

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ :**

**Ο ΚΛΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΨΥΧΙΚΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΩΣ  
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : Μουρατίδης Ιωάννης**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

2012

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ :

Ο ΚΛΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΨΥΧΙΚΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΩΣ  
ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : Μουρατίδης Ιωάννης

ΑΜ :4240

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες σε όλους όσους συνέβαλαν στο να φέρω σε πέρας την παρούσα Προπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας αυτής, **ΣΙΔΕΡΗ ΙΩΑΝΝΗ** για την πολύτιμη βοήθειά του και τη διαρκή υποστήριξή του κατά τη συγγραφή της παρούσας εργασίας καθώς και για τις χρήσιμες συμβουλές του και την καθοδήγησή του καθ' όλα τα στάδια διεκπεραίωσης της εργασίας. Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στην οικογένειά μου για την αμέριστη συμπαράσταση, βοήθεια και προ πάντων κατανόηση και ανοχή καθ' όλο το χρονικό διάστημα των σπουδών μου.

## Περίληψη

Στην παρούσα εργασία γίνεται προσπάθεια να εξεταστούν και να αναλυθούν τα ναυτεργατικά ατυχήματα και οι αποζημιώσεις που δικαιούνται οι παθόντες. Ακόμη αναλύονται σε βάθος και οι συνθήκες ασφαλείας που πρέπει να επικρατούν σε ένα καράβι. Σε πρώτη φάση εξετάζεται η σημαντικότητα της ναυτιλίας και της θαλάσσιας μεταφοράς καθώς και πως αυτά επηρεάζουν το διεθνές εμπόριο. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η ναυτιλία είναι ένας πυλώνας στον οποίο μπορεί να στηριχθεί η οικονομία μιας χώρας. Στη συνέχεια ορίζεται η έννοια του εργατικού ατυχήματος, οι απαιτήσεις του εργαζομένου που εμπλέκεται σε αυτό και οι υποχρεώσεις που έχουν οι εργοδότες απέναντι στους παθόντες. Μετέπειτα, ορίζεται η ναυτική εργασία, η οποία είναι οποιαδήποτε εργασία που μπορεί να πραγματοποιηθεί σε ένα πλοίο και λαμβάνει χώρα η λεπτομερής ανάλυση του ναυτεργατικού ατυχήματος, το οποίο είναι ατύχημα που προκαλείται κατά τη διάρκεια της εργασίας ή σε διαφορετικό χρόνο με αφορμή την εργασία και το ύψος των χρηματικών αποζημιώσεων που ορίζεται σε κάθε περίπτωση από τα αρμόδια όργανα της δικαιοσύνης. Επιπλέον, παρουσιάζονται περιπτώσεις ατυχημάτων που χαρακτηρίστηκαν ως ναυτεργατικά. Επιπροσθέτως, γίνεται κατανοητό ότι η πρόκληση ενός ατυχήματος δεν οφείλεται μόνο σε έναν παράγοντα αλλά είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων μαζί. Καταληκτικά, παρουσιάζονται κάποια μέτρα με τα οποία είναι εφικτή η πρόληψη ατυχημάτων.

## Abstract

This paper attempts to examine and analyze the seamen accidents and the compensations that the victims should receive. Also it analyzes in depth the security conditions that must prevail in a ship. Initially this paper examines the importance of the shipping and the maritime transport and how these affect the international trade. It is crystal clear that shipping is a pillar for the economy of a country. It then defines the concept of a working accident, the requirements of the employee involved in this and the obligations of employers towards the victims. Thereafter, it defines the naval work, which is any work that can be done on a ship. Moreover a detailed analysis of the seamen accident takes place, which is an accident which caused during the work or at different time in response to the work and the amount of financial compensation specified in each case by the competent organs of justice. Furthermore, it presents distinct cases of accidents classified as seamen. Furthermore, it is obvious that the seamen accident not caused simply by one factor, but it is a result of many factors together. In conclusion, there are some measures that can be used in order to prevent possible accidents.

## Πρόλογος

Ως εργατικό ατύχημα ορίζεται το ατύχημα που συμβαίνει στον εργαζόμενο κατά τη διάρκεια της εργασίας ή ακόμη και εκτός εργασίας αλλά με αφορμή αυτήν και οφείλεται σε απότομο βίαιο εξωτερικό γεγονός (συμβάν) που οδηγεί σε κατάσταση προσωρινής ή ακόμη και μόνιμης ανικανότητας προς εργασία. Για να χαρακτηριστεί ένα ατύχημα ως εργατικό δεν έχει σημασία ο χρόνος εκδήλωσης των αρνητικών συνεπειών στην υγεία του εργαζόμενου. Πιο συγκεκριμένα, το ατύχημα χαρακτηρίζεται εργατικό, αν ισχύει η παραπάνω περίπτωση, ανεξάρτητα με το αν η ανικανότητα ασχέτως βαθμού, εκδηλωθεί άμεσα ή με την πάροδο του χρόνου. Στο σημείο αυτό

πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το ατύχημα που προκλήθηκε από πρόθεση του εργαζόμενου δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως εργατικό (Tax law, 2011).

Σε όλα τα επαγγέλματα μπορούν να συμβούν ατυχήματα ανά πάσα στιγμή με σοβαρές ή όχι συνέπειες για τον εργαζόμενο. Έτσι και στον κλάδο της ναυτιλίας, τα ναυτεργατικά ατυχήματα είναι συνήθη. Όπως έγινε και από τα παραπάνω αντιληπτό, το ναυτεργατικό ατύχημα μπορεί να συμβεί στον ναυτικό κατά τη διάρκεια της εργασίας του ή εξαιτίας αυτής και μπορεί να του προκαλέσει μερική ή και ολική βλάβη με προσωρινή ή και μόνιμη διάρκεια.

Στη μελέτη αυτή γίνεται μεγάλη προσπάθεια ώστε να εξεταστούν τα ναυτεργατικά ατυχήματα αλλά και οι αποζημιώσεις που είναι άμεσα συνυφασμένες με αυτά. Αρχικά εξετάζεται η έννοια καθώς και η σημασία της ναυτιλίας, ώστε να γίνει φανερή η σημαντικότητά της για ένα κράτος αλλά και για τους πολίτες αυτού του κράτους. Γίνεται ξεκάθαρη, η συσχέτισή της με την ευημερία και την οικονομική ανάπτυξη του κράτους, διότι όπως θα δούμε και στη συνέχεια, η ναυτιλία είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι και όχημα για το διεθνές εμπόριο, που όπως είναι γνωστό είναι ο βασικός παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης ενός κράτους.

Στη συνέχεια, λαμβάνει χώρα η ανάλυση του εργατικού ατυχήματος καθώς και του νομοθετικού πλαισίου γύρω από αυτό. Εξετάζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία καθώς και οι αξιώσεις που έχει ο παθών. Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνει χώρα, η ανάλυση των υποχρεώσεων του εργοδότη και στη συνέχεια τα δικαιώματα του εργαζομένου.

Το τρίτο και κυριότερο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης εξετάζει, τα ναυτεργατικά ατυχήματα και τις αξιώσεις που έχουν οι άμεσα εμπλεκόμενοι με αυτά. Ειδικότερα, παρατίθενται και αναλύονται σε βάθος ναυτεργατικά ατυχήματα που λάβανε χώρα τα τελευταία χρόνια και οι αποζημιώσεις που δόθηκαν στους άμεσα εμπλεκόμενους ή στα συγγενικά πρόσωπα των παθόντων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο λαμβάνει χώρα η ανάλυση και η παρουσίαση όλων των θεμάτων που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τις συνθήκες και τους κανονισμούς ασφαλείας που πρέπει να υπάρχουν σε ένα καράβι. Επιπλέον, παρατίθενται παραδείγματα, με τα οποία ο αναγνώστης έχει τη δυνατότητα να κατανοήσει ποιοι λόγοι συντρέχουν για να συμβεί ένα ατύχημα καθώς και

ποιες ασφαλιστικές δικλείδες πρέπει να υπάρχουν για να αποφεύγονται ναυτεργατικά ατυχήματα.

Καταληκτικά στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, παρουσιάζονται τόσο τα αποτελέσματα της έρευνας όσο και προτάσεις που σχετίζονται άμεσα με αυτή. Θα γίνει φανερό, γιατί τα ναυτεργατικά ατυχήματα έχουν απασχολήσει τόσο πολύ την κοινωνία.

## Μεθοδολογία

Η έρευνα αυτή έχει ως σκοπό την εξέταση των ναυτεργατικών ατυχημάτων και των αποζημιώσεων των ατόμων ή ακόμη και των συγγενών που εμπλέκονται σε αυτά. Για την επιτυχημένη διεξαγωγή της απαιτείται η συλλογή πολλών δεδομένων, τα οποία θα είναι επαρκή για την άντληση των κατάλληλων πληροφοριών και κατά επέκταση για την ασφαλή διεξαγωγή συμπερασμάτων.

Η παρούσα έρευνα θα χρησιμοποιήσει τη δευτερογενή έρευνα. Πιο συγκεκριμένα, θα βασιστεί στη τρέχουσα βιβλιογραφία καθώς και στα αναγνωρισμένα δημοσιοποιημένα άρθρα, από έγκριτα επιστημονικά περιοδικά που σχετίζονται με τα εργατικά ατυχήματα και πιο συγκεκριμένα με τα ναυτεργατικά ατυχήματα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να υπογραμμιστεί ότι δεν υπάρχουν πολλές μελέτες και έρευνες πάνω στα ναυτεργατικά ατυχήματα και για αυτό το λόγο η συλλογή των απαραίτητων στοιχείων, θα γίνει από διαφορετικά άρθρα και έρευνες. Λόγω ότι δεν υπάρχει αρκετή βιβλιογραφία που να καλύπτει σε όλο το φάσμα τα ναυτεργατικά ατυχήματα και τις αποζημιώσεις που έχουν δοθεί, η έρευνα αυτή προσπαθεί να αξιολογήσει όσο το δυνατόν καλύτερα, τα υπάρχοντα δεδομένα και στη συνέχεια να παραθέσει συλλογικά πολλές περιπτώσεις ναυτεργατικών ατυχημάτων καθώς και να διεξάγει συμπεράσματα, πολύ χρήσιμα για μελλοντικές έρευνες πάνω στο υπό εξέταση ζήτημα.

## Σκοπός της παρούσας εργασίας

Με την παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια επισκόπησης της εξέλιξης των κανονισμών και των θέσεων γύρω από τα ναυτεργατικά ατυχήματα, τις αποζημιώσεις, τις συνθήκες ασφαλείας που επικρατούν τόσο στην ελληνική όσο και στη διεθνή πραγματικότητα. Η

ανάπτυξη των δικλείδων ασφαλείας και των καλύτερων εργασιακών συνθηκών, παρουσιάζεται ως μια εξελισσόμενη μορφή λύσεων, απέναντι στα ποικίλα προβλήματα που αναπτύσσονται με το πέρασμα του χρόνου. Η επιτυχημένη εφαρμογή των αρχών και των μεθόδων, από τις περισσότερες προηγμένες χώρες παγκοσμίως, συνθέτουν τη βασική επιχειρηματολογία για την ευρύτερη προστασία των εργαζομένων.

Επιπροσθέτως, με την παρούσα εργασία μπορεί ο αναγνώστης να ενημερωθεί αναλυτικά γύρω από τα ναυτεργατικά ατυχήματα, τον τρόπο με τον οποίο αυτά προκαλούνται, τις αποζημιώσεις που δικαιούνται οι παθόντες ή τα συγγενικά τους πρόσωπα καθώς και τις συνθήκες ασφαλείας που πρέπει να επικρατούν σε ένα καράβι σύμφωνα με την ναυτεργατική νομοθεσία.

