

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ



Αριθμός απόφασης
3041 /2023

ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Συγκροτήθηκε από τη Δικαστή Ελένη Μπαντή, Πρωτοδίκη, που ορίστηκε από τον Πρόεδρο του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου, και από τη Γραμματέα Ελένη Καπιρτζόγλου.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του την 18-1-2022 για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

ΤΟΥ ΕΝΑΓΟΝΤΟΣ: [redacted], κατοίκου [redacted]

οδός [redacted] αριθμ. [redacted] ο οποίος προκατέθεσε προτάσεις και δεν εκπροσωπήθηκε στο ακροατήριο από πληρεξούσιο δικηγόρο,

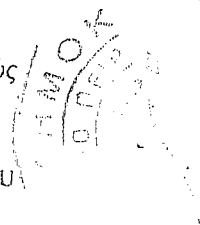
ΤΩΝ ΕΝΑΓΟΜΕΝΩΝ: [redacted] πλοιάρχου [redacted]

[redacted] κατοίκου [redacted] οδός [redacted]

αριθμ. [redacted] ο οποίος προκατέθεσε προτάσεις και δεν εκπροσωπήθηκε στο ακροατήριο από πληρεξούσιο δικηγόρο, και 2) της ανώνυμης ασφαλιστικής εταιρίας με την επωνυμία [redacted] που εδρεύει σε [redacted]

[redacted] Αττικής, [redacted] αριθμ. [redacted] νομίμως εκπροσωπούμενης, η οποία δεν προκατέθεσε προτάσεις ούτε εκπροσωπήθηκε στο ακροατήριο από πληρεξούσιο δικηγόρο.

Ο ενάγων ζητεί να γίνει δεκτή η από 16-3-2021 αγωγή της, η οποία κατατέθηκε στη Γραμματεία αυτού του Δικαστηρίου με αριθμό έκθεσης κατάθεσης δικογράφου [redacted] 2021 και μετά το πέρας των προθεσμιών που προβλέπουν τα άρθρα 237 και 238 του ΚΠολΔ, όπως αυτά τροποποιήθηκαν με τον ν. 4335/2015, προσδιορίστηκε με την από 7-10-2021 πράξη του Προέδρου του Τριμελούς Συμβουλίου Διεύθυνσης του Πρωτοδικείου Πειραιώς να συζητηθεί κατά τη δικάσιμο που αναγράφεται στην αρχή της παρούσας.



έχοντας εγγραφεί στο πινάκιο με πρωτοβουλία του αρμόδιου Γραμματέα του παρόντος Δικαστηρίου κατ' άρθρο 237 παρ.4 εδ. ε του ΚΠολΔ.

Η υπόθεση εκφωνήθηκε στη σειρά της από το πινάκιο και συζητήθηκε.

**ΑΦΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ
ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ**

Η μη κατάθεση ή η εκπρόθεσμη κατάθεση προτάσεων από κάποιον διάδικο συνεπάγεται την ερημοδικία του λόγω μη κανονικής συμμετοχής του στη δίκη. Οι συνέπειες της ερημοδικίας προβλέπονται στο μεν άρθρο 271 του ΚΠολΔ ως προς τον εναγόμενο (οι πραγματικοί ισχυρισμοί του ενάγοντος θεωρούνται ομολογημένοι, εκτός αν πρόκειται για γεγονότα για τα οποία δεν επιτρέπεται ομολογία και η αγωγή γίνεται δεκτή, εφόσον είναι νόμω βάσιμη και δεν υπάρχει ένσταση που εξετάζεται αυτεπαγγέλτως), στο δε άρθρο 272 του ΚΠολΔ ως προς τον ενάγοντα (η αγωγή απορρίπτεται ως ουσία αβάσιμη, μετά από έλεγχο του παραδεκτού και νόμω βασίμου αυτής). Σύμφωνα με το άρθρο 271 παρ. 2 του ΚΠολΔ, όπως η παρ. 2 αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 άρθρο δεύτερο παρ. 2 του ν. 4335/2015 – ΦΕΚ Α 87/23-07-2015, με έναρξη ισχύος την 1.1.2016 (άρθρο 1 άρθρο ένατο παρ. 4 του ν. 4335/2015), αν η αγωγή και η κλήση για συζήτηση επιδόθηκαν νόμιμα και εμπρόθεσμα, η υπόθεση συζητείται ερήμην του εναγομένου. Διαφορετικά κηρύσσεται απαράδεκτη η συζήτηση και στην περίπτωση των άρθρων 237 και 238 του ΚΠολΔ θεωρείται ως μη ασκηθείσα η αγωγή.

