

ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL)

946/2005 ΕΦ ΠΕΙΡ (ΝΑΥΤ) (668915)

(Α' ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ)

Ναυάγιο πλοίου. Πρόσκρουση σε βραχονησίδες και βύθιση επιβατηγού πλοίου εξαιτίας παράνομων και υπαίτιων πράξεων και παραλείψεων των προστηθέντων από την πλοιοκτήτρια εταιρεία πλοιάρχου και υποπλοιάρχου, που εκτελούσε, κατά το χρόνο του ατυχήματος, καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γέφυρας, καθώς και υπαίτιων πράξεων και παραλείψεων της εναγομένης εταιρίας που καθιστούσαν το πλοίο αναξιόπλοο, με αποτέλεσμα το θάνατο πολλών επιβατών. Πρόστηση. Ευθύνη πλοιοκτήτριας εταιρείας από βαριά αμελή συμπεριφορά των προστηθέντων. Χρηματική ικανοποίηση ψυχικής οδύνης στην κόρη και το σύζυγό της για το θάνατο των γονέων της. Αποζημίωση για την απώλεια του αυτοκινήτου και των αποσκευών της ενάγουσας. Τόκος υπερημερίας. Έναρξη τοκοφορίας από την επίδοση της αγωγής, ακόμα και σε περίπτωση παραίτησης από το δικόγραφο της αγωγής.

ΣΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΑΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ 946/2005

ΤΟ ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
(ΝΑΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ)

Αποτελούμενο από τους Δικαστές Ελένη Σπηλιώτη, Πρόεδρο Εφετών, Κυριακούλα Γεροστάθη και Σπυρίδωνα Γρηγοράτο, Εισηγητή, Εφέτες, και με Γραμματέα το Δημήτριό Πατσιούλη.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 3 Φεβρουάριου 2005 για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ των:

Α. ΕΚΚΑΛΟΥΝΤΩΝ : 1]και 2], κατοίκων οι οποίοι παραστάθηκαν δια του πληρεξουσίου τους δικηγόρου **Παναγιώτη Τσιλιμιδου** (με δηλώση κατ' άρθρο 242 παρ 2 ΚΠολΔ).

ΕΦΕΣΙΒΛΗΤΩΝ : 1) ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «.....», η οποία προηγουμένως έφερε την επωνυμία «.....» που εδρεύει στον Πειραιά και εκπροσωπείται νόμιμα, 2), κατοίκου Κερατσινίου Αττικής και 3)....., κατοίκου, εκ των οποίων η 1η παραστάθηκε δια του πληρεξουσίου της δικηγόρου Χαράλαμπου Παππά (με δήλωση κατ' άρθρο 242 παρ 2 ΚΠολΔ), οι δε 2ος και 3ος δεν παραστάθηκαν.

Β. ΕΚΚΑΛΟΥΣΑΣ : εταιρίας με την επωνυμία «.....» (πρώην «.....») που εδρεύει στον Πειραιά και εκπροσωπείται νόμιμα, η οποία παραστάθηκε δια του πληρεξουσίου της δικηγόρου Χαράλαμπου Παππά (με δήλωση κατ' άρθρο 242 παρ 2 ΚΠολΔ).

ΕΦΕΣΙΒΛΗΤΩΝ : 1]και 2], κατοίκων, οι οποίοι παραστάθηκαν δια του πληρεξουσίου τους δικηγόρου **Παναγιώτη Τσιλιμιδου** (με δηλώση κατ' άρθρο 242 παρ 2 ΚΠολΔ).

Οι ενάγοντες άσκησαν ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς την από 22-8-2002 (αριθ εκθ καταθ 7023/2002) αγωγή τους, επί της οποίας εκδόθηκε η υπ' αριθ 912/2004 οριστική απόφαση του ως άνω Δικαστηρίου, που δέχθηκε εν μέρει την αγωγή.

Την απόφαση αυτή προσέβαλαν τα υπό στοιχ Α' και Β' διάδικα μέρη με τις από 8-7-2004 (αριθ εκθ καταθ 1025/2004) και από 4-10-2004 (αριθ εκθ καταθ 1016/2004), αντίστοιχα, εφέσεις τους.

Η υπόθεση εκφωνήθηκε με τη σειρά της από το οικείο πινάκιο και συζητήθηκε.

Οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των παρόντων διαδίκων ανέπτυξαν τις απόψεις τους με τις προτάσεις που κατέθεσαν.

ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

I. Οι υπό κρίση δύο (2) εφέσεις, δηλαδή Α) η από 8-7-2004 (αριθμός εκθέσεως καταθέσεως 1025/2004) έφεση των εναγόντων και Β) η από 4-10-2004 (αριθμός εκθέσεως καταθέσεως 1016/2004) έφεση της εδρεύουσας στον Πειραιά πρώτης εναγομένης ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρίας με την επωνυμία «.....» (πρώην «.....»), κατά της 912/2004 οριστικής αποφάσεως του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (Τμήμα Ναυτικών Διαφορών), που εκδόθηκε κατά την τακτική διαδικασία, είναι τυπικά δεκτές, αφού έχουν ασκηθεί εμπροθέσμως και σύμφωνα με τις νόμιμες διατυπώσεις (άρθρα 495 παρ. 1-2, 511, 513 παρ. 1β', 516 παρ.1, 517 και 518 παρ. 1-2 ΚΠολΔ). Επομένως, οι ένδικες δύο (2) εφέσεις πρέπει να συνεκδικαστούν, λόγω της πρόδλης μεταξύ τους συνάφειας (άρθρα 524 παρ. 1 και 246 ΚΠολΔ) και να εξεταστούν περαιτέρω ως προς το παραδεκτό και το βάσιμο των λόγων τους (άρθρο 533 ΚΠολΔ), κατά την ίδια πιο πάνω διαδικασία. Περαιτέρω, όσον αφορά τον δεύτερο και τον τρίτο από τους εφεσίβλητους της προαναφερόμενης και με στοιχείο Α' πρώτης συνεκδικαζόμενης έφεσης, δηλαδή τον και, οι οποίοι, αν και κλητεύθηκαν νομίμως και εμπροθέσμως για να παραστούν στην συζήτηση της ένδικης υπόθεσης, κατά τη δικάσιμο που αναφέρεται στην αρχή της παρούσας (βλ. τις επικαλούμενες και νομίμως προσκομιζόμενες υπ' αριθμούς 6812Δ/21-10-2004 και 3882Β/22-10-2004 εκθέσεις επίδοσης των δικαστικών επιμελητών Αθηνών Ιωάννη Ν. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ και Χαλκίδας Δημητρίου ΚΑΡΑΠΑ αντίστοιχα) δεν εμφανίστηκαν στο ακροατήριο, θα πρέπει να προχωρήσει η διαδικασία, ως να ήταν αυτοί παρόντες (άρθρο 524 παρ. 1-4, σε συνδυασμό με άρθρο 498 παρ. 2 ΚΠολΔ, όπως ισχύουν σήμερα μετά την αντικατάστασή τους από τα άρθρα 16 παρ. 3 και 15 παρ. 1 του Ν. 2915/2001).

II. Με την από 22-8-2002 αγωγή τους ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, όπως αυτή περιορίστηκε παραδεκτά κατά το αίτημά της [άρθρο 223 ΚΠολΔ] και κατ' ορθή εκτίμηση του περιεχομένου της οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι είναι σύζυγοι και ότι κατά το απόγευμα της 26-9-2000, επιβιβάστηκαν στον Πειραιά επί του με ελληνική σημαία Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου «.....» που ανήκε κατά πλοιοκτησία στην πρώτη εναγομένη ναυτιλιακή εταιρία, η πρώτη ενάγουσα με τους γονείς της και με προορισμό το λιμάνι Εύδηλος της νήσου Ικαρίας. Ότι, περί ώρα 22.20' περίπου και, ενώ το εν λόγω πλοίο ευρίσκετο σε απόσταση δύο (2) ναυτικών μιλίων από τον λιμένα Παροικιάς της νήσου Πάρου, χ αυτό (το πλοίο) προσέκρουσε, υπό τις συνθήκες που ειδικότερα αναφέρονται στην αγωγή, στις βραχονησίδες «ΠΟΡΤΕΣ», με αποτέλεσμα να προκληθεί μικρό ρήγμα στην δεξιά πλευρά του, να εισρεύσουν ύδατα σε αυτό και τελικά να βυθιστεί εντός ολίγων λεπτών παρασεύροντας στον θάνατο 80 επιβάτες μεταξύ των οποίων και τους εν λόγω γονείς της και τους λοιπούς, μεταξύ των οποίων και την ενάγουσα, στην θάλασσα, που τελικά διεσώθη από μία πνευστή σχεδία [βαρελάκι] του ναυαγισθέντος πλοίου και μετά από 03.00' περίπου ώρες πάλης με τη θάλασσα κατόρθωσε να φθάσει στην ακτή της Πάρου με την ονομασία Αγία Ειρήνη. Ότι η πρόσκρουση αυτή οφείλεται σε παράνομες πράξεις και παραλείψεις των προστηθέντων από την πρώτη εναγομένη υπαλλήλων της, του πλοιάρχου (δεύτερου εναγομένου) και του υποπλοιάρχου (τρίτου εναγομένου), που εκτελούσε κατά τον χρόνο εκείνο καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γέφυρας, όπως οι υπαίτιες και παράνομες τελεσθείσες πράξεις και παραλείψεις αυτών, που συνιστούν και παραβάσεις ισχυόντων νόμων και νομοθετικών διαταγμάτων, αναλυτικά εκτίθενται στην αγωγή. Ότι, επιπλέον, η πρόσκρουση οφείλεται σε παράνομες πράξεις και παραλείψεις της πρώτης εναγομένης εταιρείας, που καθιστούσαν το πλοίο αναξιόπλοο, όπως αυτές (οι πράξεις και παραλείψεις, που τελέστηκαν με υπαιτιότητα και συνιστούν και ποινικά αδικήματα), ειδικότερα αναφέρονται στην αγωγή. Ότι κατά το ναυάγιο του ως άνω πλοίου η πρώτη ενάγουσα απώλεσε α] το εντός αυτού φορτωθέν ΙΧΕ αυτοκίνητό της εργοστασίου κατασκευής ZASTAVA 1000 τύπου YUGO με αριθμό κυκλοφορίας ?? αξίας κατά τον προβλεπόμενο χρόνο εκφόρτωσής του στον Εύδηλο Ικαρίας 1.760,83 ευρώ. Β] τις εντός του πλοίου φορτωθείσες αποσκευές της που ευρίσκονταν εντός του ως άνω αυτοκινήτου της, αξίας ομοίως κατά το χρόνο εκφόρτωσής τους στο λιμάνι Εύδηλος της Ικαρίας 4.402,05 ευρώ. Με βάση το ιστορικό αυτό, οι ενάγοντες ζήτησαν Α) να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι, εις ολόκληρον έκαστος, να καταβάλουν 1] στην πρώτη ενάγουσα νομιμότοκα α] το ποσό των 300.000 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για το θάνατο του πατέρα της, β] το ποσό των 300.000 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση για το θάνατο της μητέρας της, γ] το ποσό των 200.000 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη που υπέστη από την ψυχική ταλαιπωρία που δοκίμασε στην προσπάθειά της να διασωθεί από την φουρτουνιασμένη θάλασσα, δ] το ποσό των 1760,83 ευρώ ως αποζημίωση για την απώλεια του ως άνω ΙΧΕ αυτοκινήτου της [της πρώτης ενάγουσας] και ε] το ποσό των 4.402,05 ευρώ ως αποζημίωση για την απώλεια των αναφερόμενων στην αγωγή πραγμάτων που αποτελούσαν τις μεταφερόμενες με το εν λόγω πλοίο αποσκευές της, 2] στον δεύτερο ενάγοντα νομιμότοκα α] το ποσό των 50.000 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για το θάνατο του πεθερού τουβ] το ποσό των 50.000 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για τον θάνατο της πεθεράς του, Β] να αναγνωριστεί ότι οι εναγόμενοι σε ολόκληρο έκαστος οφείλουν 1] στην πρώτη ενάγουσα νομιμότοκα α] το ποσό των 286.940,57 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για τον θάνατο του πατρός της β] το ποσό των 286.940,57 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για τον θάνατο της μητέρας της γ] το ποσό των 93.470,29 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη που υπέστη από την ψυχική ταλαιπωρία που δοκίμασε στην προσπάθειά της να διασωθεί από την φουρτουνιασμένη θάλασσα, 2] στον δεύτερο ενάγοντα νομιμότοκα α] το ποσό των 67.388,11 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για το θάνατο του πεθερού του β] και το ποσό των 67.388,11 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης για το θάνατο της πεθεράς του. Το

Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο με την εκκαλούμενη απόφασή του δέχτηκε εν μέρει την αγωγή υποχρεώνοντας σε ολόκληρο κάθε έναν από τους εναγομένους να καταβάλουν νομιμότοκα από της επιδόσεως της αγωγής μέχρις εξοφλήσεως α] στην πρώτη ενάγουσα το ποσό των 255.354,05 ευρώ και β] στον δεύτερο ενάγοντα το ποσό των 58.700 ευρώ. Κατά της αποφάσεως αυτής παραπονούνται τώρα τόσο οι ενάγοντες, όσο και η πρώτη εναγομένη με τις κρινόμενες εφέσεις τους για εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου και κακή εκτίμηση των αποδείξεων [κατά τα αναφερόμενα ειδικότερα στις παραπάνω δύο συνεκδικαζόμενες εφέσεις] ζητούν την εξαφάνισή της, ούτως ώστε κατά μεν τους ενάγοντες να γίνει δεκτή στο σύνολό της η αγωγή κατά δε την πρώτη εναγομένη να απορριφθεί αυτή [η αγωγή ως προς εκείνη [πρώτη εναγομένη]].

III. Όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρων 1 παρ. 9 και 2 παρ. 1 της «Διεθνούς Συμβάσεως των Αθηνών, που κυρώθηκε με το Ν. 1922/1991 (ΦΕΚ 15/15.2.1991), η Διεθνής αυτή Σύμβαση εφαρμόζεται μόνο επί διεθνών μεταφορών και συνεπώς δεν εφαρμόζεται όταν ο τόπος αναχώρησης, ο τόπος προορισμού, καθώς και οι ενδιάμεσοι λιμένες του δρομολογίου του πλοίου βρίσκονται στο ίδιο κράτος και ειδικότερα, όπως στην προκειμένη υπόθεση, στην ημεδαπή (ΑΠ 1002/2002 - ΕΝΔ 30.273). Η συγκεκριμένη αυτή ρύθμιση δεν αντιβαίνει στην επιταγή του άρθρου 4 παρ. 1 του Συντάγματος, δεδομένου ότι αυτή (ρύθμιση) αναφέρεται απλώς στις διεθνείς μεταφορές επιβατών και αποσκευών. Το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, που δέχτηκε τα ίδια, με την εκκαλούμενη απόφασή του, και δεν εφάρμοσε τις πιο πάνω διατάξεις της «Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών» στην προκειμένη υπόθεση, δεν έσφαλε. Επομένως, όσα αντίθετα υποστηρίζει η πρώτη εναγομένη, με τον πρώτο λόγο της εφέσεώς της, τυγχάνουν αβάσιμα και απορριπτέα.

IV. Περαιτέρω, από τις διατάξεις των άρθρων 31, 34 παρ.1, 43 παρ.1 235 παρ.1 στοιχ. ιε` Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/73), προκύπτει ότι η εκτέλεση πλου με πλοίο που λόγω βλάβης ή ελαττώματος γενικώς δεν έχει ικανότητα ασφαλούς πλεύσεως, αποτελεί, εφόσον αποβεί ζημιογόνος, εις βάρος τρίτου, αδικοπραξία, υπό την έννοια του άρθρου 914 ΑΚ, για τον πλοίαρχο του σκάφους που επεχείρησε τον πλου καθώς και τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, και αν αυτός είναι νομικό πρόσωπο, το όργανο εκπροσωπήσεως του, που τον προκάλεσε ή παρέλειψε να τον αποτρέψει παρά τη γνώση της βλάβης ή ελαττώματος, ως παράγοντος ενδεχομένου κινδύνου (ΑΠ 1580/1992 ΕΛΔνη 35.370). Επίσης από τις διατάξεις των άρθρων 297, 330 και 914 ΑΚ προκύπτει ότι προϋποθέσεις της ευθύνης προς αποζημίωση είναι η υπαιτιότητα του υπόχρεου, το παράνομο της πράξης ή παράλειψης αυτού και η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της πράξης ή της παράλειψης και της ζημίας που έχει επέλθει. Ο χαρακτηρισμός της παραλείψεως ως παράνομης συμπεριφοράς προϋποθέτει την ύπαρξη νομικής υποχρεώσεως για επιχείρηση της θετικής ενέργειας που παραλείφθηκε. Τέτοια νομική υποχρέωση μπορεί να προκύψει είτε από δικαιοπραξία, είτε από ειδική διάταξη νόμου, είτε από την αρχή της καλής πίστεως, όπως αυτή διαμορφώνεται κατά την κρατούσα κοινωνική αντίληψη, που απορρέει από τα άρθρα 281 και 288 ΑΚ (ΑΠ 906/2001-ΕΛΔνη 44.122, ΑΠ 820/2002 ΕΛΔνη 44.967). Εξάλλου από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 84,86, 105, 106 ΚΙΝΔ, 914 και 922 ΑΚ προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής (προστήσας) ευθύνονται για αδικοπραξία μέλους του πληρώματος (προστηθέντος), όταν η αδικοπραξία δεν είναι άσχετη με την υπηρεσία αυτή, δηλαδή όταν η αδικοπραξία δεν θα ήταν δυνατόν να υπάρξει χωρίς την πρόσκτηση ή όταν η τελευταία υπήρξε το αναγκαίο μέσο για τη τέλεση της αδικοπραξίας (ΑΠ 957/2003-ΕΝΔ 31.177, ΑΠ 799/2001-ΕΛΔνη 43.1350, ΕΝΔ 29. 361,ΕΕΔ 62.37. βλ. και ΑΠ 959/99 ΕΛΔνη 41.46, ΑΠ 1580/1992 ΕΛΔνη 35.370). Προϋπόθεση της υποχρέωσης προς αποζημίωση είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του ζημιογόνου γεγονότος και της επελθούσας ζημίας, η οποία υπάρχει όταν η πράξη ή η παράλειψη ήταν ικανή κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας να επιφέρει και επέφερε στη συγκεκριμένη περίπτωση ζημία (ΑΠ 394/2002-ΕΛΔνη 44, 419, ΑΠ 87/2000-ΕΛΛΔ/νη 41.967). Εξάλλου, από τη διάταξη του άρθρου 932 ΑΚ προκύπτει ότι, από τη διάταξη αυτή παρέχεται η ευχέρεια στο δικαστήριο, ύστερα από εκτίμηση των πραγματικών περιστάσεων που οι διάδοχοι θέτουν υπόψη του (του βαθμού του-πταίσματος του υπόχρεου, του είδους της προσβολής, της περιουσιακής και κοινωνικής καταστάσεως των μερών κλπ) και με βάση τους κανόνες της κοινής πείρας και της λογικής, να επιδικάσει κατά τη κρίση του χρηματική ικανοποίηση βλάβης, εάν κρίνει ότι πράγματι επήλθε στον αδικηθέντα ηθική βλάβη (ή, ψυχική οδύνη στην οικογένεια του θύματος, σε περίπτωση θανάτου) και συγχρόνως να καθορίσει το ποσό αυτής που κρίνει εύλογο (ΑΠ 1609/2001-ΕΛΔνη 43.386) . Από τη προαναφερόμενη διάταξη σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 298, 299 και 931 ΑΚ προκύπτει ότι η αξίωση χρηματικής ικανοποίησης για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη στοχεύει στην εξισορρόπηση των δυσμενών καταστάσεων που δημιουργούνται συνεπεία μιας αδικοπραξίας και την παροχή της απαιτούμενης οικονομικής ευχέρειας για την υπερπήδηση ή την μείωση της μη περιουσιακής βλάβης που επήλθε, για την ανακούφιση του δικαιούχου από τη λύπη, τη στενοχώρια και γενικά τον πόνο που προκάλεσε η προσβολή ενός αγαθού μη αποτιμητού σε χρήμα (Ολ. ΑΠ 1117/1986 ΕΛΔνη 28.113, ΑΠολ 21/00-ΕΛΔνη 42.56, ΑΠ 1720/1997. ΕΕΔ 58.134, ΑΠ 600/1996-ΕΛΔνη 40.117 κ. α.). Ο ενάγων για να είναι ορισμένη η αγωγή του για την επιδίκαση "εύλογης" χρηματικής ικανοποιήσεως, πρέπει να εκθέτει τις συνθήκες τελέσεως της αδικοπραξίας, το είδος της προσβολής του, την βαρύτητα και την έκταση της βλάβης, τον βαθμό προσβολής της προσωπικότητάς του, το βαθμό πταίσματος του υπαιτίου και την περιουσιακή και κοινωνική κατάσταση των μερών, χωρίς να αναφέρεται αναγκάτως σε τι συνίσταται η κατάσταση αυτή (ΑΠ 1325/1996 ΕΛΔνη 38.1047 κ. ά.). Αποζημίωση λόγω ηθικής βλάβης δύναται να ζητηθεί και στην περίπτωση βλάβης του σώματος ή της υγείας προσώπου, δηλαδή παράλληλα με την αποκατάσταση της περιουσιακής ζημίας κατ' άρθρο 929 ΑΚ. Βλάβη της υγείας θεωρείται κάθε ουσιώδης βλάβη των σωματικών,πνευματικών ή ψυχικών λειτουργιών του ανθρώπου, η οποία δύναται και να

επέλθει αντανakλαστικά, συνεπεία ψυχικής αιτιότητας, όπως είναι ο νευρικός κλονισμός (Γεωργιάδης εις Αστικό Κώδικα ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ-ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ, τόμος V, άρθρο 729 II, 4-6, άρθρο 932 αριθ. 1, 9 σελ 798, 814 επ.). Στην προκειμένη περίπτωση, η ένδικη αγωγή, κατά το σκέλος αυτής, με το οποίο επιδιώκεται να αναγνωρισθεί η υποχρέωση των εναγομένων προς επιδίκαση χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης της πρώτης ενάγουσας, όπως το περιεχόμενο και αίτημά της (αγωγής) διατυπώθηκε παραπάνω, είναι επαρκώς ορισμένη και περιέχει όλα τα αναγκαία κατά το νόμο στοιχεία, σύμφωνα και με την αμέσως προηγούμενη νομική σκέψη. Ειδικότερα, στην εν λόγω αγωγή εκτίθεται, πλην άλλων, ότι η πρώτη ενάγουσα, συνεπεία της λεπτομερώς περιγραφόμενης υπαίτιας και παράνομης συμπεριφοράς των εναγομένων υπέστη ψυχολογικό κλονισμό και αντιμετωπίζει συμπτώματα μετατραυματικής ψυχικής διαταραχής. Συνεπώς ο όγδοος λόγος της κρινόμενης και συνεκδικαζόμενης εφέσεως της πρώτης εναγομένης, κατά το ενδιαφέρον εδώ σημείο του, με το οποίο παραπονείται εκείνη (πρώτη εναγομένη - εκκαλούσα) ότι η περί επιδίκασης χρηματικής ικανοποίησης αγωγή, λόγω ηθικής βλάβης, έπρεπε να απορριφθεί ως αόριστη, διότι δεν περιέχεται σ' αυτήν ο αναγκαίος για την πληρότητά της ισχυρισμός «περί του ότι η προσβαλλόμενη δικαιούχος υπέστη προσβολή της υγείας της, να περιγράφει το είδος της προσβολής, τις συνέπειες και το τελικό αποτέλεσμα», είναι αβάσιμος και απορριπτέος, καθόσον στην αγωγή περιέχονται με επάρκεια τα πιο πάνω στοιχεία.