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>.

### Η σημασία της Ναυτιλίας και της θαλάσσιας μεταφοράς.

#### 1.1 Η Θαλάσσια Μεταφορά

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν, κατά παράδοση, τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών, καθώς υφίστανται σχετικά ελάχιστο κυβερνητικό έλεγχο, με εξαίρεση τα θέματα ασφάλειας και πιο πρόσφατα το θέμα προστασίας του περιβάλλοντος. Το μεγαλύτερο μέρος του ελέγχου των δυνάμεων της αγοράς προέρχεται από την ίδια την βιομηχανία θαλασσιών μεταφορών. Παρ' όλα αυτά, από τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, η



κρατική παρέμβαση είναι περισσότερο συνηθισμένη. Πρόκειται για έναν ιδιαίτερο κλάδο του τομέα των μεταφορών.

Είναι γεγονός ότι σήμερα τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσου μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες και συγκεκριμένα πρωτότερα των άλλων μέσων μεταφοράς. Σήμερα το πλοίο θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς, που εξασφαλίζει την από τεχνική και οικονομική πλευρά συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας κυρίως χύδην φορτίων. Επιπλέον, ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία αυτής, στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Παράλληλα, το πλοίο έκανε δυνατή την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου γενικών φορτίων, τροφοδοτώντας με αυτό τον τρόπο όλες τις αγορές.

Είναι λοιπόν κατανοητό ότι το πλοίο έχει αποτελέσει το συνδετικό κρίκο μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης, αποτελώντας έτσι την βάση ολόκληρης της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης. Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων μεταφορών δεν άργησε να εμφανιστεί. Το γεγονός ότι η μαζική διακίνηση των αναγκαίων πρώτων και ενεργειακών υλών είναι πρακτικά δυνατή αλλά και συμφέρουσα μόνο δια θαλάσσης ήταν από τους πρώτους παράγοντες που οδήγησαν στη συνειδητοποίηση του διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων είναι διασκορπισμένα στην υδρόγειο έτσι ώστε να είναι δυνατή η σύνδεσή τους μόνο δια θαλάσσης είναι ο δεύτερος παράγοντας. Επιπλέον, η παραγωγή σε μεγάλες κλίμακες που πραγματοποιήθηκε κατά την μεταπολεμική περίοδο, σύντομα οδήγησε σε επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Σε συνδυασμό μάλιστα με την τεχνολογική επανάσταση, η οποία οδήγησε σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου, κατέστησαν δυνατές τις εμπορικές συναλλαγές που επιτρέπουν την χωρίς αυξημένο κόστος επιμήκυνση των αποστάσεων προέλευσης των πρώτων υλών ή του τελικού προορισμού των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο, τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου. Συγκεκριμένα, αναφέρεται σε ποσότητα που

κινείται γύρω στα 4.500 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή κάθε ημέρα φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι φορτία δώδεκα εκατομμυρίων τόνων κατά μέσο όρο, και κάποια αντίστοιχη ποσότητα εκφορτώνεται σε κάποια άλλα λιμάνια.

Από τα μέχρι τώρα αναφερθέντα, είναι εύκολο κανείς να συνειδητοποιήσει τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας και των εμπορικών πλοίων στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Ωστόσο, πέρα από τη θετική πλευρά της ναυτιλίας υπάρχει και μία άλλη πιο σκοτεινή, η οποία μάλιστα ευθύνεται και για την αρνητική και πολλές φορές ισοπεδωτική εικόνα που επικρατεί στην κοινή γνώμη σχετικά με αυτήν. Ο λόγος, βέβαια, είναι το "υψηλό" κοινωνικό κόστος που παρουσιάζει η θαλάσσια μεταφορά αγαθών και ειδικότερα η αναφορά γίνεται σε όρους ατυχημάτων στη θάλασσα, αλλά και στη λειτουργική ρύπανση που προκαλείται από τη συνήθη δραστηριότητα των πλοίων (Σαμπράκος, 2002. σελ.78, 82.)

## **1.2 Εμπορική ναυτιλία και διεθνές εμπόριο**

Το διεθνές εμπόριο επιδρά στο οικονομικό πρόβλημα του ανθρώπου, λόγω της ανταλλαγής οικονομικών αγαθών και παραγωγικών συντελεστών που πραγματώνεται μέσω αυτού. Με το διεθνές εμπόριο τα γεωγραφικά όρια παραγκωνίζονται, και δεν έχουν ουσιαστική επίδραση πάνω στην κυκλοφορία των οικονομικών αγαθών, του κεφαλαίου αλλά και των παραγωγικών συντελεστών. Συνεπώς οι χώρες που δεν έχουν τη δυνατότητα να παράγουν ορισμένα οικονομικά αγαθά, τόσο λόγω έλλειψης κεφαλαίου όσο και παραγωγικών συντελεστών, μπορούν χάρη στο διεθνές εμπόριο, να τα προμηθεύονται και να αμβλύνουν το παραπάνω οικονομικό πρόβλημα. Επιπροσθέτως το διεθνές εμπόριο συμβάλλει έντονα στις ανακατατάξεις των εισοδημάτων αλλά και των οφελών, των χωρών που συμμετέχουν σε αυτό.

Το διεθνές εμπόριο για να πραγματωθεί είναι αναγκαία η ύπαρξη μηχανισμών μεταφοράς οικονομικών αγαθών. Όπως, ήδη, αναφέρθηκε παραπάνω, οι ανταλλαγές προϊόντων πραγματοποιούνται έκτος των συνόρων μίας χώρας καθώς και εκτός των γεωγραφικών ορίων μίας ηπείρου. Από όλα τα παραπάνω γίνεται εύκολα ξεκάθαρο, ότι είναι απαραίτητη η ύπαρξη δυνατότητας μεταφοράς κατά τη διαδικασία εξαγωγών και εισαγωγών προϊόντων.

Η εμπορική ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο είναι 2 τομείς, άμεσα συνδεδεμένοι. Από την αρχαιότητα έως και σήμερα, η εμπορική ναυτιλία, αποτελεί μία από τις σημαντικότερες οδούς

για τη μεταφορά προϊόντων (Tangredi, S., 2002). Ακόμη και σήμερα ένας τεράστιος όγκος εμπορευμάτων, μεταφέρεται, μέσω της θαλάσσιας οδού, διηπειρωτικά. Για την ασφάλεια της παγκόσμιας οικονομίας καθώς και του διεθνούς εμπορίου, είναι απαραίτητη η ύπαρξη του διεθνούς δικαίου, μέσω του οποίου, προστατεύεται η ασφάλεια και η τάξη παγκοσμίως.

Οι λιμένες κατέχουν σπουδαίο ρόλο στην πραγμάτωση του διεθνούς εμπορίου. Από τα επίσημα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρατηρείται ότι το 90% του εμπορίου ανάμεσα τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε τρίτες καθώς και το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται μέσω των λιμένων.

## **Κεφάλαιο 2ο.**

### **Εργατικά ατυχήματα**

#### **2.1 Ορισμός εργατικού ατυχήματος**

Εργατικό ατύχημα μπορεί να χαρακτηριστεί ένα ατύχημα που συμβαίνει στον απασχολούμενο κατά τη διάρκεια της εργασίας. Το ατύχημα αυτό πρέπει να έχει ως αφορμή την ίδια την εργασία και να οφείλεται σε απότομο βίαιο εξωτερικό γεγονός που προκαλεί προσωρινή ή διαρκή ανικανότητα εργασίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο χρόνος εμφάνισης των αρνητικών συνεπειών στην σωματική και ψυχική υγεία του απασχολούμενου δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον. Αν το ατύχημα είναι αποτέλεσμα της εργασίας δεν έχει καμία σχέση αν οι επιπτώσεις εμφανιστούν αμέσως ή μετά από κάποιο χρονικό διάστημα. Επιπλέον, ένα ατύχημα χαρακτηρίζεται ως εργατικό ακόμη και αν υπάρχει μερίδιο συνυπαιτιότητας του εργαζόμενου. Μόνο στην περίπτωση όπου το ατύχημα είναι αποτέλεσμα πρόθεσης του εργαζόμενου δεν χαρακτηρίζεται εργατικό.

## 2.2 Προϋποθέσεις χαρακτηρισμού ατυχήματος ως εργατικού

Σε κάθε περίπτωση για να μπορεί να χαρακτηριστεί ένα ατύχημα ως εργατικό πρέπει να πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές παρουσιάζονται στη συνέχεια:

- **Να πρόκειται για βίαιο γεγονός:** Στην υπό εξέταση περίπτωση, πρέπει ο εξωτερικός παράγοντας που προκαλεί το ατύχημα να επιδρά έκτακτα και ξαφνικά. Ακόμη μπορεί να πρόκειται για κάποια ασθένεια που προήλθε κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της εργασίας, η οποία πραγματοποιούταν κάτω από ειδικές συνθήκες, που μπορούν να οδηγήσουν στη πρόκληση ασθένειας. Σε περίπτωση που η θεραπεία προσπάθεια που υποβάλλεται από τον απασχολούμενο, οδηγήσει σε θάνατο ή ανικανότητα για εργασία χαρακτηρίζεται ως εργατικό ατύχημα.
  
- **Να πρόκειται για γεγονός που συνέβη κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την εργασία:** Στη συγκεκριμένη κατηγορία υπάρχουν 3 περιπτώσεις ατυχημάτων που ενσωματώνονται σε αυτή, σύμφωνα με τη νομοθεσία γύρω από τις εργασιακές σχέσεις. Στην πρώτη περίπτωση ανήκουν τα ατυχήματα που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της εργασίας και έχουν ως αποτέλεσμα κάποιο τραυματισμό είτε από μηχάνημα, είτε από πτώση. Στη δεύτερη περίπτωση ανήκουν εκείνα τα ατυχήματα που συμβαίνουν με αφορμή την εργασία. Πιο συγκεκριμένα ανήκουν τα ατυχήματα αυτά που δε συμβαίνουν στον εργασιακό χώρο ούτε κατά τη διάρκεια της εργασίας αλλά σχετίζονται έστω και με έμμεσο τρόπο με την εργασία. Σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία εργατικά ατυχήματα είναι και αυτά που οφείλονται σε μία πράξη που έχει ως βασικό στόχο την ικανοποίηση συμφερόντων των εργοδοτών, ακόμη και αν δεν υπάρχει εντολή από αυτούς για να πραγματοποιηθεί η συγκεκριμένη πράξη. Σε πολλές περιπτώσεις ως εργατικά ατυχήματα χαρακτηρίζονται και αυτά που συμβαίνουν κατά τη μετάβαση του απασχολούμενου από το τόπο της κατοικίας του στον τόπο της εργασίας του και αντιστρόφως. Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα ατυχήματα που προέρχονται από επαγγελματική ασθένεια. Σε γενικές γραμμές όμως η οποιαδήποτε επιδείνωση

προϋπάρχουσας ασθένειας που οφείλεται στη συνέχιση της αυτής εργασίας αποτελεί εργατικό ατύχημα.