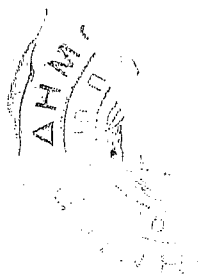
Όπως αποδεικνύεται από τη νομίμως επικαλούμενη και προσκομιζόμενη από την ενάγουσα υπ' αριθμ. ██████████-2021 έκθεση επίδοσης του Δικαστικού Επιμελητή του Εφετείου Αθηνών με έδρα το Πρωτοδικείο Αθηνών Γεωργίου Κων. Δεληνίκου, επικυρωμένο αντίγραφο της κρινόμενης αγωγής, με την πράξη κατάθεσης, που συντάχθηκε στις ██████████-2021, επιδόθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα κατ' άρθρο 215 § 2 ΚΠολΔ, με επιμέλεια του ενάγοντος στην δεύτερη εναγομένη. Εφόσον η τελευταία δεν προκατέθεσε προτάσεις εντός της νόμιμης κατ' άρθρο 237 ΚΠολΔ προθεσμίας, ούτε εκπροσωπήθηκε στο ακροατήριο από πληρεξούσιο δικηγόρο και συνεπώς δεν έλαβε μέρος κανονικά στη δίκη, ενώ αντιθέτως ο ενάγων και ο πρώτος εναγόμενος κατέθεσε



3^η σελ. της υπ' αριθμ. 3041 /2023 απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς
(τμήμα Ναυτικών Διαφορών)

προτάσεις εντός της κατ' άρθρο 237§1 ΚΠολΔ προθεσμίας (βλ. σχετική επισημείωση της Γραμματείας περί κατάθεσης των προτάσεων την 12-12-2021 και στις 12-12-2021 αντίστοιχα), πρέπει η δεύτερη εναγόμενη να δικάσσει ερήμην (άρθρο 271 ΚΠολΔ).

Από τον συνδυασμό των άρθρων 235, 236 του ΚΙΝΔ και 914 του ΑΚ προκύπτει ότι, επί συγκρούσεως πλοίων, η ευθύνη και η προς αποζημίωση υποχρέωση κανονίζεται ανάλογα με το βαθμό υπαιτιότητας του κάθε πλοίου. Ειδικότερα, εάν η σύγκρουση πλοίων συνέβη από τυχαίο γεγονός ή από ανώτερη βία, ή αν υπάρχουν αμφιβολίες για τα αίτιά της, τότε οι ζημίες βαρύνουν αυτούς που τις υπέστησαν. Αν υπάρχει κοινή υπαιτιότητα, κάθε πλοίο ευθύνεται προς αποζημίωση ανάλογα με το βαθμό της υπαιτιότητας που το βαρύνει (ΕφΠειρ 145/2014 ΤΝΠ Νόμος, ΕφΠειρ 573/2004 ΕΝαυτΔ 2004.204, ΕφΠειρ 274/1999 ΕΝαυτΔ 1999.18). Όταν η σύγκρουση συνέβη από υπαιτιότητα του ενός πλοίου, τότε το πλοίο αυτό, δηλαδή ο πλοιοκτήτης του, είναι υποχρεωμένος να αποκαταστήσει όλες τις ζημίες που προκλήθηκαν σε βάρος του άλλου πλοίου ή του φορτίου ή των προσώπων (ΕφΠειρ 335/2003 ΕΝαυτΔ 2003.187, ΕφΠειρ 274/1999 ό.π.). Υπαίτιο είναι το πλοίο, αν υπάρχει πταίσμα του πλοιοκτήτη και/ή των προστηθέντων του, είτε ως προς τον εξοπλισμό ή την κατάσταση του πλοίου είτε ως προς τους χειρισμούς του ή την κίνησή του και την τήρηση των ως προς αυτά κανόνων, κανονισμών και συναλλακτικών ηθών, στα οποία ανήκουν και οι κανόνες της ναυτικής τέχνης (ΠΠρΠειρ 3658/2019 ΕπισκΕμπΔ 2019.669). Εξάλλου, σημασία στον καθορισμό του υπαιτίου, όταν πρόκειται για σύγκρουση πλοίων, έχει το αν πριν ή κατά την επέλευσή της είχαν τηρηθεί οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου «Περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972», η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 93/1974 και τέθηκε σε ισχύ με το π.δ. 94/1977 (ΦΕΚ Α' 293), έχει δε υπερνομοθετική ισχύ δυνάμει του άρθρου 28 παρ.1 του Συντάγματος και εφαρμόζεται επί πάσης κατηγορίας πλοίων που πλέουν εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων δυνάμει του Π.Δ. 403/1980 (ΦΕΚ Α' 111). Ειδικότερα, στη σύμβαση αυτή ορίζονται, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι, κανόνες : «ΜΕΡΟΣ Β' ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΕΩΣ. ΤΜΗΜΑ Ι. ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ. ΚΑΝΩΝ 4. Εφαρμογή. Οι Κανόνες του παρόντος Τμήματος