V. Από την ένορκη καταθέση της μάρτυρος της απόδειξης, που περιέχεται στα ταυτάριθμα, με την εκκαλούμενη απόφαση, απομαγνητοφωνημένα πρακτικά δημόσιας συνεδρίασης του πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου από τις υπ' αριθμούς 1248/2003, 1244/2003, 1243/2003 και 1242/2003 ένορκες βεβαιώσεις των μαρτύρων της πρώτης εναγομένης, και, που δόθηκαν με την επιμέλεια της πρώτης εναγομένης, ενώπιον της συμβολαιογράφου Πειραιώς, οι οποίες (ένορκες βεβαιώσεις) παραδεκτώς λαμβάνονται υπόψη, εφόσον όπως δεν αμφισβητείται τηρήθηκαν οι νόμιμες διατυπώσεις του άρθρου 270 παρ 2 ΚΠολΔ (βλ. και τη σχετική επισημείωση στην εκκαλούμενη απόφαση), από την υπ' αριθμ. 2564/2003 ένορκη βεβαίωση που δόθηκε ενώπιον του Συμβολαιογράφου Αθηνών και από την 3650/2003 ένορκη βεβαίωση που δόθηκε ενώπιον της Συμβολαιογράφου Αθηνών σύμφωνα με τις νόμιμες διατυπώσεις του άρθρου 270 παρ. 2 του ΚΠολΔ, ως και από όλα τα έγγραφα που επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι νομίμως [στα οποία συμπεριλαμβάνονται α) τόσο η από μηνός Σεπτεμβρίου 2001 (κυρία) έκθεση πραγματογνωμοσύνης, όσο και οι από μηνών Δεκεμβρίου 2001 και Ιανουαρίου 2002 (συμπληρωματικές) εκθέσεις, που έχουν διεξαχθεί επί άλλης (ποινικής) δίκης και στο εξής αποκαλούμενες ως «έκθεση πραγματογνωμοσύνης» β) η από μηνός Δεκεμβρίου 2001 (προκαταρκτική) τεχνική έκθεση του ναυηγού-μηχανολόγου και γ) η από 17.7.2003 καίμε αριθμό 67/2003 έκθεση του ΆΝΑΚΡΙΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΣΝΑ)], τα οποία λαμβάνονται υπόψη το μεν προς άμεση απόδειξη, το δε προς συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων, αφού επιτράπηκε η απόδειξη και με μάρτυρες (ΑΠ 351/2001-ΕλλΔνη 42.679), αποδείχθηκαν, κατά την κρίση του Δικαστηρίου τούτου, τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά : Το απόγευμα της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, η πρώτη ενάγουσα προκειμένου να εγκατασταθεί στην Ικαρία και να αναλάβει υπηρεσία στο ενιαίο Λύκειο Ευδήλου Ικαρίας όπου είχε διοριστεί ως καθηγήτρια μαθημάτων οικονομικού περιεχομένου, μαζί με τους γονείς της και, επιβιβάστηκαν στο υπό ελληνική σημαία Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «.....» (νηολογίου Πειραιώς-με αριθμό 8193), που ανήκε κατά πλοιοκτησία στην εδρεύουσα στον Πειραιά πρώτη εναγομένη ανώνυμη ναυτική εταιρία με την επωνυμία «.....» (ήδη μετονομασθείσα σε «.....»). Το λιμάνι της «Παροικιάς-ΠΑΡΟΥ» αποτελούσε τον πρώτο σταθμό του προγραμματισμένου δρομολογίου του πλοίου, το οποίο θα προσέγγιζε ακόμα τα λιμάνια «Νάξου-Ευδήλου Ικαρίας- Σάμου-Πάτμου και Λειψών». Περί ώρα 17.15` της παραπάνω ημέρας (26.9.2000) το επίδικο πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά, με 533 συνολικά επιβαίνοντες, εκ των οποίων οι 61 ήταν μέλη του πληρώματος και οι υπόλοιποι 472 επιβάτες. Επ' αυτού, επίσης, είχαν φορτωθεί 34 ΙΧΕ αυτοκίνητα μεταξύ των οποίων και το πιο κάτω αναφερόμενο ΙΧΕ αυτοκίνητο της πρώτης ενάγουσας, 16 φορτηγά αυτοκίνητα, 1 λεωφορείο και 17 δίκυκλα. Αμέσως μετά την έξοδο από το λιμενοβραχίονα του Πειραιώς, δηλαδή μετά δεκάλεπτο από την αναχώρηση, το επίδικο πλοίο ανέπτυξε τη συνήθη ταχύτητα πλεύσης των 18,5 κόμβων περίπου. Οι καιρικές συνθήκες κατά το ταξίδι ήταν μεν δυσμενείς , καθόσον έπνεαν ισχυροί βόρειοι άνεμοι εντάσεως έως 6 της κλίμακας Beaufort, ενισχυόμενοι, ενώ το ύψος του κύματος ήταν 2 έως 2,3 μέτρα περίπου, πλην όμως οι συνθήκες αυτές ήταν ελεγχόμενες, έτσι ώστε να μη επηρεάζουν σημαντικά την ασφαλή πορεία του. Για τη σταθερότητα της πλεύσης του περί ώρα 18.03 περίπου, μετά τη διέλευση του από τη νησίδα Φλέβες, το πλοίο ταξίδευε με ανεπτυγμένο το δεξιό αντιδιατοιχιστικό του πτερύγιο, γεγονός που επέφερε μονομερή έκπτωση της πορείας του προς τα δεξιά, η οποία θα έπρεπε να αντισταθμιστεί από ανάλογη μετακίνηση του ηδάλιου προς τα αριστερά για να είναι δυνατή η τήρηση σταθερής πορείας. Οι άνεμοι, ήδη από αργά το απόγευμα, είχαν ενισχυθεί σε σχεδόν θυελλώδεις εντάσεως 7 της κλίμακας Beaufort με ριπές κατά διαστήματα μέχρι 8 Beaufort, ενώ το ύψος του κύματος ανερχόταν σε 2,3- 3,0 μέτρα και η ορατότητα ήταν 7-10 μίλια. Σύμφωνα με το σχέδιο ταξιδιού το πλοίο περί ώρα 20.05` έπρεπε να διέλθει από τη βόρεια πλευρά της νήσου Κύθνου (ακρωτήρι Κέφαλος) και σε απόσταση 0,8 ναυτικών μιλίων, με λήψη προσέγγισης της νήσου Πάρου 126 μοίρες. Με τη συγκεκριμένη πορεία το πλοίο προβλεπόταν περί ώρα 22.13` να παραλλάξει ασφαλώς αριστερά βόρεια των βραχονησίδων "Πόρτες" σε κάθετη απόσταση 0,4 ν.μ. . και στις 22.25 να καταπλεύσει στο λιμάνι της Πάρου. Τα χειριστήρια των μηχανών του πλοίου ήταν καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού στον έλεγχο του μηχανοστασίου στη θέση FULL AHEAD και τα ηδάλια στον αυτόματο πιλότο. Περί ώρα 20.00 ανέλαβε αξιωματικός φυλακής γέφυρας (Α/Φ) ο υποπλοίαρχος Την ώρα εκείνη το πλοίο βρισκόταν περίπου 3 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά της ακτής Κέφαλος της Κύθνου, σε θέση περίπου που ανταποκρινόταν στο σχέδιο ταξιδιού. Στη συνέχεια, όμως, ο καιρός άρχιζε

να επιδεινώνεται περαιτέρω [βόρειοι άνεμοι εντάσεως 7 μποφόρ (ενισχυόμενοι), ύψος κύματος 2,5 έως 3 μέτρα] και ο άνω αξιωματικός φυλακής αποφάσισε να αλλάξει τη βάση του σχεδίου ταξιδιού, πορεία του και να κινηθεί αριστερότερα (νότια της Γυάρου) προκειμένου «ν' απαγκιάσει» και ακολούθως να στρίψει ασφαλώς νότια προς Πάρο, εκτιμώντας ότι με αυτόν τον τρόπο θα απέφευγε τους έντονους διατοιχισμούς. Έτσι, κινήθηκε αρχικά νότια της Γυάρου με πορεία 80 μοιρών [ήτοι, 10 μοίρες αριστερότερα από την πορεία που είχε παραλάβει από τον προηγούμενο αξιωματικό φυλακής (90 μοίρες)] και, πριν τα μέσα της διαδρομής Κύθνου - Γυάρου και σε ανεξακρίβωτο σημείο, έστριψε νότια προς Πάρο λαμβάνοντας πορεία περίπου 170 μοιρών, χωρίς όμως να ελέγξει, κατά το χρόνο της στροφής, τη θέση του πλοίου και χωρίς να δύναται να βασιστεί στο ραντάρ που κατά τον ίδιο χρόνο δεν «έβιανε» τις απέχουσες περί τα 35 - 40 ναυτικά μίλια ακτές της Πάρου. Ακολούθως, το πλοίο διήλθε της πορείας 126 μοιρών, που προέβλεπε το σχέδιο πλου και κινήθηκε νοτιότερα αυτής, σε ανεξακρίβωτο δε σημείο και χωρίς και πάλι έλεγχο της θέσης του ο άνω υποπλοίαρχος έστριψε σε πορεία 130 περίπου μοιρών με κατεύθυνση το Ακρωτήριο Άγιος Φωκάς Παροικίας Πάρου. Μέχρι την ώρα 21.00 που παρέλαβε βάρδια «πηδαλιούχου - οπτήρα» ο ναύτης, το πλοίο ταξίδευε με τον αυτόματο πιλότο επί πορείας 130 περίπου μοιρών, χωρίς να γίνεται κάποιος έλεγχος της θέσης του πλοίου (π.χ. με λήψη στίγματος στο χάρτη, διόπτευση από τη διόπτρα ή το ραντάρ, παράλλαξη της εχούσης αναλάμποντα ανά 5 δευτερόλεπτα φανό βραχονησίδας «Μέρμηγκας», δεξιά από την οποία υπό κανονικές συνθήκες θα διερχόταν το πλοίο σε απόσταση 3 ν.μ. περί ώρα 21.55'). Περί ώρα 21.30' ο άνω αξιωματικός φυλακής, ο οποίος είχε τότε μόλις επισκεψη από σύντομη επίσκεψη του στο μπαρ της Α' θέσης επιβατών, έδωσε εντολή στο δόκιμο πλοίαρχο να επέμβει στη ρύθμιση του αυτόματου πιλότου και να στρίψει το πλοίο 2-3 μοίρες αριστερότερα ώστε η γραμμή πλώρης να κατευθυνθεί προς κάποια έντονα φώτα της Πάρου που του υπέδειξε, χωρίς όμως να του δώσει ακριβή πορεία που έπρεπε να τηρήσει. Η διόρθωση αυτή ήταν και η μόνη που έγινε μέχρι την 22.00', που ανέλαβε την πηδαλιούχηση του πλοίου ο ναύτης Περί ώρα 22.05', ο άνω αξιωματικός φυλακής εντόπισε οπτικώς τον αναλάμποντα ανά 16 δευτερόλεπτα φανό στη βόρεια των βραχονησίδων «Πόρτες», σε εκτιμώμενη απόσταση 3-4 ναυτικά μίλια και σε σχετική διόπτευση περί τις 15 μοίρες δεξιοτερα της γραμμής πλώρης. Τότε ρώτησε τον άνω δόκιμο πλοίαρχο, που παρέμενε μπροστά στο ραντάρ, εάν έβλεπε σ' αυτό τις βραχονησίδες «Πόρτες» και έλαβε την απάντηση ότι τις έβλεπε και ότι «υπήρχε στόχος μπροστά, πολύ κοντά». Ο εν λόγω αξιωματικός φυλακής δεν έδωσε όμως σημασία στην άνω επισήμανση του δόκιμου (που από τη θέση που βρισκόταν δεν μπορούσε να αντιληφθεί τον κίνδυνο), ούτε ενημερώθηκε προσωπικά για την κατάσταση επιφάνειας που απεικονίζονταν πάνω στο ραντάρ εκείνη τη στιγμή, με αποτέλεσμα να μην μπορέσει να αντιληφθεί την επικίνδυνη κατάσταση στην οποία περιερχόταν άμεσα το πλοίο, το οποίο είχε πλέον σταθερή διόπτευση και επομένως πορεία σύγκρουσης με τις βραχονησίδες «Πόρτες» (από τις οποίες σύμφωνα με το σχέδιο πλου έπρεπε να περάσει 0,4 ναυτικά μίλια αριστερά). Μόλις περί ώρα 22.10 ο άνω αξιωματικός φυλακής έδωσε εντολή στον πηδαλιούχο να θέσει αρχικά γωνία πηδαλίου 3 μοίρες αριστερά και όταν ο πηδαλιούχος του ανέφερε ότι το πλοίο δεν αντάποκρίνεται στην κίνηση, του έδωσε εντολή για 5 μοίρες και αμέσως μετά για 10 μοίρες αριστερά. Μετά την ολοκλήρωση της κίνησης και μόλις είχε αρχίσει να αντιδρά το πλοίο, ο άνω αξιωματικός φυλακής αντιλήφθηκε την αμεσότητα του κινδύνου και υπό κατάσταση πανικού ανέλαβε το χειρισμό του πηδαλίου ο ίδιος, θέτοντας αυτό όλο αριστερά. Ήδη όμως η απόσταση από τη βραχονησίδα ήταν περί τα 50 μέτρα και ο απομένων σ' αυτόν χρόνος αντίδρασης για τον επιχειρούμενο ελιγμό απελπισίας όλο αριστερά και μετά όλο δεξιά πηδάλιο (περί τα 5,4 δευτερόλεπτα) δεν αρκούσε για να μπορέσει το πλοίο να αντιδράσει [προς τούτο απαιτείτο να διανυθεί απόσταση 200 μέτρων, ήτοι χρονικό διάστημα 19 έως 20 δευτερολέπτων, χωρίς μάλιστα να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες συνθήκες του συγκεκριμένου πλου (ανάγκη υπερνικήσεως του αντιθέτου προς την κατεύθυνση στροφής ανέμου και της αντίθετου ροπής στρέψεως που δημιουργούσε το δεξιό stabilizer και η οποία επιβράδυνε ακόμα περισσότερο το ρυθμό στροφής (βλ. σχετ. σ. 43 της άνω πραγματογνωμοσύνης)]. Έτσι, εξαιτίας των πιο πάνω ακαταλλήλων ενεργειών και ουσιαδών παραλείψεων, αδιαφορίας και ανικανότητας κυρίως του, ως άνω έχοντος τη διακυβέρνηση του σκάφους, αξιωματικού φυλακής γέφυρας σχετική με τον καθορισμό της κατεύθυνσης πλεύσης, το πλοίο περί ώρα 22.12' περίπου προσέκρουσε βιαιώς με την δεξιά του πλευρά στη βόρεια από τις δύο βραχονησίδες «Πόρτες». Αμεσο αποτέλεσμα ήταν να προκληθεί μία σειρά ρηγμάτων και μικρότερες ρηγματώσεις (εννέα συνολικά), στη δεξιά πλευρά του πλοίου, τόσο στα ύφαλα όσο και στα έξαλα αυτού. Το κύριο ρήγμα, από το οποίο προκλήθηκε η βύθιση του, βρισκόταν στα δεξιά και στα ύφαλα αυτού στην περιοχή του κυρτού του κυρίως μηχανοστασίου, ήταν ακανόνιστης έως τοξοειδούς μορφής και είχε εξωτερικά μήκος 3 περίπου μέτρα και πλάτος 1,05 και εξωτερικά μήκος 1,41 μέτρα και πλάτος 0,99 μ.. Το ρήγμα αυτό προκλήθηκε από τη βίαιη πρόσκρουση του ανεπτυγμένου και προεξέχοντος δεξιού αντιδιατοιχιστικού πτερυγίου στους ύφαλους των βράχων Πόρτες, την επακόλουθη θραύση της άρθρωσης του πτερυγίου στη ρίζα του και τη βίαιη διείσδυση μέρους αυτού από την εξαναγκασμένη κίνηση προς τα πίσω, στην περιοχή του κυρτού του πρωραίου τμήματος του κυρίως μηχανοστασίου, μεταξύ των νομεών 82 και 87 στα σύνορα με το πρωραίο βοηθητικό μηχανοστάσιο όπου εδράζεται ο μηχανισμός άρθρωσης του αντιδιατοιχιστικού πτερυγίου. Μετά την πρόσκρουση άρχισε εισροή μεγάλων ποσοτήτων νερού, αρχικά στο κυρίως μηχανοστάσιο και κατόπιν στο πρωραίο και πρυμναίο βοηθητικό μηχανοστάσιο μέσω των στεγανών θυρών του κυρίως μηχανοστασίου, οι οποίες κατά παράβαση των κανονισμών ασφαλείας ήταν ανοικτές. Ομάδα τριών μικρών ρηγμάτων, πλησίον της ισάλου γραμμής (στους νομείς (115-120), λόγω των μικρών διαστάσεών τους [α) 3X 2 εκατοστά, β) 61 X (4-6) εκατοστά και γ) 20 X (0,3-1 εκατοστά)], δεν επέδρασαν σημαντικά στη βύθιση του σκάφους. Εντός τριών λεπτών από την πρόσκρουση εκτιμάται ότι εισήλθαν περίπου 900 κυβικά μέτρα νερού στο εσωτερικό του πλοίου

προκαλώντας καταρχήν κλίση προς τα δεξιά 5 μοιρών, η οποία συνέχισε αυξανόμενη αφού το νερό εξακολουθούσε να κατακλύει σταδιακά όλους τους χώρους του πλοίου και ειδικότερα αρχικά τα βοηθητικά μηχανοστάσια και στη συνέχεια μέσω των ανοικτών θυρών τους χώρους ενδιαιτήσης του πληρώματος και των επιβατών. Οι κύριες μηχανές έπαυσαν αμέσως μετά την πρόσκρουση να λειτουργούν, αλλά αυτό συνέχισε τη πορεία του μέχρις ότου η πορεία του μηδενίστηκε. Το νερό συνέχισε να εισρέει και εντός 10 λεπτών από την πρόσκρουση εκτιμάται ότι η κλίση αυξήθηκε στις 10 μοίρες, ενώ εντός 20 λεπτών από την πρόσκρουση έφθασε στις 34 μοίρες, οπότε και η δεξιά κουपाστή του πλοίου στο ύψος του καταστρώματος επιβίβασης στις σωστικές λέμβους άρχισε να βυθίζεται στο νερό. Στις 23.00 περίπου, δηλαδή περίπου 45-50 λεπτά μετά την πρόσκρουση το πλοίο χάθηκε από την επιφάνεια της θαλάσσης με εγκαρσίως προς τα δεξιά κλίση, της τάξης των 30 μοιρών, με πρωραία διαγωγή και τελικά προσέκρουσε στο βυθό σε βάθος περίπου 30 μέτρων με τη πρύμνη και τη δεξιά κουπαστή. Η βύθιση του πλοίου επιταχύνθηκε και από το ρήγμα που δημιουργήθηκε στα έξαλα αυτού στην περιοχή platform deck του καταστρώματος οχημάτων. Το ρήγμα αυτό αποτελείται από δύο τμήματα μήκους 5 μέτρων και πλάτους 0,12 έως 0,65 το ένα και μήκους 5,40 έως 1,30 και 0,38 το άλλο, ενεργοποιήθηκε περίπου 15 λεπτά μετά τη πρόσκρουση, αφού το πλοίο είχε λάβει ήδη μεγάλη κλίση και εισήλθαν από αυτό μεγάλες ποσότητες νερού. Από τη βύθιση του πλοίου πνίγηκαν 80 άτομα από τους επιβάτες και το πλήρωμα, μεταξύ των οποίων και οι ως άνω γονείς της πρώτης ενάγουσας, ενώ τα υπόλοιπα άτομα που επέβαιναν σ' αυτό διασωθήκαν. Μεταξύ των διασωθέντων ήταν και η ενάγουσα, πλην όμως αυτή εξ αιτίας της περιπέτειάς της κατά τη βύθιση του εν λόγω πλοίου της πρώτης εναγομένης, εμφάνισε έντονη μετατραυματική διαταραχή με συμπτώματα βαρείας καταθλιπτικής συνδρομής, απώλεια βάρους αγχώδεις και φοβικές εκδηλώσεις, άτυπα καρδιακά άλγη, αϋπνία-εφιάλτες και έντονο καταθλιπτικό συναίσθημα [βλ. από 29-9-2000 ιατρική γνωμάτευση του ψυχιάτρου Πέτρου Ηλιάκη και την υπ' αριθμ. πρωτ. 447/9-9-2002 γνωμάτευση του Κέντρου Ψυχικής Υγείας του Γενικού Νοσοκομείου Αθηνών Γεώργιος Γεννηματάς. Η πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες Πόρτες, η οποία είχε ως επακόλουθο τη βύθιση αυτού, οφείλεται σε υπαιτιότητα των προστηθέντων από την πρώτη εναγομένη πλοιοκτήτρια εταιρεία, πλοίαρχου και υποπλοίαρχου Ειδικότερα ο δεύτερος εξ αυτών (τρίτος εναγόμενος), ο οποίος είχε τη διακυβέρνηση του πλοίου κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα, εκτελώντας καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γέφυρας ευθύνεται για το ότι :

Α) Δεν τηρούσε σε κάθε χρονική στιγμή του πλου την απαιτούμενη οπτική επιτήρηση με κάθε διαθέσιμο και πρόσφορο μέσο, λόγω και των κακών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν (θυελλώδεις άνεμοι, έντονος κυματισμός), αλλά και της φυσιογνωμίας της περιοχής (αβαθή και βραχονησίδες). Β) Δεν γνώριζε, όταν ανέλαβε τη διακυβέρνηση του πλοίου, αν ήταν σε ανάπτυξη μόνο το δεξιό αντιδιατοχιστικό πτερύγιο ή και τα δύο και δεν φρόντισε να ενημερωθεί γι' αυτό, έστω και εκ των υστέρων, μολονότι, όπως και ο ίδιος παραδέχθηκε, αν είναι ανεπτυγμένο μόνο το ένα πτερύγιο προκαλείται έκπτωση του πλοίου προς την πλευρά του. Γ) Δεν μερίμνησε για τη συνεχή επιτήρηση του θαλασσιού χώρου με οπτήρα και μάλιστα τον ασκούντα, κατά το χρόνο της πρόσκρουσης, καθήκοντα οπτήρα ναύτη απασχολούσε με καθήκοντα περιπολίας. Δ) Δεν έπλεε με ασφαλή ταχύτητα ώστε να μπορεί να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα για την αποφυγή σύγκρουσης και κυρίως να ακινητοποιήσει κατά το δυνατόν το πλοίο στην ενδεχόμενη για τις επικρατούσες συνθήκες απόσταση. Ε) Δεν έκανε χρήση κάθε διαθέσιμου και καταλλήλου μέσου (ραντάρ, πυξίδα, βυθόμετρο, GPS, διόπτρευση), για να εκτιμήσει αν υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης, ούτε έκανε έλεγχο του στίγματος και της πορείας του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου. ΣΤ). Δεν πραγματοποίησε έγκαιρα και σύμφωνα με τις επιταγές της καλής ναυτικής τέχνης τους κατάλληλους χειρισμούς (ελάττωση ταχύτητας, ακινητοποίηση ή ανάποδα των μέσων πρόωσης του πλοίου, σωστή αλλαγή πορείας κλπ). Ζ) Δεν αντιλήφθηκε έγκαιρα το φανό πάνω τις βραχονησίδες, ο οποίος ήταν ορατός από απόσταση 7 ναυτικών μιλίων. Η) Δεν ειδοποίησε τον πλοίαρχο έγκαιρα ώστε να προσέλθει στη γέφυρα, ούτε το μηχανοστάσιο, ώστε να μειώσει ταχύτητα, όταν αντιλήφθηκε ότι οι βραχονησίδες ήταν πολύ κοντά στο πλοίο και η πρόσκρουση πολύ πιθανή, με αποτέλεσμα αυτή να είναι ιδιαίτερα σφοδρή. Θ) Δεν μεταχειρίστηκε το πλοίο με τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιήσει τις επιδράσεις από την πρόσκρουση. Ι) Δεν έλεγχε τις στεγανές θύρες οι οποίες ήταν σχεδόν όλες ανοικτές, κατά παράβαση των κανονισμών, ούτε φρόντισε για το κλείσιμό τους, έστω και μετά την πρόσκρουση. ΙΑ) Δεν έθεσε σε λειτουργία το συναγερμό γενικής κατάστασης ανάγκης του πλοίου για να ενημερωθεί το πλήρωμα και να ειδοποιηθούν έγκαιρα οι επιβάτες, ώστε να συγκεντρωθούν στους σταθμούς διαίρεσης και να προετοιμασθούν για την ενδεχόμενη εγκατάλειψη του πλοίου. Και ΙΒ) Δεν έδωσε το ακριβές στίγμα στον ασυρματιστή του πλοίου, ώστε να το μεταδώσει στο θάλαμο επιχειρήσεων ΥΕΝ. Περαιτέρω ο πλοίαρχος (δεύτερος εναγόμενος) ευθύνεται για το ότι :

Α) Δεν άσκησε αυτοπροσώπως τη διακυβέρνηση του σκάφους κατά το κρίσιμο διάστημα παρά τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες (θυελλώδεις άνεμοι, έντονος κυματισμός), και την ιδιότυπη γεωγραφική φυσιογνωμία της περιοχής (αβαθή βραχονησίδες), αλλά είχε την εσφαλμένη εκτίμηση ότι θα ήταν ασφαλής ο πλους υπό τη διακυβέρνηση του υποπλοίαρχου, στον οποίον είχε αναθέσει καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γέφυρας. Β) Δεν είχε οργανώσει πλήρως και με κάθε λεπτομέρεια τη σύνθεση της γέφυρας ώστε να αντιμετωπίσει ενδεχόμενους κινδύνους ενόψει και της φυσιογνωμίας της περιοχής και ειδικότερα δεν φρόντισε να υπάρχει στη σύνθεση της φυλακής γέφυρας ναύτης οπτήρας. Γ) Δεν προσήλθε έγκαιρα στη γέφυρα για να αναλάβει τη διακυβέρνηση του σκάφους και να εκτελέσει τους κατάλληλους χειρισμούς για τον ασφαλή κατάπλου στο λιμάνι της Πάρου. Δ) Δεν ήλεγχε τις στεγανές θύρες οι οποίες ήταν όλες σχεδόν ανοικτές, κατά παράβαση των κανονισμών, ούτε φρόντισε για το κλείσιμο τους έστω και μετά την πρόσκρουση. Ε) Δεν μερίμνησε για την ενεργοποίηση του συναγερμού γενικής καταστάσεως ανάγκης, ούτε φρόντισε να ενημερώσει καθ' οιονδήποτε άλλο πρόσφορο τρόπο (φορητά μεγάφωνα, αγγελιαφόρους) το πλήρωμα και τους επιβάτες και να δώσει σχετικές εντολές και οδηγίες προκειμένου να συγκεντρωθούν οι επιβάτες

στους χώρους διαίρεσης και να εγκαταλείψουν το πλοίο με ασφάλεια. ΣΤ) Δεν έδωσε το ακριβές στίγμα στον ασυρματιστή του πλοίου, ώστε να το μεταδώσει στο θάλαμο επιχειρήσεων ΥΕΝ. Ζ) Δεν εκτελούσε τακτικά γυμνάσια καθαιρέσεως των λέμβων και εγκατάλειψης του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου, ώστε τα μέλη του πληρώματος να είναι εξοικειωμένα με τη χρήση των σωστικών μέσων, βάσει του πίνακος διαιρέσεως. Και Η) Δεν ασκούσε τον δέοντα έλεγχο και εποπτεία επί των μελών του πληρώματος για την ορθή ενάσκηση των καθηκόντων τους και ειδικότερα επί του ασκούντος κατά τον κρίσιμο χρόνο καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γέφυρας υποπλοιάρχου, αλλά και επί των λοιπών υπευθύνων στους οποίους είχαν ανατεθεί καθήκοντα για την ασφαλή εγκατάλειψη του πλοίου (καθαίρεση λέμβων, διανομή σωσιβίων κλπ). Οι πιο πάνω πράξεις και παραλείψεις των προστηθέντων από την εναγομένη πλοιοκτήτρια συνιστούν υπαίτια συμπεριφορά, η οποία είχε ως άμεση συνέπεια το ναυάγιο του εν λόγω πλοίου και η συμπεριφορά τους αυτή τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο με την προαναφερόμενη ψυχική νόσο του ενάγοντος-εκκαλούντα.