### **2.3 Υποχρεώσεις του εργοδότη**

Σε περίπτωση που συμβεί ένα εργατικό ατύχημα ο εργοδότης είναι υποχρεωμένος να αναγγείλει το εργατικό ατύχημα στις αρμόδιες αρχές και ειδικότερα:

- Στην πλησιέστερη αστυνομική αρχή αμέσως
- Στην αρμόδια Επιθεώρηση Εργασίας μέσα σε 48 ώρες
- Στο ΙΚΑ μέσα σε 5 ημέρες

Αξίζει να σημειωθεί πως στην περίπτωση που ο εργαζόμενος είναι ασφαλισμένος, ο εργοδότης απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, την καταβολή εξόδων νοσηλείας ή κηδείας. Εάν όμως η δικαιοσύνη αποφανθεί ότι το ατύχημα είναι αποτέλεσμα δόλου του εργοδότη, τότε έχει την υποχρέωση να καταβάλλει είτε στον παθόντα είτε στην οικογένεια του σε περίπτωση θανάτου κάθε διαφορά που προκύπτει μεταξύ του ποσού της αποζημίωσης που οφείλει και του ποσού των ασφαλιστικών παροχών που ο παθών εισέπραξε.

### **2.4 Δικαιώματα εργαζόμενου**

#### **2.4.1 Περίθαλψη**

Τα έξοδα της περίθαλψης καταβάλλονται από τον ασφαλιστικό φορέα και στην περίπτωση που ο απασχολούμενος δεν είναι ασφαλισμένος τα έξοδα ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης καταβάλλονται από τον εργοδότη.

#### **2.4.2 Αποδοχές - Επίδομα ασθενείας**

Σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος ο εργαζόμενος δικαιούται κατά το διάστημα της ανικανότητας προς εργασία επίδομα ασθενείας από τον ασφαλιστικό του φορέα και το υπόλοιπο του μισθού του από τον εργοδότη για διάστημα 15 ημερών ή 1 μηνός. Αυτό εξαρτάται από το αν ο εργαζόμενος έχει υπηρεσία μικρότερη ή μεγαλύτερη του αντιστοίχως. Η επιδότηση του ασφαλιστικού φορέα ξεκινάει από την πρώτη μέρα που αναφέρεται το περιστατικό.

#### **2.4.3 Αποζημίωση για ηθική βλάβη**

Είναι γενικώς αποδεκτό και νομικώς κατοχυρωμένο, πως σε περίπτωση ατυχήματος που οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια του εργοδότη ή των προσώπων του ή αν υπάρχει παράβαση των

διατάξεων για τους όρους υγιεινής και, δικαιούνται χρηματική αποζημίωση για ηθική βλάβη βάσει του άρθρου 932 ΑΚ.

Σε περίπτωση που προκληθεί θάνατος εργαζομένου, το ποσό της αποζημίωσης δίδεται στα μέλη της οικογενείας του θανόντα. Σε όλες τις περιπτώσεις, το ποσό της αποζημίωσης είναι συνάρτηση του βαθμού της βλάβης που προκλήθηκε και ρυθμίζεται από τη δικαιοσύνη. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι αξιώσεις αυτές παραγράφονται 5 χρόνια μετά το ατύχημα.

## **Κεφάλαιο 3ο.**

### **Ναυτική Εργασία και Ναυτεργατικά ατυχήματα**

#### **3.1 Ναυτική Εργασία**

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η εμπορική ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας, και για αυτό το λόγο το επάγγελμα του ναυτικού ελκύει σε σημαντικά υψηλό βαθμό το ενδιαφέρον της ελληνικής έννομης τάξης. Βέβαια, αξίζει να υπογραμμιστεί ότι και το κρατικό ενδιαφέρον του ελληνικού κράτους είναι πολύ έντονο με αποτέλεσμα να δικαιολογείται σε πολύ μεγάλο βαθμό την επιμονή των αρμόδιων αρχών να παρέμβει ώστε να ρυθμίζονται όλες οι παράμετροι της ναυτικής δραστηριότητας.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο, να οριστεί αρχικά η ναυτική εργασία για να μπορέσει το παρόν πόνημα να ασχοληθεί βαθύτερα με την έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος και των αποζημιώσεων που σχετίζονται με αυτά.

Η ναυτική εργασία διαχωρίζεται από την εργασία που λαμβάνει χώρα σε χερσαία εδάφη και για αυτό το λόγο υπάρχει δίλλημα σχετικά με το αν πρέπει να εφαρμόζονται στην συγκεκριμένη περίπτωση οι κανονισμοί και οι διατάξεις του κοινού εργατικού δικαίου ή συγκεκριμένα οι κανονισμοί και οι διατάξεις του ναυτεργατικού νομοθετικού πλαισίου (Κοροτζής, 2004:352).

Σύμφωνα με το άρθρο 53 του Κ.Ι.Ν.Δ. βασικό κριτήριο για τον χαρακτηρισμό της ναυτικής εργασίας αποτελεί το γεγονός ότι ο απασχολούμενος στο πλοίο έχει, λόγω της φύσεως της

εργασίας που προσφέρει, αποκτά ουσιαστικά την ιδιότητα του ναυτικού. Πιο συγκεκριμένα, οποιαδήποτε εργασία και αν κάνει πάνω στο πλοίο περιλαμβάνεται στο πλήρωμα του πλοίου.

Σύμφωνα με το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, βασική προϋπόθεση για την απόκτηση του χαρακτηρισμού του ναυτικού-μέλους του πληρώματος αποτελεί η *ανάληψη υποχρέωσης συμμετοχής του εργαζομένου στην εκτέλεση της ναυτικής αποστολής του πλοίου, άμεσα ή έμμεσα*. Επιπλέον, μπορεί κάποιος να ανήκει ουσιαστικά στο σύνολο του εργατικού δυναμικού και να χαρακτηρίζεται ως ναυτικός, άσχετα με το αν ο απασχολούμενος παρέχει καθαρά υπηρεσίες ναυτικής φύσης ή έχει συμπληρωματικό αλλά απαραίτητο ρόλο, όπως είναι οι μάγειρες, οι μουσικοί και οι καθαρίστριες (Κιάντου-Παμπούκη, 1997:182-187)

Σε γενικές γραμμές με τη χρήση του όρου ναυτική εργασία (seamen work) καθορίζεται η [απασχόληση](#) που παρέχουν οι εργαζόμενοι στα [πλοία](#), ανεξαρτήτως του είδους της εργασίας που παρέχεται. Η ναυτική εργασία διαφοροποιείται από τις περισσότερες εργασίες αρχικά λόγω της φύσης του χώρου και των δύσκολων εργασιακών συνθηκών. Λόγω των προαναφερθέντων συνθηκών η ναυτική εργασία μπορεί να θεωρηθεί ως μία εργασία που δεν είναι ελκυστική στους νέους. Επιπροσθέτως οι υψηλές απαιτήσεις του επαγγέλματος και οι πραγματικά δύσκολες εργασιακές συνθήκες αποτρέπουν σημαντικό αριθμό νέων ατόμων να ασχοληθεί με το υπό εξέταση επάγγελμα. Από την άλλη πλευρά για να αντισταθμιστεί η αρνητική εικόνα του επαγγέλματος τα κράτη που ασχολούνται με τη ναυτιλία οδηγούνται στη θέσπιση ποικίλων κανονισμών και ειδικών κινήτρων, κυρίως οικονομικών για να ενισχύσουν την προσέλκυση νέων ατόμων που ενδιαφέρονται να ασχοληθούν με την ναυτική εργασία.

Ειδικότερα, τα θέματα που σχετίζονται άμεσα με τη Ναυτικής Εργασία στην Ελλάδα ρυθμίζονται βασικά από:

- Τον [Κ.Ι.Ν.Δ.](#) (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) και ειδικότερα από τα άρθρα 37-83 που αφορούν στον [Πλοίαρχο](#), στο [πλήρωμα πλοίου](#) και στη [σύμβαση ναυτολόγησης](#),
- Τον [Κ.Δ.Ν.Δ.](#) (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) μέρος 2ο, άρθρο 55 και μετά στα θέματα [ναυτική απογραφή](#), [ναυτικά φυλλάδια](#) κ.λπ.,
- Τις [Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας](#) που ισχύουν κάθε φορά και ρυθμίζουν θέματα αμοιβών, επιδομάτων, προσαυξήσεων (υπερωρειών) κ.ά.,
- Τον Κανονισμό Εργασίας επί Πλοίων, (που αφορά αρμοδιότητες),

- Τον Νόμο 4005/1929 "Περί τροφοδοσίας πληρωμάτων εμπορικών πλοίων" όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα βάσει του οποίου θεσπίζονται τα [εδεσματολόγια](#) στα πλοία.
- Το Ν.Δ. 2651/1953 "Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων" που αφορά σύνθεση αυτών, προσόντα εκάστου κ.λπ. με ειδική σύνθεση για τα νηολογημένα πλοία βάσει του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 ([Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία](#)).

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι η Ναυτική Εργασία στα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και είναι συμβεβλημένα με το NAT εποπτεύεται από την αντίστοιχη Διεύθυνση του [Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας](#) (Wikipedia, 2012)

Η παγκοσμιοποίηση, οι δυνατότητές της καθώς και οι συνέπειες της έχουν οδηγήσει σε ριζικές αλλαγές σε πολλούς κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας. Είναι φυσιολογικό, ότι η παγκοσμιοποίηση έχει επηρεάσει σε πολύ μεγάλο βαθμό και τη ναυτιλία, η οποία από τη φύση της χαρακτηρίζεται ως ένας από τους πιο δυναμικούς και ταυτόχρονα διεθνοποιημένους κλάδους υπηρεσιών. Συνεπώς γίνεται εύκολα ξεκάθαρο ότι η διαφοροποίηση των εργασιακών θεσμών και η παρουσίαση νέων δεδομένων τόσο στην προσφορά όσο και στην ζήτηση εργασίας του υπό εξέταση τομέα, έχουν οδηγήσει σε ριζικές αλλαγές στη ναυτική εργασία.

Όπως γίνεται εύκολα ορατό από την ίδια τη φύση της ναυτικής εργασίας, η αγορά της θεωρείται από τους ειδικούς ως μια κατεξοχήν διεθνοποιημένη αγορά. Οι εργαζόμενοι σε πλοία που απασχολούνται υπό καθεστώς σημαιών ευκαιρίας συνεργάζονται με άλλους ναυτικούς που μπορεί να είναι άλλης εθνικότητας, έχουν εργοδότες που δε γνωρίζουν διότι δεν έρχονται σε προσωπική επαφή με αυτούς, και τέλος εργάζονται κάτω από το πρίσμα εντός διεθνώς καθορισμένου ρυθμιστικού και κανονιστικού πλαισίου.

Η ναυτική εργασία όπως ήδη αναφέρθηκε και προηγουμένως, έχει αξιόλογες διαφορές από άλλα επαγγέλματα και έχει κάποια βασικά χαρακτηριστικά τα οποία και παρατίθενται στη συνέχεια:

- Οι ναυτικοί ανεξαρτήτου εθνικότητας είναι δυνητικά απασχολούμενοι και δεν παρουσιάζονται υψηλά επίπεδα ανεργίας στον κλάδο της ναυτιλίας.
- Είναι γεγονός ότι έχουν ιδρυθεί αποτελεσματικοί υπερεθνικοί σύνδεσμοι μεταξύ των διαχειριστών πληρώματος, τα πρακτορεία επάνδρωσης και τις εθνικές αγορές εργασίας.