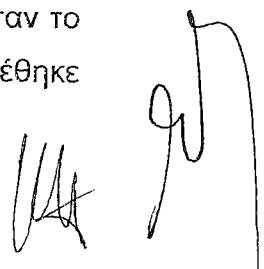
των Κανονισμών εφαρμόζονται εις πάσαν κατάστασιν ορατότητας. "ΚΑΝΩΝ 5. Επιτήρησης (Look – out). Παν πλοίον θα τηρή εν παντί χρόνω την πρέπουσαν οπτικήν και ακουστικήν επιτήρησιν (Look – out) ως και επιτήρησιν δια παντός διαθεσίμου προσφόρου μέσου κατά τας επικρατούσας περιστάσεις και συνθήκας, ούτως ώστε να έχη εκτίμησιν της καταστάσεως και του κινδύνου συγκρούσεως. ΚΑΝΩΝ 6. Ασφαλής ταχύτης. Παν πλοίον θα πλέη εν παντί χρόνω μετ' ασφαλούς ταχύτητος, ούτως ώστε να δύναται να λαμβάνη πρέποντα και αποτελεσματικά μέτρα προς αποφυγήν συγκρούσεως και να ακινητεί εντός της ενδεδειγμένης διά τας επικρατούσας περιστάσεις και συνθήκας αποστάσεως. ΚΑΝΩΝ 7. Κίνδυνοι Συγκρούσεως. α) Παν πλοίον θα χρησιμοποιή παν διαθέσιμον και κατάλληλον, κατά τας επικρατούσας περιστάσεις και συνθήκας, μέσον ίνα εκτιμήση εάν υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Υπαρχούσης οιασδήποτε αμφιβολίας, ο τοιούτος κίνδυνος θα θεωρήται ότι υπάρχει.» Η παραβίαση του κανονισμού θα πρέπει να τελεί σε αιτιώδη συνάφεια προς τη σύγκρουση και το συνακόλουθο ζημιογόνο αποτέλεσμα, επιπλέον δε, πρέπει να οφείλεται σε πταίσμα του υπευθύνου στο πλοίο (ΕφΠειρ 102/2014 ΕΛΛΔνη 2015.528, ΜΠρΠειρ 81/2002 ΕΝαυτΔ 2002.62). Βάσει των ανωτέρω και σύμφωνα με τους ορισμούς της διάταξης του άρθρου 216 ΚΠολΔ, στην αγωγή με την οποία ζητείται αποζημίωση προς αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη ένα πλοίο, κατά τη σύγκρουσή του με άλλο πλοίο, πρέπει να γίνεται επίκληση και αναφορά των συνθηκών, κάτω από τις οποίες συνέβη η σύγκρουση, καθώς και των συγκεκριμένων περιστατικών υπαιτιότητας του πλοίου του εναγομένου και επιπλέον να προσδιορίζεται με επάρκεια η οφειλομένη στη σύγκρουση ζημία του πλοίου του ενάγοντος (ΑΠ 106/2015 ΤΝΠ Νόμος. ΕφΠειρ 59/2010 ΕΝΔ 2010.263). Περαιτέρω, αποκατάσταση της ηθικής βλάβης μπορούν να ζητήσουν και τα νομικά πρόσωπα, και εν προκειμένω οι εταιρίες, αν με την εις βάρος τους αδικοπραξία προσεβλήθη η εμπορική τους πίστη, η επαγγελματική τους φήμη και υπόληψη και γενικά το εμπορικό τους μέλλον (ΑΠ 179/2011, 387/2005 και 6/2004 ΤΝΠ Νόμος). Για την αποκατάσταση αυτής της ηθικής βλάβης, τα προσβαλλόμενα νομικά πρόσωπα, πρέπει, σύμφωνα με τη διάταξη του αρθ. 216 ΚΠολΔ, να αναφέρουν ορισμένα ότι με την αδικοπραξία προσβλήθηκε η εμπορική τους πίστη, η επαγγελματική τους υπόληψη και γενικά το εμπορικό τους μέλλον,



