηφισμού.....	86
4.5.Δικαιούχοι και υπόχρεοι αποζημιώσεων.....	87
4.5.1.Δικαιούχοι αποζημιώσεων – Θάνατος παθόντος.....	87
4.5.2 Υπόχρεοι προς αποζημίωση.....	92
4.5.3 Αλλοδαποί δικαιούχοι αποζημιώσεως.....	94
4.6 Ασφαλιστικά μέτρα για την εξασφάλιση αξιώσεως αποζημιώσεως από επικείμενο κίνδυνο.....	96
4.7. Βεβαίωση ατυχημάτων-Διαδικασία και καθ'ύλη ναρμοδιότητα εκδίκασης αγωγών.....	97
4.8.Συμβιβασμός αξιώσεων. Διαιτησία.....	98

<i>4.9.Παραγραφή αξιώσεων απο ναυτεργατικό ατύχημα.....</i>	<i>100</i>
---	------------

*Κεφάλαιο Πέμπτο*

<i>5. ΤΟ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....</i>	<i>102</i>
--	------------

*Κεφάλαιο Έκτο*

<i>6. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....</i>	<i>106</i>
--	------------

*Κεφάλαιο Έβδομο*

<i>7. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....</i>	<i>115</i>
--	------------

*Κεφάλαιο Ογδοο*

<i>8.ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</i>	<i>121</i>
------------------------	------------

<i>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</i>	<i>127</i>
--------------------------	------------

<i>ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ.....</i>	<i>130</i>
---	------------

<i>ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ.....</i>	<i>136</i>
---------------------------------	------------

<i>ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....</i>	<i>136</i>
---------------------------------	------------



## **1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **1.1. Γενικά**

Η Ελλάδα εκ της γεωγραφικής θέσεως της, του μήκους των ακτογραμμών της και του πλήθους των νήσων της θα ήτο αδύνατο να μην αναπτύξει την ναυτιλία από τα πρώτα κίóλας χρόνια της ιστορίας της, μιας ιστορίας που βαθαίνει στους αιώνες και αποκαλύπτει το αυταπόδεικτο, ήτοι, ότι πράγματι πρώτοι οι Έλληνες εκμεταλλεύτηκαν το υγρό στοιχείο για να μετακινηθούν, να εμπορευθούν, να ανακαλύψουν νέους πολιτισμούς και οράματα ζωής, μεθυσμένοι απο την ελευθερία που τους παρείχαν οι θαλάσσιοι δρόμοι, εξίσου όμως επικίνδυνοι όσο και σαγηνευτικοί. Αυτή η ανήσυχος ιδιοσυγκρασία της φυλής σε συνδυασμό με την θέση της Ελλάδος ως ένα πραγματικό και ουσιαστικό σταυροδρόμι αρχαιοτάτων ναυτικών οδών αποτέλεσε μια γενεσιουργό δύναμη δημιουργίας αδιάκοπων και ακατανίκητων προκλήσεων για ένα λαό εκ φύσεως ανήσυχο και επιρρεπή σε προκλήσεις.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Αυτή η συγκυρία, ενός ανήσυχου λαού και μιας ιδιαίτερης και ενδιαφέρουσας γεωγραφικά χώρας, ήταν αρκετό για να ενώσει, να συνυφάσει και να ταυτίσει την ιστορία και τον πολιτισμό της χώρας αυτής με την ναυτιλία. Οι Έλληνες ακροβολισμένοι κατά κύριο λόγο στα παράλια δεν άργησαν να αδράξουν την ευκαιρία και να εκμεταλλευτούν την θάλασσα δημιουργώντας αξιοζήλευτους στόλους πλοίων που στην κυριολεξία κυριαρχούσαν στο Αιγαίο αλλά και πέρα από αυτό μέχρι τις ακτές της Ιταλίας και της Μεσογειακής Γαλλίας και τον Εύξεινο Πόντο. Και αν σε όλη αυτή την παντοδυναμία προσθέσουμε και το επιχειρηματικό δαιμόνιο των Ελλήνων θα ήταν πολύ ατυχές και αδόκιμο να μην τολμήσουμε να χαρακτηρίσουμε την Ελλάδα ως την μεγαλύτερη ναυτική και εμπορική δύναμη της αρχαιότητας.

Από τα πρώτα χρόνια η ναυτιλία αποτέλεσε για την χώρα μας βασική πλουτοπαραγωγική πηγή της οικονομίας, κάτι που ο Έλληνας αντιλήφθηκε γρήγορα και εκμεταλλεύτηκε άμεσα. Στο πέρασμα των αιώνων η συνειδητοποίηση της συμβολής της ναυτιλίας στην οικονομία του έθνους γινόταν διαρκώς και μεγαλύτερη όσο μεγαλύτερη γινόταν η ανάγκη του έθνους να στηριχτεί πλέον στην ναυτιλία για την κάλυψη των οικονομικών του αναγκών όσο μεγαλύτερη γινόταν και η θέληση του Έλληνα ναυτικού να απαρνηθεί τον τόπο του και την οικογένεια του και να «μπαρκάρει» αναζητώντας εργασία και χρήματα κάτω από εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες εργασίας και χωρίς κανένα νομικό δίκτυο προστασίας των δικαιωμάτων του. Η ναυτιλία στο πέρασμα των χρόνων καταξιώθηκε στην συνείδηση του Έλληνα πολίτη όχι πλέον τόσο ως μέσο επικοινωνίας και μετακίνησης, καθώς πλέον τέτοιου είδους αναζητήσεις είχαν βρει και άλλους τρόπους υλοποίησης αλλά κυρίως και πρωταρχικώς ως σπουδαία πλουτοπαραγωγική πηγή της εθνικής οικονομίας λόγω αφενός της συμβολής της στην

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

άμεση και πλούσια εισροή ξένου συναλλάγματος και αφετέρου ως διέξοδος στον πρόβλημα της ανεργίας με την παροχή θέσεων απασχόλησης σε χιλιάδες ειδικευμένους και μη εργάτες και υπαλλήλους.

Κατά την εκδοθείσα την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1977 ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας δηλώνεται ότι ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος αριθμεί 3.845 πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.819.000 τόνων. Την ίδια στιγμή τα υπό ξένες σημαίες ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία, των οποίων τα πληρώματα ήταν ασφαλισμένα στο Ν.Α.Τ. ανήρχοντο στον αριθμό των 1.070 συνολικής χωρητικότητας 17.937.283 τόνων. Η ανακοίνωση αυτή κατέτασσε τον ελληνικό στόλο στην παγκόσμια κατάταξη μετά τους στόλους των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, της Μεγάλης Βρετανίας, της Λιβερίας, της Νορβηγίας και της Ιαπωνίας. Στο τέλος του 1976 υπολογίστηκε ότι ο ελληνικός στόλος απασχολούσε πάνω από 200.000<sup>1</sup>.

Το 1985 σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyd's Shipping Information Services (London) η Ελλάδα κατείχε την τέταρτη θέση στον κόσμο σε εμπορική ναυτική δύναμη, με πλοία συνολικού εκτοπίσματος 30.000.000 περίπου τόνων, μετά την Λιβερία, τον Παναμά και την Ιαπωνία.<sup>2</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία από το Lloyd's Register of Shipping –Fairplay κατά το έτος 2005 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 3.338 πλοία (άνω των 1.000 κοχ) τα οποία αντιστοιχούν σε 182.540.868 DWT και 109.377.819 GRT στα οποία περιλαμβάνονται και 338 ναυπηγήσεις συνολικού GRT της τάξης των 15.839.299 κόρων.

---

<sup>1</sup> Είναι δε χαρακτηριστικό ότι η ελληνικής πλοιοκτησίας εμπορική ναυτιλία σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του έτους 1976 αριθμούσε 4.450 σκάφη όλων των τύπων, τόνων, ολικής χωρητικότητας 85.000.000, νηολογημένα υπό την ελληνική, παναμαϊκή, λιβεριανή, κυπριακή, λιβανική και αυτή της Σγκαπούρης, κατέχοντας την πρώτη θέση στον κόσμο.

<sup>2</sup> Βλ. Conventions Internationales of C.M.I. 1987 σελ. 478 ANNEX III

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Η ιδιορρυθμία των συνθηκών εργασίας στις θάλασσες, οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας και η σκληρή και αδιάκοπη εργασία επί του πλοίου αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά της εργασίας του ναυτικού, μιας εργασίας σκληρής, δύσκολης και απαιτητικής. Και μπορεί σε όλους τους άλλους η εργασία του ναυτικού να φαντάζει σαν ταξίδι αναψυχής, ο ναυτικός όμως περισσότερο από κάθε άλλον γνωρίζει ότι η νηολόγησή του σε ένα πλοίο συνεπάγεται κοπιαστική εργασία κάτω από αντίξοες και ανθυγιεινές συνθήκες επί μήνες μακριά από την οικογένεια του, εγκλωβισμένος μέσα σε ένα πλοίο και με την θάλασσα άλλοτε σύμμαχο και άλλοτε εχθρό. Εκ των λόγων τούτων η ανάγκη κρατικής παρεμβάσεως εγένετο εγκαίρως αντιληπτή παρά των ναυτικών χωρών<sup>3</sup>. Εξάλλου στόχος κάθε ναυτικής επιχείρησης είναι, τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και για τον ασθενέστερο σε βαθμό ναυτικό ο ναύλος και το εισιτήριο, ανάλογα με το είδος της μεταφοράς που πραγματοποιεί το πλοίο, στόχος όμως που για την επίτευξη του απαιτεί παροχή υψηλών ποιοτικά υπηρεσιών, γεγονός που από την πλευρά του δικαίου μας υποδεικνύει την διεύρυνση της κάθετης σχέσης μεταξύ πλοιοκτήτη και πληρώματος, η οποία σχέση έχει εκτός από οικονομική σημασία και μεγάλες κοινωνικές προεκτάσεις αφού από αυτήν και τους όρους της ρυθμίζονται οι όροι διαβίωσης ( αναφορικά με τους έλληνες ναυτικούς) πάνω από 200.000 οικογενειών<sup>4</sup>.

Η σχέση ναυτικού πλοιοκτήτη εγκαθιδρύεται και διαμορφώνεται με την σύμβαση ναυτολόγησης αλλά μπορεί και να δημιουργηθεί από έναν απλό ενοχικό δεσμό «εν τοις πράγμασι». Το ναυτικό εργατικό δίκαιο ερευνάται και ερμηνεύεται στην βάση της επιεικούς αντιμετώπισης των θεμάτων που αναφέρονται και η επικεϊκεια αυτή καταλήγει υπέρ του ασθενεστέρου της μέρους της συμβάσεως ναυτολόγησης που είναι ο ναυτικός.

<sup>3</sup> Βλ. G. Ripert, Droit Maritime, τ. I ( 1950) No.445-449

<sup>4</sup> Βλ. Κοροτζή I, Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο σελ. 18, Καμβύση Ναυτεργατικό Δίκαιο σελ. 18



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Ενδεικτικό της επιεικούς αντιμετώπισης του ναυτικού είναι η τάση της νομολογίας για την διεύρυνση της έννοιας του ναυτεργατικού ατυχήματος και αντίστοιχα η πρακτική της φειδωλής παραδοχής του ότι συντρέχει υπαιτιότητα του ναυτικού στην πρόκληση της ασθενείας του. Αλλά και απο δικονομικής πλευράς ο ναυτικός αντιμετωπίζεται με εμφανή προστατευτισμό καθώς του παρέχονται εκ του νόμου τα εχέγγυα για άμεση προσφυγή στα δικαστήρια και αναζήτηση δικαστικής προστασίας χωρίς στην προκειμένη διαδικασία να τίθεται σε εφαρμογή η αυστηρή τυπική δικονομική διαδικασία, τυγχάνοντας παράλληλα απαλλαγών εξ ορισμένων δυσμενών δαπανών, όπως δικαστικού ενσήμου.

Για την κατανόηση της λειτουργίας του ναυτικού εργατικού δικαίου και της μορφής που αυτό τελικώς έχει πάρει πρέπει ο μελετητής να εμβαθύνει στην ιδιομορφία των συνθηκών υπό τις οποίες παρέχεται η εργασία, η οποία μάλιστα μας υποδεικνύει την ανάγκη αυξημένης προστασίας του ναυτικού. Βέβαια θα ήτο κοντόφθαλμη και ελλιπής μια προσέγγιση του επί μελέτης θέματος χωρίς την εστίαση και στους κινδύνους που καλείται ο πλοιοκτήτης να αντιμετωπίσει μέσα σε ένα περιβάλλον ακραιφνώς ανταγωνιστικό στην διεθνή αγορά, με μεγάλες περιόδους που τα ναύλα κινούνται σε πτωτικά επίπεδα και τα πλοία μένουν δεμένα στα λιμάνια με ότι αυτό μπορεί να συνεπάγεται για πλοιοκτήτες και πλήρωμα.

Επειδή όμως το ναυτικό επάγγελμα εκ φύσεως και εξ ιδιοσυγκρασίας δεν μπορεί να περιχαρακωθεί στα όρια της κρατικής επικράτειας αλλά τουναντίον ασκείται σε ωκεανούς και θάλασσες πολύ μακριά από εθνικούς και κρατικούς προσδιορισμούς διό λόγο και διεθνώς έχει παγιωθεί η τάση της ομοιομορφίας των νομοθετικών ρυθμίσεων στην αντιμετώπιση των ναυτικών εργατικών θεμάτων. Η αρχή της ομοιομορφίας

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

απαντάτε τόσο στα ελληνικά νομοθετικά κείμενα όσο και στην έρευνα και πορίσματα της επιστημονικής κοινότητας αλλά και στην νομολογία των δικαστηρίων. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι και το ελληνικό ναυτεργατικό δίκαιο έχει εν τοις πράγμασι διαμορφωθεί σε σημαντικό βαθμό δυνάμει των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η ελληνική πολιτεία.<sup>5</sup>

Η Ελλάδα μια αμιγώς ναυτική χώρα, όπως είναι φυσικό, προσπάθησε και προσπαθεί, να ενισχύσει την ναυτιλιακή ζωή και δημιουργήσει θέλητρα για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Μια σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων για την προστασία των κεφαλαίων εξωτερικού, όπως η άδεια εγκατάστασης στην Ελλάδα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>6</sup> και η προστασία ναυτιλιακών κεφαλαίων<sup>7</sup> θεσπίστηκαν αποκλειστικά για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Στο ίδιο πνεύμα εντάσσεται και η καθιέρωση με το Ν. 959/1979 ενός ειδικού πιο εύκαμπτου καθεστώτος ναυτικών εταιρειών και καθώς η διαμόρφωση ενός νομοθετικού πλέγματος ενίσχυσης του δικαίου της καταστατικής έδρας των αλλοδαπών εταιρειών που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα<sup>8</sup>. Φυσικά όλη αυτή η δραστηριοποίηση επιδρά ευεργετικά για τους πλοιοκτήτες και ιδιαίτερα για την εγκατάστασή τους στην Ελλάδα, εξασφαλίζοντας μεν για το κράτος συναλλαγματικά οφέλη, διασφαλίζοντας όμως από την άλλη για τους πλοιοκτήτες διόδους για την καταστρατήγηση των εργοδοτικών τους υποχρεώσεων, καθώς είναι δυσχερές για τον έλληνα ναυτικό να αναζητήσει την άσκηση των νομίμων δικαιωμάτων στον τόπο της καταστατικής τους έδρας όταν οι πλοιοκτήτες εδρεύουν στα

---

<sup>5</sup> Βλ. Τσαγκάρι Κώδιξ ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, (ερμηνεία κατ άρθρον) 1958σελ.13, Σχινά Πηγαί του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, 1977σελ 31, για την γενικότερη τάση ομοιομορφίας του ναυτικού δικαίου.

<sup>6</sup> Α.Ν. 89/1967, Α.Ν. 378/1968, Ν. 27/1975

<sup>7</sup> Άρθρο 13Ν. 2687/1953 όπως ερμηνεύτηκε με το άρθρο του Ν.Δ. 2928/1954, Βερνάρδος, Η θεωρία και η πράξη σελ 74, 75

<sup>8</sup> Ν. 791/1978

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

κράτη με σημαίες ευκολίας. Μια πρώτη απάντηση στο πρόβλημα αυτό δόθηκε με την θέσπιση της ευθύνης του αντιπροσώπου ή του πράκτορα του πλοιοκτήτη, μια λύση που μεν καλύπτει τις ανάγκες της ιδιαιτερότητας της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά σαφώς δημιουργεί ρήγματα στις ουσιαστικές και δικονομικές ρυθμίσεις του ελληνικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, του δικαίου αντιπροσωπείας και του δικαίου της διεθνούς δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων.<sup>9</sup>

### **1.2. Ιστορική εξέλιξη του θεσμού από τον Κώδικα του Βασιλιά Χαμουραπί μέχρι και την θέσπιση του Code de Commerce. Ιστορική επισκόπηση του ναυτικού δικαίου**

Όπως προελέχθη, η ναυτιλία ανεπτύχθη άμεσα στις χώρες όπου διαβρέχονταν από θάλασσα, όπως η Έλλαδα, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί γρήγορα η ανάγκη ρυθμίσεως των έννομων σχέσεων μεταξύ των ενεπλεκομένων στην ναυτιλία προσώπων. Η ιστορία του ναυτικού δικαίου<sup>10</sup> εν γένει είναι πολύ μακρά και πλούσια, όπως αποδεικνύεται από την άφθονη βιβλιογραφία που υπάρχει αναφορικά με αυτήν. Είναι δε ενδεικτικό ότι η ιστορία του ναυτικού δικαίου είναι η πρώτη ιστορία εμπορικού δικαίου και μάλιστα το ναυτικό δίκαιο αποτελεί στην πραγματικότητα το αρχαιότερο τμήμα του εμπορικού δικαίου διό και πολλοί θεσμοί του τελευταίου έχουν τις ρίζες τους και την προέλευσή τους στο ναυτικό δίκαιο.<sup>11</sup>

Βαθαίνοντας στους αιώνες και δη από την περίοδο της προκλασσικής εποχής γραπτά μνημεία δεν υπάρχουν, καθώς από τα πρώιμα αυτά χρόνια της ναυσιπλοΐας λίγα

<sup>9</sup> Βλ. Κιάντου-Παμπούκη σελ.183, Αντάπασης σελ.18, Επί της ευθύνης του αντιπροσώπου Δ.Ν.Ε.Ε. σελ.74, Δελούκας 164 α.

<sup>10</sup> Τα στοιχεία της ιστορικής αναδρομής που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται στο σύγγραμμα της Αλίκης Κιάντου- Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο Ι, 2003, σελ 7-15.

<sup>11</sup> Βλ. Κ. Ρόκα, Ελληνικών ναυτικών δικαίων, παρ. 3 σελ 6.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

στοιχεία έχουν διασωθεί μέχρι σήμερα για την ναυτική απασχόληση λιγότερα δε για την νομική αντιμετώπιση των σχέσεων που δημιουργούνται μέσα από αυτήν<sup>12</sup>

Ο Κώδικας του Βασιλιά Χαμουραμί, γύρω στο 2.000 π.Χ. περιέχει τις πρώτες ίσως διατάξεις που αφορούν την ναυσιπλοΐα στον Ευφράτη μεταξύ των οποίων και διατάξεις για την ναυπήγηση πλοίων, ευθύνη του μεταφορέα, τη σύμβαση ναυτολογήσεως και τον καθορισμό του ναύλου. Εκτός από αυτό το νομοθέτημα που μας σκιαγραφεί τις πρώτες νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με την ναυσιπλοΐα, είναι αναμφισβήτητο ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα ρυθμιζόταν κυρίως ή καλύτερα αποκλειστικά από τις κατά τόπους συνηθείες και τα έθιμα, ιδίως δε στις περιοχές γύρω από την Μεσόγειο όπου εκτυλισσόταν ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορικών συναλλαγών.<sup>13</sup>

Κατά την κλασσική αρχαιότητα η ναυτιλία παρουσιάζει ακμή και δεν είναι τυχαίο, κατά πολλούς μελετητές ότι ο ελληνικός κλασσικός πολιτισμός οφείλεται κατά μεγάλο μέρος του στην ναυτιλία. Σε δικανικούς λόγους των αττικών ρητόρων της εποχής – Αισχύνη, Υπερείδη, Δημοσθένη, Ισοκράτη- ανιχνεύουμε σημαντικές πληροφορίες σχετικά με νομοθετικές ρυθμίσεις για τους θεσμούς του ναυτικού δανείου, της αβαρίας και της συμπλοιοκτησίας.<sup>14</sup> Είναι δε χαρακτηριστικό ότι η ταχύτητα εκδικάσεως των ναυτικών διαφορών μπορούσε να συγκριθεί με αυτή των ναυτικών δικαστηρίων που θεσμοθετήθηκαν και λειτούργησαν τον μεσαίωνα<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> Βλ. Κιάντου- Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο I, 2003 σελ 8

<sup>13</sup> Βλ. Δελούκας Ναυτικόν Δίκαιον, παρ.7 σελ.32

<sup>14</sup> Βλ. Σπηλιόπουλο, Ναύλωσις και υποναύλωσις, παρ.17 σελ 51-52, ΚΡόκα Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον παρ. 3 σελ 6 επομ. Δελούκας, ο.π. παρ.8 σελ 32

<sup>15</sup> Βλ. Passias, Essai sur le droit maritime des anciens Hellenes, 1932, Ziebarth, Beitrage zur Geschichte des Seeraubs und Seehandels im alten Griecheland, 1925, παρ.5 επομ. Σελ 144 επομ.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Μεγάλης ιστορικής σημασίας αποτελούν οι περίφημοι ναυτικοί νόμοι της Ρόδου των οποίων η σύνταξη χρονολογείται μεταξύ του 900 και 400 π.Χ. Παρά το γεγονός ότι το κείμενο τους δεν διασώθηκε η νομοθετική και ιστορική τους αξία κρίνεται αδιαμφισβήτητη, καθώς από πληροφορίες που έχουμε στην διάθεσή μας από τους ιστορικούς της εποχής, περιείχαν συλλογή ναυτικών εθίμων της εποχής ενώ πλέον σήμερα κατατάσσονται ανάμεσα στις πιο σπουδαίες πηγές του ναυτικού διεθνούς δικαίου.<sup>16</sup> Η επίδραση των ναυτικών νόμων των Ροδίων εξικνείται και από το 14ο Βιβλίο των Πανδεκτών του Ιουστινιανού, το οποίο πραγματευόταν κανόνες για τις γενικές αβαρίες, στο οποίο ο δεύτερος τίτλος του φέρει την επικεφαλίδα « De lege Rhodia de jactu».

Εκτός από τους Έλληνες ναυτικούς σημαντική και αξιόλογη ναυτιλία έχουν να επιδείξουν και οι Ρωμαίοι, οι οποίοι όμως σε θεσμικό επίπεδο δεν έχουν να παρουσιάσουν ούτε ιδιαίτερο ναυτικό δίκαιο ούτε ιδιαίτερο εμπορικό δίκαιο αλλά αρκούνται στην αναγνώριση θεσμών που ήδη έχει θεσπίσει το ελληνικό δίκαιο και δη το ναυτικό δάνειο, την ευθύνη του πλοιοκτήτη για τυχαία απώλεια ή βλάβη των μεταφερομένων πραγμάτων (*rescriptum nautarum*) και η ευθύνη του εφοπλιστή για πράξεις του πλοιάρχου (*actio exercitoria*)<sup>17</sup>. Στο ρωμαϊκό δίκαιο η σχέση πλοιοκτήτη και ναυτικού εντάσσεται στην *locatio conductio operarum* ενώ από το δίκαιο παρεχόταν η *actio exercitoria* για τις υποχρεώσεις του ναυτικού αλλά ο ναυτικός δεν δικαιούνταν μισθό.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Βλ. Σπηλιόπουλο, ο.π. παρ.17 σελ 52 και Δελούκα, ο.π. παρ. 8 σελ 34.

<sup>17</sup> Βλ. Σπηλιόπουλο, ο.π., παρ.17 σελ 52, ΚΡόκα Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον παρ. 3 σελ 8-9 Δελούκα, ο.π. παρ.9 34-35

<sup>18</sup> Βλ. Κιάντου – Παμπούκη σελ 183, Αντάπασης, Επί της ευθύνης του αντιπροσώπου Δ.Ν.Ε.Ε. σελ 74, Δελούκας παρ.164 α.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Κατά την Βυζαντινή Εποχή η ανατολική Μεσόγειος διέπεται από τον Νόμο των Ροδίων Ναυτικό, του οποίου τα πρώτα επτά από τα συνολικά δεκαεννέα κεφάλαια του συνιστούν το αρχαιότερο υποτυπώδες δίκαιο της ναυτικής εργασίας, χαρακτηριστικό δε είναι ότι περιέχει τις πρώτες ουσιαστικά αρχές προστατευτικής ρύθμισης της εργασίας των ναυτικών, καθώς και της αμοιβής τους με ορισμένες αναλογίες.

Στον Ευρωπαϊκό Μεσαίωνα, στην κεντρική και δυτική Ευρώπη έχουμε την παραγωγή ενός νέου ναυτικού δικαίου, το οποίο είναι ένα κράμμα του Νόμου των Ροδίων Ναυτικό και τοπικών ναυτικών εθίμων. Αυτή ακριβώς η διείδυση των τοπικών εθίμων και των συνηθειών που επικρατούσαν στην Μεσόγειο στο νέο ναυτικό δίκαιο, ήταν και η αιτία που το έκανε αποδεκτό από τις νομοθεσίες των ναυτικών ιταλικών πόλεων, της νότιας Γαλλίας, της ανατολικής Ισπανίας και άλλων χωρών. Προς το τέλος του Μεσαίωνα μια πλειάδα εθιμογενών δικαίων λιμένονται των χωρών της Μεσογείου, οι οποίες παρά το γεγονός ότι είναι απομακρυσμένες μεταξύ τους εντούτοις εφαρμόζουν ιδιαίτερα ναυτικά δίκαια, τα οποία όμως έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά, αποκαλύπτοντας κατά τον τρόπο αυτό την κοινή προέλευσή τους.

Εξχωριστή θέση καταλαμβάνει η ισπανική ιδιωτική συλλογή που έμεινε γνωστή ως Libro del Consolat del Mar, δια την οποία δεν έχει εξακριβωθεί με ακρίβεια η χρονολογία σύνταξης της με πολλούς μελετητές να την ανάγουν στον 11<sup>ο</sup> και άλλοι στον 12<sup>ο</sup> και 13<sup>ο</sup> αιώνα και η οποία αποτελεί επί της ουσίας και επί το πλείστον την νομολογία του δικαστηρίου της Βαρκελώνης διανθισμένη με τα ναυτική έθιμα που ίσχυαν σε όλη την λεκάνη της Μεσογείου. Άλλο σημαντικό ανάγνωσμα είναι η Ordonnance de Trani, η οποία περιλαμβάνει τα ναυτικά έθιμα και την νομολογία των ναυτικών πόλεων της Ανδριατικής, περιληφθέντα περαιτέρω και εις την κωδικοποίηση της Corporation des

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Navigateurs της πόλεως Trani, στην οποία γίνεται μια συγκεντρωτική αναφορά στους λόγους δια τους οποίους κρίνεται αδικαιολόγητη η απόλυση του ναυτικού. Εξίσου ενδιαφέρον σύγγραμμα της εποχής είναι και το « Jugement d Oleron», το οποίο είναι και αυτό μια συλλογή αποφάσεων του δικαστηρίου της Νήσου, οι οποίες εκδόθηκαν κατά τον 14<sup>ο</sup> αιώνα στον Ατλαντικό Ωκεανό και στην Βόρεια Θάλασσα και το οποίο περιλαμβάνει αποφάσεις περί του τρόπου πληρωμής των οφειλόμενων μισθών των ναυτικών και περί της προστασίας των τραυματιών, ασθενών και αιχμαλώτων. Ιδιαίτερης σημασίας κρίνονται και οι νόμοι του Wisby( Βαλτικής) αναγόμενοι στον 12<sup>ο</sup> αιώνα αλλά και οι νόμοι της Damme(Φλάνδρας ) αναγόμενοι στον 14<sup>ο</sup> αιώνα. Την ίδια εποχή (τον 15<sup>ο</sup>) αιώνα στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας αποκτούν ιδιαίτερη σημασία οι καταστατικοί χάρτες και οι αποφάσεις της Hansa, η οποία ήτο μια πολιτικοκοινωνική και αμυντική ένωση των γερμανικών πόλεων Αμβούργου, Βρέμης, Λυβέκης. Στους εν λόγω χάρτες περιλαμβάνονταν αρχικά κανόνες δημοσίου ναυτικού δικαίου, αργότερα όμως περιλήφθηκαν και κανόνες ιδιωτικού ναυτικού δικαίου<sup>19</sup>.

Στα νεότερα χρόνια, ήτοι από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα και μετά, με τον σχηματισμό των κρατών της Ευρώπης, παραγκωνίστηκαν οι μέχρι τότε δεσπόζουσες ιδιωτικές συλλογές και άρχισε η παραγωγή εθνικών ναυτικών δικαίων, προσιδιάζόντων στα σημερινά σχεδόν πρότυπα.

Η περίφημη γαλλική Ordonnance de la marine του 1681 αποτελεί την σπουδαιότερη κωδικοποίηση ναυτικών εθίμων και συνηθειών, η οποία είναι έργο του οικονομολόγου και πολιτικού Colbert. Το εν λόγω έργο βασίζεται κυρίως στην συλλογή Guidon de la mer και περιέχει διατάξεις δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Πρόκειται για ένα έργο που επηρέασε ολόκληρη την μετέπειτα εξέλιξη του ναυτικού

<sup>19</sup> Βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο I, 2003 σελ. 12

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

δικαίου, καθώς οι ρυθμίσεις ιδιωτικού δικαίου που περιέχει πέρασαν στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807. Η νομοθετική αξία της *Ordonnance* έγκειται στο ότι συγκεντρώνει και κατατάσσει με μεθοδικότητα, σαφήνεια και ακρίβεια τους κανόνες του ναυτικού δικαίου.

Άλλες κωδικοποιήσεις της εποχής, μικρότερου επιστημονικού όμως ενδιαφέροντος είναι η *Ordonnance* του Bilbao, η οποία αποτέλεσε τον ισπανικό ναυτικό κώδικα ( 1560-1737), ο δανικός κώδικας του 1683, ο σουηδικός νόμος του 1667, ο γενικός πρωσικός κώδικας του 1794.<sup>20</sup>

Από το 19<sup>ο</sup> αιώνα πλέον όλα τα κράτη μαζικώς σχεδόν προχωρούν σε κωδικοποιήσεις του εμπορικού και κατ επέκταση του ναυτικού δικαίου. Την περίοδο αυτή ανάλογα με το πρότυπο που ακολουθούν αλλά κυρίως την ομοιογένεια που παρουσιάζουν, οι κωδικοποιήσεις αυτές χωρίζονται ευδιάκριτα σε τέσσερις ομάδες με πρώτη την ομάδα του γαλλικού δικαίου, η οποία φέρει ως πυρήνα τον ναπολεόντιο κώδικα του 1807. Με το πέρασμα του χρόνου οι διατάξεις του κώδικα αυτού συμπληρώθηκαν και τροποποιήθηκαν επανηλειμμένως, αποτελώντας την βάση πολλών σύγχρονων νομοθεσιών, μια εκ των οποίων είναι και η ελληνική νομοθεσία, η οποία ουσιαστικά υιοθέτησε αυτούσιο σχεδόν το σύνολο των διατάξεων της *Ordonnance*. Στην ίδια ομάδα εντάχθηκαν και ο ισπανικός Εμπορικός Κώδικας του 1885, ο πορτογαλλικός του 1888, ο ιταλικός του 1865 και 1882, ο βελγικός του 1879 και ο τουρκικός του 1864.

Την δεύτερη ομάδα χαρακτηρίζει το γερμανικό δίκαιο, το οποίο έχει τις ρίζες του στο Γενικό Γερμανικό Εμπορικό Κώδικα του 1861 που περιέχονται στο πέμπτο βιβλίο. Το νομοθέτημα αυτό ανανεώθηκε με την εισαγωγή του Γερμανικού Εμπορικού Κώδικα

---

<sup>20</sup> Η κατηγοριοποίηση των χωρών ανάλογα με το εφαρμοστέο δίκαιο σε θέματα που άπτονται από του ναυτικού δικαίου, έχουν ληφθεί από το σύγγραμμα της Κιάντου ΠαμπούκηΑ, *Ναυτικό Δίκαιο I*, 2003 σελ 13,



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

του 1897, που ισχύει μέχρι και σήμερα, με αρκετές κατά καιρούς αναθεωρήσεις σύμφωνα με τις διεθνείς εξελίξεις και τις ανάγκες των σύγχρονων συναλλαγών. Το γερμανικό δίκαιο άσκησε σημαντική επιρροή στην κωδικοποίηση του ιαπωνικού Εμπορικού Κώδικα του 1897, του τουρκικού του 1956 και μέχρι και το φθινόπωρο του 1994 και τις νομοθεσίες των σκανδιναβικών χωρών, οι νομοθεσίες των οποίων τελικά επηρεάστηκαν από το δίκαιο της αποκαλούμενης σύμμικτης ομάδας, την οποία θα αναφερθούμε κατωτέρω.

Στην τρίτη ομάδα εντάσσεται η Αγγλία και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής το ναυτικό δίκαιο των οποίων είναι εθιμικό και διαπλάθεται από την νομολογία των δικαστηρίων. Σήμερα στην Αγγλία όμως πλέον υπάρχουν και γραπτά νομοθετήματα, εκ των οποίων ένα από τα βασικότερα είναι ο Merchant Shipping Act του 1854, ο οποίος έκτοτε έχει επαναλειμμένως τροποποιηθεί και ανανεωθεί και ο Carriage Goods by Sea Act του 1924, ο οποίος τροποποιείται διαρκώς προσαρμοζόμενος στις κατά καιρούς διεθνείς εξελίξεις. Αντιστοίχως γνωστά και σημαντικά γραπτά νομοθετήματα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής είναι ο Harter Act 1893, ο Bill of Lading 1916, ο Merchant Marine Act 1920, ο Carriage Goods by Sea Act του 1936 (COGSA) και πολύ άλλοι που είναι ενσωματωμένοι στον Κώδικα των ΗΠΑ (USC).

Τέλος πρέπει να κάνουμε αναφορά στην σύμμικτη ομάδα στην οποία εντάσσεται η νεότερη ελληνική νομοθεσία ναυτικού δικαίου από το 1910 και εφεξής. Στην ίδια ομάδα περιλαμβάνεται και ο εμπορικός Ναυτιλιακός Κώδικας της Ρωσικής Ομοσπονδίας του 1999 αλλά και οι νέοι ναυτικοί κώδικες των σκανδιναβικών χωρών, και δη της Δανίας, της Νορβηγίας, της Φιλανδίας και της Σουηδίας. Οι κώδικες αυτοί αποτελούν

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ένα κράμμα διατάξεων διεθνών συμβάσεων και παλαιών νομοθεσιών, και αποσκοπούν στο να προβλέψουν τις μελλοντικές εξελίξεις και απαιτήσεις του ναυτικού δικαίου.

Παρά την πλούσια γραπτή αλλά εθιμοτυπική ρύθμιση του ναυτικού δικαίου και δη του εργατικού, οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών παρέμειναν ιδιαίτερα σκληρές μέχρι και το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα καθώς δεν κατέστη δυνατό η νομοθετική ανωτέρω περιγραφείσα άνθιση να περιορίσει τους ανθυγιεινούς όρους κάτω από τους οποίους διεξήγετο η εργασία, η επί μακρόν χρόνον απασχόληση, η τραχειά και βάρβαρος πειθαρχία. Οι λόγοι αυτοί είναι η γενεσιουργός αιτία στάσεων και διαμαρτυριών των ναυτικών μέχρι την αρχή του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

### **1.3 Η διαμόρφωση του ναυτεργατικού δικαίου στη Ελλάδα και η σημερινή ισχύουσα νομοθεσία**

Η Ελλάδα ως ανωτέρω προέκτεθη εισήγαγε αυτούσιο το Ναπολεόντιο Εμπορικό Κώδικα του 1807 με το ΒΔ της 19.4.1835 « περί του Εμπορικού Νόμου». Με την από 15.11.1821 πράξη της Εθνικής Συνέλευσης των Σαλώνων ίσχυσε στην Ελλάδα ο Εμπορικός Νόμος και με τις Εθνοσυνελεύσεις της Επιδαύρου, του Άστρους, της Τροιζήνας και το υπ'αρ. 38 Ψήφισμα του Καποδίστρια διατηρήθηκε σε ισχύ<sup>21</sup>.

Το συγκεκριμένο νομοθέτημα περιείχε τα άρθρα 221-272, τα οποία αφορούσαν τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου<sup>22</sup>. Η νομοθετική μεταρρύθμιση που ακολούθησε χρονικά και ιστορικά είναι ο νόμος Ν. ΓΨΙΖ.1910 με τον οποίο αντικαταστάθηκε το δεύτερο βιβλίου του Εμπορικού Νόμου και οι διατάξεις αφορώσες

<sup>21</sup> Βλ. Κοροτζή Ι, Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, Καμβύση Ναυτεργατικό Δίκαιο

<sup>22</sup> Βλ. Λεβαντή, Εμπορικός Νόμος, σελ.1

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

τις ρυθμίσεις για τον πλοίαρχο και το πλήρωμα περιλήφθηκαν στα άρθρα 310-367 τούτου, όπως τροποποιήθηκε.

Με το άρθρο 28 παρ. 1 του Ν. 1752/1951 « περί ναυτικής εργασίας» που τροποποιήθηκε με το Ν.Δ. 2652/1953 καταργήθηκαν οι διατάξεις σχετικά με το πλήρωμα των άρθρων 337-367 και τακτοποιήθηκαν και ρυθμίστηκαν θέματα αφορώντα την παράταση της συμβάσεως εργασίας, την πρόωγη λύση αυτής εκ μέρους του ναυτικού τη παρεχόμενη προστασία σε περίπτωση ασθενείας του ναυτικού.

Με την νέα νομοθετική μεταρρύθμιση του Ν. 3816/1958 «περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» καταργήθηκε τόσο το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού Νόμου όσο και οι Ν. 1752/1951 και Ν.Δ. 2652/1953 εκτός από τα άρθρα 1,2,3 του τελευταίου Ν.Δ. ( άρθρο 295 Κ.Ι.Ν.Δ.) ενώ παράλληλα διαλήφθηκαν στο νομοθέτημα αυτό οι διατάξεις των άρθρων 37-52 « περί πλοίαρχου» και αυτές των άρθρων 53-83 «περί πληρώματος» για την νέα ρύθμιση των καταργούμενων θεμάτων.

Συμπληρωματικά προς τον Κ.Ι.Ν.Δ. ισχύουν οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα και δη τα άρθρα 648 κι επόμενα, εφόσον τα άρθρα αυτά δεν αντίκεινται στις αντίστοιχες διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ.<sup>23</sup> . Προς πλήρωση όλων των παραμέτρων που άπτεται η ναυτική εργασία εφαρμογή έχουν πληθώρα ειδικών διατάξεων, κανονισμών και ρυθμίσεων τόσο ιδιωτικού όσο και δημοσίου δικαίου, τα οποία έρχονται να ρυθμίσουν θέματα όπως η ασφάλεια, η σύνθεση των πληρωμάτων, οι όροι παροχής της εργασίας στο πλοίο, η απογραφή, η ναυτική ικανότητα. Από την σκοπία του δημοσίου δικαίου ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ( Ν.Δ. 1887/1973) είναι το βασικό νομοθέτημα ρύθμισης εργατικών θεμάτων.

---

<sup>23</sup> Βλ. Δελούκας , Το ναυτικό δίκαιο, παρ. 125

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Από τις ειδικές διατάξεις ιδιαίτερη σημασία έχουν οι δυο Κανονισμοί εργασίας πληρωμάτων ( Β.Δ. 806/1970 και Β.Δ. 683/1960) οι οποίοι πραγματεύονται, θεσπίζουν και ρυθμίζουν τις συνθήκες διαβίωσης και παροχής εργασίας των ναυτικών.

Σημαντικός επίσης έχει κριθεί και ο Α.Ν. 373/1968, ο οποίος άπτεται των θεμάτων για την απογραφή και την εκπαίδευση των πληρωμάτων, ο οποίος μάλιστα αποτελεί εν τοις πράγμασι τροποποίηση και ερμηνεία των άρθρων 75 και 66 Κ.Ι.Ν.Δ.<sup>24</sup> Τέλος σημαντικού επιστημονικού ενδιαφέροντος δια την παρούσα εργασία είναι ο Ν. 551/1915 ο οποίος είναι το βασικό νομοθέτημα διά των καθορισμό των αποζημιώσεων από εργατικά ατυχήματα και ο οποίος συμπληρωματικά με τον Κ.Ι.Ν.Δ. ρυθμίζει όλα τα θέματα που άπτονται των ναυτεργατικών ατυχημάτων.

Για τα ναυτεργατικά ατυχήματα, ως προελέχθη εφαρμοστέος είναι ο Ν.551/1915 ο οποίος μαζί με τον Κ.Ι.Ν.Δ. διαμορφώνουν ένα πλήρες νομικό πλέγμα ρύθμισης και διευθέτησης των σχέσεων που παράγονται εξ αυτών. Στις διατάξεις αυτές θα γίνει εκτενής αναφορά και ερμηνεία κατωτέρω καθώς άπτονται του πυρήνος της παρούσης μελέτης.

### **1.4. Στόχος και μεθοδολογία παρούσης μελέτης**

Δια της παρούσης μελέτης στοχεύεται η παρουσίαση του θεσμού του ναυτεργατικού ατυχήματος και των προεκτάσεων που αυτός λαμβάνει σε μια χώρα με έντονη ναυτική κουλτούρα και δραστηριότητα σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο. Διά της παραθέσεως της κείμενης εθνικής νομοθεσίας θα επιδιωχθεί η ανάπτυξη των

---

<sup>24</sup> Επίσης άλλα διατάγματα ιδιαιτερότητας είναι ο Ν. 451/1976 που αντικατέστησε τα άρθρα 73 και 83 Κ.Ι.Ν.Δ., ο Ν. 1376/1983 για τα μέτρα αντιμετώπισης τις ναυπιακής κρίσης, ο Ν. 762/1978 «περί αστικής ευθύνης του ως αντιπροσώπου του εργοδότη συνάπτοντος εν Ελλάδι σύμβασιν εργασίας ως ναυτικού» ο Ν. 791/1978 « περί διατάξεων αφορωσών το εν Ελλάδι καθεστώς των κατά το δίκαιον αλλοδαπής Πολιτείας συσταθεισών ναυπιακών εταιρειών

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

παραμέτρων που άπτονται των ναυτεργατικών ατυχημάτων και διά της συγκρίσεως με πληθώρα αποφάσεων των ελληνικών δικαστηρίων θα επιδιωχθεί η αναζήτηση του βαθμού επάρκειας της κείμενης νομοθετικής παραγωγής και νομολογιακής πρακτικής δια την αντιμετώπιση των θεμάτων που άπτονται των εννόμων σχέσεων που παράγονται μετά και την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος.