- Δεν υπάρχουν τυπικά εμπόδια εισόδου στην αγορά της ναυτικής εργασίας, πέρα από την υποχρεωτική συμμόρφωση με τους κανόνες πιστοποίησης που ισχύουν σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Είναι εφικτή η επάνδρωση πλοίων με προσωπικό ανεξαρτήτως εθνικότητας.
- Η ναυτική εργασία θεωρείται ιδιαίτερα ευάλωτη και ευαίσθητη στις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου
- Δεν είναι απόλυτο, ότι η σημαία του πλοίου συμβαδίζει με την εθνικότητα του πληρώματος. Χαρακτηριστικά το πλοίο μπορεί να έχει κινεζική σημαία αλλά το πλήρωμα να αποτελείται στην πλειοψηφία από Έλληνες ναύτες.
- Καταληκτικά παρατηρείται απουσία καθολικής ρύθμισης σε παγκόσμιο επίπεδο (Ναυτιλία. gr, 2012).

Στην περίπτωση που συνεχίσει το φαινόμενο της υποκατάστασης των Ελλήνων ναυτικών από ναυτικούς άλλων εθνικοτήτων τότε θα προκληθεί πρόβλημα απορρόφησης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού. Επιπροσθέτως το επίπεδο απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών εξαρτάται και από τη ναυτολόγηση πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι το 90% των ελλήνων ναυτικών, εργάζονται σε πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία.

Στη συνέχεια παρατίθενται κάποια από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας στην ελληνική ναυτιλία:

- Παρατηρείται έντονη κλίση προς την υποκατάστασης των Ελλήνων ναυτικών από αλλοδαπούς.
- Το μεγαλύτερο τμήμα των Ελλήνων ναυτικών ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 40-50 ετών ενώ παράλληλα γίνεται ορατό ότι οι νέοι δεν επιλέγουν το επάγγελμα του ναυτικού. Συνεπώς γίνεται εύκολα κατανοητό ότι οι Έλληνες ναυτικοί εν ενεργεία είναι ηλικιωμένοι.
- Με το πέρασμα του χρόνου παρατηρείται ότι το μορφωτικό επίπεδο των Ελλήνων ναυτικών αναβαθμίζεται συνεχώς, ειδικότερα στην περίπτωση των αξιωματικών και υπαξιωματικών.

- Παρατηρείται πολύ μεγάλη επίδραση της τεχνολογίας στις διάφορες ειδικότητες της ναυτικής εργασίας.
- Η επίδραση του νομοθετικού πλαισίου, στην οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία θα μπορούσε εύκολα να χαρακτηριστεί ως πολύ μικρή.

### 3.2 Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών

Η ναυτική εργασία λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της διαμορφώνει ένα τελείως διαφορετικό πεδίο αναφορικά με την κοινωνική προστασία και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι διέπεται από ειδικές ρυθμίσεις και ειδικούς κανονισμούς.

Ακόμη ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα της ναυτικής εργασίας είναι ότι διέπεται όχι μόνο από εθνικές ρυθμίσεις και εθνικούς κανονισμούς αλλά και από διεθνείς και αυτό φυσικά οφείλεται στη φύση της εργασίας και στον παγκόσμιο χαρακτήρα της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τη φύση και την ύπαρξη ρυθμίσεων και κανονισμών σε διεθνές επίπεδο αναφέρεται αποτελεί η πρόσφατη σχετικά διεθνής σύμβαση που αφορά τη ναυτική εργασία και υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας το Φεβρουάριο του 2006.

Η προαναφερθείσα Σύμβαση παραθέτει και προκαθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις που σχετίζονται άμεσα με βασικές παραμέτρους της ζωής των ναυτικών, όπως είναι η υγεία, η ασφάλεια και η ευημερία τους. Η υπό εξέταση σύμβαση έχει λάβει τον χαρακτηρισμό και ως η «Χάρτα των δικαιωμάτων για τους ναυτικούς» και αποτελεί ουσιαστικά ένα νομοθετικό πλαίσιο που έχει θεσπιστεί με σκοπό αρχικά τον καθορισμό των δικαιωμάτων τους και στη συνέχεια την προστασία τους. Επιπροσθέτως από μερικούς χαρακτηρίζεται και ως ο ‘τέταρτος πυλώνας της ναυτιλιακής νομοθεσίας’, διότι μπορεί και συμπληρώνει τα κενά που υπάρχουν στο ναυτικό δίκαιο τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 αποτελείται από ένα σύνολο διατάξεων που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τα ζητήματα ζωτικής σημασίας όπως αυτά που παρατίθενται στη συνέχεια:

- Καθορίζει τις ελάχιστες δυνατές προϋποθέσεις που επιβάλλεται να πληρούν οι ναυτικοί ώστε να αποκτούν το δικαίωμα της απασχόλησης σε ένα πλοίο.
- Ακόμη αναφέρει και αναλύει συνθήκες απασχόλησης που πρέπει να επικρατούν,

- Επιπλέον, καθορίζει τους προαπαιτούμενους χώρους της ενδιαίτησης, των ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων και του τμήματος τροφοδοσίας.
- Προστατεύει κύρια ζητήματα και δικαιώματα του κάθε ανθρώπου και ειδικότερα στη συγκεκριμένη περίπτωση του ναυτικού, όπως είναι η υγεία, η παροχή ιατρικής φροντίδας και φαρμακευτικής αγωγής.
- Καταληκτικά ασχολείται με θέματα που σχετίζονται άμεσα με τον έλεγχο και την εφαρμογή της Σύμβασης.

Οι κανονισμοί και οι απαιτήσεις της Σύμβασης ρέπει να υιοθετούνται και να εφαρμόζονται από όλα τα πλοία που ασχολούνται με δραστηριότητες εμπορικής φύσης πέρα των πλοίων που ασχολούνται με δραστηριότητες αλιευτικής φύσης, των πολεμικών πλοίων καθώς και αυτών των σκαφών που πλέουν σε ύδατα εντός των ορίων του λιμανιού.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός, ότι ως τόπος εργασίας του ναυτικού θεωρείται το πλοίο, με αποτέλεσμα σε περίπτωση που πρέπει να εφαρμοστεί κάποιος κανονισμός ή κάποιος νόμος, να εφαρμόζεται το εθνικό δίκαιο, σύμφωνα με τη σημαία του πλοίου εκτός και να αν πρόκειται για σημαία ευκαιρίας, όπου εκεί τα πράγματα τροποποιούνται.

Τα βασικότερα νομοθετήματα που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την ναυτική εργασία στην Ελλάδα είναι:

- Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/58),
- Ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/73),
- Ο νόμος 762/78 περί της αστικής ευθύνης του αντιπροσώπου του εργοδότη που συνάπτει στην Ελλάδα σύμβαση εργασία με ναυτικό,
- Ο Α.Ν. 32767/44 περί Συλλογικών Συμβάσεων στην ναυτική εργασία ,
- Ο Ν. 5/75 περί της συμπλήρωσης του Ν.Δ. 85/74 για την αποκατάσταση των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εργαζομένων στη θάλασσα κ.α (Ναυτιλία. gr, 2012).

### 3.3 Ορισμός ναυτεργατικού ατυχήματος

Η έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος ορίζεται από τον συνδυασμό των διατάξεων δύο νομοθετημάτων, του Κ.Ι.Ν.Δ. και του ν.551/1915. Ειδικότερα, από το άρθρο 66§2 του Κ.Ι.Ν.Δ.,

που αναφέρεται στα δικαιώματα του ναυτικού, σε περίπτωση ασθενείας του, εφαρμόζονται και επί ατυχημάτων εκ βιαίου συμβάντος· εάν δε ο ναυτικός υπέστη εξ αυτών ανικανότητα προς εργασία, ως και σε περίπτωση θανάτου αυτού, εφαρμόζονται και οι ειδικές διατάξεις περί αποζημιώσεως των εξ ατυχημάτων

κατά την εργασία παθόντων. Τέτοιες ειδικές διατάξεις είναι εκείνες του ν.551/1915, όπως αυτός κωδικοποιήθηκε με το Β.Δ. της 24-7/25-8-1920 «Περί κωδικοποιήσεως των νόμων περί ευθύνης προς αποζημίωση των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων».

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι στον ορισμό του ναυτεργατικού ατυχήματος όπως και στην περίπτωση του εργατικού ατυχήματος σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν.551/1915, περιλαμβάνεται κάθε βίαιο συμβάν που προκαλείται σε έναν εργαζόμενο κατά τη διάρκεια της εργασίας ή με αφορμή την εργασία του και που προκαλεί ανικανότητα προς εργασία πέραν των τεσσάρων ημερών, εξαιρουμένης της εκ προθέσεως πρόκλησής του από τον παθόντα εργαζόμενο.

Ως ναυτεργατικό ατύχημα δε μπορεί να θεωρηθεί η εκδήλωση ή ακόμη και η επιδείνωση μιας ασθένειας που προϋπήρχε στον ναυτικό. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η προαναφερθείσα εκδήλωση ή επιδείνωση δεν αποτελεί βίαιο συμβάν· συνεπώς, και για αυτό το λόγο δεν συνδυάζεται με την έννοια του ναυτεργατικού ατυχήματος ακόμη και όταν είναι απόρροια της εκτελέσεως της εργασίας υπό φυσιολογικές συνθήκες.

Από την άλλη πλευρά ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ως ναυτεργατικό ατύχημα θεωρείται η ασθένεια που προκαλείται στον παθόντα όχι από την βαθμιαία εξασθένιση του οργανισμού του, λόγω του είδους και της φύσης της αναληφθείσας απ' αυτόν εργασίας και των σύμφυτων με αυτήν δυσμενών όρων παροχής της, αλλά ένεκα της σε δεδομένη περίπτωση επέλευσης αυτής κάτω από εντελώς εξαιρετικές και μη κανονικές συνθήκες, οι οποίες υπήρξαν και η κύρια αφορμή, από την οποία εκδηλώθηκε ή αναπτύχθηκε ή και επιδεινώθηκε η ασθένεια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ως ναυτεργατικό ατύχημα ορίζεται και η επιδείνωση ασθενείας του εργαζομένου που προήρθε κατά την απασχόλησή του υπό φυσιολογικές συνθήκες, όταν, μετά

την εμφάνιση της ασθένειας του εργαζομένου, ο εργαζόμενος συνέχισε να εργάζεται παρόλο που ο εργοδότης γνώριζε την ύπαρξη προβλήματος υγείας. Αυτό συμβαίνει γιατί η συνέχιση παροχής εργασίας όταν υπάρχει πρόβλημα υγείας, προκαλεί εξασθένιση των δυνάμεων του εργαζομένου και συνεπώς την επιπρόσθετη εξασθένιση του οργανισμού με αποτέλεσμα να παίρνει το χαρακτήρα του βίαιου συμβάντος (Πιτσιρίκος, 2000:19).

### 3.4 Ισχύουσες αποζημιώσεις για ναυτεργατικά ατυχήματα

Σύμφωνα με τον νόμο 551/1915, σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος δίδονται αποζημιώσεις σε συγκεκριμένες μόνο περιπτώσεις. Ειδικότερα, αναγνωρίζονται πέντε διακεκριμένες περιπτώσεις αποζημίωσης, τις οποίες και χορηγούν είτε στον παθόντα, ένα αυτός βρίσκεται στη ζωή, είτε στους κληρονόμους του, ένα αυτός έχει αποβιώσει. Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

- Θανάτου του παθόντος.
- Πλήρους και διαρκούς ανικανότητας προς εργασία.
- Πλήρους, αλλά πρόσκαιρης ανικανότητας.
- Μερικής διαρκούς ανικανότητας και
- Μερικής, αλλά πρόσκαιρης ανικανότητας.