προσβολές από τις οποίες τους προκλήθηκε συγκεκριμένη υλική ζημία, την οποία πρέπει να επικαλούνται και να αποδεικνύουν με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο, διότι η ηθική βλάβη στα νομικά πρόσωπα δεν αναφέρεται, όπως στα φυσικά πρόσωπα, σε ενδιάθετο αίσθημα, αναγόμενο στον εσωτερικό κόσμο και κρινόμενο με τα δεδομένα της ανθρώπινης λογικής χωρίς αποδείξεις, αλλά σε μια συγκεκριμένη βλάβη που έχει υλική υπόσταση (ΑΠ 1381/2013, ΕΑ 5749/2009, ΕλλΔ/νη 2010/ 260, Γεωργιάδης σε ΑΚ Γεωργ-Σταθ. αρ. 932, αριθ. 13, αριθ. 22). Εξάλλου, κατά τη διάταξη του άρθρου 239 του ίδιου Κώδικα (ΚΙΝΔ), η κατά τα άρθρα 235-238 ευθύνη των πλοίων (επί συγκρούσεως αυτών) είναι ανεξάρτητη από την ευθύνη του παραλλήλως πραγματικώς υπαιτίου προσώπου (λ.χ. πλοιάρχου πλοίου), το οποίο ευθύνεται ατομικώς κατά τις γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις. Δηλαδή, τα μεν υπαίτια πρόσωπα ευθύνονται ατομικώς κατά τις γενικές περί αδικοπραξιών διατάξεις του ΑΚ, ενώ η ευθύνη του πλοιοκτήτη ρυθμίζεται αποκλειστικώς από τις περί συγκρούσεως διατάξεις του ΚΙΝΔ, μη εφαρμοζομένων των διατάξεων των άρθρων 84 εδάφ. β' ΚΙΝΔ και 922 ΑΚ (ΕφΠειρ 226/1995 ΕΝαυτΔ 1996.148, ΕφΠειρ 807/1992 ΕΝαυτΔ 1993.16). Από τις προαναφερόμενες διατάξεις συνάγεται ότι η υπαίτια σύγκρουση πλοίων αποτελεί ειδική μορφή αδικοπραξίας, ρυθμιζόμενη κυρίως από τις διατάξεις των άρθρων 236 επόμε. ΚΙΝΔ και συμπληρωματικώς από τις διατάξεις των άρθρων 297, 298 και 914 επόμε. ΑΚ (ΕφΔωδ 201/1999 ΕΝαυτΔ 1999.397). Εξάλλου, από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 297, 298, 330 εδ. β' 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. Αμέλεια, κατ' άρθρο 330 ΑΚ, υπάρχει όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές, αυτή δηλαδή που πρέπει να καταβάλλεται κατά τη συναλλακτική πίστη από τον δράστη στον κύκλο της αρμοδιότητάς του, είτε υπάρχει προς τούτο σαφές νομικό καθήκον είτε όχι, αρκεί να συμπεριφέρθηκε κατά τρόπο αντίθετο από εκείνο που επιβάλλεται από τις περιστάσεις (ΑΠ 1500/2002 ΕλλΔνη 2003.420). Αιτιώδης δε συνάφεια υπάρχει, όταν η παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη) του δράστη, ήταν, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής

πείρας, ικανή, κατά τη συνηθισμένη και κανονική πορεία των πραγμάτων, να επιφέρει τη ζημία και την επέφερε στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Με την υπό κρίση αγωγή ο ενάγων εκθέτει ότι είναι ηλικίας [redacted] ετών, υπήκοος [redacted], πατέρας [redacted] ενηλίκων τέκνων που διαμένουν στην [redacted]. Ότι ήταν ιδιοκτήτης ενός ερασιτεχνικού αλιευτικού σκάφους μήκους 4,90 μέτρων (λέμβος) με το όνομα [redacted] με αριθμό εγγραφής [redacted] το οποίο ήταν ασφαλισμένο για ζημιές σε βάρος τρίτων από την ασφαλιστική εταιρία [redacted] με αριθμό ασφαλιστηρίου συμβολαίου [redacted] από [redacted] έως [redacted]. Ότι λόγω της δυσμενούς οικονομικής του κατάστασης διέμενε μόνιμα μέσα στο σκάφος και όλα του τα ελάχιστα υπάρχοντα και τα προσωπικά του έγγραφα βρίσκονταν μέσα στο σκάφος, το οποίο χρησιμοποιούσε και για να ψαρεύει και να εξασφαλίζει τη διατροφή του. Ότι στις [redacted] 2020 περί ώρα 1:30 πμ, πλησίον της νήσου Ψυττάλειας επέστρεφε με τη βάρκα του από την ευρύτερη περιοχή των [redacted] Σαλαμίνας κατόπιν ψαρέματος και είχε κατεύθυνση προς το λιμάνι [redacted] στον Πειραιά, όπου είχε μόνιμα το σκάφος του. Ότι λόγω της νύχτας και των συνθηκών που υπήρχαν, είχε αναμμένα όλα τα φώτα που προβλέπεται και ότι στο ως άνω δε σημείο έπνεαν δυνατοί άνεμοι και υπήρχε έντονος κυματισμός και ότι για το λόγο αυτό περίμενε με αργή πλεύση κοντά στη νήσο Ψυττάλεια μέχρι να κοπάσει λίγο ο άνεμος και να μπορέσει να επιστρέψει στη [redacted]. Ότι αιφνιδίως, χωρίς να το αντιληφθεί και χωρίς να έχει τη δυνατότητα να αντιδράσει, το επαγγελματικό σκάφος [redacted] με αριθμό νηολόγησης [redacted] το οποίο κυβερνούσε ο πρώτος εναγόμενος συγκρούστηκε με τη πλώρη της στην αριστερή πλευρά της βάρκας του (του ενάγοντος). Ότι η ως άνω [redacted] δεν είχε αναμμένα φώτα νυκτός όπως υποχρεούται, με αποτέλεσμα ούτε ο ίδιος να μπορέσει να την εντοπίσει άμεσα μέσα στο σκοτάδι, ώστε να την αποφύγει. Ότι από την σύγκρουση, η οποία ήταν πολύ βίαιη και σφοδρή, δοθέντος του μεγέθους του επαγγελματικού σκάφους του εναγόμενου ως και του υλικού κατασκευής του που είναι το σίδηρο-σκληρό πλαστικό σε σημεία, σε αντίθεση με το δικό του σκάφος το οποίο ήταν ξύλινο και έπλεε αργά (ενώ [redacted] κινούνταν με ορμή) προκλήθηκε πολύ σοβαρή ζημιά στην βάρκα του. Ότι το αποτέλεσμα ήταν το σκάφος του να κοπεί επιτόπου στην μέση και να βυθιστεί, ενώ ο ίδιος βρέθηκε