Η ιδιαίτερη φύση της ναυτικής εργασίας, τα έντονα στοιχεία αλλοδαπότητας και η πολυπλοκότητα των σχέσεων που διαμορφώνει επιβάλλει επί της ουσίας την διερεύνηση επί της ουσίας του βαθμού που τελικώς έχει επιτευχθεί, δια του νομοθετικού έργου και της νομολογιακής παραγωγής, η ρύθμιση των θεμάτων και προβλημάτων που δημιουργεί.

Στόχος του μελετητή της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι η παράθεση όλων των παραμέτρων που αναπτύσσονται μετά την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος και διά της συγκεντρώσεως και εκθέσεως του νομοθετικού και νομολογιακού έργου να εντοπίσει την επάρκεια ρυθμίσεως του θεσμού του ναυτεργατικού ατυχήματος.

## **2. Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

### **2.1. Τα ναυτεργατικά ατυχήματα**

Στην εισαγωγή της παρούσης μελέτης έγινε μια εκτενής αναφορά στην έννοια της ναυτικής εργασίας εν γένει και δη στους παράγοντες διαμόρφωσης της ναυτικής εργασίας ως θεσμού του δικαϊκού συστήματος προκειμένου αφενός να γίνει κατανοητή η

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

λειτουργία του θεσμού αυτού αλλά και για να μπορεί να ερμηνευθεί η πρόθεση του νομοθέτη. Πριν όμως αναφερθούμε λεπτομερώς στην νομοθετική ρύθμιση του ναυτεργατικού ατυχήματος και αναλύσουμε λεπτομερώς όλες τις παραμέτρους που επί της ουσίας ερμηνεύουν με τρόπο αποσαφηνιστικό το σύνολο των νόμων και των διατάξεων που εφαρμόζονται για την προστασία του ναυτικού πρέπει επί ποινή απαραδέκτου να οριοθετήσουμε την έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος, που είναι και ο πυρήνας της παρούσης μελέτης.

Κατά την έννοια της διατάξεως του αρ.1 ν. 551/1915 όπως κωδικοποιήθηκε με το από 24 Ιουλ/25 Αυγ. 1920 Β.Δ. θεωρείται ατύχημα κάθε βίαιο συμβάν σε εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της εργασίας του ή με αφορμή της εργασίας του. Βίαιο συμβάν θεωρείται το γεγονός που είναι αποτέλεσμα έκτακτης και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου, ασχέτου με την σύσταση του οργανισμού του παθόντος και τη βαθμιαία και προοδευτική εξασθένηση και φθορά του λόγω της φύσης και τους είδους της εργασίας και των δυσμενών επαγγελματικών όρων της, αλλά συνδέεται με την εργασία αυτή λόγω της εμφάνισης του συμβάντος τούτου κατά την εκτέλεση της εργασίας, ή με αφορμή την εργασία, με αυτονόητη προϋπόθεση ότι το εξωτερικό αίτιο είναι η πρόσφορη αιτία του ατυχήματος<sup>25, 26</sup>.

Η εμφάνιση ή η επιδείνωση ασθένειας αποτελεί εργατικό ατύχημα, μόνο όταν οφείλεται σε ανώμαλες ή έκτακτες συνθήκες στην εκτέλεση της εργασίας, όχι όμως και

---

<sup>25</sup>Βλ. Ιωάννης Κοροτζής, Το Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, σελ. 183

<sup>26</sup>Βλ. Βερνάρδος Βενάρδου Το δίκαιον της ναυτικής εργασίας, 1980 σελ.48, 49.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

στην περίπτωση που αυτή είναι το αποτέλεσμα της λανθάνουσας και προοδευτικής ενέργειας στον οργανισμό του ναυτικού διαφόρων αιτίων και όρων.<sup>27</sup>

### **2.2. Η ύπαρξη εν ενεργεία σύμβασης ναυτολογήσεως ως προσδιοριστικός όρος της επέλευσης εργατικού ατυχήματος κατά την έννοια του νόμου.**

Εκ της συντόμου αναφοράς στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος προκύπτει ότι ένας εκ των προσδιοριστικών όρων της έννοιας αυτής είναι καταρχήν η ύπαρξη σχέσης εργασίας και η επέλευση του ατυχήματος κατά την εκτέλεση αυτής εργασίας ή εξ αφορμής αυτής. Προκειμένου να τύχουν εφαρμογής οι διατάξεις περί ναυτεργατικού ατυχήματος θα πρέπει πρώτα να εξεταστεί αν ο παθών εργαζόταν υπό την ιδιότητα του ναυτικού.

#### **2.2.α. Το προσωπικό του πλοίου**

Το «προσωπικό του πλοίου»<sup>28</sup>, ήτοι πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που συντρέχουν και συνδράμουν το θαλάσσιο επιχειρημάτιο στην άσκηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, εφόσον είναι ναυτολογημένα στο πλοίο.<sup>29</sup> Ως εκ τούτου προσδιοριστικό στοιχείο της έννοιας του πληρώματος είναι η ναυτολόγηση στο πλοίο του μέλους του πληρώματος.

Προσδιοριστικό στοιχείο για την έννοια του μέλους του πληρώματος είναι ναυτολόγηση στο πλοίο προσώπου που πρόκειται να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε

<sup>27</sup> Βλ.Καμβύσης, Το ναυτεργατικόν δίκαιον, σε, 226, Α.Π. 226/1987 , Ε.Ν.Δ. 16, σελ 58, Ε Περ. 1258/1986, Ε.Ν.Δ. 15, σελ 1999

<sup>28</sup> Βλ.Αγτώνης Μ.Αντάπασης, Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου, σελ. 115

<sup>29</sup> Βλ.Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο Ι, 2003 σελ 184

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

αυτό, ανεξαρτήτως του είδους της εργασίας που εκτελεί επί του πλοίου, γεγονός που σημαίνει πλήρωμα αποτελούν όλα τα ναυτολογημένα στο πλοίο πρόσωπα, τόσο εκείνα που προσφέρουν αμιγώς ναυτιλιακές εργασίες όσο και εκείνα που προσφέρουν άλλου είδους υπηρεσίες επιβοηθητικές όμως για την λειτουργία του πλοίου.<sup>30</sup>

Προϋπόθεση για να θεωρείται κάποιος μέλος πληρώματος είναι η σύναψη συμβάσεως εργασίας, ήτοι να είναι ναυτολογημένος στο πλοίο όπου εργάζεται. Αντιθέτως δεν υπάγονται στην έννοια του πληρώματος τα μη ναυτολογημένα στο πλοίο πρόσωπα, όπως ο πλοηγός, οι στοιβαστές του φορτίου, οι τεχνικοί που εποπτεύουν την λειτουργία των μηχανών και άλλοι.

Το πλήρωμα διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες και δη στο προσωπικό καταστρώματος, στο προσωπικό των μηχανών και στο προσωπικό των γενικών υπηρεσιών. Στα μέλη του πληρώματος ανήκει και ο πλοίαρχος, ο οποίος είναι και ο ηγέτης και επικεφαλής της ναυτικής αποστολής. Αν και η νομοθεσία μας συχνά διακρίνει και διαφοροποιεί τον πλοίαρχο από το υπόλοιπο πλήρωμα, δημιουργώντας εύλογες αμφιβολίες εάν τελικώς είναι ο πλοίαρχος μέρος του πληρώματος ή όχι, σήμερα πλέον η αμφισβήτηση αυτή έχει αρθεί καθώς οι περισσότεροι μελετητές δέχονται ότι ο πλοίαρχος είναι μέλος του πληρώματος, έστω και υπό την ευρεία έννοια του πληρώματος.

Βασικό και προσδιοριστικό στοιχείο της σύμβασης ναυτικής εργασίας είναι ότι ναυτικός αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει την εργασία του στο πλοίο

---

<sup>30</sup> Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο Ι, σελ 184, 185 «... μπορούν στο πλήρωμα να ανήκουν : γιατροί, νοσοκόμοι, μάγειροι, κομμωτές, μουσικοί, εργαζόμενοι στο μπαρ του πλοίου, τυπογράφοι, ηλεκτρολόγοι», Πολ.Πρωτ. Πειρ. 135/1969 ΝοΒ 1970,101, Πολ. Πρωτ. Πειρ. 813/1970 Επιθ. Εργατ. Δικ. 1971,1460, Εφ Αθ. 2646/1971ΕΕΔ 1972,96, ΕΦ Αθ. 5347/1972 Επιθ. Εργατ. 1973,349, ΑΠ 551/1974 Επιθ. Εργατ. Δικ. 1975,98, Εφ. Πειρ. 765/1980 ΕΝΔ 1981 169 επομ.



## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

συμμετέχοντας στην οργανική σύνθεση του πληρώματος. Η σύμβαση ναυτικής εργασίας λειτουργεί και επί των πλωτών ναυπηγημάτων ( άρθρο 1 παρ. 2 ΚΙΝΔ)<sup>31</sup>.

Μια σύμβαση ναυτικής εργασίας δεν μετατρέπεται σε σύμβαση χερσαίας εργασίας εκ μόνο του γεγονότος ότι το πλοίο ή το πλωτό ναυπήγημα για οποιονδήποτε λόγο παραμένει αργό στο λιμάνι. Ως εκ τούτου εξακολουθούν να θεωρούνται μέλη πληρώματος τα πρόσωπα που εργάζονται σε πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα που βρίσκονται ακυροβολημένα στο λιμάνι για ένα χρονικό διάστημα, εφόσον βέβαια τα σκάφη αυτά διατηρούν οργανικά πλήρως συγκροτημένο πλήρωμα και βρίσκονται σε διαρκή ετοιμότητα για απόπλου.<sup>32</sup> Εδώ πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ακόμα και όταν το πλοίο χρησιμοποιείται ως ξενοδοχείο, μπαρ, καφεενείο, εφόσον πληρεί τις προϋποθέσεις της ικανότητας και ετοιμότητας προς πλουν και διατηρεί συγκροτημένο ποσοτικά και ποιοτικά πλήρωμα, τότε δεν αποκλείεται η σύναψη συμβάσεως εργασίας ναυτικού δικαίου.

Κατόπιν της ανωτέρω διακρίσεως προκύπτει ότι δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος τα πρόσωπα εκείνα που προσλαμβάνονται προκειμένου να εργαστούν σε παροπλισμένο πλοίο, προσδεμένο σε λιμάνι που λειτουργεί ως ξενοδοχείο, κατοικία, εκ του γεγονός ότι το πλοίο έχασε την ικανότητα προς πλουν και δεν έχει συγκροτημένο πλήρωμα. Στην περίπτωση αυτή μιλάμε όχι για ναυτική αλλά για χερσαία σύμβαση εργασίας.<sup>33</sup> Ως εκ τούτου δεν είναι μέλος του πληρώματος ο πλοίαρχος «λιμένος» ή «γραφείου» όπως αποκαλείται, διο και συνδέεται με την ναυτιλιακή επιχείρηση με σύμβαση χερσαίας εργασίας. Η αναφορά στο αν μια σύμβαση εργασίας χαρακτηρίζεται

<sup>31</sup> ΑΠ 792/1998 Επιθ.Εργατ.Δικ. 1999, 743

<sup>32</sup> Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο Ι, σελ 186

<sup>33</sup> Εφ Πειρ.361/1998 ΕΝΔ 1998,378, Εφ Πειρ. 460/1999 Επισκ. ΕΔ 2000,162 με παρατηρήσεις Κιάντου Παμπούκη σελ.168 επομ.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ως χερσαία ή ναυτική αποσκοπεί αποκλειστικά και μόνο στην ανεύρεση του εφαρμοστέου δικαίου σε περίπτωση ατυχήματος.

### **2.2. β. Η σύμβαση ναυτικής εργασίας**

Όπως προεκτέθη η ναυτική εργασία διακρίνεται εκ της αντιστοίχου χερσαίας λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών κάτω από τις οποίες επιτελείται και δη λόγω των ιδιαζόντων σκληρών, αντιξώων και απρόβλεπτων συνθηκών που καλούνται οι ναυτικοί σε κάθε θαλάσσια αποστολή να αντιμετωπίσουν. Και αν σε αυτήν ήδη σκληρή και απαιτητική εργασία προσθέσουμε και την υποχρέωση των ναυτικών να φροντίζουν και για την ασφαλή μετακίνηση των μεταφερομένων προσώπων και αγαθών μπορεί να γίνει κατανοητό ότι η ναυτική σύμβαση εργασίας προσέλκυσε άμεσα το ενδιαφέρον της πολιτείας για λόγους όπως εκθέσαμε τόσο προστασίας των ιδίων των ναυτικών αλλά και για λόγους αμιγώς δημοσίου συμφέροντος. Υπό το πρίσμα των σκέψεων αυτών η πολιτεία ανέγνωσε γρήγορα την ανάγκη για την λήψη συγκεκριμένων μέτρων κρίνοντας ότι η σωστή επάνδρωση του πλοίου αποτελεί ουσιώδη παράγοντα για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά και για την προστασία των εργαζομένων στην θάλασσα.

Ως προς ζήτημα της ασφαλούς μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων στην θάλασσα ο νομοθέτης μεταξύ άλλων διέγινωσε την ανάγκη ρύθμισης της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος<sup>34</sup>. Ο καθορισμός της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος, ποσοτικής και ποιοτικής κρίνεται ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου, ήτοι ανάλογα με την θαλάσσια αποστολή που καλείται κάθε πλοίο να εκτελέσει.

---

<sup>34</sup> Βλ. Χαρλαύτη, « Αι διατάξεις περί συγκροσθήσεως και συνθέσεως των πληρωμάτων, ΕΕΔ 1976, σελ 345 επόμ.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Η ποιοτική σύνθεση του πληρώματος συνεπάγεται την συγκρότηση των πληρωμάτων με πρόσωπα που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, προϋπόθεση που εξασφαλίζεται με το θεσμό της απογραφής και των αποδεικτικών της ναυτικής ικανότητας και η ποσοτική επάρκεια εξασφαλίζεται διά του ελαχίστου αριθμού που πρέπει να ναυτολογούνται δια μία ναυτική αποστολή.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 55 και επόμενα του Κ.Ι.Ν.Δ. δεν μπορεί να εργαστεί κανείς σε ελληνικό πλοίο με την ιδιότητα του ναυτικού ή του εργάτη της θάλασσας αν δεν έχει απογραφεί.<sup>35</sup> Η απογραφή γίνεται από την αρμόδια ναυτική αρχή<sup>36</sup> και εφόσον το πρόσωπο που αιτείται την απογραφή έχει τα απαιτούμενα προσόντα. Ναυτικοί είναι όλοι όσοι έχουν εγγραφεί στο μητρώο απογραφής. Αντίθετα εργάτες της θάλασσας είναι όσοι κατ'επάγγελμα εργάζονται σε βοηθητικά ναυπηγήματα ή σε πλοία μη εφοδιασμένα με ναυτολόγιο, όσοι εργάζονται ως πλοηγοί και ως αλιεργάτες σε πλοία εφοδιασμένα με ναυτολόγιο. Διά τα πλοία τα οποία φέρουν ναυτολόγιο οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να προβαίνουν στην απογραφή τους στο μητρώο ενώ οι εργάτες της θάλασσας, προαιρετικώς σε ειδικό μητρώο<sup>37</sup>.

Οι ναυτικοί που απογράφονται εφοδιάζονται με το αποκαλούμενο ναυτικό φυλλάδιο (άρθρο 62 ΚΔΝΔ), το οποίο είναι και το επίσημο επαγγελματικό βιβλιάριο του ναυτικού, στο οποίο σημειώνονται όλα τα στοιχεία που αφορούν την υπηρεσία τους, εκ των οποίων πιο σημαντικό είναι η κατάρτιση και η λύση της συμβάσεως εργασίας. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί, καθώς θα είναι ιδιαίτερος σημαντικός για την διερεύνηση του υπό μελέτη θέματος, ότι οι εγγραφές αυτές στο ναυτικό φυλλάδιο είναι αμιγώς

---

<sup>35</sup> Βλ. Κοροτζής, Ναυτικό εργατικό δίκαιο, 1990 σελ.83 και επόμενα, για την απογραφή και τις προϋποθέσεις ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

<sup>36</sup> Άρθρο 56 παρ. 3 ΚΔΝΔ και απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας 70131/2576/11.5-5.7.1974

<sup>37</sup> Βλ. Κιάντου- Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο Ι, 2003, σελ 189

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

διοικητικές πράξεις και δεν συνδέονται και δεν λειτουργούν ως αμαχητό τεκμήριο του κύρους των πράξεων που εγγράφονται στο ναυτολόγιο. Εντούτοις όμως έχουν αποδεικτική δύναμη καθώς εκπορεύονται από δημόσια αρχή.

Όπως ανωτέρω αναφέρθηκε άλλο προσδιοριστικό στοιχείο της ποιοτικής συνθέσεως του πληρώματος είναι η επάνδρωσή αυτού με πρόσωπα που είναι εφοδιασμένα με αποδεικτικά της ναυτικής ικανότητας. Ως τέτοια αποδεικτικά ο νόμος χαρακτηρίζει διπλώματα, πτυχία ή άδειες, τα οποία ορίζει και κατανέμει ανάλογα με τον κλάδο, την κατηγορία και την ειδικότητα της εργασίας (άρθρο 73 -86 ΚΔΝΔ).<sup>38</sup> Εντούτοις υπό προϋποθέσεις, ο νόμος επιτρέπει να ναυτολογούνται και πρόσωπα που δεν έχουν τα απαιτούμενα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, και συγκεκριμένα υπό τις προϋποθέσεις που θέτει περιοριστικά η διάταξη 88 ΚΔΝΔ και με άδεια της αρμοδίου αρχής. Βέβαια αυτή η διάταξη ευνοεί τον ναυτιλιακό επιχειρηματία, συχνά σε βάρος των ναυτεργατών, αφενός αυτών που προκειμένου να εργαστούν υπομένουν και δυσμενείς συνθήκες εργασίας και αφετέρου εκείνων που δεν είναι διαθετιμένοι να δεχθούν δυσμενείς όρους εργασίας και ως εκ τούτου μένουν χωρίς εργασία(άρθρο 88 παρ. 1 περ. α,ββ, και περ. β ΚΔΝΔ).

Σε διεθνές επίπεδο υπάρχουν αρκετές συμβάσεις, οι οποίες προσδιορίζουν το είδος και τον τρόπο λήψης αποδεικτικών εργασίας και δη αναφερόμεθα στην Διεθνή Σύμβαση του 1978<sup>39</sup> για τα πρότυπα εκπαίδευσως, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών και ναυτικών. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε από την ελληνική πολιτεία με τον νόμο 1314/1983 και εφαρμόζεται σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία

---

<sup>38</sup> Χορηγούνται με την συνδρομή ορισμένων προϋποθέσεων ( απογραφή, ηλικία , θαλάσσια προϋπηρεσία), Κιάντου Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο Ι, 2003 σελ. 190 επομ.

<sup>39</sup> Βλ. Αντάπασης Α. « Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου, 1996, σελ 145 επόμ.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

συμβαλλόμενου κράτους. Αλλά και η Κοινότητα, ενεργούσα στο πλαίσιο της ασφαλούς διακίνησης προσώπων και αγαθών δια θαλάσσης έθεσε από το 1988 σε εφαρμογή πρόγραμμα που αποβλέπει και αποσκοπεί στην ασφάλεια του πλοίου και της ναυσιπλοΐας. Εκ των Οδηγιών που εξέδωσε η Κοινότητα για το σκοπό αυτό αναφέρουμε ενδεικτικά την Οδηγία 94/58 του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών ( Εφ. ΕΚ της 12.12.1994 L 319 28), με την οποία προσαρμόστηκε η Ελλάδα με το Π.Δ. 210/1996.<sup>40</sup>

Πέρα της ποιοτικής οργάνωσης του πληρώματος, σημασία έχει και η ποσοτική οργάνωση του, ήτοι η αριθμητική επάρκεια του πληρώματος, η οποία εξασφαλίζεται δια των δικλίδων που θέτει για το σκοπό αυτό ο νόμος, ο οποίος ορίζει ότι δια προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων καθορίζεται ο αριθμός προσωπικού των πληρωμάτων ανάλογα με την κατηγορία εκάστου πλοίου.<sup>41</sup>

Η παράβαση των ορισμών του νόμου, αναφορικά με την σύνθεση του πληρώματος συνεπάγεται αφενός την άμεση απόλυση του προσληφθέντος χωρίς να τυγχάνει των νομίμων προϋποθέσεων και αφετέρου επισύρει την ποινική και πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου, ο οποίος προέβη στην συγκεκριμένη παράβαση. Περαιτέρω συνέπειες της παραβάσεως αυτής είναι καταρχήν το δικαίωμα και υποχρέωση της λιμενικής και προξενικής αρχής να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου και την τελικώς την ποινική και αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, όταν η ποσοτική ανεπάρκεια του

---

<sup>40</sup> Αντάπωσης Αντ. « Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου, 1996, σελ 152 επόμ

<sup>41</sup> Άρθρο 91 ΚΑΝΔ, για την διευκόλυνση ελέγχου της συνθέσεως του πληρώματος, εγγράφεται στο ναυτολόγιο πίνακας της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος. Και εδώ όμως συναντάμε παρεκκλίσεις με άδεια της αρχής και υπό τις προϋποθέσεις του νόμου άρθρο 88 και 89 ΚΑΝΔ. Στην περίπτωση όμως ο νόμος μεριμνά για τους εργαζόμενους στο πλοίο, ορίζοντας ότι η αμοιβή των μελών του πληρώματος που λείπουν , μοιράζεται ανάλογα στα μέλη που υπάρχουν αρθρο 89 παρ.4 ΚΑΝΔ.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

πληρώματος καθιστά το πλοίο ακατάλληλο δια την αποπεράτωση της θαλάσσιας αποστολής.<sup>42</sup>

Επανερχόμενοι πλέον στον πυρήνα της παρούσης μελέτης και δη στην προστασία των εργαζομένων στην θάλασσα, είναι δέον να αναφέρουμε ότι προς την κατεύθυνση αυτή, η σύμβαση ναυτολογήσεως υποβάλλεται σε ειδικές ρυθμίσεις και κρατικό έλεγχο, ενώ και η ναυτιλιακή επιχείρηση υποβάλλεται σε διοικητική εποπτεία, η οποία αποσκοπεί στην διασφάλιση των ελάχιστων προϋποθέσεων υγιεινών και ασφαλών συνθηκών για τους εργαζομένους στο πλοίο. Διά την προάσπιση των ευλόγων συμφερόντων των ναυτικών έχουν συσταθεί και ενεργοποιούνται στον τομέα αυτό και διάφοροι κοινωνικοί οργανισμοί, όπως το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο(NAT), ο Οίκος του Ναύτου, η Εστία των Ναυτικών και άλλοι κοινωνικοί φορείς και ταμεία.<sup>43</sup>

Ειδικότερα ως προς την προστασία των ελλήνων ναυτικών η ελληνική νομοθεσία είχε θεσπίσει διατάξεις θέτοντας τις προϋποθέσεις που θα έπρεπε ένα πρόσωπο να πληρεί για να εργαστεί στα ελληνικά, με βασικότερη προϋπόθεση την ελληνική ιθαγένεια<sup>44</sup>.

Επειδή όμως μια τέτοια διάκριση, όπως και άλλες που έρχονται σε σαφή αντίφαση με

<sup>42</sup> Βλ. Άρθρο 111 ΚΙΝΔ

<sup>43</sup> Βλ. Αγαλλόπολος, Ελληνικόν ναυτεργατικόν δίκαιον, 1960 παρ.9 αριθμ.4 σελ 67.

<sup>44</sup> Βλ. Κιάντου Παμπούκη « Ναυτικό Δίκαιο Ι » σελ. 192-194 «... Πρόκειται για τις εξής κυρίως διατάξεις: α) Τα άρθρα 56&57 ΚΔΝΔ που απαιτούν την ελληνική ιθαγένεια για την απογραφή ενός ατόμου ως ναυτικού, β) Το άρθρο 27ΚΔΝΔ το οποίο προβλέπει ότι το προσωπικό των ελληνικών πλοίων αποτελείται από Έλληνες ναυτικούς, που έχουν τα απαιτούμενα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας ή την τυχόν απαιτούμενη άδεια ασκήσεως επαγγέλματος, γ) το άρθρο 88 ΚΔΝΔ το οποίο προβλέπει ότι ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών, που μπορούν να προσληφθούν προς συμπλήρωση των μελών του πληρώματος δεν πρέπει να υπερβαίνουν το ¼ της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος και αυτό πάλι μόνο εφόσον δεν υπάρχουν Έλληνες Ναυτικοί με απαιτούμενα ειδικά αποδεικτικά ή δεν προσφέρονται να εργαστούν με τους όρους αμοιβής που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία...Την αντίδραση των κοινοτικών οργάνων προκάλεσαν ανάλογες διατάξεις άλλων κρατών- μελών . Συγκεκριμένα το θέμα τέθηκε πολύ νωρίς στην καλούμενη υπόθεση των Γάλλων ναυτικών ( Υπόθεση 167/1973 Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας, Απόφαση 4.4.1974 Συλλογή 1974 I-359), στην οποία το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διαπίστωσε ότι διατάξεις του γαλλικού δικαίου, ανάλογες με αυτές του ελληνικού, σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του ναυτικού αντίκειται στο άρθρο 48 ΣΕΚ ( τώρα 39). Η διαπίστωση αυτή και η απροθυμία των κυβερνήσεων των κρατών – μελών , που διέθεταν ανάλογες ρυθμίσεις, να συμμορφωθούν στις σχετικές αποφάσεις του ΔΕΚ ανάγκασαν τα όργανα της ΕΕ ( της τότε Κοινότητας) να επέμβουν αποφασιστικά, με στόχο να καταργηθούν οι νομοθετικές διακρίσεις των κρατών –μελών υπέρ των δικών τους υπηκόων.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

την ελευθερία πρόσβασης ναυτικών, υπηκόων των κρατών –μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, σε θέσεις εργασίας σε ελληνικά εμπορικά πλοία, προκάλεσαν την αντίδραση των κρατών –μελών , διό και η ελληνική νομοθεσία υποχρεώθηκε να προσαρμοστεί στις κοινοτικές απαιτήσεις και ρυθμίσεις με το Π.Δ. 12/1993 «περί προσβάσεως σε θέσεις ναυτικών επί ελληνικών εμπορικών πλοίων, ναυτικών υπηκόων κρατών –μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας...». Το ως άνω Π.Δ. στο άρθρο 2 παρ. 1 θέτει ως μοναδική εξαίρεση την θέση του πλοιάρχου και αναπληρωτή πλοιάρχου, ο οποίος πρέπει να έχει την ελληνική ιθαγένεια.

Η εν λόγω εξαίρεση ερείδεται στην διάταξη του άρθρου 48 παρ. 4 ΣΕΚ, το οποίο εξαιρεί από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στον ενδοκοινοτικό χώρο, τα πρόσωπα τα οποία απασχολούνται στην δημόσια διοίκηση, διό και ο πλοίαρχος και ο αναπληρωτής αυτού, απολαμβάνουν του προνομίου τούτου καθώς ασκούν και καθήκοντα δημοσίου λειτουργού και εμπίπτουν στην εξαίρεση του άρθρου 39 παρ. 4.<sup>45</sup>

#### **2.2.γ. Η σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου**

Ο πλοίαρχος σύμφωνα με το άρθρο 104 ΚΑΝΔ έχει την διοίκηση του πλοίου, είναι ο επικεφαλής του πληρώματος και ο εν τοις πράγμασι σύνεκτικός κρίκος μεταξύ του θαλάσσιου επιχειρηματία και του πληρώματος με την στενή έννοια. Ο πλοίαρχος είναι εφοδιασμένος με αρμοδιότητες τόσο ιδιωτικού όσο και δημοσίου δικαίου, φέρει την

---

<sup>45</sup> Βλ. Κιάντου Παμπούκη, « Οι Κοινοτικές Ελευθερίες στις θαλάσσιες μεταφορές», δημοσίευμα 12 του Κέντρου Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου. Αντάπασης « Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου, 1996, σελ 152 επόμε

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

μεγαλύτερη ευθύνη για την αποπεράτωση της θαλάσσιας αποστολής<sup>46</sup> και ουσιαστικά είναι υπεύθυνος διά πάσα ενέργεια που επιτελείται εντός του πλοίου που ηγείται, όντας υπόλογος δι αυτήν.

Σήμερα βέβαια, λόγω της τεχνικής βελτίωσης των πλοίων και του εκσυγχρονισμού των μέσων τηλεπικοινωνίας οι ευθύνες του πλοίαρχου έχουν περιοριστεί, καθώς οι θαλάσσιοι κίνδυνοι έχουν μειωθεί και η απομόνωση του πλοίου από την ξηρά και την ναυτιλιακή επιχείρηση έχει πλέον διακοπεί, διό και ο πλοίαρχος θεωρείται απλά ένας ακόμη υπάλληλος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, ενταγμένος πλήρως στην έννοια του πληρώματος με την ευρεία έννοια και υπαγόμενος κατά το πλείστον στο δίκαιο που υποβάλλεται και το υπόλοιπο πλήρωμα.

Εντούτοις, βέβαια ο πλοίαρχος δεν παύει ακόμη να ηγείται και να είναι ο επικεφαλής της θαλάσσιας αποστολής γι αυτό και ο νόμος προϋποθέτει για την ναυτολόγησή του ιδιαίτερα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και δη συγκεκριμένη μόρφωση και αυξημένα προσόντα. Και είναι αυτή η εξέχουσα θέση του πλοίαρχου μεταξύ του πληρώματος, που σε συνδυασμό με τις αυξημένες αρμοδιότητες δημοσίου δικαίου, που του έχει αποδώσει ο νομοθέτης, ερμηνεύουν την αναγκαιότητα για ξεχωριστή ανάλυση της συμβάσεως ναυτολογήσεως του πλοίαρχου.

Συγκεκριμένα ο πλοίαρχος προσλαμβάνεται με σύμβαση ναυτολογήσεως (άρθρο 37 ΚΙΝΔ), η οποία είναι ιδιωτικού δικαίου διανθισμένη με πολλά στοιχεία δημοσίου δικαίου, αφού δια την κατάρτισή της συνδράμει και η δημόσια αρχή και δη ως προς τον έλεγχο των προσόντων που πρέπει ο υπό ναυτολόγηση πλοίαρχος να συγκεντρώνει και δια την εγγραφή της στο ναυτολόγιο.

---

<sup>46</sup> Βλ. Κιάντου Παμπούκη « Το ναυτικό δίκαιο Ι», 2003 «...Παλαιότερα, με δόση υπερβολής φυσικά, έλεγαν ότι ο πλοίαρχος είναι ο κύριος του πλοίου μετά τον Θεό».



## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Δια την ναυτολόγηση του πλοιάρχου απαραίτητη προϋπόθεση είναι η απογραφή του, όπως ισχύει και για τους άλλους ναυτικούς. Από την δημόσια αρχή ελέγχονται τα προσόντα του πλοιάρχου, τα οποία σύμφωνα με τον άρθρο 76 παρ.2 Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να πιστοποιούνται με πτυχία και διπλώματα, τα οποία προϋποθέτουν την περαίωση ειδικών σπουδών. Υπογραμμίζουμε, ως αναφέραμε και ανωτέρω, ότι ο πλοίαρχος πρέπει, κατ'εξάιρεση από τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, να είναι Έλληνας. Ο πλοίαρχος αναπληρώνεται περιοριστικά μόνο στις διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 124 Κ.Δ.Ν.Δ.<sup>47</sup>

Δεύτερο τεκμήριο εγκυρότητας της συμβάσεως ναυτολόγησης του πλοιάρχου είναι η σύναψη της ενώπιον της αρμοδίου αρχής, όχι πάντα δια εγγράφου τύπου, μεταξύ του πλοιάρχου και του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, ή αντιπροσώπου αυτών. Στην περίπτωση που ακολουθείται κατά την κατάρτιση της έγγραφος τύπος τότε συμβάλλεται και η αρμόδια ( λιμενική ή προξενική) αρχή, η οποία και την εγγράφει και στο ναυτολόγιο, ήτοι το δημόσιο βιβλίο που τηρείται από την ίδια. Η εγγραφή της συμβάσεως ναυτολόγησης του πλοιάρχου στο ναυτολόγιο είναι συστατική, γεγονός που σημαίνει ότι θεωρείται έγκυρη μια σύμβαση ναυτολόγησης πλοιάρχου από την εγγραφή και μόνο αυτής στο ναυτολόγιο. Το άρθρο 54 Κ.Ι.Ν.Δ. ορίζει τα επιμέρους στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει η σύμβαση ναυτολογήσεως του πλοιάρχου και το οποίο αναφέρεται επί της ουσίας στο περιεχόμενο ναυτολογήσεως του πληρώματος εν γένει, με μια και μόνο παρέκκλιση, αυτή της τελευταίας παραγράφου της διατάξεως 54 Κ.Ι.Ν.Δ, η οποία δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση της ναυτολόγησης του πλοιάρχου.

---

<sup>47</sup> Άρθρο 124 Κ.Δ.Ν.Δ. « .. ο πλοίαρχος αναπληρώνεται όταν εξαφανιστεί ή ασθενήσει ώστε να επιβάλλεται η αντικατάστασή του, τη διακυβέρνηση του πλοίου αναλαμβάνει ο πρώτος αξιωματικός ή αν δεν υπάρχει τέτοιος ο επόμενος στην ιεραρχία από το προσωπικό του καταστρώματος. Η αναπλήρωση διαρκεί μέχρι τον πρώτο λιμένα που προσεγγίζει το πλοίο, οπότε και αναμένονται οι οδηγίες από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.»

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Ως προς την νομική φύση της συμβάσεως ναυτολόγησεως του πλοιάρχου δεν υπάρχει ομοφωνία, με πολλούς μελετητές να υποστηρίζουν ότι αποτελεί απλά μια μίσθωση υπηρεσιών, άλλους ότι είναι μια μικτή σύμβαση εργασίας με στοιχεία κατ' άλλους εντολής<sup>48</sup> και κατ' άλλους αντιπροσωπείας. Ορθότερη πάντως κρίνεται από την πλειοψηφία των μελετητών ότι πρόκειται για μικτή σύμβαση εργασίας με στοιχεία εντολής, καθώς εν τοις πράγμασι το έργο που αναλαμβάνει δια της συμβάσεως ναυτολόγησεως του ο πλοίαρχος είναι η επιμέλεια των υποθέσεων και συμφερόντων του εφοπλιστή ή πλοιοκτήτη. Στην αποδοχή της απόψεως αυτής συντείνει και το γεγονός ότι ο νόμος επιτρέπει την εκ του πλοιοκτήτου καταγγελία της συμβάσεως ναυτολόγησεως οποτεδήποτε χωρίς προθεσμία και χωρίς αποζημίωση, δικαίωμα που παραπέμπει και μας θυμίζει τη διάταξη του άρθρου 724 παρ.1 Α.Κ. που καθιερώνει το ελευθέρως ανακλητό της εντολής.

Όπως μόλις ανωτέρω αναφέρθη η σύμβαση ναυτολόγησεως του πλοιάρχου λύεται δια καταγγελίας μόνο από την πλευρά του πλοιοκτήτη (ή του εφοπλιστή) χωρίς προθεσμία και αποζημίωση (άρθρο 38 ΚΙΝΔ), γεγονός που αντιδιαστέλλεται από τον τρόπο καταγγελίας της συμβάσεως ναυτολόγησεως του υπολοίπου πληρώματος, καθώς στην περίπτωση αυτή ναί μεν η σύμβαση λύεται οποτεδήποτε αλλά όχι αζημίως. Το δικαίωμα του πλοιοκτήτη (ή εφοπλιστή) να απολύει τον πλοίαρχο χωρίς προθεσμία δεν μπορεί να περιοριστεί διά αντιθέτου συμφωνίας μεταξύ των μερών, δύναται όμως να συμφωνηθεί ότι ο πλοιοκτήτης (ή ο εφοπλιστής) θα δικαιούται να καταβάλλει αποζημίωση. Επειδή όμως σήμερα το δικαίωμα αυτό του πλοιοκτήτη (εφοπλιστή) κρίνεται, τόσο από την θεωρία όσο και από την πράξη, ως ανεπιεικές, διό και πλέον ερμηνεύοντας διασταλτικώς ή εφαρμόζοντας αναλογικώς τις διατάξεις που ισχύουν για το πλήρωμα ή τις διατάξεις

<sup>48</sup> Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά 223/1981 Πειραική Νομολογία 1981, 516.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

του κοινού δικαίου, αναγνωρίζουν δικαίωμα αποζημίωσης στον πλοίαρχο, όταν η απόλυσή του αποτελεί κατάχρηση δικαιώματος κατά το άρθρο 281 Α.Κ.<sup>49</sup>

### **2.2.δ. Η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος εν τη στενή έννοια**

Η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος διέπεται από τα άρθρα 53-83 Κ.Ι.Ν.Δ., τα άρθρα 87-103 Κ.Δ.Ν.Δ., καθώς και από άλλες διατάξεις, οι οποίες βρίσκονται σε διάφορα νομοθετήματα και συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Συμπληρωματικά εφαρμόζεται αναλογικώς και η χερσαία νομοθεσία ρυθμίζουσα τα χερσαία εργατικά ατυχήματα, κάτι που θα αναλυθεί εκτενώς κατωτέρω στην ανάπτυξη της παρούσας μελέτης. Η σύμβαση εργασίας των ναυτικών αποτελεί μια ιδιόρρυθμη σύμβαση μισθώσεως, ιδιωτικού δικαίου, ενέχουσα όμως και στοιχεία δημοσίου δικαίου, καθώς καταρτίζεται με την συμμετοχή δημοσίας αρχής και εγγράφεται και αυτή στο ναυτολόγιο. Είναι δε ενδεικτικό ότι οι όροι του ναυτολογίου δεσμεύουν και τις συμβάσεις που καταρτίζονται και μετά την σύνταξη αυτού. Τέλος η σύμβαση ναυτολόγησης των ναυτικών έχει χαρακτηριστεί ότι για τον μεν εργοδότη, ήτοι πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή είναι μια πράξη εμπορική για τον ναυτολογούμενο όμως επιχειρηματολογείται βασίμως ότι είναι μια πράξη αστική.

Πριν ορίσουμε τα κατ'ιδίαν στοιχεία της σύμβασεως ναυτολόγησεως πρέπει να διακρίνουμε και να αντιδιαστείλουμε την συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ του

---

<sup>49</sup> Βλ. Κιάντου Παμπούκη « Το Ναυτικό Δίκαιο», σελ.214 «... Αρχικώς , έτσι με συλλογικές συμβάσεις αναγνωρίστηκε το δικαίωμα αποζημίωσης του πλοίαρχου σε ορισμένες περιπτώσεις απολύσεως. Συνταχρόνω, όμως αναγνωρίστηκε παρόμοιο δικαίωμα σε κάθε περίπτωση που ο απολυόμενος ναυτικός δικαιούται σε αποζημίωση. Οι σχετικές διατάξεις των συλλογικών συμβάσεων τείνουν να επεκτείνουν την εφαρμογή των άρθρων 72,75 και 76 ΚΙΝΔ στους πλοίαρχους φορτηγών πλοίων και ως νεότερες υπερισχύουν του άρθρου 38 ΚΙΝΔ.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ναυτικού και του ίδιου του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή απευθείας ή με αντιπρόσωπό τους άλλον από τον πλοίαρχο, όπως είναι ο πράκτορας ή ο διαχειριστής του πλοίου. Αυτή η συμφωνία αποτελεί προάγγελο της μελλοντικής σύμβασης ναυτολόγησης σε ορισμένο πλοίο του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, το οποίο είθισται επί το πλείστον να ναυλοχεί σε έτερο λιμάνι από αυτό του τόπου κατάρτισης της συμβάσεως. Με την συμφωνία αυτή ο ναυτικός αναλαμβάνει την υποχρέωση να ταξιδέψει για να συναντήσει το πλοίο στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί και να εργαστεί ενώ ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δεσμεύεται να προβεί στην ναυτολόγησή του. Η εν λόγω συμφωνία αποκαλείται «προσύμφωνο», «συμφωνητικό προσλήψεως» ή απλώς «συμφωνητικό» και αντιδιαστέλλεται ως προς την σύμβαση ναυτολόγησεως καθώς διαφέρει από αυτή τόσο ως προς την νομική της φύση, και ως εκ τούτου και ως προς τη λειτουργία της και τα αποτελέσματά της<sup>50</sup>.

Σήμερα πλέον έχει επικρατήσει στην θεωρία και στην πράξη η άποψη ότι η προκειμένη συμφωνία αποτελεί «ιδιότυπη οριστική σύμβαση», διό και η άρνηση του ναυτικού να ναυτολογηθεί ή η άρνηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή να προβεί στην ναυτολόγηση του συμβληθέντος ναυτικού αποτελεί παράβαση της συμφωνίας, η οποία επισύρει τις ευθύνες για την αδυναμία παροχής ή την υπερημερία του οφειλέτη ή του δανειστή που ισχύουν στις αμοτεροβαρείς συμβάσεις που προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις του Αστικού Κώδικος<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Βλ. Κιάντου Παμπούκη « Το Ναυτικό Δίκαιο Ι», 2003 σελ.217 « Υποστηρίχθηκε και η άποψη ότι η συμφωνία αυτή αποτελεί προσύμφωνο ναυτολόγησεως. Η άποψη αυτή, όμως δεν μπορεί να επικροτηθεί για τους ακόλουθους λόγους: Το προσύμφωνο καταρτίζεται από αυτούς που θα συμβληθούν στην οριστική σύμβαση και υπόκειται στον τύπο της κύριας συμβάσεως ( άρθρο 166 Α.Κ.).Αντιθέτως για την συμφωνία που γίνεται εδώ λόγος , καταρτίζεται απο τον ίδιο τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή και είναι τελείως άτυπη, ενώ η σύμβαση ναυτολόγησεως καταρτίζεται από τον πλοίαρχο και εγγράφεται στο ναυτολόγιο.»

<sup>51</sup> Βλ. Ιωάννης Κοροτσής Δ.Ν. Εφέτης « Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο», σελ 108, Εφ. Πειρ. 833/1990 ΕΝΔ1992, 212, Εφ. Πειρ. 882/1997 Νομολογία 1996-1997, 532, Εφ Πειρ. 345/2002 ΕΝΔ 2006,6.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Η σύμβαση ναυτολόγησεως του πληρώματος καταρτίζεται μεταξύ του ναυτολογούμενου και του πλοιάρχου. Εντούτοις επειδή εργοδότης στην σύμβαση αυτή είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, διό και ο πλοίαρχος συμβάλλεται όχι για ίδιον λογαριασμό αλλά δια λογαριασμό και ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Στην καταρτιθείσα σύμβαση ναυτολόγησης υποχρεωτικά περιλαμβάνονται δια τον ακριβή προσδιορισμό των συμβαλλομένων μερών και των κατ'ιδία συμφωνιών τα προσωπικά στοιχεία του ναυτολογούμενου (ήτοι όνομα, χρονολογία γεννήσεως, περιφέρεια και αριθμός απογραφής, ειδικότητα), τα στοιχεία του πλοίου (χωρητικότητα και διεθνές σήμα), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας, του πλοιάρχου, ο μισθός και η διάρκεια ισχύος της συμβάσεως.