VI. Τα περισσότερα από τα πιο πάνω περιστατικά, συνομολογούνται από την εναγομένη πλοιοκτήτρια εταιρεία. Ειδικότερα η πρώτη εναγομένη συνομολογεί τα γεγονότα που προηγήθηκαν του ναυαγίου, τον εξαιτίας αυτού θάνατο δεκάδων επιβατών και μελών του πληρώματος, καθώς και το ότι η πρόσκρουση αυτή οφείλεται αποκλειστικά στην βίαιη πρόσκρουση του πλοίου επί των βραχονησίδων (η οποία επήλθε - αποκλειστικά κατ' αυτήν- από υπαιτιότητα των προστηθέντων απ' αυτήν υποπλοίαρχου (κυρίως) και πλοίαρχου. Συνομολογεί, επίσης, μόνο την πιο πάνω εκ προστήσεως ευθύνη της και αρνείται οποιαδήποτε περαιτέρω ίδια ευθύνη αυτής. Οι ενάγοντες δεν αμφισβητούν ότι το πλοίο προσέκρουσε στις βραχονησίδες εξαιτίας των εσφαλμένων κατά τη διακυβέρνησή του χειρισμών του υποπλοίαρχου ισχυρίζονται όμως, περαιτέρω, ότι το πλοίο βυθίστηκε, διότι δεν ήταν αξιόπλοο και δεν τηρούσε τις προβλεπόμενες για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος διατάξεις και κανονισμούς. Τα περιστατικά αυτά, όπως υποστηρίζουν οι ενάγοντες, τα γνώριζαν οι εκπρόσωποι και οι προστηθέντες της πρώτης εναγομένης-πλοιοκτήτριας φυσικά πρόσωπα, οι οποίοι, ενώ γνώριζαν ότι υφίσταντο οι παραπάνω πλημμέλειες και ελλείψεις, όμως παρόλα αυτά ουδέν μέτρον έλαβαν προς άρση τους. Κατά τα ιστορούμενα στην αγωγή, όπως αυτή παραδεκτά συμπληρώθηκε με τις προτάσεις της ενάγουσας στο πρωτοβάθμιο Δικαστήριο η ίδια υπαιτιότητα της πρώτης εναγομένης πλοιοκτήτριας εταιρείας συνίσταται στο ότι το βυθισθέν πλοίο ήταν παλαιό, αναξιόπλοο και σε κακή κατάσταση. Ειδικότερα ότι : 1) Ήταν πολύ παλιό, σε κακή κατάσταση και δεν πληρούσε τις προβλεπόμενες από το νόμο κατασκευαστικές απαιτήσεις (αντοχή κλπ) 2) Δεν είχε την απαιτούμενη στεγανή υποδιαίρεση 3) Δεν είχε την απαιτούμενη ευστάθεια και αποτελεσματική διάταξη των διαμερισμάτων. 4) Το χειριστήριο αυτού δεν ήταν σε καλή κατάσταση με συνέπεια τη λανθασμένη πορεία του πλοίου και επιπλέον αυτό δεν υπάκουσε στον ελιγμό που επιχείρησε την τελευταία στιγμή ο υποπλοίαρχος. 5) Δεν ήταν κλειστές οι υδατοστεγείς θύρες του πλοίου και υπήρχαν διαμερίσματα ενδιαίτησης του πληρώματος σε χώρους που έπρεπε να κλείνουν υδατοστεγώς κατά τον πλου. 6) Ήταν σε πλήρη έκταση μόνο το δεξιό αντιδιατοχιστικό πτερύγιο. 7) Δεν υπήρχε ή δεν λειτούργησε σύστημα αυτομάτου συναγερμού. 8) Δεν λειτούργησε η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης. 9) Δεν είχε σε λειτουργικότητα το σύστημα ειδοποίησης των επιβατών και του πληρώματος (μεγάφωνα) σε περίπτωση ανάγκης. Και 10) Είχε σοβαρές ελλείψεις στα σωστικά μέσα (σωστικές λέμβοι, σωστικές σχεδίες και σωσίβια). Περαιτέρω οι ενάγοντες διευκρινίζουν περισσότερο- παραδεκτώς- με τις προτάσεις που κατέθεσαν στο πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, αλλά και ενώπιον αυτού του Δικαστηρίου την υπαίτια συμπεριφορά των προστηθέντων και των εκπροσώπων της εναγομένης με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν, από τις αποδείξεις και κυρίως, από την πιο πάνω έκθεση πραγματογνωμοσύνης. Επισημαίνουν δε μεταξύ άλλων και την ίδια ευθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την ανεπαρκή αξιολόγηση των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων του πληρώματος και ιδιαίτερα του πλοίαρχου και του υποπλοίαρχου Το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο δέχθηκε με την εκκαλουμένη απόφασή του ότι η πρόσκρουση, βύθιση του πλοίου «.....» και τα εξ αυτής ζημιόγωνα αποτελέσματα οφείλονται εκτός από την συνομολογούμενη και από την εναγομένη πλοιοκτήτρια υπαιτιότητα των προαναφερομένων προστηθέντων, πλοίαρχου και υποπλοίαρχου, και σε ίδια αμέλεια των εκπροσώπων της εναγομένης πλοιοκτήτριας. Ειδικότερα έγινε δεκτό ότι το πλοίο ήταν παλαιό (34 ετών) και οριακά αξιόπλοο με αποτέλεσμα βασικά στοιχεία της κατασκευής και του εξοπλισμού να είναι μειωμένης ετοιμότητας και συγκεκριμένα : 1) Τα διαθέσιμα σωστικά μέσα (ατομικά σωσίβια) ήταν ανεπαρκή ως προς την ποιότητά τους και δεν ανταποκρινόταν στις νόμιμες προδιαγραφές. 2) Η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης, έπαυσε να λειτουργεί κατά το χρόνο μετά την πρόσκρουση και τούτο επέδρασε σημαντικά στη βύθιση του πλοίου, αφού δεν ήταν πλέον δυνατές ορισμένες βασικές λειτουργίες που συμβάλουν στην επιβίωσή του μετά την πρόσκρουση, όπως το κλείσιμο των στεγανών θυρών από τη γέφυρα κλπ. Επιπλέον η μη λειτουργία αυτής είχε ως αποτέλεσμα να προκληθεί συσκότιση του πλοίου να επακολουθήσει πανικός και να χαθεί πολύτιμος χρόνος για την οργάνωση της επιχείρησης διάσωσης. 3) Υπήρξε ανεπάρκεια στην καθαίρεση των σωστικών λέμβων, και λόγω κακής αυτών συντήρησης κατέστη δυνατό να χρησιμοποιηθούν μόνο οι τρεις από τις οκτώ. Προς απόδειξη των ισχυρισμών των διαδίκων, σχετικά με τις συνθήκες της προσκρούσεως του Ε/Γ-Ο/Γ "....." και τα αίτια που οδήγησαν στη ταχύτατη βύθιση αυτού και στον πνιγμό 80 επιβατών και μελών του πληρώματος, οι διάδικοι επικαλούνται και προσκομίζουν, πλην άλλων, ιδιαίτερα την από Σεπτεμβρίου 2001 Έκθεση Πραγματογνωμοσύνης, η οποία συντάχθηκε από τους :, καθηγητή ΕΜΠ, ναυπηγό μηχανολόγο-μηχανικό, πλοίαρχο Ε.Ν.,, Αντιπλοίαρχο Π.Ν.,, καθηγητή. ΕΜΠ., ναυπηγό- μηχανολόγο- ηλεκτρολόγο, και, ναυπηγό μηχανολόγο-μηχανικό, κατ' εντολή της 5/2000 Διάταξης του Εφέτη Ανακριτή του Εφετείου Αιγαίου και της 19/2000 Διάταξης της Ανακρίτριας Πλημ/κών Σύρου, στα πλαίσια της διενεργηθείσης ανακρίσεως επί της υποθέσεως αυτής. Η

έκθεση αυτή συμπληρώθηκε με τις από Δεκεμβρίου 2001 και Ιανουαρίου 2002 συμπληρωματικές εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης. Από τις εκθέσεις αυτές, σε συνδυασμό με την 67/2003 έκθεση του ΑΣΝΑ, που προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι, αλλά και από τα λοιπά αποδεικτικά μέσα που αναφέρθηκαν πιο πάνω, προέκυψαν, σε σχέση με τα πιο πάνω ζητήματα τα οποία σχετίζονται με την ίδια υπαιτιότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας, τα εξής :

1. Αξιοπλοία του πλοίου. Αξιόπλοο θεωρείται το πλοίο, όταν αυτό είναι ικανό προς ασφαλή πλου προκειμένου να χρησιμοποιηθεί προς εκπλήρωση του προορισμού του και είναι εφοδιασμένο δια των οικείων πιστοποιητικών ασφαλείας (πρβλ άρθρο 31 ΚΑΝΔ). Ο εφοδιασμός όμως του πλοίου με το αντίστοιχο πιστοποιητικό επιθεώρησης, το οποίο μόνο κατά τεκμήριο δύναται να πιστοποιεί την καλή του κατάσταση, δεν απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση που του επιβάλλει η διάταξη του άρθρου 43 παρ.1 του ΚΑΝΔ (ν.δ. 187/1973), όταν, παρά την βεβαιωμένη από το εν λόγω πιστοποιητικό ικανότητα του πλοίου προς ασφαλή πλεύση, έχει μολαταύτα τούτο ελάττωμα που επηρεάζει δυσμενώς την πλοϊμότητα του. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή πλοίαρχοι, εφοπλισταί, πράκτορες πλοίων ως και οι αντιπρόσωποι αυτών, υποχρεούνται όπως αναφέρουν εις την Επιθεώρησιν Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ) ή την οικεία λιμενική ή προξενική αρχήν παν συμβάν ελάττωμα επηρεάζον την ασφάλειαν των πλοίων των ή την εκτέλεσιν μετασκευών ή σοβαρών επισκευών ως και οποιαδήποτε μεταβολή των στοιχείων του πλοίου....". Την ίδια υποχρέωση έχουν οι πιο πάνω υπεύθυνοι σύμφωνα και με τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα" (S.O.L.A.S.) του έτους 1974, που επικυρώθηκε με το ν. 1045/1980, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Λονδίνου της 17/2/1978 μετά του παραρτήματος, που επικυρώθηκε με τον ν. 1159/1981. Ειδικότερα, με το εδ.α' υπό τον τίτλο "τήρησις των όρων μετά την επιθεώρησιν" του Κανονισμού 11, ορίζεται ότι "η κατάσταση του πλοίου και του εξαρτισμού του θα διατηρείται συμφώνως προς τις διατάξεις της συμβάσεως και του παρόντος πρωτοκόλλου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο από πάσης απόψεως θα παραμείνει ικανόν να ανοιγή εις την θάλασσαν άνευ κινδύνου δια το πλοίο και τους επιβαινόντας αυτού". Εξάλλου, γίνεται δεκτό ότι οι παράγοντες, που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων (βλ. Εγχειρίδιο Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας αρ.1 του YEN'), είναι οι εξής: α) Ο επαρκής όγκος και το αναγκαίο ύψος εξάλων μετά τη καταλλήλου σιμότητα (κυρτότητα καταστρώματος), β) ισχυρή κατασκευή σκελετού και στεγανότητα περιβλήματος, γ) στεγανή υποδιαίρεση, δ) ικανοποιητική ευστάθεια, ε) επαρκή σωστικά, πυροσβεστικά τηλεπικοινωνιακά και λοιπά μέσα ικανά να συμβάλουν στη διάσωση του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου και στ) καλή κατάσταση κυρίων μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων και δικτύων. Το περιστατικό της αξιοπλοΐας ή όχι του βυθισθέντος ήδη πλοίου, εξαιτίας των επικαλούμενων από τους ενάγοντες παραβάσεων και ελλείψεων είναι ιδιαίτερα σημαντικό, διότι αυτή, αφενός, συνδέεται με την (αυτοτελή) ευθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρείας και, αφετέρου, δύναται να επηρεάσει το βαθμό πταίσματος της πλοιοκτήτριας και των εκπροσώπων της και συνακόλουθα και το ύψος της δικαιούμενης από τον ενάγοντα αποζημιώσεως λόγω ψυχικής οδύνης, με την προϋπόθεση βεβαίως ότι διά τις παραβάσεις αυτές και παραλείψεις υφίσταται πράγματι πταίσμα των οργάνων που εκπροσωπούν το νομικό πρόσωπο και υπό την επιπλέον προϋπόθεση ότι σε κάθε περίπτωση ήθελε προκύψει αιτιώδης συνάφεια των παραβάσεων αυτών και του συγκεκριμένου ζημιογόνου αποτελέσματος, δηλαδή όχι απλώς της βυθίσεως του πλοίου, αλλά - περαιτέρω - ότι οι συγκεκριμένες παραβάσεις και ελλείψεις συνετέλεσαν στην επικαλούμενη βλάβη της υγείας του ενάγοντα και στην ψυχική αυτού δοκιμασία. Από τα προαναφερόμενα αποδεικτικά στοιχεία προέκυψε ότι το πλοίο "....." ήταν αξιόπλοο, με την έννοια ότι συνέτρεχαν οι πιο πάνω παράγοντες με τα στοιχεία α' έως και δ. Τούτο προκύπτει τόσο από την πιο πάνω αναφερόμενη έκθεση πραγματογνωμοσύνης, όσο και από την 67/2003 έκθεση του ΑΣΝΑ. Ο περιεχόμενος στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης χαρακτηρισμός του πλοίου ως "οριακά" αξιόπλοου, αναφέρεται στο σύνολο της συνδρομής των πιο πάνω παραγόντων, πλην εκείνων που αφορούν τα σωστικά μέσα και την ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης του πλοίου (βλ. σελίδα 13 εκθέσεως). Ο χαρακτηρισμός αυτός αναιρείται στην Συμπληρωματική Έκθεση πραγματογνωμοσύνης (Ιανουάριου 2002), ως προς τις διενεργηθείσες παχυμετρήσεις ελασμάτων και χαρακτηρίζεται το πλοίο - και ως προς το σημείο αυτό - ως αξιόπλοο. Περαιτέρω, από τα λοιπά αποδεικτικά μέσα δεν προέκυψε κάτι το αντίθετο από όσα προκύπτουν από τις πιο πάνω εκθέσεις και ειδικότερα ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο ως προς τις εξεταζόμενες προϋποθέσεις (ως προς τα σωστικά μέσα και το πλήρωμα θα γίνει ειδική αναφορά πιο κάτω). Οι περιεχόμενες στην αυτή έκθεση πραγματογνωμοσύνης ελλείψεις και διαπιστώσεις (που αφορούν κυρίως ελλείψεις στοιχείων του φακέλου του πλοίου, παραβάσεις οδηγιών πιστοποιητικού ασφαλείας, ελλείψεις στην εφαρμογή του ISM code κλπ), δεν συνδέονται αιτιωδώς με το επελθόν αποτέλεσμα, ούτε μνημονεύονται στο τελικό συμπέρασμα των πραγματογνωμόνων για τα αίτια του ναυαγίου. Σχετικά με τον περιεχόμενο στην αγωγή ισχυρισμό ότι το "πηδάλιο του πλοίου λειτουργούσε ελαττωματικά", με συνέπεια το πλοίο να μην υπακούσει στον ελιγμό που επεχείρησε την τελευταία στιγμή ο υποπλοίαρχος για να αποφύγει την σύγκρουση, πρέπει να παρατηρηθεί ότι απαιτούνται μερικά δευτερόλεπτα για να αντιδράσει το πλοίο στους χειρισμούς του πηδαλίου (βλ. έκθεση πραγματογνωμοσύνης σελ. 49 παρ. 11), βλάβη δε του πηδαλίου όχι μόνο δεν αποδείχθηκε, αλλά παρόμοια βλάβη δεν επικαλέστηκε ούτε ο ίδιος "ο υποπλοίαρχος στις καταθέσεις του κατά την ποινική διαδικασία. Εξάλλου η πρωτόδικη απόφαση δεν στήριξε την κρίση για την ίδια υπαιτιότητα της εναγομένης στο ότι το πλοίο της ήταν αναξιόπλοο για τους πιο πάνω αναφερόμενους λόγους και η εκκαλούμενη απόφαση δεν προσβάλλεται για τις παραδοχές της αυτές. Σημειώνεται ότι κατά την περιεχόμενη στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης γενική εκτίμηση "Το Ε/Γ" διέθετε, κατά τη βύθισή του, επαρκή αριθμό πληρώματος, με τις απαιτούμενες από τους κανονισμούς ειδικότητες καθηκόντων, επαρκή κατασκευή σκάφους και απαιτούμενου μηχανολογικού/ηλεκτρολογικού

εξοπλισμού, επαρκή εξοπλισμό πρόωσης/πηδαλιουχίας, ελέγχου ναυσιπλοΐας και επικοινωνιών, επαρκή σε αριθμό, αλλά εν μέρει ανεπαρκή σε ποιότητα εξοπλισμό σωστικών μέσων και είχε όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του ΚΕΕΠ και νηογνώμονα εν ισχύ" (βλ. σελίδα 27/194 εκθέσεως).

2. Η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης . Το "....." διέθετε ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος ανάγκης τοποθετημένο εντός ηλεκτροστασίου , το οποίο βρισκόταν στο κατάστρωμα 7 (λίγα μέτρα πίσω από τη γέφυρα του πλοίου) και πληρούσε τις νόμιμες προϋποθέσεις ως προς τη θέση και τις δυνατότητες. Αυτή θα έπρεπε να τεθεί αυτομάτως σε λειτουργία εντός 1-2 λεπτών αφότου θα έπαυε η λειτουργία των κυρίων ηλεκτρομηχανών και έπρεπε να έχει την ικανότητα λειτουργίας ακόμη και όταν το πλοίο θα ελάμβανε κλίση 22,5. Η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης λειτούργησε 3-5` μετά την πρόσκρουση του πλοίου και 1-2` μετά τη γενική συσκότιση (black out) που επακολούθησε με την εισροή νερού στο μηχανοστάσιο. Η ηλεκτρογεννήτρια αυτή είχε επισκευαστεί το 1996, και ο Α` μηχανικός σε έντυπο (του ISM) που συντάχθηκε στις 31/8/00 διατύπωνε το συμπέρασμα ότι δεν παρουσίαζε πρόβλημα. Έπρεπε, συνεπώς, εφόσον ,όπως αποδείχθηκε, ουδεμία ζημία είχε υποστεί κατά την πρόσκρουση, να λειτουργήσει τουλάχιστον επί 12`, δηλαδή 15`-16` μετά την πρόσκρουση, αφού εντός του χρονικού αυτού διαστήματος υπολογίζεται ότι το πλοίο έλαβε την πιο πάνω κλίση). Τούτο όμως δεν συνέβη. Κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης η ηλεκτρογεννήτρια λειτούργησε "τουλάχιστον πέντε λεπτά" μετά την εκκίνηση της και η εκτίμηση αυτή στηρίζεται στις καταθέσεις του πληρώματος και των επιβατών και στις ενδείξεις των οργάνων της ηλεκτρογεννήτριας (θερμοκρασία ύδατος και ελαίου 75 και 70, αντίστοιχα). Κατά την έκθεση του ΑΣΝΑ η ηλεκτρογεννήτρια δεν αποκλείεται να λειτούργησε τουλάχιστον για 10` μετά την πρόσκρουση (χωρίς όμως να διαπιστώνεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας), πλην όμως η λειτουργία αυτή ήταν "άεργος", δηλαδή χωρίς να τροφοδοτηθεί ο αντίστοιχος πίνακας με ρεύμα. Στο συμπέρασμα αυτό οδηγήθηκε το ΑΣΝΑ από το γεγονός ότι, αν η εν λόγω ηλεκτρογεννήτρια λειτούργουσε, θα έπρεπε να μπορούν να τηλεχειρισθούν οι στεγανές θύρες της αριστερής κεντρικής μονάδας (η δεξιά είχε καταστραφεί κατά την πρόσκρουση). Εντούτοις όταν ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχοςπροσπάθησαν να κλείσουν (από τη γέφυρα) τις στεγανές θύρες δεν το κατόρθωσαν. Επίσης έπρεπε να υπάρχει φωτισμός ασφαλείας, πέραν των αυτόνομων φωτιστικών του συμπληρωματικού φωτισμού κινδύνου, καθώς και φωτισμός στα σημεία καθαιρέσεως των λέμβων. Ο τεχνικός σύμβουλος της εναγομένης, με βάση τη διαπίστωση ότι η ένδειξη θερμοκρασίας του ύδατος και ελαίου της ηλεκτρομηχανής ήταν στους 75 και 70 βαθμούς, αντίστοιχα, με βάση ανάλογο πείραμα που έγινε στο ίδιο τύπου με το βυθισθέν πλοίο "«.....»", κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ηλεκτρομηχανή έπρεπε να είχε λειτουργήσει 25`. Το συμπέρασμα αυτό δεν κρίνεται αξιόπιστο, όχι μόνο διότι έρχεται σε αντίθεση με τις πιο πάνω διαπιστώσεις που περιέχονται στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης και τις μαρτυρικές καταθέσεις του πληρώματος και των επιβατών, αλλά και διότι το "πείραμα" στο πλοίο "«Ναϊάδς»" έγινε με διαφορετικές συνθήκες(λ.χ. στο βυθισθέν πλοίο η ηλεκτρογεννήτρια λειτούργουσε όχι σε οριζόντια θέση άλλα με μεγάλη κλίση). Στην έκθεση του ΑΣΝΑ δε δίδεται εξήγηση για το λόγο που δεν τροφοδοτήθηκε με ρεύμα ο αντίστοιχος πίνακας της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης , ελλείψει στοιχείων, ενώ στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης αναφέρονται - ενδεικτικά -ως πιθανοί λόγοι για τους οποίους έπαυσε αυτή να λειτουργεί, η έλλειψη σωστής συντήρησης, ανεπάρκεια καυσίμου κλπ. Με βάση τα πιο πάνω πρέπει να γίνει δεκτό ότι η μη προσήκουσα λειτουργία της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης συνδέεται αιτιωδώς με τη βύθιση του πλοίου , αφού εξαιτίας αυτής δεν κατέστη δυνατό να κλείσουν οι στεγανές πόρτες του πλοίου, όταν αυτό επιχειρήθηκε από τον πλοίαρχο και τον υποπλοίαρχο, έστω και καθυστερημένα, μετά την παύση της λειτουργίας των κύριων ηλεκτρογεννητριών, γεγονός το οποίο είτε θα απέτρεπε τη βύθιση του πλοίου είτε θα επιβάρυνε σημαντικά τη βύθιση του, όπως και πιο κάτω θα αναπτυχθεί, και θα έδιδε το χρόνο για καλύτερη οργάνωση για την εγκατάλειψη του πλοίου. Επίσης η έλλειψη φωτισμού καθιστούσε δυσχερέστερη τη διαδικασία εγκαταλείψεως και επέτεινε τον πανικό, με αποτέλεσμα τη μεγιστοποίηση του αριθμού των επιβατών και του πληρώματος που δεν κατόρθωσαν να εγκαταλείψουν ασφαλώς το πλοίο και να διασωθούν. Εντούτοις με βάση τα πιο πάνω περιστατικά η ευθύνη της πρώτης εναγομένης για τη μη προσήκουσα λειτουργία της ηλεκτρογεννήτριας με οποιαδήποτε από τις πιο πάνω εκδοχές, είναι ευθύνη εκ προστήσεως, αφού αυτή οφείλεται στην έλλειψη συντήρησης από τον υπεύθυνο ηλεκτρολόγο και τον Α Μηχανικό και επομένως ως προς το σημείο αυτό η πρώτη εναγομένη ευθύνεται δια την παράλειψη αυτή των προστηθέντων οργάνων της. Ιδια ευθύνη της πλοιοκτήτριας από τα πιο πάνω αποδεικτικά στοιχεία δεν προέκυψε αφού η εν λόγω ηλεκτρογεννήτρια πληρούσε τις νόμιμες προδιαγραφές και ο Α μηχανικός την είχε διαβεβαιώσει (με το προαναφερόμενο έγγραφο του ISM ότι αυτή δεν είχε πρόβλημα). Εξάλλου ούτε ο ίδιος ο Α μηχανικός ή άλλο μέλος του μηχανοστασίου ή του πληρώματος υποστηρίζει, στις καταθέσεις αυτών κατά την ποινική διαδικασία, ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε τοποθετήσει ανεπαρκή ή ελαττωματική ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης, ούτε προκύπτει κάτι τέτοιο από τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία.