Στο σημείο αυτό πρέπει να υπογραμμιστεί ότι για την εκάστοτε από τις παραπάνω περιπτώσεις αποζημίωσης, το νομοθετικό πλαίσιο αναγράφει ιδιαίτερο συνδυασμό, με βάση τον οποίο υπολογίζεται και καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης αλλά και η εφ'άπαξ και όχι σε περιοδικές παροχές αποζημίωση. Επιπρόσθετα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο δεν δικαιολογείται και δεν παρέχεται μικτή αποζημίωση. Δηλαδή δεν δίδεται παραπάνω από μία αποζημίωση στην περίπτωση που ισχύουν ταυτόχρονα παραπάνω από μία περίπτωση (Καραμπάγιας, 2012).

Για να γίνει κατανοητό, παρατίθεται στη συνέχεια ένα παράδειγμα, με το οποίο ξεκαθαρίζει εύκολα το τοπίο. Σε περίπτωση που έχει διαπιστωθεί αρχικά μερική ή ολική ανικανότητα, αλλά πρόσκαιρη και παροδική, ενώ στη συνέχεια διαπιστώθηκε ότι είναι διαρκής και μόνιμη, η αποζημίωση που καταβλήθηκε από τους υπεύθυνους για προσωρινή ανικανότητα, αφαιρέθηκε

από το οφειλόμενο συνολικό ποσό αποζημίωσης για τη διαρκή ανικανότητα. Σε καμία περίπτωση δεν είναι αποδεκτή η αθροιστική επιδίκαση αποζημίωσης για ολική και μερική ανικανότητα και επομένως ο παθόντας, ο οποίος λόγω του ατυχήματος κατέστη προσωρινά ολικά ανίκανος να εργαστεί και στη συνέχεια μερικά αλλά διαρκώς, θα λάβει μόνο μία αποζημίωση. Η αποζημίωση αυτή θα είναι σύμφωνη με το τελικό πόρισμα των ειδικών για την κατάσταση της υγείας του παθόντα, δηλαδή στην υπό εξέταση περίπτωση λα λάβει αποζημίωση για μερική και μόνιμη αναπηρία (Καραμπάγιας, 2012).

### 3.5 Έκταση αποζημιώσεων

Με τις αποζημιώσεις σε περίπτωση ναυτεργατικών ατυχημάτων ασχολούνται τα άρθρα 3, 4 και 5<sup>88</sup> του Ν. 551/15 τα οποία και καθορίζουν τα ποσά της αποζημίωσης ανάλογα με τη διάγνωση διαρκούς και μερικής ανικανότητας, όπως και στην περίπτωση θανάτου. Χαρακτηριστικά πρέπει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 3 του νόμου 551 και την κοινή υπουργική απόφαση με αριθμό 12406/98 αναπροσαρμόστηκαν τόσο τα ανώτατα όσο και τα κατώτατα όρια αποζημίωσης στο ποσό των 1.000.000 δραχμών και 350.000 δραχμών αντίστοιχα. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ποσά που δίνονται προς αποζημίωση σε καμία περίπτωση δεν είναι ικανά να καλύψουν και να ικανοποιήσουν τις ανάγκες και τις τρέχουσες απαιτήσεις του παθόντος (Γκολογκίνα, 2007)

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος, το άρθρο 16, παράγραφος 4 του οικείου νόμου, το ύψος της Αποζημίωσης ενδέχεται να μειωθεί έως και 50% στην περίπτωση που ο εργοδότης παρουσιάσει αποδεικτικά στοιχεία ότι, το ατύχημα προκλήθηκε από λάθος ή αμέλεια του παθόντος.

Όπως σε κάθε ατύχημα εργατικής φύσης έτσι και στα ναυτεργατικά ατυχήματα το δικαστήριο έχει την ικανότητα να κρίνει το μέγεθος της βλάβης που έχει υποστεί ο παθών καθώς και την ανικανότητα που του έχει προκαλέσει. Στη συνέχεια, το δικαστικό σώμα βασιζόμενο στους κανόνες της κοινής πείρας και της λογικής αποφασίζει και καθορίζει το ύψος της χρηματικής αποζημίωσης που πρέπει να καταβληθεί από τον εργοδότη στον παθών ή στην οικογένεια αυτού.

Οι κύριοι παράγοντες που διαμορφώνουν το ύψος της αποζημίωσης είναι οι ακόλουθοι:

- Το είδος της προσβολής.
- Η έκταση της βλάβης.
- Οι συνθήκες τελέσεως της αδικοπραξίας.
- Η βαρύτητα του πταίσματος.
- Η οικονομική, κοινωνική και προσωπική κατάσταση των μερών.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι το δικαστήριο μπορεί να καθορίσει το χρηματικό ποσό σύμφωνα με την εικόνα που έχει σχηματίσει βασιζόμενο, όπως ήδη προαναφέρθηκε στην κοινή πείρα και λογική.

Πιο συγκεκριμένα στην περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος, ο παθών έχει το επιλεκτικό δικαίωμα να αξιώσει έναντι του κυρίου της επιχειρήσεως, είτε την περιορισμένη αποζημίωση, κατ' αποκοπή, του ν. 551/1915, είτε την πλήρη αποζημίωση του κοινού δικαίου, εφ' όσον, όμως, στη δεύτερη περίπτωση το ατύχημα οφείλεται στη μη τήρηση των διατάξεων ισχυόντων νόμων, διδαγμάτων και κανονισμών, περί ειδικών όρων ασφαλείας των εργαζομένων ή σε δόλο του εργοδότη ή των προστηθέντων του, εφ' όσον δηλαδή το βίαιο συμβάν είναι συγχρόνως και αδικοπραξία. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ο παθών έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση παράλληλα να επιλέξει μία από τις παραπάνω μορφές αποζημίωσης (Αρειος Πάγος, 2008).

### 3.6 Περιπτώσεις Ναυτεργατικών ατυχημάτων

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται κάποιες περιπτώσεις ναυτεργατικών ατυχημάτων οι οποίες και δικαιώθηκαν από την Ελληνική δικαιοσύνη.

- Θάνατος ναυτικού που επήλθε από τη βύθιση αλιευτικού σκάφους. Για το ατύχημα είχε την ευθύνη η πλοιοκτήτρια εταιρία, διότι ανακατασκεύασε το πλοίο με αποτέλεσμα να περιοριστούν και να συρρικνωθούν σε σημαντικό βαθμό τα όρια ασφαλείας του πλοίου (ΕΝΑΥΤΔ 2006/392).
- Θάνατος ναυτεργάτη εκ των Φιλιππίνων, σε ελληνικό πλοίο ο οποίος ήταν αποτέλεσμα βίαιου συμβάντος κατά τη διάρκεια της εργασίας του και λόγω αυτής. Υπεύθυνος για τον

θάνατο αυτό είναι ο πλοίαρχος και οι αρμόδιοι αξιωματούχοι ασφαλείας, οι οποίοι κατά την επιδιόρθωση μιας δεξαμενής του πλοίου δεν ακολούθησαν τους κανονισμούς ασφαλείας με αποτέλεσμα να παραχθούν τοξικά αέρια και επιπλέον δεν τα αντιμετώπισαν σωστά, ώστε να αποφευχθεί η περίπτωση ατυχήματος (ΕφΠειρ 77/2006 ΝΟΜΟΣ).

- Τραυματισμός ναυτικών λόγω λανθασμένων οδηγιών του ναύκληρου κατά τη διαδικασία ανέλκυσης λέμβου, ο οποίος δεν τήρησε τους κανονισμούς της ναυτικής τέχνης. Υπαίτιος για τον τραυματισμό, ήταν ο ναύκληρος (ΕΦ 359/98).
- Ατύχημα ναυτικού κατά τη διάρκεια ψυχαγωγίας. Σε αυτή την περίπτωση το ατύχημα θεωρείται εργατικό μόνο στην περίπτωση που η ψυχαγωγία των ναυτικών ήταν υποχρεωτική για την αποκατάσταση και τη διατήρηση της ψυχικής ισορροπίας του απασχολούμενου (ΑΠ 15/2004. Πειρ Νομ. 2004/54).
- Θάνατος ναυτικού ο οποίος επήλθε κατά την μεταφορά του ναυτικού, από το μέρος του ελλιμενισμού του караβιού, ως την κατοικία του. Το τροχαίο που προκλήθηκε, θεωρήθηκε ότι προκλήθηκε λόγω της εργασίας. Η αποζημίωση στην υπό εξέταση περίπτωση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το αν το ατύχημα προκλήθηκε από υπαιτιότητα του εργαζομένου. Αν η υπαιτιότητα του εργαζομένου είναι μεγάλη, τότε το δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να περιορίσει σημαντικά το ποσό της αποζημίωσης (ΕΝΑΥΤΔ 2004/190).
- Η ασθένεια εργαζομένου η οποία επήλθε κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης ναυτικής εργασίας. Ο ναυτικός νόσησε κατά τη διάρκεια της εργασίας του χωρίς να του δοθεί η κατάλληλη φαρμακευτική αγωγή, λόγω αμέλειας του πλοίαρχου, με αποτέλεσμα να επιδεινωθεί η κατάστασή του. Η συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί ακόμη ένα παράδειγμα ναυτεργατικού ατυχήματος. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι στην περίπτωση ατυχήματος, όπως αυτού που μόλις προαναφέρθηκε, ο μισθός ασθενείας καθορίζεται στο 100% της Συλλογικής σύμβασης (Α΄ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ, ΕΝΑΥΤΔ 2003/351).



- Τραυματισμός ναυτικού κατά τη διάρκεια της μετακίνησης του από το λιμάνι στην οικογενειακή του εστία, για διανυκτέρευση έπειτα από σχετική άδεια που δόθηκε από τον πλοίαρχο (ΕφΠειρ 75/2003, ΕΝΑΥΤΔ 2003/99).
- Ναυτεργατικό ατύχημα θεωρείται και η εμφάνιση ψυχικής νόσου, έπειτα από ένα έντονο ψυχικό κλονισμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι το περιστατικό ενός πλοιάρχου που εκδήλωσε ψυχική νόσο έπειτα από πυρκαγιά που εκδηλώθηκε στο πλοίο σε συνάρτηση με την προσωπική του ευθύνη για την προστασία και τη διάσωση του πληρώματος (ΕφΠειρ 162/2003, ΕΝΑΥΤΔ 2003/104).
- Στην περίπτωση που δεν τηρούνται οι προδιαγραφές ασφαλείας σε ένα πλοίο ο παθών έχει τη δυνατότητα να διεκδικήσει και να απαιτήσει αξιώσεις σύμφωνα με την εργατική νομοθεσία που πλαισιώνει τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείται (ΕφΠειρ 661/2002, ΕΝΑΥΤΔ 2002/375).
- Ακόμη και η περίπτωση του διαπληκτισμού μεταξύ ναυτικών, κατά τη διάρκεια του οποίου ο ένας εκ των δύο, μαχαίρωσε τον άλλον, θεωρείται ναυτεργατικό ατύχημα. Αυτό συμβαίνει διότι το περιστατικό συνδέεται με την εργασία με σχέση αιτίου και αποτελέσματος (ΕφΠειρ 1065/2000, ΔΕΕ 2001, 634).