Εκτός όμως από τα ανωτέρω στοιχεία, σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι ο νόμος συγκεκριμένα θέτει και άλλη μια προϋπόθεση κατάρτισης της συμβάσεως ναυτολόγησης του πληρώματος και συγκεκριμένα αναφέρει στην παράγραφο 2 του άρθρου 53 ΚΙΝΔ «... συντελείται δια της εγγραφής αυτής εις το ναυτολόγιον». Εκ της διατάξεως αυτής προκύπτει αφενός ότι δια την κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολόγησης δεν είναι υποχρεωτικός ο έγγραφος τύπος αλλά εν πάση περιπτώσει απαιτείται η εγγραφή της στο ναυτολόγιο. Η συγκεκριμένη διατύπωση του νόμου άφησε πολλά περιθώρια για την διαμόρφωση πολλών απόψεων.

Επί της ισχύος του άρθρου 1 του Νόμου 1752/1951 «περί ναυτικής εργασίας» όπως τροποποιήθηκε η ναυτική σύμβαση καταρτίζεται εγγράφως εις τριπλούν και περίληψη αυτής καταχωρίζεται εις το ναυτολόγιον. Στην εισηγητική έκθεση του ΚΙΝΔ αναφέρεται ότι «η κατά το άρθρον 53 εγγραφή της συμβάσεως ναυτολόγησης εις το

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ναυτολόγιον, μεθ ην συντελείται η σύμβασις ταύτης η συμφωνία ουδεμίαν έχει ισχύν.

Μη γενομένης της εγγραφής εφαρμόζονται αι γενικαί περί συμβάσεως αρχαί.»

Για την άτυπη κατάρτιση της συμβάσεως ναυτολογήσεως είναι σύμφωνη τόσο η σύγχρονη θεωρία όσο και η νομολογία, είναι δε πλέον κοινός τόπος ότι η σύμβαση ναυτολόγησης συντελείται είτε με την εγγραφή στο ναυτολόγιο είτε με την επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο. Εκτός αντίθετης συμφωνίας στην περίπτωση ο ναυτικός προσλαμβάνεται μετά την σύνταξη του ναυτολογίου οι όροι ναυτολογήσεως δεσμεύουν και αυτόν<sup>52</sup>. Η εγγραφή στο ναυτολόγιο δεν αποτελεί συστατικό τύπο της συμβάσεως ναυτολόγησης αλλά μόνο αποδεικτικό<sup>53</sup> χωρίς να αποκλείεται η απόδειξη της συνάψεως της συμβάσεως ναυτολόγησης διά άλλων αποδεικτικών μέσων.

Η κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης δύναται να καταρτιστεί και ρητώς αλλά και προφορικώς, ήτοι και εγγράφως όπως προελέχθη αλλά και προφορικώς όταν από την συμπεριφορά των συμβαλλομένων συνάγεται η πρόθεσή τους να συνάψουν σύμβαση ναυτολόγησης. Συγκεκριμένα η παράλειψη τήρησης του τύπου που τάσσει ο νόμος δεν επιφέρει ακυρότητα της συμβάσεως ναυτολογήσεως, αν ο ναυτικός επιβιάστηκε στο πλοίο με την ανοχή του πλοιάρχου και ανέλαβε εργασία. Εντούτοις είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί ότι η επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο και μόνη αυτή δεν αρκεί για τη σύναψη της σύμβασης ναυτικής εργασίας αν μετά απο αυτή ο πλοίαρχος άμεσα εναντιώθηκε στη ναυτολόγηση.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup>Βλ. Ποταμιάνος Φωκίων, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου τόμοι Α' - Β', παράγραφος 228 σελ 132 .Στην περίπτωση όμως της πρόσληψης του ναυτικού μετά την σύνταξη του ναυτολογίου, η πρόσληψη πρέπει να σημειώνεται στο ημερολόγιο του πλοίου ως ουσιώδες περιστατικό κατά το άρθρο 41 παρ. 2 ΚΙΝΔ

<sup>53</sup> Ε.Α. 3043/1986 Ε.Ν.Δ. 15, σελ 221, Ε.Α. 1833/1986 Ε.Ν.Δ. 15, σελ 73 αντίθετη άποψη Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, Αθήναι 1978, σελ.201

<sup>54</sup>Βλ. Βενάρδος Αναστάσιος, Το δίκαιο της Ναυτικής Εργασίας σελ 29 σημ. 22

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Αρκεί λοιπόν το γεγονός ότι ο ναυτικός προσφέρει την εργασία πάνω στο πλοίο, έστω και χωρίς να πληρούνται τις διατυπώσεις των άρθρων 53 και 54 ΚΙΝΔ για να ρυθμιστεί η σχέση που τον συνδέει με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, που αφορούν την ναυτική εργασία και όχι σύμφωνα με τις διατάξεις του χερσαίου εργατικού δικαίου, που ρυθμίζουν εργασιακές σχέσεις, οι οποίες αφορούν ένα εντελώς διαφορετικό εργασιακό περιβάλλον με άλλες αναγκαιότητες και άλλες ιδιαιτερότητες. Αυτό εξάλλου το συμπέρασμα συνάδει και με τις σύγχρονες θεωρητικές αντιλήψεις, που επιβάλλουν να ισχύσει για τον εργαζόμενο, πολύ δε περισσότερο για το ναυτικό<sup>55</sup> πάσα ευνοϊκότερη ρύθμιση.

Δια την κατάρτιση με οιονδήποτε τρόπο σύμβαση ναυτικής εργασίας, απαιτείται, όπως εξάλλου απαιτείται και δια την κατάρτιση οποιασδήποτε άλλη συμβάσεως, ικανότητα για δικαιοπραξία των μερών, όπως αυτή ορίζεται στις γενικές διατάξεις των άρθρων 127-136 του Αστικού Κώδικος. Σύμφωνα με το άρθρο 136 Α.Κ. ο ανήλικος που συμπλήρωσε το 15<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας του δύναται με την γενική συναίνεση των προσώπων που ασκούν την επιμέλειά του να συνάψει σύμβαση εργασίας ή διαφορετικά σε περίπτωση που οι ασκούντες την επιμέλεια αυτού δεν συναινούν δια την σύναψη σύμβαση εργασίας τότε δια την συναίνεση αυτού, κατόπιν αιτήσεως του ιδίου, αποφασίζει το Δικαστήριο διά της εκδόσεως αποφάσεως. Συγκεκριμένα δια τους ανηλικούς ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει το 14 έτος της ηλικίας τους κατ εξαίρεση επιτρέπεται η εργασία τους μόνο πάνω σε πλοία στα οποία εργάζονται μέλη της

---

<sup>55</sup> ΑΠ. 63/1968 ΝοΒ 1968, 476, ΑΠ 551/1974 ΕΕΔ 288, Εφ Πειρ. 345/2002 ΕΝΔ 2002 6 (8). Οι αποφάσεις αυτές έκριναν ότι η εργασιακή σχέση οποιουδήποτε εργάζεται στο πλοίο, ανεξάρτητα από το είδος της παρεχόμενης εργασίας και της εγγραφής της ή μη στο ναυτολόγιο, διέπεται από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ και όχι από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, τις σχετικές με τη λύση της συμβάσεως εργασίας και την καταγγελία.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

οικογένειάς τους<sup>56</sup>. Επίσης απαγορεύεται η σύναψη σύμβαση εργασίας νέων ηλικίας μικρότερης των 18 ετών για εργασία σε οποιαδήποτε πλοία υπό την ιδιότητα του ανθρακέα ή του θερμαστή, με εξαίρεση την εργασία σε πλοία – εκπαιδευτικά, υπό την έγκριση και επίβλεψη δημόσιας αρχής<sup>57</sup>.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δεν τάσσει όριο ηλικίας για τους ναυτικούς, προϋποθέτει όμως κατά την απογραφή τους να έχουν τελειώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις και για τους ανήλικους την έγγραφη άδεια των ασκούντων την επιμέλεια αυτών. Εντούτοις και προς κατανόηση της παρούσης μελέτης σημειώνεται ότι οι παραβάσεις των ανωτέρων προϋποθέσεων και ειδικών νόμων δεν επάγονται την ακυρότητα της τυχόν συναφθείσης συμβάσεως ναυτολογήσεως, αλλά επισύρει μόνο πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις του πλοίαρχου σύμφωνα με τα άρθρα 246 περ. γ. Κ.Δ.Ν.Δ. και κατά τις διατάξεις του άρθρου 2 των νόμων 4211/1929 και 4505/1930.

Επίσης από το νόμο απαγορεύεται η πρόσληψη ναυτικού από τον πλοίαρχο εάν στο φυλλάδιο του υπό πρόσληψη ναυτικού δεν έχει ρητώς καταχωρηθεί η πράξη απόλυσης απο το πλοίο στο οποίο ήτο προηγουμένως ναυτολογημένο. Υπογραμμίζεται όμως ότι η τυχόν έλλειψη της πράξης απόλυσης δεν επιδρά στο κύρος της συμβάσεως ναυτολογήσεως του ναυτικού.

Ως προς την ικανότητα προς δικαιοπραξία του εργοδότη, ο οποίος δύναται να αντιπροσωπεύεται στην σύμβαση ναυτολόγησης από τον πλοίαρχο, κρίνεται στο πρόσωπο του αντιπροσωπευόμενου πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, ενώ τα ελαττώματα στην

---

<sup>56</sup> Άρθρα 1,2 του Ν.4211/1929, που κύρωσε το Ν.Δ. της 23.9.1925 με το οποίο κυρώθηκε σχέδιο της Δ.Σ. της Γενεύης « περί ελαχίστου ορίου ηλικίας παραδοχής παιδών εν τη ναυτική εργασία» ( αριθμ. 7/1920)

<sup>57</sup> Άρθρα 1,2,3, Ν. 4505/1930 « περί κυρώσεως του εν Γενεύη την 25.10.1921 υπογραφέντος σχεδίου συμβάσεως , « περί καθορισμού ελαχίστου ορίου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπο την ιδιότητα του θερμαστού ή ανθρακέως»



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

βούληση στο πρόσωπο του πλοιάρχου κατά άρθρο 214 Α.Κ. που εφαρμόζεται αναλογικά και στη νόμιμη αντιπροσωπία. Στην περίπτωση που το πλοίο ανήκει σε συμπλοιοκτησία, δια την εγκυρότητα της συνάψεως της συμβάσεως εργασίας απαιτείται ο πλοίαρχος να αντιπροσωπεύει το 51% των μερίδιων των συμπλοιοκτητών.

Σύμφωνα με το άρθρο 39 του Κ.Ι.Ν.Δ. ο πλοίαρχος κατά την σύναψη της συμβάσεως ναυτολογήσεως υποχρεούται να τελεί σε συνενόηση με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, να ακολουθεί τις οδηγίες του τελευταίου και να συμμορφώνεται προς τις υποδείξεις αυτές, εντούτοις σημειούται ότι οι εσωτερικές σχέσεις πλοιάρχου και πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή δεν επιδρούν στο κύρος της σύμβασης ναυτολόγησης, καθώς κάτι τέτοιο μπορεί να απέβαινε σε βάρος του αντισυμβαλλόμενου στην σύμβαση εργασίας ναυτικού.<sup>58</sup>

Εκτός από την ικανότητα για δικαιοπραξία ο ναυτικός πρέπει να είναι σωματικώς και πνευματικώς υγιής. Οι ιδιότητες αυτές ελέγχονται πριν την απογραφή, δηλαδή πριν από την σύναψη της συμβάσεως ναυτολόγησης. Η έλλειψη όμως των ιδιοτήτων αυτών δεν επιφέρει καμία επίπτωση στο κύρος της τυχόν συναφθείσης συμβάσεως ναυτολογήσεως, εκτός της περιπτώσεως που συντρέχει έλλειψη της ικανότητας για δικαιοπραξία σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις.

Εξ όλων των ανωτέρω κατέστη σαφώς ότι η σύμβαση ναυτολόγησης του πληρώματος μπορεί να καταρτιστεί είτε εγγράφως είτε προφορικώς είτε ρητώς είτε σιωπηρώς. Στο άρθρο 53 του Κ.Ι.Ν.Δ., στο οποίο παραπέμψαμε ανωτέρω, αναφέρεται ότι η σύμβαση ναυτολόγησης καταρτίζεται δια της εγγραφής στο ναυτολόγιο, διό κρίθηκε σκόπιμο στο άρθρο 54 Κ.Ι.Ν.Δ. να γίνεται περιγραφή και του περιεχομένου της συμβάσεως που δηλώνεται στο ναυτολόγιο. Εντούτοις όμως από όσα προελέχθησαν

---

<sup>58</sup>Βλ. Κιάντου- Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο Ι, 2003, σελ.162

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

προκύπτει ότι η σύμβαση ναυτολόγησης συνάπτεται από την επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο και την ανάληψη υπηρεσίας από τον ίδιο, και την σιωπηρή συναίνεση του πλοιάρχου, γεγονός που αποδυναμώνει αρκετά το περιεχόμενο του άρθρου 54 Κ.Ι.Ν.Δ. καθώς μόνο απαραίτητο στοιχείο της σύμβασης ναυτολόγησης είναι η εξατομίκευση του πλοίου στο οποίο θα ναυτολογηθεί ο ναυτικός.

Σύμφωνα με το νόμο, και όσα ανωτέρω αναλυτικώς παραθέσαμε η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να περιέχει το ονοματεπώνυμο του ναυτολογούμενου, τον τόπο και χρόνο γέννησής του, την περιφέρεια και το αριθμό απογραφής, την ειδικότητά του και τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Επίσης πρέπει να περιέχει τα στοιχεία που εξατομικεύουν το πλοίο στο οποίο πρόκειται να αναλάβει εργασία, ήτοι το όνομά του πλοίου, την χωρητικότητά του και το διεθνές σήμα του, ενώ δεν αποκλείεται να περιλαμβάνεται και ρήτρα μετάθεσης του ναυτικού και συγκεκριμένα και συμφωνία με την οποία δίδεται το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή να μεταθέσει τον ναυτικό σε άλλο πλοίο ιδίων συμφερόντων. Η αναφορά μιας τέτοιας ρήτρας και δη η εγκυρότητα της ρήτρας μετάθεσης επηρεάζει και έχει σημαντικά πρακτικά αποτελέσματα στην περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης λόγω μετάθεσης του ναυτικού<sup>59</sup>.

Πρέπει εδώ να υπογραμμιστεί ότι κατ αναλογική εφαρμογή του άρθρου 68 περίπτωση β. Κ.Ι.Ν.Δ. η μετάθεση του ναυτικού σε πλοίο με ξένη σημαία, επιφέρει την λύση της σύμβασης ναυτολόγησης. Αντιστοίχως όμως η ρήτρα μετάθεσης ακόμα και σε πλοίο ιδίων συμφερόντων, θεωρείται ισχυρή και δεσμεύει το ναυτικό εφόσον έχει περιληφθεί στην κύρια σύμβαση ναυτολόγησης διαφορετικά μια τέτοια ρήτρα που

---

<sup>59</sup> Η εγκυρότητα της συγκεκριμένης ρήτρας θεμελιώνεται στα άρθρα 51 παράγραφος 1 του Συντάγματος και 361 Α.Κ. με τα οποία θεσπίζεται η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων και η δυνατότητα θέσπισης εξουσιαστικής αίρεσης στη σύμβαση ναυτολόγησης κατά τα άρθρα 201 και 202 Α.Κ.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

συνεφωνήθη με την σύναψη του προσυμφώνου και όχι στην κύρια σύμβαση ναυτολογήσεως δεν παραβιάζει το δικαίωμα του ναυτικού να αποκρούσει την μετάθεση και να αιτηθεί αποζημιώσεως λόγω καταγγελίας.<sup>60</sup>

Σημειούται ότι εφόσον έχει συναφθεί σύμβαση εφοπλισμού τότε υποχρεωτικώς στην σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να περιλαμβάνεται και το όνομα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, ή του τυχόν διαχειριστή συμπλοιοκτησίας και του πλοιάρχου, καθ υπόδειξη του άρθρου 54 περ. γ Κ.Ι.Ν.Δ. Εντούτοις η σύμβαση θεωρείται ότι είναι πλήρης, ισχυρή και δευρευτική ακόμα και όταν δεν αναγράφεται το όνομα του πλοιοκτήτη, γεγονός που μπορεί να συμβεί όταν δεν συμβάλλεται ο ίδιος ο πλοιοκτήτης στην σύμβαση αλλά συμβάλλεται αντιπρόσωπος αυτού.

Είναι βασικό και για την πρόοδο της παρούσης μελέτης να τονιστεί ότι η μεταβολή στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου, εφόσον αυτή η μεταβολή προβλέπεται και ρυθμίζεται από τις διατάξεις του κοινού δικαίου<sup>61</sup>, δεν συνεπάγεται τη λύση της συμβάσεως ναυτολόγησης, ούτε αποστερεί τον εργαζόμενο από την προστασία της κείμενης εργατικής νομοθεσίας.

Επιπροσθέτως η σύμβαση ναυτολόγησης περιλαμβάνει και ένα ακόμη στοιχείο, τον μισθό σε χρήμα και είδος, την υπερωριακή αμοιβή και επιδόματα του ναυτολογημένου. Όταν δεν έχει ρητώς συνομολογηθεί μισθός θεωρείται ότι ως σιωπηρώς συμφωνηθείς ο νόμιμος μισθός, ήτοι ο κατώτατος που προβλέπεται ανάλογα με την ειδικότητα του ναυτολογημένου σε συνάρτηση με τον τύπο, τη χωρητικότητα και το είδος του πλοίου, όπως διαμορφώνεται από την αντίστοιχη συλλογική σύμβαση εργασίας. Δυνατή είναι και η συνομολόγηση μισθού με συμμετοχή στα κέρδη ή στο

<sup>60</sup> Ε.Πειρ. 434/1980 Ε.Ν.Δ. 9, σελ 42, Ε.Πειρ. 271/1981 Ε.Εμπ. Δ. ΑΒ' σελ 432

<sup>61</sup> Άρθρο 6 Ν. 2112/1920, 6 παρ. 2 3239/1955

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ναύλο υπό την προϋπόθεση ότι μια τέτοια συμφωνία δεν αντίκειται στα δικαιώματα του εργαζομένου και δη σε αυτά που του παρέχονται από τα κατώτατα όρια αποδοχών που θεσπίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας καθώς και τα δικαιώματα των ναυτικών που προστατεύονται από την ναυτεργατική νομοθεσία.

Τέλος, η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να περιλαμβάνει και την διάρκεια ισχύος της και συγκεκριμένα εάν η σύμβαση ναυτολόγησης συνάπτεται για ορισμένο χρόνο<sup>62</sup>, για αόριστο χρόνο ή για εκτέλεση ορισμένου πλου<sup>63</sup> ή για συγκεκριμένο αριθμό πλόων. Εάν στη σύμβαση δεν καθορίζεται ειδικώς η διάρκεια ισχύος της τότε θεωρείται ότι έχει καταρτιστεί σύμβαση αορίστου χρόνου. Η λήξη της συμβάσεως αορίστου χρόνου

---

<sup>62</sup> Βλ Κιάντου Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο I, 2003, Ιωάννης Κοροτζής, Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, 1990, Σύμβαση ορισμένου χρόνου θεωρείται εκείνη από την οποία προκύπτει ορισμένη διάρκεια ναυτολόγησης. Εάν κατά την πάροδο του χρόνου που διαρκεί ο πλους, η σύμβαση παρατείνεται μέχρι τον κατάπλου στο λιμάνι προορισμού, η παράταση αυτή δεν μετατρέπει την σύμβαση ορισμένου χρόνου σε αορίστου. Επειδή το άρθρο 617 Α.Κ. εφαρμόζεται και στην σύμβαση ναυτολόγησης δύναται η σύμβαση ορισμένου χρόνου να μετατραπεί σε αορίστου σιωπηρώς. Η έναρξη της συμβάσεως ορισμένου χρόνου είναι η ημέρα έναρξης της διάρκειας της συμβάσεως και η λήξη μετά την παρέλευση και της τελευταίας ημέρας, όταν δε ο χρόνος συμφωνήθηκε κατά μήνες είναι η τελευταία μέρα του μήνα, η αντίστοιχη κατ αριθμό με την ημέρα έναρξης, εάν δε αυτή δεν υπάρχει η τελευταία ημέρα του μήνα, σύμφωνα με τα άρθρα 242, 243 παρ.2 Α.Κ.

<sup>63</sup> Αλίκη Κιάντου Παμπούκη, Το Ναυτικό Δίκαιο I, 2003, Ιωάννης Κοροτζής, Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, 1990, Σύμβαση καταρτιθείσα κατά τον πλουν θεωρείται η σύμβαση της οποίας η διάρκεια ορίζεται από το χρόνο που το πλοίο χρειάζεται για να προσεγγίσει ένα λιμένα και δη η διάρκεια της προσδιορίζεται από την διαδρομή του πλοίου από το λιμάνι φορτώσεως έως το λιμένα εκφορτώσεως του τελευταίου προορισμού. Είναι δε δυνατό να υπάρξει συμφωνία για εκτέλεση πλου υπό έρμα. Ο τελευταίος αυτός πλους περιλαμβάνεται στην σύμβαση κατά πλου. Ειδικότερη μορφή της κατά πλουν συναπτόμενης σύμβασης αποτελεί η σύμβαση για κυκλικό ταξίδι που πραγματοποιείται σε πλοία που ακολουθούν τακτική γραμμή. Στην περίπτωση αυτή η λήξη της συμβάσεως ναυτολόγησης συμπίπτει με την εκφόρτωση στο λιμένα προσλήψεως του ναυτικού. Δύναται δε και η σύμβαση συμβάσεως ναυτολόγησης για περισσότερους πλόες, η διάρκεια των οποίων όμως πρέπει να προσδιορίζεται εκ των προτέρων, διότι μόνο η συμφωνία εκτέλεσης αλληπάλλληλων διαδοχικών ταξιδιών ακαθορίστου χρονικής διάρκειας κατατάσσει την σύμβαση σε αυτές του αορίστου χρόνου. Όταν η βασική σχέση εργασίας, κυρίως χερσαίας, περιλαμβάνει και ναυτολογήσεις για ορισμένο πλου, πρόκειται για διακεκριμένες σχέσεις χερσαίου ναυτικού δικαίου. Μια σύμβαση που συμφωνήθηκε να διαρκέσει για ορισμένο πλου και παρατάσσεται για μικρό χρονικό διάστημα, τότε αυτή δεν μετατρέπεται αυτομάτως σε αορίστου χρόνου. Αντίθετα σύμβαση ναυτολόγησης που ορίζεται με διάρκεια «μέχρι την παράδοση του πλοίου στους αγοραστές» είναι σύμβαση αορίστου χρόνου. Όσον αφορά την περίπτωση σύναψης αλληπάλλληλων διαδοχικών συμβάσεων ορισμένου χρόνου, γίνεται δεκτό κατ αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του χερσαίου εργατικού δικαίου, ότι όταν η υπηρεσία που προσφέρει ο ναυτικός δεν καλύπτει προσωρινή ανάγκη αλλά οι αλληπάλλληλες συμβάσεις ορισμένου χρόνου συνάφθησαν για την κάλυψη θέσης μόνιμης και συνεχούς απασχόλησης και σταθερής ανάγκης του πλοιοκτήτη, υπόκειται σε ενιαία σύμβαση αορίστου διάρκειας.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

επέρχεται με την καταγγελία είτε από την πλευρά του ναυτικού είτε από την πλευρά του πλοιοκτήτη, ήτοι από τον πλοίαρχο.

Σύμφωνα με το άρθρο 54 παρ.3, υπό την αίρεση ότι δεν υπάρχει από αντίθετη συμφωνία, η σύμβαση ναυτολογήσεως που καταρτίστηκε τηρώντας όλους του νόμιμους τύπους, λειτουργεί ως σύμβαση τύπο και οι όροι της σε γενικούς συναλλακτικούς όρους, υπό την έννοια, ότι αν δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο ή το αντίθετο, αυτοί που προσλήφθηκαν μεταγενεστέρως θεωρείται από τον νόμο ότι αποδέχτηκαν και υπεισήλθαν στους όρους του ναυτολογίου που έχει ήδη συνταχθεί και δεσμεύονται από αυτούς. Με την ρύθμιση αυτή καλύπτονται και τακτοποιούνται και οι εργασιακές σχέσεις των ναυτικών που προσλαμβάνονται ελάχιστο χρόνο πριν τον απόπλου του πλοίου ή σε λιμάνι που δεν εδρεύει λιμενική ή προξενική αρχή, η οποία και θα ηδύνατο να προβεί σε εγγραφή των προσλαμβανομένων στο ναυτολόγιο.

Κλείνοντας το παρόν κεφάλαιο πρέπει να τονίσουμε ότι στόχος της εκτενούς αναφοράς στην σύμβαση ναυτολογήσεως των ενεπλεκομένων μερών της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι αφενός για να καταδειχθεί ποια είναι τα μέρη αυτά και ποιος ο θεσμοθετημένος πλέον ρόλος αυτών και αφετέρου για να οριστεί με ακρίβεια, σαφήνεια και διαύγεια τι είναι σύμβαση ναυτολόγησης, πότε θεωρείται ενεργή και πως συνδέει τα συμβαλλόμενα μέρη, προκειμένου να θέσουμε τα πλαίσια, νομικά και πραγματικά, εντός των οποίων μπορούμε να διαγνώσουμε και να διακρίνουμε την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος, διαφορετικά η έλλειψη των προϋποθέσεων αυτών καθιστά το υπό εξέταση εργατικό ατύχημα εκτός της αρμοδιότητας και του πεδίου του ναυτεργατικού δικαίου, εντάσσοντας αυτό στο πεδίο μελέτης του χερσαίου εργατικού

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

δικαίου και στις ρυθμίσεις της κείμενης εργατικής νομοθεσίας, η οποία αφορά την χερσαία εργασία.

### **3. ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ**

#### **3.1. Ορισμός ναυτεργατικού ατυχήματος**

Μεταξύ των εκ της συμβάσεως ναυτολογήσεως υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη συγκαταλέγεται και η υποχρέωση δια την περίθαλψη του ναυτικού που ασθενεί. Πρόκειται για μια παλαιότατη υποχρέωση που συναντάται στις συλλογές του μεσαιώνα Roles d' Oleron , Jugements de Damme και Consolato del Mar, και εν τοις πράγμασι αποτελεί εκδήλωση αλληλεγγύης όχι μόνο μεταξύ του πλοιοκτήτη και του πληρώματος αλλά και μεταξύ των ιδίων των μελών του πληρώματος. Είναι φυσικό ότι η ιδιαίτερη αυτή ευαισθησία στο θέμα αυτό απορρέει και από την αδυναμία περίθαλψης του ναυτικού κατ' άλλο τρόπο λόγω των ιδιαίτερων κινδύνων που ενέχουν οι συνθήκες άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.<sup>64</sup>

Η με αριθμό 55/136 Διεθνής Σύμβαση «περί υποχρεώσεων του εφοπλιστού εν περιπτώσει ασθενείας, ατυχήματος ή θανάτου των ναυτικών» θεσπίζει τις βασικές υποχρεώσεις των πλοιοκτητών για τις περιπτώσεις ασθενείας ή θανάτου των ναυτικών. Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή που κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Α.Ν. 366/1968 ερμηνεύεται ένα μεγάλο φάσμα των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη, και συγκεκριμένα με το άρθρο 5 αυτής εναρμονίζεται και το άρθρο 66 του Κ.Ι.Ν.Δ. αναφορικά με τη υποχρέωση καταβολής μισθών ασθενείας. Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 66 παρ. 1 και 3 του Κ.Ι.Ν.Δ., όπως τούτου ερμηνεύθηκε και αναλύθηκε με το άρθρο 19 του Α.Ν.

<sup>64</sup> Βλ. Κοροτζής Ι Δ.Ν. Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, σελ.171

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

373/1968, εάν ο ναυτικός ασθενήσει δικαιούται μισθό και νοσηλεύεται με δαπάνες του πλοιοκτήτη –εργοδότη. Εφόσον όμως η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί με αιτία την ασθένεια του και αυτός νοσηλεύεται εκτός πλοίου, τότε ο τελευταίος έχει δικαίωμα στα νοσήλια και στο μισθό για όσο καιρό διαρκεί η ασθένεια, όχι όμως πέραν των τεσσάρων μηνών. Σημειώνεται δε για την πληρότητα της παρούσης μελέτης ότι η καταγγελία της συμβάσεως ναυτολόγησης λόγω ασθενείας του ναυτικού δεν αποτελεί καταγγελία από τον πλοίαρχο και ο ναυτικός δεν δικαιούται να λάβει την αποζημίωση του άρθρου 75 Κ.Ι.Ν.Δ.

Ερχόμενοι στον πυρήνα του κεφαλαίου αυτού επικαλούμεθα το άρθρο 66 παρ.2 του Κ.Ι.Ν.Δ., η οποία παραπέμπει στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου, που μόλις ανωτέρω παραθέσαμε και συγκεκριμένα ορίζει ότι η ίδια παράγραφος που αφορά την ασθένεια του ναυτικού εφαρμόζεται και επί ατυχημάτων ναυτικού, τα οποία προέρχονται από βίαιο συμβάν, εάν δε ο ναυτικός υπέστη ανικανότητα προς εργασία καθώς και σε περίπτωση θανάτου του εφαρμόζονται οι ειδικές διατάξεις για την αποζημίωση αυτών που έπαθαν ατύχημα στην εργασία, τις οποίες εκτενώς θα αναπτύξουμε στα κεφάλαια που ακολουθούν.

Από τη διάταξη αυτή σαφώς προκύπτει ότι στην περίπτωση που η ασθένεια του ναυτικού οφείλεται σε ατύχημα εκ βιαιού συμβάντος, το οποίο επήλθε προδήλως εκ της εκτελέσεως της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 66 ΚΙΝΔ, στην περίπτωση όμως που ο ναυτικός υπέστη από το ατύχημα ανικανότητα προς εργασία, όπως και στην περίπτωση θανάτου αυτού, τότε εφαρμόζονται και οι ειδικές διατάξεις περί αποζημιώσεως των εξ ατυχημάτος στην εργασία παθόντων δηλ του ν.551/1915, στον οποίο με σαφήνεια παραπέμπει το άρθρο 66 ΚΙΝΔ.

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Στις ειδικές διατάξεις περί αποζημιώσεως συμπεριλαμβάνονται και οι περινοσηλείας διατάξεις του Ν 551/ 1915 ως ισχύει μετά την εκπονή του υπό του άρθρου 66 ΚΙΝΔ οριζόμενου τετραμήνου χρονικού διαστήματος. Οι εν λόγω διατάξεις του ν. 551/1915 (όπως τροποποιήθηκαν μεταγενεστέρως και κωδικοποιήθηκαν με το β.δ. της 24/7-25/8/1920 και διατηρήθηκαν σε ισχύ και μετά την εισαγωγή του Α.Κ. κατά άρθρο 38 εδ α' Εισαγ ΝΑΚ), έχουν εφαρμογή κατά το άρθρο 66 ΚΙΝΔ και επί της συμβάσεως ναυτολογήσεως.<sup>65</sup> Σημειούται ότι εφαρμογή έχουν και οι διατάξεις του ν. 486/76 με τον οποίο κυρώθηκε και έχει ισχύ νόμου η υπ'αρ. 134 Διεθνή Σύμβαση Εργασίας «περί προλήψεως εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών», που ψηφίστηκε κατά την 55<sup>η</sup> Σύνοδο της Διεθνούς Συνδιασκέψεως Εργασίας 1970. Εφαρμογή δε έχει και στους ναυτικούς και το Π.Δ. της 13/22 Μαρτίου 1934 «περί υγιεινής και ασφαλείας των εργατών».

Ως ναυτεργατικό ατύχημα θεωρείται κάθε βλάβη, η οποία είναι αποτέλεσμα βίαιης ή 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 εκτέλεσης αυτής.<sup>66</sup> Στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος δηλαδή περιλαμβάνεται κάθε βίαιο συμβάν σε εργαζόμενο κατά την εργασία του ή με αφορμή την εργασία του ( άρθρο 1 Ν. 551/1915).

Κατά την έννοια της διατάξεως του άρθρου 1 ν. 551/1915, όπως κωδικοποιήθηκε με το από 24 Ιουλίου/25 Αυγούστου 1920 Β.Δ., θεωρείται ατύχημα εκ βιαιού συμβάντος κατά την εκτέλεση της εργασίας ή με αφορμή την παροχή της εργασίας και η νόσος του εργαζομένου, εφόσον προήλθε όχι από την βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του

---

<sup>65</sup> Αρχικώς ο νομος 551/15 εξαιρούσε εκ της εφαρμογής του τους «εργάτες της θαλάσσης», για τους οποίους όριζε ότι ισχύουν οι διατάξεις του ν. ΓΣΚΣΤ /1907 «περί ΝΑΤ». Με το άρθρο 5 ν. 2193/1920 εξαλείφθηκε η εξαίρεση αυτή και έτσι και οι ναυτικοί υπήχθησαν στην προστασία του ν.551/1915. Ακολούθως η προστασία αυτή εμφανίζεται και από την διάταξη του άρθρου 66 ΚΙΝΔ.

<sup>66</sup> Α.Π. 274/2000 ΕΝΔ 2001,10.



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

οργανισμού του, ακόμη κι αν αυτή οφείλεται στους δυσμενείς μεν, συνηθισμένους όμως και σύμφυτους προς την παροχή της όρους της εργασίας, αλλά από έκτακτη και αιφνίδια επενέργεια κάποιου εξωτερικού αιτίου. Τούτο συμβαίνει είτε όταν κατά την εκτέλεση της εργασίας διαμορφώθηκαν εκτάκτως δυσμενείς συνθήκες, που δεν είναι συμφυείς προς τους συνηθισμένους όρους παροχής της είτε όταν η απασχόληση του εργαζομένου εξακολούθησε, έστω και υπό κανονικές συνθήκες, μετά την εκδήλωση της νόσου, με αποτέλεσμα την επιδείνωσή της, αφού στην τελευταία περίπτωση ο εργοδότης, που οφείλει να ρυθμίζει τα της εργασίας έτσι ώστε να προστατεύεται η ζωή και η υγεία του εργαζομένου, δεν μπορεί να αξιώσει την συνέχιση της απασχολήσεως του και αν δεν τον θέσει εκτός υπηρεσίας, οι συνθήκες παροχής της εργασίας αποβαίνουν εξαιρετικά και ασυνήθιστα δυσμενείς προσλαμβάνοντας έτσι τον χαρακτήρα του βιαίου συμβάντος.<sup>67</sup> Η νόσος του ναυτικού δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα όταν αυτή είναι το σύνηθες αποτέλεσμα της λανθανούσης και προοδευτικής επενέργειας επί του οργανισμού του διαφορετικών του επαγγέλματος αιτιών και όρων.

Επίσης δεν εμπίπτει στην έννοια του εργατικού ατυχήματος εάν ο παθών εκ προθέσεως προκάλεσε την σωματική βλάβη. Συγκεκριμένα δεν θεωρείται ότι υπάρχει εργατικό ατύχημα κατά την έννοια του άρθρου 1 του κωδ ν.551/15, αν ο παθών-ναυτικός πρόβην εκ προθέσεως στον αυτοτραυματισμό του. Σε μια τέτοια περίπτωση αποκλείεται το δικαίωμα αποζημιώσεως του ναυτικού- παθόντος, ο τοιούτος δε ισχυρισμός αποτελεί ένσταση του εργοδότη, ο οποίος φέρει και το βάρος αποδείξεως. Διαφορετικά φυσικά αντιμετωπίζεται η περίπτωση που ο παθών στερείται της ικανότητας καταλογισμού.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Α.Π. 944/2001 ΕΛΔ 2001, 922, ΣτΕ Τμημ. Α' 2750/1999 ΕΔΚΑ 2001,199

<sup>68</sup> ΑΠ. 117/1969 ΝοΒ 17, 805, ΑΠ 153/68 ΝοΒ 16,621, ΕΑ 336/79 ...Μη επιτήρηση ασθενήσαντος (νευρασθένεια) ναυτικού, πτώση στη θάλασσα και πνιγμός του, συνιστά συμβάν. Ο ισχυρισμός ότι ο

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Εντούτοις σημειούται ότι η τυχόν αμέλεια του παθόντος στην πρόκληση του ατυχήματος δεν αίρει την έννοια του εργατικού ατυχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι η αμέλεια του παθόντος δεν διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο εργασίας και ατυχήματος και ως εκ τούτου δεν καταλύεται η υποχρέωση για αποζημίωση, αφού δεν αναιρείται η ευθύνη του πλοιοκτήτη εκ του ατυχήματος, συνεπάγεται όμως, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 16 παρ.4 του αυτού κωδικ. Ν 551/1915 και κατά την κρίση του δικαστηρίου, τη μείωση της οφειλόμενης αποζημίωσης.<sup>69</sup> Η αμέλεια συνίσταται όταν, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, ο παθών αδικαιολογήτως παραβεί διατάξεις νόμων ή διατάγματα για όρους ασφαλείας ή κανονισμού για τους όρους αυτούς. Η μείωση γίνεται κατά τη ρητή διάταξη του ν. 551/15 και όχι κατά το άρθρο 300 ΑΚ περί συντρέχοντος πταίσματος, η οποία δεν τυγχάνει εφαρμογής επί εργατικών ατυχημάτων<sup>70</sup>. Άλλης μορφής αμέλεια δεν λαμβάνεται υπόψη σε θέματα υπαιτιότητας επί εργατικών ατυχημάτων. Ρητώς η διάταξη του άρθρου 16 παρ.4 ειδικώς προβλέπει ότι « εάν ο υπόχρεος εις αποζημίωση αποδείξει ότι το ατύχημα προήλθε εξ αμελείας του παθόντος, το Δικαστήριο έχει δικαίωμα να μειώσει, κατά την κρίση του, το ποσόν της κατά το άρθρο 3 του ιδίου Νόμου 551 οφειλόμενης αποζημίωσης όχι όμως κάτω του ημίσεως αυτού».

Εξ όσων εκτέθηκαν ανωτέρω αλλά και όσων θα αναφερθούν λεπτομερώς κατωτέρω για την στοιχειοθέτηση της έννοιας του εργατικού ατυχήματος απαιτείται όπως « ένεκα της εργασίας» δημιουργηθούν οι αναγκαίες συνθήκες δια την επέλευση του εργατικού ατυχήματος.<sup>71</sup>

---

παθών άνευ προθέσεως προκάλεσε το περιστατικό της πτώσης ( ατύχημα), συνιστά καταχρηστική ένσταση του πλοιοκτήτη και όχι στοιχείο της αγωγής...

<sup>69</sup> Α.Π. 727/1964 Νο.Β. 15, 557

<sup>70</sup> ΜΠρΠ 2038/93 ΕΝΔ, 21,446

<sup>71</sup> Δεν έχει σημασία η προγενεστέρα κατάσταση της υγείας του εργαζομένου, αρκεί να επιδεινωθεί η νόσος εξαιτίας της συνεχίσεως της εργασίας αυτής υπό συνθήκες έκτακτες και εξαιρετικές, εκ των οποίων κατεπονήθη ο οργανισμός του παθόντος.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Ως βίαιο συμβάν νοείται η βία και αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου, ήτοι περιστατικού ξένου, προς την οργανική σύσταση του παθόντος, σε συνδυασμό με την ύπαρξη συνδέσμου αιτίου και αποτελέσματος μεταξύ εργασίας και βιαιού συμβάντος. Αποτέλεσμα του βιαιού συμβάντος για τα οποία χωρεί η προστασία του νόμου είναι είτε ο θάνατος, είτε η πρόσκαιρη, είτε η διαρκής ανικανότητα.

Πριν προχωρήσουμε στην κατά περίπτωση ανάλυση των επιμέρους μορφών που λαμβάνει το ναυτεργατικό ατύχημα δέον είναι να λεχθεί ότι ως ατύχημα εκ βιαιού συμβάντος θεωρείται και ο θάνατος ναυτεργάτου, εφόσον είναι αποτέλεσμα εκτός άλλων και νόσου προκληθείσης, εκδηλωθείσης ή και επιδείνωσης εξ εκτάκτου και αιφνίδιας επενέργειας εξωτερικού αιτίου, ασχέτου προς την σύσταση του οργανισμού του παθόντος και προς την βαθμιαία και προοδευτική εξασθένηση και φθορά του, ως εκ της φύσεως και του είδους της εργασίας του και των συμφύτων προς αυτήν δυσμενών επαγγελματικών όρων, συνδεόμενου όμως με την εργασία του ναυτικού, και δη εμφανιζόμενου κατά την εκτέλεση της εργασίας του ή εξ αφορμής αυτής.<sup>72</sup>

#### **3.2. Η εκδήλωση νόσου ως εργατικό ατύχημα**

Η νομολογία πλέον με πλείστο αριθμό αποφάσεων και γνωμοδοτήσεων που ενδεικτικά μόνο μπορούν να αναφερθούν στην παρούσα εργασία, έχει αποφανθεί ότι στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος εντάσσεται και η ασθένεια η οποία επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής και έχει ως συνέπεια την ολική ή μερική ανικανότητα του ναυτικού προς εργασία εφόσον προκλήθηκε από γεγονός αιφνίδιο και απρόβλεπτο, είναι άσχετη προς την συστασία του οργανισμού του παθόντος

<sup>72</sup> Α.Π. 153/1968 ΝοΒ 16, 621, Α.Π. 117/1969 ΝοΒ 17, 805

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

και με τη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά λόγω της φύσης και του είδους της εργασίας και των συνδεόμενων με την εργασία δυσμενών όρων.<sup>73</sup>

Η εμφάνιση ή επιδείνωση ασθένειας αποτελεί εργατικό ατύχημα, μόνο όταν οφείλεται σε ανώμαλες ή έκτακτες συνθήκες στην εκτέλεση της εργασίας, όχι δε και όταν αυτή είναι το αποτέλεσμα της λανθάνουσας και προοδευτικής ενέργειας στον οργανισμό του ναυτικού διαφόρων αιτιών και όρων. Έτσι η συνήθης και κατά παραβίαση του Κανονισμού επιβάρυνση με υπερωριακή και επίπονη εργασία από την οποία εμφανίστηκε ή επιδεινώθηκε η ασθένεια αποτελεί εργατικό ατύχημα, ενώ η συνηθισμένη υπερωριακή εργασία ή οι δυσμενείς μεν αλλά συνηθισμένες στον τόπο που ενεργείται ο πλους καιρικές συνθήκες δεν αποτελούν.<sup>74</sup>

Σε περίπτωση που η ασθένεια προϋπήρχε, η εκδήλωση ή η επιδείνωσή της δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ατύχημα από βίαιο συμβάν κατά την εκτέλεση της εργασίας ή από αφορμή αυτής, όταν η εργασία παρέχεται, κατά την σύμβαση υπό κανονικές συνθήκες, χωρίς την μεσολάβηση άλλου εξωτερικού γεγονότος, ξένου προς τον οργανισμό του παθόντος. Υπάρχει όμως ναυτεργατικό ατύχημα όταν η εργασία παρέχεται κάτω από εντελώς εξαιρετικές, έκτακτες, ασυνήθεις συνθήκες όταν σε αυτές, ως πρόσφορες αιτίες, οφείλεται η εκδήλωση της πάθησης και κατ'επέκταση και η ανικανότητα του εργαζομένου προς εργασία.