3. Τα διαθέσιμα σωστικά μέσα (λέμβοι, σωσίβιας πνευστές σχεδίες, ατομικά σωσίβια). Α) Σωσίβιας λέμβοι. Το πλοίο είχε οκτώ συνολικά σωσίβιους λέμβους, τέσσερες ανά πλευρά, δύο των 109 ατόμων η κάθε μία και οι υπόλοιπες των 76, δηλαδή είχαν συνολική χωρητικότητα 674 ατόμων. Επίσης το πλοίο διέθετε 26 σωσίβιας πνευστές σχεδίες, χωρητικότητας 25 ατόμων η κάθε μία (12 χρησιμοποιούντο ως καθαιρουμένο τύπου και 14 ως ρίψεως). Επομένως ο συνολικός αριθμός των ατόμων που μπορούσαν να επιβιβασθούν στις λέμβους και στις σχεδίες ήταν 674 και 650 αντίστοιχα, ενώ το πλοίο διέθετε, επιπλέον, τέσσερες πλευστικές συσκευές των 20 ατόμων, δηλαδή συνολικά μπορούσαν να επιβιβασθούν στα προαναφερόμενα σωστικά μέσα 1404 άτομα, αριθμός που υπερκάλυπτε σημαντικά όχι μόνο το

σύνολο των επιβαινόντων στο πλοίο (472 επιβάτες + 61 μέλη του πληρώματος ίσον 533), αλλά και τον συνολικό αριθμό των επιβατών που το πλοίο είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει κατά τη θερινή περίοδο (1100). Σύμφωνα δε με την έκθεση ναυτιλιακής επιθεώρησης και τα πιστοποιητικά ασφαλείας οι λέμβοι του πλοίου και ο απαιτούμενος εξοπλισμός τους, ως και το σύστημα καθαιρέσεως πληρούσαν τους προβλεπόμενους για την κατηγορία του πλοίου κανονισμούς. Από τις οκτώ λέμβους του πλοίου τελικά χρησιμοποιήθηκαν οι τρεις. Οι με Νο 1 και 5 (πρώτη και τρίτη από τη δεξιά πλευρά του πλοίου) και η με Νο 2 (πρώτη από την αριστερή πλευρά) στη δεξιά πλευρά. Σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, κατά τη γενόμενη αυτοψία των λέμβων διαπιστώθηκαν ορισμένες ελλείψεις και φθορές (δεν έφεραν περιφερειακά φωσφορίζουσα ανακλαστική ταινία, δεν επιβεβαιώθηκε η λειτουργία προώσεως της Νο 5 κλπ), πλην όμως όχι μόνο δεν διαπιστώθηκε ότι οποιεσδήποτε ελλείψεις ή ελαττώματα των λέμβων αυτών υπήρξε αιτία για το θάνατο επιβατών, αλλά αντίθετα, οι εν λόγω λέμβοι συνετέλεσαν στη διάσωση αυτών. Σχετικά με την κατάσταση των υπολοίπων, στην έκθεση του ΑΣΝΑ αναφέρεται ότι από τις 159 μαρτυρικές καταθέσεις που έλαβε, γίνεται αναφορά στις 20 για την κατάσταση των σωσιβίων λέμβων και των μηχανισμών καθάρσεως. Σε ορισμένες από τις καταθέσεις αυτές αναφέρεται ότι οι βάρκες δεν κατέβαιναν, διότι τα συρματοσχοίνα, ο μηχανισμός απελευθέρωσης κλπ ήταν σκουριασμένα ή είχαν μπογιές. Κατά την εν λόγω έκθεση (σελ. 26 επ.) από τις καταθέσεις αυτές δεν δύναται να τεκμηριωθεί αξιόπιστο συμπέρασμα για την ακαταλληλότητα των σωσιβίων λέμβων ή για την κακή συντήρηση των μηχανισμών τους. Αντίθετα από τις καταθέσεις αυτές προκύπτει ότι επικρατούσε σύγχυση και πανικός ως προς τη διαδικασία καθαιρέσεως, την οποία ενέτεινε η άγνοια των προσώπων που συμμετείχαν στη διαδικασία αυτή. Στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης συνάγεται το συμπέρασμα (σελ. 136), ότι ποιοτικά και λειτουργικά η κατάσταση των λέμβων και του εξοπλισμού του ήταν /ανάλογη της φθοράς λόγω του χρόνου" και ότι "προκύπτουν παραλείψεις συντηρήσεως, ελέγχου των συστημάτων καθάρσεως, απαγκίστρωσης, όπως επίσης και των συστημάτων, μηχανισμών προώσεως". Δεν συμπεριλαμβάνονται όμως οι ελλείψεις αυτές μεταξύ των αιτίων που οδήγησαν στην απώλεια της ζωής 80 επιβαινόντων (βλέπε σελ. 185 ΕΠ.). Συνεπώς εφόσον η προσπάθεια καθαιρέσεως των λέμβων δεν έγινε από το εκπαιδευμένο, υπεύθυνο και ορισμένο προς τούτο πλήρωμα, αλλά από των υπό κράτος πανικού ενεργούντων επιβατών ή και μελών του πληρώματος που δεν είχαν ορισθεί και εκπαιδευθεί για το σκοπό αυτό, δεν δύναται να δημιουργηθεί πεποίθηση ότι ο λόγος για τον οποίο δεν καθαιρέθηκαν οι λέμβοι ήταν η κακή αυτών κατάσταση. Περαιτέρω και με την εκδοχή ότι οι μηχανισμοί καθάρσεως των λέμβων παρουσίαζαν σοβαρά προβλήματα που καθιστούσαν δυσχερή ή και αδύνατη την καθάρση των λέμβων δεν προέκυψε ότι τούτο συνδέεται αιτιωδώς με το θάνατο των 80 επιβαινόντων. Στο συμπέρασμα αυτό οδηγείται το Δικαστήριο από τα εξής γεγονότα: Όπως πιο πάνω έγινε δεκτό, η διαταγή για την εγκατάλειψη του πλοίου από τον πλοίαρχο δόθηκε -και με τον τρόπο που δόθηκε- καθυστέρημένα, τουλάχιστον 10 μετά την πρόσκρουση, δηλαδή όταν πληροφορήθηκε ο πλοίαρχος με την άφιξη του Α μηχανικού στη γέφυρα ότι το πλοίο βυθιζόταν. Ήδη το πλοίο είχε λάβει κλίση 10 και τα επόμενα 10` έφθασε στις 34. Επομένως ο διαθέσιμος χρόνος για την καθάρση των λέμβων που ήταν στη αριστερή πλευρά του πλοίου ήταν ελάχιστος, αφού αυτή δεν είναι δυνατή όταν η κλίση υπερβεί τις 15°. Την κλίση δε αυτή των 15° εκτιμάται ότι έλαβε το πλοίο μόλις 15` μετά την πρόσκρουση (βλ. έκθεση πραγματογνωμοσύνης σελ. 140). Λαμβανομένου δε υπόψη ότι η διαδικασία εγκαταλείψεως του πλοίου άρχισε με καθυστέρηση 10 τουλάχιστον λεπτών μετά την πρόσκρουση, ο διαθέσιμος χρόνος για την καθάρση των λέμβων από την αριστερή πλευρά αυτή του πλοίου ήταν μόλις 5` περίπου.. Εντούτοις κατέστη δυνατή η καθάρση της 1ης από αριστερά (μηχανοκίνητης) λέμβου (Νο 2), κυρίως διότι φρόντισαν προς τούτο έμπειρα μέλη του πληρώματος-μηχανικοί κ.α.-, επί της οποίας και επιβιβάστηκαν μαζί με επιβάτες. Συνολικά επιβιβάστηκαν στην λέμβο αυτή αρχικά 30 περίπου άτομα (βλ. από 2/7/2001 προανακριτική κατάθεση του διασωθέντα επιβάτη). Στη συνέχεια, μετά την καθάρση της λέμβου, με-τη βοήθεια των επιβατών και των μελών του πληρώματος περισυνελέγησαν από τη θάλασσα και άλλοι ναυαγοί. Παρά δε το γεγονός ότι η εν λόγω λέμβος παρουσίασε προβλήματα (έσπασε ένα από τα τρία κουπιά, καθυστέρησε να τεθεί σε λειτουργία η μηχανή), κατέστη δυνατό να επιβιαστούν συνολικά σ` αυτή περίπου 80 άτομα τα οποία και διασώθηκαν. Οι υπόλοιπες λέμβοι ήταν πλέον αδύνατο να καθαιρεθούν λόγω της αυξανόμενης κλίσεως που ελάμβανε εντωμεταξύ το πλοίο. Στην δεξιά πλευρά του πλοίου κατέστη δυνατό να καθαιρεθούν δύο λέμβοι (η πρώτη και τρίτη, Νο 1 και 5, αντίστοιχα). Στην Νο 5 επιβιβάστηκαν συνολικά 35 άτομα (μεταξύ των οποίων και ο), στην προανακριτική κατάθεση του οποίου διαλαμβάνονται οι σχετικές πληροφορίες). Η λέμβοι Νο 3 και 7 δεν κατέστη δυνατόν να καθαιρεθούν, διότι τα άτομα που επεχείρησαν να τις καθαιρέσουν δεν το κατόρθωσαν, είτε διότι δεν είχαν τις σχετικές γνώσεις (επιβάτες), είτε διότι δεν είχαν τον απαιτούμενο χρόνο (λιγότερο από 10`), είτε διότι υπέστησαν ζημιές οι μηχανισμοί καθαιρέσεως κατά την πρόσκρουση (αυτό ισχύει ειδικώς για τη λέμβο Νο3, η οποία βρισκόταν επάνω από τη σημείο πρόσκρουσης του πλοίου στις "Πόρτες"). Σημειώνεται στο σημείο αυτό ότι ο προβλεπόμενος χρόνος καθαιρέσεως όλων των σωστικών μέσων κατά τη διάρκεια των γυμνασίων ήταν 30` (βλ. έκθεση πραγματογνωμοσύνης σελ. 136). Σε κάθε δε περίπτωση, υπήρχε χώρος να επιβιαστούν επιπλέον άτομα στην λέμβο Νο 5, στην οποία επιβιβάστηκαν 35 αν και η χωρητικότητα της ήταν για 75 άτομα. Τούτο συνέβη προφανώς διότι λόγω της ανύπαρκτης οργανώσεως της εγκαταλείψεως του πλοίου οι επιβάτες, όταν είδαν ότι στο χώρο των λέμβων δεν υπήρχε πλήρωμα, το οποίο να, έχει την ευθύνη και τη δυνατότητα να τις καθαιρέσει και οι προσπάθειες των ιδίων ήταν αναποτελεσματικές και εν τω μεταξύ το πλοίο βυθιζόταν ταχέως λαμβάνοντας μεγάλη κλίση, αυτοί υπό το κράτος πανικού αναζήτησαν άλλους τρόπους διασώσεως.

β) Σωσίβιες πνευστές σχεδίες. Οι 26 σωσίβιες πνευστές σχεδίες, τις οποίες διέθετε το πλοίο, σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης (σελ. 137), δύναται να χαρακτηρισθούν ποιοτικά επαρκείς και σε καλή έως αρίστη κατάσταση. Επίσης δεν έχει αναφερθεί από τους επιβάτες διαμαρτυρία

ακαταλληλότητας για το σωστικό αυτό μέσο. Κατά την εγκατάλειψη όμως του πλοίου όλες οι πνευστές σχεδίες χρησιμοποιήθηκαν ως ρίψεως, δηλαδή δεν χρησιμοποιήθηκε ο μηχανισμός καθαιρέσεως (στις 12 που ήταν καθαιρουμένου τύπου), χωρίς να τηρηθούν οι διαδικασίες ρίψεως και επιβίβασης. Αναφέρεται επίσης στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης ότι αρκετές από τις σχεδίες δεν συγκρατούνταν στο πλοίο με τη "μπαρούμα" (σχοινί συγκρατήσεως) και ότι οι μπαρούμες έσπαζαν με αποτέλεσμα να παίρνει τις σχεδίες ο αέρας. Όπως όμως επισημαίνεται στην έκθεση του ΑΣΝΑ (σελ. 29), "εάν κάποιος επιχειρήσει να αιτιολογήσει τι ακριβώς συνέβαινε και έσπαγαν τα σκοινιά, τότε το πιθανόν είναι ότι οι πνευστές σχεδίες ερρίπτοντο στη θάλασσα από άτομα που δεν γνώριζαν ότι πριν από τη ρίψη έπρεπε να δέσουν τη μπαρούμα σε κάποιο σταθερό σημείο (π.χ. ρέλια) και έτσι ο μόνος σύνδεσμος μεταξύ σχεδίας και πλοίου ήταν ο "ασθενής σύνδεσμος" (μπαρουμάκι), ο οποίος λόγω της θαλασσοταραχής και του ανέμου που επικρατούσε με αποτέλεσμα τη μετατόπιση και φόρτιση της πνευστής σχεδίας, εκόπτετο (αφού αυτός άλλωστε ήταν και ο ρόλος του) και η σχεδία απομακρύνετο από το πλοίο". Προκύπτει επομένως πλήρης ποσοτική και ποιοτική επάρκεια των πνευστών σχεδίων του πλοίου, η οποία όμως δεν κατέστη δυνατόν να αξιοποιηθεί στο έπακρο, λόγω της προαναφερόμενης ανύπαρκτης οργάνωσης εγκαταλείψεως του πλοίου. Είναι όμως γεγονός ότι χρησιμοποιήθηκε από τους ναυαγούς σημαντικός αριθμός των σωστικών αυτών μέσων και με αυτά (σε συνδυασμό με τα χρησιμοποιηθέντα σωσίβια) διασώθηκε η πλειοψηφία των ναυαγών.

Γ) Ατομικά σωσίβια. Από τα στοιχεία τα οποία προέκυψαν από την έκθεση ναυτιλιακής επιθεωρήσεως και από τα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου, όπως αυτά εκτιμήθηκαν στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, και στην έκθεση του ΑΣΝΑ προκύπτει το γενικό συμπέρασμα ότι τα ατομικά σωσίβια του πλοίου ήταν επαρκή σε αριθμό (έπρεπε να είναι 1100 ενηλίκων και 110 παιδικά και ήταν σύμφωνα με την από 12/7/2000 έκθεση ναυτιλιακής επιθεωρήσεως 1628 και 115 αντίστοιχα, σύνολο 1743 βλ. σελ. 32 εκθέσεως ΑΣΝΑ) και ότι η κατάσταση αυτών χαρακτηρίζεται ως ικανοποιητική, παρά την πολυτυπία τους και τις ελλείψεις που παρουσίαζαν. Το σύνολο των σωσιβίων επιθεωρήθηκε από τον Επιθεωρητή του ΚΕΕΠ, πλοίαρχο, Ε.Ν. στις 12/7/2000 και κρίθηκαν ικανοποιητικά με μόνη την παρατήρηση των εφοδιασμό τους με φωτιστικά στοιχεία. Στο πλοίο απεστάλησαν συνολικά 1760 φωτιστικές συσκευές προκειμένου να τοποθετηθούν στα σωσίβια. Η ύπαρξη αυτών διαπιστώθηκε από τον Επιθεωρητή πλοίων Π.Τσόρβα στις 18/7/2000, ο οποίος έδωσε προθεσμία για την τοποθέτηση τους στα σωσίβια μέχρι στις 25/7/00. Η τοποθέτηση των συσκευών αυτών περατώθηκε την 1/8/2000, σύμφωνα με καταθέσεις μελών του πληρώματος. Στην πραγματικότητα, όμως, η κατάσταση των σωσιβίων δεν ήταν άψογη στο βαθμό που είχαν βεβαιώσει οι αρμόδιοι επιθεωρητές. Ειδικότερα, σχετικά με τη πραγματική κατάσταση των σωσιβίων και τον τρόπο που αυτά ανταποκρίθηκαν στον προορισμό τους, κάτω από τις συνθήκες που έλαβε χώρα το ναυάγιο του πλοίου, βασική πηγή πληροφοριών αποτελούν οι καταθέσεις των ναυαγών, αλλά και η αυτοψία που έγινε σε ανευρεθέντα σωσίβια. Στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης γίνεται η διαπίστωση ότι η κατάσταση των σωσιβίων από πλευράς υλικού και πρόσδεσης ήταν ανάλογη της φυσιολογικής φθοράς λόγω χρόνου και συνθηκών αποθήκευσης, ότι υπήρξαν ελλείψεις σε σφυρίκτρες και φωτιστικών συσκευών, ότι υπήρξε αναποτελεσματικός έλεγχος αντοχής του υφάσματος κατασκευής και των ιμάντων προσδέσεως των παλαιότερου τύπου γαλλικών σωσιβίων και σε ορισμένες περιπτώσεις το αντωτικό υλικό των παλαιότερου τύπου γαλλικών σωσιβίων ήταν ανεπαρκές, ότι αυτά δεν ήταν άνετα κλπ. Στην έκθεση του ΑΣΝΑ διατυπώνεται η άποψη ότι τα συμπεράσματα, που προκύπτουν από τα πιο πάνω στοιχεία, δεν μπορούν να αποτελέσουν σοβαρή βάση για την εξαγωγή συμπερασμάτων για την αρχική κατάσταση των σωσιβίων, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, των συνθηκών του πανικού που επικράτησε κατά τη βύθιση του σκάφους και του τρόπου που παραλήφθηκαν τα σωσίβια αυτά, αφετέρου της φθοράς που υπέστησαν τα σωσίβια μέσα στη θάλασσα. Η ίδια εκτίμηση γίνεται και στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, όπου αναφέρεται ότι τα σωσίβια των ναυαγών δεν λήφθηκαν πλήρως υπόψη για τη στοιχειοθέτηση συμπερασμάτων " καθόσον εκτιμήθηκε ότι είχαν αλλοιωθεί σημαντικά και δεν ανταποκρίνονται πλήρως στην πραγματικότητα για την ημέρα του ναυαγίου" (βλ. έκθεση πραγματογνωμοσύνης σελ. 138). Το ίδιο ισχύει και για τα 100 χρησιμοποιήσιμα σωσίβια που ανελκυστήκαν από το ναυάγιο. Στα σωσίβια αυτά (29 παλαιού τύπου, γαλλικά και 71 νέου τύπου) διαπιστώνονται ελλείψεις μόνο ως προς την ύπαρξη φωτιστικού και σφυρίκτρας, σε μεγάλο σχετικά ποσοστό στα παλαιού τύπου και σε πολύ μικρό ποσοστό στα νέου τύπου (στα τελευταία μόνο 7% δεν είχαν ούτε σφυρίκτρα ούτε φωτιστικό, ενώ τα 77,5% ήταν πλήρη). Όμως κατά την έκθεση του ΑΣΝΑ ούτε από τη δειγματοληψία αυτή δύναται να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για την (κακή) κατάσταση των σωσιβίων " λόγω της μη έγκαιρης δειγματοληψίας, αφετέρου λόγω του εξαιρετικά διαβρωτικού περιβάλλοντος όπως είναι το θαλάσσιο ύδωρ", (βλ. σελ. 31). Στην ίδια έκθεση, όπου γίνεται εκτίμηση -159 συνολικά καταθέσεων επιβατών που λήφθηκαν στο ΑΣΝΑ, γίνεται η διαπίστωση ότι δεν δύναται να αποτελέσουν σοβαρή βάση για την εξαγωγή συμπερασμάτων για την αρχική κατάσταση των σωσιβίων, λαμβανομένων υπόψη, αφενός των συνθηκών του πανικού που επικράτησαν κατά τη βύθιση του σκάφους και του τρόπου που παραλήφθηκαν τα σωσίβια αυτά. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται στην εν λόγω έκθεση οι επιβάτες" στην πραγματικότητα μόνοι τους εύρισκαν και άρπαζαν, ως μοναδικό μέσο σωτηρίας, τα σωσίβια όπου αυτά τα εύρισκαν, χωρίς καμία ενημέρωση από το πλήρωμα περί του είδους του σωσιβίου, του περιλαμβανομένου εξοπλισμού (σφυρίκτρας, φωτιστικού στοιχείου) και της χρήσεως τους, με αποτέλεσμα οι λαμβανόμενες από τους 159 επιβάτες πληροφορίες να είναι αμφιβόλου ακρίβειας". Αντίθετα, όπου το πλήρωμα ανταποκρίθηκε στα καθήκοντα του δεν παρουσιάστηκε η πιο πάνω περιγραφόμενη κατάσταση. Έτσι ο, εφέτης, ο οποίος επέβαινε του πλοίου κατά τη ημέρα του ατυχήματος, κατά την ενώπιον του ΑΣΝΑ κατάθεση του (όπως αυτή περιέχεται στην πιο πάνω έκθεση), αναφέρει