στη θάλασσα προσπαθώντας αρκετή ώρα ώστε να παραμείνει στην επιφάνεια του νερού και μάλιστα έμεινε κάποια ώρα αβοήθητος μέχρι ο πρώτος εναγόμενος ως κυβερνήτης του υπαίτιου πλοίου να επιστρέψει στο σημείο της σύγκρουσης, έπειτα από έντονες προτροπές του έτερου συνεπιβάτη του για να τον περισυλλέξει στο σκάφος του. Ότι αν ο πρώτος εναγόμενος είχε σταματήσει ακριβώς τη στιγμή της πρόσκρουσης και τον βοηθούσε ως όφειλε θα προλάβαινε να σώσει τα αντικείμενά του που χάθηκαν στο βυθό της θάλασσας. Ότι επίσης, από τη σύγκρουση υπέστη ταλαιπωρία και σωματικό πόνο λόγω της πάλης με τα κύματα, βιώνοντας μια τρομακτική εμπειρία, καθώς ένιωθε ότι είναι ορατός ο κίνδυνος να πνιγεί αφού ήταν νύχτα και κανείς δεν μπορούσε να τον δει. Ότι στη συνέχεια, αφού τον περισυνέλεξε ο πρώτος εναγόμενος από την θάλασσα επέστρεψαν στο [REDACTED] όπου ήταν και το τέλος του δρομολογίου [REDACTED] και άφηνε τους επιβάτες. Ότι ο πρώτος εναγόμενος δεν επέτρεψε στον συνεπιβάτη του να παραμείνει έως ότου έρθουν οι Λιμενικές Αρχές και αρνήθηκε να ενημερώσει εξ αρχής τις Λιμενικές ή αστυνομικές αρχές, ώστε να έρθουν άμεσα στο σημείο της βύθισης, ενώ ο ίδιος δεν είχε κανένα τρόπο να τις καλέσει. Ότι έχει υποβάλει σε βάρος του πρώτου εναγομένου την με ΑΒΜ [REDACTED] έγκληση στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Πειραιά. Ότι η ανωτέρω υπαίτια και παράνομη συμπεριφορά του πρώτου εναγομένου συνιστά αδικοπραξία και επέφερε σε αυτόν ζημία, αφού καταστράφηκε ολοσχερώς το μοναδικό περιουσιακό του στοιχείο, που αποτελούσε τόσο την ουσιαστική κατοικία του όσο και το μοναδικό μέσο βιοπορισμού του. Ότι υπέστη ταλαιπωρία και ουδεμία προσπάθεια ή άλλη επικοινωνία έχει γίνει μέχρι σήμερα από τον πρώτο εναγόμενο για να τον αποζημιώσει. Ότι ο πρώτος εναγόμενος είχε ασφαλίσει το σκάφος του στη δεύτερη εναγομένη ασφαλιστική εταιρία για αστική ευθύνη σε βάρος τρίτων. Ότι η αγοραία αξία της βάρκας του ανέρχεται σήμερα κατά μέσο όρο σε 5.000€ ως σκάφος και ως μηχανή ίδιων ίππων και ίδιας καλής κατάστασης, χρειάζεται δε τουλάχιστον το ποσό αυτό για να αγοράσει μια βάρκα ίδιας κατάστασης με τη δική του, η οποία ήταν μια βάρκα τύπου πιλοτίνα, σε άριστη κατάσταση, χωρίς φθορές, αξιόπλοη, ενώ επίσης, έφερε μηχανή εσωλέμβια mitchubishi 12 ίππων πετρελαίου, με όλα τα τακτικά σέρβις. Με βάση τα παραπάνω, ο ενάγων, κατόπιν παραδεκτού, νομίμου περιορισμού των αιτημάτων της αγωγής του από



καταψηφιστικά σε έντοκα αναγνωριστικά, με τις προτάσεις του (άρθρα 223, 295 αρ. 1, 297 ΚΠολΔ), ζητεί, να αναγνωριστεί ότι ο πρώτος εναγόμενος οφείλει να του καταβάλει το ποσό των 5.000 ευρώ νομιμοτόκως για την αποκατάσταση της ηθικής βλάβης που υπέστη, να αναγνωριστεί ότι οι εναγόμενοι οφείλουν να του καταβάλουν εις ολόκληρον α) το ποσό των 5000 ευρώ νομιμοτόκως από την επομένη της επίδοσης της αγωγής και έως την πλήρη εξόφληση, β) το ποσό των 29.000 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση για την αποκατάσταση της ηθικής βλάβης που υπέστη, γ) να κηρυχθεί η εκδοθησομένη προσωρινά εκτελεστή και δ) να καταδικαστούν οι εναγόμενοι στη δικαστική του δαπάνη.