Αντιστοίχως υπάρχει ναυτεργατικό ατύχημα όταν ο εργοδότης παρά την εκδήλωση της νόσου που γνωστοποιήθηκε σε αυτόν αξιώνει ανεπίτρεπτα από τον εργαζόμενο την παροχή εργασίας διότι τότε οι συνθήκες εργασίας, που πριν από την

---

<sup>73</sup> Α.Π. 337/2000 ΕΑΕΔ 2001, 620, ΕΝΔ 2001, 103 Εφ Πειραιά 962/2000 ΕΝΔ, 2001, 109

<sup>74</sup> Βλ. Κοροτζής Ι Δ.Ν. Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, σελ. 182-183

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

εκδήλωση της νόσου θεωρούνται κανονικές, προσλαμβάνουν τώρα τον χαρακτήρα ασυνηθίστων και εξαιρετικών που θεμελιώνουν την έννοια του βίαιου συμβάντος.<sup>75</sup>

Οι όροι του βίαιου συμβάντος πληρούνται και όταν μετά την εκδήλωση της νόσου, η οποία προϋπήρχε, εξακολούθησε η ίδια όπως και πριν την εκδήλωση απασχόληση του εργαζομένου, με αποτέλεσμα την περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασής της υγείας του, εφόσον η εξακολούθηση αυτή της εργασίας του δεν επιτρεπόταν να αξιωθεί από αυτόν, σύμφωνα με τα άρθρα 288 Α.Κ. και 622 Α.Κ. Στην περίπτωση αυτή, ο εργοδότης και εν προκειμένω για ναυτικό ο πλοίαρχος, ευθύνεται, όταν τελώντας εν πλήρη γνώση των συμπτωμάτων της εκδήλωσης της προϋπαρχούσης νόσου του ναυτικού αξιώνει από αυτόν την ίδια, όπως και προηγουμένως απασχόλησή αυτού, από την οποία και προεκλήθη και η επιδείνωση της υγείας του.<sup>76</sup> Για τον χαρακτηρισμό ως εργατικού ατυχήματος θα πρέπει η εξακολούθηση της εργασίας μετά την εκδήλωση της νόσου, διά την οποία ο πλοίαρχος ή ο εργοδότης τελεί εν πλήρη γνώση, να μπορεί να κριθεί ως πρόσφορη αιτία της επιδείνωσης της ασθενείας του ναυτικού.<sup>77</sup>

Δεν αποτελεί όμως ναυτεργατικό ατύχημα η εκδήλωση προϋπαρχούσης νόσου του εργαζομένου, έστω και σε λανθάνουσα μορφή, ή εν γένει νοσηράς κατάστασής αυτού, όταν είναι συνεπεία της εκτελέσεως της εργασίας που ανέλαβε με την σύμβαση εργασίας και συμφώνων προς αυτήν δυσμενών επαγγελματικών όρων, εφόσον βέβαια η εργασία αυτή παρέχεται με κανονικές συνθήκες, οι οποίες προσιδιάζουν στο είδος και στην φύση της εργασίας, ήτοι χωρίς να μεσολαβήσει κάποιο εξωτερικό και ξένο προς τον

---

<sup>75</sup> Α.Π. 944/2001 Ελ.Δ. 2001, 922

<sup>76</sup> Α.Π. 1181/99 ΕΕργ.Δ. 2000, 926, Ελ.Δ. 2000, 733, ΕΑΕΔ 2000, 749.

<sup>77</sup> Εφ. Περ 266/99 ΕΝΔ 1999,14

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

οργανισμό του παθόντος γεγονός.<sup>78</sup> Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι κρίθηκε από το Δικαστήριο ότι ο ενάγων ναυτικός δεν παρείχε την εργασία του κάτω από συνθήκες ασυνήθιστες και εξαιρετικές, ώστε να καταπονηθεί ο οργανισμός του και να υποστεί συνεπεία αυτού έμφραγμα του μυοκαρδίου, ήτοι αιφνίδια απόφραξη των στεφανιαίων αρτηριών, η οποία οδήγησε σε αυτό. Αντιθέτως η απασχόλησή του αποδείχτηκε ότι ήταν η συνήθης και όχι δύσκολη, ούτε αγχώδης ή ιδιαίτερα κοπιώδης, ενώ δεν έλαβε χώρα κάποιο έκτακτο περιστατικό, ασυνήθες ή εξαιρετικό γεγονός κατά την διάρκεια της ναυτικής του υπηρεσίας, το οποίο να κατέστησε ασυνήθεις και δυσμενείς τις συνθήκες εργασίας αυτού, σημειούμενου σχετικώς ότι οι πλόες με δύναμη 7-8 μποφόρ είναι συνήθεις και συμφυείς με την αναληφθείσα ναυτική εργασία, και συνεπώς η οξεία κρίση μυοκαρδίου που υπέστη ο ναυτικός δεν συνιστά εργατικό ατύχημα.<sup>79</sup>

Η διάγνωση στηθάγχης και στη συνέχεια ισχαιμικής καρδιοπάθειας δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως εργατικό ατύχημα, αφού δεν υπήρξε απότοκη της καταπόνησης του από την εργασία του, ως ηλεκτρολόγου στο δεξαμενόπλοιο, διότι, από την απασχόλησή του αυτή, ούτε κόπωση ή καταπόνηση των σωματικών του δυνάμεων, πέρα από την συνηθισμένη, υπέστη, ούτε η κόπωση αυτή αποτελεί γενεσιουργό αιτία ή επιβαρυντικό παράγοντα, που συντέλεσαν στην επιδείνωση της προϋπάρχουσας αγγειακής του παθήσεως<sup>80</sup>.

Όπως, ανωτέρω έχουμε διεξοδικώς αναλύσει, δια να χαρακτηριστεί η νόσος του ναυτικού ναυτεργατικό ατύχημα, θα πρέπει η νόσος που προκλήθηκε ή αν προϋπήρχε να εκδηλώθηκε από βίαιο συμβάν ή λόγω της εκτελέσεως της ναυτικής εργασίας κάτω από

<sup>78</sup> Εφ. Πειραιά 1051/2000 Πειρ. Ν. 2000, 458

<sup>79</sup> Α.Π. 1181/99 ΕΕργ.Δ. 2000, 926, Ελ.Δ. 2000, 733, ΕΑΕΔ 2000, 749, Εφ. Πειραιά 1051/2000 Πειρ. Ν. 2000, 458

<sup>80</sup> Α.Π. 337/2000 ΕΑΕΔ 2001, 620, ΕΝΔ 2001, 103

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

συνθήκες μη κανονικές και εξαιρετικές, οι οποίες πρέπει να τελούν σε αιτιώδη συνάφεια με την εκδήλωση ή την ανάπτυξη της νόσου. Πρέπει στο σημείο αυτό να υπογραμμιστεί ότι οι συνήθεις ιδιαίτερες και δυσμενείς συνθήκες παροχής του ναυτικού επαγγέλματος, ήτοι υγρασία, νυχτερινή εργασία κ.λ.π., δεν αρκούν για την στοιχειοθέτηση της έννοιας του ναυτεργατικού ατυχήματος.<sup>81</sup>

Ως ανωτέρω αναφέρθη εάν η ασθένεια ναυτικού προϋπάρχει τότε η εκδήλωσή της δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα στο μέτρο που η εργασία παρέχεται υπό κανονικές συνθήκες χωρίς την μεσολάβηση άλλου εξωτερικού γεγονότος ξένου προς τον οργανισμό του παθόντος. Έμφραγμα του μυοκαρδίου ναυτικού που εκδηλώθηκε κατά την παροχή εργασίας στο πλοίο, αλλά οφειλόμενο σε προϋπάρχουσα της ναυτολογήσεως αρτηριοσκλήρυνση των στεφανιακών αγγείων, δε θεωρείται ότι συνιστούν εργατικό ατύχημα.<sup>82</sup> Η εξακολούθηση της απασχόλησης του εργαζομένου, έστω και κανονικά, εν όψει της εξασθένησης των δυνάμεων του από τη νόσο, δημιουργεί συνθήκες, που μολονότι ήταν κανονικές προσλαμβάνουν μετά τον κλονισμό της υγείας το χαρακτήρα ασυνήθιστων και εξαιρετικών δηλαδή του βιαίου συμβάντος. Τα ανωτέρω προϋποθέτουν όμως την γνώση του εργοδότη για την ασθένεια του ναυτικού, που δεν επιτρέπει τη συνέχιση της εργασίας του. Κατά συνέπεια εάν ο εργοδότης δεν παραβιάζει την υποχρέωση πρόνοιας έναντι του εργαζόμενου, τότε η προκληθείσα ή εκδηλωθείσα υπό συνήθεις δυσμενείς όρους και συνθήκες παροχής της εργασίας νόσος, δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα.<sup>83</sup>

Η διάγνωση ισχυαλγίας και σύσταση φαρμακευτικής αγωγής στη Βάρνα, στη συνέχεια διάγνωσης δισκοπάθειας στο Πειραιά από ιατρούς της πλοιοκτήτριας, αλλά

<sup>81</sup> ΣτΕ 5025/1997, ΕΔΚΑ,2000,274

<sup>82</sup> ΑΠ 550/1997 ΕργΔ 57, 752

<sup>83</sup> ΑΠ 528/1997 ΕργΔ 57,782, ΕΝΔ 25,376

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

παρόλα ταύτα συνέχισε της εργασίας του ναυτικού και διαπίστωση σε νοσοκομείο του επόμενου λιμανιού πάρεσης της δεξιάς περόνης και ανάγκης νοσηλείας. Παρόλα αυτά συνέχισε εργασία μέχρι άφιξη αντικαταστάτη μετά δεκαήμερου η ευθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του πλοιάρχου υπάρχει επειδή μολονότι γνώριζαν την ασθένεια του ναυτικού συνέχισαν την απασχόλησή του με αποτέλεσμα να επιδεινωθεί η νόσος και να καταστεί από αμέλειά του ολικά ή μερικά ανίκανος. Για την θεμελίωση αυτής της ευθύνης δεν απαιτείται η απόκρυψη του ιατρικού πορίσματος από το ναυτικό, ούτε η εκ μέρους του διατύπωση παραπόνων για πόνους, αλλά η κατά τα ανωτέρω παράβαση της υποχρέωσης για ασφάλεια του ναυτικού.<sup>84</sup>

Αντιστοίχως νομολογιακά έχει κριθεί ότι έμφραγμα μυοκαρδίου ηλεκτρολόγου, ο οποίος ήδη έπασχε από σακχαρώδη διαβήτη και υπέρταση, δεν συνιστά εργατικό ατύχημα, καθώς αποδείχθηκε ότι η απασχόλησή του στο πλοίο, που ήταν σε καλή κατάσταση, δεν ήταν υπερβολική, ούτε πραγματοποιούσε ασυνήθιστες υπερωρίες. Επίσης κατά την εκτέλεση της εργασίας του ο ναυτικός δεν υπέστη ασυνήθη κόπωση ή καταπόνηση των σωματικών του δυνάμεων και η επέλευση του εμφράγματος οφείλεται σε αγγειακή πάθηση, η οποία έχει την προέλευσή της σε οργανικά αίτια και ως εκ τούτο εκφεύγει της έννοιας του εργατικού ατυχήματος.<sup>85</sup> Υπό την ίδια νομική σκέψη κρίθηκε από τα ελληνικά δικαστήρια ότι η παράλειψη του προστηθέντος πλοιάρχου από τους εναγόμενους να συμβουλευθεί τον πρόχειρο ιατρικό οδηγό του πλοίου και να παραπέμψει παραπονούμενο ναυτικό σε γιατρό του λιμένα προσεγγίσεως του πλοίου, ο οποίος τελικά απεβίωσε από την μετατροπή της «οξείας σκωληκοειδίτιδος» σε «οξεία οπισθοφυλική γαγγραινώδη σκωληκοειδίτιδα» αποτελεί εργατικό ατύχημα. Σημειοτέον

---

<sup>84</sup> ΑΠ. 1023/96 ΕΝΔ 25, 193

<sup>85</sup> Εφ. Πειρ. 71/96 ΕΝΔ 25, 65



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

δε ότι μια τέτοια αγωγή στηρίζεται σε αδικοπραξία του προστηθέντος πολιάρχου και εφαρμοστέο δίκαιο είναι αυτό του τόπου επελεύσεως του ατυχήματος<sup>86</sup>.

Δεν είναι σπάνιες και οι περιπτώσεις όμως που η δικανική κρίση μετά δυσκολίας μπορεί να διακρίνει τα όρια μεταξύ εργατικού ή μη ατυχήματος. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση ναυτικού στον οποίο ενεργοποιήθηκε κατάσταση αγγειοπάθειας από την οποία έπασχε αλλά ήτο σε εντελώς αδρανή και λανθάνουσα μορφή, εξαιτίας της εργασίας του στον καθαρισμό των σεντινών του κύτους του σκάφους από λάσπη φορτίου σιδηρομεταλλεύματος, και η οποία ασθένειά του εξελίχθηκε σε σύνδρομο Ρεϋνώ. Σύμφωνα με την επικρατούσα τελικά γνώμη του Δικαστηρίου επειδή οι συνθήκες εργασίας κρίθηκαν εξαιρετικές και αποτελούν την βάση της εξελιχθείσης νόσου και ως εκ τούτου έχουν τον χαρακτήρα εργατικού ατυχήματος. Κατά την μειοψηφείσα γνώμη του Δικαστηρίου δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα γιατί το σιδηρομετάλλευμα είναι άσχετο και δεν προκαλεί τέτοια πάθηση, ενώ οι δε συνθήκες εργασίας δεν ήταν εξαιρετικά ασυνήθιστες.<sup>87</sup>

Ως προελέχθη η προϋπάρχουσα ασθένεια του ναυτικού χωρίς να έχει εκδηλωθεί και η επιδείνωση αυτής συνιστά ναυτεργατικό ατύχημα μόνο όταν η εκτέλεση της εργασίας παρέχεται κάτω υπό ιδιαιτέρως δυσμενείς και εξαιρετικά ασυνήθιστες συνθήκες, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν στην βαρύτερη καταπόνηση του οργανισμού και στην επανεκδήλωση της ασθένειας. Στην περίπτωση όμως που η προϋπάρχουσα νόσος έχει εκδηλωθεί, ισχύει ως προαναφέρθη, ότι η επιδείνωση αυτής λόγω της συνέχισης παροχής εργασίας εκ μέρους του ναυτικού, και με τις ίδιες ακόμα συνθήκες με τις οποίες εργαζόταν και προ της εκδηλώσεως της νόσου, αποτελεί εργατικό ατύχημα,

---

<sup>86</sup> Εφ. Πειρ. 123/94 ΕΝΔ 23,211

<sup>87</sup> Εφ. Πειρ. 1559/89 ΕΝΔ 18, 204

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

εφόσον ο εργοδότης γνωρίζει την κατάσταση της υγείας του ναυτικού και τον κίνδυνο που ελοχεύει η συνέχιση της εργασίας του. Υπό την νομική αυτή σκέψη κρίθηκε ότι αποτελεί εργατικό ατύχημα ο θάνατος του ναυτικού οφειλόμενος σε καρκίνο του πνεύμονα μολονότι ο καρκίνος είναι άγνωστης αιτιολογίας και οι γενεσιουργοί παράγοντες αυτού δεν θεωρούνται η κουραστική εργασία και οι δυσμενείς συνθήκες, γιατί κατ εντολή του πλοιάρχου ο ναυτικός συνέχιζε την εργασία του ακόμη και υπερωριακά, αν και ο πλοίαρχος είχε πλήρη εικόνα της κατάστασης της υγείας του ναυτικού, καθώς επαναλλειμένως είχε υποβάλλει τον ναυτικό σε ιατρικές εξετάσεις και είχε γνώση των συμπτωμάτων της ασθένειας του.<sup>88</sup> Αντιστοίχως από αμέλεια πλοιάρχου κρίθηκε ότι απεβίωσε ναυτικός από αιμορραγία λόγω γαστροραγίας γιατί ο πλοίαρχος δεν έλαβε τα κατάλληλα και απαραίτητα μέτρα υγιεινής ούτε διέκοψε αμέσως την εργασία του παθόντος, ούτε ζήτησε ιατρικές συμβουλές από παράκτιο σταθμό και ως εκ τούτου οι συγγενείς του αποβιώσαντος απολαμβάνουν δικαίωμα αποζημίωσης λόγω ψυχικής οδύνης λόγω της προαναφερθείσης αμέλειας του πλοιάρχου.<sup>89</sup>

Κατά την κρίση των Ελληνικών Δικαστηρίων και σε συνάρτηση με την προγενεστέρα θεωρία του ναυτεργατικού ατυχήματος εμπίπτει στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος η βαρηκοΐα ναυτικού που προκλήθηκε κατά την εργασία του κατόπιν εντολής του πλοιάρχου στην αποσκωρίαση του εργαστηρίου του ξυλουργού, χρησιμοποιώντας προς τούτο ειδικό ηλεκτρικό εργαλείο (ματσακόνι) το οποίο κατά την λειτουργία του δημιουργεί εκωφαντικό θόρυβο.<sup>90</sup> Εργατικό ατύχημα αποτελεί και η ξαφνική βουβωνοκλήλη γ' μηχανικού από σήκωμα στροφείου μεγάλου βάρους κατά την

---

<sup>88</sup> ΑΠ 1204/88 ΕΝΔ 18, 105

<sup>89</sup> Εφ Πειρ. 443/88 ΕΝΔ 17, 187

<sup>90</sup> Εφ Πειρ. 235/86 ΕΝΔ 16,529

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

διάρκεια επισκευής αντλίας φορτοεκφορτώσεως.<sup>91</sup> Πρώτος μηχανικός προσελήφθη από εμπύρετη ελονοσία όταν το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι DOHA της Περσίας δηλαδή σε περιοχή ελώδης όπου το κλίμα χαρακτηρίζεται υγρό. Η νόσος δεν διεγνώσθη έγκαιρα ούτε από τον ναυτικό ούτε από τον πλοίαρχο, οι οποίοι αμφότεροι απέδωσαν τον πυρετό σε κρυολόγημα και έτσι δεν αντιμετωπίστηκε με κατάλληλη ιατροφαρμακευτική αγωγή ούτε ο ασθενής εξετάστηκε από γιατρό αλλά συνέχισε να εργάζεται με τις ίδιες, όπως και προηγούμενα δυσμενείς από τη φύση τους ναυτικές εργασίες πραγματοποιώντας μάλιστα και υπερωριακή εργασία για την αναπλήρωση του ελλείποντος ηλεκτρολόγου. Η ελονοσία επιδεινώθηκε σε οξεία περιαρτηρίτιδα που αποτελεί επιπλοκή της και σε καρδιακή κάμψη επιφέροντας το θάνατο στο ναυτικό. Εν προκειμένω κρίθηκε ότι η επιδείνωση της ασθένειας του ναυτικού αποτελεί εργατικό ατύχημα γιατί οφείλεται στην εξακολούθηση της εργασίας μετά την εκδήλωση της νόσου με τις ίδιες όπως και προγενέστερα κανονικές συνθήκες οι οποίες μετά τον κλονισμό της υγείας παίρνουν χαρακτήρα ασυνήθιστων και εξαιρετικών συνθηκών ενόψει και των άρθρων 288 και 662 Α.Κ.<sup>92</sup> Σε συναφή υπόθεση κρίθηκε ότι παρόλο που η ελονοσία είναι άσχετη με τη σύσταση του οργανισμού και τη φθορά του από δυσμενείς συνθήκες εργασίας διότι είναι λοιμώδης αρρώστεια και προκαλείται από τσίμπημα κουνουπιού, θεωρείται εργατικό ατύχημα ο θάνατος από αυτήν αν το πλοίο παρέμεινε για πολλούς μήνες σε τροπική και ελογενή περιοχή με ιδιαίτερα δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες και με επιδημίες ελονοσίας. Εντούτοις δεν υπάρχει αμέλεια του πλοίαρχου αλλά ούτε και παράβαση των όρων υγιεινής και ασφαλείας, αφού μόλις εκδηλώθηκε η αρρώστεια ο πλοίαρχος επικοινωνήσε με τον ΕΕΣ και τους παράκτιους σταθμούς αναφέροντας τα συμπτώματα

---

<sup>91</sup> ΑΠ 156/86 ΕΝΔ 15, 310

<sup>92</sup> Α.Π. 164/86 ΕΝΔ 15,81 Ε.Εμπ.Δ. 38,452

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

του αρρώστου και ζητώντας οδηγίες, αλλά επειδή κανένας δεν διέγνωσε έγκαιρα την ασθένεια δεν χορηγήθηκε η κατάλληλη θεραπεία και καθυστέρησε το πλοίο να αλλάξει πορεία για το πλησιέστερο λιμάνι.<sup>93</sup>

Εν αντιθέσει με τα ανωτέρω περιστατικά η εκδήλωση φυματίωσης στο ναυτικό μετά την απόλυσή του, αν και υπήρχε κατά την διάρκεια της υπηρεσίας του στο πλοίο εν αγνοία του πλοιάρχου, δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα.<sup>94</sup> Επίσης δεν αποτελούν έκτακτες και εξαιρετικές συνθήκες ούτε πρόσφορη αιτία επιληψίας, η οποία δεν μπορεί να θεωρηθεί εργατικό ατύχημα, η υπερκόπωση και ψυχική ταλαιπωρία από πολυήμερο και κοπιαστικό ταξίδι με ανέμους και υψηλή θερμοκρασία, καθώς και η αναγγελία μεταθέσεως σε αδελφό πλοίο με κακές συνθήκες διαβιώσεως, λειτουργίας μηχανοστασίου και μεγάλη παραμονή σε ανοικτή θάλασσα με τροπική υγρασία και καύσωνα<sup>95</sup>. Επίσης η πρόκληση βλάβης σωματικής κατά την διάρκεια εγχειρήσεως οφειλόμενη σε παράλειψη του γιατρού δεν στοιχειοθετεί την έννοια του εργατικού ατυχήματος, έστω και να τα νοσήλεια τα πλήρωνε ο πλοιοκτήτης ο οποίος συνέστησε την κλινική και τον γιατρό, σύμφωνα με την υποχρέωση που θέτει το άρθρο 66 ΚΙΝΔ, γιατί η συνεργασία πλοιοκτήτη – κλινικής είναι περιστασιακή και δεν υπάρχει συσχετισμός της εργασίας του ναυτικού με το ατύχημα μόνο από το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης πλήρωνε τα νοσήλεια και σύστησε την κλινική. Επίσης δεν ευθύνεται ο πλοιοκτήτης για πρόσθηση και σύσταση κατά τις διατάξεις των άρθρων 922 και 729 ΑΚ.<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> Εφ. Πειρ. 699/83 ΕΝΔ 12, 258

<sup>94</sup> ΑΠ 226/87 ΕΝΔ 16, 58, ΕλΔ 29, 1352 ΕργΔ 47,18.

<sup>95</sup> Εφ. Πειρ. 373/82 ΕΝΔ 10, 370

<sup>96</sup> Εφ. Πειρ. 157/82 ΕΝΔ 10, 369

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα ο θάνατος ναυτικού που οφείλεται σε έμφραγμα μυοκαρδίου και δεν τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με αμελή συμπεριφορά του πλοιάρχου και δη με το γεγονός ότι παρέλειψε να ζητήσει αμέσως με ασύρματο ιατρική βοήθεια, αποστολή ελικοπτέρου καθώς και να αλλάξει πορεία στο πλησιέστερο λιμάνι, αφού η εντύπωση του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου ήταν ότι επρόκειτο για ψύξη ωμοπλάτης.<sup>97</sup>

Δεν θεωρείται ναυτεργατικό ατύχημα η εκδήλωση ή επιδείνωση σακχαρώδη διαβήτη, έστω και αν έγινε αντιληπτή η νόσος πρώτη φορά ενώ ο ναυτικός εργαζόταν στο πλοίο με κανονικές συνθήκες εργασίας και δη, εφόσον, αμέσως μετά αφού απολύθηκε ο ναυτικός, υποβλήθηκε σε θεραπεία και παρουσίασε σημαντική βελτίωση και, σύμφωνα με την ιατρική διαπίστωση, ήταν ικανός για εργασία. Το γεγονός ότι μετά από επτά μήνες εκ του χρόνου απολύσεως παρουσίασε επιδείνωση, ανεπάρκεια στεφανιαίας νόσου και τελικά απεβίωσε από έμφραγμα, δεν τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την εργασία του ναυτικού και κατά συνέπεια δεν εμπίπτει στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος.<sup>98</sup>

Δεν συνιστά εργατικό ατύχημα ο θάνατος ναυτικού κατά την εργασία οφειλόμενος, σε προϋπάρχουσα καρδιοπάθεια, που επιμελώς αυτός απέκρυψε κατά την ναυτολόγησή του, η οποία ασθένεια είχε σχέση με τη σύσταση του οργανισμού του και ο θάνατος επήλθε κάτω από συνήθεις και κανονικές συνθήκες εργασίας, για την παροχή των οποίων δεν αποδείχθηκε κάποια παράβαση υποχρέωσης προνοίας των εργοδοτών του.<sup>99</sup> Καρδιακή προσβολή ανθυποπλοιάρχου υπό κανονικές συνθήκες εργασίας δεν

<sup>97</sup> Εφ Πειρ. 467/80 ΕΝΔ 10, 311, Εφ Πειρ. 927/80 ΕΝΔ 10, 315, Εφ Πειρ. 1257/81 ΕΝΔ 10, 315, Εφ.Πειρ. 397/82 ΕΝΔ 10, 315.

<sup>98</sup> Εφ. Πειρ. 1529/80 ΕΝΔ 9, 88.

<sup>99</sup> Εφ Πειρ. 1166/96 ΕΝΔ 25, 153, ΑΠ 600/98 ΕεργΔ 56, 945

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

αποτελεί ναυτεργατικό ατύχημα γιατί προηγούμενες ενοχλήσεις του δεν είχαν γνωστοποιηθεί στον πλοίαρχο ούτε είχε γραφεί οτιδήποτε στο ημερολόγιο του πλοίου περί αυτού, ώστε να τύχει ειδικής μεταχειρίσεως στην εργασία του και να μην αξιωθεί από αυτόν η απασχόλησή του υπό κανονικές συνθήκες.<sup>100</sup>

Η φυματίωση ή η επιδείνωση ασθένειας ναυτικού συνιστά πάντοτε εργατικό ατύχημα διό και η διάταξη του άρθρου 3 του ν.δ. 3738/57, που ορίζει ότι θεωρείται εργατικό ατύχημα, μόνο αν οφείλεται σε πραγματικό βίαιο συμβάν και όχι σε εξαιρετικές και ασυνήθεις συνθήκες εργασίας, αντίκειται επί της ουσίας στις διατάξεις του Συντάγματος περί ισότητας. Κατά το κοινό δίκαιο ευθύνεται ο πλοίαρχος μόνο αν το εργατικό ατύχημα οφείλεται σε δόλο ή παράβαση των όρων ασφαλείας όχι όμως και σε παράβαση των άρθρων 87 έως 89 ΚΔΝΔ, κατά συνέπεια της ανωτέρω αναλύσεως είναι εργατικό ατύχημα και ευθύνεται κατά το κοινό δίκαιο ο πλοίαρχος, αν καθυστερήσει να παραπέμψει τον ναυτικό σε νοσοκομείο ο οποίος πάσχει από φυματίωση, γεγονός το οποίο γνωρίζει ο πλοίαρχος και μάλιστα έχει την ευχέρεια καθώς το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, με απώτερη κατάληξη την επιδείνωση της ασθένειας του ναυτικού.<sup>101</sup>

Η ανωτέρω αναφορά σε περιπτώσεις που η νομολογία των Ελληνικών Δικαστηρίων ενέταξε στην κατηγορία που ο νόμος χαρακτηρίζει ναυτεργατικά ατυχήματα εντελώς ενδεικτική και στοχεύει αποκλειστικά και μόνο στο να υποδείξει την μεθοδολογία κρίσης αφενός του νομοθέτη και αφετέρου του δικαστή που καλείται κατά περίπτωση να θέσει σε εφαρμογή τον νόμο, προκειμένου να αποδώσει δικαιοσύνη. Λόγω της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος δεν είναι τόσο απλή η κρίση αν η ασθένεια ενός ναυτικού εμπίπτει στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος διό και η

<sup>100</sup> ΑΠ. 1234/85 ΕΝΔ 15, 311, ΑΠ. 582/85 Νο Β 34, 210, ΕεργΔ 45, 363, ΑΠ 164/86 ΕΛΔ 27, 815

<sup>101</sup> Μ.Πρ.Πειρ. 1878/83 ΕΝΔ 12, 121

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

διάνθιση της παρούσης μελέτης με νομολογιακές αναφορές μπορεί να αποδώσει με μεγαλύτερη ακρίβεια και σαφήνεια την έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος.

### **3.3. Η σωματική βλάβη ως μορφή ναυτεργατικού ατυχήματος.**

#### **3.3.1 Ο τραυματισμός ναυτικού κατά την εκτέλεση της εργασίας του.**

Κατά την έννοια του άρθρου 1 του νόμου 551/15, που κωδικοποιήθηκε με το β.δ. 24.7/25.8.1920, το οποίο διατηρήθηκε σε ισχύ και μετά την εισαγωγή του Αστικού Κώδικος με το άρθρο 38 του ΕισΝΑΚ και έχει εφαρμογή κατά το άρθρο 68 του ν. 3816/58 και επί ατυχημάτων των ναυτικών από βίαιο συμβάν, ένεκα του οποίου παρέχεται στον εργαζόμενο η οριζόμενη από το νόμο αποζημίωση θεωρείται ναυτεργατικό ατύχημα και η σωματική βλάβη, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την ανικανότητα του ναυτικού για εργασία. Σύμφωνα όμως με τις προϋποθέσεις που ο νόμος θέτει πρέπει αυτή η ανικανότητα να οφείλεται σε αιφνίδιο και απρόβλεπτο εξωτερικό αίτιο, μη αναγόμενο σε οργανική πάθηση ή παθολογική προδιάθεση του παθόντος. Διότι λόγω δεν εμπίπτει στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος και κατ'επέκταση δεν τυγχάνει αποζημιώσεως η ανικανότητα ναυτικού αν αυτή οφείλεται σε συμβάν κατά την εκτέλεση της εργασίας του, η οποία όμως επιτελείται κάτω από τους συνηθισμένους όρους και περιστάσεις, όπως συμφωνήθηκαν και είναι συμφυείς προς την εργασία, χωρίς να μεσολαβήσει έκτακτο και εξωτερικό αίτιο που να συντέλεσε αποφασιστικά σε αυτή.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> ΑΠ. 1181/99 Εργ.Δ. 2000, 926, Ελ.Δ. 2000,733, ΕΑΕΔ 2000, 749, Εφ.Πειρ. 1051/2000 Πειρ. Ν. 2000, 458

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Συγκεκριμένα κατ εφαρμογή του νόμου 551/15 το Εφετείο Πειραιά έκρινε ότι ο τραυματισμός ναυτικού από πτώση κατά την εκτέλεση της εργασίας του και η εκ του τραυματισμού του αυτού επελθείσα ανικανότητα αποτελεί ναυτεργατικό ατύχημα δια το οποίο οφείλεται η νόμιμη αποζημίωση. Στην περίπτωση αυτή επρόκειτο για ηλεκτρολόγο ναυτολογηθέντα σε υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο με «κλειστό μισθό», ο οποίος κατά την εκτέλεση της εργασίας του έπεσε στο μηχανοστάσιο του πλοίου από ύψος 1,5 μέτρα και έπαθε βαρία θλάση οσφύος και γλουτών και της ιεροκυγικής χώρας. Μολονότι κανείς εκ των συναδέλφων του δεν είδε τον ναυτικό να πέφτει από τα ιατρικά πιστοποιητικά τα οποία προσκομίστηκαν στο Δικαστήριο αποδείχτηκε πλήρως ότι ο τραυματισμός του προεκλήθη κατά την εκτέλεση της εργασίας του από αιφνίδιο και απρόβλεπτο γεγονός και ως εκ τούτου αποτελεί εργατικό ατύχημα κατά την έννοια του ν. 551/1915. Ο εν λόγω ναυτικός απολύθηκε λόγω τραυματισμού μολονότι ο πλοίαρχος τον πίεζε να απολυθεί με αμοιβαία συναίνεση λόγω όμως του πραγματικού γεγονότος του τραυματισμού του από αιφνίδιο γεγονός κατά την εκτέλεση της εργασίας του, του οφείλονται μισθοί ασθενείας και αποζημίωση ατυχήματος για ολική πρόσκαιρη ανικανότητα για την άσκηση της εργασίας του ως ναυτικού ηλεκτρολόγου και κάθε άλλης κοινωνικά και οικονομικά ισοδύναμης τοιαύτης.<sup>103</sup>

Σύμφωνα με την απόφαση υπ'αρ. 84/1999 του Αρείου Πάγου ο βαρύν τραυματισμός μάγειρα από πτώση του εξαιτίας ζάλης και αιφνίδιας λιποθυμίας του συνιστά εργατικό ατύχημα κατά την έννοια του νόμου, καθώς ναυτεργατικό ατύχημα συνιστά και η σωματική βλάβη του ναυτικού η οποία οφείλεται σε αιφνίδιο και βίαιο συμβάν εξ αφορμής ή κατά την εκτέλεση της εργασίας του από έκτακτη και αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου ασχέτου προς την ιδιοσυστασία του οργανισμού του

<sup>103</sup> Εφ. Πειρ. 766/92 ΕΝΔ 21,68



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ναυτικού και προς την βαθμιαία και προοδευτική εξασθένηση και φθορά του λόγω της φύσης και του είδους της εργασίας και των συνδεομένων με αυτήν δυσμενών όρων παροχής της καθώς εν προκειμένω αποδείχτηκε και έκανε δεκτό το Δικαστήριο ότι η κόπωση του ναυτικού από την συνεχή εργασία και ειδικότερα του μαγείρου και η εξάντληση η ζάλη και πτώση αυτού δεν συνάδουν με την υπό κανόνικες συνθήκες εκτέλεση της εργασίας του μαγείρου και υποδεικνύουν καταφανώς ότι ο παθών παρείχε την εργασία του κάτω από δύσκολες και δυσχερείς συνθήκες, γεγονός που δικαιολογούν τον χαρακτηρισμό του ως άνω ατυχήματος ως προκληθέντος εκ βιαίου συμβάντος και ως εκ τούτου συνιστά ο βαρύς τραυματισμός του παθόντος ναυτικό ατύχημα<sup>104</sup>.

#### **3.3.2 Ο τραυματισμός ή ο θάνατος ναυτικού εκτός του πλοίου, ο οποίος τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την ικανοποίηση της ανάγκης για ψυχαγωγία.**

Κρίνεται εύλογο λόγω της συχνότητας που έχει κληθεί η νομολογία να εξετάσει και να κρίνει την επέλευση ατυχημάτων και κυρίως τροχαίων ατυχημάτων εκτός πλοίου ναυτικών κατά την διάρκεια της διασκέδασης αυτών, να γίνει χωριστή αναφορά σε όλες αυτές τις περιπτώσεις που άλλοτε τυγχάνουν μεταχειρίσεως ως ναυτεργατικών ατυχημάτων και άλλοτε όχι.

Ως εξ αφορμής της εργασίας επελθόν ατύχημα θεωρείται και εκείνο το οποίο δεν είναι άμεση συνέπεια της παροχής εργασίας, όπως είναι το επελθόν εκτός του τόπου και του χρόνου εργασίας, συνδέεται όμως με αυτήν με σχέση αιτίου και αποτελέσματος, για το λόγο ότι συνεπεία της εργασίας δημιουργήθηκαν οι ιδιαίτερες εκείνες και αναγκαίες για την επέλευση του συνθήκες, οι οποίες δεν θα συνέβαιναν χωρίς την εργασία. Ως εκ

---

<sup>104</sup> Α.Π.84/1999ΕΝΔ27,297

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

τούτου δια το χαρακτηρισμό ως εργατικού ατυχήματος του τραυματισμού ναυτικού που επήλθε εκτός του πλοίου όταν ο τελευταίος εξήλθε για ψυχαγωγία απαιτείται να αποδειχθεί βασίμως ότι ο ναυτικός παρέμεινε για μακρό χρονικό διάστημα στο πλοίο, στερούμενος οιασδήποτε ψυχαγωγίας και απόλαυσης γεγονός που να δικαιολογεί την έντονη ανάγκη του ναυτικού για έξοδο και ψυχαγωγία. Εντούτοις ακόμη και η ανάγκη δια ψυχαγωγία δεν είναι το μοναδικό κριτήριο που βαρύνει στην δικανική κρίση αλλά θα πρέπει περαιτέρω να αποδειχθεί ότι η ψυχαγωγία είναι αφενός από αυτές που στερείται ο ναυτικός στο πλοίο και αφετέρου δεν είναι από αυτές που πολλαπλασιάζουν τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων. Προς τούτο έχει κριθεί ότι έξοδος ναυτικού με την αιτιολογία «να πει έναν καφέ και να κάνει ένα τηλέφωνο» δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα αφενός γιατί δεν αποδείχθηκε μακρά και παρατεταμένη παραμονή του ναυτικού στον πλοίο και αφετέρου οι λόγοι για τους οποίους εξήλθε του πλοίου, ότε συνέβη και το ατύχημα, μπορούσαν να ικανοποιηθούν και στο πλοίο και κατά συνέπεια ο τραυματισμός του ναυτικού δεν τελεί ούτε σε άμεση αλλά ούτε και σε έμμεση συνάφεια με την εργασία του στο πλοίο.<sup>105</sup>

Η νομολογία αναγνωρίζει ως εργατικό ατύχημα τον τραυματισμό ή και τον θάνατο ναυτικού, ο οποίος συνέβη κατά την ψυχαγωγία του στην ξηρά, εφόσον αυτή, ενόψει των συγκεκριμένων συνθηκών της εργασίας του στο πλοίο κρίνεται αναγκαία για την αποκατάσταση ή διατήρηση της ψυχικής του ισορροπίας. Περίπτωση αφίξεως ναυτικού μετά από 20ήμερο πλου σε λιμάνι μικρής αλλά με δυνατότητες ψυχαγωγίας πόλεως απ' όπου θα αναχωρούσε μετά την εκφόρτωση για 20ήμερο πάλι ταξίδι, δικαιολογεί την ανάγκη του ναυτικού για έξοδο από το πλοίο προκειμένου να διασκεδάσει. Εντούτοις όμως το Δικαστήριο έκρινε, ευλόγως, ότι η ψυχαγωγία ναι μεν

---

<sup>105</sup> Εφ. Κρ. 582/89 Αρμ. 44, 854

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ήταν αναγκαία δεν δικαιολογείται όμως το γεγονός ότι ο ναυτικός απεβίωσε σε τροχαίο που συνέβη κατά την έξοδο του από το πλοίο κατά την μετάβαση του σε άλλη πόλη από εκείνη που ναυλοχούσε το πλοίο και μάλιστα σε απόσταση 170 χιλιομέτρων. Η αναζήτηση από το ναυτικό εξεζητημένης ψυχαγωγίας εκτός της μικρής πόλης όπου ήταν το λιμάνι που βρισκόταν το πλοίο διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της ανάγκης για ψυχαγωγία και του ατυχήματος και ως εκ τούτου δεν αποτελεί ο τραυματισμός του ναυτικού εργατικό ατύχημα κατά την έννοια που αναλύσαμε ανωτέρω.<sup>106</sup>

Υπό το πρίσμα της ίδιας δικανικής κρίσης δεν συνιστά εργατικό ατύχημα ο θάνατος ναυτικού κατά την οδήγηση της μοτοσυκλέτας του προς ψυχαγωγία, γιατί συνέβη στην δέκατη ημέρα από την άφιξη του πλοίου στον λιμένα και γιατί το πλοίο στο οποίο ήταν ναυτολογημένος συχνά προσέγγιζε σε λιμάνι, με αποτέλεσμα στους ναυτικούς να μην δημιουργείται έντονη ανάγκη ψυχαγωγίας.<sup>107</sup>

Άλλη περίπτωση υπαχθείσα στα Ελληνικά Δικαστήρια ενδεικτική της πρακτικής που ακολουθείται είναι και αυτή κατά την οποία ναύτης κατά την ψυχαγωγία του εκτός πλοίου, η οποία συνίστατο στην κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών στο καφενείο του όρμου, όπου ήταν αγκυροβολημένο το πλοίο, υπερβαίνοντας κατά πολύ τα ακραία λογικά όρια, και αφού παράκουσε και τον πλοίαρχο που τον κάλεσε με την αφή των φώτων και με σφυρίγματα να επιστρέψει στο πλοίο τελικώς απεβίωσε από ανατροπή μικρής βάρκας με την οποία επιχείρησε να επιστρέψει στο πλοίο ενώ στον όρμο έπνεαν άνεμοι 6-7 μποφόρ. Το Δικαστήριο έκρινε εν προκειμένω ότι μεταξύ του επισυμβάντος

---

<sup>106</sup> ΑΠ 1078/85 ΕΝΔ15,83,308, ΔΕΝ 43,353, Εφ Αθ 317/87 Ελδ. 28,1112

<sup>107</sup> Εφ Πειρ. 713/82 ΕΝΔ 10,504.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

θανάτου και της εργασίας του ναυτικού δεν υφίσταται αιτιώδη συνάφεια και ως εκ τούτου δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα.<sup>108</sup>

Εν αντιθέσει με τα ανωτέρω απόφαση του Εφετείου Πειραιά<sup>109</sup> έκρινε ότι αποτελεί εργατικό ατύχημα ο απρόβλεπτος και αθέλητος τραυματισμός ναυτικού στον αστράγαλο κατά την διάρκεια ποδοσφαιρικού αγώνα μεταξύ των μελών του πληρώματος πλοίου ελληνικής σημαίας στην προβλήτα του λιμανιού Λάγος της Νιγηρίας, γιατί το επί 35 ημέρες συνεχές ταξίδι του είχε δημιουργήσει έντονη και πιεστική ανάγκη για ψυχαγωγία και ο από το επιλεγέν μέσο ψυχαγωγίας κίνδυνος δεν μπορεί να θεωρηθεί εξαιρετικός ώστε να αποκλείεται και κάθε έμμεσος σύνδεσμος με την εργασία του ναυτικού.