μεταξύ άλλων τα εξής: " είδα ένα μεγάλο κασόνι με σωσίβια και είδα κάποιον που τα μοίρασε. Μου δημιουργήθηκε η εντύπωση ότι αυτός πρέπει να ήταν μέλος-του πληρώματος. Μας έδωσε σωσίβια σε όσους ήμασταν εκεί και μάλιστα μας έδειξε πως να τα χρησιμοποιήσουμε και πως να ανάψουμε το λαμπάκι, δηλ.να το στρίψουμε. Θυμάμαι ότι όσοι ήταν εκεί κοντά μου είχαν όλοι σωσίβια. Το σωσίβιο τουλάχιστον το δικό μου ήταν καλό και αυτό με έσωσε. Λειτουργούσε και το λαμπάκι του. Επίσης έβλεπα και τα λαμπάκια των άλλων σωσιβίων.... Το σωσίβιο μου είχε και σφυρίκτρα, αλλά την είδα όταν βγήκα στη στεριά Όταν βγήκα στη στεριά δεν άκουσα παράπονα για σωσίβια μάλιστα οι πατριώτες μου που συναντήθηκα εκεί μου είπαν ότι τα σωσίβια μας έσωσαν..." -Βεβαίως είναι αληθές ότι δεν είχαν όλοι οι επιβάτες την τύχη του πιο πάνω μάρτυρα και παρέλαβαν σωσίβια τα οποία παρουσίαζαν σοβαρά προβλήματα. Όμως, όπως αποδείχθηκε, το πλοίο διέθετε επαρκή αριθμό σωσιβίων σε καλή κατάσταση, τα οποία μπορούσαν να εξυπηρετήσουν το σύνολο των επιβατών και τα οποία θα τα ελάμβαναν από το πλήρωμα με την απαραίτητη πληροφόρηση για τον τρόπο που έπρεπε να τα χρησιμοποιήσουν, εφόσον βεβαίως η εγκατάλειψη του πλοίου γινόταν με οργανωμένο τρόπο, κάτι το οποίο όμως δεν συνέβη. Ανεξαρτήτως αυτού τα παλαιού τύπου σωσίβια και με τις σοβαρές ελλείψεις που περιγράφονται στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, και τα οποία χρησιμοποιήθηκαν από τους διασωθέντες, όπως πιο πάνω αναφέρθηκε, δεν δύναται να εκτιμηθεί ότι συνδέονται αιτιωδώς με τον θάνατο των 80 ναυαγών, αφού, και μόνο το γεγονός ότι με αυτά διασώθηκαν οι επιζήσαντες, οδηγεί στο αντίθετο συμπέρασμα. Άλλα στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι εξαιτίας της κακής καταστάσεως των σωσιβίων πνίγηκαν οι 80 ναυαγοί, δεν προέκυψαν, αφού, όπως επισημαίνεται και στην έκθεση του ΑΣΝΑ, για τους θανόντες επιβαίνοντες δεν υπήρχαν στοιχεία αν αυτοί φορούσαν σωσίβια ή όχι και σε ποιά κατάσταση ήταν αυτά. Η πρώτη ενάγουσα περιγράφει τις εφιαλτικές στιγμές που επακολούθησαν μετά την πρόσκρουση του πλοίου και τις προσπάθειες που έκανε η ίδια και οι επιβαίνοντες για να σωθούν. Μάλιστα, η ίδια αναφέρει στην αγωγή της (σελ. 4) ότι μετά από μεγάλη προσπάθεια βρήκε σωσίβιο χωρίς φωτισμό και σφυρίκτρα και το φόρεσε πριν εγκαταλείψει το πλοίο. Όμως και με την εκδοχή ότι η πρώτη ενάγουσα χρησιμοποίησε ένα από τα πιο πάνω περιγραφόμενα παλαιά και μη πλήρη σε εξοπλισμό σωσίβια, όπως δύναται να εκτιμηθεί από το όλο περιεχόμενο της αγωγής της, είναι γεγονός ότι το σωσίβιο αυτό, παρά την ακαταλληλότητά του, στάθηκε ικανό να διατηρήσει αυτήν στην επιφάνεια της θάλασσας και τελικά να συντελέσει σημαντικά στη διάσωσή της. Ανεξαρτήτως αυτών το γεγονός ότι η πρώτη ενάγουσα δεν προμηθεύθηκε σύγχρονο και κατάλληλο σωσίβιο, τούτο δεν οφείλεται, όπως προαναφέρθηκε, στο ότι δεν υπήρχε, αλλά στο ότι το πλήρωμα δεν της προμήθευσε το εν λόγω σωσίβιο αφού ο πλοίαρχος και αρμόδιοι αξιωματικοί του πλοίου δεν μερίμνησαν για την έγκαιρη και οργανωμένη εγκατάλειψη του πλοίου. Στο σημείο αυτό πρέπει να παρατηρηθεί ότι το εξεταζόμενο θέμα της καταστάσεως των σωσιβίων του πλοίου δεν ερευνάται σε σχέση με τυχόν παραβάσεις της εταιρείας ως προς αυτό (οι οποίες πιθανόν και να υπήρξαν), αλλά κατά πόσο η εν λόγω κατάσταση συνδέεται αιτιωδώς με το επελθόν ζημιογόνο αποτέλεσμα και συνακόλουθα κατά πόσο υφίσταται ίδια ευθύνη της εταιρείας γι αυτό. Έτσι δεν δύναται να υποστηριχθεί, στην εξεταζόμενη τουλάχιστον περίπτωση , ότι η εναγομένη-εκκαλούσα εταιρεία όφειλε να είχε απομακρύνει από το πλοίο όλα τα παλαιά τύπου και φθαρμένα σωσίβια (δεδομένου "ότι, όπως έγινε δεκτό, τα σύγχρονα και πλήρη σωσίβια υπερκάλυπταν τον αριθμό των επιβαινόντων στο πλοίο), αφού είναι προφανές ότι αν η πρώτη ενάγουσα-εκκαλούσα δεν είχε βρει-εξ ιδίας πρωτοβουλίας-το πιο πάνω σωσίβιο, πιθανότατα να μη συμπεριλαμβάνονταν μεταξύ των διασωθέντων.

Δ. Στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης μεταξύ των δεκαεπτά παραγόντων που συνετέλεσαν στην βύθιση του πλοίου και στις ανεπάρκειες των διαδικασιών εκκένωσης του πλοίου που οδήγησαν στην απώλεια της ζωής των 80 επιβαινόντων αναφέρεται και η " μέρι ανεπαρκής ποιότητα των διαθεσίμων μέσων του πλοίου". Ο παράγοντας αυτός δεν συμπεριλαμβάνεται στην έκθεση του ΑΣΝΑ (πλειοψηφία), αφού κατά την εν λόγω έκθεση η βύθιση του πλοίου και ο εξ αυτής θάνατος των 80 επιβατών οφείλεται αποκλειστικά στην περιγραφόμενη στην έκθεση αμελή συμπεριφορά του πλοιάρχου (δευτέρου εναγομένου), του υποπλοιάρχου (τρίτου εναγομένου), του υπάρχου και του Α. μηχανικού. Το Δικαστήριο, ενόψει των όσων έγιναν δεκτά πιο πάνω λέγεται ότι στο πλοίο υπήρχαν σωσίβια σε επαρκή αριθμό σε ποσότητα και σε ποιότητα, ανεξάρτητα αν υπήρχαν και επιπλέον σωσίβια που δεν ανταποκρινόταν στις νόμιμες προδιαγραφές. Η κρίση αυτή του Δικαστηρίου ενισχύεται και από το γεγονός ότι ο αριθμός των επιβαινόντων στο πλοίο ήταν πολύ μικρότερος από εκείνο που είχε υπολογιστεί ο αριθμός των σωσιβίων. Επιπλέον επαρκή ήσαν και τα λοιπά σωστικά μέσα (λέμβοι, πνευστές σχεδίες). Εξάλλου είναι γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός από τους επιβάτες που τελικά πνίγηκαν- ίσως οι περισσότεροι- δεν κατόρθωσαν τελικά να εγκαταλείψουν εγκαίρως το πλοίο, διότι τα μέλη του πληρώματος που είχαν την ευθύνη για την οργάνωση της εγκαταλείψεως του πλοίου δεν φρόντισαν να τους καθοδηγήσουν σχετικά και να τους εφοδιάσουν με τα κατάλληλα σωσίβια "και να τους υποδείξουν το τρόπο με τον οποίο θα εγκατέλειπαν το πλοίο, χρησιμοποιώντας τα υπάρχοντα σωστικά μέσα, με αποτέλεσμα να παραμείνουν στο πλοίο, το οποίο και τους παρέσυρε κατά τη βύθιση του. Στον ίδιο λόγο οφείλεται και ο θάνατος πολλών επιβατών, οι οποίοι εγκατέλειψαν μεν το πλοίο, αλλά χωρίς να έχουν εφοδιαστεί με κατάλληλο σωσίβιο ή χωρίς να γνωρίζουν τη χρήση τους.

4. Το αυτόματο σύστημα γενικού συναγερμού. Στο πόρισμα της εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης μεταξύ των ανεπαρειών των διαδικασιών που οδήγησαν στην απώλεια της ζωής 80 επιβαινόντων αναφέρεται και η "έλλειψη σήμανσης γενικού συναγερμού μετά την πρόσκρουση με ευθύνη του πλοιάρχου ή ενδεχομένης αδυναμίας των οργάνων συναγερμού". Από τα πιο πάνω αποδεικτικά στοιχεία δεν αποδείχθηκε ότι το αυτόματο σύστημα συναγερμού δεν λειτούργησε κατά τον κρίσιμο χρόνο εξαιτίας

βλάβης ή κακής συντηρήσεως. Ο ισχυρισμός του πλοιάρχου ότι πάτησε το κουμπί του γενικού συναγερμού και για κάποιο λόγο δεν λειτούργησε δεν επιβεβαιώνεται. (βλ. έκθεση του ΑΣΝΑ (σελ. 79),) Αλλά ακόμη και αν αυτό ήταν αληθές, η σήμανση πιθανό να είχε κάποιο αποτέλεσμα σε ορισμένα μέλη του πληρώματος που γνώριζαν τις διαδικασίες, όχι όμως και στους επιβάτες. Εξάλλου από τον πιο πάνω ισχυρισμό του πλοιάρχου προκύπτει ότι το πλοίο διέθετε σύστημα συναγερμού, η ενδεχόμενη δε μη λειτουργία του δεν δύναται να έχει άλλη εξήγηση από την έλλειψη συντηρήσεως αυτού με ευθύνη του ίδιου και των αρμοδίων του πληρώματος. Εκείνο, άλλωστε, που έπρεπε να πράξει και δεν έπραξε ο πλοίαρχος-εκτός από σήμανση γενικού συναγερμού- ήταν να χρησιμοποιήσει τα megάφωνα του πλοίου και να ενημερώσει το πλήρωμα και τους επιβάτες για την κατάσταση και να δώσει οδηγίες για την αντιμετώπιση της. Το γεγονός δε ότι ούτε τούτο έπραξε - με την αβάσιμη αιτιολογία ότι θα δημιουργούσε πανικό στους επιβάτες- ενισχύει το συμπέρασμα ότι πλοίαρχος παρέλειψε να προβεί τη σήμανση γενικού συναγερμού, με το οποίο θα ενημερωνόταν τουλάχιστον το πλήρωμα για τη κρίσιμότητα της καταστάσεως και όχι ότι το σύστημα αυτό είχε υποστεί βλάβη.

5. Ελλιπής οργάνωση και εκπαίδευση του πληρώματος. Στη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου "περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" (S.O.L.A.S.) του έτους 1974, που επικυρώθηκε με το ν. 1045/1980, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Λονδίνου της 17/2/1978 μετά του παραρτήματος, που επικυρώθηκε με τον ν. 1159/1981, υπάρχουν διατάξεις που αναφέρονται σε ασκήσεις λειτουργίας συστημάτων ασφαλείας καθώς και εγκατάλειψης του πλοίου και οι οποίες έχουν σκοπό την εξασφάλιση της ετοιμότητας του πληρώματος σε τέτοιες περιπτώσεις. Εξάλλου και η εσωτερική νομοθεσία προβλέπει την αντιμετώπιση παρομοίων καταστάσεων (ΒΔ 71/1063, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το ΒΔ 777/1965 και το ΠΔ 214/1983). Επίσης από το 1984 ισχύει ο Κανονισμός συναγερμού και γυμνασίων στα εμπορικά πλοία (ΦΕΚ Α 125/84), ο οποίος εκδόθηκε προκειμένου να εναρμονισθεί η νομοθεσία μας στις διατάξεις του SOLAS. Ο Κανονισμός αυτός αναφέρεται στο Εγχειρίδιο Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ισχυρίζεται ότι το πλήρωμα ήταν επαρκώς εκπαιδευμένο και 45 μέλη του πληρώματος είχαν τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά εκπαιδεύσεως στη χρήση σωστικών μέσων και ότι κατά τη διάρκεια λειτουργίας του πλοίου κατ' εντολή του πλοιάρχου έγινε πληθώρα γυμνασίων εγκαταλείψεως του πλοίου και καθαιρέσεως των σωστικών λέμβων. Και η μεν ύπαρξη πιστοποιητικών εκπαιδεύσεως δεν αμφισβητείται, εκείνο όμως το οποίο προέκυψε, ήταν ότι ουδέν σχέδιο εγκαταλείψεως του πλοίου εφαρμόστηκε και, πλην ελάχιστων εξαιρέσεων, ελάχιστα από τα μέλη του πληρώματος γνώριζαν τι ακριβώς έπρεπε να πράξουν κατά τη κρίσιμη στιγμή. Αυτό δε οφείλεται σε κάποιο βαθμό και στο ότι από υπαιτιότητα του πλοιάρχου ουδέποτε έγιναν γυμνάσια στο πλοίο κατά το τρόπο που έπρεπε να γίνουν, ώστε το πλήρωμα να αποκτήσει σαφή γνώση των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου (μηχανήματα, εξοπλισμός) και του τρόπου λειτουργίας τους. Στην έκθεση του ΑΣΝΑ αναφέρεται ότι σε σχετική ερώτηση ο πλοίαρχος απάντησε ότι γινόταν σχεδόν εβδομαδιαίως γυμνάσια καθαιρέσεως λέμβων. Με εξαίρεση όμως ορισμένα μέλη του κατωτέρου, κυρίως, πληρώματος, τα οποία, όταν αντελήφθησαν τον κίνδυνο ενήργησαν εξ ιδίας πρωτοβουλίας και ανταποκρίθηκαν στις υποχρεώσεις τους (ενημέρωση των επιβατών, διανομή σωσιβίων κλπ), χωρίς μάλιστα να τους δοθούν οδηγίες από τους προϊσταμένους τους αξιωματικούς, κατά τα λοιπά, όπως αποδείχθηκε, τα γενόμενα γυμνάσια και ασκήσεις εγκαταλείψεως, ακόμη και αν έγιναν, ελάχιστα ωφέλησαν, αφενός, διότι ο πλοίαρχος-κυρίως- και οι υπεύθυνοι αξιωματικοί ύπαρχος, Α` μηχανικός κλπ) δεν έδωσαν κατά την εκτέλεση των γυμνασίων την προσήκουσα σημασία, αφετέρου, οι ίδιοι με τον τρόπο που ενήργησαν απέδειξαν ότι, είτε δεν γνώριζαν τι ακριβώς έπρεπε να πράξουν, είτε δεν ήθελαν, αποβλέποντες στην κατά το δυνατόν ταχύτερη αποχώρησή τους από το βυθιζόμενο πλοίο. Έτσι δεν έδωσαν τις κατάλληλες εντολές στο πλήρωμα για να λάβει τις προβλεπόμενες θέσεις για να επακολουθήσει οργανωμένη εγκατάλειψη του πλοίου, σύμφωνα με την - έστω ελλιπή- εκπαίδευση που είχε υποστεί και τα υπάρχοντα σχέδια εγκαταλείψεως του πλοίου. Από τη στιγμή της προσκρούσεως του πλοίου ουσιαστικά έπαυσε να υπάρχει οργανωμένο πλήρωμα στο πλοίο και ο καθένας έπραττε ό,τι νόμιζε ότι έπρεπε να πράξει. Επίσης ουδεμία ενημέρωση των επιβατών έγινε από τα megάφωνα του πλοίου, πριν ή μετά τον απόπλου, για τα σημεία στα οποία βρίσκονταν τα σωστικά μέσα και οι σταθμοί συγκέντρωσης του πλοίου, ούτε είχε γίνει επίδειξη από τα μέλη του πληρώματος για τον τρόπο χρήσεως των ατομικών σωσιβίων, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Εγχειρίδιο Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ (ΕΑΝ -22). Σημειώνεται ότι η πιο πάνω ενημέρωση και επίδειξη έπρεπε να γίνει από το πλήρωμα κατά τον προβλεπόμενο τρόπο και όχι με την προβολή βιντεοταινίας στο σαλόνι του πλοίου, κάτι το οποίο θα ήταν αναποτελεσματικό, αφού ελάχιστοι θα αντιλαμβανόταν την εν λόγω προβολή. Επομένως δεν έχει ιδιαίτερη σημασία αν ο πλοίαρχος είχε ζητήσει από την εταιρεία σχετική βιντεοταινία, περιστατικό, άλλωστε το οποίο ο ύπαρχος του πλοίου, ως αρμόδιος αξιωματικός και υπεύθυνος ασφαλείας, εμμέσως αμφισβητεί κατά την ενώπιον του ΑΣΝΑ κατάθεση του. Σχετικά με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (I.S.M. Code) πρέπει να παρατηρηθεί ότι για το πλοίο "Εξπρές Σαμίνα" είχε εκδοθεί προσωρινό πιστοποιητικό τριμήνου διάρκειας (με ισχύ έως 30/10/ 2000), με βάση το οποίο το πλοίο βρίσκονταν σε καθεστώς κατανόησης εφαρμογής των διαδικασιών Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχείρισης, οπότε δεν μπορούν να αναζητηθούν ευθύνες για τη μη τήρηση των διαδικασιών που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (βλ. έκθεση ΑΣΝΑ σελ.71, έκθεση πραγματογνωμοσύνης σελ. 155). Αυτό βεβαίως δεν αναιρεί τις τυχόν ευθύνες του πληρώματος και της εταιρείας που προκύπτουν από τις ισχύουσες διατάξεις. Περαιτέρω, οι ενάγοντες αποδίδουν ίδια ευθύνη στην πλοιοκτήτρια (πρώτη εναγομένη-εφεσίβλητη) εταιρεία συνισταμένη στο ότι δεν άσκησε διά των αρμοδίων οργάνων της τον απαιτούμενο έλεγχο και εποπτεία στον πλοίαρχο και στους λοιπούς αξιωματικούς του πλοίου ώστε το πλήρωμα να ασκείται ανελλιπώς στα υπό του νόμου προβλεπόμενα γυμνάσια εγκαταλείψεως του πλοίου ώστε να είναι εκπαιδευμένοι να αντιμετωπίσουν

παρόμοιες με την ένδικη καταστάσεις. Πρέπει όμως να παρατηρηθεί ότι ο πλοίαρχος δεν είναι μόνο ένας απλός υπάλληλος του πλοιοκτήτη, αλλά πρόσωπο της απολύτου εμπιστοσύνης του και έχει αρμοδιότητες και εξουσίες που απορρέουν όχι μόνο από τη σύμβαση ναυτολογήσεως αλλά και από το νόμο (άρθρα 40 επ. του ΚΙ ΝΔ., ιδίως 104 -129 κ.α.). Μεταξύ δε των υποχρεώσεων αυτού είναι και η υποχρέωση αυτού να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο κατά τους κανονισμούς για την ασφάλεια του πλοίου των επιβαινόντων και του φορτίου (άρθ. 104 ΚΑΝΔ). Η εκ μέρους του νομοθέτη ανάθεση των καθηκόντων αυτών είναι σύμφωνη προς την ιδιαζόντως εμπιστευτικού χαρακτήρα θέση του πλοίαρχου, όχι μόνο ως εντολοδόχου του πλοιοκτήτη (ΑΠ 980/1987 ΕΝΔ 16.47, ΕΠ 57/2001 ΕΝΔ 465), αλλά και ως νόμιμου εκπροσώπου αυτού, σε ορισμένες περιπτώσεις κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του [ΑΠ 551/1974 ΝοΒ 23.142, ΕΕΔ 34.98, ΕΝΔ 3. 89, ΑΠ 118/84 ΕΝΔ 12.155 (πρόταση Αντ. Α. Σταμάτη),

Δελούκας Ναυτ. Δικ. παρ. 109 επ. σελ. 176, Ιακ. Σέργης εις ΕΝΔ σελ. 149-151]. Επομένως, ο πλοίαρχος είναι το κατ' εξοχήν αρμόδιο πρόσωπο που εκπροσωπεί την πλοιοκτήτρια επί του πλοίου και το οποίο εμπιστεύεται για όλα τα ζητήματα που το αφορούν. Αμέλεια για έλλειψη εποπτείας θα μπορούσε να της αποδοθεί αν αυτή είχε πληροφορίες ή λόγους να πιστεύει ότι το πρόσωπο στο οποίο είχε εμπιστευθεί τη διακυβέρνηση του πλοίου της και το οποίο είχε την ευθύνη και εκ του νόμου να προβεί στις πιο πάνω ενέργειες (ασκήσεις εγκαταλείψεως, ενημέρωση επιβατών κλπ) δεν θα εκτελούσε με τον προσήκοντα τρόπο τα καθήκοντα του. Από τα αποδεικτικά, όμως, μέσα που αναφέρθηκαν στην αρχή, τούτο δεν προέκυψε, ούτε προβάλλει παρόμοιο ισχυρισμό η ενάγουσα, ούτε, εξάλλου, κατά τις γενόμενες επιθεωρήσεις από τις αρμόδιες αρχές διαπιστώθηκαν ουσιαστικές ελλείψεις ως προς τα ζητήματα αυτά, ώστε η πλοιοκτήτρια να αναθέσει σε όργανο αυτής την πιο πάνω επίβλεψη, ούτε είχε ειδική υποχρέωση προς τούτο, τουλάχιστον όσο βρισκόταν σε καθεστώς κατανόησης εφαρμογής των διαδικασιών του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM). Άλλωστε το γεγονός ότι δεν είχαν εκτελεσθεί κατά τον προσήκοντα τρόπο οι πιο πάνω ασκήσεις και γυμνάσια είχε επίδραση ως προς την συμπεριφορά των μελών του πληρώματος μόνο ως προς το ότι αυτά δεν είχαν αποκτήσει τα απαραίτητα εκείνα αντανακλαστικά ώστε να ενεργήσουν εξ ιδίας πρωτοβουλίας, ενστικτωδώς, όταν το πλοίο είχε λάβει μεγάλη κλίση και η επικείμενη βύθιση αυτού ήταν εμφανής, και να βοηθήσουν τους επιβάτες να εγκαταλείψουν το πλοίο κατά το δυνατό ασφαλέστερο τρόπο (διανομή σωσιβίων κλπ). Τούτο δε διότι, όπως ήδη αναφέρθηκε, ο πλοίαρχος ουδεμία εντολή έδωσε προς το πλήρωμα να γίνει εγκατάλειψη του πλοίου, ούτε ο ύπαρχος άσκησε με τον προσήκοντα τρόπο τα καθήκοντα του ως υπεύθυνος αξιωματικός για την οργανωμένη εγκατάλειψη του πλοίου, ώστε να τεθεί σε εφαρμογή από τα μέλη του πληρώματος το σχέδιο εγκαταλείψεως του πλοίου και να εφαρμόσουν όσα υποτίθεται είχαν μάθει κατά την εκπαίδευσή τους. Το πρώτο κρίσιμο δεκάλεπτο παρήλθε άπρακτο, αν και ο πλοίαρχος είχε αντιληφθεί αμέσως τη σοβαρότητα της καταστάσεως λόγω της σφοδρότητας της προσκρούσεως (την οποία και διαπίστωσε από τον έλεγχο που έκανε από τη δεξιά βαρδιόλα του πλοίου), της συσκοτίσεως που επακολούθησε και της κλίσεως που

έλαβε το πλοίο, στοιχεία τα οποία ήταν αρκετά για να τον οδηγήσουν στη κρίση ότι έπρεπε να αρχίσει η διαδικασία εγκαταλείψεως (ανακοινώσεις προς το πλήρωμα και τους επιβάτες, παροχή σωσιβίων, κατεύθυνση των επιβατών στους χώρους συγκεντρώσεως κλπ). Αλλά και όταν μετά την παρέλευση του δεκαλέπτου ο πλοίαρχος πληροφορήθηκε από τον Α' Μηχανικό το μέγεθος του ρήγματος και έγινε σαφές, ότι το πλοίο θα βυθιζόταν, δεν έδωσε την εντολή εγκαταλείψεως του πλοίου με τον προσήκοντα τρόπο, ώστε οι πάντες να λάβουν γνώση της καταστάσεως, και, έστω και εκείνη τη στιγμή, το πλήρωμα κληθεί να εκτελέσει τα καθήκοντα του, αλλά περιορίστηκε να πει τη φράση " πάμε για εγκατάλειψη ", κάτι το οποίο άκουσαν μόνο όσοι ήσαν στη γέφυρα, μεταξύ των οποίων και ο ύπαρχος, ο οποίος το μόνο το οποίο έπραξε ήταν να καθαιρέσει μία μόνο λέμβο, στην οποία και επιβίβαστηκε. Στο μεταξύ σε ελάχιστα λεπτά αυξήθηκε η κλίση του πλοίου και μαζί και ο πανικός των επιβατών αλλά και του πληρώματος. Τα περιστατικά αυτά, έτσι όπως εξελίχθηκαν, δεν ήταν δυνατόν να προβλέψουν τα αρμόδια όργανα της εναγομένης πλοιοκτήτριας και να προβούν σε ενέργειες ικανές να τα αποτρέψουν, έτσι ώστε η παράλειψη αυτών να ασκήσουν τον προαναφερόμενο έλεγχο και εποπτεία δύναται να κριθεί ότι συνιστά αμελή τούτων συμπεριφορά. Αντίθετα υφίσταται ιδία ευθύνη της εταιρείας ως προς την παράλειψη αυτής να ελέγξει αν τα μέλη του πληρώματος που προσλάμβανε είχαν εκτός από τα τυπικά, και τα ουσιαστικά προσόντα για τα καθήκοντα που του ανέθετε με την προϋπόθεση ότι η παράλειψη αυτή συνδέεται αιτιωδώς με το ζημιογόνο αποτέλεσμα. Ο πλοίαρχος δηλαδή είχε την ευθύνη της εκπαίδευσής του πληρώματος και της διενέργειας ασκήσεων εγκαταλείψεως του πλοίου, αλλά και της ασκήσεως του προσήκοντος ελέγχου κατά την άσκηση εν γένει των καθηκόντων του, η πλοιοκτήτρια όμως είχε την υποχρέωση να επανδρώσει το πλοίο με πλήρωμα κατάλληλο, το οποίο να διαθέτε τα απαιτούμενα ουσιαστικά προσόντα. Η διερεύνηση δε του διαφορετικού αυτού ζητήματος αυτού θα γίνει πιο κάτω (ΙΧ. 8).