## Κεφάλαιο 4.

### Ατυχήματα, αίτια και πρόληψη.

#### 4.1 Τα Ναυτεργατικά Ατυχήματα ως αιτία παθογενειών

Η πιθανότητα να προκληθεί ένα ατύχημα είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων ταυτόχρονα. Πιο συγκεκριμένα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως συνάρτηση του συνόλου των παθογενειών που εμφανίζονται και κάνουν έκδηλη την παρουσία τους, στο σύστημα. Είναι γενικώς αποδεκτό, ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός τους, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα, να υπάρξει συνδυασμός αυτών και να προκληθεί κάποιο ατύχημα. Είναι σπάνιο να προκληθεί ατύχημα από την ύπαρξη ενός μόνου παράγοντα ή μιας μόνο παθογένειας.

Όταν ένα σύστημα χαρακτηρίζεται από αδιαφάνεια και πολυπλοκότητα, είναι εύλογο ότι θα εμφανίζει μεγάλο αριθμό παθογενειών. Ακόμη, γίνεται εύκολα ξεκάθαρο ότι σε απλά συστήματα που εμφανίζουν ελάχιστες ασφαλιστικές δικλείδες, είναι ευκολότερο να εκδηλωθούν παθογένειες, που ακόμη και αν αριθμητικά είναι λίγες να μπορούν να προξενήσουν κάποιο ατύχημα.

Είναι γενικώς αποδεκτό πως τα πρόσωπα που βρίσκονται σε υψηλές θέσεις στην ιεραρχία μιας επιχείρησης και γενικότερα ενός οργανισμού, μπορούν να προκαλέσουν πιο εύκολα παθογένειες συγκριτικά με άλλα πρόσωπα που βρίσκονται σε χαμηλότερες θέσεις. Αυτό συμβαίνει διότι τα υψηλόβαθμα στελέχη δίνουν εντολές χωρίς να γνωρίζουν πολλές φορές τι επικρατεί στις χαμηλότερες βαθμίδες του οργανισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παθογένειες μπορούν να εντοπιστούν χωρίς να είναι απαραίτητη η καταβολή μεγάλης προσπάθειας καθώς και να εξαλειφθούν εύκολα.

Στη συνέχεια παρατίθεται ένα παράδειγμα, που θα βοηθήσει τον αναγνώστη να κατανοήσει την έννοια των παθογενειών καθώς και πως ο συνδυασμός αυτών μπορεί να οδηγήσει στην πρόκληση ατυχήματος.

### **Παράδειγμα Παθογενειών**

Ένας ναυτεργάτης στο πλαίσιο των εργασιών του πρέπει ανά τακτά διαστήματα να συμπληρώνει με τα κατάλληλα χημικά μία συγκεκριμένη δεξαμενή. Αυτό μπορεί να το πραγματοποιήσει με τη χρήση μιας φορητής ηλεκτρικής αντλίας βιομηχανικού ρεύματος 380 Volt. Χαρακτηριστικό της διαδικασίας αυτής είναι ότι η προαναφερθείσα δεξαμενή βρίσκεται σε ύψος 2.5 m, για να μπορεί να τροφοδοτείται η παραγωγική διαδικασία. Ο χώρος στον οποίο βρίσκονται οι δεξαμενές έχει πρόβλημα φωτισμού, με αποτέλεσμα ο ναυτεργάτης να μην έχει τη δυνατότητα να δει καθαρά το ύψος της στάθμης του υγρού στην εξωτερική σωλήνα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να πραγματοποιηθεί υπερχείλιση της δεξαμενής. Σύμφωνα με τον κατασκευαστή

των δεξαμενών για την αποφυγή ατυχημάτων που οφείλονται στην υπερχειλίση της δεξαμενής, τοποθετούνται δίπλα σε αυτές άλλα δοχεία στα οποία συλλέγεται το υγρό της υπερχειλίσης.

Δυστυχώς όμως το σύστημα αποστράγγισης δεν είχε συντηρηθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα με αποτέλεσμα, τα υγρά να τρέξουν στον τοίχο όπου ήταν η παροχή των 380 Volt και ο ναυτεργάτης να δεχθεί ένα τίναγμα, το οποίο θα μπορούσε να αποβεί μοιραίο.

Από το παραπάνω παράδειγμα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι υπήρχαν τρεις παθογένειες οι οποίες και παρατίθενται στη συνέχεια:

- Έλλειψη Επαρκούς Φωτισμού
- Έλλειψη Συντήρησης
- Έλλειψη Ρελέ διαφυγής

## 4.2 Πρόληψη ατυχημάτων σε πλοία

### Ασφαλής επιβίβαση αποβίβαση από το πλοίο

Στα πολύ σοβαρά θέματα ασφαλείας στα πλοία είναι η ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση προς και από το πλοίο. Ο ναυτικός ανεβαίνοντας στο πλοίο έρχεται σε επαφή είτε με τη σκάλα ή κλίμακα (ladder) είτε με τη διαβάθρα (gangway). Είναι γενικώς αποδεκτό, ότι οι ναυτικοί έχουν περισσότερες πιθανότητες να υποστούν κάποιο ατύχημα όταν βρίσκονται σε κάποιο λιμάνι παρά όταν βρίσκονται στο πλοίο κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Ανά πάσα στιγμή μπορεί να προκληθεί κάποιο ατύχημα ακόμη και σε ανύποπτο χρόνο. Εάν οι σκάλες και οι διαβάθρες δεν είναι σωστά στερεωμένες, αν δεν είναι ανθεκτικές, αν δεν έχουν δεχτεί τις κατάλληλες συντηρήσεις αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς ο κίνδυνος να προκληθούν ατυχήματα. Αξίζει να σημειωθεί πως πέρα από τις συνθήκες ασφαλείας

που πρέπει να πληρούνται σε ένα καράβι, πρέπει και ο ναυτικός να παίρνει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αποφεύγει την πρόκληση ατυχημάτων (Λεοντόπουλος, 1986).

Πιο συγκεκριμένα οι σκάλες και οι διαβάθρες πρέπει να φωτίζονται κατά τη διάρκεια της νύχτας. Επιπλέον, στην είσοδο του πλοίου πρέπει να υπάρχει κάποιος αρμόδιος ώστε να ελέγχει την είσοδο και την έξοδο του εκάστοτε ατόμου (Λεοντόπουλος, 1986).

### **Χρήση και συντήρηση σχοινιών, συρματόσχοινων, αρτανών και αλυσίδων**

Όλα τα προαναφερθέντα υλικά, πρέπει να είναι κατασκευασμένα από ανθεκτικά υλικά και να χρησιμοποιούνται μόνο για τις χρήσεις που προορίζονται από τον κατασκευαστή της. Ακόμη, αυτά τα υλικά πρέπει να ελέγχονται και να δοκιμάζονται ανά τακτά σταθερά διαστήματα ώστε να ελέγχεται η κατάσταση και η ποιότητά τους. Επίσης πολύ σημαντικό είναι τα σχοινιά να διατηρούνται κάτω από τις κατάλληλες συνθήκες ώστε να μη χάνουν την ποιότητά τους (Λεοντόπουλος, 1986).

### **Χειρισμοί αγκυροβολίας και προσδέσεως**

Είναι απαραίτητο όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αγκυροβολίας και προσδέσεως να ελέγχονται και να αποσύρονται τα ελαττωματικά ή αυτά που δε διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα. Πρέπει κατά τις προαναφερθείσες διαδικασίες να υπάρχουν αρμόδια άτομα που ελέγχουν αν βρίσκονται ναυτικοί εκτεθειμένοι στον κίνδυνο. Καταληκτικά αξίζει να σημειωθεί ότι δεν αρκεί μόνο η προσοχή και ο έλεγχος από τα αρμόδια άτομα αλλά γενικώς πρέπει και οι ίδιοι οι ναυτικοί να έχουν αυξημένη την προσοχή τους και να βρίσκονται πάντα σε εγρήγορση (Λεοντόπουλος, 1986).

### **Εργασία στο κατάστρωμα και σε χώρους κάτω από αυτό**

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι είναι επιτακτική ανάγκη, όλες οι απαιτήσεις της Εθνικής νομοθεσίας που σχετίζονται με τον εξοπλισμό ενός καραβιού να τηρούνται. *Τα πιστοποιητικά και οι εκθέσεις επιθεωρήσεων πρέπει να διατηρούνται σε εγκεκριμένο βιβλίο που κατά προτίμηση να βασίζεται*

στο υπόδειγμα του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (ILO). Όλα τα συστήματα ανυψώσεως και έλξεων βαρών πρέπει να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή ώστε να αποφεύγονται ατυχήματα. Επιπλέον, αν προορίζονται για φορτία συγκεκριμένου βάρους δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για φορτία που το υπερβαίνουν. Τα υπό εξέταση μηχανήματα πρέπει να ελέγχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα και να συντηρούνται από κατάλληλα καταρτισμένα άτομα.

### **Εργασία στο λεβητοστάσιο και στο μηχανοστάσιο**

Στο χώρο του λεβητοστασίου και του μηχανοστασίου, όλες οι εργασίες πρέπει να πραγματοποιούνται μόνο από ναυτικούς που έχουν τη γνώση και την εμπειρία. Επιπλέον, οι ναυτικοί που εργάζονται σε αυτούς τους χώρους πρέπει να φέρουν τον κατάλληλο ρουχισμό και τον ιδανικό προστατευτικό εξοπλισμό. Ακόμη, κρίνεται αναγκαίο να υπάρχουν ενημερωτικές πινακίδες που να απαγορεύουν την είσοδο στους μη έχοντες εργασία και να προειδοποιούν το ναυτικό για τις επιπτώσεις της ενδεχόμενης εισόδου του στον υπό εξέταση χώρο. Καταληκτικά, πρέπει να αναφερθεί ότι είναι αναγκαίο να πραγματοποιούνται συχνοί έλεγχοι των μηχανών και των λεβήτων καθώς και τα εξαρτήματα που τους στελεχώνουν να φέρουν επαρκή μόνωση (Λεοντόπουλος, 1986).

### **Σωσίβια και πυροσβεστικά μέσα**

Οι ισχύοντες κανονισμοί και κανόνες υποχρεώνουν όλα τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με συγκεκριμένο αριθμό, σωσιβίων και πυροσβεστικών μέσων. Επιπροσθέτως, πρέπει το πλήρωμα του πλοίου να γνωρίζει το χειρισμό των σωσιβίων λέμβων και των πυροσβεστικών μέσων. Στη συνέχεια τα μέλη του προσωπικού πρέπει να συμμετέχουν σε εκπαιδευτικά προγράμματα και να γνωρίζουν όσο το δυνατόν καλύτερα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις τους. Επίσης, ο εξοπλισμός πυρασφάλειας πρέπει πάντα να συντηρείται με τον καλύτερο τρόπο και σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Καταληκτικά, το κάπνισμα πρέπει να απαγορεύεται σε όλους του χώρους του πλοίου για να αποτρέπονται ατυχήματα (Λεοντόπουλος, 1986).

Αξίζει να σημειωθεί ότι γενικότερα, πρέπει να υπάρχει σωστή επικοινωνία μεταξύ των ναυτεργατών για να αποφεύγονται ατυχήματα. Ο παράγοντας της ασυνεννοησίας καθώς και η πολυπολιτισμικότητα των ναυτεργατών αρκετές φορές έχουν αναφερθεί ως αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων (Lagon and Vignes, 2006:126). Χαρακτηριστικά, αν δεν υπάρχει καλή κατανόηση και σωστός καταμερισμός των εργασιών ο ένας εργαζόμενος μπορεί να υποθέσει ότι κάποια συγκεκριμένη εργασία έχει πραγματοποιηθεί από κάποιον άλλον, με αποτέλεσμα να μη γίνει (Guilfoyle, 2010:79). Ακόμη στην περίπτωση που το πλήρωμα απαρτίζεται από ναυτεργάτες διαφορετικής εθνικότητας, ενδεχομένως να μην υπάρχει κοινή γλώσσα με την οποία να μπορούν να συνεννοηθούν καθώς και να ενημερώσουν το συνάδελφο για κάποιο πρόβλημα ή βλάβη που εντοπίστηκε.