Συνάγεται εκ των ανωτέρω ότι εργατικό ατύχημα θεωρείται και το συμβάν που επήλθε με αφορμή την εργασία του ναυτικού αλλά χωρίς να είναι άμεσο επακόλουθο αυτής και μολονότι δύναται να συνέβη εκτός του χώρου και του χρόνου απασχόλησης του ναυτικού, οφείλεται σε ιδιαίτερες έκτακτες ανάγκες εξ αιτίας της ναυτικής εργασίας, που δεν θα ανέκυπταν χωρίς αυτήν. Διό και κρίνεται ότι εργατικό ατύχημα αποτελεί και ο τραυματισμός του ναυτικού διαρκούσης της ψυχαγωγίας του εφόσον αυτή είναι αναγκαία προς αποκατάσταση ή διατήρηση της ψυχικής του ισορροπίας<sup>110</sup>. Αποφασιστικό κριτήριο για το αν ο τραυματισμός του ναυτικού αποτελεί εργατικό ατύχημα είναι η διαπίστωση αν η ανάγκη για διασκέδαση είναι τέτοιας φύσεως και εντάσεως που δικαιολογεί το είδος και τον τρόπο της διασκέδασης, κατά την διάρκεια και εξ αφορμής της οποίας επήλθε ο τραυματισμός του ναυτικού. Ο έλεγχος αυτός εξασφαλίζει στον κρίνοντα δικαστή να διαπιστώσει αν μεταξύ του τραυματισμού και της

<sup>108</sup> ΑΠ 1207/92 ΔΕΝ 51, 121, ΕργΔ 53, 472

<sup>109</sup> Εφ. Πειρ. 557/87 ΕΝΔ 17, 311

<sup>110</sup> Μ.Πρ. Πειρ. 1672/93 Νο. Β. 43,573

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

εργασίας του ναυτικού υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος, ο οποίος έστω και έμμεσα υφίσταται και λειτουργεί, ούτως ώστε να δύναται να χαρακτηριστεί ο τραυματισμός του ναυτικού εργατικό ατύχημα και να τύχει της αποζημιώσεως που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία.

#### **3.3.3 Ο τραυματισμός ή ο θάνατος ναυτικού εκτός του πλοίου από τροχαίο ατύχημα κατά την μετάβαση στην εργασία του ή κατά την επιστροφή του από αυτήν.**

Ατύχημα από βίαιο συμβάν που παρέχει δικαίωμα αποζημιώσεως στον παθόντα υπάλληλο ή εργάτη είναι και αυτό που επέρχεται εκτός του τόπου εργασίας του, πριν ή ύστερα από αυτήν, ειδικότερα δε κατά την μετάβαση στην εργασία ή κατά την επιστροφή του από αυτήν, συνδέεται όμως με την εργασία με σχέση αιτίου και αποτελέσματος.

Τέτοιο ατύχημα αποτελεί και ο τραυματισμός ναυτικού, ο οποίος κατόπιν γενικής εγκρίσεως του πλοιάρχου και του καθιερωμένου καθεστώτος, όταν το ε/γ-ο/γ πλοίο, που εκτελούσε καθημερινά το δρομολόγιο Πειραιά – Σούδας Χανίων και διέκοπτε τον πλου στον Πειραιά, μετέβαινε στην οικογένειά του και κατά την διάρκεια της μετάβασης του αυτής τραυματίστηκε βαρεία σε τροχαίο ατύχημα. Επειδή το τροχαίο ατύχημα επισυνέβη λόγω βαρείας αμέλειας του ναυτικού αποκλείεται το δικαίωμα λήψης μισθού ασθενείας κατά το άρθρο 66 ΚΙΝΔ. Η ύπαρξη όμως του εργατικού ατυχήματος και της εξ αυτού αποζημιώσεως του Ν. 551/15 δεν επηρεάζεται από την ελαφρά ή βαρεία αμέλεια του παθόντος, γιατί αυτή δεν διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ της εργασίας και του ατυχήματος. Εξάλλου πρέπει να υπογραμμιστεί ότι στην περίπτωση των εργατικών

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ατυχημάτων δεν εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 300ΑΚ για «ίδιον πταίσμα» ενώ στον όρο «πταίσμα» του άρθρου 67 ΚΙΝΔ δεν περιλαμβάνεται η ελαφρά αμέλεια.<sup>111</sup>

Ατύχημα εκ βίαιου συμβάντος συνιστά και ο θάνατος του ναυτικού από τροχαίο ατύχημα κατά την διάρκεια της μεταβάσεώς του από τον τόπο εργασίας ελλιμενισμού του πλοίου στην κατοικία του ή κατά την επιστροφή του στο πλοίο, εφόσον συντρέχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ του ατυχήματος και της ναυτικής εργασίας, με την έννοια ότι αυτή υπήρξε η αφορμή του ατυχήματος. Τέτοιος σύνδεσμος υφίσταται ειδικότερα στην περίπτωση που ο ναυτικός, μετά την εκτέλεση της υπηρεσίας του στο πλοίο, κατόπιν αδειας του πλοιάρχου, αποχωρεί από το πλοίο προκειμένου να μεταβεί στην κατοικία του και επιστρέφοντας από αυτήν στον πλοίο για να αναλάβει υπηρεσία σκοτώνεται σε τροχαίο ατύχημα. Πρόκειται δε για εργατικό ατύχημα όταν οφείλεται σε αποκλειστική αμέλεια του παθόντος, η οποία δεν διακόπτει τον αιτιώδη σύνδεσμο, διακοπή η οποία επέρχεται μόνο αν το ατύχημα οφείλεται σε δόλο του παθόντος. Σε περίπτωση αμέλειας του τελευταίου, ο Δικαστής μπορεί να μειώσει την οφειλόμενη αποζημίωση μέχρι το μισό του ποσού της και αυτό μόνον όταν η αμέλεια συνίσταται σε αδικαιολόγητη παράβαση από τον παθόντα διατάξεων των ισχυόντων νόμων ή διαταγμάτων που θέτουν τους όρους ασφαλείας στην εργασία ή των συναφών κανονισμών που εκδόθηκαν από την αρμόδια αρχή. Άλλη αμέλεια εκτός από την ανωτέρω ειδική δεν λαμβάνεται υπόψη σε όλες τις περιπτώσεις εργατικών ατυχημάτων, ούτε εφαρμόζεται σε αυτές, λόγω της ειδικής ρυθμίσεως του ν. 551/1915, το άρθρο 300ΑΚ<sup>112</sup>.

---

<sup>111</sup> Εφ. Πειρ. 89/93 ΕΝΔ 22, 158

<sup>112</sup> Εφ. Πειρ. 388/2004 ΕΝΔ 32, 190

### 3.4 Η ψυχική νόσος ναυτικού ως ειδικότερη μορφή εργατικού ατυχήματος

Στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος συμπεριλαμβάνεται και η νόσος που επήλθε από έντονο ψυχικό κλονισμό ή συγκίνηση, που προκλήθηκε από εξωτερικό αίτιο, το οποίο παρήχθη κατά την εκτέλεση της εργασίας ή με αφορμή αυτή και στο οποίο περιλαμβάνεται ο φόβος ή η απειλή ή ψυχική ταραχή ή άλλο παρόμοιο εξαιρετικό γεγονός ή ψυχική ταραχή ή άλλο παρόμοιο εξαιρετικό γεγονός.

Κατά την αληθινή έννοια του άρθρου 1 του ν. 551/15 που διατηρήθηκε σε ισχύ με το άρθρο 33 του ΕισΝΑΚ και εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 66 παρ.1 εδ.β.ΚΙΝΔ και επί των ναυτικών, ως ατύχημα θεωρείται και η ψυχική ή άλλη νόσος εφόσον επήλθε από αιφνίδιο και απρόβλεπτο γεγονός, που συνιστά αιτία ξένη προς τον οργανισμό του παθόντος και που έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση της εργασίας με αφορμή αυτή. Στην μορφή αυτή εργατικού ατυχήματος εμπίπτει και η νόσος που επήλθε από έντονο ψυχικό κλονισμό ή συγκίνηση που προκλήθηκαν από εξωτερικό αίτιο που επήλθε κατά την εργασία με αφορμή αυτή, όπως ο φόβος ή η απειλή ή ψυχική ταραχή που προκλήθηκαν σε ναυάγιο. Επί τούτου αναφερόμεθα σε υπόθεση ανθυποπλοιάρχου ο οποίος απολύθηκε λόγω ναυαγίου του πλοίου συνεπεία του οποίου επικαλείται ψυχικές διαταραχές και απαιτήσεις για μισθούς ασθενείας, αποζημίωση απώλειας προσωπικών ειδών, εργατικού ατυχήματος και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Στο Δικαστήριο απεδήχθη ότι ο ανθυποπλοιάρχος ουδεμία ψυχική νόσο είχε υποστεί εκ του ναυαγίου και ως εκ τούτου δεν εμπίπτει στις διατάξεις του ναυτεργατικού ατυχήματος.<sup>113</sup>

Αντιστοίχως κρίθηκε ότι δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα ψυχική νόσος ναυτικού ναυτολογημένου σε δεξαμενόπλοιο που έκανε πλόες σε εμπόλεμη περιοχή του Περσικού

---

<sup>113</sup> Εφ Πειρ 184/97 ΕΝΔ 25, 58

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Κόλπου και εκδηλώθηκε με παραισθήσεις, φόβους, αγωνία, ταραχή, άρνηση τροφής και σχίσμο των ενδυμάτων του, ανεξάρτητα από την νοσηλεία του μετά την απόλυση σε νευρολογική κλινική, γιατί δεν αποδείχθηκε ότι η νόσος προκλήθηκε και εκδηλώθηκε κατά την διάρκεια της συμβάσεως ναυτολογήσεως ούτε από αιφνίδια εξωτερικά περιστατικά, άσχετα με την εργασία του ενάγοντος.<sup>114</sup> Αντιθέτως κρίθηκε ότι νευρικός κλονισμός που υπέστην ναυτικός, από σφοδρό βομβαρδισμό σε πλοίο στον Περσοαραβικό Κόλπο, ένεκα του οποίου ελύθη και η σύμβαση εργασίας του ναυτικού με την εργοδότηρια εταιρεία, συνιστά εργατικό ατύχημα καθώς ο νευρικός κλονισμός που υπέστην ο ναυτικός είναι απότοκος της επί του πλοίου επιθέσεως, διό και δικαιούται αποζημιώσεως λόγω εργατικού ατυχήματος επί τέσσερις μήνες κατά τους οποίους ήταν ανίκανος προς εργασία, επίσης δικαιούται νοσήλια τεσσάρων μηνών και μισθούς ασθενείας τεσσάρων μηνών και τέλος δικαιούται και έξοδα παλλινόστησης.<sup>115</sup> Εργατικό ατύχημα θεωρείται και η ψυχική ασθένεια που προκλήθηκε από ένοπλη επίθεση κατά του πλοίου που αυτός ήταν ναυτολογημένος ο ναυτικός, γιατί ήταν αποτέλεσμα βίαιου συμβάντος που επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας του.<sup>116</sup>

Επί αναλόγου θέματος το Εφετείο Πειραιώς έκρινε ότι ο εφεσίβλητος ναυτικός δόλια απέκρυψε όταν ναυτολογήθηκε ότι έπασχε από νευρωτική κατάθλιψη με σκοπό να ζητήσει απόλυση μετά από μικρό χρονικό διάστημα λόγω ασθενείας και να αξιώσει μισθούς και νοσήλια. Επειδή όμως η ασθένειά του προϋπήρχε της ναυτολογήσεως και ο ίδιος την γνώριζε και την απέκρυψε από τον πλοίαρχο, γιατί δεν θα τον προσλάμβανε αν του την είχε ανακοινώσει και προκύπτει ότι η ήδη προϋπάρχουσα «νευρωτική

<sup>114</sup> Εφ Πειρ 740/92 ΕΝΔ 21,136

<sup>115</sup> Μ.Πρ.Πειρ. 207/89 ΕΝΔ, 17, 133

<sup>116</sup> Μ.Πρ. Πειρ. 1698/88 Ε ΕργΔ 48,327



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

κατάθλιψη» δεν επιδεινώθηκε, μέσα στο μικρό διάστημα που εργάστηκε, δεν δικαιούται ο ναυτικός ούτε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη ούτε μισθούς ασθενείας<sup>117</sup>.

Επίσης απορριπτέος κρίθηκε ισχυρισμός ναυτικού ότι από εγκατάλειψη πλοίου που βλήθηκε σε εμπόλεμη περιοχή έπαθε νευρασθένεια με συνέπεια την ανικανότητά του προς άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος. Συγκεκριμένα κρίθηκε ότι ο ισχυρισμός αυτός πρέπει να απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμος και κατά συνέπεια και η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων για εξασφάλιση απαιτήσεων αποζημίωσης για μερική διαρκή αναπηρία και μισθούς ασθενείας, γιατί δεν πιθανολογήθηκε ότι αυτός υπέστη βλάβη της υγείας του αφού αμέσως μετά την επιστροφή του από το πλοίο συνέχισε να ασκεί το επάγγελμα του ναυτικού που και προηγουμένως ασκούσε δηλαδή σε μηχανουργείο ως εφαρμοστής.<sup>118</sup>

Κρίση ψυχασθένειας ναυτικού κάτω από κανονικές και ασφαλείας συνθήκες εργασίας σε αγκυροβολημένο πλοίο σε λιμάνι του Περσικού Κόλπου εκτός πολεμικής ζώνης και χωρίς κίνδυνο συγκρούσεων και συνακόλουθη απόλυση του ναυτικού εξαιτίας της παθήσεως του αυτής δεν εμπίπτει, με βάση τα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά, στην έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος, καθώς η ψυχασθένεια του ναυτικού οφείλεται σε ενδογενείς προσωπικούς παράγοντες και δεν προκλήθηκε από αιφνίδια εξωτερικά αίτια συναφή με την εργασία του, διό λόγο το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν συντρέχει και λόγος διατάξεως ιατρικής πραγματογνωμοσύνης.<sup>119</sup>

Η αιφνίδια εκδήλωση ψυχοσικής συνδρομής παρανοϊκού τύπου, η οποία δεν οφείλετο στην εκτέλεση εργασίας επί επίπονων και δυσμενών συνθηκών, αλλά αποδίδεται η ασθένεια αυτή σε ενδογενή προδιαθεσιακά αίτια δεν συνιστά εργατικό

<sup>117</sup> Εφ. Πειρ. 1169/82 ΕΝΔ 11,37

<sup>118</sup> Μ.Πρ.Πειρ. 947/91 Ε.Εργ.Δ. 50, 780

<sup>119</sup> Εφ. Πειρ.1010/84 ΕΝΔ 13,141

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ατύχημα και ως εκ τούτου δεν οφείλεται αποζημίωση εξ εργατικού ατυχήματος. Η εκδήλωση ασθενείας κατά την διάρκεια της υπηρεσίας του ναυτικού δεν αποτελεί καθ'εαυτό ναυτεργατικό ατύχημα, εκτός αν επήλθε εξαιτίας αιφνίδιου και απρόβλεπτου γεγονότος, ξένου προς τον οργανισμό του παθόντος. Η ψυχωτική πάθηση του ναυτικού που προϋπήρχε και εμφανίστηκε η παροξύνθηκε στο πλοίο, για να θεωρηθεί ναυτεργατικό ατύχημα, πρέπει να συνάπτεται με την υπηρεσία του στο πλοίο και η εμφάνιση ή παρόξυνση αυτής πρέπει να είναι απότοκος αυτής, επιπλέον δε απαιτείται η ύπαρξη κατά την παροχή της εργασίας του εντελώς εξαιρετικών, έκτακτων ασυνήθων και πολύ δυσμενών συνθηκών και το ότι στις συνθήκες αυτές, ως πρόσφορες αιτίες, οφείλεται η εκδήλωση ή παρόξυνση της πάθησης που επέφερε την ανικανότητα. Τέτοιες έκτακτες και ανώμαλες συνθήκες είναι η ασυνήθης και κατά παράβαση του Κανονισμού επιβάρυνση του ναυτικού με υπερωριακή εργασία, οι ελλείψεις στοιχειωδών μέσων διαβίωσης, η εγκατάλειψη του πλοίου από την πλοιοκτήτρια και η εξέγερση του πληρώματος, καθώς και η αδιαφορία του πλοιάρχου που καίτοι γνώριζε την νοσηρή κατάσταση του ναυτικού, π.χ. φρενοβλάβεια, παρέλειψε να τον θέσει εκτός υπηρεσίας.<sup>120</sup> Στην υπό κρίση περίπτωση η αιφνίδια εκδήλωση συνδρομής παρανοϊκού τύπου, που εμφανίστηκε σε ναύκληρο ο οποίος παρείχε την εργασία του επί ενάμιση χρόνο σε ποντοπόρο πλοίο, με παντελή έλλειψη επίπλων και δυσμενών συνθηκών εργασίας δεν συνιστά εργατικό ατύχημα, διό και ορθώς έκρινε το Εφετείο<sup>121</sup> ότι εφόσον καμία ανώμαλη κατάσταση δεν προκάλεσε, ούτε παρόξυνε την φρενοβλάβεια του ναυκλήτου ναυτικού, που ιατρικώς χαρακτηρίστηκε ενδογενής δεν οφείλεται η εκ του νόμου αποζημίωση εξ εργατικού ατυχήματος.

<sup>120</sup> Βλ. Βερνάρδος, Το δίκαιο της ναυτικής εργασίας, σελ 50, Κοροτζής Ναυτικό Εργατικό Δίκαιο, παρ. 353,361, Α.Π. 226/1987 ΕΝΔ,16 σελ. 58

<sup>121</sup> Ε.Πειρ. 55/2000, Ναυτική Δικαιοσύνη Ι, 2001 σελ. 64

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Από την ανωτέρω παρατεθείσα νομολογία και ανάλυση του νόμου τεκμαίρεται βάσιμα ότι και η ψυχική νόσος εφόσον η εκδήλωσή της τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την εκτέλεση της εργασίας, μπορεί να χαρακτηριστεί εργατικό ατύχημα και να επιφέρει τις συνέπειες που προβλέπει ο νόμος, καθώς και η ψυχική νόσος αλλά και εν γένει οι νευροψυχωτικές παθήσεις είναι ασθένειες ικανές να καταστήσουν τον ναυτικό ολικώς ή μερικώς ανίκανο προς την εκτέλεση της εργασίας του.

### **3.5. Η ανθρωποκτονία, η αυτοκτονία και ο αυτοτραυματισμός ως ιδιαίτερες μορφές εργατικού ατυχήματος.**

Κλείνοντας την αναφορά μας στις επιμέρους μορφές που μπορεί να λάβει το εργατικό ατύχημα, κρίνεται πρόσφορο για την επί συνόλου επισκόπηση του υπό μελέτη θέματος να αναφερθούμε και σε κάποια άλλα επί του πλοίου δυνάμενα να συμβούν «ατυχήματα» και πως αυτά αντιμετωπίζονται από την νομολογία των Δικαστηρίων μας και δη η « ανθρωποκτονία», η « αυτοκτονία» και ο «αυτοτραυματισμός».

#### **3.5.1. Η ανθρωποκτονία ή ο τραυματισμός ναυτικού στο πλοίο προκληθέντος από άλλο ναυτικό εκ δόλου.**

Ο τραυματισμός ναυτικού ή ανθρωποκτονία αυτού από άλλος μέλος του πληρώματος συνιστά αφενός την έννοια του εργατικού ατυχήματος του ν. 551/15 και επιφέρει την κατάπτωση υπέρ του ζημιωθέντος ναυτικού της εκ του νόμου αποζημιώσεως και αφετέρου εφόσον το ατύχημα οφείλεται σε υπαιτιότητα του εργοδότη

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ή των υπ' αυτού προστηθέντων προσώπων γεννά και αξίωση για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Βασική προϋπόθεση για την ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι να τελέσθηκε η αδικοπραξία κατά την εκτέλεση της ανατεθείσης στον προστήσαντα υπηρεσίας ή κατά κατάχρηση αυτής, αλλά εφόσον τελεί σε εσωτερικό αιτιώδη σύνδεσμο με την υπηρεσία και δεν είναι άσχετη ή ξένη προς αυτήν.<sup>122</sup>

Σε περίπτωση ατυχήματος, που οφείλεται σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων αυτού, ή σε μη τήρηση ειδικών όρων ασφαλείας των εργαζομένων, οπότε το βίαιο συμβάν προσλαμβάνει συγχρόνως και χαρακτήρα αδικοπραξίας στον παθόντα ή σε περίπτωση θανάτου σε ορισμένους συγγενείς και στη σύζυγο, παρέχονται έναντι του κυρίου της επιχειρήσεως δυο αξιώσεις διαφορετικού περιεχομένου, οι οποίες όμως συρρέουν διαζευτικά με την έννοια ότι η επιλογή της μιας από αυτές, δηλαδή είτε της αξιώσεως για περιορισμένη κατ' αποκοπή αποζημίωσης του ν. 551/15 άρθρο 3 είτε εκείνης για πλήρη αποζημίωση του κοινού δικαίου ( άρθρα 298, 914, 922, 928-932 Α.Κ.) αποκλείει την άσκηση της άλλης. Η επιλογή αυτή ως μονομερής απευθυντέας δικαιοπραξίας, συντελείται από την στιγμή που η σχετική δήλωση του δικαιούχου έχει περιέλθει στον υπόχρεο κύριο της επιχειρήσεως, οπότε και επιφέρει αμετάκλητα την διαπλαστική της ενέργεια ( 167 Α.Κ.). Αυτό προκύπτει άμεσα κατ' αναλογία και από το άρθρο 306 παρ. 1 Α.Κ. Διότι ναι μεν η διαζευτική ενοχή του 306 Α.Κ. διαφέρει από την διαζευτική ( ή εκλεκτική) συρροή των αξιώσεων του άρθρου 16 Ν. 551/15 αλλά και στις δυο περιπτώσεις η επιλογή έχει τον ίδιο χαρακτήρα και την ίδια δικαιοπρακτική δύναμη. Διό και στην περίπτωση, η οποία εκρίθη από τα Ελληνικά Δικαστήρια, που ο τραυματισμός ναυτικού προήλθε από υπαιτιότητα άλλου ναυτικού, ο οποίος μπήκε στην καμπίνα του με μαχαίρι και του επιτέθηκε με κτυπήματα, χαρακτηρίστηκε ως εργατικό

---

<sup>122</sup> Εφ Πειρ. 536/96 ΕΝΔ 25,68

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ατύχημα, προκληθέν με ευθύνη του προστήσαντος πλοιοκτήτη, το οποίο οφείλεται σε δόλο του προστηθέντος ναυτικού κατά τις γενικές διατάξεις περί αδικοπραξιών. Εν προκειμένω η πλήρη αποζημίωση του κοινού δικαίου συρρέει διαζευτικά με την ειδική αποζημίωση του ν. 551/15 υπό την έννοια ότι η επιλογή της μιας αποκλείει την άλλη.<sup>123</sup>

Αντιστοίχως ναυτικός που είχε αυτοτραυματιστεί από πέσιμο στην καμπίνα του βρέθηκε μετά από τρεις μέρες στο κρεβάτι απαγχονισμένος και ο τελικός επελθόν θάνατός του απεδόθη ως συμβατός με στραγγαλισμό και όχι αυτοκτονία, ήτοι πρόκειται για δολοφονία μη συνδεόμενη με την υπηρεσία, που παρείχε ο ναυτικός στην πλοιοκτήτρια, ούτε εξαρτήθηκε από την στάση του πλοιάρχου κατά τον προηγηθέντα τραυματισμό του, αποτελεί όμως εργατικό ατύχημα κατά την έννοια του άρθρου 1 του ν. 551/15 οφειλόμενο σε προσωπικό και ανεξάρτητο με την υπηρεσία πταίσμα και άρα οφείλεται μόνο η αποζημίωση εξ εργατικού ατυχήματος. Σε παρόμοιες περιπτώσεις συνάγεται ότι ο προστήσας ευθύνεται, εδώ η πλοιοκτήτρια εταιρεία, εφόσον η πράξη του προστηθέντος, εδώ πλοιάρχου, δεν είναι τελείως άσχετη ή ξένη αλλά βρίσκεται σε εσωτερική αιτιώδη σχέση με την εκτέλεση της υπηρεσίας, που του είχε ανατεθεί, με την έννοια ότι η επιβλαβής ενέργεια δεν ηδύνατο να υπάρξει χωρίς της πρόσθησης. Στην υπό κρίση περίπτωση όμως έχουμε διακοπή της προσφοράς συνάφειας και δεν υπάρχει ευθύνη για καταβολή χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης κατά τις διατάξεις περί αδικοπραξίας παρά μόνο αξίωση καταβολής της αποζημίωσης του ν. 551/15 για τα εργατικά ατυχήματα.<sup>124</sup>

Ο θάνατος ναυτικού με την ειδικότητα βοηθού θαλαμηπόλου, ο οποίος εβρέθη στραγγαλισμένος στην κλίνη του και ο θάνατός του χαρακτηρίστηκε συμβατός με

---

<sup>123</sup> Μ.Πρ.Πειρ. 810/96 ΕΝΔ 25, 157

<sup>124</sup> Εφ Πειρ. 1292/96 ΕΝΔ 25, 20

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

στραγγαλισμό, θεωρείται εργατικό ατύχημα, μολονότι ο στραγγαλισμός οφείλεται σε άγνωστο δράστη με άγνωστα αίτια κατά την έννοια των άρθρων 1,2 και 6 παρ 2β και 3 του ν. 551/15 και το ν.δ. 30/31.10. 1935 με το οποίο κυρώθηκε η υπ'αρ. 19/1925 Διεθνής Σύμβαση Εργασίας.<sup>125</sup>

Και η ανθρωποκτονία ναυτικού χαρακτηρίζεται εργατικό ατύχημα, επιφέρουσα τις εκ του νόμου συνέπειες. Η ανωτέρω αναφορά και διάκριση μεταξύ του εργατικού ατυχήματος εν γένει και αυτού που οφείλεται σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων αυτού, θα αναλυθεί λεπτομερώς στα ακολουθούντα κεφάλαια καθώς η διάκριση αυτή αποτελεί επί της ουσίας και το δίλημμα στο οποίο ο νομικός και ο δικαστής πρέπει να σταθεί πριν κρίνει και αποφασίσει την πορεία μιας υποθέσεως.

#### **3.5.2.. Η αυτοκτονία και ο αυτοτραυματισμός ναυτικού.**

Το γεγονός ότι το εργατικό ατύχημα οφείλεται σε πράξη εκούσια του ναυτικού δεν αίρει τον χαρακτήρα του εργατικού ατυχήματος, εφόσον οι συνθήκες εκτελέσεως της εργασίας είναι εκτάκτως δυσχερείς και ασυνήθιστες, με αποτέλεσμα να προκαλούν υπέρμετρη καταπόνηση του οργανισμού του παθόντος και την ψυχολογική και νευρική του κατάπτωση. Εφόσον όμως δεν πληρούνται οι ως προγενεστέρως αναφερθείσες προϋποθέσεις δεν τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις περί εργατικού ατυχήματος.

Συγκεκριμένα κρίθηκε ότι απόπειρα ναυτικού αυτοκτονίας με πτώση του στο κύτος του πλοίου, η οποία επροκλήθη λόγω της έντονης καταπόνησης του οργανισμού του παθόντος και την ψυχολογική και νευρική κατάπτωση αυτού κάτω από εκτάκτως δυσμενείς συνθήκες και ασυνήθιστες συνιστά εργατικό ατύχημα. Εφόσον όμως ο

<sup>125</sup> Μ. Πρ. Πειρ. 1289/95 ΕΝΔ 24, 252

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

πλοίαρχος του πλοίου επέδειξε την εκ των περιστάσεων επιμέλεια, αφού πριν την πτώση είχε επισκεφθεί το ναυτικό ψυχίατρος και είχε συστήσει φαρμακευτική αγωγή δεν δύναται να αξιωθεί χρηματική αποζημίωση λόγω ηθικής βλάβης, καθώς δεν αποδείχθηκε πταίσμα του εργοδότη ή του υπ' αυτών προστηθέντων.<sup>126</sup>

Δεν θεωρείται εργατικό ατύχημα κατά την πάγια νομολογία των Δικαστηρίων μας, η απόπειρα αυτοκτονίας ναυτικού, με συνέπεια τον θάνατό του, ενώ ευρίσκετο σε ήρεμη ψυχική κατάσταση και οι συνθήκες εργασίας του ήταν ομαλές. Το γεγονός θα συνιστούσε ποινικό και πειθαρχικό παράπτωμα του πλοίαρχου αν αυτός τελούσε εν γνώσει και δεν λάμβανε μέτρα προστασίας του ναυτικού.<sup>127</sup>

Τέλος ο προσληφθείς ως υποπλοίαρχος, ο οποίος αυτοτραυματίστηκε κατά την διάρκεια ταξιδιού για να εισπράξει αποζημίωση και μισθούς που προβλέπει ο νόμος 551/15, ως είναι ευνόητο και δίκαιο στερούται παντελούς δικαιώματος γιατί ο τραυματισμός του οφείλεται σε δόλια ενέργειά του και δεν έγινε εξ αφορμής της εργασίας του και κάτω από εξαιρετικά ασυνήθιστες και δυσμενείς συνθήκες που να αιτιολογούν την εκ μέρους ενέργεια σε βάρος του εαυτού του.<sup>128</sup>

#### **4. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

##### **4.1. Αποζημιώσεις από ναυτεργατικά ατυχήματα σύμφωνα με το ν.551/1915. Έιδος και έκταση.**

<sup>126</sup> Εφ Πειρ. 83/94 ΕΝΔ 22, 225

<sup>127</sup> Εφ Πειρ. 968/82 ΕΝΔ 11, 89

<sup>128</sup> Εφ Πειρ. 151/82 ΕΝΔ 11/92

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Στην περίπτωση επέλευσης ναυτεργατικών ατυχημάτων ο νόμος 551/1915 προβλέπει στο άρθρο 3 ρητώς αποζημιώσεις και καθορίζει τα όρια των αποζημιώσεων αυτών κατά κατηγορία ανάλογα με την έκταση του ατυχήματος, ήτοι ανάλογα με το αν το ναυτεργατικό ατύχημα προκάλεσε στο ναυτικό πλήρη διαρκή ανικανότητα, μερική διαρκή ανικανότητα, πλήρη πρόσκαιρη ανικανότητα ή θάνατο.

Η αποζημίωση στην περίπτωση μερικής διαρκούς ανικανότητας προσδιορίζεται βάσει του νόμου 5241/1931 ενώ στην πλήρη πρόσκαιρη ανικανότητα η αποζημίωση είναι ημερήσια και ίση με το ήμισυ του μισθού που λαμβάνει ο παθών κατά την ημέρα του ατυχήματος .

Το άρθρο 3 του ν. 551/1915 , όπως μέχρι σήμερα ισχύει, αναφέρεται στην έκταση της αποζημίωσης και στον τρόπο υπολογισμού αυτής. Συγκεκριμένα στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 3 ορίζεται ότι σε περίπτωση πλήρους διαρκούς ανικανότητας η αποζημίωση περιλαμβάνει έξι ετών μισθούς και δεν είναι κατώτερα των πενήντα χιλιάδων δραχμών, εάν όμως το σύνολο των μισθών των έξι ετών υπερβαίνει τις εκατόν δέκα χιλιάδες δραχμές, προστίθεται εις το ποσό των εκατόν δέκα χιλιάδων το εν τέταρτο της τοιαύτης υπερβάσεως.

Σε περίπτωση μερικής διαρκούς ανικανότητας η αποζημίωση περιλαμβάνει το εξαπλάσιο του ποσού κατά το οποίο ελαττώθηκε το ετήσιο εισόδημα εκ του μισθού του παθόντος, δεν μπορεί όμως να είναι λιγότερο των δεκαέξι χιλιάδων πεντακοσίων δραχμών. Επί ελαττώσεως της δε υπερβαίνουσας τις πενήντα πέντε χιλιάδες δραχμές



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

προστίθεται στο ποσό των πενήντα πέντε χιλιάδων το ένα τέταρτο της υπερβάσεως αυτής, όπως έχει τροποποιηθεί<sup>129</sup>.

Στην περίπτωση που εκ του ατυχήματος έχει προκληθεί στον ναυτικό πλήρη πρόσκαιρη ανικανότητα, η οποία όμως δεν υπερβαίνει χρονικά τα δυο έτη, η αποζημίωση είναι ημερήσια και ίση προς το ήμισυ του μισθού τον οποίον λάμβανε ο παθών – ναυτικός κατά την ημέρα επέλευσης του εργατικού ατυχήματος. Καταβάλλεται δε από την πέμπτη μετά το ατύχημα ημέρα ή από την ημέρα του ατυχήματος, προκειμένου για ανικανότητα με διάρκεια πλέον των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευση των δυο ετών η ανικανότητα θεωρείται διαρκής και το καταβληθέν ποσό λόγω πρόσκαιρου ανικανότητας εκπίπτει από το ποσό της διαρκούς ολικής ανικανότητας, κατά τον παρόντα νόμον, προσηκούσης αποζημιώσεως.

Όταν δε πρόκειται για μερική πρόσκαιρη ανικανότητα, μη παρατεινόμενη πέρα των δύο ετών, η αποζημίωση είναι ημερήσια και ίση προς το ήμισυ της ελαττώσεως την οποία εξ αυτής υφίσταται ή δύναται να υποστεί ο μισθός τον οποίο λάμβανε ο παθών κατά την ημέρα του ατυχήματος. Η αποζημίωση αυτή καταβάλλεται από την πέμπτη ημέρα μετά το ατύχημα ή από την ημέρα του ατυχήματος, όταν πρόκειται για ανικανότητα, η οποία διαρκεί πέρα των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευση των δυο ετών η ανικανότητα θεωρείται ως διαρκής και το καταβληθέν ποσό λόγω προσκαιρού

---

<sup>129</sup> Σημειούται ότι οι παράγραφοι 2 και 5 του άρθρου 3 του ν. 551/1915 τίθενται μετά την τροποποίησή τους, η οποία συνετελέσθη με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του νόμου 4705/1930, η διάταξη του οποίου ερμηνεύθηκε με το νόμο 5241/1931 ως ακολούθως:

« Η διάταξις του άρθρου 1 παρ. 2 του Ν. 4705 ερμηνεύεται ως έπεται:

2. Εν περίπτωσησει μερικής διαρκούς ανικανότητος περιλαμβάνει το εξαπλάσιο του ποσού καθ'ο ηλαττώθη ή δύναται να ελαττωθή το ετήσιον εκ μισθού εισόδημα του παθόντος, ουδέποτε δε είναι λιγώτερον των δραχμών δέκα έξι χιλιάδων πεντακοσίων. Επί ελαττώσεως υπερβαινούσης μετά τον ως άνω πολλαπλασιασμόν επί έξ το ποσόν των 55 χιλιάδων δραχμών, η αποζημίωση συνίσταται στο ποσό αυτό των 55 χιλιάδων δραχμών αυξημένο δια του ενός τετάρτου του ποσού κατά το οποίο υπάρχει υπέρβαση.»

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ανικανότητας εκπίπτει εκ του ποσού της αποζημιώσεως δια διαρκή μερική ανικανότητα, κατά τον παρόντα νόμο.

Τέλος σε περίπτωση θανάτου η εκ του νόμου αποζημίωση περιλαμβάνει πέντε ετών μισθούς, δεν δύναται όμως το ποσό να είναι μικρότερο των εξήντα χιλιάδων δραχμών. Εάν το σύνολο των μισθών των πέντε ετών υπερβαίνει τις εκατόν δέκα χιλιάδες δραχμές, προστίθεται στο ποσό των εκατόν δέκα χιλιάδων δραχμών το ένα τέταρτο της υπερβάσεως αυτής.

Υπογραμμίζεται ότι στην περίπτωση ατυχήματος η αποζημίωση θα υπολογισθεί βάσει του συμφωνημένου ή άλλως τακτικού μισθού του ναυτικού. Για τον ακριβή υπολογισμό της νομίμου αποζημιώσεως στον συμφωνημένο ή τακτικό μισθό συνυπολογίζεται και το αντίτιμο της τροφής, η αναλογία δώρων και η πρόσθετη αμοιβή για υπερωριακή τακτική εργασία (μηνιαίος μέσος όρος)<sup>130</sup>, εισόδημα Κυριακών, εκτάκτων συνθηκών, αποδοχές αδείας, bonus. Στην περίπτωση που ο παθών ασκεί καθήκοντα και άλλης ειδικότητας, η αποζημίωση υπολογίζεται βάσει των αποδοχών και των δυο ειδικοτήτων. Καθίσταται αναγκαίο να τονιστεί ότι, όπως πλέον έχει επικρατήσει, οι διατάξεις περί «ειδικού μισθού νοσηλείας», ο οποίος έχει ορισθεί με την ατομική σύμβαση ή με τις διατάξεις της οικείας ΣΣΝΕ δεν τυγχάνουν εφαρμογής επί ναυτεργατικού ατυχήματος.

Έχει γίνει δεκτό από την πάγια νομολογία των Δικαστηρίων μας κατά την ορθή εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 1 του ν. 551/1915, όπως έχει τροποποιηθεί με το άρθρο 1 του ν. 4705/1930 και το άρθρο του ν. 5244/1931, ότι η οφειλόμενη κατά το άρθρο 1 αποζημίωση αποδίδεται στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες ο εργάτης ή ο υπάλληλος, λόγω του επελθόντος εκ του βιαίου συμβάντος ατυχήματος κατά την

---

<sup>130</sup> ΜΠΠ 2038/93 ΕΝΔ 446

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

εκτέλεση της εργασίας ή εξ αφορμής αυτής, υπέστη πλήρη διαρκή ανικανότητα, δηλαδή αφορά την περίπτωση κατά την οποία ο εργαζόμενος έχει περιέλθει σε πλήρη και ολοσχερή αδυναμία δια την άσκηση οιοδήποτε επαγγέλματος και όχι μόνο την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος. Εάν όμως ο παθών δύναται να ασκήσει άλλο επάγγελμα από το οποίο λαμβάνει αμοιβή τότε εφαρμόζεται το εδάφιο 2 του ως άνω άρθρου 3, το οποίο άπτεται των περιπτώσεων εκείνων που το εργατικό ατύχημα έχει προκαλέσει την μείωση της ικανότητας προς εργασία του ναυτικού και την εκ τούτου ελάττωση των συνήθων αποδοχών του.

Είναι λοιπόν εμφανές και σαφές από την νομοθεσία ότι η αποζημίωση του ναυτικού δια την ανικανότητα αυτού προς εργασία, υπολογίζεται σε σχέση προς το επάγγελμα που ασκεί ο παθών και όχι προς κάποια άλλη εργασία<sup>131</sup>. Μετά δε και την συμπλήρωση δυο ετών ανικανότητας προς εργασία αυτή θεωρείται διαρκής<sup>132</sup>.

Η αποζημίωση δύναται να επιδικαστεί κατά το μέρος εκείνο που αναφέρεται στο μέλλον, σε κεφάλαιο εφ'άπαξ, εφόσον κριθεί ότι πράγματι συντρέχει σπουδαίος λόγος που επιβάλλει μια τέτοια καταβολή. Κατά την κρίση των ελληνικών Δικαστηρίων αποφασιστικό κριτήριο διά την εφ'άπαξ καταβολή της αποζημίωσης αποτελεί η αλλοδαπότητα της πλοιοκτησίας, το γεγονός ότι το πλοίο υπόκειται σε θαλάσσιους κινδύνους ή πρόκειται να μεταβιβαστεί σε τρίτους καθώς έτσι δημιουργείται εμφανής κίνδυνος ματαίωσης της ικανοποίησης των αντιστοίχων μελλοντικών περιοδικών δόσεων.<sup>133</sup>

Τέλος είναι εμφανές ότι τα ανωτέρω ποσά αποζημιώσεων δεν ανταποκρίνονται πλέον ούτε στο σημερινό νόμισμα πολύ δε περισσότερο στο σημερινό κατά πολύ

---

<sup>131</sup> ΑΠ 251/69 ΝοΒ 17,1078

<sup>132</sup> ΕΑ 942/87 ΕλλΔνη 29, 514

<sup>133</sup> ΟΛΑΠ 66/1990, ΕΠ 1425/91 ΕΝΔ 21,152,153

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

αυξημένο κόστος ζωής, δι ό και χρήζουν αμέσου αναπροσαρμογής. Όπως είναι κατανοητό τα ποσά αυτά έχουν καθοριστεί σε προπολεμικές δραχμές, τα οποία αρχικώς αναπροσαρμόστηκαν με την υπ'αρ. 20240/1778 του έτους 1968 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημοσίων Έργων, Συγκοινωνιών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εργασίας, την οποία ακολούθησε η υπ'αρ. 15.281/873 της 3/9-4-1974 των υπουργών αυτών.

#### **4.2 Εφαρμογή διατάξεων κοινού δικαίου. Αδικοπραξία.**

Ο παθών ναυτικός πέραν από τις αξιώσεις και τα δικαιώματα που του παρέχει ο Ν. 551/1915 δεν στερείται δικαιώματος να αξιώσει αποζημίωση και κατά τις διατάξεις του Α.Κ. αλλά ούτε αποκλείεται και η αντίστοιχη ευθύνη του εργοδότη, και δη όταν αποδεικνύεται παραβίαση εκ μέρους του εργοδότη των άρθρων 662 και 914, 922, 928-929 Α.Κ.

Συγκεκριμένα από την διάταξη του άρθρου 16 παράγραφος 1 του ν. 551/1915 προκύπτει ότι και ο παθών από εργατικό ατύχημα ναυτικός αλλά και τα αντί αυτού δικαιούχα πρόσωπα (κατά το άρθρο 6 του αυτού νόμου)μπορούν να αξιώσουν από την πλοιοκτήτρια εταιρεία αποζημίωση κατά τις διατάξεις του κοινού αστικού δικαίου στην περίπτωση που το ατύχημα οφείλεται σε δόλο του πλοιοκτήτη ή των προστηθέντων αυτού ή στην παράβαση εκ μέρους τους των ειδικών όρων ασφαλείας, οι οποίοι προβλέπονται ειδικώς και περιοριστικώς από νόμους, δ/ματα ή κανονισμούς και υπό την προϋπόθεση ότι η πρόκληση του ατυχήματος τελεί σε αιτιώδη σύναφεια με την παραβίαση των ειδικών όρων ασφαλείας.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Δια την γέννηση της αξίωσης του κοινού δικαίου θα πρέπει να αποδεικνύεται βασίμως ότι το ατύχημα του παθόντος ναυτικού οφείλεται σε δόλο του εργοδότη ή των υπ' αυτού προστεθέντων ή σε παράβαση ειδικών διατάξεων, νόμων, διαταγμάτων, κανονισμών, οι οποίοι προβλέπουν ειδικούς όρους ασφαλείας των ναυτικών, τους οποίους δεν προβλέπει ούτε η γενική διάταξη του άρθρου 662ΑΚ, ούτε οι διατάξεις οι οποίες καθορίζουν και ρυθμίζουν εξουσίες και υποχρεώσεις του πλοιάρχου και πλοιοκτήτη ( άρθρα 31, 89,229,234 ΚΔΝΔ)

Οι διατάξεις αυτές πρέπει να προβλέπουν με ακρίβεια και σαφήνεια τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, η τήρηση των οποίων επιβάλλεται υποχρεωτικά στον εργοδότη, διότι για την στοιχειοθέτηση αξίωσης αποζημιώσεως κατά τις γενικές διατάξεις του Αστικού Κώδικος δεν αρκεί η παράβαση της γενικής διατάξεως του άρθρου 662 Α.Κ. ή των γενικών κανόνων ως προς τη λειτουργία, συντήρηση και επιθεώρηση των μηχανών, εγκαταστάσεων ή εργαλείων αλλά απαιτείται επί ποινή απαραδέκτου η παράβαση ειδικών όρων ασφαλείας και Κανονισμών που θεσμοθετούν τέτοιους όρους.