6. Στεγανές Θύρες. Το πλοίο είχε κατασκευαστεί με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, όσον αφορούσε το είδος τη θέση και το χειρισμό των στεγανών θυρών που υπήρχαν στις στεγανές φράκτες των διαμερισμάτων του πλοίου. Ειδικότερα ο χώρος μεταξύ της οροφής των διπύθμενων και του καταστρώματος οχημάτων, χωρίζεται από ένα ενδιάμεσο κατάστρωμα (πλιν του χώρου του μηχανοστασίου). Ο χώρος αυτός υποδιαιρείται σε 13 τμήματα από 12 φράκτες (εγκάρσια μεταλλικά χωρίσματα). Στον κάτω χώρο υπάρχουν στο κέντρο 4 θύρες (No 1,2,3 και 4 από την πρύμνη προς την πλώρη) και στον επάνω χώρο οι υπόλοιπες. Στο χώρο του μηχανοστασίου υπάρχουν οι No 3 και η No 4. Κάθε μία από τις θύρες αυτές έχει τη δυνατότητα χειρισμού: 1) επιτοπίως, υδραυλικά αυτόνομα, μέσω μοχλού και χειραντλίας και από τις δύο όψεις (σε περίπτωση απώλειας της ηλεκτρικής ενέργειας του πλοίου ή βλάβης του υδραυλικού συστήματος

τηλεχειρισμού), 2) επιτοπίως, μέσω ηλεκτρικού διακόπτη, εφόσον υπήρχε ρεύμα στο πίνακα οργάνων ναυσιπλοΐας, 3) υδραυλικά (μόνο κλείσιμο) καθ' ομάδες και 4) ηλεκτρικά και οι 11 θύρες μέσω του κεντρικού πίνακος που βρίσκεται στη γέφυρα του πλοίου, εφόσον υπάρχει ρεύμα στον πίνακα οργάνων ναυσιπλοΐας. Επίσης υπήρχαν δύο κεντρικές μονάδες (δεξιά πρωραίως για τις 2,4,5,6,8,9, 11 θύρες και αριστερά πρυμναίως για τις 3, 7, και 10) με δυνατότητα κλεισίματος 2 στεγανών θυρών τουλάχιστον κάθε δύο διαμερίσματα. Όλες οι στεγανές θύρες έπρεπε με ευθύνη του πλοιάρχου να είναι κλειστές καθόλη τη διάρκεια του πλού, σύμφωνα με το πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου. Εξαιρέση προβλεπόταν μόνο όταν έπρεπε να διέλθει από αυτές κάποιο άτομο, οπότε έπρεπε να κλείνει αμέσως μετά τη διέλευση, ή όταν γινόταν εργασίες παραπλεύρως της θύρας. Δεδομένου ότι δεν συνέτρεξε κάποιος από τους δύο αυτούς λόγους, έπρεπε όλες οι στεγανές θύρες να ήταν κλειστές ήδη με τον απόπλου του πλοίου από τον Πειραιά. Το πλοίο είχε τη δυνατότητα μετά την κατάκλιση οποιουδήποτε στεγανού διαμερίσματος, αφενός να μη βυθιστεί και αφετέρου, να έχει επαρκή περιθώρια ευστάθειας. Οπως διαπιστώνεται στην έκθεση του ΑΣΝΑ (σελ. 61 επ.) και στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, αν ήταν κλειστή μόνο η πρυμναία θύρα του μηχανοστασίου (Νο3), διότι η πρωραία (Νο4) ήταν πλησίον του ρήγματος και η πρόσβαση κατά την (εσφαλμένη) εκτίμηση του Α` Μηχανικού ήταν δύσκολη, τότε και πάλι ενδεχομένως το πλοίο να μη βυθιζόταν, έστω και με την κατάκλιση δύο διαμερισμάτων (μηχανοστασίου και πρωραίου βοηθητικού), λαμβανομένης υπόψη της συγκεκριμένης φορτώσεως του πλοίου κατά την ημέρα του ναυαγίου. Οπωσδήποτε όμως και αν αυτό τελικά συνέβαινε και το πλοίο τελικά βυθιζόταν, θα μεσολαβούσε πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, το οποίο ήταν απολύτως επαρκές να δοθεί περισσότερος χρόνος

για να οργανωθεί αποτελεσματικά η εγκατάλειψη του πλοίου, χωρίς τις συνθήκες του έντονου πανικού του πληρώματος και των επιβατών που επέφερε η ταχύτατη βύθιση του, που θα οδηγούσε στη μείωση των ανθρωπίνων απωλειών του ναυαγίου και στην ελαχιστοποίηση της ταλαιπωρίας των διασωθέντων. Αλλά και η στεγανοποίηση ενός οποιουδήποτε άλλου διαμερίσματος, θα αύξανε την πλευστότητα του πλοίου, και θα είχε ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη χρονική παραμονή του πλοίου στην επιφάνεια της θάλασσας με τα πιο πάνω ευεργετικά για τους επιβαίνοντες αποτελέσματα. Αξίζει δε να επισημανθεί η περιεχόμενη στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης εκτίμηση (βλ. σελ. 75) ότι, αν το πλοίο παρέμενε στην επιφάνεια άλλα 15` θα προσάραζε στα αβαθή, δεδομένης της πορείας του μετά την πρόσκρουση (είχε διανύσει μέχρι να βυθιστεί 1,4 ν.μ. από τις "Πόρτες" και απείχε μόλις 0,3 ν.μ. από τα αβαθή της Πάρου). Ευθύνη για το ότι οι στεγανές θύρες δεν ήταν εξαρχής κλειστές ούτε έκλεισαν κατά τον κρίσιμο χρόνο έχουν: α) Ο υποπλοίαρχος ο οποίος αμέσως μόλις διαπίστωσε ότι το πλοίο προσέκρουσε στις "Πόρτες", όφειλε αμέσως να ενεργοποιήσει το αυτόματο ηλεκτρικό σύστημα για το κλείσιμο όλων των στεγανών θυρών, αφού γνώριζε ότι τούτο, αντικανονικώς, δεν είχε συμβεί με τον απόπλου του πλοίου από τον Πειραιά. Στην περίπτωση δε κατά την οποία το σύστημα αυτό δεν λειτουργούσε, λόγω των ζημιών που υπέστη το πλοίο κατά την πρόσκρουση, ήταν εφικτό να κλείσουν με τηλεχειρισμό οι στεγανές θύρες της αριστερής κεντρικής μονάδας (η δεξιά κεντρική μονάδα είχε καταστραφεί κατά τη πρόσκρουση). Στην περίπτωση αυτή το πλοίο θα είχε τη δυνατότητα να επιπλέει (βλ. έκθεση ΑΣΝΑ σελ.55 και 58).

Ο χειρισμός αυτός ήταν εφικτός, διότι οι κύριες ηλεκτρομηχανές του πλοίου δεν σταμάτησαν αμέσως και η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης λειτούργησε έστω και για ελάχιστο χρόνο, β) Ο πλοίαρχος ο οποίος έπρεπε να προβεί και αυτός αμέσως και κατ' απόλυτη προτεραιότητα στις πιο πάνω ενέργειες. Όταν έπραξε τούτο ήταν πλέον αργά για το κλείσιμο των θυρών από τη γέφυρα (λόγω του ότι εν τω μεταξύ είχε επέλθει διακοπή του ρεύματος). Εντούτοις ο πλοίαρχος είχε τη δυνατότητα να δώσει περαιτέρω εντολές στο πλήρωμα για να κλείσουν, όσο το δυνατό περισσότερες στεγανές θύρες είτε από την υπάρχουσα αριστερά πρυμναίως κεντρική μονάδα, είτε επιτοπίως με τα πιο πάνω αναφερόμενα αυτόνομα συστήματα. Ο ίδιος στην από 8/1/01 συμπληρωματική απολογία του δίδει την εξήγηση της μη λειτουργίας του αυτόματου ηλεκτρικού συστήματος στο γεγονός ότι επεχείρησε να το θέσει σε λειτουργία στο διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ παύσεως των κυρίων ηλεκτρομηχανών και της εκκίνησης της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης. Δεν εξήγησε όμως γιατί δεν έπραξε τούτο νωρίτερα ή έστω αργότερα όταν λειτούργησε-έστω και για λίγο- η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης, γ) Ο ύπαρχος του πλοίου ο οποίος όφειλε και αυτός να προβεί στις πιο πάνω ενέργειες, δεδομένου ότι εκείνος είχε υποχρέωση να επιθεωρήσει τις στεγανές θύρες κατά τον απόπλου για να διαπιστώσει αν ήταν κλειστές, Και δ) Ο Α` μηχανικός του πλοίου, ο οποίος όφειλε και ηδύνατο να κλείσει και τις δύο θύρες του μηχανοστασίου πριν εγκαταλείψει το μηχανοστάσιο, αποτρέποντας και μόνο με την ενέργειά του αυτή τη βύθιση του πλοίου. Δεν έπραξε όμως αυτό, ούτε τουλάχιστον έκλεισε την μία από τις δύο θύρες, όπως και πιο πάνω αναφέρθηκε. Ο ίδιος δεν ειδοποίησε αμέσως τη γέφυρα (με το τηλέφωνο, δεδομένου ότι αυτό εξακολουθούσε να λειτουργεί) για την κατάσταση που είχε περιέλθει στο πλοίο, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει ο πλοίαρχος να ενημερωθεί και να συνειδητοποιήσει την κατάσταση, αλλά έπραξε αυτό με καθυστέρηση 10' όταν ανήλθε στη γέφυρα και στη συνέχεια επιβιβάστηκε σε σωσίβια λέμβο, ενώ ακόμη το μεγαλύτερο μέρος των επιβατών βρισκόταν ακόμη στο πλοίο (βλ. σχετ. έκθεση ΑΣΝΑ σελ. 81). Η εκκαλούσα- πρώτη εφεσίβλητη εταιρεία υποστηρίζει ότι η πρόσκρουση του πλοίου στους βράχους ήταν τόσο σφοδρή, ώστε ήταν αδύνατον να προκλήθηκε μόνο ένα ρήγμα. Επικαλείται προς τούτο ιδιαίτερα τη μαρτυρία του τεχνικού αυτής συμβούλου,

ο οποίος υποστηρίζει ότι, από τη μελέτη, κυρίως, των πρωτοτύπων ταινιών της υποβρυχίου βιντεοσκοπήσεως, προκύπτει η ύπαρξη και άλλων ρηγμάτων και ότι οι πραγματογνώμονες κατά τη σύνταξη των σχετικών εκθέσεων τους δεν αξιολόγησαν σωστά τα ευρήματα. Η ύπαρξη δε των ρηγμάτων αυτών, όπως υποστηρίζει, καθιστά αδιάφορο το γεγονός αν οι στεγανές θύρες του πλοίου ήταν ανοικτές

ή κλειστές, λόγω ταυτόχρονης εισροής του νερού σε περισσότερα του ενός διαμερίσματα του πλοίου. Το Δικαστήριο, όμως, κρίνει ότι οι περιεχόμενες αξιολογήσεις και συμπεράσματα στις εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης καθώς και στην έκθεση του ΑΣΝΑ είναι πειστικά και επιβεβαιώνονται πλήρως από τα πραγματικά περιστατικά όπως αυτά προέκυψαν από το σύνολο των αποδεικτικών στοιχείων. Η ύπαρξη άλλων σημαντικών ρηγμάτων στα ύφαλα του πλοίου, τα οποία να προκλήθηκαν κατά την πρόσκρουση του πλοίου στους βράχους και όχι κατά τη διαδικασία της βυθίσεως του και την πρόσκρουση αυτού στο βυθό, (βλ. έκθεση πραγματογνωμοσύνης, ίδια σελ. 9 σημ. 3-6), δεν αποδείχθηκε. Βεβαίως λογικά δεν δύναται να αποκλειστεί το ενδεχόμενο της ύπαρξης ρηγμάτων σε μέρη του πλοίου τα οποία δεν κατέστη δυνατό να ερευνηθούν οι δύτες. Όμως και με την εκδοχή αυτή (που δεν αποδείχθηκε) τα εν λόγω ρήγματα δεν ήταν σημαντικά, ούτε συνετέλεσαν ουσιαστικά στη βύθιση του πλοίου, αφού το μοναδικό σημαντικό ρήγμα που βρέθηκε στα ύφαλα του πλοίου ήταν ικανό (σε συνδυασμό με τη σταδιακή ενεργοποίηση των ρηγμάτων που δημιουργήθηκαν στα έξαλα του πλοίου), σύμφωνα με τους υπολογισμούς των πραγματογνωμόνων, να βυθίσει το πλοίο στο χρόνο που πράγματι αυτό βυθίστηκε. Η τυχόν ύπαρξη και άλλων σημαντικών ρηγμάτων θα είχε ως συνέπεια την ακόμη ταχύτερη βύθιση του πλοίου, πράγμα το οποίο δεν συνέβη. Αλλωστε, όπως αποδείχθηκε- και από τις περιγραφές των επιβαινόντων-το πλοίο προσέκρουσε με σφοδρότητα στους βράχους κυρίως με τη δεξιά πλευρά των εξάλων του. Το ρήγμα στα ύφαλα δημιουργήθηκε εξαιτίας του ότι το δεξιό πτερύγιο του πλοίου ήταν ανεπτυγμένο και γι' αυτό προσέκρουσε στα βράχια. Εξάλλου και οι εργαζόμενοι στο μηχανοστάσιο κατά την έξοδό τους από αυτό δεν αντελήφθησαν άλλο ρήγμα. Συνεπώς από τα πιο πάνω αποδεικτικά στοιχεία το Δικαστήριο δύναται να διαμορφώσει ασφαλή κρίση ως προς τα ρήγματα τα οποία υπέστη το πλοίο κατά την πρόσκρουση και τα οποία επέφεραν την βύθιση αυτού και κατά πόσο η βύθιση αυτή θα ήταν δυνατόν να αποτραπεί ή να επιβραδυνθεί, αν λειτουργούσαν οι στεγανές θύρες του πλοίου (καθώς και για τις συνθήκες και τα αίτια εν γένει του ναυαγίου), ώστε να μην παρίσταται ανάγκη να διαταχθεί πραγματογνωμοσύνη από αυτό το Δικαστήριο, όπως η εκκαλούσα- πρώτη εφεσίβλητη πλοιοκτήτρια εταιρεία ζητεί με τις προτάσεις της, απορριπτόμενου του σχετικού αιτήματος αυτής. Επίσης αβάσιμοι είναι οι υποστηριζόμενοι από την πρώτη εναγομένη πλοιοκτήτρια (και τον πιο πάνω μάρτυρα αυτής) ισχυρισμοί, ότι με την πρόσκρουση του πλοίου καταστράφηκε το υδραυλικό σύστημα των στεγανών θυρών και ήταν αδύνατο αυτές να ανοίξουν με οποιονδήποτε τρόπο. Η δυνατότητα λειτουργίας του συστήματος αυτού με τους πιο πάνω εφεδρικούς τρόπους, και μετά την πρόσκρουση του πλοίου, πλήρως επιβεβαιώνεται από όσα εκτίθενται στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης και του ΑΣΝΑ. Περαιτέρω στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης αναφέρεται ότι διαπιστώθηκε παραβίαση των οδηγιών του εγκεκριμένου από το ΚΕΕΠ Πιστοποιητικού Ασφαλείας του πλοίου (Νο 333/20-07-00) από τον πλοίαρχο και την εταιρεία, τουλάχιστον ως προς την διάθεση χώρου ενδιαιτήσεως του πληρώματος κάτωθεν του καταστρώματος οχημάτων (βλ.σελ.14 εκθέσεως). Στην ίδια όμως έκθεση επισημαίνεται ότι στο μεταγενέστερο της έκδοσης του πιο πάνω πιστοποιητικού ασφαλείας και συγκεκριμένα με το 735/1-8-2000 σημείωμα του τμήματος ΕΝΕΣΠΕ του ΚΕΕΠ-YEN οι καμπίνες επιβατών (β' θέσεως) κάτωθεν του καταστρώματος οχημάτων θα μπορούσε να είναι σε χρήση (βλ.σελ.14 εκθέσεως).. Η παραβίαση αυτή του πιστοποιητικού ασφαλείας προβάλλεται ως λόγος για τον οποίο δεν έκλειναν οι στεγανές θύρες του πλοίου αμέσως μετά τον απόπλου και συνακόλουθα ότι εξ αυτού προκύπτει και ευθύνη της εταιρείας για την παραβίαση αυτή η οποία συνδέεται αιτιωδώς με τη βύθιση του πλοίου. Τούτο όμως δεν είναι αληθές, αφού η παρουσία προσωπικού στους στεγανούς χώρους του πλοίου δεν απαγορεύεται (λ.χ. στο μηχανοστάσιο). Αλλωστε για το λόγο αυτό προβλέπεται ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να ανοίγουν και να κλείνουν οι εν λόγω θύρες, όταν είναι ανάγκη να διέλθει κάποιος εξ αυτών. Επιπλέον, στη συγκεκριμένη περίπτωση η τυχόν παρουσία μελών του πληρώματος στους χώρους αυτούς όχι μόνο δεν θα συντελούσε στη βύθιση του πλοίου, αλλά αντίθετα θα μπορούσε να συντελέσει και στο άμεσο κλείσιμο των θυρών αυτών αμέσως μετά την πρόσκρουση ακόμη και με το χειροκίνητο σύστημα, αν το αυτόματο υποτεθεί ότι δεν λειτουργούσε. Τέλος δεν δύναται να υποστηριχθεί ότι η παρουσία των εν λόγω χώρων ενδιαιτήσεως του πληρώματος ήταν η αιτία να παραμένουν οι στεγανές θύρες ανοικτές, όταν κατά παράβαση κάθε κανόνα λογικής είχε επιτραπεί η λειτουργία καμπίνας επιβατών Β' θέσεως στους ίδιους χώρους. Σημειώνεται πάντως ότι δεν αποδείχθηκε ότι στο συγκεκριμένο ταξίδι είχαν διατεθεί στους επιβάτες καμπίνες που βρίσκονταν στους εν λόγω χώρους.

7) Μηχανικές βλάβες των διαφόρων συστημάτων του πλοίου (δεξιάς κύριας μηχανής, χειριστήρια μηχανών, εξάρτημα μηχανής -delaval-ηλεκτροϋδραυλικό σύστημα των θυρών ασφαλείας, αποκοπή πτερυγίου της δεξιάς έλικας κλπ) δεν αποδείχθηκε ότι υπήρξαν και σε κάθε περίπτωση δεν αποδείχθηκε ότι οποιαδήποτε μηχανική βλάβη συνετέλεσε είτε στην πρόσκρουση του πλοίου είτε στα όσα επακολούθησαν. Επίσης το πλοίο διέθετε τα αναγκαία συστήματα ραδιοφόρου αυτομάτου προσδιορισμού στίγματος.

8) Ουσιαστικά προσόντα πληρώματος. Στην αξιοπλοΐα του πλοίου περιλαμβάνεται και η επάνδρωση του πλοίου με προσοντούχο πλήρωμα. Στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, όπως έχει ήδη αναφερθεί, διαπιστώνεται ότι "Το Ε/Γ " διέθετε, κατά τη βύθισή του, επαρκή αριθμό πληρώματος, με τις απαιτούμενες από τους κανονισμούς ειδικότητες καθηκόντων.." (βλ. σελίδα 27/194 εκθέσεως). Όπως, όμως, ορθώς παρατηρείται και στην έκθεση του ΑΣΝΑ (σελ.34), υπάρχει μεν τυπική συμφωνία όσον αφορά τα πιστοποιητικά ικανότητας και τα εκδιδόμενα από την αρχή διπλώματα, "αλλά η ουσιαστική εξέταση η τεκμηρίωση των προσόντων των μελών του πληρώματος από την εταιρεία, δεν έχει γίνει, αφού επί παραδείγματι οι τρεις υποπλοίαρχοι του πλοίου έχουν ελάχιστη εμπειρία επιβατηγών - οχηματογωγών πλοίων (.....-1 μήνα,, άνευ,άνευ), χωρίς αυτό να καταγραφεί και να γεννήσει ανησυχία σε κανένα αρμόδιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας". Και η μεν

έλλειψη εμπειρίας μελών του πληρώματος και ειδικότερα των δύο τελευταίων αξιωματικών δεν αποδείχθηκε ότι στην προκειμένη υπόθεση συνδέεται αιτιωδώς με την πρόσκρουση του πλοίου και όσα επακολούθησαν, τα οποία είχαν ως συνέπεια τον θάνατο των 80 επιβατών και την διακινδύνευση της ζωής των υπολοίπων, συνδέεται όμως αιτιωδώς με την έλλειψη των προσόντων αυτών του πρώτου (.....). Πράγματι, ο εν λόγω αξιωματικός, όχι μόνο εστερείτο της απαραίτητης εμπειρίας, αλλά επιπλέον ήταν γνωστό στους ναυτιλιακούς κύκλους του Πειραιώς ότι πλοηγούσε επικίνδυνα και ότι είχε δημιουργήσει πολλά προβλήματα σε προηγούμενα πλοία που είχε υπηρετήσει. Ο ίδιος δήλωσε στην από 17/7/2001 συμπληρωματική απολογία του ενώπιον του Εφέτη- Ανακριτή ότι έχει υπηρετήσει σε 18-20 πλοία και ότι υπηρέτησε " μικρά χρονικά διαστήματα σε πολλά πλοία διότι το έφεραν έτσι οι καταστάσεις...". Το αληθές όμως είναι ότι ο εν λόγω ναυτικός παρέμενε στο ίδιο πλοίο για μικρό χρονικό διάστημα, κατά κανόνα, για τους προαναφερόμενους λόγους (ο ίδιος δίδει εξήγηση για το βραχυχρόνιο των ναυτολογήσεων του μόνο σε τέσσερες περιπτώσεις).

Το γεγονός ότι ο πλοηγούσε επικίνδυνα και ότι δεν είχε τα ουσιαστικά προσόντα για να του ανατεθούν καθήκοντα υποπλοίαρχου σε πλοίο της ακτοπλοΐας ήταν γνωστό στην εναγομένη, όχι μόνο λόγω της κακής του φήμης, αλλά και διότι κατά το παρελθόν είχε υπηρετήσει στο Ε/Γ - Ο/Γ Εξπρές, το οποίο ανήκε στην ίδια πλοιοκτήτρια εταιρεία και ο πλοίαρχος αυτού ζήτησε τη μετάθεση του, μόλις πέντε ημέρες μετά τη ναυτολόγησή του. Τον επικίνδυνο και προβληματικό του χαρακτήρα του (τρίτου εναγομένου- υποπλοιάρχου) επιβεβαίωσε και ο, δηλαδή ο μάρτυρας της πρώτης εναγομένης-πλοιοκτήτριας εταιρείας, σε προηγούμενες καταθέσεις του επ' ευκαιρία άλλων συναφών δικών. Παρά το γεγονός ότι ο εν λόγω μάρτυρας σε μεταγενέστερες καταθέσεις υποστηρίζει ότι παρεξηγήθηκαν όσα είχε καταθέσει, εντούτοις επιβεβαιώνει και ένα άλλο περιστατικό από το οποίο προκύπτει η βασιμότητα των πιο πάνω. Έτσι, ο εν λόγω μάρτυρας στην από 24/9/2002 κατάθεσή του, (που έχει ληφθεί και αυτή επ' ευκαιρία άλλης συναφούς αγωγής) καταθέτει ότι ο όταν ήταν ναυτολογημένος σε ακτοπλοϊκό πετρελαιοφόρο ο καπετάνιος ζήτησε την απόλυσή του από τον αρχιπλοίαρχο της εταιρείας και συγκεκριμένα του είπε " αυτόν να μου τον πάρεις γιατί περνάει το καράβι ή το πέρασε το καράβι κοντά στα βράχια". Ο πλοίαρχος τον χαρακτηρίζει " κάπως ιδιόρρυθμο", ενώ ήταν γνωστό ότι μία από τις ιδιορρυθμίες του ήταν να περνάει ξυστά τα βράχια. Επομένως οι αρμόδιοι για τις προσλήψεις προσωπικού της πλοιοκτήτριας εταιρείας γνώριζαν την ανικανότητα του εν λόγω αξιωματικού, όχι μόνο διότι δεν ήταν δυνατόν να αγνοούν εκείνο το οποίο ήταν γνωστό σε όλους του ναυτιλιακούς κύκλους, αλλά επιπλέον, διότι για την ανικανότητα αυτού είχαν ιδία αντίληψη, αφού αυτός είχε ναυτολογηθεί προηγουμένως σε πλοίο της αυτής εταιρείας ("....."). Σε κάθε περίπτωση οι εν λόγω αρμόδιοι της εταιρείας όφειλαν να ελέγξουν την συνδρομή των ουσιαστικών προσόντων του εν λόγω ναυτικού πριν τον προσλάβουν. Εντούτοις, όπως αποδείχθηκε, η πρώτη εναγομένη -πλοιοκτήτρια, όχι μόνο αδιαφόρησε παντελώς να ερευνήσει κατά την πρόσληψη του υποπλοιάρχου, αν αυτός είχε τα απαιτούμενα ουσιαστικά προσόντα, αλλά, επιπλέον τον προσέλαβε εν γνώσει της ότι ήταν παντελώς ακατάλληλος να ανταποκριθεί στα καθήκοντά του. Μεταξύ των καθηκόντων του αυτών ήταν, λόγω του βαθμού και της θέσεως του, και εκείνα της πλοηγώσεως του πλοίου, ως αξιωματικού φυλακής, καθήκοντα τα οποία εξετέλεσε αυτός κατά τον περιγραφέντα πιο πάνω αμελή τρόπο, με αποτέλεσμα την πρόσκρουση του πλοίου στη βραχονησίδα "Πόρτες" και την ταχύτατη βύθιση αυτού, η οποία επέφερε τον θάνατο 80 επιβαινόντων και την διακινδύνευση της ζωής των διασωθέντων και την ψυχική και σωματική αυτών δοκιμασία. Το πιο πάνω ζημιογόνο αποτέλεσμα δεν θα είχε επέλθει αν αυτή δεν είχε προσλάβει τον, εν γνώσει της ανυπαρξίας των ουσιαστικών αυτού προσόντων. Την υποχρέωση δε αυτή είχε η εναγομένη, τόσο από το νόμο, αφού ύπαρξη καταλλήλου πληρώματος είναι μία από τις προϋποθέσεις που καθιστούν, το πλοίο αξιόπλοο, αλλά και κατά τις αρχές της καλής πίστεως, όπως αυτή διαμορφώνεται κατά την κρατούσα κοινωνική αντίληψη. Η πιο πάνω παράλειψη συνιστά βαρύτατη αμέλεια της πλοιοκτήτριας εταιρείας όχι μόνο διότι ο έλεγχος των ουσιαστικών προσόντων των ναυτικών συνιστά νομικό αυτής καθήκον, αφού συνδέεται άμεσα με τη υποχρέωση αυτής να διατηρεί το πλοίο της αξιόπλοο (43 παρ.1 ΚΔΝΔ κλπ), αλλά και διότι δεν επέδειξε την επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές στον κύκλο των αρμοδιοτήτων της, αφού συμπεριφέρθηκε κατά τρόπο αντίθετο από τον επιβαλλόμενο από τις περιστάσεις και τις αρχές της καλής πίστεως, όπως αυτή διαμορφώνεται κατά την κρατούσα κοινωνική αντίληψη και απορρέει από τα άρθρα 281 και 288 ΑΚ. Σύμφωνα δε με την προαναφερόμενη νομική της υποχρέωση και τις αρχές αυτές, η πλοιοκτήτρια εταιρεία η οποία εκτελούσε με τα πλοία της μεταφορές επιβατών σε δρομολογιακή ακτοπλοϊκή γραμμή με τους ιδιαίτερους κινδύνους που έχουν αναφερθεί πιο πάνω, όφειλε να είχε μεριμνήσει για την ασφαλή μεταφορά των επιβατών, οι οποίοι της είχαν εμπιστευθεί τη ζωής τους, προσλαμβάνοντας έμπειρους και ικανούς ναυτικούς προκειμένου να εκτελέσουν καθήκοντα αξιωματικού φυλακής και να αναλάβουν την ευθύνη της πλοηγώσεως του πλοίου και όχι τον γνωστόν σ' αυτή για την ανικανότητα του πιο πάνω υποπλοιάρχο Ο ίδιος ο πλοίαρχος είχε τιμωρηθεί πειθαρχικά με δίμηνη στέρηση άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος γιατί κρίθηκε υπαίτιος για την προσάραξη του Ε/Γ "....." το 1989 και όταν προσλήφθηκε από την εναγομένη ως πλοίαρχος του Ε/Γ-Ο/Γ "....." εκκρεμούσε σε βάρος του πειθαρχική διαδικασία για την πρόκληση ολοσχερούς καταστροφής του ΠΑΣ 280 το 1997 με το «.....» (βλ. σχετ. βεβαίωση ΥΕΝ 3537/25/2000-Σχετ.19). Εντούτοις από τα αναφερθέντα στην αρχή αποδεικτικά μέσα δεν προέκυψαν στοιχεία ικανά να στηρίξουν αμέλεια της εναγομένης πλοιοκτήτριας και ως προς την πρόσληψη του πλοιάρχου, δεδομένου ότι, εκτός από το πιο πάνω συμβάν του πλοίου ".....", το οποίο είχε λάβει χώρα αρκετά χρόνια πριν από τη βύθιση του «.....» δεν συνέβη άλλο περιστατικό (μέχρι τη βύθιση του «.....»), από το οποίο να προκύπτει ανικανότητα του εν λόγω ναυτικού (η βύθιση του ΠΑΣ δεν προέκυψε ότι οφείλεται σε υπαιτιότητα του), γεγονός που εξηγεί και δικαιολογεί την εμπιστοσύνη που είχε η πλοιοκτήτρια στο

πρόσωπό του. Με βάση, λοιπόν, όλα τα παραπάνω γενόμενα δεκτά, ως αποδειχθέντα, πραγματικά περιστατικά, το Δικαστήριο τούτο καταλήγει στο συμπέρασμα, κατά το οποίο όχι μόνο η γενόμενη πρόσκρουση του πλοίου στους βράχους, αλλά και η ταχύτατη βύθιση αυτού με συνέπεια τον θάνατο 80 επιβαινόντων και τη ψυχική και σωματική ταλαιπωρία και βλάβη της υγείας των διασωθέντων, οφείλεται πρωτίστως σε πράξεις και παραλείψεις των προστηθέντων από την εναγομένη πλοιοκτήτρια μελών του πληρώματος (κυρίως του υποπλοίαρχου, αλλά και του πλοιάρχου, του Α' μηχανικού και των λοιπών μελών του πληρώματος που αναφέρθηκαν). Οι πράξεις και παραλείψεις αυτές συνιστούν βαρύτατη αμελή συμπεριφορά των προσώπων αυτών, οι περισσότερες των οποίων έλαβαν χώρα με γνώση ότι αυτές θα οδηγούσαν στο ζημιογόνο αποτέλεσμα που επήλθε, αφού τόσο ο υποπλοίαρχος γνώριζε ότι η κατά τον περιγραφέντα πιο πάνω πρωτοφανή τρόπο πλοήγηση του πλοίου πλησίον των βραχονησίδων "Πόρτες", ήταν πιθανόν να επιφέρει την πρόσκρουση του πλοίου και τη βύθισή του, ενώ παράλληλα ο ίδιος, ο πλοίαρχος και τα λοιπά μέλη του πληρώματος γνώριζαν ότι η μη τήρηση στοιχειωδών κανόνων ασφαλείας που αναφέρθηκαν (κλείσιμο στεγανών θυρών, οργάνωση εγκατάλειψης του πλοίου κλπ), θα συντελούσαν στην ταχύτερη βύθιση του πλοίου και στο θάνατο μεγάλου αριθμού επιβαινόντων και στην ψυχική και σωματική καταπόνηση των υπολοίπων. Οι πράξεις δε αυτές και παραλείψεις τελούν σε αιτιώδη σύνδεσμο με το ζημιογόνο αποτέλεσμα, με την έννοια που έχει ήδη αναφερθεί. Ενδεχόμενος όμως δόλος των πιο πάνω προστηθέντων από την πρώτη εναγομένη πλοιάρχου-υποπλοίαρχου (δευτέρου και τρίτου των εναγομένων), αντίστοιχα, ως και των λοιπών μελών του πληρώματος, δεν προέκυψε, αφού αυτοί το προβλεφθέν από αυτούς ζημιογόνο αποτέλεσμα πίστευαν - προφανώς ανοήτως- ότι δεν θα επήρχετο. Στοιχεία από τα οποία να δύναται να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι το ενδεχόμενο ζημιογόνο αποτέλεσμά τους ήταν αδιάφορο αν επήρχετο, ή και ότι απλώς ήλπιζαν ότι αυτό δεν θα συμβεί, δεν προέκυψαν. Αντίθετα το γεγονός ότι και οι υπαίτιοι προστηθέντες βρισκόταν μέσα στο ίδιο πλοίο και ο ενδεχόμενος κίνδυνος και για τη δική τους ζωή ήταν ο ίδιος με εκείνο των λοιπών επιβαινόντων στο πλοίο, όπως αυτό συνάγεται και από το γεγονός ότι εκτός από τους επιβάτες πνίγηκαν και αρκετά μέλη του πληρώματος, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι αυτοί πίστευαν, ότι η πρόσκρουση του πλοίου στους βράχους και όσα επακολούθησαν, δεν θα συνέβαιναν. Άλλωστε ο τρόπος με την οποίο ενήργησαν δεν υποδηλώνει άτομα που αδιαφορούν για τη ζωή τους. Συνεπώς, αυτοί θα προέβαιναν στις πιο πάνω πράξεις και παραλείψεις μόνο αν πίστευαν και ήσαν πραγματικά σίγουροι ότι τίποτε το κακό δεν θα συνέβαινε. Στήριξαν δε, την όλως επιπόλαια αυτή εκτίμησή τους, στο γεγονός ότι με το ίδιο πλοίο και με τις ίδιες συνθήκες είχαν εκτελέσει το αυτόδρομολόγιο δεκάδες φορές, όπως αυτό καταφαίνεται ιδιαίτερα στις καταθέσεις του υποπλοίαρχου, ο οποίος επικαλείται το γεγονός αυτό, ενώ ταυτόχρονα δεν δίδει επαρκή εξήγηση για το πώς οδήγησε το πλοίο στις βραχονησίδες σε μία διαδρομή- που γνώριζε πολύ καλά. Το προαναφερόμενο συμπέρασμα για την ευθύνη των πιο πάνω προστηθέντων ενισχύεται και από όσα διαλαμβάνονται στην έκθεση του ΑΣΝΑ. Η έκθεση αυτή, αξιολογείται ως σημαντικό αποδεικτικό μέσο για τα πιο πάνω ζητήματα. Το εν λόγω συμβούλιο δέχθηκε, (κατά πλειοψηφία, εκ των πέντε παρόντων μελών του μειοψηφίσε η πρόεδρος αυτού), ότι η πρόσκρουση -εισροή υδάτων στο "Ε/Γ -Ο/Γ πλοίο "....." και η εξ αυτού βύθιση του οφείλεται σε βαρεία αμέλεια του υποπλοίαρχου και σε αμέλεια των πλοιάρχου,, υπάρχου, και του Α. μηχανικού Επίσης έδωσε επαρκείς εξηγήσεις (οι περισσότερες των οποίων έγιναν δεκτές και με την παρούσα απόφαση -βλ.ΙΧ, 3), για τους λόγους που δεν κατέστη δυνατό να καθαιρεθούν οι περισσότερες σωσίβιες λέμβοι και για τους λόγους που συνετέλεσαν την ταχεία βύθιση του πλοίου. Ομοίως σύμφωνα με το τελικό συμπέρασμα της πιο πάνω αναφερομένης εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης βασικό αίτιο της πρόσκρουσης και της στη συνέχεια βύθισης του πλοίου ήταν η ανεπαρκής διακυβέρνηση του, η βύθιση δε αυτού θα είχε αποτραπεί αν οι δύο στεγανές θύρες του μηχανοστασίου ήταν κλειστές. Επίσης διαπιστώνεται η έλλειψη σωστής οργάνωσης της εκκένωσης του πλοίου, οφειλόμενη σε σειρά παραλείψεων οι οποίες ερευνήθηκαν ήδη πιο πάνω. Συνολικά, με την εν λόγω έκθεση, διαπιστώνονται δέκα επτά αίτια της βυθίσεως του πλοίου και των ανεπαρειών των διαδικασιών εκκένωσης αυτού, τα οποία οδήγησαν στην απώλεια της ζωής 80 επιβαινόντων. Ένα εξ αυτών έχει σχέση με την ανεπαρκή κινητοποίηση των διαθεσίμων μέσων έρευνας διάσωσης της Ελληνικής Πολιτείας ενώ τα υπόλοιπα σχετίζονται με την αμελή συμπεριφορά των προστηθέντων από την πλοιοκτήτρια πλοιάρχου και άλλων μελών του πληρώματος. Δύο από τα αίτια αυτά τα οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να αποδοθούν και σε αμελή συμπεριφορά της πλοιοκτήτριας εταιρείας και τα οποία "ενδεχομένως επηρέασαν την εξέλιξη του ατυχήματος μετά την πρόσκρουση στους βράχους", όπως αναφέρεται στην εν λόγω έκθεση, ήταν η ανεπαρκής ποιότητα των σωστικών μέσων και η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης (βλ. σελ. 13 και 186 της εκθέσεως). Για τους δύο αυτούς παράγοντες - αίτια, έγινε ήδη λόγος πιο πάνω και σύμφωνα με όσα έγιναν ήδη δεκτά, το πρώτο μεν αίτιο δεν συνδέεται αιτιωδώς με το επελθόν αποτέλεσμα, τουλάχιστον στην εξεταζόμενη υπόθεση, το δε δεύτερο οφείλεται σε αμελή συμπεριφορά των προστηθέντων από την εναγομένη (α' μηχανικού και ηλεκτρολόγου). Εξάλλου και ως προς τα λοιπά αίτια τα οποία συνετέλεσαν στη ταχύτατη βύθιση του πλοίου και στην χωρίς οργάνωση εγκατάλειψη αυτού, και για τα οποία, όπως έγινε δεκτό, υφίσταται υπαιτιότητα των προστηθέντων από την εναγομένη πλοίαρχου και των πιο πάνω αναφερομένων αξιωματικών του πλοίου, δεν προέκυψε - και από τα λοιπά αποδεικτικά μέσα που αναφέρθηκαν στην αρχή- παράλληλη αμελής συμπεριφορά των οργάνων της πλοιοκτήτριας εταιρείας που να συνδέεται αιτιωδώς με το επελθόν αποτέλεσμα (εκτός από την προαναφερόμενη παράλειψη αυτής να ελέγξει την συνδρομή των ουσιαστικών προσόντων του υποπλοίαρχου, κατά την πρόσληψή του). Επιπλέον, δεν προέκυψε ότι αυτή είχε γνώση των πιο πάνω ελλείψεων - ούτε προβάλλεται από τον ενάγοντα-εφεσίβλητο ισχυρισμός περί του τρόπου γνώσεως αυτής, ούτε γίνεται επίκληση αποδεικτικού μέσου από το οποίο να προκύπτει κάτι τέτοιο. Εξάλλου δεν προέκυψε ότι συνέτρεχε λόγος να ασκήσει η πλοιοκτήτρια δια των αρμοδίων οργάνων της περαιτέρω εποπτεία στον πλοίαρχο, δεδομένης της θέσεως

του πλοιάρχου στο πλοίο, ως πρόσωπο της εμπιστοσύνης της ιδίας, σύμφωνα με όσα όπως ειδικότερα πιο πάνω έχουν εκτεθεί (βλ. παρ. IX 5) και ισχύουν και στην παρούσα περίπτωση. Το γεγονός όμως ότι από τα υπάρχοντα αποδεικτικά μέσα δεν αποδείχθηκε παράλληλη ευθύνη της εναγομένης πλοιοκτήτριας στις πιο πάνω ενέργειες και παραλείψεις των προστηθέντων από αυτήν μελών του πληρώματος, δεν αναιρεί την δική της ευθύνη, σύμφωνα με όσα έγιναν δεκτά πιο πάνω (παρ. IX,8), σε σχέση με την παράλειψη αυτής να ελέγξει την ύπαρξη των απαιτούμενων ουσιαστικών προσόντων του ως υποπλοιάρχου ναυτολογηθέντος Η εκτέλεση δε πλου με πλοίο αναξίοπλοο που λόγω βλάβης ή ελαττώματος αποτελεί όπως έχει ήδη αναφερθεί, εφόσον αποβεί ζημιογόνος εις βάρος τρίτου, όπως συνέβη στην εξεταζόμενη υπόθεση, αδικοπραξία, υπό την έννοια του ΑΚ, και για τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, και αν αυτός είναι νομικό πρόσωπο, το όργανο εκπροσωπήσεώς του, που τον προκάλεσε ή παρέλειψε να τον αποτρέψει παρά τη γνώση της βλάβης ή ελαττώματος, ως παράγοντος ενδεχομένου κινδύνου. Εξαιτίας δε της προαναφερόμενης παραλείψεως της πλοιοκτήτριας, το πλοίο αυτής κατέστη αναξίοπλοο από τη στιγμή που ανέλαβε την πλοήγηση του ο εν λόγω υποπλοίαρχος και συνέπεια της ανικανότητας αυτού ήταν να προσκρούσει το πλοίο στις βραχονησίδες "Πόρτες" με τα πιο πάνω ζημιογόνα αποτελέσματα. Η γνώση δε της εταιρείας για την ανυπαρξία των ουσιαστικών προσόντων του εν λόγω ναυτικού και η πρόσληψη αυτού σε θέση για την οποία απαιτείται εξαιρετική ικανότητα, αφού από την πλοήγηση του πλοίου σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης, εξηρτάτο η ασφάλεια του πλοίου και η ζωή των επιβατών, καθιστά την αμέλεια αυτής βαρύτατη. Ενδεχόμενος όμως δόλος για την παράλειψη αυτή της πλοιοκτήτριας δεν προέκυψε, αφού, όπως αποδείχθηκε, παρά τη γνώση της ότι η πρόσληψη του πιο πάνω ναυτικού ήταν δυνατό να είχε ως αποτέλεσμα την πρόσκρουση του πλοίου με τα συνακόλουθα αποτελέσματα, εν τούτοις πίστευε ότι αυτό δεν θα συνέβαινε, διότι προφανώς είχε εμπιστοσύνη στον πλοίαρχο του πλοίου και το υπόλοιπο πλήρωμα που ασκούσε καθήκοντα φυλακής, αλλά και στο γεγονός ότι η τυχόν πρόσκρουση θα έθετε σε κίνδυνο και τη ζωή του ίδιου του υποπλοιάρχου. Περαιτέρω πρέπει να επισημανθεί ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία ευθύνεται για παραβάσεις νόμων διαταγμάτων και κανονισμών, η απαρίθμηση των οποίων παρέλκει, αφού οι εν λόγω πράξεις ή παραλείψεις δεν συνδέονται αιτιωδώς με την πρόσκρουση του πλοίου, τη βύθιση αυτού και το θάνατο των 80 επιβαινόντων. Πολλές από τις παραβάσεις αυτές αναφέρονται κυρίως στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης (βλ. π.χ. σελ. 14 επ. της εκθέσεως), πλην όμως δεν συναριθμούνται μεταξύ των αιτιών της βύθισης του πλοίου και της μη οργανωμένης εγκαταλείψεώς του. Συνεπώς, η πρώτη εναγομένη- εκκαλούσα πλοιοκτήτρια εταιρία έχει υποχρέωση να καταβάλει στους αντιδίκους της αποζημίωση λόγω ηθικής βλάβης (συντρεχουσών και των λοιπών προϋποθέσεων, όπως θα γίνει δεκτό πιο κάτω), ευθυνομένη κατά τις γενικές περί προστήσεως διατάξεις (ΑΚ 922), αλλά και κατά την ειδική διάταξη του άρθρου 84 εδάφ. β' του ΚΙΝΔ, όπου ρητώς ορίζεται ότι ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις αδικοπραξίες, τις οποίες διέπραξε ο πλοίαρχος και το πλήρωμα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Επί πλέον δε αυτή ευθύνεται και κατά τις περί αδικοπραγιών διατάξεις (ΑΚ 914 επ.), ως έχουσα ίδια ευθύνη. Ενόψει, λοιπόν, των όσων προεκτέθηκαν, εφόσον το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, που με την εκκαλούμενη απόφασή του, όπως προαναφέρθηκε, δέχτηκε ότι η βύθιση του πλοίου και τα εξ αυτής ζημιογόνα αποτελέσματα οφείλονται σε αμελή συμπεριφορά, τόσο του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου του επιδίκου πλοίου, δηλαδή του δευτέρου και τρίτου των εναγομένων, αντίστοιχα, ως και των λοιπών προστηθέντων της εναγομένης (παραπάνω μελών του πληρώματος) όσο και της ιδίας (διά των διοικούντων και εκπροσωπούντων οργάνων της), αν και με ελλιπή και εντελώς διάφορη αιτιολογία, ορθώς κατέληξε κατ' αποτέλεσμα, όσα δε αντίθετα υποστηρίζονται, με τις συνεκδικαζόμενες αντίθετες εφέσεις των διαδίκων, τυγχάνουν αβάσιμα και απορριπτέα.