Με αυτό το περιεχόμενο και αιτήματα η υπό κρίση αγωγή, για το παραδεκτό της συζήτησης της οποίας τηρήθηκε η προβλεπόμενη στη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 2 Ν. 4640/2019 διαδικασία, όπως προκύπτει από τις προσκομιζόμενες μετ' επικλήσεως από 15-3-2021 και 1-6-2021 και έγγραφες ενημερώσεις για τη δυνατότητα επίλυσης της διαφοράς με διαμεσολάβηση, νομίμως υπογεγραμμένο από τους ως άνω πληρεξούσιους δικηγόρους των διαδίκων, παραδεκτά εισάγεται προς συζήτηση ενώπιον του καθ' ύλην και κατά τόπο αρμόδιου παρόντος Δικαστηρίου (άρθρα 7, 9εδ.α', 14παρ.2 18 και 22 ΚΠολΔ άρθρο 51 παρ.1 α', 2 εδ.α, 3 Α και Β υποπερ.δ' και ιστ' του Ν.2172/1993) και είναι ορισμένη καθώς περιέχει όλα τα απαιτούμενα από το νόμο στοιχεία (118 και 216 ΚΠολΔ), απορριπτομένου του περί του αντιθέτου ισχυρισμού του πρώτου εναγομένου και νόμιμη, ερειδόμενη στις διατάξεις των άρθρων 57, 59, 297, 298, 299, 330, 346, 481επ., 914, 932 ΑΚ, των διαλαμβανόμενων στη μείζονα σκέψη διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου «Περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεων εν θαλάσση, 1972», η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 93/1974 και τέθηκε σε ισχύ με το π.δ. 94/1977 (ΦΕΚ Α' 293), άρθρα 25, 26 ν.2496/1997 και των άρθρων 176 και 191 παρ. 2 ΚΠολΔ, πλην του αιτήματος α) να κηρυχθεί η εκδοθησομένη απόφαση προσωρινά εκτελεστή, καθώς μετά την τροπή των αιτημάτων της ένδικης αγωγής από καταψηφιστικά σε έντοκα αναγνωριστικά μη νόμιμο, και ως εκ τούτου απορριπτέο, καθίσταται το αίτημα να κηρυχθεί η απόφαση που θα εκδοθεί προσωρινά εκτελεστή, διότι με εκτελεστότητα εξοπλίζονται οι καταψηφιστικές και όχι οι αναγνωριστικές αποφάσεις, στις οποίες δεν νοείται η διενέργεια αναγκαστικής εκτέλεσης (ΕφΠειρ 1014/1992, ΑρχΝ 1993, σελ. 63),

αφού η ενέργειά τους εξαντλείται στο δεδουλευμένο που αυτές παράγουν. Επομένως, θα πρέπει η υπό κρίση αγωγή να ερευνηθεί περαιτέρω κατά την ουσιαστική της βασιμότητα, κατά το μέρος που κρίθηκε νόμιμη.

(Ο πρώτος εναγόμενος, με τις νομότυπα κατατεθειμένες προτάσεις του, αρνήθηκε αιτιολογημένα τα πραγματικά περιστατικά που συγκροτούν την ιστορική βάση της αγωγής).

Από το σύνολο των εγγράφων που νόμιμα επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι, είτε ως αυτοτελή αποδεικτικά μέσα είτε για τη συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων, μεταξύ των οποίων την υπ' αριθμ. [REDACTED] 2021 ένορκη βεβαίωση του [REDACTED] του [REDACTED] που προσκομίζει ο ενάγων και που ελήφθη ενώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιά κατόπιν νομότυπης και εμπρόθεσμης κλήτευσης των εναγομένων (όπως προκύπτει από τις υπ' αριθμ. [REDACTED] 2021 και [REDACTED] 2021 εκθέσεις επίδοσης του Δικαστικού Επιμελητή στη περιφέρεια του Εφετείου Αθηνών, με έδρα το Πρωτοδικείο Αθηνών Γεωργίου Κων. Δεληνίκου), σε συνδυασμό και με την επί ακροατηρίου προφορική διαδικασία αποδείχθηκαν τα εξής πραγματικά περιστατικά: Ο ενάγων είναι ηλικίας [REDACTED] ετών και ιδιοκτήτης ενός ερασιτεχνικού αλιευτικού σκάφους μήκους 4,90 μέτρων (λέμβος) με το όνομα [REDACTED] με αριθμό εγγραφής [REDACTED] το οποίο ήταν ασφαλισμένο για ζημιές σε βάρος τρίτων από την ασφαλιστική εταιρία [REDACTED] με αριθμό ασφαλιστηρίου συμβολαίου [REDACTED] και ισχύ από τις [REDACTED] έως τις [REDACTED]. Λόγω της δυσμενούς οικονομικής του κατάστασης διέμενε μόνιμα μέσα στο σκάφος και όλα του τα ελάχιστα υπάρχοντα και τα προσωπικά του έγγραφα βρισκόνταν μέσα στο σκάφος, το οποίο χρησιμοποιούσε και για να ψαρεύει και να εξασφαλίζει τη διατροφή του. Στις [REDACTED] 2020, νύχτα, χωρίς φεγγάρι και με κυματισμό, περί ώρα 1:30 πμ, πλησίον της νήσου Ψυττάλειας, επέστρεφε με τη βάρκα του χωρίς να έχει αναμμένα τα φώτα που προβλέπεται για τις εν λόγω συνθήκες, από την ευρύτερη περιοχή των [REDACTED] Σαλαμίνας, κατόπιν ψαρέματος και είχε κατεύθυνση προς το λιμάνι [REDACTED] στον Πειραιά, όπου είχε μόνιμα το σκάφος του. Ο πρώτος εναγόμενος, πλοίαρχος της [REDACTED] μήκους 15,39 μέτρων, ασφαλισμένης στη δεύτερη εναγομένη εταιρία, είχε μεταβεί περί τις 23:30 μμ με την εν λόγω [REDACTED] προκειμένου να παραλάβει τον [REDACTED] από τη περιοχή [REDACTED].