Εκ των ανωτέρω λοιπόν συνάγεται ότι δια την αξίωση αποζημιώσεως κατά τις διατάξεις του αστικού κώδικος πρέπει το ατύχημα να τελεί σε «αποχρώντα» και άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο προς τον δόλο ή την ως άνω ειδική παράβαση, δι ό λόγο και αποκλείεται η άσκηση αγωγής εκ του κοινού δικαίου όταν το ατύχημα τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με παράβαση εκ μέρους του εργοδότη γενικών διατάξεων και κανονισμών, οι οποίοι αφορούν την εκ μέρους του εργοδότη υποχρέωση προστασίας της ζωής και υγείας των εργαζομένων<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> ΑΠ 570/86 ΕΝΔ 15,346

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Βασικό κριτήριο της άσκησης ή μη αγωγής εκ κοινού δικαίου κρίνεται η διάκριση των διατάξεων, που παραβιάζονται, σε «ειδικές» και «γενικές». Πράγματι μια τέτοια διάκριση δεν είναι πάντοτε ούτε απλή ούτε εύκολη, αλλά επειδή είναι ένα θέμα που άπτεται ερμηνείας διό και ενίοτε παρουσιάζει δυσχέρειες και διχογνωμίες<sup>135</sup>. Το Δικαστήριο για να μην περιορίσει την εφαρμογή του ν 551/15 ακολουθεί κατά την συνήθη πρακτική του μια στενή ερμηνεία της έννοιας των ειδικών διατάξεων, η παράβαση των οποίων επιτρέπει την άσκηση αγωγής κοινού δικαίου, καθώς οι διατάξεις του αστικού κώδικος είναι ευνοϊκότερες ως προς το ύψος της διεκδικούμενης αποζημίωσης.

Στον β.δ. 806/70 εγκριθέντα Κανονισμό «Περί εργασίας των Ελληνικών φορητών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω» και στο π.δ. 1349/81 «Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων εις τα πλοία» περιέχονται διατάξεις σχετικά με τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, η μη τήρηση των οποίων μπορεί να θεμελιώσει αξίωση αποζημίωσης από τυχόν εργατικό ατύχημα κατ' άρθρο 16 του ν. 551/15<sup>136137</sup>.

<sup>135</sup> ΑΠ 472/87 ΕΝΔ 16,175 η αποζημίωση από ναυτεργατικό ατύχημα που ζητείται κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου περιλαμβάνει ανάμεσα σε άλλες ζημίες οτιδήποτε ο παθών θα στερείται στο μέλλον ή θα ξοδέψει επί πλέον εξαιτίας της αύξησης των δαπανών του κατά την συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων ή τις ειδικές περιστάσεις και ιδίως τα προπαρασκευαστικά μέτρα που είχε λάβει. Περιλαμβάνει στην περίπτωση αναπηρίας τουλάχιστον το σύνολο των τακτικών αποδοχών τις οποίες ελάμβανε από την άσκηση του επαγγέλματός του ή το συνολικό ποσό διαιρούμενο με το ποσοστό αναπηρίας την οποία έχει υποστεί όχι όμως και τις έκτακτες αποδοχές τις οποίες εισέπραττε μόνο κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, η συνδρομή των οποίων δεν εμπίπτει στην μελλοντική συνήθη πορεία των πραγμάτων.

<sup>136</sup> ΑΠ 274/2000 ΕΛΔ 2000,1340

<sup>137</sup> Εφ Δωδ 201/99 Επισπ ΕΔ 2000,450 «Από τις διατάξεις του άρθρου 16 του νόμου 551/15, όπως αυτός τροποποιήθηκε και κωδικοποιήθηκε με το β.δ. 24.7./25.8.1920 και διατηρήθηκε σε ισχύ και μετά την εισαγωγή του Α.Κ. και εφαρμόζεται και στο πεδίο της ναυτικής εργασίας, προκύπτει ότι αυτός που έπαθε ανικανότητα από ατύχημα ή και σε περίπτωση θανάτου του, οι κατά το άρθρο 6 του ίδιου νόμου κληρονόμοι του έχουν το εκλεκτικό δικαίωμα να ασκήσουν είτε την από τον νόμο αυτόν αγωγή, επιδιώκοντας την παρεχόμενη από αυτόν αποζημίωση, είτε την παρεχόμενη από το κοινό δίκαιο αγωγή και να ζητήσουν, σύμφωνα με τα άρθρα 297,298,914 επ.Α.Κ. πλήρη αποζημίωση, στην περίπτωση όμως αυτή, μόνον όταν το ατύχημα μπορεί να αποδοθεί σε δόλο του εργοδότη ή προστηθέντων αυτού ή όταν έλαβε χώρα σε εργασία ή επιχείρηση, στην οποία δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις των ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών για τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων σε αυτές, ευρίσκεται δε σε

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Ενδεικτικώς αναφέρουμε ότι δεν αποτελούν παραβάσεις κανονισμών υπό την έννοια του άρθρου 16 του ν. 551 και ως εκ τούτου δεν θεμελιώνουν εργατικό ατύχημα: α) η έλλειψη φιάλων οξυγόνου, εφόσον δεν επιβάλλεται από κανονισμό ο εφοδιασμός του πλοίου με φιάλες οξυγόνου, β) η μη κλήση ελικοπτέρου για την παραλαβή ασθενούς, καθώς μια τέτοια ενέργεια δεν προβλέπεται από κάποια διάταξη και γ) η έκρηξη αεροσυμπιεστού εφόσον δεν διεπιστώθη παράβαση διατάξεως αναφερόμενη στην συντήρηση ή λειτουργία των αεροσυμπιεστών. Η παρατιθέμενη περιπτωσιολογία είναι ενδεικτική αποσκοπούσα αποκλειστικά και μόνο στην κατανόηση του πνεύματος του νόμου και όχι στην συνολική και περιοριστική επισκόπηση των περιπτώσεων που αποκλείουν την άσκηση αγωγής του κοινού δικαίου, καθώς μια τέτοια ενέργεια θα ήτο μάταιη.

Διά την κατανόηση της δια του κοινού δικαίου αξίωσης αποζημίωσης πρέπει να κατανοηθεί αφενός η έννοια της αδικοπραξίας του άρθρου 914 του Α.Κ. και αφετέρου το περιεχόμενο των διατάξεων των άρθρων 922, 928 και 929 Α.Κ. και τις συνέπειες που αυτές επιφέρουν. Ήτοι για την άσκηση της αγωγής του κοινού δικαίου πρέπει να αποδειχθεί δόλος του εργοδότη ή των προστηθέντων αυτού, ο οποίος πρέπει να τελεί σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο με το επελθόν ατύχημα ή τον επελθόντα θάνατο του ναυτικού. Εάν δε το ναυτεργατικό ατύχημα οφείλεται εις τον δόλο του προστηθέντος ( 922 ΑΚ), ο οποίος ενήργησε κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του καταχρηστικώς και πέραν και εκτός των ανατειθέμενων σε αυτόν αρμοδιοτήτων, υπάρχει ευθύνη του προστήσαντος πλοιοκτήτη, κατά το νόμο 551/1915 όχι όμως κατά το κοινό δίκαιο, διότι δεν γεννάται ευθύνη του προστήσαντος, όταν ο αιτιώδης σύνδεσμος είναι τόσο χαλαρός, ώστε η

---

αιτιώδη συνάφεια με τη μη τήρηση των διατάξεων αυτών, άλλως εάν δεν συντρέχουν οι προαναφερόμενες προϋποθέσεις, μόνον η από το ν. 551/15 αγωγή αποζημίωσης μπορεί να ασκηθεί»

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ζημιογόνος πράξη να συνιστά αυτοτελή και ανεξάρτητη από την υπηρεσία αδικοπραξία του προστηθέντος. Το ίδιο φυσικά ισχύει και όταν υπάρχει μεν τοπικός και χρονικός σύνδεσμος, αλλά η αδικοπραξία οφείλεται σε προσωπικό και ανεξάρτητο με την εργασία πταίσμα του προστηθέντος, τον κίνδυνο του οποίου δεν είναι δυνατό να φέρει ο προστήσας πλοιοκτήτης<sup>138</sup>.

Οι αγωγές που ασκούνται με την ανωτέρω νομική βάση που μόλις εκθέσαμε, ήτοι με νομική βάση την αδικοπραξία, δύνανται να διαφοροποιούνται σε ορισμένα σημεία και δη ως προς την απόδειξη του πταίσματος, τα υπόχρεα και δικαιούμενα πρόσωπα της αποζημίωσης, το περιέχομενο, την παραγραφή και την καθ'ύλην και κατά τόπο αρμοδιότητα των Δικαστηρίων.

Ο ναυτικός σύμφωνα με το άρθρο 16 του ν.551/1915 έχει την διακριτική ευχέρεια να επιλέξει την αρμόζουσα κατ'αυτόν αγωγή με βάση είτε το νόμο 551/1915 είτε του κοινού δικαίου, αν οι απαιτήσεις του από ναυτεργατικό ατύχημα στηρίζονται σε πλείστες διατάξεις νόμων, ήτοι και πέραν του νόμου 551/1915 και σε άλλες διατάξεις του κοινού δικαίου. Υπογραμμίζεται όμως ότι η επιλογή της μιας ή της άλλης νομικής οδού αποκλείει αυτομάτως και αυτοδικαίως την άσκηση της άλλης. Ως εκ τούτου εάν την αξίωση για αποζημίωση ο ναυτικός (ή οι δικαιούχοι αντ'αυτού) την ασκεί κατ'επιλογή επικαλούμενος τις διατάξεις του νόμου 551/1915, τότε ο πλοιοκτήτης-εργοδότης, ως και ο υπαίτιος του ατυχήματος προστηθείς, απαλλάσσεται της εκ της κοινού δικαίου υποχρέωσης για αποζημίωση. Εντούτοις ο παθών-ναυτικός διατηρεί το δικαίωμα σωρευτικής επιδιώξεως αποζημίωσης μόνο στην περίπτωση που ο υπαίτιος του ατυχήματος είναι πρόσωπο «διάφορο» του κατά τον νόμο 551/1915 υπόχρεου προς

<sup>138</sup> Εφ.Πειρ. 330/1984 ΕΝΔ 12, 381, Εφ. Πειρ. 668/ 1980 ΕΝΔ 9,372



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

αποζημίωση, δηλαδή άλλο από τον πλοιοκτήτη και τους υπ' αυτού προστηθέντας, χωρίς να δημιουργείται μεταξύ των υπόχρεων ενοχή εις ολόκληρον ή δικαίωμα αναγωγής.

Γίνεται δεκτό ότι αν στο δικόγραφο της αγωγής σωρευθούν δυο αξιώσεις αποζημίωσης, η μια κατά το κοινό δίκαιο και η άλλη κατά το Ν 551/1915 επαλλήλως, το Δικαστήριο θα ερευνήσει την προτασόμενη αξίωση στο δικόγραφο, θεωρώντας ότι επιλέχθηκε αμετακλήτως και θα απορρίψει την άλλη αξίωση ως νομικά αβάσιμη. Το ίδιο θα συμβεί εάν μια αξίωση ζητείται να ικανοποιηθεί κυρίως και η άλλη επικουρικά, δηλαδή το Δικαστήριο θα εξετάσει την κύρια βάση και αν αυτή απορριφθεί, την ίδια τύχη θα έχει και η επικουρική, αφού η τελευταία καλύφθηκε με την επιλογή.

Όταν δε έχει επιλεγεί από τον παθόντα ναυτικό ή από τους αντί αυτού δικαιούχους η άσκηση αγωγής σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινού δικαίου, νομίμως τότε προβάλλεται από τον πλοιοκτήτη το συντρέχον πταίσμα του παθόντος (ένσταση συνυπαιτιότητας)<sup>139</sup> διότι μόνο όταν η νομική βάση της αγωγής στηρίζεται στις διατάξεις του ν. 551/1915 δεν επιτρέπεται η πρόταξη της ενστάσεως του άρθρου 300 Α.Κ. περί συντρέχοντος πταίσματος.

#### **4.3 Χρηματική ικανοποίηση**

Ο παθών σε ναυτεργατικό ατύχημα διατηρεί σε κάθε περίπτωση δηλαδή και όταν ακόμα υπο ορισμένες προϋποθέσεις ο εργοδότης απαλλάσσεται εκ της υποχρέωσης για αποζημίωση, την αξίωση του για χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης κατά

---

<sup>139</sup> ΑΠ 1026/80 ΕΝΔ 9, 369. Η πλειοψηφία της αυτής αποφάσεως ΑΠ1026/1980 ΕΝΔ, 9, 369 δέχεται ότι η διάταξη του άρθρου 300ΑΚ δεν έχει εφαρμογή επί αποζημιώσεως κατά το άρθρο 3 κωδ. Ν. 551/1915, ενώ η μειοψηφία δέχεται ότι από το άρθρο 16 παρ. 2 του νόμου αυτού, ουδαμώς αποκλείεται η εφαρμογή του άρθρου 300ΑΚ.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

του εργοδότη. Σε περίπτωση θανάτου του εργαζομένου η χρηματική ικανοποίηση επιδικάζεται στην οικογένεια του θύματος λόγω ψυχικής οδύνης<sup>140</sup>.

Οι όροι που θέτει το άρθρο 16 παρ.1 του ν.551/1915 δεν χρειάζονται να πληρούνται όταν ο παθών ναυτικός ή μέλη της οικογένειας του αποβιώσαντος ναυτικού αξιώνουν χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης διότι η αξίωση εκ του άρθρου 932 Α.Κ. δεν ταυτίζεται κατά φύση και έννοια με την αποζημίωση βάσει των άνω διατάξεων του εν λόγω κωδ. Ν. 551/1915. Η άποψη αυτή έχει επικρατήσει και εφαρμόζεται εν γένει για το εργατικό ατύχημα το οποίο οφείλεται γενικώς στην αδικοπραξία, ως και την ειδική αμέλεια του άρθρου 16 του ν. 551/1915 δεδομένου ότι η διάταξη διαμορφώθηκε σε ατελή μορφή μετά το νόμο 1699/1918 και αργότερα με την σημερινή της μορφή με την εισαγωγή του ΑΚ<sup>141</sup>, με τον οποίο υποκαταστάθηκαν με τις ευρύτερου περιεχομένου διατάξεις του άρθρου 932, 922, 299 ΑΚ αυτού περί χρηματικής ικανοποίησης, χωρίς όμως να διακρίνεται πουθενά ή να υποδεικνύεται καθ' οιονδήποτε τρόπο ότι οι διατάξεις αυτές είναι εφαρμοστέες μόνο επί των περιπτώσεων του άρθρου 16 κωδ. Ν. 551/1915.

#### **4.4. Συρροή αξιώσεων ασθενείας και ατυχήματος. Απαγόρευση συμψηφισμού.**

Όπως είναι φυσικό αλλά και συνάγεται αβίαστα τόσο από το πνεύμα αλλά και από το κείμενο του νόμου ο ναυτικός πρέπει να δικαιούται και περιθάλψεως, εφόσον συνεπεία του ατυχήματος από το οποίο ανίκανος προς εργασία, χρήζει και περαιτέρω περιθάλψεως και νοσηλείας. Εν προκειμένω καθίσταται φανερό ότι παράλληλως

<sup>140</sup> ΑΠ 1486/95 ΕΕργΔ 56, 325

<sup>141</sup> Κοροτζής Ι Ναυτικό εργατικό δίκαιο, 1990

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

συρρέουν δυο αξιώσεις που τείνουν αμφοτέρως στην αποκατάσταση της ίδιας ζημίας, που προέρχεται από τις δαπάνες νοσηλείας και της απώλειας ή μειώσεως του ημερομισθίου. Αρχικώς είχε υποστηριχθεί ότι κάθετι που λαμβάνεται εκ της μιας αξιώσεως να καταλογίζεται στην άλλη.

Εντούτοις όμως σε θεωρία και νομολογία έχει επικρατήσει και γίνεται ευρέως δεκτό ότι από τη διάταξη του άρθρου 66 ΚΙΝΔ, εξάγεται άμεσα ως πρόδηλο το συμπέρασμα ότι δεν χωρεί συμφητισμός μεταξύ των δυο παραλλήλως συρρεόντων αξιώσεων και δη συγκεκριμένα ότι στην περίπτωση που ο ναυτικός συνεπεία εκ βίαιου ατυχήματος, το οποίο λαμβάνει χώρα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του η εξ αφορμής αυτής, υφίσταται ανικανότητα προς εργασία, νοσηλεύεται εκτός πλοίου επί χρονικό διάστημα μέχρι ή και πλέον των τεσσάρων μηνών, τότε δικαιούται αφενός μεν των απωλεσθέντων μισθών εργασίας των τεσσάρων μηνών νοσηλείας και αφετέρου δε ακεραίας της κατά τις διατάξεις του ν. 551/1915, καταβλητέας εις αυτόν αποζημιώσεως<sup>142</sup>.

#### **4.5. Δικαιούχοι και υπόχρεοι αποζημιώσεων**

##### **4.5.1. Δικαιούχοι αποζημιώσεων – Θάνατος παθόντος**

Περιτό να τονιστεί ότι σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος δικαιούχος της αποζημιώσεως είναι ο ίδιος ο παθών ναυτικός. Η κατάσταση διαφοροποιείται όταν δεν

---

<sup>142</sup> Τέτοιος συμβιβασμός συρρεόντων αξιώσεων είχε θεσπισθεί διά του άρθρου 23 παράγραφος 3 του προΐσχύσαντος ν 1752/1951, αλλά η διάταξη αυτή δεν επαναλήφθηκε στον ΚΙΝΔ, ούτε ρητώς ούτε δια παραπομπής εις τον νόμο 1752/195, όπως αυτό συνέβη δυνάμει των άρθρων 66 και 295 του ΚΙΝΔ για άλλα θέματα, τα οποία ρυθμίζονται με το άρθρο 23 του ν. 1752/1951 υπό την προφανή έννοια του αποκλεισμού τέτοιου συμφητισμού.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

πρόκειται για ατύχημα το οποίο έχει επιφέρει ανικανότητα στον παθόντα αλλά όταν πρόκειται για θάνατο ναυτικού, οπότε ως δικαιούχοι της αποζημιώσεως εκ ναυτεργατικού ατυχήματος υπεισέρχονται οι συγγενείς αυτού.

Ρητώς εκ της διατάξεως του άρθρου 6 του ν. 551/1915 προκύπτει ότι σε περίπτωση θανάτου του παθόντος δικαιούμενα πρόσωπα της κατά το άρθρο 3 του ιδίου νόμου αποζημιώσεως είναι οι συγγενείς αυτού. Κρίνεται δέον όπως αναλυθεί η έννοια της λέξεως « συγγενείς» προκειμένου να οριοθετηθεί κατά προσήκοντα τρόπο ο κύκλος των προσώπων που ο συντακτικός νομοθέτης θέλησε να αποδώσει το δικαίωμα αναζήτησης αποζημιώσεως σε περίπτωση θανάτου ναυτικού.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 6 του Ν 551/1915 παρατίθεται μια περιπτωσιολογία των «συγγενών» που δικαιούνται να ασκήσουν την εκ του νόμου αξίωση αποζημιώσεως λόγω θανάτου ναυτικού. Πρώτο πρόσωπο δικαιούχος αποζημιώσεως είναι ο επιζών σύζυγος, ο οποίος λαμβάνει ολόκληρο το ποσό της αποζημιώσεως εφόσον ο θανών δεν κατέλιπε κατιόντες και ανιόντες, άλλως η αποζημίωση καταβάλλεται ως αναλύεται αμέσως κατωτέρω.

Αν πέρα του επιζώντος συζύγου υπάρχουν και κατιόντες εν ζωή τότε η αποζημίωση αποδίδεται κατά δυο πέμπτα στον επιζώντα σύζυγο και κατά τρία πέμπτα στους κατιόντες.

Στην περίπτωση που μετά του επιζώντα συζύγου υπάρχουν και ανιόντες εν ζωή τότε η αποζημίωση διανέμεται κατά το ήμισυ στον εν ζωή σύζυγο και κατά το έτερο ήμισυ στους εν ζωή ανιόντες.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Εάν δε υπάρχουν αδέρφια του αποβιώσαντος τότε ο επιζών σύζυγος λαμβάνει τα τρία πέμπτα της αποζημιώσεως ενώ τα υπόλοιπα δυο πέμπτα κατανέμονται μεταξύ των αδελφών .

Ο δε σύζυγος του παθόντος, ο οποίος απέκτησε την ιδιότητα του συζύγου μετά το ατύχημα δεν τυγχάνει δικαίωματος αποζημιώσεως εκ του θανάτου του παθόντος.

Το μερίδιο της αποζημιώσεως που απομένει μετά την αφαίρεση του ποσοστού που λαμβάνει ο επιζών σύζυγος ή όταν δεν υπάρχει εν ζωή σύζυγος κατανέμεται στους συγγενείς του αποβιώσαντος ως κάτωθι: α) Στα εν ζωή τέκνα, νόμιμα ή αναγνωρισμένα ή άλλους κατιόντες οι οποίοι ζουν σε βάρος του παθόντος, β) Εάν ο παθών δεν κατέλιπε κατιόντες ή κατέλιπε κατιόντες οι οποίοι δικαιούνται μόνο το ήμισυ της αποζημιώσεως, το διαθέσιμο ποσό της αποζημιώσεως περιέρχεται εις τους απομένοντας ζώντα εις βάρος του ανιόντες. γ) Εάν ο παθών δεν κατέλιπε κατιόντες ή ανιόντες, δικαιούμενους κατά τις προηγούμενες περιπτώσεις αποζημίωση, κατέλιπε όμως άγαμους αδερφούς κάτω των 18 ετών προκειμένου επί αρρένων και κάτω των 21 ετών προκειμένου για γυναίκες, ή οποιασδήποτε ηλικίας αλλά ανίκανους προς εργασία λόγω σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, το διαθέσιμο ποσό της αποζημιώσεως περιέρχεται στα πρόσωπα αυτά εφόσον αυτά ζουν εις βάρος του παθόντος και δ) εάν τέλος ο παθών δεν κατέλιπε κανένα εκ των προσώπων που απαριθμούνται ανωτέρω ή προκειμένου επί αλλοδαπών, τα πρόσωπα αυτά δεν διαμένουν στην Ελλάδα κατά τον χρόνο του δυστυχήματος ή εάν δεν διανεμήθη μεταξύ των δικαιούχων ολόκληρο το ποσό της αποζημιώσεως, το διαθέσιμο ποσό αποζημίωσης επιδιώκεται δικαστικώς ή εξωδικαστικώς από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας κατά κατατίθεται στην Εθνική

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Τράπεζα της Ελλάδος σε έντοκο λογαριασμό και σε πίστωση του « Ταμείου Προνοίας υπέρ των Εργατών».

Με το άρθρο 1 του ν. 6234/1934 προστέθηκε ότι στους δικαιούχους αποζημιώσεως υπάγονται και οι «κατιούσαι χήραι» και οι « εν χηρεία τελούσαι αδελφαί».

Εκ των ανωτέρω παρατεθέντων προκύπτει ότι ο νομοθέτης καθορίζει ρητώς και με σαφήνεια τη σειρά της νομιμοποίησης των δικαιούχων σε περίπτωση θανάτου του παθόντος και συγκεκριμένα, εφόσον αυτός είναι έγγαμος και δεν κατέλιπε άλλους εγγυτέρους συγγενείς, ο επιζών σύζυγος λαμβάνει το σύνολο της εκ του νόμου παρεχόμενης αποζημιώσεως. Όταν δε μετά του επιζώντος συζύγου υπάρχουν εν ζωή κατιόντες λαμβάνει ο επιζών σύζυγος λαμβάνει τα  $\frac{2}{5}$  αυτής ενώ δε το υπόλοιπο των  $\frac{3}{5}$  περιέρχεται στους κατιόντες. Όταν ο παθών πέρα του επιζώντος συζύγου έχει καταλείψει και ανιόντες τότε η αποζημίωση διανέμεται κατά ποσοστό  $\frac{1}{2}$  στον επιζώντα σύζυγο και κατά ποσοστό  $\frac{1}{2}$  στους ανιόντας. Εάν δε εν ζωή είναι οι αδερφοί του θανόντος και ο σύζυγος τότε η αποζημίωση αποδίδεται κατά τα  $\frac{3}{5}$  στα αδέρφια του παθόντος και κατά τα  $\frac{2}{5}$  στον εν ζωή σύζυγο.

Σημαντικό δε είναι ότι το δικαίωμα της αποζημιώσεως είναι κληρονομητό, γεγονός που συνεπάγεται ότι ο θάνατος δικαιούχου παθόντος, προ της ασκήσεως αγωγής αποζημιώσεως δεν αποσβένει το δικαίωμα των κληρονόμων να ασκήσουν το δικαίωμα αυτό και να αξιώσουν αποζημίωση δικαστικώς ή εξωδικαστικώς.

Το θέμα δια την νομιμοποίηση δικαιούχων αποζημίωσης εκ του θανάτου ναυτικού, ενώ μοιάζει να έχει ρυθμιστεί επαρκώς και να είναι αρκετά σαφές, εντούτοις πολλάκις έχει φτάσει στις αίθουσες των Δικαστηρίων προς διευκρίνιση και διευθέτηση.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Έτσι το Εφετείο Πειραιώς έκρινε δια της υπ'αρ. 1258/1986<sup>143</sup> αποφάσεώς του ότι ο θάνατος ναυτικού σε ναυτεργατικό ατύχημα σύμφωνα με το νόμο γεννά δικαίωμα αποζημιώσεως δια την σύζυγό αυτού και σε περίπτωση που μετά το θάνατο έχει μεσολαβήσει νέος γάμος της συζύγου του ναυτικού, υπό την αιτιολογία ότι εφόσον κατά τον χρόνο θανάτου του ναυτικού τελούσε σε γάμο μετ αυτού πληρούνται οι προϋποθέσεις του νόμου και άρα καθίσταται δικαιούχος της εκ νόμου αποζημιώσεως.

Επίσης με την υπ'αρ. 734/78 του Αρείου Πάγου εκρίθη ότι ο θάνατος δικαιούχου μητέρας πριν προλάβει να επιδιώξει την αποζημίωση δια τον θάνατο του γιου της σε ναυτεργατικό ατύχημα παράγει δικαίωμα αξιώσεως της αποζημιώσεως στην εξ αδιαθέτου κληρονόμο θυγατέρα της και στην αδερφή του θανόντος, καθώς ως προελέχθη η αξίωση αποζημιώσεως είναι κληρονομητή.<sup>144</sup>

Δια της υπ'αρ. 772/1980 αποφάσεως του το Εφετείο Πειραιά διέγνωσε ότι η επιζώσα σύζυγος θανόντος ναυτικού σε ναυτεργατικό ατύχημα, συντρέχουσα με τον υπερήλικα πατέρα του αποβιώσαντος και υπό την ανυπαρξία κατιόντων δικαιούται εις το ήμισυ της όλης αποζημιώσεως<sup>145</sup>. Εάν δε ο θανών κατέλιπε σύζυγο και ανήλικη θυγατέρα, η σύζυγος δικαιούται τα 2/5 και η θυγατέρα τα 3/5 της αποζημιώσεως<sup>146</sup>.

Δικαίωμα αποζημιώσεως απολαμβάνουν και οι άποροι γονείς του θανόντος ναυτικού απο εργατικό ατύχημα, οι οποίοι δεν δύνανται να αντιμετωπίσουν τις βιοτικές τους ανάγκες, αν και λαμβάνουν μικρή αναπηρική σύνταξη του ΙΚΑ, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ευτελή εισοδήματα, έστω και αν προέρχονται από ακίνητη περιουσία, τα οποία πάντως είναι ανεπαρκή για την συντήρησή τους, διότι η άσκηση του

<sup>143</sup> ΕφΠειρ. 1258/1986 ΕΝΔ 15, 229

<sup>144</sup> ΑΠ 734/78 ΕΝΔ, 7, 344, ΜΠρ.Πειρ.8310/80 ΕΝΔ 9, 91

<sup>145</sup> Εφ.Πειρ.772/1980 ΕΝΔ 9, 93

<sup>146</sup> Εφ. Πειρ. 835/80 ΕΝΔ 11, 248

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

δικαιώματος αποζημιώσεως εκ μέρους τους δεν προϋποθέτει πλήρη απορία των δικαιούχων<sup>147</sup>.

Επίσης εκρίθη ότι ο θάνατος ναυτολογημένης θυγατρός και του συζύγου της ναυτολογημένου στο ίδιο πλοίο, ο οποίος και αυτός απεβίωσε στο ναυάγιο του πλοίου στο οποίο συνυπηρετούσαν, θεωρούνται ότι ετελεύτησαν συγχρόνως, απορρίπτοντας τοιουτοτρόπως ισχυρισμούς περί προγενεστέρου χρονικά θανάτου της συζύγου και θεσπίζοντας τεκμήριο συναποβιώσεως ( 38 ΑΚ) και αναγνωρίζοντας ως εκ τούτου δικαίωμα αποζημιώσεως στους ανιόντες αμφοτέρων των θανόντων, εφόσον δεν κατέλιπαν κατιόντες<sup>148</sup>.

Δέον όπως αναφερθεί ότι τα έξοδα κηδείας, μεταφοράς της σωρού και των αποσκευών του θανόντος ναυτικού εις τους κληρονόμους βαραίνουν τον πλοιοκτήτη, εφόσον ο θάνατος του ναυτικού οφείλεται σε ναυτεργατικό ατύχημα.

Η ανωτέρω σύντομη παράθεση αποφάσεων των ελληνικών Δικαστηρίων είναι ενδεικτική της δυσχέρειας ανεύρεσης των πραγματικών δικαιούχων της αποζημιώσεως εκ θανάτου ναυτικού από ναυτεργατικό ατύχημα. Παρά της σαφήνειας του νόμου επί του συγκεκριμένου θέματος τελικώς υφίστανται παράμετροι οι οποίοι τυγχάνουν περαιτέρω διευκρινίσεως και ερμηνείας.

#### **4.5.2 Υπόχρεοι προς αποζημίωση**

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 551/1915 υπόχρεοι προς αποζημίωση για το εργατικό ατύχημα παθόντος και των εξ αυτού δικαιούμενων προσώπων είναι «ο κύριος

---

<sup>147</sup> ΑΠ 734/78 ΝοΒ 27, 547, Εφ.Πειρ. 1150/79 ΕΝΔ 8, 246, Εφ.Πειρ. 1002/1984 ΕΝΔ 13, 435

<sup>148</sup> Εφ.Πειρ.1150/79 ΕΝΔ 8



## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

της επιχειρήσεως». Στο πλαίσιο του ναυτεργατικού δικαίου, κύριος της ναυτικής επιχειρήσεως είναι ο πλοιοκτήτης, ο ασκών εφοπλισμό επί του πλοίου<sup>149</sup>, αλλά και ο απλός κύριος αυτού<sup>150</sup>.

Ιδιαίτερο θέμα που χρήζει περαιτέρω συζητήσεως δημιουργείται όταν έχει συναφθεί σύμβαση χρονοναύλωσης, οπότε ο χρονοναυλωτής μεταξύ άλλων ευθυνών και υποχρεώσεων που αναλαμβάνει δια της συμβάσεως χρονοναυλώσεως είναι και η πρόσληψη του πληρώματος, μετέχοντας ενεργώς και υπευθύνως κατά τον τρόπο αυτό εις την λειτουργία της ναυτικής επιχειρήσεως.

Αντιστοίχως έχει κριθεί και έχει πλέον γίνει ευρέως αποδεκτό ότι ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη που συμβάλλεται και συνάπτει σύμβαση με το ναυτικό σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ν. 762/1978 είναι υπεύθυνος και υπόλογος για τις από αυτήν ή εξ αφορμής αυτής, αξιώσεις, και ως εκ τούτου είναι υπεύθυνος και δια τις αξιώσεις εκ ναυτεργατικού ατυχήματος σε πλοίο είτε ελληνικής είτε αλλοδαπής σημαίας, υπό την αιτιολογία και την νομική σκέψη ότι οι διατάξεις του νόμου αυτού αποτελούν κανόνες άμεσης εφαρμογής και περιέχουν σε λανθάνουσα μορφή κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ο οποίος καθορίζει ειδικώς για την ευθύνη του αντιπροσώπου, ως εφαρμοστέο

---

<sup>149</sup> Εφοπλιστής θεωρείται και ο Πρόεδρος του Δ.Σ., εκπρόσωπος διευθυντής και διαχειριστής, πλοιοκτήτριας και διαχειρίστριας, που ασκεί ουσιαστικά την ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του πλοίου, αποφασίζει για την ναυτολόγηση των μελών του πληρώματος, διορίζει τον εαυτό του ως αντίκλητο και δηλώνει ουσιαστικά έγγραφα ότι είναι εφοπλιστής ευθύνεται δε ως εργοδότης σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος για τις συνέπειες του ν. 551/1915, Εφ. Πειρ. 1253/88 ΕΝΔ 19,108

<sup>150</sup> Ο « απλός κύριος» που δεν έχει και καν την εκμετάλλευση και εφοπλισμό του πλοίου ευθύνεται μόνο με το πλοίο, γεγονός που τεκμαίρεται αβίαστα από τα άρθρα 84, 105 και 106 ΚΙΝΔ. Είναι δε δυνατό άλλος να είναι ο κύριος του πλοίου και άλλος ο εφοπλιστής, εφόσον δεν έχει γίνει η κατά το άρθρο 105 ΚΙΝΔ κοινή δήλωση, το μαχητό τεκμήριο ότι ο κύριος εκμεταλλεύεται το πλοίο για τον εαυτό του είναι ανατρέψιμο. ΕφΑθ. 8006/1991 ΕΝΔ 21, 130

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

δίκαιο (lex fori)<sup>151</sup>. Η ευθύνη του αλλοδαπού νομικού προσώπου είναι παράλληλη με την ευθύνη του φυσικού προσώπου που το εκπροσωπεί κατ άρθρο 1 ν.762/1978<sup>152</sup>.

#### **4.5.3 Αλλοδαποί δικαιούχοι αποζημιώσεως.**

Ο νόμος 551/1915 αναγνωρίζοντας την ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος και ειδικότερα την συνήθη σύνθεση πληρωμάτων διαφόρων εθνικοτήτων, κάνει ειδική μνεία με χωριστό άρθρο στους αλλοδαπούς δικαιούχους αποζημιώσεων εκ ναυτεργατικού ατυχήματος. Συγκεκριμένα στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και 3 του ν. 551/1915 προβλέπεται ότι οι αλλοδαποί δικαιούνται της αποζημιώσεως του άρθρου 3 περίπτωση 3 και 4 μόνο εφόσον διαμένουν στην Ελλάδα και της αποζημιώσεως του άρθρου 3 περίπτωση 5 μόνο εφόσον διαμένουν στην Ελλάδα κατά τον χρόνο του ατυχήματος.

Εάν όμως μεταξύ της Ελλάδας και της χώρας της οποίας ο ναυτικός έχει την υπηκοότητα έχει συναφθεί σύμβαση με τον όρο της αμοιβαιότητας τότε δύναται να αναγνωριστούν υπέρ του αλλοδαπού όλα τα δικαιώματα του άρθρου 3 περίπτωση 3, 4 και 5 που απολαμβάνουν οι ημεδαποί. Με την προσθήκη όμως του άρθρου 1 ν.δ. της 20/24-1-1923 ισχύει ότι «Ανευ της τοιαύτης συμβάσεως αναγνωρίζονται υπέρ του αλλοδαπού, άνευ περιορισμού, τα δικαιώματα των άρθρων 3, 4 και 5 του άρθρου 3, εφόσον η σχετική νομοθεσία της πολιτείας αυτού προνοεί, υπό το πνεύμα της παρούσης διατάξεως, υπέρ των εν αυτή αλλοδαπών εργατών».

<sup>151</sup> Εφ.Πειρ. 508/1989, 1292/1990, 1336/1990 ΕΝΔ 19 σελ 64, 114, 121

<sup>152</sup> Εφ. Πειρ. 1132/1991 ΕΝΔ 19,490

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Με το ν.δ. της 30/31 Οκτωβρίου 1935 κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση υπ' αριθμόν 19 του έτους 1925 « περί εξομοιώσεως των αλλοδαπών και ιθαγενών εν τη αποζημιώσει των ατυχημάτων εργασίας», η οποία αποτελεί αναπόσπαστο πλέον μέρος του εσωτερικού δικαίου της Ελλάδος. Με το πρώτο άρθρο της Διεθνούς αυτής Συμβάσεως, το οποίο εφαρμόζεται υπό τον όρο της «αμοιβαιότητας» αίρονται οι περιορισμοί του άρθρου 5 παράγραφος 2 και 3 του ν. 551/1915 και οι αλλοδαποί εξισώνονται και εξομοιώνονται με τους ημεδαπούς εργαζόμενους, υπό την προϋπόθεση ότι το εργατικό ατύχημα έγινε σε έδαφος ελληνικό. Τα ελληνικά πλοία φέροντα την ελληνική σημαία αποτελούν κατά τους κανόνες του διεθνούς δικαίου προέκταση του ελληνικού εδάφους και ως εκ τούτου εφαρμόζεται το ελληνικό δίκαιο. Εάν το ατύχημα όμως δεν συνέβη σε ελληνικό έδαφος -πλοίο- τότε ο αλλοδαπός δικαιούται της αποζημιώσεως του ν 551/1915 υπό τους περιορισμούς του άρθρου 5 του ίδιου νόμου<sup>153</sup>.

Εκ των ανωτέρω τεκμαίρεται ότι ο τόπος όπου λαμβάνει χώρα ένα ατύχημα αποτελεί σημαντικό στοιχείο διό και κρίνεται αναγκαίο στοιχείο της βάσεως της αγωγής και πρέπει ειδικώς να αναφέρεται στην αγωγή δια την αξίωση αποζημιώσεως, προκειμένου να διερευνείται άμεσα σε ποια νομοθετική διάταξη εμπίπτει η κρινόμενη κάθε φορά περίπτωση. Εξάλλου αν δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ο νόμος θέτει για την αποζημίωση αλλοδαπών, τότε η αποζημίωση περιέρχεται στην Εργατική Εστία<sup>154</sup>.

---

<sup>153</sup> Σύμφωνα με την υπ' αρ. 19/1925 σύμβαση της ΔΟΕ, ο ν 551 εφαρμόζεται και στους αλλοδαπούς ή συγγενείς αλλοδαπών ναυτικών, χωρίς κανένα όρο διαμονής κατά το χρόνο του ατυχήματος, αρκεί το ατύχημα να συνέβη σε ελληνικό έδαφος, επέκταση του οποίου αποτελούν πλοία με ελληνική σημαία, Εφ. Περ. 747/1986 ΕΝΔ 16, 529

<sup>154</sup> Εφ. Περ. 293/1985 ΕΝΔ 13, 340.

**4.6 Ασφαλιστικά μέτρα για την εξασφάλιση αξιώσεως αποζημιώσεως από  
επικείμενο κίνδυνο**

Ο ν. 551/1915 μεταξύ άλλων προβλέπει στα άρθρα 8 και 9 ορισμένα μέτρα με τα οποία αποσκοπεί να εξασφαλίσει την αξίωση αποζημιώσεως του παθόντος ή των αντι αυτού δικαιούμενων προσώπων.

Συγκεκριμένα κατά το άρθρο 8 του ίδιου νόμου η καταβολή της αποζημιώσεως βαρύνει αλληλεγγύως μετά του κυρίου της επιχειρήσεως, τον υπεργοδότη ή τον υπεργολάβο, δικαιούμενου του καταβάλλοντος εις αναγωγή σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις του Αστικού Κώδικος. Εν συνεχεία σύμφωνα με το άρθρο 9 του αυτού νόμου η αξίωση του παθόντος ή των αντι αυτού δικαιούχων εξασφαλίζεται δια προνομίου επί της κινητής και ακινήτου περιουσίας του υπόχρεου.

Ο παθών ή οι αντι αυτού δικαιούχοι, όταν συντρέχει επείγουσα περίπτωση προς εξασφάλιση των εκ του ναυτεργατικού ατυχήματος απαιτήσεων τους, και συγκεκριμένα ότι τεκμαίρεται επικείμενος κίνδυνος οριστικής απώλειας της διεκδικούμενης αποζημιώσεως έχουν στην διακριτική τους ευχέρεια το δικαίωμα ασκήσεως του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατασχέσεως κάθε κινητής και ακινήτου περιουσίας του εργοδότη και κυρίως του πλοίου στο οποίο ήταν ο παθών ναυτολογημένος, εφόσον κριθεί από το Δικαστήριο ότι υφίσταται άμεσως και επικείμενος κίνδυνος και εφόσον πιθανολογείται σφόδρα ότι οι αιτούντες την διάταξη των ασφαλιστικών μέτρων δικαιούνται αποζημιώσεως κατά τις κοινές διατάξεις ή των

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

διατάξεων του νόμου 551/1915 και συντρέχουν νόμιμοι λόγοι διατάξεως του επαχθούς αυτού ασφαλιστικού μέτρου<sup>155</sup>.

**4.7. Βεβαίωση ατυχημάτων-Διαδικασία και καθ ύλην αρμοδιότητα εκδίκασης αγωγών.**

Στα άρθρα 10 έως και 13 ο νόμος 551/1915 αναφέρεται και ρυθμίζει συγκεκριμένα ορισμένα δικονομικά και διαδικαστικά θέματα που άπτονται της επίδικσης αποζημιώσεων εκ ναυτεργατικού ατυχήματος. Συγκεκριμένα αναφέρεται στην υποχρέωση του εργοδότη, ο οποίος σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος, πρέπει να υποβάλλει ενώπιον του Ειρηνοδίκη του τόπου του ατυχήματος βεβαίωση ατυχήματος. Αντίστοιχη υποχρέωση στοιχειοθετείται και για τον ίδιο τον παθόντα και του συγγενείς αυτού. Η αποδεικτική δύναμη των βεβαιώσεων αυτών υπόκεινται στην ελεύθερη κρίση του Δικαστηρίου το οποίο καλείται να κρίνει την αξιούμενη αποζημίωση.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ισχύοντος Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας οι σχετικές αγωγές αποζημιώσεων εκ ναυτεργατικών ατυχημάτων υπάγονται στην καθ ύλην αρμοδιότητα του Μονομελούς Πρωτοδικείου και εκδικάζονται κατά την ειδική διαδικασία των εργατικών διαφορών κατά τα άρθρα 663 και επόμενα ΚΠολΔ και 82 ΚΙΝΔ.

---

<sup>155</sup> Μ.ΠρΠερ. 2838/1993 ΕΝΔ 21,446 , ΜΠρ.Α 9470/1993 ΕΝΔ 21,404 Διαζευτική αξίωση σε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων δικαιούχων θανόντος εκ πνιγμού για αποζημίωση είτε κατά τις κοινές διατάξεις είτε εκ του νόμου 551/1915 άρθρο 3 παρ.5 για συντηρητική κατάσχεση κινητής και ακινήτου περιουσίας εργοδότη και ιδιαιτέρως του πλοίου, προς εξασφάλιση των εκ των ατυχήματος απαιτήσεών τους.

#### **4.8 Συμβιβασμός αξιώσεων. Διαιτησία.**

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 551/1915 επιτρέπεται ο συμβιβασμός αξιώσεων απορρεόντων από ναυτικό ατύχημα, εφόσον πληρούνται οι από τον ίδιο νόμο τιθέμενες προϋποθέσεις.

Στην πρώτη παράγραφο με έμφαση υπογραμμίζεται ότι πάσα συμφωνία αντικείμενη αμέσως ή εμμέσως εις τις διατάξεις του παρόντος νόμου είναι άκυρη, εφόσον μειώνει τις υποχρεώσεις του εργοδότη έναντι του ναυτικού.

Στην δεύτερη παράγραφο τίθενται με σαφήνεια οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι έγκυρη η συμβιβαστική επίλυση διαφοράς απορρέουσα από ναυτεργατικό ατύχημα και συγκεκριμένα προβλέπεται ότι ο συμβιβασμός επιτρέπεται υπό τους εξής όρους: α) εφόσον ενεργείται μόνο από τον ειρηνοδίκη, β) στις περιπτώσεις 1 του άρθρου 3 του νόμου το ποσό του συμβιβασμού δεν δύναται να είναι μικρότερο εκείνου που κατά το νόμο δικαιούται ο ενάγων ειμή το πολύ 15%. Σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις του οικείου άρθρου οι ενδιαφερόμενοι προς συμβιβασμό μπορούν να αναθέσουν τον προσδιορισμό του ύψους της αποζημίωσης στην διαιτησία του Προέδρου Πρωτοδικών σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Πολ.Δ. Η διαιτητική απόφαση δεν υπόκειται εις ένδικο μέσο. « Τα περί διαιτησίας συνυποσχετικά συντάσσονται εφ' απλού χάρτου».

Εκ της προηγηθείσας παρατεθείσας ακριβούς διατύπωσης του νόμου συνάγεται αβίαστα ότι ο συμβιβασμός αξιώσεων εκ ναυτεργατικού ατυχήματος είναι επιτρεπτός εφόσον καταρχήν διενεργείται από τον ειρηνοδίκη. Εάν δε εκ του ναυτεργατικού ατυχήματος έχει προκληθεί στον παθόντα πλήρης διαρκής ανικανότητα ή έχει επέλθει ο

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

θάνατος αυτού το ποσό του συμβιβασμού δεν δύναται να είναι μικρότερο του δικαιούμενου από τον δικαιούχο παρά μόνο μέχρι το πολύ 15 %.

Η αρμοδιότητα του ειρηνοδίκη ρυθμίζεται στις οικείες διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και δη στα άρθρα 208-214 που αφορούν την απόπειρα συμβιβαστικής επίλυσης της διαφοράς. Ο συμβιβασμός ενώπιον του ειρηνοδίκη έχει διφυή χαρακτήρα υπό την έννοια ότι αφενός είναι σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αφετέρου είναι μια διαμορφωτική διαδικαστική πράξη. Ο συμβιβασμός, όπως ανωτέρω εκτέθηκε, δεν παράγει δεδικασμένο και δεν καλύπτει τις ενστάσεις του άρθρου 330 ΚΠολΔ ήτοι τις ενστάσεις που καλύπτει το δεδικασμένο.

Με τον επερχόμενο συμβιβασμό περατώνεται ουσιαστικά και οριστικά η διαφορά κατά το άρθρο 871 ΑΚ ενώ για τις πέραν από τον συμβιβασμό αξιώσεις του ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, γεννάται ένσταση ανατρεπτική υπέρ του άλλου, η παραδοχή της οποίας συνεπάγεται την απόρριψη τυχόν ασκηθείσης αγωγής ως αβάσιμης κατ ουσίαν<sup>156</sup>. Πέραν δε των οικονομικών διευθετήσεων δια της συμβιβαστικής οδού επιλύονται με αμοιβαίες υποχωρήσεις την φιλονικία τους ή την αβεβαιότητά τους για την ρύθμιση ή όχι μιας έννομής σχέσης.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω προϋποθέσεων και περιορισμών που θέτει ο νόμος, ο συμβιβασμός ενώπιον του ειρηνοδίκου μπορεί να προσβληθεί από τα μέρη λόγω αντιθέσεως του στα χρηστά ήθη, ως καταπλεονεκτικός<sup>157</sup> ή λόγω εκμεταλλεύσεως της απειρίας ή της ανάγκης του ναυτικού κατά το άρθρο 179 Α.Κ., καθώς και λόγω ουσιώδους πλάνης. Ο συμβιβασμός δύναται να προσβληθεί δια τους ανωτέρω λόγους και

<sup>156</sup> Εφ.Πειρ 1451/1987 ΕΝΔ 19, 237

<sup>157</sup> Ο συμβιβασμός μπορεί να κριθεί ως καταπλεονεκτικός, πλην όμως η ύπαρξη προφανούς δυσαναλογίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής, κρίνεται όχι αποκλειστικώς από το ύψος των εις τον συμβιβασμό αξιώσεων από τις οποίες επέρχεται παραίτηση, αλλά σε συνδυασμό με την πιθανότητα ευδοκιμήσεως τους, διότι μπορεί να είναι υπερβολικές ή αβάσιμες, Εφ. Πειρ 1457/1987, ΕΝΔ 19,237

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

αιτίες δικαστικώς δια της ασκήσεως σχετικής αγωγής ή ενστάσεως. Η αποδοχή μιας τέτοιας αγωγής ή ενστάσεως ενεργεί ανατρεπτικά στον προσβληθέντα συμβιβασμό και δύναται να οδηγήσει στην άρση των αποτελεσμάτων του συμβιβασμού ως εκτελεστού τίτλου και στην τροπή αυτού σε συμβιβασμό φέροντος χαρακτήρα ιδιωτικού δικαίου.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι εάν ο ναυτικός αποζημιώθηκε για πρόσκαιρη πλήρη ανικανότητα και συμβιβάστηκε δια αυτή, και ακολούθως ο τραυματισμός του εξελίχθηκε τελικώς σε διαρκή ανικανότητα, δεν εμποδίζεται να ζητήσει μεταγενεστέρως αποζημίωση για διαρκή μερική ανικανότητα<sup>158</sup>.

#### **4.9 Παραγραφή αξιώσεων από ναυτεργατικό ατύχημα**

Ο ν. 551/1915 με το άρθρο 17 θεσπίζει ως ειδική βραχυπρόθεσμη παραγραφή των αξιώσεων από ναυτεργατικό ατύχημα τα τρία έτη και δη προβλέπει ότι «πάσα εκ του παρόντος νόμου αξιώσις παραγράφεται μετά τριετία από του ατυχήματος, απέναντι όμως εργοδότη μη συμμορφωθέντος προς τα διατάξεις του άρθρου 10 χωρεί μόνον η κοινή παραγραφή. Η παραγραφή των αξιώσεων των αντί του παθόντος, κατά τας διατάξεις του άρθρου 8, δικαιούμενων προσώπων άρχεται από του θανάτου του παθόντος», μέχρι την κοινοποίηση της σχετικής αγωγής.

Για να εφαρμοστεί η βραχυπρόθεσμη παραγραφή των τριών ετών απαιτείται να έχει προηγηθεί η δήλωση από τον εργοδότη του παθόντος ενώπιον του Ειρηνοδίκη του τόπου επελεύσεως του ατυχήματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 του ιδίου

---

<sup>158</sup> Μ.Πρ.Πειρ. 586/1979 ΕΕμπΔ 30, 620, Επίσης λόγω ουσιώδους πλάνης για ακύρωση συμβιβασμού από αλλοδαπό ναυτικό λόγω άγνοιας της ελληνικής γλώσσας, ΕφΠειρ. 349/1983 ΕΝΔ 11, 358



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

νόμου και η εκπλήρωση των υπολοίπων υποχρεώσεων που ρητώς προβλέπονται από την σχετική διάταξη.

Δεν ισχύει η τριετής παραγραφή αλλά η εικοσαετής κατά το άρθρο 249 Α.Κ. στην περίπτωση που ο εργοδότης δεν εκπλήρωσε τις οριζόμενες από το άρθρο 10 υποχρεώσεις, ακόμα και όταν η εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών δεν ήταν εφικτή, επειδή π.χ. ο τόπος επελεύσεως του ατυχήματος ευρίσκετο στην αλλοδαπή. Για τους δικαιούχους κληρονόμους του παθόντος, η παραγραφή άρχεται από το χρόνο του θανάτου του.

Σύμφωνα με το άρθρο 66 ΚΙΝΔ η παραγραφή αξιώσεων για μισθούς ασθενείας, συμπληρούται μετά ένα έτος από της λήξεως του έτους κατά το οποίο συμπίπτει η αφετηρία αυτής, ακόμα και όταν η ασθένεια προήλθε από ναυτεργατικό ατύχημα. Όταν η αξιούμενη αποζημίωση στηρίζεται σε αδικοπρακτική βάση παραγράφεται με την πάροδο πενταετίας, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 937 ΑΚ.

Στην περίπτωση που η αδικοπραξία αποτελεί και ποινικό αδίκημα, η οποία υπόκειται κατά τον ποινικό κώδικα ή ειδικό ποινικό νόμο σε μακρότερη παραγραφή, η ίδια μακρότερη παραγραφή ισχύει και για την απαίτηση της αποζημίωσης.

Με τον άρθρο 1 παράγραφος 1 του ν. 762/1978 θεσπίστηκε ότι οι αξιώσεις ναυτικού εκ ναυτεργατικού ατυχήματος, ο οποίος σύναψε σύμβαση ναυτικής εργασίας με αντισυμβαλλόμενο τον αντιπρόσωπο του πλοιοκτήτη, εφόσον δια την ικανοποίηση των αξιώσεων του αυτών στρέφεται κατά του αντιπροσώπου και όχι του ιδίου του πλοιοκτήτη υπόκειται σε παραγραφή τριάντα μηνών, η οποία άρχεται από την καθ' οιονδήποτε τρόπο λύση της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

**5. ΤΟ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ**

**ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ**

Οι έννομες σχέσεις που παράγονται και οι αξιώσεις που απορρέουν από τα ναυτεργατικά ατυχήματα δεν είναι πάντοτε απλές διό και επί των θεμάτων αυτών έχουν διατυπωθεί πλείονες απόψεις, πολλές εκ των οποίων είναι πλήρως αντικρουόμενες μεταξύ τους. Ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο επί των σχέσεων και αξιώσεων αυτών έχει παρατηρηθεί από νομολογιακής θεώρησης αξιοπρόσεχτη διαφορά απόψεων .

Μια εκ των απόψεων αυτών που ισχυρώς διατυπώθηκε από τους θεωρητικούς και νομικούς κύκλους υπήρξε και αυτή που υποστήριζε ότι εφαρμοστέο δίκαιο επί αξιώσεων εκ ναυτεργατικών ατυχημάτων είναι το δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Δικαιολογητική βάση αυτής της απόψεως στάθηκε η διάταξη του άρθρου 83 παράγραφος 1 ΚΙΝΔ, προ της ισχύς του ν. 451/1976<sup>159</sup>.

Μια δεύτερη άποψη που επικράτησε ήταν αυτή που θέσπιζε ως εφαρμοστέο το δίκαιο της πολιτείας στον τόπο της οποίας συνέβη το ατύχημα κατά το άρθρο 26 Α.Κ. όπου ρητώς προβλέπει ότι « Οι ενοχές από αδίκημα διέπονται από το δίκαιο της πολιτείας όπου διαπράχθηκε το αδίκημα.» Εν προκειμένω δε επί πρόκειται επί ναυτεργατικών ατυχημάτων επελθόντων κατά την εκτέλεση της εργασίας του παθόντος ή εξ αφορμής αυτής εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, αφού το έδαφος εκάστης πολιτείας θεωρείται ότι επεκτείνεται και στα πλοία τα οποία φέρουν την σημαία της. Η θέση αυτή στηρίζει το σκεπτικό της στο γεγονός ότι το εργατικό ατύχημα είναι «οιονεί αδίκημα» και ως εκ τούτου η ευθύνη από εργατικό ατύχημα κρίνεται κατά το δίκαιο της πολιτείας εις τον τόπο της οποίας συνέβη το ατύχημα.

<sup>159</sup> Β. Γράβαρης, Το πλήρωμα του πλοίου, παρ. 2

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Δικαιολογητική βάση της άποψης αυτής είναι ότι το βίαιο συμβάν, επελθόν κατά την εκτέλεση της εργασίας του ναυτικού ή εξ αφορμής αυτής συνιστά την έννοια της αδικοπραξίας καθώς όταν προκαλεί ζημία, αποτελεί ως αντικειμενικό γεγονός αδίκημα. Μοναδική διαφορά με την έννοια της αδικοπραξίας του κοινού δικαίου είναι ότι για την στοιχειοθέτηση της ευθύνης δεν απαιτείται η ύπαρξη βαθμού υπαιτιότητας. Ως εκ τούτου δυνάμει της θεωρίας αυτή όταν αξιώνεται αποζημίωση στηριζόμενη σε ναυτεργατικό ατύχημα η ευθύνη και η έκταση του δικαιώματος αποζημίωσης θα κριθεί σύμφωνα με το άρθρο 26ΑΚ, το οποίο θεσπίζει ως εφαρμοστέο το δίκαιο της πολιτείας στον τόπο της οποίας συνέβη το ατύχημα.

Επί του ζητήματος αυτού εκρίθη από το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς με την υπ' αριθμόν 1576/1988 Απόφαση ότι: « Η ευθύνη και η έκταση αποζημίωσης από εργατικό ατύχημα (οιονεί αδίκημα) που συνέβη κατά την εκτέλεση της εργασίας ή με αφορμή αυτήν, κρίνεται από το δίκαιο της πολιτείας στον τόπο της οποίας έγινε το ατύχημα, σύμφωνα με το άρθρο 26 Α.Κ. Εάν τα γεγονότα που συνιστούν την άδικη πράξη έλαβαν χώρα σε διαφορετικές πολιτείες, τότε θεωρείται ότι η πράξη τελέστηκε στην πολιτεία όπου εκδηλώθηκε κατά την κύρια σημασία της. Κατά το δίκαιο της πολιτείας αυτής θα κριθούν, εκτός των άλλων, οι προϋποθέσεις, το περιεχόμενο και η έκταση της ευθύνης του υπαιτίου και του νομικού προσώπου από τις άδικες πράξεις των οργάνων του κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατέθηκαν. Εάν το αδίκημα συνέβη σε πλοίο που βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα, εφαρμόζεται το δίκαιο της σημαίας, εάν συνέβη σε λιμάνι, εφαρμόζεται το δίκαιο της πολιτείας στην οποία τούτο ανήκει»<sup>160</sup>.

<sup>160</sup> Πολ.Πρ.Πειρ. 1576/1988,ΕΝΔ 17,135 και Καμβύσης, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο 1982, σελ.40 επομ.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Σύμφωνα με την 2038/1993 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς υποστηρίχθηκε ότι είτε πρέπει να γίνει δεκτή η άποψη κατά την οποία το εργατικό ατύχημα ως αδίκημα ή οιονεί αδίκημα διέπεται από το άρθρο 26 ΑΚ, είτε πρέπει να γίνει δεκτή η άποψη ότι αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο των εργατικών συμβατικών ενοχών, αφού είναι συνεπεία της συμβάσεως ή της σχέσεως εργασίας και επομένως ρυθμίζεται από κατά το άρθρο 25 ΑΚ δίκαιο<sup>161</sup> -<sup>162</sup>.

Άλλη μια άποψη που ισχυρώς υποστηρίχθηκε είναι και αυτή που προβλέπει ότι επί ναυτεργατικού ατυχήματος, οι ενοχές που προέρχονται από τη σύμβαση ναυτικής εργασίας, ρυθμίζονται από το δίκαιο εις το οποίο υποβλήθηκαν τα μέρη. Αν τα μέρη κατά την κατάρτιση της συμβάσεως εργασίας δεν όρισαν, ρητώς ή σιωπηρώς, το εφαρμοστέο στη σχέση τους δίκαιο, εφαρμόζεται το δίκαιο εκείνο, το οποίο βάσει των ειδικών συνθηκών υπό τις οποίες συνήφθη η σύμβαση, αρμόζει περισσότερο στην κάθε περίπτωση σύμφωνα με όσα ορίζει και το άρθρο 25 Α.Κ., ήτοι ότι «Οι ενοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από το δίκαιο στο οποίο έχουν υποβληθεί τα μέρη. Αν δεν υπάρχει τέτοιο εφαρμόζεται το δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών.» Στην έννοια « ενοχές από σύμβαση» του άρθρου 25 ΑΚ περιλαμβάνονται και η όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από εργατικό ατύχημα και διέπονται από το δίκαιο που ρυθμίζει τη σχετική σύμβαση<sup>163</sup>.

Όταν στην σύμβαση ναυτολόγησης δεν περιλαμβάνεται από τα συμβαλλόμενα μέρη ρητή μνεία ότι το δίκαιο ορισμένης πολιτείας, το οποίο συνδέεται με τη σχέση τους θα ρυθμίζει αυτήν, τότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο το οποίο αρμόζει από τις

<sup>161</sup> Μον. Πρ.Πειρ. 2038/1993 ΕΝΔ 21,446

<sup>162</sup> Εάν το ατύχημα συνέβη στα διεθνή ύδατα και τα μέρη είχαν ρητώς υποβληθεί εις το ελληνικό δίκαιο, τούτο είναι εφαρμοστέο, Εφ. Πειρ. 333/1992, 740/1992, 706/1992 ΕΝΔ 21, 58, 136, 141

<sup>163</sup> ΕφΠειρ 1673/1988 ΕΝΔ 17, 186

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

συντρέχουσες ειδικές συνθήκες της διαφοράς, οι οποίες δύνανται να είναι π.χ. ο τόπος από όπου ασκείται η διαχείριση του πλοίου, η σημαία του πλοίου, η εθνικότητα του συμβαλλομένου ναυτικού, ο τόπος κατάρτισης της συμβάσεως εργασίας, το νόμισμα στο οποίο συμφωνήθηκε ο μισθός, η εθνικότητα του πλοιάρχου και των αξιωματικών του πλοίου, αλλά και άλλες συνθήκες που κρίνονται κάθε φορά από το Δικαστήριο κατά πόσο επηρεάζουν ή όχι την αναφερόμενη από το εργατικό ατύχημα διαφορά.

Δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες παρατηρείται ότι για τον σχηματισμό της δικανικής κρίσεως δύναται να μη βαρύνει το δίκαιο της σημαίας του πλοίου κατ άρθρο 83 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ ως δικαίου που εφαρμόζεται και στις εκ του ναυτεργατικού ατυχήματος σχέσεις ( 66 παρ.2 ΚΙΝΔ) ή του τόπου του ατυχήματος<sup>164</sup>. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα Δικαστήρια του Πειραιά, όπου γίνεται όλο και περισσότερο αποδεκτή η άποψη ότι για τα εργατικά ατυχήματα η ευθύνη του εργοδότη πρέπει να εντάσσεται στα πλαίσια των εργασιακών συμβατικών ενοχών, οι οποίες υπάγονται στην ρύθμιση του άρθρου 25 ΑΚ, υπό το σκεπτικό ότι η ευθύνη του εργοδότη- πλοιοκτήτη στηρίζεται στην ανάληψη από αυτόν του επαγγελματικού κινδύνου από την εκμετάλλευση της εργασίας άλλου προσώπου και είναι συνεπεία της συμβάσεως εργασίας που έχει συναφθεί μεταξύ του εργοδότη-πλοιοκτήτη και του εργαζομένου-ναυτικού, άνευ της οποίας δεν δύναται να γίνει λόγος ούτε περί εργατικού ατυχήματος ούτε περί υποχρεώσεων απορρεόντων εξ αυτού<sup>165</sup>.

Η προεκτεθείσα άποψη έχει ιδιαίτερη σημασία στις περιπτώσεις όπου το στοιχείο αλλοδαπότητας είναι έντονο, διό και κρίνεται απαραίτητο όταν συντρέχουν

---

<sup>164</sup> Αντ. Αντάπασης, Το εφαρμοστέο δίκαιο στο ναυτεργατικό ατύχημα, 1988 σελ. 18, 40, 68 επομ., ο οποίος κρίνει ως ορθότερη την κρίση για την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου στις ενοχές και αξιώσεις εκ ναυτεργατικού ατυχήματος, εκείνη που βασίζεται στο άρθρο 25 ΑΚ

<sup>165</sup> ΕφΠειρ. 740/1992, 706/1992 ΕΝΔ 21, 136, 141

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

τέτοιες περιστάσεις, στην σύμβαση ναυτολογήσεως να περιλαμβάνεται ρήτρα για την υποβολή των διαφορών, ασθενείας και ατυχήματος σε ορισμένο δίκαιο. Είναι ενδεικτικό ότι ο κανόνας που περιέχεται στο άρθρο 25 ΑΚ περιλαμβάνεται και στο άρθρο 3 παράγραφος 1 εδ.α' της Συμβάσεως της Ρώμης της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1980, η οποία κυρώθηκε με το ν. 1792/1988 και αφορά τις συμβάσεις, οι οποίες καταρτίζονται μετά το χρόνο έναρξης της ισχύος της.

Εξ όλων των ανωτέρω δύναται να εξαχθεί ως συμπέρασμα ότι η επιλογή μεταξύ των δυο διατάξεων 25 και 26 ΑΚ δια την διάγνωση του εφαρμοστέου δικαίου στις αξιώσεις εκ ναυτεργατικών ατυχημάτων, εφόσον το δίκαιο της σημαίας του πλοίου θα είναι σε κάθε περίπτωση εφαρμοστέο, έχει περισσότερο θεωρητική παρά πρακτική σημασία, και εξαρτάται στο κατά πόσον δύναται να εφαρμοστεί το άρθρο 25 ΑΚ, ήτοι κατά πόσο τελικά το ναυτεργατικό ατύχημα θεωρείται ή όχι « οιονεί αδίκημα».

### **6. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει ως συνδεδεμένους κρίκους μια σειρά από συνθήκες στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους. Κύριο νομικό δημιούργημα και πιο βασική εκ των συνθηκών είναι η Συνθήκη της Ρώμης, η οποία αργότερα τροποποιήθηκε με την συνθήκη του Μάαστριχτ, η οποία είναι και η γενεσιουργός συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι δυο αυτές συνθήκες ενοποιημένες και διαμορφωμένες πλέον σε ένα ενιαίο κείμενο προσδιορίζονται με την έκφραση «Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα», η οποία και καθορίζει τις βασικές ρυθμίσεις της κοινής αγοράς του ευρωπαϊκού χώρου<sup>166</sup>.

---

<sup>166</sup> Αντάπασης Α, Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπία του Κοινοτικού Δικαίου 1996, σελ. 13 επομ.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Η εγκαθίδρυση μιας κοινής εσωτερικής αγοράς προϋποθέτει φυσικά την άρση όλων των υφιστάμενων σε εθνικό επίπεδο εμποδίων ως προς την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων, πραγμάτων προσώπων και κεφαλαίων. Η επίτευξη του στόχου αυτού συνεπάγεται τη διαμόρφωση κοινής πολιτικής και στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, ήτοι την θέσπιση κατάλληλων κανόνων που θα συμβάλλουν βαθμιαία στην εξάλειψη των διαφορών μεταξύ των κρατών- μελών και θα προαγάγουν την ελεύθερη παροχή των θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών.

Αρχικά είχε δημιουργηθεί λαθεμένα η εντύπωση ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν υπάγονταν στο ρυθμιστικό πλαίσιο της ΣΕΚ. Το εν λόγω συμπέρασμα είχε εξαχθεί από την συστατική και κατά γράμμα ερμηνεία των άρθρων 61 παρ. 1 και 84 παρ. 2 της Συνθήκης. Το άρθρο 61 παρ. 1 της Συνθήκης θεσπίζει τον κανόνα ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών δεν ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 59-66 αλλά από εκείνες των άρθρων 74-84 δηλαδή από τις διατάξεις που περιέχονται στον ειδικό για τις μεταφορές τίτλο. Σύμφωνα με το άρθρο 84 παρ. 1 μόνο οι σιδηροδρομικές, οι οδικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές διέπονται από τις διατάξεις του ειδικού τίτλου για τις μεταφορές. Όσον αφορά τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 84 παρ. 2 το Συμβούλιο έχει την αποκλειστική δυνατότητα να θεσπίσει κατάλληλες διατάξεις για αυτές, υπό την προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις του επί των θεμάτων αυτών θα λαμβάνεται με ομοφωνία πριν από την έναρξη της ισχύος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης και με ειδική πλειοψηφία ύστερα από αυτή. Την λαθεμένη όμως αυτή εντύπωση ανέτρεψε τελείως η

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

απόφαση που εξέδωσε το ΔΕΚ στις 4 Απριλίου 1974 στην υπόθεση 167/73 μεταξύ της Επιτροπής και της Γαλλικής Δημοκρατίας γνωστή ως υπόθεση των γάλλων ναυτικών<sup>167</sup>.

Αιτία της υποθέσεως αυτής στάθηκε άρθρο 3 παρ. 2 του γαλλικού κώδικα του 1926 για την ναυτική εργασία, το οποίο πρόβλεπε ρητώς ότι το πλήρωμα γαλλικού πλοίου αποτελείται κατά ποσοστό καθοριζόμενο με απόφαση του αρμοδίου για την εμπορική ναυτιλία υπουργού, από γάλλους υπηκόους. Η γαλλική κυβέρνηση με την από 21 Νοεμβρίου 1960 απόφασή της, όπως τροποποιήθηκε στις 12 Ιουνίου 1969 επέβαλλε με την επιφύλαξη ατομικών εξαιρέσεων, την πλήρωση των θέσεων αξιωματικών και μελών του πληρώματος γέφυρας, μηχανοστασίου ή ραδιοεπικοινωνίας γαλλικού πλοίου αποκλειστικά από γάλλους υπηκόους και των θέσεων μελών πληρώματος γενικών καθηκόντων κατά ποσοστό 75% από γάλλους υπηκόους.

Η Επιτροπή, η οποία επιλήφθηκε της υποθέσεως, έκρινε ότι οι διατάξεις αυτές του γαλλικού δικαίου ήταν αντίθετες με τα άρθρα 48 και επόμενα της Συνθήκης και του 1, 4 και 7 του Κανονισμού 1612/1968 για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων και προσκάλεσε με την από 8 Οκτωβρίου 1971 επιστολή της τη Γαλλική κυβέρνηση να τις τροποποιήσει και να τις εναρμονίσει σύμφωνα με τις επιταγές του κοινοτικού δικαίου. Η άρνηση της γαλλικής κυβέρνησης να συμμορφωθεί με την ανωτέρω απόφαση της Επιτροπής, ουσιαστικά υποχρέωσε την Επιτροπή να προσφύγει στο ΔΕΚ, όπως και έπραξε την 14 Σεπτεμβρίου 1973. Το ΔΕΚ συντάχθηκε με την πρόταση της Επιτροπής και κατόπιν και της έκδοσης της σχετικής απόφασεως του ΔΕΚ υποχρεώθηκε ο γάλλος υπουργός εμπορικής ναυτιλίας να συμμορφωθεί με την απόφαση του ΔΕΚ και προς τούτο απέστειλε εγκύκλιο στις αρμόδιες αρχές με την οποία υποδείκνυε την μη

---

<sup>167</sup> Αντάπασης Α. Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπία του Κοινοτικού Δικαίου 1996, σελ. 116 επομ.,



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

εφαρμογή των διατάξεων του γαλλικού κώδικα ναυτικής εργασίας που θέσπιζαν διακρίσεις μεταξύ των ναυτικών βασιζόμενες στην ιθαγένειά τους. Εντούτοις όμως οι διατάξεις αυτές του γαλλικού κώδικα δεν τροποποιήθηκαν διό και η Επιτροπή προσέφυγε για δεύτερη στο ΔΕΚ το οποίο έκρινε<sup>168</sup> ότι η Γαλλική Πολιτεία δεν ανταποκρίθηκε και δεν συμμορφώθηκε στις επιβαλλόμενες από τη Συνθήκη υποχρεώσεις της.

Με άλλες απόφασεις το ΔΕΚ επιχείρησε να περιορίσει ως ένα βαθμό τον κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας εργαζομένων ως προς τους ναυτολογούμενους σε πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους- μέλους ναυτικού. Πιο συγκεκριμένα το ΔΕΚ έκρινε στην υπόθεση 9/88 ( *Lopes da Veiga v Staatssecretaris van Justitie* )<sup>169</sup> ότι « ο υπηκόος κράτους –μέλους που αποτελεί μέλος πληρώματος πλοίου νηολογημένου σε άλλο κράτος- μέλος δεν αποκτά από μόνη την ναυτολόγησή του την ιδιότητα του εργαζομένου στο κράτος- μέλος της νηολόγησης και κατ'επέκταση δεν έχει πάντοτε το δικαίωμα να επικαλεστεί τις διατάξεις για την ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων. Κάθε ναυτικός υπηκόος κράτους – μέλους που παρέχει διαρκείς υπηρεσίες σε πλοίο που είναι νηολογημένο σε άλλο κράτος –μέλος και εκτελεί πλόες εκτός της επικράτειας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, θεωρείται ως εργαζόμενος στο κράτος- μέλος της νηολόγησης, αν η ναυτεργασική σχέση έχει την οικονομική έδρα της ή ένα αρκετά στενό σύνδεσμο με τη έννομη τάξη του κράτους αυτού»<sup>170</sup>.

Το ΔΕΚ στην υπόθεση 3/87 ( *The Queen V Ministry Agriculture-Fisheries and Food ex parte Agregate* ) αναγνώρισε σε σχετικό προδικαστικό ζήτημα, ότι κάθε κράτος

<sup>168</sup> Απόφαση της 7 Μαρτίου 1996 στην υπόθεση C -334 /94 ( Επιτροπή κατά Γαλλίας) Συλλ I 1996, 1331

<sup>169</sup> Syll 1989, 2989 E.T.L. 1990 σελ 280 C.M.L.R. σελ 217

<sup>170</sup> Αντάπασης Α, Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από τη σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου, σελ120

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

μέλος διατηρεί το δικαίωμα να επιφυλάσσει, μέχρις ορισμένου ποσοστού, αποκλειστικά σε υπηκόους κρατών – μελών τη ναυτολόγηση σε αλιευτικά πλοία, δεν έχει όμως το δικαίωμα να εξαρτήσει τη ναυτολόγησή τους από την συνήθη διαμονή των ναυτικών σε αυτό.

Περαιτέρω το ΔΕΚ έκανε δεκτό ότι η υποχρεωτική ασφάλιση των ναυτικών σε ασφαλιστικό οργανισμό του κράτους της σημαίας του πλοίου είναι απολύτως εναρμονισμένη με το άρθρο 13 του Κανονισμού 1408/1971, το οποίο και ρητώς προβλέπει ότι τα μέλη του πληρώματος υπόκεινται στη νομοθεσία κοινωνικής ασφάλισης του κράτους μέλους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι η ασφαλιστική νομοθεσία του αντίστοιχου κράτους- μέλους εναρμονίζεται με το άρθρο 14 του εν λόγω Κανονισμού.

Υπό την ανωτέρω παγία πρακτική της Κοινότητας η Ελληνική Πολιτεία είναι υποχρεωμένη, ως κράτος μέλος, να επιτρέπει στους υπηκόους κάθε άλλου κράτους μέλους, εφόσον πληρούν τα απαραίτητα προσόντα, να ναυτολογούνται σε πλοία που έχουν την εθνικότητά της, ιδίως δε όταν η ναυτεργασιακή σχέση τους συνδέεται με την ελληνική έννομη τάξη.

Ιδιαίτερος σημαντικό ρόλο για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και των επιβαινόντων, την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού και την προστασία του περιβάλλοντος διαδραματίζει η ναυτική ικανότητα των μελών του πληρώματος. Η Ελλάδα, προκειμένου να προαγάγει την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα καθώς και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος πέραν της εσωτερικής εθνικής της ναυτικής νομοθεσίας, κύρωσε, όπως σημειώθηκε, τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου της 7<sup>ης</sup> Ιουλίου 1978, η οποία αφορά τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

τήρησης φυλακών από τους ναυτικούς. Η διεθνής αυτή σύμβαση θεσπίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις, οι οποίες αφορούν την υπηρεσία, την ηλικία, υγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προσόντα και εξετάσεις και τις οποίες πρέπει να εκπληρώνουν οι υποψήφιοι για να αποκτήσουν πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έδωσε ναρίς σημασία στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων, υπογραμμίζοντας τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει ο άνθρωπος παράγοντας. Με γνώμονα την αναγκαιότητα για καταρτισμένους ναυτικούς απασχολούμενους στα πλοία φέροντα σημαία κράτους-μέλους, η Κοινότητα έθεσε σε εφαρμογή προγράμματα που εξασφαλίζουν το απαιτούμενο για την ασφάλεια του πλοίου και της ναυσιπλοΐας επίπεδο και διευκολύνει την αναγνώριση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας από τα κράτη-μέλη.

Η Κοινότητα ως προς τα πρότυπα που ακολουθεί σχετικά με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στην θάλασσα και την πρόληψη της περιβαλλοντικής ρύπανσης υιοθετεί τα διεθνώς ομοιόμορφα πρότυπα που έχουν θέσει οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις ΔΝΟ και ΔΟΕ. Προς την κατεύθυνση της καθιέρωση του ελαχίστου επιπέδου εκπαίδευσης κινείται και η Οδηγία 94/58 του Συμβουλίου της 22<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1994.<sup>171</sup>

Η Ελλάδα προσάρμοσε την ελληνική νομοθεσία στις διατάξεις της ανωτέρω Οδηγίας με το προεδρικό διάταγμα 210/1996 για την εκπαίδευση των ναυτικών. Οι ρυθμίσεις του εφαρμόζονται αποκλειστικά και μόνο στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία.

---

<sup>171</sup> Εφ ΕΚ της 12-12-1994 L 319 σελ 28. Η λειτουργία κοινής εσωτερικής αγοράς στο πεδίο μεταφοράς προϋποθέτει ένα σύνολο ελαχίστων κοινών όρων εκπαίδευσης και πρακτικής εξάσκησης κατά κλάδο μεταφοράς, όλων εκείνων που χειρίζονται και γενικότερα εξασφαλίζουν τη λειτουργία των μεταφορικών μέσων

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Η Κοινότητα στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών έχει λάβει σειρά μέτρων δια την προφύλαξη και προστασία των εργαζομένων στην θάλασσα, αναγνωρίζοντας την αναγκαίότητα εξασφάλισης ευνοϊκών και ασφαλών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία. Στα πλαίσια του έργου της για την θαλάσσια ασφάλεια έχει εκπονήσει μελέτες και έχει ψηφίσει οδηγίες και κανονισμούς που αφορούν επί των πλείστον την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων και λιγότερο την ρύθμιση των θεμάτων που αναφύονται μετά την πρόκληση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος, καθώς τότε εφαρμόζονται οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών, που επιλαμβάνονται της επιλύσεως της διαφοράς.

Στον τομέα όμως της πρόληψης των ναυτεργατικών ατυχημάτων η Κοινότητα έχει λάβει σωρεία μέτρων και δη έχει αντιμετωπίσει με σκεπτικισμό και με ιδιαίτερη προσοχή τα πρότυπα εκπαίδευσής των ναυτιλομένων και την χορήγηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας.<sup>172</sup> Με την Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995 η Κοινότητα μεταξύ άλλων αποφάσισε δια τον έλεγχο του κράτους λιμένος και για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων<sup>173</sup>. Στο ίδιο πνεύμα της καταστολής και πρόληψης των ναυτεργατικών ατυχημάτων κινείται και η Οδηγία 2001/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4<sup>ης</sup> Απριλίου 2001 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών<sup>174</sup>.

---

<sup>172</sup> 79/114/ΕΟΚ : Σύσταση του Συμβουλίου της 21<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1978 περί της επικυρώσεως διεθνούς συμβάσεως του 1978 « περί προτύπων εκπαίδευσής των ναυτιλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως φυλακών », EEL 33 της 8.2.1979, σελ 31 έως 31

<sup>173</sup> Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων ( έλεγχος του κράτους του λιμένα), EEL 157 της 7.7.1995, σελ 1 έως 19

<sup>174</sup> Οδηγία 2001/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4<sup>ης</sup> Απριλίου 2001 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, EEL 64 της 7.3.2002, σελ 1 έως 5

## *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Σημαντική κρίνεται και η Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία<sup>175</sup>. Το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχοντας υπόψη την συνθήκη για την ίδρυση της Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 11<sup>Α</sup>, την πρόταση της Επιτροπής, η οποία καταρτίστηκε ύστερα από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή για την ασφάλεια, την υγιεινή και την προστασία της υγείας στο χώρο εργασίας και σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε την προαναφερθείσα οδηγία ώστε κάθε πλοίο να είναι εξοπλισμένο με φάρμακα, ιατρικό υλικό, ιατρείο και ιατρό ώστε να εξασφαλίζεται κατά το πλείστον δυνατό η υγεία των εργαζομένων στο πλοίο. Για την έκδοση της παρούσας οδηγίας η Κοινότητα εκτίμησε προσηκόντως την ανακοίνωση της Επιτροπής για το πρόγραμμά της στον τομέα της ασφάλειας, της υγιεινής και της υγείας στα χώρο εργασίας, η οποία προβλέπει την ανάληψη δράσεων για την εξασφάλιση ιατρικής περίθαλψης εν πλω. Συγκεκριμένα διαγιγνώσκει ότι η ασφάλεια και η υγεία του πληρώματος ενός πλοίου, το οποίο αποτελεί χώρο εργασίας συνεπάγεται ευρέος φάσματος κινδύνους, οι οποίοι απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων την γεωγραφική απομόνωσή του. Εξ όλων των ανωτέρω καταλήγει η Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να υπάρχει στα πλοία κατάλληλος ιατρικός εξοπλισμός, διατηρούμενος σε καλή κατάσταση και ελεγχόμενος σε τακτικά χρονικά διαστήματα, έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα παροχής στους εργαζομένους της αναγκαίας ιατρικής περίθαλψης εν πλω. Επιδιώκοντας όμως να εξασφαλίζεται η κατάλληλη ιατρική περίθαλψη εν πλω κρίθηκε ότι θα πρέπει να προωθηθούν η κατάρτιση και η πληροφόρηση των ανθρώπων εν πλω για ότι αφορά την

---

<sup>175</sup> Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία, EEL 113 της 30.4.1992 σελ.19 έως 36

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

χρήση του ιατρικού εξοπλισμού και την χρήση μέσων παροχής ιατρικών συμβουλών εξ αποστάσεως.

Η Κοινότητα εν γένει στη πορεία αυτή που έχει διαγράψει τα τελευταία χρόνια έχει διαγνώσει την αναγκαιότητα προστασίας των ναυτικών δια της εξασφάλισης βελτιωμένων συνθηκών εργασίας στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους-μέλους της Κοινότητας και τα οποία καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες. Πέραν όμως αυτής της προληπτικής πολιτικής όσον αφορά τον τομέα του ναυτεργατικού ατυχήματος και δη όσον αφορά τις επιπτώσεις που επέρχονται μετά από την πρόκληση του ατυχήματος τότε εφαρμοστέο κρίνεται το δίκαιο στο οποίο τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν υποβάλλει την σύμβαση εργασίας είτε το δίκαιο που αρμόζει να κρίνει την συγκεκριμένη σχέση λόγω των προσδιοριστικών εκείνων παραγόντων που υποδεικνύουν ότι μια έννομη τάξη είναι αρμόζουσα να κρίνει σχέση αυτή όπως διαμορφώνεται μετά την επέλευση του ναυτεργατικού ατυχήτος. Σε κάθε περίπτωση η έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους ενεργοποιείται για να επιλύσει τις τυχόν διαφορές που αναφύονται μετά την πρόκληση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος που εμπίπτει στην δικαιοδοσία του και στην εν γένει αρμοδιότητα των Δικαστηρίων του.

Πέραν των ανωτέρω είναι ορθό να τονιστεί ότι στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών είναι πολλά ακόμα να γίνουν και να διαμορφωθούν προκειμένου να περιοριστούν κατά το πλείστον τα ναυτεργατικά ατυχήματα αλλά και για να ρυθμιστούν όλες οι έννομες σχέσεις που παράγονται μετά την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος. Μέχρι σήμερα η Κοινότητα ενώ αγγίζει επί της ουσίας το πρόβλημα που αναφύεται μετά την πρόκληση ενός ατυχήματος στην θάλασσα ακόμα δεν έχει θεσπίσει τις δικλίδες αυτές ασφαλείας που θα απέτρεπαν αδικίες, αλλά παραπέμπει στα κράτη

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

μέλη κατ'ιδίαν να επιλύσουν δια του δικούς τους δικαϊκού συστήματος και νομοθετικού πλαισίου τα θέματα που αναφέρονται μέσα από τέτοιες καταστάσεις. Κλείνοντας την παρούσα ενότητα κρίνεται ορθό να τονιστεί ότι όσον αφορά των ευρωπαϊκό χώρο και το έργο της Κοινότητας υπάρχουν ακόμα πολλά θέματα που χρήζουν μελέτης και πολλά προβλήματα που αναζητούν οριστική επίλυση, κοινή για όλα τα κράτη μέλη, που είτε διαθέτουν στόλους είτε επανδρώνουν τους κοινοτικούς στόλους.

### **7. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ**

Το ναυτεργατικό ατύχημα δεν αποτελεί απλά ένα θεωρητικό κατασκεύασμα και μια νομική έννοια αλλά μια πραγματική κατάσταση με έντονα ορατές τις κοινωνικές και οικονομικές της προεκτάσεις.