Συνεπώς από όλα τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό, ότι οι συνθήκες ασφαλείας σε ένα πλοίο πρέπει να είναι οι καλύτερες δυνατές για την αποφυγή ατυχημάτων. Επιπροσθέτως πολύ σημαντικός παράγοντας για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος είναι η καλή επικοινωνία μεταξύ των εργαζομένων. Για αυτό το λόγο, πέρα από τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται είναι απαραίτητη και η ύπαρξη ενός ικανοποιητικού και αποτελεσματικού κώδικα επικοινωνίας.

### **Συμπεράσματα – Προτάσεις**

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η ναυτική εργασία είναι μία εργασία με σημαντικές ιδιαιτερότητες. Σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εργασία με την κλασική της έννοια. Για αυτό το λόγο και υπάρχει πλούσια νομολογία που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την περίπτωση επέλευσης ναυτεργατικού ατυχήματος.

Όπως φάνηκε και μέσα από την παρούσα εργασία έχει γίνει μεγάλη προσπάθεια για να προστατευθεί ο ναυτικός κατά τη διάρκεια της εργασίας του. Τόσο τα ελληνικά όσο και τα διεθνή δικαστήρια έχουν σκύψει πάνω από το θέμα των ναυτεργατικών ατυχημάτων.

Δυστυχώς, οι περιπτώσεις ναυτεργατικών ατυχημάτων δείχνουν ότι όλα τα μέτρα που έχουν επιβληθεί κατά καιρούς από τις αρμόδιες αρχές και όλα όσο έχουν ληφθεί από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, πολλές φορές δεν έχουν τη δυνατότητα να αποτρέψουν την εκδήλωση των παραπάνω ατυχημάτων. Αρκετές φορές δεν λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, για την προστασία των ναυτικών, λόγω του υψηλού τους κόστους,

Αξίζει να σημειωθεί ότι έχει γίνει μεγάλη προσπάθεια θέσπισης κανονισμών που προστατεύουν τον παθόν σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος. Τα δικαστήρια που εκδικάζουν τις υποθέσεις κρίνουν με γνώμονα την κοινή λογική και τις αποδείξεις των παθόντων, ώστε να ικανοποιήσουν τουλάχιστον οικονομικά τα άτομα που έχουν υποστεί σοβαρές ζημιές και επιπλοκές στην υγεία τους κατά τη διάρκεια της εργασίας τους. Βέβαια, είναι γνωστό και κοινώς αποδεκτό, πως σε μερικές περιπτώσεις οι χρηματικές αποζημιώσεις δεν έχουν τη δυνατότητα να επαναφέρουν τα πράγματα στην αρχική τους κατάσταση και για αυτό το λόγο είναι καλύτερο τα χρήματα που προορίζονται για ενδεχόμενες αποζημιώσεις να χρησιμοποιούνται για την επιπρόσθετη υιοθέτηση και εφαρμογή νέων μέτρων.

Καταληκτικά, πρέπει να αναφερθεί πως, τα ατυχήματα είναι αποτέλεσμα αρκετών παθογενειών. Σε καμία περίπτωση ένα ναυτεργατικό ατύχημα δεν προέρχεται από έναν και μόνο λόγο. Για αυτό το λόγο πρέπει να πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις για να προστατεύονται οι ναυτικοί σε όλα τα πόστα.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί, ότι η εργασία αυτή διεξήχθη στα πλαίσια της πτυχιακής έρευνας σχετικά με τα ναυτεργατικά ατυχήματα, τις συνθήκες ασφαλείας και τις αποζημιώσεις που δικαιούνται οι παθόντες σε περίπτωση ατυχημάτων. Βγήκαν χρήσιμα συμπεράσματα, με τη βοήθεια της ανάλυσης περιστατικών ναυτεργατικών ατυχημάτων, τα οποία και μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε μελλοντικές έρευνες. Θα ήταν πραγματικά σημαντικό οι πληροφορίες και τα στοιχεία που συλλέχθηκαν καθώς και οι αναλύσεις που ακολούθησαν να βοηθήσουν την περαιτέρω εξέλιξη και διερεύνηση αυτού του ζητήματος. Σίγουρα υπάρχουν πολλά περισσότερα να περιγραφούν και να ερευνηθούν από μελλοντικές έρευνες και να γίνει κάποια πρόοδος στον συγκεκριμένο τομέα ερευνών, διότι η μέχρι τώρα πληροφόρηση είναι ανεπαρκής.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- Άρειος Πάγος (2008) Ναυτεργατικό ατύχημα-Χρηματική ικανοποίηση ηθικής βλάβης-επιλογή αγωγής παθόντος.
- Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., (2007), Αστική ευθύνη στη Διεθνή Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών, εκδόσεις Σακκούλα
- Κιάντου Παμπούκη Α., (1993) Ναυτικό δίκαιο, 3η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.



- Καραμπάγιας Χ., (2012). Ναυτεργατικό ατύχημα. Αποζημίωση με τον νόμο 551/1915, διαθέσιμο από: <http://xkarampagias.gr/page4.php?post=292> [14/03/2012]
- Λεοντόπουλος (1986). Πρόληψη ατυχημάτων επί του πλοίου «Εν πλω» και «Εν Ορμώ». Διεθνές γραφείο εργασίας. Αθήνα.
- Πιτσιρίκος Ι., (2000) Κρίσιμα και αμφισβητούμενα νομικά ζητήματα ευθύνης σε σχέσεις παροχής υπηρεσιών στον Αστικό Κώδικα και στο άρθρο 8 ν.2251/1994, Πειραιάς Ν22
- Σαμπράκος, Ε., (2002) Σημειώσεις: Οικονομικής και Πολιτικής των μεταφορών, Πειραιάς.

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Guilfoyle, D, (2010) *Shipping interdiction and the Law of the Sea*. Gambridge University press.
- Hughes, Jr., Wayne P., (1999) *Fleet Tactics and Coastal Combat*, Naval Institute Press.
- Lagon R. and D. Vignes., (2006) *Maritime Delimitation*, Martinus Nijhoff Publishers,
- Tangredi, S., (2002) "Globalization and Maritime Power", - [National Defense University](#).

### Ηλεκτρονικές πηγές

- Tax law (2011) Εργατικό ατύχημα, διαθέσιμο από: <http://www.taxlaw.gr/el/practice-areas/labor-employment/labor-accident> [18/03/2012]
- Wikipedia (2012), Ναυτική εργασία, Διαθέσιμο από: [http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1) [09/04/2012]
- Ναυτιλία. gr, (2012), [Αγορά Ναυτικής εργασίας: Τα απορρυθμιστικά μωφόρ της παγκοσμιοποίησης](#), Διαθέσιμο από: [http://www.nautilia.gr/new/site/index.php?option=com\\_content&view=article&id=62:2010-10-29-12-22-46&catid=56:2010-10-05-18-48-27&Itemid=92](http://www.nautilia.gr/new/site/index.php?option=com_content&view=article&id=62:2010-10-29-12-22-46&catid=56:2010-10-05-18-48-27&Itemid=92) [10/04/2012]

- Βασιλικό διάταγμα, (2012) Περί κωδικοποίησης των νόμων «περί ευθύνης προς αποζημιώσεις των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων». Διαθέσιμο από: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/a191\\_20.1144328654203.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/a191_20.1144328654203.pdf)

## Παράρτημα

Στη συνέχεια παρατίθενται τα άρθρα του νόμου Ν. 551/15, σύμφωνα με τα οποία καθορίζονται τα ποσά των αποζημιώσεων στην εκάστοτε περίπτωση (Βασιλικό διάταγμα της 24-07-20)

### Άρθρον 3

Η κατά το άρθρ. 1 αποζημίωσης: 1) "Εν περιπτώσει πλήρους διαρκούς ανικανότητας περιλαμβάνει εξ (6) ετών μισθούς και δεν είναι κατώτερα (των πενήντα πέντε χιλιάδων δραχμών), εάν δε το σύνολον των μισθών των εξ (6) ετών υπερβαίνει (τας εκατόν δέκα χιλιάδες δραχμές), προστίθεται εις το ποσόν των εκατόν δέκα χιλιάδων το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως.

2. Εν περιπτώσει μερικής διαρκούς ανικανότητας περιλαμβάνει το εξαπλάσιο του ποσού καθ' ο ηλαττώθη ή δύναται να ελαττωθή το ετήσιο εκ μισθού εισόδημα του παθόντος, ουδέποτε δε

είναι λιγότερο (των δραχμών δέκα εξ χιλιάδων πεντακοσίων). Επί ελαττώσεως δε υπερβαιούσης (τας πενήκοντα πέντε χιλιάδας δραχμή) προστίθεται εις το ποσόν των πενηκοστά πέντε χιλιάδων το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως".

3. Εν περιπτώσει πλήρους προσκείρου ανικανότατος, μη παρατεινομένης πέρα των δυο ετών είναι ημερησία και ίση προς το ήμισυ του μισθού τον οποίον ελάμβανε ο παθών κατά την ημέραν του ατυχήματος. Καταβάλλεται δε από της πέμπτης μετά το ατύχημα ημέρας η από της ημέρας του ατυχήματος, προκειμένου περί ανικανότατος διαρκεσάσης πλέον των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευσιν των δύο ετών η ανικανότης θεωρείται διαρκής και το καταβληθέν λόγω πρόσκαιρου ανικανότητος ποσόν εκπίπτει εκ του ποσού της δια διαρκή ολικήν ανικανότητα, κατά τον παρόντα νόμο, προσηκούσης αποζημιώσεως.

4. Εν περιπτώσει μερικής πρόσκαιρου ανικανότατος, μη παρατεινόμενης πέρα των δύο ετών είναι ημερησία και ίση προς το ήμισυ της ελαττώσεως την οποίαν εξ αυτής υφίσταται ή δύναται να υποστή ο μισθός ον ελάμβανεν ο παθών κατά την ημέραν του ατυχήματος, καταβάλλεται δε από της πέμπτης μετά το ατύχημα, ημέρας ή από της ημέρας του ατυχήματος, προκειμένου περί ανικανότατος διαρκεσάσης πέρα των δέκα ημερών. Μετά την παρέλευσιν των δύο ετών η ανικανότης θεωρείται ως διαρκής και το καταβληθέν λόγω πρόσκαιρου ανικανότητος ποσόν εκπίπτει εκ του ποσού της δια διαρκή μερική ανικανότητα, κατά τον παρόντα νόμον, προσηκούσης αποζημιώσεως.

5. "Εν περιπτώσει θανάτου περιλαμβάνει πέντε ετών μισθούς, ουδέποτε δε ολιγότερου (των εξήκοντα εξ χιλιάδων δραχμών). Εάν το σύνολον των μισθών των πέντε ετών υπερβαίνει (τας εκατόν δέκα χιλιάδες δραχμές) προστίθεται εις το ποσόν των εκατόν δέκα χιλιάδων δραχμών το εν τέταρτον της τοιαύτης υπερβάσεως".

#### **Άρθρον 4**

Προς καθορισμό της κατά τα ανωτέρω άρθρα αποζημιώσεως, το μεν Έτος λογίζεται πλήρες, ο δε μισθός α) προκειμένου μεν περί μαθητευομένων ή περί εργατών μη συμπληρωσάντων το 21ον έτος, λογίζεται ίσος προς την αντιμισθία ετέρων εργατών ή υπαλλήλων του αυτού φύλου και της αυτής κατηγορίας, εκ των ολιγότερον αμειβομένων, ουδέποτε όμως κατώτερος των

πεντακοσίων δραχμών κατά έτος, β) προκειμένου περί οιοδήποτε άλλου εργάτου λογίζεται ίσος προς την υπ' αυτού και κατά τους προ του ατυχήματος δώδεκα μήνας πραγματικής ληφθείσαν αντιμισθία, είτε εις χρήματα είτε εις είδος.

Εάν κατά την περίπτωσιν β' της προηγουμένης παραγράφου ο παθών απασχολήθη επί χρονικόν διάστημα ολιγότερου των δώδεκα μηνών προ του ατυχήματος, ως βάσις του υπολογίσιμου της αποζημιώσεως λαμβάνεται η πραγματική αντιμισθία ην έλαβεν από της προλήψεως του, αυξημένη κατά το ποσόν της αντιμισθίας την οποίαν κατά το χρονικόν διάστημα, το απαιτούμενο προς συμπλήρωσιν του προ του ατυχήματος δωδεκαμήνου, ηδύνατο ούτος να λάβη επί τθ βάσει της μέσης αντιμισθίας εργατών ή υπαλλήλων της αυτής κατηγορίας κατά το ειρημένον χρονικόν διάστημα.

Εάν η εργασία δεν είναι διαρκής, ο ετήσιος μισθός υπολογίζεται τόσον επί της βάσει της αντιμισθίας της υπό του παθόντος ληφθείσης κατά το διάστημα της απασχολήσεως του, όσον και επί της βάσει των απολαύων του παθόντος κατά το προς συμπλήρωσιν του προ του ατυχήματος δωδεκαμήνου χρονικό διάστημα. Εάν κατά τας χρονικάς περιόδους περί ων τα προηγούμενα εδάφια ο παθών έμεινε άνευ εργασίας εκτάκτως η δι' αιτίας ανεξαρτήτου της θελήσεως του, συνυπολογίζεται δια το χρονικόν τούτο διάστημα ο κατά μέσον όρον μισθός των εργατών ή υπαλλήλων των απασχοληθέντων κατά το χρονικόν διάστημα της τοιαύτης ανεργίας.

## **Άρθρον 5**

Η κατά τας περιπτώσεις 3 και 4 του άρθρου 3 καταβλητέα Αποζημιώσεις οφείλεται δι' όλας ανεξαιρέτως τας ημέρας και πληρώνεται κατά τας διατάξεις του Νόμου ΔΑ' της 24 Ιανουαρίου 1912 και του προς εκτέλεσιν αυτού Β.Διατάγματος της 14 Σεπτεμβρίου 1912, προκειμένου περί εργασιών και επιχειρήσεων υπαγομένων εις τον ΔΑ' Νόμον. Κατά του εργοδότη των τοιαύτων εργασιών η επιχειρήσεων επιβάλλονται αι του άρθρ. 2 του ΔΑ' Νόμου ποιναί, εν περιπτώσει αδικαιολογήτου Καθυστερήσεως της πληρωμής τοιαύτης αποζημιώσεως, τελεσιδικώς επεδεδικασμένης ή συμβατικώς αναγνωρισθείσης.

Αλλοδαποί δικαιούνται εις πληρωμή της κατά περιπτώσεις 3 και 4 του άρθρ. 3 αποζημίωσης μόνον εφόσον διαμένον εν Ελλάδι, εν δε τη περιπτώσει 5 του αυτού άρθρου, μόνον εφόσον διαμένον εν Ελλάδι κατά τον χρόνο του δυστυχήματος.

Δια συμβάσεως μετά της πολιτείας του αλλοδαπού συναπτόμενης υπό τον όρον της αμοιβαιότητας, δύναται να αναγνωρισθώσιν υπέρ του αλλοδαπού, δια τας περιπτώσεις των αριθμών 3, 4 και 5 του άρθρ.3, όμοια προ; τα του ημεδαπού δικαιώματα. "Άνευ της τοιαύτης συμβάσεως αναγνωρίζονται υπέρ του αλλοδαπού, άνευ περιορισμού, τα δικαιώματα των αριθμών 3, 4, και 5 του άρθρ.3, εφόσον η σχετική νομοθεσία της πολιτείας αυτού προνοεί, υπό το πνεύμα της παρούσης διατάξεως, υπέρ των εν αυτή αλλοδαπών εργατών".

### **Άρθρον 6**

Εν περιπτώσει θανάτου του παθόντος, η κατά το άρθρον 3, περίπτωσις 5, αποζημίωσις περιέρχεται εις τους συγγενείς αυτού, ως εξής: - 1. Ο επιζών σύζυγος, εάν ο παθών δεν κατέλιπέ τινα των εν τοις επομένοις εδαφίοις οριζομένων συγγενών, λαμβάνει ολόκληρον την αποζημίωσιν. - Ο επιζών σύζυγος, συντρέχων μεν μετά κατιόντων, λαμβάνει τα δύο πέμπτα της αποζημίωσης των λοιπών τριών πέμπτων διανεμομένων μεταξύ των κατιόντων, κατά τα κατωτέρω περί κατιόντων οριζόμενα' συντρέχων δε μετ' ανιόντων λαμβάνει το ήμισυ της αποζημίωσης, του ετέρου ημίσεως διανεμομένου μεταξύ των ανιόντων κατά τα κατωτέρω περί ανιόντων οριζόμενα συντρέχων δε μετ' αδελφών, λαμβάνει τα τρία πέμπτα, των λοιπών δύο πέμπτων διανεμομένων μεταξύ των αδελφών, κατά τα κατωτέρω περί των αδελφών οριζόμενα. - Ουδέν δικαίωμα έχει ο μετά το ατύχημα γενόμενος σύζυγος του παθόντος. -2) Το μετά την αφαίρεσιν του μεριδίου του επιζόντος συζύγου ποσόν της αποζημίωσης ή, μη υπάρχοντος συζύγου, ολόκληρος η αποζημίωσις περιέρχεται εις τους κατωτέρω οριζομένους συγγενείς του παθόντος.

α') Εάν ο παθών κατέλιπε νόμιμα ή ανεγνωρισμένα ή φυσικά, επί γυναικός, τέκνα, ή άλλους κατιόντας, ζώντας εις βάρους αυτού, πάντας δε αγάμους και, προκειμένου περί αρρένων, ηλικίας κατωτέρας των 21 ετών, ή οιασδήποτε ηλικίας κατιόντας, ανικάνους προς εργασίαν, ένεκεν σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, ο Ειρηνοδίκης προσδιορίζει δι' αποφάσεώς του κατά την κρίσιν του την μερίδα των υπάρχόντων ανικάνων προς εργασίαν, το δε υπόλοιπον διανέμεται εξ ίσου εις πάντας τους λοιπούς. Εις το ήμισυ του ούτως αναλογούντος ποσού της

αποζημιώσεως δικαιούνται τα άρρενα τα άγοντα ηλικίαν μεταξύ 18 και 21 ετών και τα άγαμα θήλεα τα υπερβάντα το 21ον έτος της ηλικίας των' το δε έτερον ήμισυ διανέμεται μεταξύ των λοιπών προς επαύξησιν της μερίδος των και, εάν τοιούτον δεν υπάρχωσι, διανέμεται εις τους άλλους, κατά τα κατωτέρω, δικαιουμένους.

β') Εάν ο παθών δεν κατέλιπε τους κατά το προηγουμένον εδάφιον δικαιουμένους κατιόντας ή κατέλιπε μόνον τοιούτους δικαιουμένους εις το ήμισυ της αποζημιώσεως, περιέρχεται εις τους απομένοντας και ζώντας εις βάρος του παθόντος ανιόντος.

γ') Εν ο παθών δεν κατέλιπε κατιόντας ή ανιόντας, δικαιουμένους κατά τας προηγουμένας περιπτώσεις α' και β', κατέλιπεν όμως αδελφούς αγάμους και άγοντας ηλικίαν κατωτέραν μεν των 18 ετών, προκειμένου περί αρρένων, κατωτέραν δε των 21 προκειμένου περί θηλέων, ή άγοντας οιανδήποτε ηλικίαν, ανικάνους όμως προς εργασίαν, ένεκα σωματικού ή διανοητικού ελαττώματος, το διαθέσιμον ποσόν της αποζημιώσεως περιέρχεται εις τα πρόσωπα ταύτα, εάν έζων εις βάρος του παθόντος, διανεμόμενον μεταξύ αυτών, κατά τα περί κατιόντων ορισθέντα.

δ') Εάν ο παθών δεν κατέλιπε σύζυγον ή άλλον εκ των ανωτέρω απαριθμηθέντων συγγενών ή προκειμένου περί αλλοδαπών ούτοι δεν διέμενον εν Ελλάδι κατά τον χρόνον του δυστυχήματος, ή εάν δεν διενεμήθη μεταξύ αυτών ολόκληρος η αποζημίωσις, το διαθέσιμον ποσόν της αποζημιώσεως επιδιώκεται δικαστικώς ή εξωδίκως υπό του Υπουργού της Εθνικής Οικονομίας και κατατίθεται παρά τη Εθνική Τραπέζη της Ελλάδος εις έντοκον λογαριασμόν και εις πίστωσιν του "Ταμείου Προνοίας υπέρ των Εργατών". - Ως προς τας δια την εφαρμογήν του άρθρου τούτου αναγκαίας πιστοποιήσεις τηρούνται αι διατάξεις του άρθρου 128 του λογιστικού νόμου περί συντάξεων.

## **Άρθρο 7**

Ο υπεύθυνος εις αποζημιώσιν υποχρεούται προσέτι να πληρώνη τα ιατρικά και φαρμακευτικά έξοδα, και τα έξοδα νοσηλείας, δια την κηδείαν του παθόντος, δραχμάς εξήκοντα. - Ο παθών δύναται ο ίδιος να εκλέξη ιατρόν και φαρμακοποιόν' δικαιούται όμως ο εις αποζημιώσιν υπόχρεος να διορίση δι' απλής επιστολής, θεωρουμένης υπό του Ειρηνοδίκου, ιατρόν, όστις επισκέπτεται καθ' εβδομάδα τον παθόντα επί παρουσία του θεράποντος ιατρού, ειδοποιουμένου προς τούτο προ μιας ημέρας δια συστημένης επιστολής' αν ο παθών αρνήται να δεχθή την επίσκεψιν, ο Ειρηνοδίκης δι' αποφάσεως διατάσσει την

αναστολήν της πληρωμής της αποζημιώσεως και της νοσηλείας' εάν οι ιατροί διαφωνήσουν, αποφαίνεται ο Ειρηνοδίκης διατάσσων εν ανάγκη πραγματογνωμοσύνην. - Εν ουδεμιά περιπτώσει τα ιατρικά και φαρμακευτικά έξοδα ως και τα έξοδα νοσηλείας, δύνανται εν συνόλω να υπερβαίνωσι τας εξ δραχμάς ημερησίας, ουδέ να πληρώνονται πέρα των δύο ετών. - Οι ιατροί, φαρμακοποιοί, διευθυνταί κλινικών και πας καταβάλλων τα κατά το παρόν άρθρον έξοδα, δύνανται να ενάγουν απ' ευθείας τον προς αποζημίωσιν υπόχρεον.