στον Πειραιά με κατεύθυνση το Πέραμα. Όπως αποδείχθηκε, ενώ επικρατούσαν οι ανωτέρω καιρικές συνθήκες, με λίγες νεφώσεις, καλή ορατότητα και ανέμους δυτικών-βορειοδυτικών διευθύνσεων έντασης 4 Βf, ο πρώτος εναγόμενος, είχε μεγάλη ταχύτητα πλεύσης, περίπου 9 κόμβους, με αποτέλεσμα, περί ώρα 1:45 πμ, να μην αντιληφθεί τη παρουσία του ενάγοντος, και να επιπέσει με σφοδρότητα πάνω του, με την πλήρη της λάντζας στην αριστερή πλευρά του σκάφους του τελευταίου. Κατόπιν, το σκάφος του ενάγοντος συνετρίβη και βυθίστηκε, όπως και όλα τα αντικείμενα που είχε μαζί του (όπως ρούχα, διαβατήριο, άδεια διαμονής), ο δε ενάγων ξαφνικά βρέθηκε στη θάλασσα τη νύχτα και με κυματισμό. Ο πρώτος εναγόμενος όμως, δεν σταμάτησε αμέσως προκειμένου να βοηθήσει τον ενάγοντα, αλλά αφού σταμάτησε λίγο πιο μπροστά, άναψε τους προβολείς και μαζί με τον επιβαίνοντα στη [REDACTED] έδωσαν ένα σωσίβιο στον ενάγοντα, τον ανέβασαν στη [REDACTED] και τον μετέφεραν έως [REDACTED] Περάματος, όπου του παρέιχαν στεγνά ρούχα και παπούτσια με τη βοήθεια του αδελφού του πρώτου εναγομένου και ενός ακόμη συναδέλφου του. Περαιτέρω, όπως αποδείχθηκε, το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά δεν ειδοποιήθηκε άμεσα από τον πρώτο εναγόμενο για το ως άνω συμβάν, αλλά περί ώρα 4:00 πμ της [REDACTED] 2020, ενώ το αρμόδιο για τη διενέργεια προανάκρισης Β Λιμενικό Τμήμα Κερατσινίου έλαβε γνώση στις 8:00 πμ της [REDACTED] 2020, με αποτέλεσμα να αργήσει να επιληφθεί της υποθέσεως και να εκκινήσει η προανάκριση για τα αίτια και τους υπαιτίους αυτής. **Ακόμη**, αποδείχθηκε ότι η παραπάνω σύγκρουση οφείλεται και στην αμελή συμπεριφορά του πλοιάρχου της ως άνω λάντζας, πρώτου εναγομένου, καθόσον ως Κυβερνήτης αυτού, από έλλειψη της επιμέλειας και προσοχής την οποία όφειλε και μπορούσε να καταβάλει, παρέλειψε να προβεί στις επιβαλλόμενες από τους κανόνες της ναυτικής τέχνης ενέργειες και παρέβη τις υποχρεώσεις που του επέβαλαν οι κανόνες 4, 5, 6 και 7 της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου «Περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεων εν θαλάσση, 1972», η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 93/1974 και τέθηκε σε ισχύ με το π.δ. 94/1977 (ΦΕΚ Α' 293), καθώς με βάση τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν είχε μεγάλη ταχύτητα πλεύσης και έτσι δεν είχε τη δυνατότητα να λάβει πρόβλεπτα και αποτελεσματικά μέτρα προς αποφυγή της εν λόγω συγκρούσεως και να ακινητοποιήσει την εν λόγω λάντζα