Η Ελλάδα όντας μια εκ των ισχυρών παγκοσμίως παικτών της ναυτιλιακής αγοράς δεν δύναται να μην επηρεάζεται από οποιοδήποτε γεγονός λαμβάνει χώρα στους κόλπους της ναυτιλίας. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι η ναυτιλία υπήρξε, ιδίως δια τα ελληνικά νησιά και τις εν γένει παραθαλάσσιες περιοχές της χώρας ο μοναδικός τομέας απασχόλησης των κατοίκων, αλλά και σήμερα που τα δεδομένα έχουν αλλάξει η ναυτιλία εξακολουθεί να είναι ένας εκ των βασικών τομέων απασχόλησης. Η συμβολή της ναυτιλίας στην καταπολέμηση της ανεργίας ήτο πάντοτε χαρακτηριστική και αν κανείς συγκρίνει τον αριθμό των απασχολούμενων στην ναυτιλία, είτε άμεσα είτε έμμεσα, με άλλους κλάδους απασχόλησης, μπορεί πλέον να κατανοήσει και την ισχυρή επίδραση της ναυτιλίας στην κοινωνική και οικονομική ζωή της χώρας μας. Λόγω ακριβώς αυτού του μεγάλου αριθμού των απασχολούμενων στην ναυτιλία είναι ιδιαίτερα

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

σημαντική και η διερεύνηση της κοινωνικής και οικονομικής επίπτωσης ενός ναυτεργατικού ατυχήματος τόσο στα κατ'ιδίαν ενεπλεκόμενα πρόσωπα, φυσικά και νομικά, όσο και εν γένει στον τομέα της ναυτιλίας ως οικονομικής μονάδας, ιδιαίτερος σημαντικής για την εθνική μας οικονομία.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα και με ιδιαίτερος ανεπτυγμένη ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία μάλιστα έχει χαρακτηριστεί ως η πρώτη συναλλαγματοφόρος βιομηχανία της χώρας, καλύπτοντας ουσιαστικά το 37,3% του ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών κατά το έτος 2004<sup>176</sup>. Κατά το ίδιο έτος τα δημόσια έσοδα από την ναυτιλία αντιπροσωπεύουν το 5% των καθαρών εσόδων του τακτικού προϋπολογισμού.

Η επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος, ως ένα πραγματικό γεγονός, έχει καταρχήν σημαντικές επιπτώσεις στα ενεπλεκόμενα πρόσωπα και δη αν εκ του ατυχήματος αυτού έχει προκληθεί θάνατος του εργαζομένου, οι επιπτώσεις αυτές είναι ιδιαίτερος σημαντικές, καθώς στην περίπτωση αυτή έχουμε αφενός την απώλεια ενός προσώπου, με το κοινωνικό κόστος που αυτό συνεπάγεται και αφετέρου την ψυχική οδύνη των μελών της οικογένειας του και των προσφιλών του προσώπων. Κατά το παρελθόν που τα ναυτεργατικά ατυχήματα ήταν πιο εύκολα να συμβούν λόγω της έλλειψης μέτρων ασφαλείας και της ανυπαρξίας μέσων πρόληψης αυτών, υπήρχαν περιοχές, κυρίως νησιωτικές, που εξαιτίας τέτοιων ατυχημάτων ουσιαστικά αποδεκατίζονταν. Η εργασία στα πλοία ήταν για την Ελλάδα για πολλά χρόνια η μοναδική διέξοδος παρά τις δύσκολες συνθήκες εργασίας. Αλλά και τα τελευταία χρόνια τα ναυτικά ατυχήματα έχουν επαναφέρει στο προσκήνιο τα προβλήματα που αναφέρονται

---

<sup>176</sup> Πανεπιστήμιο Πειραιώς « Διεύρυνση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία- Το ναυτεργατικό δυναμικό και κόστος επάνδρωσης του του ελληνικού πλοίου », Δελτίο της Ναυτιλίας, Ιούνιος 2006



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

μέσα από τέτοιου είδους καταστάσεις.<sup>177</sup> Το κοινωνικό κόστος από την απώλεια έστω και μια ανθρώπινης ζωής είναι μεγάλο και σίγουρα δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από οποιαδήποτε υλική αποζημίωση.

Το ατύχημα του εργαζομένου αποτελεί πάντοτε ένα δυσμενές γεγονός διά τον ίδιο αλλά και την οικογένειά του, τόσο σε ανθρώπινο επίπεδο όσο και σε οικονομικό καθώς συνεπάγεται σημαντικές οικονομικές απώλειες, συχνά πολύ σημαντικές δια την επιβίωση του ίδιου και της οικογένειάς του. Το θεσμοθετημένο δικαίωμα αποζημίωσης εκ του ατυχήματος συχνά δεν αρκεί διά την πλήρη αποκατάσταση της ζημίας που έχει υποστεί ο εργαζόμενος και η οικογένειά του, ενώ δε λείπουν και οι περιπτώσεις που έχει επέλθει ο θάνατος του ναυτικού, οπότε πλέον καθίσταται σαφές ότι καμία οικονομική και υλική αποζημίωση δεν μπορεί να επαναφέρει τα πράγματα στην προτέρα κατάσταση.

Το ναυτεργατικό ατύχημα είναι ένα ζημιόγono συμβάν τόσο διά τον εργαζόμενο όσο και για την ναυτιλιακή επιχείρηση. Αφενός ο εργαζόμενος μετά την επέλευση ενός ατυχήματος ζημιούται δια της απώλειας της ικανότητας προς εργασία για λίγο ή περισσότερο χρονικό διάστημα, γεγονός που συνεπάγεται την απώλεια μισθών και αφετέρου ανάλογα με την επελθούσα εκ του ατυχήματος βλάβη επιβαρύνεται με το κόστος δια την αποκατάσταση της υγείας του. Η ναυτιλιακή επιχείρηση επιβαρύνεται καταρχήν με τα ποσά των αποζημιώσεων που πρέπει να καταβάλλει στον εργαζόμενο ή στα εν γένει δικαιούμενα πρόσωπα, αποζημιώσεις μάλιστα που ορισμένες φορές είναι ιδιαίτερος υψηλές και δεν λείπουν οι περιπτώσεις που τέτοια κόστη έχουν οδηγήσει στην οριστική οικονομική αποτελμάτωση του ναυτιλιακού επιχειρηματία. Όπως ανεφέρθη

---

<sup>177</sup> Βλ. Γεωργαντόπουλος Ελ- Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική, 2003, σελ 161 επ. «Το αυξανόμενο ενδιαφέρον τους έχει προκληθεί από την εικόνα που δίνουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, προβάλλοντας κατά τραγικό τρόπο ατυχήματα που συμβαίνουν κατά καιρούς είτε σε επιβατηγά πλοία, ( πρόσφατα με το παράδειγμα του Ε/Γ-Ο/Γ “Estonia”) είτε σε δεξαμενόπλοια ( Ecxhon Valdez προσάραξη και διαρροή, Haven: έκρηξη και διαρροή

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ανωτέρω το ναυτεργατικό ατύχημα γεννά από της επελεύσεως του αξιώσεις αποζημιώσεων δια τους εκ του νόμου δικαιούχους, οι οποίες αξιώσεις ανάλογα με το αποτέλεσμα που έχει προκληθεί εκ του ατυχήματος μπορεί να είναι τέτοιου ύψους που μια μικρή ναυτική εταιρία να μην μπορεί να ανταποκριθεί στην ικανοποίηση αυτών, διότι το μέγεθος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν επιδρά και στην ρύθμιση του ποσού που δύναται ένας ναυτικός ή οι αντί αυτού δικαιούχοι να ζητήσουν ως ικανοποίηση για την ηθική τους βλάβη ή την ψυχική τους οδύνη εξαιτίας της πρόκλησης ενός τέτοιου συμβάντος.

Συγκεκριμένα έχει διαπιστωθεί ότι σε χώρες όπου η ναυτική νομοθεσία προβλέπει και τα Δικαστήρια τους επιδικάζουν υψηλές αποζημιώσεις στις περιπτώσεις εργατικών ατυχημάτων, η ναυτιλία τους παύει να είναι ανταγωνιστική και οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, προκειμένου να περιορίσουν τα κόστη και μειώσουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο προτιμούν να μεταφέρουν τη έδρα της εταιρείας τους σε χώρες με λιγότερο αυστηρή νομοθεσία και ουσιαστικά λιγότερο παρεμβατισμό στις σχέσεις τους με τους εργαζομένους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, οι οποίες δια της νομοθεσίας τους και δη της εργατικής τους νομοθεσίας (Jones Act), προβλέπουν ένα ιδιαίτερος αυστηρό νομικό πλαίσιο δια του οποίου ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις που παράγονται μετά την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος και συγκεκριμένα υποχρεώνουν τον ναυτικό επιχειρηματία στην καταβολή υψηλών ποσών, τα οποία αφορούν την κάλυψη νοσηλίων, απωλεσθέντων μισθών, αποζημιώσεων, ισοβίων συντάξεων και ιδιαίτερος υψηλών αποζημιώσεων εξ ηθικής βλάβης και ψυχική οδύνης. Αποτέλεσμα αυτής της ιδιαίτερος αυστηρής πολιτικής και νομολογιακής

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

πρακτικής είναι η μείωση του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρηματιών που διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται πλοία σημαίας των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, καθώς μεταξύ άλλων με το να νηολογούν πλοία σε σημαίες άλλων κρατών με πιο ελαστική νομοθεσία σε τέτοια θέματα, ουσιαστικά αποφεύγουν τον κίνδυνο να υποχρεωθούν να καταβάλλουν τέτοια υπέρογκα ποσά σε περίπτωση πρόκλησης ναυτεργατικού ατυχήματος. Συνάγεται δε ότι η αυστηρή και ανελαστική πολιτική σε τέτοια θέματα έχει σημαντικές οικονομικές προεκτάσεις στην οικονομία της χώρας, καθώς η εξώθηση των επιχειρηματιών εκτός της καταστατικής τους έδρας στην προσπάθειά τους να εκφύγουν τέτοιου είδους υποχρεώσεων, ουσιαστικά στερεί από την χώρα αυτή αφενός τα έσοδα από τη φορολόγηση τέτοιου είδους επιχειρήσεων και την εισροή συναλλάγματος και αφετέρου από τα εν γένει ωφελήματα που παράγονται από την λειτουργία αυτής, ήτοι θέσεις απασχόλησης δια τους πολίτες της, έσοδα από την ανάπτυξη επιβοηθητικών υπηρεσιών άμεσα και έμμεσα εξαρτώμενων από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Είναι δε σημαντικό διά ένα κράτος να διατηρήσει τις επιχειρήσεις του εντός των συνόρων του, εντούτοις πολλές φορές όμως δεν δύνανται να υπερκεραστούν προβλήματα που ανακύπτουν από τις έννομες σχέσεις μεταξύ των συναλλασσομένων, διότι ασφαλώς και μπορεί ένα κράτος να καταργήσει διατάξεις και νομοθεσίες που εξωθούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκτός της επικρατείας του, εντούτοις όμως μια τέτοια ενέργεια έρχεται σε σαφή αντίθεση με θεμελιώδεις θεσμούς, κατοχυρωμένους είτε συνταγματικά είτε με Διεθνείς Συμβάσεις και δη θεσμούς που άπτονται της προστασίας της προσωπικότητας του ανθρώπου, του δικαιώματος διά εργασία και άλλων

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

δικαιωμάτων που ουσιαστικά εξασφαλίζονται μέσα από τέτοιες αυστηρές νομοθετικές δικλείδες.

Στο ίδιο πνεύμα, προστασίας του εργαζομένου στην θάλασσα, κινούνται και οδηγίες και κανονισμοί της Κοινότητας, στους οποίους αναφερθήκαμε ανωτέρω, προκειμένου να περιχαρακωθεί μέσα από κάθε δυνατό μέσο η εργασία των ναυτικών κάτω από ασφαλείς και βελτιωμένες συνθήκες. Και είναι ορατή η διαφορά ως προς τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών ναυτολογημένων σε πλοία που φέρουν τις σημαίες των κρατών μελών της Κοινότητας και άλλων που φέρουν σημαίες ευκολίας, όπου διαπιστώνεται συχνά η παντελής έλλειψη μέτρων ασφαλείας δια την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων.

Φυσικά η υποχρέωση των ναυτιλιακών επιχειρηματιών να εξοπλίσουν τα πλοία τους με όλα τα μέσα που επιβάλλουν κανονισμοί, οδηγίες, εθνικές νομοθεσίες και διεθνείς συμβάσεις δια την προστασία του ναυτικού και την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων συνεπάγεται ένα σημαντικό κόστος, το οποίο και προσπαθούν να το αποφύγουν διά της εγκατάστασής της έδρας της εταιρείας τους σε χώρες με σημαίες ευκολίας, όπου τέτοιου είδους υποχρεώσεις είναι περιορισμένες και σε πολλές περιπτώσεις ανύπαρκτες.

Καθίσταται εκ των ανωτέρω σαφές ότι το ναυτεργατικό ατύχημα, πέραν μιας νομικής έννοιας, είναι και ένα πραγματικό γεγονός από το οποίο δύναται να εξαρτηθούν κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα, τα οποία μάλιστα έχουν έντονη επίδραση στην οικονομική ζωή μιας χώρας και δη όπως η Ελλάδα, της οποίας η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας από τους σημαντικότερους πόρους εισοδημάτων και ένας από τους πιο βασικούς κλάδους απασχόλησης των πολιτών. Και γίνεται ακόμα πιο

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

έντονη αυτή η οικονομική πρόεκταση του ναυτεργατικού ατυχήματος, αν διαλογιστεί κανείς ότι η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους πιο ζωτικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, διό και η απώλεια τέτοιων επιχειρήσεων από την επικράτεια της Ελλάδας, είτε λόγω πτωχεύσεων από την αδυναμία να ανταπεξέλθουν σε τέτοια κόστη είτε λόγω μετεγκατάστασης τους δια τον ίδιο λόγο σε άλλα κράτη έχει σημαντικό αντίκτυπο στην πορεία της εθνικής μας οικονομίας.

### **8. ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

Τελικώς, όπως κρίνεται και από τα ανωτέρω εκτενώς και εμβαθώς αναλυθέντα, η μελέτη του αντικειμένου που πραγματεύεται η παρούσα εργασία απαιτεί προσεκτική και εις βάθος έρευνα προκειμένου τα εξαχθέντα συμπεράσματα να είναι ορθά και να ανταποκρίνονται σε πραγματικά δεδομένα και στοιχεία.

Η δυσκολία ενός τέτοιου εγχειρήματος, όπως και κάθε μελέτης πλέον είναι η διατήρηση της επαφής του μελετητή ή του ερμηνευτή του νόμου με τις πραγματικές συνθήκες ζωής, καθώς οι νόμοι, μπορεί να είναι θεωρητικά σκευάσματα, καλούνται όμως εκ του προορισμού τους να βρουν λύσεις και απαντήσεις σε πραγματικά δεδομένα και καταστάσεις ζωής. Το ναυτεργατικό ατύχημα δεν είναι μόνο μια νομική έννοια αλλά επί της ουσίας μια αληθινή κατάσταση, ένα δεδομένο γεγονός, η επέλευση του οποίου επιφέρει τόσο πραγματικά όσο και έννομα αποτελέσματα σε διάφορα πρόσωπα νομικά και φυσικά, δημιουργεί αξιώσεις και διαμορφώνει νέες συνθήκες ζωής στους ενεπλεκομένους. Ως ένα τέτοιο γεγονός δεν μπορεί να μένει ανεπηρέαστο από τους

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

υπόλοιπους παράγοντες που διαμορφώνουν κατά κύριο λόγο τις συνθήκες εργασίες του ναυτικού και τις νέες ανάγκες που αναφύονται μέσα από αυτές.

Πριν από κάποιες δεκαετίες, και μάλιστα όχι πολλές, ίσως και μία μόλις, οι ναυτικοί έβλεπαν τις οικογένειες τους κάθε δυο χρόνια, ενώ το πλοίο που ήταν ναυτολογημένοι έκανε μήνες να πιάσει λιμάνι. Σήμερα πλέον τα πλοία μόλις σε λίγες εβδομάδες έχουν φτάσει και στους πιο απομακρυσμένους προορισμούς, ενώ η λειτουργία τους εναπόκειται κυρίως στην λειτουργία των υψηλής τεχνολογίας ηλεκτρονικών συστημάτων και μηχανών, απελευθερώνοντας έτσι το πλήρωμα από δύσκολες και επικίνδυνες εργασίες. Η βελτίωση των συνθηκών ζωής των ναυτικών είναι δεδομένη, ενώ όπως και ανωτέρω εκτέθηκε στην ενότητα που αφορούσε την Κοινοτική νομοθεσία και πολιτική, κρίνεται ως βασικό μέλημα της Κοινότητας η προστασία του ναυτικού και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας στα πλοία.

Και ενώ τεχνολογικός τουλάχιστον η ναυτιλία και το ναυτικό επάγγελμα συγκεκριμένα δεν θυμίζει τίποτα την ναυτική εργασία της δεκαετίας του 1970 αλλά και κατοπινών ετών, από την σκοπία του δικαίου επίλυσης των διαφορών από αναφύονται από την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος εφαρμοστέος είναι είτε ο Νόμος 551/1915 είτε οι γενικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Σίγουρα αυτή η αντίθεση δεν είναι μόνο επιφανειακή αλλά επί της ουσίας, χωρίς ο Νόμος 551/1915 ούτε οι διατάξεις του Αστικού Κώδικος να κρίνονται ανεπαρκείς ή άδικες εντούτοις κρίνονται, από τον μελετητή, αφενός ο Νόμος 551/1915 παρωχημένος καθώς καλείται πλέον να επιλύσει θέματα και διαφορές, που κατά τον χρόνο παραγωγής του δεν υφίστατο αλλά ούτε και ηδύνατο ο νομοθέτης να προβλέψει και αφετέρου ο Αστικός Κώδικας πολύ γενικός για να ρυθμίσει τέτοιου είδους διαφορές. Εξάλλου οι αναθεωρήσεις του Νόμου 551/1915 ως

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

προς τα ποσά της αποζημίωσης και μόνο δεν είναι αρκετές για να καλύψουν τα κενά που πλέον έχουν δημιουργηθεί.

Αλλά και η αναζήτηση μεγαλύτερων ποσών αποζημίωσης διά της ασκήσεως αγωγής από αδικοπραξία, σίγουρα μπορεί να επιφέρει καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα για τον ενάγοντα – ναυτικό, είναι όμως γνωστό ότι η επίτευξη ενός τέτοιου αποτελέσματος είναι ιδιαίτερος δυσχερής, καθώς για την ευδοκίμηση μιας τέτοιας απαιτήσεως θα πρέπει να αποδείξει ο ίδιος με δικά του μέσα και να τεκμηριώσει την υπαιτιότητα και δη το δόλο του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, η οποία θα πρέπει να τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το επελθόν ναυτεργατικό ατύχημα. Από την άλλη βέβαια η ίδια αυτή νομική δίοδος μπορεί να οδηγήσει σε άτοπα αποτελέσματα, ακόμα και καταστρεπτικά, αν φυσικά επιδικαστεί εις βάρος μιας μικρής ναυτιλιακής επιχείρησης ένα υπέρογκο ποσό αποζημίωσης.

Είναι ενδεικτικό ότι όσον αφορά τον τρόπο υπολογισμού και καταλογισμού των αποζημιώσεων αμφότερα τα ενεπλεκόμενα μέρη βρίσκονται σε μια ανασφαλή θέση, ενώ δεν λείπουν και οι περιπτώσεις που άδικες αποφάσεις έχουν εκδοθεί σε βάρος άλλοτε του ναυτιλιακού επιχειρηματία και άλλοτε σε βάρος του εργαζομένου ναυτικού. Μια εκ νέου θεώρηση της ναυτικής εργασίας και του ναυτικού ατυχήματος, η οποία θα αποσκοπούσε στην εύρεση μιας νομικής διεξόδου, που θα οδηγούσε σε πιο ασφαλή αποτελέσματα και θα έδινε την ευχέρεια και την προτεραιότητα σε μια εξωδικαστική, πιο γρήγορη και λιγότερο επίπονη επίλυση της διαφοράς, είναι μια πρώτη επιλογή δια την πιο δίκαιη ρύθμιση του προβλήματος που ανωτέρω περιγράψαμε.

Πέραν δε των προγενεστέρων κατέστη εμφανές και από την παρούσα μελέτη ότι χρειάζονται επανεξέταση και οι όροι και οι παραμέτροι που συνιστούν πλέον την έννοια

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

του ναυτεργατικού ατυχήματος. Έχουν όπως τονίσαμε αλλάξει τόσο ριζικά οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών, κυρίως δε με την εισαγωγή της νέας τεχνολογίας συστημάτων και μηχανών, που η ανάγκη για επανακαθορισμό του τι είναι ναυτεργατικό ατύχημα και υπό ποιους όρους και προϋποθέσεις ένα ατύχημα τυγχάνει της αρμοδιότητας του ναυτεργατικού δικαίου είναι πλέον ορατή και χρήζουσα άμεσης αντιμετώπισης.

Είναι δε χαρακτηριστικό ότι και από την σκοπιά του κοινοτικού δικαίου έχει διαγνωσθεί ότι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και η ασφάλεια κατά την εκτέλεση αυτής δεν είναι απλώς μια θεωρητική εύελπις αναφορά αλλά μια υποχρέωση για όλους τους ενεπλεκόμενους φορείς κράτος, ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και για τους ίδιους τους ναυτικούς. Εντούτοις μια περαιτέρω προσέγγιση των προβλημάτων που παράγονται μετά την επέλευση ενός ναυτεργατικού ατυχήματος δεν φαίνεται να επιθυμεί να πράξει η Κοινότητα, τουλάχιστον όχι προς το παρόν, αφήνοντας έτσι τα κατ'ιδίαν κράτη μέλη να εφαρμόσουν την νομοθεσία τους για όσα ατυχήματα εμπíπτουν στην δικαιοδοσία τους.

Υπογραμμίσαμε στην σύντομη αυτή συμπερασματολογία μας επανειλημένως ότι νέες τεχνολογίες και τεχνοτροπίες έχουν εισβάλλει στον χώρο της ναυτιλίας διαμορφώνοντας μια νέα πραγματικότητα για το ναυτικό επάγγελμα, εντούτοις όμως υπάρχουν και κάποια δεδομένα που δεν αλλάζουν αλλά ούτε και θα αλλάξουν μέσα στο πέρασμα του χρόνου με πρώτιστο την ίδια την θάλασσα, η οποία για λίγο ή πολύ χρονικό διάστημα κρατά τους ναυτικούς μακριά από λιμάνια και οικογένειες τους και μακριά από την ασφάλεια της χέρσας γης. Το ναυτικό επάγγελμα εξακολουθεί, παρόλες τις καινοτομίες, να είναι ένα από τα πιο δύσκολα και απαιτητικά επαγγέλματα. Οι ναυτικοί εξακολουθούν να εργάζονται σε σκληρές και δύσκολες συνθήκες, να αντιμετωπίζουν



### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

ακραία καιρικά φαινόμενα, να εργάζονται κάτω από δύσκολες κλιματολογικές συνθήκες και πάντα περιορισμένοι μέσα στη έκταση που καλύπτει ένα πλοίο. Λόγω ακριβώς αυτής της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος η ρύθμιση όλων των παραμέτρων που άπτονται αυτού τυγχάνουν και πρέπει να τυγχάνουν σοβαρής και επισταμένης μελέτης.

Ιδία δε μιλώντας για την Ελλάδα, μια χώρα με μεγάλη και μακράιωνη ναυτική παράδοση, αλλά και με έναν από τους πιο ισχυρούς στόλους παγκοσμίως, καθίσταται περιττό να τονιστεί ότι η παραγωγή ενός νομοθετικού έργου που θα ρυθμίζει κατά το πλείστον όλες τις επιπτώσεις κάθε μορφής ναυτεργατικού ατυχήματος, θα λαμβάνει υπόψη του όλα τα σύγχρονα δεδομένα στον χώρο της ναυτιλίας και θα σέβεται τόσο τον εργαζόμενο όσο και τον εργοδότη είναι αναγκαίο για την πραγματική, ουσιαστική και δίκαιη αντιμετώπιση όλων των θεμάτων και δη των αντικρουόμενων αξιώσεων που αναφύονται μέσα στον χώρο της ναυτιλίας μετά την επέλευση τέτοιων γεγονότων.

Η προσπάθεια εκθέσεως όλων των παραμέτρων και των περιπτώσεων που άπτονται του θέματος του ναυτεργατικού ατυχήματος, σίγουρα δεν μπορεί να ολοκληρωθεί μέσα σε μια μελέτη, καθώς η πολυπλοκότητα της νομοθεσίας, η πλούσια νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων αλλά και η ιδιαιτερότητα και η πολυμορφία του ναυτεργατικού ατυχήματος καθιστά απαγορευτικό ένα τέτοιο εγχείρημα. Στόχος της έρευνας που διηξήχθη ήτο περισσότερο η παράθεση κάποιων ενδεικτικών περιπτώσεων ναυτεργατικού ατυχήματος, ο τρόπος που αυτές αντιμετωπίστηκαν από τα ελληνικά δικαστήρια και η διαμέσου της νομολογιακής πρακτικής ερμηνεία της νομοθεσίας που εφαρμόζεται δια την επίλυση των διαφορών που επέρχονται μετά την επέλευση των ναυτεργατικών ατυχημάτων.

### *Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

Εκ της μελέτης αυτής, η οποία ακολούθησε την μεθοδολογία, που μόλις αναφέραμε, δυνάμεθα να εξάγουμε δυο βασικά συμπεράσματα και δη αφενός ότι όντως το ναυτεργατικό ατύχημα είναι μια ιδιαίτερη μορφή ατυχήματος, το οποίο τυγχάνει διαφορετικής αντιμετώπισης από τα ελληνικά δικαστήρια και αφετέρου ότι χρειάζονται ακόμα πολλά μέτρα να ληφθούν για την πλήρη, δίκαιη και αντικειμενική κρίση τέτοιων θεμάτων καθώς η πολυπλοκότητα αυτών δεν επιτρέπει μονόπλευρες λύσεις και αυστηρά νομοθετικά πλαίσια, αλλά προϋποθέτει μια νομοθετική προσέγγιση, η οποία θα προσαρμόζεται στα πραγματικά δεδομένα που κάθε φορά το Δικαστήριο καλείται να κρίνει.



**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

**Ελληνική**

1. Αγαλλοπούλου, Ελληνικόν ναυτεργατικόν δίκαιον, 1960
2. Αντάπαση Α, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και σχετικές κατ άρθρο διατάξεις, 1989
3. Αντάπαση Α, Επί της ευθύνης του αντιπροσώπου του πλοιοκτήτου δια τας εκ της ναυτολογήσεως απαιτήσεις, Πειραιϊκή Νομολογία, 1979
4. Αντάπαση Α, Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από την σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου, Ρόδος 1996
5. Αντάπαση Α, Το εφαρμοστέο δίκαιο στο ναυτεργατικό ατύχημα, 1988
6. Βενάρδου, Το δίκαιον της ναυτικής εργασίας, 1980
7. Βενάρδου, Η θεωρία και η πράξις
8. Γεωργαντόπουλου Ελ- Βλάχου Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική, 2003,
9. Γράβαρη, Το πλήρωμα του πλοίου, Μελέται ναυτικού δικαίου, 1964
10. Γράβαρη, Περί του πλοιάρχου, Μελεται ναυτικού δικαίου, 1964
11. Δελούκα, Ναυτικόν δίκαιον 1979
12. Καμβύση Ι, Ναυτεργατικόν δίκαιον, 1977
13. Καμβύση Ι, Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον, 1982
14. Καμβύση Ι, Το δικαίωμα παλλινοστήσεως του ναυτικού, ΕΝΔ 1982
15. Καμβύση Ι, Αξιώσεις του ναυτικού λόγω ασθενείας. Προθεσμία αγωγής, ΕΝΔ 1991
16. Καραβά Κ, Ελληνικόν ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον, 1956

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

17. Κιάντου Β, Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον, τ. Ι και ΙΙ, (1974-1975)
18. Κιάντου Παμπούκη Α, « Οι Κοινοτικές Ελευθερίες στις θαλάσσιες μεταφορές», δημοσίευμα 12 του Κέντρου Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου.
19. Κιάντου- Παμπούκη Α, Το Ναυτικό Δίκαιο Ι και ΙΙ, 2003-2004
20. Κοροτζή Ι, Ναυτικό εργατικό δίκαιο, 1990
21. Παπασιώπη –Πασιά Ζ, Κανόνες αμέσου εφαρμογής και κανόνες ουσιαστικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, 1989
22. Ποταμιάνου Φ., Στοιχεία ναυτικού δικαίου τόμοι Α´ - Β, 1963, 1966
23. Ρόκα Ι, Εισαγωγή στο ναυτικό δίκαιο, 1990
24. Ρόκα Κ., Περί του δικαιώματος του ασθενήσαντος ναύτου, Επιθεώρηση Εργατικού Δικαίου 1947
25. Ρόκα Κ., Ναυτικόν δίκαιον, τ. Α´, 1968
26. Σπηλιόπουλου, Ναύλωσις και υποναύλωσις, 1930
27. Σχινά, Πηγαί του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, 1977
28. Τσαγκάρι , Κώδιξ ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, ( ερμηνεία κατ άρθρον) 1958
29. Χαρλαύτη, Αι διατάξεις περί συγκροτήσεως και συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων, ΕΕΔ 1976

**Αλλοδαπή**

1. Branch A.E.: Economics and Shipping Practice and Management, Chapman & Hall, London 1988

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

2. Bredima-Savopoulou A. / Tzoannos J. The common Shipping Policy of E.C., 1990
3. Chorley –Gilles, Shipping Law, (1987-1988)
4. Churchill R.R. European Community Law and the Nationality of Ships and Crews. Εισήγηση στο συνέδριο που έγινε στις 7-8 Φεβρουαρίου 1991 στην Αμβέρσα με θέμα “EEC Shipping Law”. Chzanowski I: Shipping Economics and Policy
5. Greaves R. Transport Law of European Community, 1991
6. G. Ripert, Droit Maritime, τ. I ( 1950)
7. Hutchison J Practical and political considerations, Classification Societies, 1993
8. Mikelis /Dean The Fleet Controlled be European Community-Present Status and Some Historic Trends, Εισήγηση που έγινε στο 5<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο International Maritime Assosiation of the East Mediterranean, το οποίο έγινε στην Αθήνα (28-5/1-6-990), June 2000, p. 11-15
9. Petropoulos T., “Greek Shipping Market”, Lloyds Shipping Economist, Vol. 22, No 6
10. Ripert G, Droit Maritime, τ. I ( 1950)
11. Stopford M : Maritime Economics ( Routledge, 1997)
12. Yiannopoulos, The unification of Private Maritime Law be International Conventions, Law and Contemporary Promblems 1965.

**ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ**

1. Α.Π. 226/1987 , Ε.Ν.Δ. 16, σελ 58,
2. Ε Πειρ. 1258/1986, Ε.Ν.Δ. 15, σελ 1999
3. Πολ.Πρωτ. Πειρ. 135/1969 ΝοΒ 1970,101,
4. Πολ. Πρωτ. Πειρ. 813/1970 Επιθ. Εργατ. Δικ. 1971,1460,
5. Εφ Αθ. 2646/1971ΕΕΔ 1972,96, ΕΦ Αθ. 5347/1972 Επιθ. Εργατ. 1973,349,
6. ΑΠ 551/1974 Επιθ. Εργατ. Δικ. 1975,98,
7. Εφ. Πειρ. 765/1980 ΕΝΔ 1981 169 επομ.
8. ΑΠ 792/1998 Επιθ.Εργατ.Δικ. 1999, 743
9. Εφ Πειρ.361/1998 ΕΝΔ 1998,378,
10. Εφ Πειρ. 460/1999 Επισκ. ΕΔ 2000,162
11. Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά 223/1981 Πειραική Νομολογία 1981, 516.
12. Εφ. Πειρ. 833/1990 ΕΝΔ1992, 212,
13. Εφ. Πειρ. 882/1997 Νομολογία 1996-1997, 532,
14. Εφ Πειρ. 345/2002 ΕΝΔ 2006,6.
15. Ε.Α. 3043/1986 Ε.Ν.Δ. 15, σελ 221,
16. Ε.Α. 1833/1986 Ε.Ν.Δ. 15,
17. ΑΠ. 63/1968 ΝοΒ 1968, 476,
18. ΑΠ 551/1974 ΕΕΔ 288,
19. Εφ Πειρ. 345/2002 ΕΝΔ 2002 6 (8).
20. Ε.Πειρ. 434/1980 Ε.Ν.Δ. 9, σελ 42,

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

21. Ε.Πειρ. 271/1981 Ε.Εμπ. Δ. ΛΒ' σελ 432
22. Α.Π. 274/2000 ΕΝΔ 2001,10.
23. Α.Π. 944/2001 ΕλΔ 2001, 922, ΣτΕ Τμημ. Α' 2750/1999 ΕΔΚΑ 2001,199
24. ΑΠ. 117/1969 ΝοΒ 17, 805,
25. ΑΠ 153/68 ΝοΒ 16,621,
26. ΕΑ 336/79
27. Α.Π. 727/1964 Νο.Β. 15, 557<sup>1</sup>
28. ΜΠρΠ 2038/93 ΕΝΔ, 21,446
29. Α.Π. 337/2000 ΕΑΕΔ 2001, 620, ΕΝΔ 2001, 103
30. Εφ. Πειραιά 962/2000 ΕΝΔ 2001, 109.
31. Α.Π. 153/1968 ΝοΒ 16, 621, Α.Π. 117/1969 ΝοΒ 17, 805
32. Α.Π. 337/2000 ΕΑΕΔ 2001, 620, ΕΝΔ 2001, 103 Εφ Πειραιά 962/2000 ΕΝΔ,  
2001, 109
33. Α.Π. 944/2001 Ελ.Δ. 2001, 922
34. Α.Π. 337/2000 ΕΑΕΔ 2001, 620, ΕΝΔ 2001, 103
35. Α.Π. 1181/99 ΕΕργ.Δ. 2000, 926, Ελ.Δ. 2000, 733, ΕΑΕΔ 2000, 749.
36. Εφ. Πειρ 266/99 ΕΝΔ 1999,14
37. Εφ. Πειραιά 1051/2000 Πειρ. Ν. 2000, 458
38. Α.Π. 1181/99 ΕΕργ.Δ. 2000, 926, Ελ.Δ. 2000, 733, ΕΑΕΔ 2000, 749,
39. Εφ. Πειραιά 1051/2000 Πειρ. Ν. 2000, 458
40. ΣτΕ 5025/1997, ΕΔΚΑ,2000,274
41. ΑΠ 550/1997 ΕεργΔ 57, 752
42. ΑΠ 528/1997 Εεργ57,782, ΕΝΔ 25,376

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

43. ΑΠ. 1023/96 ΕΝΔ 25, 193
44. Εφ. Πειρ. 71/96 ΕΝΔ 25, 65
45. Εφ Πειρ. 123/94 ΕΝΔ 23,211
46. Εφ. Πειρ. 1559/89 ΕΝΔ 18, 204
47. ΑΠ 1204/88 ΕΝΔ 18, 105
48. Εφ Πειρ. 443/88 ΕΝΔ 17, 187
49. Εφ Πειρ. 235/86 ΕΝΔ 16,529
50. ΑΠ 156/86 ΕΝΔ 15, 310
51. Α.Π. 164/86 ΕΝΔ 15,81 Ε.Εμπ.Δ. 38,452
52. Εφ Πειρ. 699/83 ΕΝΔ 12, 258
53. ΑΠ 226/87 ΕΝΔ 16, 58, ΕΛΔ 29, 1352 ΕργΔ 47,18
54. Εφ. Πειρ. 373/82 ΕΝΔ 10, 370
55. Εφ. Πειρ. 157/82 ΕΝΔ 10, 369
56. Εφ Πειρ. 467/80 ΕΝΔ 10, 311,
57. Εφ Πειρ. 927/80 ΕΝΔ 10, 315,
58. Εφ Πειρ. 1257/81 ΕΝΔ 10, 315,
59. Εφ.Πειρ. 397/82 ΕΝΔ 10, 315
60. Εφ. Πειρ. 1529/80 ΕΝΔ 9, 88.
61. Εφ Πειρ. 1166/96 ΕΝΔ 25, 153,
62. ΑΠ 600/98 ΕεργΔ 56, 945
63. ΑΠ. 1234/85 ΕΝΔ 15, 311,
64. ΑΠ. 582/85 Νο Β 34, 210, ΕεργΔ 45, 363,
65. ΑΠ 164/86 ΕΛΔ 27, 815



*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

66. Μ.Πρ.Πειρ. 1878/83 ΕΝΔ 12, 121
67. Α.Π. 1181/99 Εεργ.Δ. 2000, 926, Ελ.Δ. 2000,733, ΕΑΕΔ 2000, 749,
68. Εφ.Πειρ. 1051/2000 Πειρ. Ν. 2000, 458
69. Εφ. Πειρ. 766/92 ΕΝΔ 21,68
70. Εφ. Πειρ. 557/87 ΕΝΔ 17, 311
71. Μ.Πρ. Πειρ. 1672/93 Νο. Β. 43,573
72. Εφ. Κρ. 582/89 Αρμ. 44, 854
73. Α.Π. 1078/85 ΕΝΔ15,83,308, ΔΕΝ 43,353,
74. Εφ. Αθ 317/87 Ελδ. 28,1112
75. Εφ.Πειρ. 713/82 ΕΝΔ 10,504.
76. Α.Π. 1207/92 ΔΕΝ 51, 121, ΕεργΔ 53, 472
77. Εφ. Πειρ. 89/93 ΕΝΔ 22, 15
78. Εφ. Πειρ 184/97 ΕΝΔ 25, 58
79. Εφ. Πειρ 740/92 ΕΝΔ 21,136
80. Μ.Πρ.Πειρ. 207/89 ΕΝΔ, 17, 133
81. Μ.Πρ. Πειρ. 1698/88 Ε ΕργΔ 48,327
82. Εφ. Πειρ. 1169/82 ΕΝΔ 11,37
83. Εφ. Πειρ. 299/98 ΕΝΔ, 26 , 391
84. Μ.Πρ.Πειρ. 947/91 Ε.Εργ.Δ. 50, 780
85. Εφ. Πειρ.1010/84 ΕΝΔ 13,141
86. Α.Π. 226/1987 ΕΝΔ,16 σελ. 58
87. Εφ.Πειρ. 55/2000, Ναυτική Δικαιοσύνη Ι, 2001 σελ. 64
88. Εφ. Πειρ. 536/96 ΕΝΔ 25,68

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

89. Μ.Πρ.Πειρ. 810/96 ΕΝΔ 25, 157
90. Εφ. Πειρ. 1292/96 ΕΝΔ 25, 20
91. Μ. Πρ. Πειρ. 1289/95 ΕΝΔ 24, 252
92. Εφ. Πειρ. 83/94 ΕΝΔ 22, 225
93. Εφ. Πειρ. 968/82 ΕΝΔ 11, 89
94. Εφ. Πειρ. 151/82 ΕΝΔ 11/92
95. Μ.Πρ.Π 2038/93 ΕΝΔ 446
96. Α.Π. 251/69 ΝοΒ 17,1078
97. ΕΑ 942/87 ΕλλΔνη 29, 514
98. ΟΛΑΠ 66/1990, ΕΝΔ 21,152,
99. Εφ.Π ειρ.1425/91 ΕΝΔ 21,153
100. Α.Π. 570/86 ΕΝΔ 15,346
101. Α.Π. 472/87 ΕΝΔ 16,175
102. Α.Π. 274/2000 ΕΛΔ 2000,1340
103. Εφ. Δωδ. 201/99 Επισπ ΕΔ 2000,450
104. Α.Π. 1026/80 ΕΝΔ 9, 369
105. Α.Π. 1486/95 ΕΕργΔ 56, 325
106. Εφ. Πειρ. 1258/1986 ΕΝΔ 15, 229
107. Α.Π. 734/78 ΕΝΔ, 7, 344,
108. Μ.Πρ.Πειρ.8310/80 ΕΝΔ 9, 91
109. Εφ.Πειρ.772/1980 ΕΝΔ 9, 93
110. Εφ. Πειρ. 835/80 ΕΝΔ 11, 248
111. Α.Π. 734/78 ΝοΒ 27, 547,

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

112. Εφ.Πειρ. 1150/79 ΕΝΔ 8, 246,
113. Εφ.Πειρ. 1002/1984 ΕΝΔ 13, 435
114. Εφ. Πειρ. 1253/88 ΕΝΔ 19,108
115. Εφ.Αθ. 8006/1991 ΕΝΔ 21, 130
116. Εφ.Πειρ. 508/1989, ΕΝΔ 19, 64
117. Εφ.Πειρ.1292/1990, ΕΝΔ 19, 114
118. Εφ.Πειρ.1336/1990 ΕΝΔ 19, 121
119. Εφ. Πειρ. 1132/1991 ΕΝΔ 19,490
120. Εφ.Πειρ.1150/79 ΕΝΔ 8
121. Εφ. Πειρ.747/1986 ΕΝΔ 16, 529
122. Εφ. Πειρ. 293/1985 ΕΝΔ 13, 340.
123. Μ.Πρ.Πειρ. 2838/1993 ΕΝΔ 21,446 ,
124. Μ.Πρ.Α 9470/1993 ΕΝΔ 21,404
125. Εφ.Πειρ 1451/1987 ΕΝΔ 19, 237
126. Εφ. Πειρ 1457/1987, ΕΝΔ 19,237
127. Μ.Πρ.Πειρ. 586/1979 ΕΕμπΔ 30, 620,
128. Εφ.Πειρ. 349/1983 ΕΝΔ 11, 358
129. Π.Πρ.Πειρ. 1576/1988,ΕΝΔ 17,135
130. Μ. Πρ.Πειρ. 2038/1993 ΕΝΔ 21,446
131. Εφ. Πειρ. 333/1992, ΕΝΔ 21, 58
132. Εφ. Πειρ 740/1992, ΕΝΔ 21, 136
133. Εφ. Πειρ 706/1992, ΕΝΔ 21, 141
134. Εφ.Πειρ 1673/1988 ΕΝΔ 17, 186

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

135. Εφ.Πειρ. 330/1984 ΕΝΔ 12, 381,  
136. Εφ. Πειρ. 668/ 1980 ΕΝΔ 9,372

**ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ**

1. Απόφαση της 7 Μαρτίου 1996 στην υπόθεση C -334 /94 ( Επιτροπή κατά Γαλλίας) Συλλ I 1996, 133
2. υπόθεση 9/88 ( Lopes da Veiga v Staatssecretaris van Justitie) Syll 1989, 2989  
E.T.L. 1990 σελ 280 C.M.L.R. σελ 217
3. 3/87 (The Queen V Ministry Agriculture-Fisheries and Food ex parte Agregate)

**ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

1. 79/114/ΕΟΚ : Σύσταση του Συμβουλίου της 21<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1978 περί της επικυρώσεως διεθνούς συμβάσεως του 1978 « περί προτύπων εκπαίδευσως των ναυτιλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως φυλακών» , EEL 33 της 8.2.1979, σελ 31 έως 31
2. Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες

*Το Ναυτεργατικό Ατύχημα*

διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων ( έλεγχος του κράτους του λιμένα),EEL 157 της 7.7.1995, σελ 1 έως 19

3. Οδηγία 2001/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4<sup>ης</sup> Απριλίου 2001 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, EEL 64 της 7.3.2002, σελ 1 έως 5
4. Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία, EEL 113 της 30.4.1992 σελ.19 έως 36
5. Οδηγία 94/58 του Συμβουλίου της 22<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1994 Εφ ΕΚ της 12-12-1994 L 319 σελ 28. Η λειτουργία κοινής εσωτερικής αγοράς στο πεδίο μεταφοράς προϋποθέτει ένα σύνολο ελαχίστων κοινών όρων εκπαίδευσης και πρακτικής εξάσκησης κατά κλάδο μεταφοράς, όλων εκείνων που χειρίζονται και γενικότερα εξασφαλίζουν τη λειτουργία των μεταφορικών μέσων