VII. Κατά το επίδικο ναυάγιο, όπως προαναφέρθηκε, διασώθηκε εκτός των άλλων και η πρώτη ενάγουσα η οποία είχε γεννηθεί την 1-12-1963 δηλαδή κατά το χρόνο του ναυαγίου ήταν 36 ετών 9 μηνών και 25 ημερών. Η πρώτη ενάγουσα πριν 24 ημέρες από το ναυάγιο και συγκεκριμένα την 2-9-2000 είχε τελήσει γάμο με τον δεύτερο ενάγοντα με αποτέλεσμα έκτοτε να συμβιώνουν ως σύζυγοι. Ο πατέρας της πρώτης ενάγουσας ήταν εν ενεργεία Ιερέας της Ανατολικής Ορθόδοξης Εκκλησίας και συγκεκριμένα Ιερέας στην ενορία Γεννήσεως της Παιανίας ηλικίας κατά το χρόνο θανάτου του 71 ετών. Η μητέρα της ενάγουσας κατά το χρόνο του θανάτου της ήταν 62 ετών και ησχολείτο με τα οικιακά. Ειδικότερα κατά την πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες, ο η σύζυγος του και η (ενάγουσα) βρίσκονταν στην καμπίνα υπ' αριθμ. 552. Τότε, το φως του μπάνιου έσβησε. Η πρώτη ενάγουσα, αντιλαμβανόμενη τη σοβαρότητα του συμβάντος, αναζήτησε σωσίβια για την ίδια και τους γονείς της, χωρίς ωστόσο, να υπάρχει οποιαδήποτε πινακίδα ένδειξης των σωσιβίων. Από προηγούμενη εμπειρία της, ανακάλυψε τα σωσίβια κάτω από τα κρεβάτια. Αφού βρήκαν τρία σωσίβια και τα φόρεσαν, κινήθηκαν προς το χώρο του κυλικείου. Το πλοίο είχε αρχίσει, ήδη, να παίρνει κλίση. Βλέποντας την κλίση αυτή, θέλησαν να κατευθυνθούν στην πρύμνη και να βγουν στο κατάστρωμα, όμως, δύο καμαρώτοι τους συνέστησαν να παραμείνουν στη θέση τους, όπως και έγινε, μαζί με άλλα 30-40 άτομα περίπου. Λόγω της μεγάλης κλίσης, που είχε στο μεταξύ, σημειωθεί, ανέβηκαν τη σιδερένια σκάλα, με δυσκολία, προκειμένου να φθάσουν στο πάνω κατάστρωμα, χωρίς να υπάρχει οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος, που να συντονίζει τη διαδικασία επιβίβασης στις υφιστάμενες λέμβους (σωστικές). Ενώ επικρατούσε αναταραχή και πανικός, δεν υπήρχε οποιοσδήποτε από το πλήρωμα του πλοίου, που να μεταφέρει οποιαδήποτε διαταγή εγκατάλειψης του πλοίου ή να παράσχει οποιαδήποτε συνδρομή στους επιβάτες. Αφού, πλέον, η πρώτη ενάγουσα με τους γονείς της, διαπίστωσε ότι η δεξιά πλευρά του πλοίου βρισκόταν στη θάλασσα, αποφάσισαν να πέσουν στη θάλασσα. Μετά από προτροπή των γονέων της, η πρώτη ενάγουσα έπεσε πρώτη στη θάλασσα. Όταν έπεσε στη θάλασσα, είδε ένα ελάχιστο μέρος του πλοίου να εξέχει στη θάλασσα, το οποίο, ωστόσο, βυθίστηκε και αυτό, γρήγορα, παρασύροντας με τη δίνη που δημιουργήθηκε από την βύθιση του πλοίου,

τους γονείς της [της πρώτης ενάγουσας]. Η πρώτη ενάγουσα, με την πτώση της στην θάλασσα, κάτω από δυσμενέστερες συνθήκες (μεγάλο ύψος κυμάτων με συχνή ροή, απόλυτο σκοτάδι, με αποτέλεσμα να μη γίνεται διακριτή από τα καΐκια και τις βάρκες που έπλεαν στην περιοχή) και με κίνδυνο για την ίδια τη ζωή της, αφού κινδύνεψε να κτυπηθεί από καΐκια, που είχαν σπεύσει στην περιοχή του συμβάντος, προσπάθησε να διασωθεί. Μετά από μία (1) ώρα περίπου, αντιλήφθηκε να πλέει μία πνευστή σχεδία, στην οποία υπήρχαν πολλοί ναυαγοί. Πιάστηκε από τα πλαινα σχοινιά, κλυδωνιζόμενη από τα κύματα. Μετά από αρκετή ώρα, διασώθηκε από ένα κότερο, το οποίο «ουσιαστικά» ρυμούλκησε την πνευστή σχεδία. Όσπου να φθάσει στην ακτή, διέτρεξε πολλούς κινδύνους, καθώς από την έντονη θαλασσοταραχή, το κότερο κατευθυνόταν στο μέρος τους. Τελικά, η ενάγουσα έφθασε στην ακτή, περί τις 01.00 το πρωί της επόμενης ημέρας, ήτοι, μετά από την πάροδο τριών (3) περίπου ωρών από την πτώση της στην θάλασσα. Εξαιτίας της αδόκητης απώλειας των γονέων της αλλά και της προσωπικής περιπέτειας της, η 1η ενάγουσα υπέστη όπως προαναφέρθηκε ισχυρότατο νευρικό κλονισμό με έντονη μετατραυματική διαταραχή με αποτέλεσμα να υποχρεωθεί σε ιατροφαρμακευτική παρακολούθηση επί έξι μήνες στα πλαίσια υποστηρικτικής ψυχοθεραπείας. Περαιτέρω αποδείχτηκε ότι η πρώτη ενάγουσα μετέφερε, με το πιο πάνω πλοίο, το με αριθμό κυκλοφορίας ΥΥΜ-9938 ιδιωτικής χρήσης επιβατικό αυτοκίνητο, εργοστασίου κατασκευής YUGO, τύπου ZASTAVA, το οποίο κυκλοφόρησε, για πρώτη φορά, το έτος 1990, και το οποίο ανήκε στην αποκλειστική κυριότητα, νομή και κατοχή της. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν σταθμευμένο καθ' υπόδειξη των αρμοδίων οργάνων της πρώτης ενάγουσας [του πληρώματος] στο χώρο σταθμεύσεως αυτοκινήτων [γκαραζ] του εν λόγω πλοίου. Η αξία του αυτοκινήτου αυτού, κατά το χρόνο φόρτωσης του στο πλοίο, στον Πειραιά, με δεδομένο τον κυβισμό του, τον αριθμό χιλιομέτρων, που αυτό είχε διανύσει και την κατάσταση, στην οποία βρισκόταν, ανερχόταν στο ποσό των 1.500 Ευρώ, αξία, την οποία θα είχε και στο λιμάνι προορισμού, στην Ικαρία στις 27-9-2000. Το αυτοκίνητο αυτό απωλέσθηκε, κατά το ναυάγιο του πιο πάνω πλοίου. Έτσι, η ενάγουσα ζημιώθηκε κατά το ποσόν των 1.500 Ευρώ, από την απώλεια του πιο πάνω αυτοκινήτου της. Επιπλέον, εξαιτίας του ναυαγίου, η 1η ενάγουσα απώλεσε τα ακόλουθα πράγματα, τα οποία μετέφερε εντός του ως άνω ΙΧΕ αυτοκινήτου

της, προκειμένου να χρησιμοποιήσει αυτά στη νέα εγκατάσταση της στον Εύδηλο Ικαρίας: (1) φορητό ραδιοκασετόφωνο με CD player, μάρκας SANYO, αξίας 440,21 Ευρώ, (2) γυναικείες μπλούζες αξίας 234,78 Ευρώ, (2) φούτερ μάρκας Adidas, αξίας 146,74 Ευρώ, (2) πουκάμισα βαμβακερά, αξίας 88,04 Ευρώ, (4) φούστες βαμβακερές και μάλλινες, αξίας 293,47 Ευρώ, (4) πουκάμισα γυναικεία, βαμβακερά και μεταξωτά αξίας 264,12 Ευρώ, (2) γυναικεία παντελόνια τζην μάρκας LEVI'S αξίας 205,44 Ευρώ, (2) ζεύγη βαμβακερές γυναικείες πυτζάμες, αξίας 132,06 Ευρώ, (1) ζεύγος πυτζάμες βαμβακερές ROBE DI CAPPA, αξίας 117,39 Ευρώ, (2) φόρμες γυμναστικής μάρκας NIKE, αξίας 234,78 Ευρώ, (2) ζεύγη γυναικεία δερμάτινα παπούτσια μάρκας ROLLINI και KAZAKOS, αξίας 176,09 Ευρώ, (1) ηλεκτρικό θερμαντικό σώμα ελαίου με 18 φέτες, αξίας 132,06 Ευρώ, (2) σακ βουαγιάζ πλαστικά, μεσαίου μεγέθους, αξίας 29,34 Ευρώ, (1) βιντεοκάμερα μάρκας Canon X400, αξίας 733,68 Ευρώ, (1) ζεύγος γυαλιών ηλίου μάρκας TRUSSARDI, αξίας 205,43 Ευρώ, (2) γυναικείες ολόμαλλες ζακέτες μάρκας

PRESTIGE και KOTRIS, συνολικής αξίας 234,78 Ευρώ, (2) ζεύγη παντόφλες, συνολικής αξίας 29,34 Ευρώ, (1) κινητό τηλέφωνο τύπου ERICSON 768, αξίας 176,08 Ευρώ, (1) σακ βουαγιάζ πλαστικό, αξίας 14,67 Ευρώ, καθώς και το ποσό των 175.000 δραχμών σε μετρητά, ήτοι 513,58 Ευρώ. Από την απώλεια αυτών των πραγμάτων, η ενάγουσα ζημιώθηκε, κατά το ποσό των 4.402 Ευρώ. Η πρώτη εναγομένη με τις προτάσεις της παρούσας συζητήσεως ισχυρίζεται ότι οι ως άνω απολεσθείσες αποσκευές της πρώτης ενάγουσας ευρίσκοντο υπό την επιτήρησή της [υπό την παραφυλακή της] και συνεπώς εφόσον τα προεστημένα όργανα της πρώτης εναγομένης δηλαδή ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου δεν υπέχουν ευθύνη για την απώλεια αυτή θα πρέπει εξ αυτού του λόγου να απαλλαγεί

της ευθύνης για την απώλεια των ως άνω αποσκευών και η πρώτη ενάγουσα. Όμως τόσο κατά τις διατάξεις των άρθρων 134 παρ.3 και 135 του ΚΙΝΔ όσο και κατά τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ [όπως ονομάζονται οι ρυθμίσεις της Σύμβασεως και των Πρωτοκόλλων των Βρυξελλών] και ισχύουν για τα φορτία στα πλοία που μεταφέρονται μεταξύ λιμένων του αυτού κράτους ή μεταξύ λιμένων διαφόρων κρατών και έχει εκδοθεί για αυτά φορτωτική και ειδικότερα κατά τις διατάξεις των άρθρων 3 παρ.1 και 4 παρ.1 αυτής [της εν λόγω διεθνούς Σύμβασεως που έχει κυρωθεί με το Ν. 2107/1992] θεσπίζουν τη νόθο αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα υπό την έννοια ότι σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου ο τελευταίος έχει το βάρος της απόδειξης ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα, δηλαδή δόλος, βαριά ή και ελαφρά αφηρημένη αμέλεια υπό την έννοια της μη καταβολής της επιμέλειας του μέσου συνετού μεταφορέα και των προστηθέντων αυτού οργάνων [βλ. Ιωάν. Κοροτζή. Η Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ 1994 παραγρ. 2. 1 σελ. 15 και 6.1 σελ. 25- Δημ. Καμβύση Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο 1982 υπ' άρθρα 174-189 του ΚΙΝΔ παραγρ. 5- υπ' άρθρο 134 ΚΙΝΔ σημείωση 4]. Ο παραπάνω ισχυρισμός της πρώτης εναγομένης που στηρίζεται στο άρθρο 188 του ΚΙΝΔ έχει ήδη αποδειχθεί ουσία αβάσιμος και απορριπτέος επειδή αποδείχτηκε

ότι η πρώτη εναγομένη ήταν αδύνατο με τη στενή του όρου έννοια να επιτηρεί τις αποσκευές της που ευρίσκονταν εντός του ως άνω ΙΧΕ αυτοκινήτου της που ταξίδευε βάσει εισιτηρίου και ήταν σταθμευμένο στον επιτηρούμενο από το πλήρωμα του πλοίου χώρο σταθμεύσεως αυτού, δεδομένου μάλιστα ότι στην περίπτωση αυτή θεωρείται ότι την παραφυλακή του οχήματος μετά τον φόρτιο του την έχει ο εκναυλωτής- μεταφορέας [βλ. Δημ. Καμβύση Ιδ. Ναυτ. Δίκαιο 1982 υπ' άρθρα 174-189 αριθμός 8]. Εν πάση περιπτώσει η πρώτη εναγομένη ευθύνεται σε αποζημίωση για την απώλεια του οχήματος και των εν λόγω αποσκευών κατ' άρθρο 4 παρ.1 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών αφού ήδη έχει αποδειχθεί ότι ένας εκ των παραγόντων που συνετέλεσαν στο ναυάγιο του ως άνω πλοίου ήταν και η αναξιοπλοία αυτού οφειλομένη στην εν γνώσει της πρώτης εναγομένης πρόσληψη του Υποπλοιάρχου

..... ο οποίος δεν διέθετε για τη θέση αυτή με επάρκεια τα απαιτούμενα ουσιαστικά προσόντα. Με βάση τις προπεριγραφείσες συνθήκες του επίδικου ναυαγίου, την έλλειψη κάθε μορφής υπαιτιότητας εκ μέρους της παθούσας πρώτης ενάγουσας και των γονέων της και της οικονομικής και κοινωνικής καταστάσεως των διαδίκων μερών Α] η πρώτη ενάγουσα δικαιούται: 1] Χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη που υπέστη συνεπεία της ταλαιπωρίας που υπέστη κατά το ναυάγιο του ως άνω πλοίου μέχρις ότου διασωθεί και για τη βλάβη της ψυχικής της υγείας το ποσό 45.044 ευρώ. Εκ του ποσού αυτού θα πρέπει να αφαιρεθεί κατόπιν αιτήματος της το ποσό των 44 ευρώ για την παράστασή της ως πολιτικώς ενάγουσα στην ποινική δίκη. Συνεπώς πρέπει να της επιδικαστεί για την αιτία αυτή το ποσό των 45.000 ευρώ. 2] Χρηματική ικανοποίηση για την ψυχική οδύνη που υπέστη για τον ταυτοχρόνους πνιγμό των γονέων της ποσού 133.044 ευρώ για κάθε γονέα της. Εκ των ποσών αυτών θα πρέπει να αφαιρεθεί κατόπιν αιτήματος της το ποσό των 44 ευρώ για την παράστασή της στην ποινική δίκη ως πολιτικώς ενάγουσα. Συνεπώς η πρώτη ενάγουσα δικαιούται για την αιτία αυτή το ποσό των 133.000 ευρώ για κάθε ένα από τους γονείς της και συνολικά το ποσό των 266.000 ευρώ. Β] ο δεύτερος ενάγων και σύζυγος της πρώτης ενάγουσας ο οποίος θεωρείται κατ' άρθρο 932 παρ.3 του ΑΚ κατά την κρατούσα στη θεωρία και την νομολογία άποψη ως μέλος της οικογένειας των θανόντων γονέων της συζύγου του [βλ. Αθ. Κρητικό Αποζημίωση από Τροχαία Αυτοκινητικά Ατυχήματα 1998 παραγρ. 959 σελ. 335 Στυλ. Πατεράκη Χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης 1995 σελ. 305- ΑΠ 924/2004 Επιθ. Εμπ. Δικ. 2004, 783- ΑΠ 723/2002 αδημ.- ΑΠ 1114/2000 αδημ. ΑΠ 758/2000 - ΑΠ 1577/1988 ΕΕΝ 2000, 235 και Πειραιϊκή Νομολογία 1999, 13- ΑΠ 1054/1998 ΕΕΝ 1999, 879-fl 163/1997 αδημ.- Εφ. Πειρ. 89/2004 Πειρ. Νομ. 2004, 154- Εφ. Θεσ. 586/1999 Αρμ. 1999, 1536] δικαιούται χρηματική ικανοποίηση για την ψυχική οδύνη που δοκίμασε για τον θάνατο του πεθερού και της πεθεράς του τους οποίους γνώριζε διετίας περίπου πριν το γάμο του και τους θεωρούσε γονείς του ποσού 15.044 ευρώ για κάθε ένα εξ αυτών. Εκ των ποσών αυτών θα πρέπει να αφαιρεθεί κατόπιν σχετικού αιτήματος του το ποσό των 44 ευρώ για κάθε ένα ώστε ο δεύτερος ενάγων να μπορέσει να παρασταθεί ως πολιτικώς ενάγων στην ποινική δίκη. Συνεπώς ο δεύτερος ενάγων δικαιούται για την παραπάνω αιτία το ποσό των 15.000 ευρώ για κάθε ένα από τους γονείς της συζύγου του και συνολικά το ποσό των 30.000 ευρώ. Οι ως άνω χρηματικές ικανοποιήσεις είναι ανάλογες προς την οικονομική και κοινωνική κατάσταση των διαδίκων, τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα το ναυάγιο και συνακόλουθα ο πνιγμός των γονέων της πρώτης ενάγουσας και η σωματική ταλαιπωρία της τελευταίας, η ηλικία των θανόντων γονέων της ενάγουσας και το γεγονός ότι αποβίωσαν ταυτόχρονα ως και η βαρύτητα του πταίσματος των εναγομένων. Επομένως αποδείχτηκε ότι οι εναγόμενοι οφείλουν μέχρις εξοφλήσεως σε ολόκληρο νομιμότοκα η μεν πρώτη εναγομένη κατ' άρθρο 340 του ΑΚ από της έγγραφης οχλήσεως της την 20-10-2000 οι δε λοιποί εναγόμενοι από της 24-9-2001 δηλαδή από της ημερομηνίας επιδόσεως της από 10-9-2001 σχετικά όμοιας αγωγής με την εξεταζόμενη των ήδη εναγόντων, από την οποία παραιτήθηκαν, στην πρώτη ενάγουσα, το συνολικό ποσό των 316.902 ευρώ [1500 ευρώ συν 4.402 ευρώ συν 45.000 ευρώ συν 133.000 ευρώ συν 133.000 ευρώ ίσον 316.902 ευρώ], 2] ότι οι εναγόμενοι οφείλουν μέχρις εξοφλήσεως νομιμότοκα για τους ιδίως ως άνω λόγους α] η μεν πρώτη εξ αυτών στον δεύτερο ενάγοντα από της 20-10-2000 σε ολόκληρο με τους λοιπούς εναγομένους το ποσό των 30.000 ευρώ [15.000 ευρώ συν 15.000 ευρώ ίσον 30.000 ευρώ]. Β] οι δε λοιποί εναγόμενοι που δεν άσκησαν έφεση σε ολόκληρο το ποσό που επιδικάστηκε σε βάρος τους με την εκκαλούμενη απόφαση που δεν θίγεται ως προς το σημείο αυτό, δηλαδή το ποσό των 58.700 ευρώ από τις 24-9-2001 μέχρις εξοφλήσεως. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η επίδοση στον εναγόμενο αγωγής για επιδίκαση χρηματικής απαιτήσεως δεν είναι μόνο διαδικαστική πράξη αλλά έχει και χαρακτήρα οχλήσεως, ώστε να συνεπάγεται κατ' άρθρο 346 του ΑΚ την τοκογονία του ληξιπρόθεσμου χρέους, χωρίς υπερημερία του οφειλέτη εναγόμενου, Η παραίτηση από το δικόγραφο της αγωγής συνεπάγεται μεν να μην οφείλονται οι κατ' άρθρο 346 του ΑΚ [δικονομικοί] τόκοι, δεν επηρεάζει δε το κύρος της επιδόσεως κατά το μέρος που συνιστά απλή όχληση και συνεπώς δεν συνεπάγεται άρση των κατ' άρθρων 345 του ΑΚ έννομων συνεπειών της υπερημερίας του εναγόμενου οφειλέτη δηλαδή [μεταξύ άλλων] η επίδοση καταψηφιστικής αγωγής από της οποίας ο δανειστής παραιτήθηκε του δικογράφου συνεπάγεται την τοκογονία της απαιτήσεως από της οχλήσεως που έλαβε χώρα με την επίδοση της εν λόγω αγωγής [βλ. ΑΠ 488/2002 ΝοΒ2002, 1872- ΑΠ 679/2002 ΝοΒ 2002, 2024- ΑΠ 89/2002 Δ. 2002, 970 σε περιλ.]. Το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, με την εκκαλούμενη απόφασή του, δέχτηκε τα ίδια πλην όμως έσφαλε κατά τα ανωτέρω ως προς το ύψος των χρηματικών ικανοποιήσεων που δικαιούνται οι ενάγοντες και ως προς την ημερομηνία ενάρξεως των τόκων υπερημερίας που δικαιούνται αυτοί αφού το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο επιδίκασε εντελώς εσφαλμένα τόκους από της επιδόσεως της αγωγής μέχρις εξοφλήσεως αν και οι ενάγοντες ζητούσαν με το κύριο αίτημα της αγωγής τους τόκους υπερημερίας από τις παραπάνω ημερομηνίες που οχλήθηκαν οι εναγόμενοι. Δηλαδή το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο εσφαλμένα ερμήνευσε και εφάρμοσε το νόμο και λανθασμένα εκτίμησε τις αποδείξεις. Επομένως πρέπει να γίνουν δεκτές οι ως άνω συνεκδικαζόμενες εφέσεις με τις οποίες α] οι ενάγοντες ζητούσαν την αύξηση των χρηματικών ικανοποιήσεων που επιδικάστηκαν στην πρώτη ενάγουσα και την τοκοδοσία των απαιτήσεών τους από τις γενόμενες από αυτούς οχλήσεις. [β] η πρώτη εναγομένη ζητούσε να μειωθούν οι επιδικασθείσες χρηματικές ικανοποιήσεις στον δεύτερο ενάγοντα. Τα όσα δε αντίθετα υποστηρίζουν οι διάδικοι με τις εφέσεις τους πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα. Περαιτέρω όσον αφορά τον δεύτερο και τον τρίτο εφεσίβλητο στην έφεση των εναγόντων [δεύτερο και τρίτο εναγόμενο] που δικάζονται ερήμην, πρέπει να οριστεί το νόμιμο παράβολο, για την περίπτωση ασκήσεως αιτιολογημένης ανακοπής ερημοδικίας κατ' άρθρο. 501, 502 και 505 παρ.2 του ΚΠολΔ. Κατ' ακολουθία αυτών θα πρέπει να εξαφανιστεί η εκκαλούμενη στο σύνολό της και για το ενιαίο της εκτελέσεως δηλαδή και για τις διατάξεις της εκκαλούμενης που δεν θίγονται με τις κρινόμενες εφέσεις όπως τις διατάξεις που αφορούν: α] το ύψος των χρηματικών ικανοποιήσεων που επιδικάστηκαν υπέρ του δεύτερου ενάγοντος

σε βάρος του δεύτερου και του τρίτου εναγομένου και β] την προσωπική κράτηση που επιβλήθηκε στον δεύτερο και τρίτο εναγόμενο ως μέσον εκτελέσεως της εκκαλουμένης και οι οποίες διατάξεις θα περιληφθούν στο διατακτικό της παρούσας απόφασης [βλ. ΑΠ 784/1984 και 799/1984 Ελλ. Δικ. 26, 642]. Στη συνέχεια πρέπει να κρατηθεί η υπόθεση στο παρόν Δικαστήριο προς εκδίκαση κατ' άρθρο 535 παρ. 1 του ΚΠολΔ και δικάζοντας την αγωγή θα πρέπει να την κάνει εν μέρει δεκτή σύμφωνα με τα ανωτέρω. Τέλος θα πρέπει, λόγω της εν νίκης Τέλος θα πρέπει, λόγω της εν νίκης και ήττας των διαδίκων το Δικαστήριο τούτο επιμερίζοντας την δικαστική δαπάνη και των δύο βαθμών δικαιοδοσίας κατ' άρθρο 178 και 183 του ΚΠολΔ όπως το άρθρο 178 του ΚΠολΔ τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 παρ.1 του Ν. 2915/2001 και ισχύει κατ' άρθρο 15 Ν. 2943/2001 από 1-1-2002, θα πρέπει να καταδικάσει τους εναγόμενους στην εν μέρει δικαστική δαπάνη των εναγόντων κατά τα εκτιθέμενα στο διατακτικό.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Συνεκδικάζει τις αναφερόμενες στο σκεπτικό εφέσεις των εναγόντων και της πρώτης εναγομένης ερήμην του δεύτερου και του τρίτου εφεσιβλήτου στην έφεση των εναγόντων.

Ορίζει το παράβολο ερημοδικίας, για τον δεύτερο απολιπόμενο εφεσίβλητο και για τον τρίτο απολιπόμενο εφεσίβλητο στο ποσό των διακοσίων πενήντα (250) ευρώ για κάθε ένα.

Δέχεται τυπικά και στην ουσία τις συνεκδικαζόμενες εφέσεις.

Εξαφανίζει την εκκαλούμενη υπ' αριθμό 912/2004 οριστική απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς.

Κρατεί την υπόθεση προς εκδίκαση στο παρόν δικαστήριο και δικάζει την αγωγή.

Απορρίπτει όσα κρίθηκαν απορριπτέα.

Δέχεται ένα μέρος αυτής.

Υποχρεώνει τους εναγόμενους να καταβάλουν σε ολόκληρο κάθε ένας στην πρώτη ενάγουσα το ποσό των τριακοσίων δέκα έξι χιλιάδων εννιακοσίων δύο [316.902] ευρώ νομιμότοκα μέχρις εξοφλήσεως με τις πιο κάτω διακρίσεις σχετικά με την ημερομηνία έναρξεως της τοκοδοσίας: α] η πρώτη εναγομένη από τις 20-10-2000 και β] οι λοιποί εναγόμενοι από τις 10-9-2001.

Υποχρεώνει την πρώτη εναγομένη να καταβάλει σε ολόκληρο με τους λοιπούς εναγόμενους στον δεύτερο ενάγοντα το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ με το νόμιμο τόκο μόνο η πρώτη εναγομένη από τις 20-10- 2001.

Υποχρεώνει τους δεύτερο και τον τρίτο εναγόμενους να καταβάλουν σε ολόκληρο στον δεύτερο εναγόμενο το ποσό των πενήντα οκτώ χιλιάδων επτακοσίων [58.700] ευρώ νομιμότοκα από τις 24-9-2001 μέχρις εξοφλήσεως.

Απαγγέλλει κατά των δεύτερου και τρίτου των εναγομένων προσωπική κράτηση διάρκειας ενός έτους για τον κάθε ένα ως μέσον εκτελέσεως των παραπάνω καταψηφιστικών διατάξεων της παρούσας απόφασης.

Καταδικάζει τους εναγόμενους στην εν μέρει δικαστική δαπάνη των εναγόντων και των δύο βαθμών δικαιοδοσίας την οποία ορίζει στο ποσό των δέκα οκτώ χιλιάδων [18.000] ευρώ.

Κρίθηκε, αποφασίσθηκε στον Πειραιά στις 22 Σεπτεμβρίου 2005 και δημοσιεύθηκε στο ακροατήριο του Δικαστηρίου τούτου στις 29 Σεπτεμβρίου 2005 χωρίς την παρουσία των διαδίκων και των πληρεξουσίων δικηγόρων όσων από αυτούς παραστάθηκαν.

Π ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Υπογραφή

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
Υπογραφή

Π.Κ.