στην ενδεδειγμένη για τις επικρατούσες περιστάσεις και συνθήκες απόσταση, ενώ δεν τήρησε την πρέπουσα οπτική και ακουστική επιτήρηση (Look – out) ως και επιτήρηση δια παντός διαθεσίμου προσφόρου μέσου κατά τις επικρατούσες περιστάσεις και συνθήκες, ούτως ώστε να έχει εκτίμηση της καταστάσεως και του κινδύνου συγκρούσεως. Εξαιτίας της εκτεθείσης αδικοπρακτικής συμπεριφοράς του πρώτου εναγομένου, και δη της αμελούς συμπεριφοράς του, ο ενάγων υπέστη θετική ζημία που συνδέεται αιτιωδώς με αυτή (τη συμπεριφορά του πρώτου εναγομένου), και συγκεκριμένα ο ενάγων απώλεσε το ανωτέρω σκάφος του, το οποίο με βάση τα χαρακτηριστικά του και τη παλαιότητά του έχει αξία ύψους 3.500 ευρώ. Περαιτέρω, αποδείχθηκε ότι από την παραπάνω παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του πρώτου εναγομένου, ο ενάγων υπέστη ηθική βλάβη. Συγκεκριμένα, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, ενόψει του τρόπου και των περιστάσεων, υπό τις οποίες τελέστηκε η αδικοπρακτική συμπεριφορά από τον πρώτο εναγόμενο, της πίεσης, της σωματικής και της ψυχικής ταλαιπωρίας του από τις παραλείψεις του πρώτου εναγομένου, του βαθμού του πταίσματος του τελευταίου και της περιουσιακής, κοινωνικής και οικογενειακής κατάστασης των μερών, η χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης που υπέστη ο ενάγων συνεπεία της αδικοπραξίας του πρώτου εναγομένου πρέπει να καθορισθεί στο εύλογο ποσό των πεντακοσίων (500) ευρώ. Μετά ταύτα πρέπει η κρινόμενη αγωγή, να γίνει εν μέρει δεκτή, ως και κατ' ουσίαν βάσιμη και να αναγνωρισθεί ότι οι εναγόμενοι και ειδικότερα, η δεύτερη εναγόμενη ως ασφαλιστική εταιρία με την οποία ο πρώτος εναγόμενος είχε συνάψει ασφαλιστική σύμβαση του πλοίου του (της ως άνω ██████████), και είχε αναλάβει την αστική ευθύνη αποζημίωσης τρίτων για ζημίες τους, και ο πρώτος εναγόμενος ως Κυβερνήτης αυτού, συνυπαίτιος της επίδικης σύγκρουσης, οφείλουν να καταβάλουν εις ολόκληρον στον ενάγοντα το ποσό των 3.500 ευρώ ως αποζημίωση για τη θετική περιουσιακή του ζημία και το ποσό των 500 ευρώ ως χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη που υπέστη, ήτοι το συνολικό χρηματικό ποσό των 4.000 ευρώ, με το νόμιμο τόκο από την επομένη επίδοσης της κρινόμενης αγωγής και έως την πλήρη εξόφληση. Περαιτέρω, πρέπει να ορισθεί παράβολο, για την περίπτωση άσκησης ανακοπής ερημοδικίας εκ μέρους της δεύτερης εναγομένης (άρθρα 501, 502 παρ. 1 και 505 ΚΠολΔ) και να επιβληθεί μέρος

των δικαστικών εξόδων του ενάγοντος σε βάρος των εναγομένων, κατά τον λόγο της νίκης και ήττας των διαδίκων (άρθρα 178§1, 191§2 ΚΠολΔ) κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο διατακτικό της παρούσας.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΔΙΚΑΖΕΙ ερήμην της δεύτερης εναγομένης και κατ' αντιμωλία των λοιπών διαδίκων.

ΟΡΙΖΕΙ για τη δεύτερη εναγομένη το παράβολο ερημοδικίας στο ποσό των διακοσίων ευρώ (200,00 €)

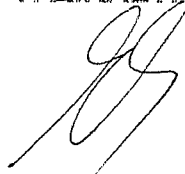
ΔΕΧΕΤΑΙ εν μέρει την αγωγή.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι οι εναγόμενοι οφείλουν να καταβάλουν εις ολόκληρον στον ενάγοντα το ποσό των τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ με το νόμιμο τόκο από την επομένη επίδοσης της αγωγής και έως την πλήρη εξόφληση.

ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ σε βάρος των εναγομένων μέρος της δικαστικής δαπάνης του ενάγοντος, το οποίο ορίζει στο ποσό των τριακοσίων πέντε (305) ευρώ .

ΚΡΙΘΗΚΕ, αποφασίσθηκε και δημοσιεύθηκε σε έκτακτη δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του, στον Πειραιά, στις 15-9-2023, χωρίς την παρουσία της ενάγουσας και της πληρεξούσιας δικηγόρου της.

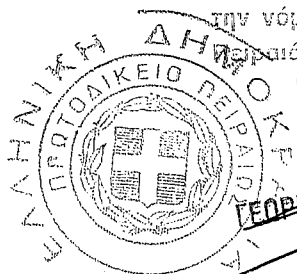
Η ΔΙΚΑΣΤΗΣ



Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



Ακριβές αντίγραφο,
το οποίο θεωρήθηκε για
την νόμιμη επίδοση
Πειραιώς, 28/9/2023
Ο Γραμματέας



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΚΚΙΝΙΑΚΗΣ