

26 Μαρτίου, 1993

[ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, Δ/στής]

BULFRACHT,

Ενάγοντες,

v.

THIRD WORLD STEEL COMPANY LTD.,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 121/90)

Ναυτοδικείο — Ναυλοσύμφωνο — Ρήτρα διαιτησίας — Κατά πόσο η απαίτηση πληρωμής του ναύλου αποτελεί “διαφορά” (dispute) μέσα στην έννοια του όρου στην ρήτρα διαιτησίας.

Ναυτοδικείο — Ναυλοσύμφωνο — Ρήτρα διαιτησίας — Κατά πόσο εφαρμόζεται ο Κυπριακός Περί Διαιτησίας Νόμος, Κεφ.4 ή το Αγγλικό Arbitration Act, 1950. 5

Ναυτοδικείο — Απαίτηση για την πληρωμή του ναύλου — Οποιαδήποτε απαίτηση των ναυλωτών εναντίον των ιδιοκτητών πρέπει να εγερθεί με ανταπαίτηση και δεν μπορεί να συμψηφισθεί με το ναύλο.

Ναυτοδικείο — Δικονομία Ναυτοδικείου — Αίτηση για απόρριψη ή αναστολή διαδικασίας σε αγωγή λόγω ισχυριζόμενης παράβασης ρήτρας διαιτησίας στο ναυλοσύμφωνο — Περιστάσεις υπό τις οποίες ασκείται η διακριτική ενχέρεια του Δικαστηρίου. 10

Με αγωγή της η ενάγουσα αξίωσε από την εναγόμενη ποσό Δολ. ΗΠΑ 515.099,20 σαν οφειλόμενο ναύλο δυνάμει ναυλοσυμφώνου ημερομηνίας 13.4.90, που είχε συναφθεί για την μεταφορά με το πλοίο “BANGAL KALLOL” 16.764 τόνων σιδήρου από την Οδησό. Το ναυλοσύμφωνο προνοούσε ότι οποιαδήποτε διαφορά (dispute) που θα προέκυπτε μεταξύ των ιδιοκτητών και των ναυλωτών θα παραπεμπόταν σε διαιτησία. 15 20

Η εναγόμενη καταχώρησε εμφάνιση υπό διαμαρτυρία και υπόβαλε αίτηση για απόρριψη της αγωγής ή αναστολή της διαδικασίας διότι, σύμφωνα με την πιο πάνω πρόνοια του ναυλοσυμφώνου, το θέμα

έπρεπε να είχε παραπεμφθεί σε διαιτησία. Η ενάγουσα ισχυρίστηκε ότι  
 i) ο Κυπριακός Περί Διαιτησίας Νόμος, Κεφ.4, δεν έχει εφαρμογή σε  
 υποθέσεις ναυτοδικείου, ii) ότι η μη πληρωμή του ναύλου δεν αποτε-  
 λούσε “διαφορά” (dispute) μέσα στην έννοια του σχετικού όρου στο  
 5 ναυλοσύμφωνο, και iii) ότι η εναγόμενη δεν είχε προβεί στα αναγκαία  
 διαβήματα για την παραπομπή του θέματος σε διαιτησία.

Η εναγόμενη απάντησε ότι είχε σοβαρές απαιτήσεις εναντίον της  
 ενάγουσας, διότι η ενάγουσα κατά παράβαση των υποχρεώσεών της  
 10 δυνάμει του ναυλοσυμφώνου είχε καθυστερήσει να εκδώσει τις φορ-  
 τωτικές για περίοδο πέραν των 15 ημερών, πράγμα που είχε σοβαρό-  
 τατες αλυσιδωτές επιπτώσεις στην εναγόμενη λόγω αδυναμίας της να  
 ανταποκριθεί σε δικές της υποχρεώσεις. Η εναγόμενη ισχυρίστηκε  
 15 ότι για αυτό το λόγο δεν είχε πληρώσει το ναύλο, που θα έπρεπε να  
 συμψηφισθεί με τις δικές της απαιτήσεις, που ήταν μεγαλύτερες από  
 το ποσό του ναύλου.

*Αποφασίστηκε ότι:*

- 20 (α) Με βάση τα άρθρα 19(α) και 29(2) (α) των Περί Δικαστηρίων  
 Νόμων, στις υποθέσεις Ναυτοδικείου έχει εφαρμογή το άρ-  
 θρο 4(1) του Αγγλικού Arbitration Act 1950, που είναι πανο-  
 μοιότυπο με το άρθρο 8 του Κυπριακού Περί Διαιτησίας Νό-  
 μου, Κεφ.4, στο οποίο βασίζονταν οι αιτητές. Η μη αναφορά  
 του ορθού νόμου στην αίτηση αποτελούσε απλή παρατυπία  
 και, ενόψει της διαδικασίας που είχε λάβει χώρα η παρατυπία  
 αυτή δεν επηρέαζε την πορεία της αίτησης.
- 25 (β) Αποτελεί καλά εμπεδωμένο κανόνα δικαίου ότι δεν χωρεί  
 συμψηφισμός η μείωση ναύλου για οποιοδήποτε λόγο. Εφό-  
 σον, με βάση τα στοιχεία που υπήρχαν ενώπιον του Δικαστη-  
 ρίου, η απαίτηση της ενάγουσας για πληρωμή του ναύλου εί-  
 30 χε καταδειχθεί, δεν υφίστατο οποιαδήποτε διαφορά αναφο-  
 ρικά με το θέμα της πληρωμής του ναύλου που θα μπορούσε  
 να παραπεμφθεί σε διαιτησία.
- (γ) Οι απαιτήσεις της εναγόμενης εναντίον της ενάγουσας για ισχυ-  
 ριζόμενες παραβιάσεις του ναυλοσυμφώνου αποτελούσαν δια-  
 φορές (dispute) που θα έπρεπε να παραπεμφθούν σε διαιτησία.
- 35 (δ) Η αίτηση της εναγόμενης για αναστολή της διαδικασίας της  
 αγωγής αποτελούσε αφ' εαυτής ένδειξη ότι η εναγομένη ήταν  
 έτοιμη και πρόθυμη να παραπέμψει τα θέματα σε διαιτησία.

*Η αίτηση απορρίφθηκε χωρίς έξοδα.*

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

*Ship "Gloriana" v. Breidi* (1982) 1 C.L.R. 409

*Phassouri Plantations v. Adriatica* (1985) 1 C.L.R. 290

*Zachariades Ltd v. Economides* (1989) 1 C.L.R. 437

*Aries Tanker Corporation v. Total Transport Ltd. (The "Aries")* [1977] 1 Lloyd's Rep. 334 5

*Henriksens Rederi A/S v. T.H.Z. Rolimpex (The "Brede")* [1973] 2 Lloyd's Rep. 333

*Cleobulos Shipping Co. Ltd v. Intertanker Ltd. (The "Cleon")* [1983] 1 Lloyd's Rep. 586 10

*Elena Shipping Ltd v. Aidenfield Ltd. (The "Elena")* [1986] 1 Lloyd's Rep. 425

*Colonial Bank (Now Bank of Boston Connecticut) v. European Grain/Shipping Ltd (The "Dominique")* [1989] 1 Lloyd's Rep. 431

*Hayter v. Nelson and Home Insurance Co.* [1990] 2 Lloyd's Rep. 265 15

*Ellerine Brothers 8Pty. Ltd. v. Klinger* [1982] 1 W.L.R. 1375

*Nova (Jersey) Knit Ltd v. Kammgarn Spinnerei G.M.B.H.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 463

### Αίτηση.

Αίτηση σε αγωγή ναυτοδικείου με την οποία οι αιτητές - εναγόμενοι ζητούν αναστολή της διαδικασίας της αγωγής. 20

*T. Παπαδόπουλος*, για τους αιτητές-εναγόμενους.

*A. Τιμόθη (κα)* για *Χρ. Δημητριάδη & Σία*, για τους καθ' ών η αίτηση-Ενάγοντες.

ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, Δ. : Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. 25

Οι ενάγοντες με την αγωγή αξιώνουν:-

Ποσό Δολ. ΗΠΑ 515.099,20, ως ναύλο που οφείλεται δυνάμει Συμβάσεως Μισθώσεως - (CHARTERPARTY) - ημερομηνίας 13 Απριλίου, 1990, και τόκο.

5 Οι εναγόμενοι καταχώρισαν εμφάνιση υπό διαμαρτυρία. Με αίτηση ζήτησαν:-

10 “Διαταγή του Δικαστηρίου για παραμερισμό ή/και ακύρωση του κλητηρίου εντάλματος της πιο πάνω αγωγής, ή/και για αναστολή κάθε διαδικασίας (STAY OF PROCEEDINGS) στην πιο πάνω αγωγή με βάση το άρθρο 8 του περί Διαιτησίας Νόμου ή/και άλλως πως.”

Κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας και στις γραπτές αγορεύσεις, οι αιτητές δεν έκαναν καμιά αναφορά στο πρώτο σκέλος της αίτησής τους και σιωπηρά περιορίστηκαν στο αίτημα για αναστολή της διαδικασίας.

15 Η αίτηση βασίζεται στο Άρθρο 8 του περί Διαιτησίας Νόμου, Κεφ. 4.

Η δικηγόρος των καθ' ων η αίτηση πρόβαλε ότι ο περί Διαιτησίας Νόμος, Κεφ. 4, δεν έχει εφαρμογή σε υποθέσεις Ναυτοδικείου.

Νομικό έρεισμα για την εισήγηση της είναι:-

20 (α) Ο ορισμός “the Court” στο Άρθρο 2 του Κεφ. 4. που έχει:-

“the Court” means the District Court or any Judge thereof having jurisdiction in the matter.”

25 (β) Σε υποθέσεις Δικαιοδοσίας Ναυτοδικείου εφαρμοζόμενο δίκαιο, δυνάμει των Άρθρων 19(α) και 29(2)(α) των περί Δικαστηρίων Νόμων του 1960 έως (Αρ. 3) του 1992, είναι το δίκαιο που εφαρμόζε το Ανώτατο Δικαστήριο της Δικαιοσύνης στην Αγγλία, στη Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου, την αμέσως προ της Ανεξαρτησίας ημέρα, όπως θα τροποποιείται από Νόμο της Δημοκρατίας, τηρουμένου του Συντάγματος.

30 Ο δικηγόρος των αιτητών απάντησε ότι το Άρθρο 8 του Κεφ. 4 αναφέρεται στο “any Court” και όχι στο “the Court” και, ως εκ τούτου, ο Νόμος αυτός δεν περιορίζεται στη Δικαιοδοσία που ασκούν τα Επαρχιακά Δικαστήρια.

Το ζήτημα της εφαρμογής του περί Διαιτησίας Νόμου, Κεφ. 4, σε υποθέσεις Ναυτοδικείου, δεν έχει εγερθεί και αποφασιστεί νομολογιακά.

Το Δικαστήριο, αφού μελέτησε το σχετικό Νόμο και τα Άρθρα 19(α) και 29(2)(α) των περί Δικαστηρίων Νόμων, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στην παρούσα αίτηση, εφαρμογή έχει το Άρθρο 4(1) του Αγγλικού Arbitration Act 1950, το οποίο είναι πανομοιότυπο με το Άρθρο 8 του Κυπριακού Κεφ. 4, στο οποίο βασίζονται οι αιτητές. 5

Η μη αναφορά του ορθού Νόμου στην αίτηση αποτελεί απλή παρατυπία και, ενόψει της διαδικασίας που έλαβε χώρα, η παρατυπία αυτή δεν ασκεί επιρροή στην παρούσα αίτηση - [βλ. *Ship "Gloriana" and Another v. Breidi* (1982) 1 C.L.R. 409, *Phassouri Plantations v. Adriatica* (1985) 1 C.L.R. 290, σελ. 296. και *Zachariades Ltd. v. Economides* (1989) 1 C.L.R. 437]. Οι αιτητές είναι εταιρεία στη Λεμεσό. 15

Με Συμφωνία Ναυλώσεως, ημερομηνίας 13 Απριλίου, 1990, οι ενάγοντες διέθεσαν το πλοίο "BANGLAR KALLOL" για τη μεταφορά 16.764 μετρικών τόνων σιδήρου από την Οδησό.

Η παράγραφος 26 του Ναυλοσυμφώνου προβλέπει:-

"26. 100% freight to be paid in free transferable currency within 7 banking days upon signing and releasing of Bills of Lading marked 'freight payable as per Charter Party' to the Owners through:" 20

DEN NORSKE KREDITBANK, OSLO  
ACCOUNT NO: 7001-04-43359  
IN FAVOUR OF 'SKANBUL - OSLO'  
REF: M/V 'BANGLAR KALLOL' 25

'Clean on Board' Bills of Lading are to be issued only for clean cargo, Master's right to reject any cargo that can cause clausing of Bills of Lading except for atmospheric rust in which case Master ... to Bills of Lading 'cargo atmospherically rusty'. In case no clean cargo available Master can allow loading of damaged cargo against inserting proper remarks. Prior to loading and prior to discharging a survey to be carried out and respective report issued which to be conclusive evidence of cargo condition." 30 35

Η παράγραφος 32 έχει:-

5 “32. Should any dispute arise between Owners and Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons in London, one to be appointed by each of the parties hereto and the third by the two so chosen, their decision or that of any two of them shall be final and for the purpose of enforcing any award. This agreement may be made a rule of the court. The arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters and no lawyers, barristers, attorneys or member of the legal profession.”

10 Οι εναγόμενοι ισχυρίζονται ότι η απαίτηση των εναγόντων έχει χαρακτήρα “διαφοράς” - (“dispute”) - που εμπίπτει στην πρόνοια της πιο πάνω παραγράφου 32 του Ναυλοσυμφώνου και υπόκειται σε παραπομπή σε διαιτησία, σε εφαρμογή της συμφωνίας των μερών.

15 Τα γεγονότα, όπως αναφέρονται στην ένορκη δήλωση για υποστήριξη της αίτησης, είναι:-

20 Οι εναγόμενοι, με το πιο πάνω Ναυλοσύμφωνο, είχαν ναυλώσει από τους ενάγοντες το πλοίο “BANGLAR KALLOL” για μεταφορά φορτίου ράβδων σιδήρου από την Οδησό στο λιμάνι Κάουσιγκ.

25 Οι εναγόμενοι διευθέτησαν τη φόρτωση του πλοίου με 15.000 τόνους σιδήρου για μεταφορά στο πιο πάνω λιμάνι προορισμού. Οι ενάγοντες, με προφανή παράβαση συμφωνίας, εξέδωσαν φορτωτικές που δείκνυαν ως λιμάνι προορισμού “ένα ασφαλές λιμάνι στην Αδριατική θάλασσα”. Αυτό έγινε, είτε λόγω λάθους των εναγόντων, είτε για άλλους λόγους που αφορούσαν τους ενάγοντες, ή/και λόγω αδυναμίας τους να διεξαγάγουν μεταφορά μεταξύ των δύο λιμανιών που ανέφερε το Ναυλοσύμφωνο, ή/και γιατί σκόπευαν να μεταφέρουν το φορτίο σε λιμάνι άλλο από αυτό του συμφωνηθέντος προορισμού. Ανεξάρτητα από τους λόγους και τα κίνητρα που ώθησαν τους ενάγοντες στην έκδοση τέτοιων φορτωτικών, γεγονός παραμένει ότι αυτές οι φορτωτικές ήταν αναληθείς και άχρηστες για τους εναγομένους, εκδόθηκαν με προφανή παράβαση συμφωνίας και αυτή η ενέργεια των εναγόντων ήταν καταφραγής παράβαση θεμελιώδους όρου της συμφωνίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτή η θεμελιώδης παράβαση της συμφωνίας από μέρους των εναγόντων έγινε, βέβαια, πριν ο ναύλος καταστεί πληρωτέος στους ενάγοντες, σύμφωνα με την παράγραφο 26 του Παραρτήματος του Ναυλοσυμφώνου, αφού αυτοί δεν είχαν εκδώσει πρόεπουσες φορτωτικές.

30

35

40

Οι εναγόμενοι διαμαρτυρήθηκαν έντονα για την παράλειψη των εναγόντων να εκδώσουν τις ορθές και κατάλληλες φορτωτικές. Τελικά, και ύστερα από επίμονες προσπάθειες των εναγομένων, παραδόθηκαν οι ορθές φορτωτικές, και αυτό έγινε μετά πάροδο τριών και πλέον εβδομάδων από τη φόρτωση του φορτίου στο οποίο αναφέρονται. Οι συνέπειες ήταν καταστροφικές για τους εναγομένους. Η όλη συναλλαγή των εναγομένων και η μεταφορά του φορτίου γινόταν με βάση πιστώσεις - (documentary credits). Όπως είναι φανερό, οι φορτωτικές ήταν τα απολύτως ουσιώδη έγγραφα για λειτουργία των πιστώσεων. Λόγω ανυπαρξίας των φορτωτικών, οι εναγόμενοι δεν μπόρεσαν να προβούν σε διαπραγμάτευση των εγγράφων - (negotiation of documents) - κάτω από τη σχετική πίστωση και οι επιπτώσεις ήταν αλυσιδωτές και σοβαρότατες.

Οι εναγόμενοι εισηγήθηκαν ότι οι ενάγοντες παρέβησαν θεμελιώδη όρο της συμφωνίας και η συμπεριφορά τους αποτελούσε υπαναχώρηση από τη συμφωνία ή/και τερματισμό της και, ως εκ τούτου, κωλύονται να επικαλούνται το Ναυλοσύμφωνο και να απαιτούν την πληρωμή του συμφωνημένου ναύλου. Διαζηκτικά, αν οι ενάγοντες δικαιούνται σε ναύλο για τη μεταφορά του φορτίου, δικαιούνται σε εύλογο, κάτω από τις περιστάσεις, ναύλο και με την επιφύλαξη των απαιτήσεων των εναγομένων για τις τεράστιες ζημιές τους.

Οι ζημιές των εναγομένων υπερβαίνουν την απαίτηση των εναγόντων και, σε περίπτωση που η απαίτηση των εναγόντων ήταν απ' εαυτής βάσιμη, ή και αν ακόμα γινόταν δεκτή, οι εναγόμενοι έχουν δικαίωμα συμψηφισμού - (set off) - για τις τεράστιες ζημιές τους.

Οι ενάγοντες, από την άλλη πλευρά, ισχυρίζονται τα ακόλουθα:-

- 1 Ο όρος 9 του Ναυλοσυμφώνου έχει:-  
"The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty."
2. Είναι παραδεκτό γεγονός ότι ο καπετάνιος εξέδωσε τις δυο φορτωτικές.
3. Τα προβλήματα των εναγομένων που προβάλλονται δεν αποτελούν ευθύνη, ούτε δημιούργημα των εναγόντων. Καμιά αναφορά δεν γίνεται σε όρο του Ναυλοσυμφώνου, που, κατ' ισχυρισμό, παρέβησαν οι ενάγοντες, που να δι-

καιολογεί απαίτηση για αποζημιώσεις εναντίον των εναγόντων.

4. Εν πάση περιπτώσει, και αν ακόμα τα γεγονότα ήταν όπως τα ισχυρίζονται οι εναγόμενοι,:-

5 (α) Η πληρωμή του ναύλου δεν αποτελεί διαφορά που υπόκειται στην παράγραφο 32 του Ναυλοσυμφώνου, ώστε να παραπεμφθεί σε διαιτησία:

10 (β) Δεν μπορεί να υπάρξει συμψηφισμός του ναύλου με τυχόν απαίτηση για αποζημιώσεις, λόγω ισχυριζόμενης παραβάσεως του Ναυλοσυμφώνου, και τέτοια παράβαση σε καμιά περίπτωση δεν έχει γίνει και

15 (γ) Οι ενάγοντες δικαιούνται να προχωρήσουν την αγωγή τους, καθότι οι εναγόμενοι, οι οποίοι επικαλούνται τον όρο περί διαιτησίας, δεν έχουν προβεί στα αναγκαία διαβήματα για τέτοια διαδικασία.

Είναι καλά εμπεδωμένος κανόνας δικαίου ότι δεν χωρεί συμψηφισμός ή μείωση ναύλου για οποιοδήποτε λόγο - (βλ. **Aries Tanker Corporation v. Total Transport Ltd.** (The "Aries") [1977] 1 Lloyd's Rep. 334).

20 Στην υπόθεση **Henriksens Rederi A/S v. T.H.Z. Rolimpex (The "Brede")** [1973] 2 Lloyd's Rep. 333, ο Λόρδος Denning, M.R., είπε στη σελ. 338:-

25 "I think that this rule about freight is to be justified in the same way as the like rule about a sum due on a bill of exchange or, as things stand at present, on an architect's certificate. The good conduct of business demands that freight should be paid according to the terms of the contract. Payment should not be held up because the goods are alleged to have been damaged in transit. If that were allowed, it would enable unscrupulous persons to make  
30 all sorts of unfounded allegations - so as to avoid payment."

Ο κανόνας αυτός εναντίον της μείωσης ναύλου εφαρμόστηκε σε διαφορετικές περιστάσεις στις υποθέσεις **Cleobulos Shipping Co. Ltd. v. Intertanker Ltd. (The "Cleon")** [1983] 1 Lloyd's Rep. 586 και **Elena Shipping Ltd. v. Aidenfield Ltd. (The "Elena")**  
35 [1986] 1 Lloyd's Rep. 425.

Η αρχή αυτή επαναβεβαιώθηκε στην υπόθεση **Colonial Bank**



*(Now Bank of Boston Connecticut) v. European Grain & Shipping Ltd. (The "Dominique")* [1989] 1 Lloyd's Rep. 431. Ο Λόρδος Brandon είπτε στη σελ. 436:-

"It is a long established rule of English law, dating at least from the early part of the 19th century, that a cargo-owner is not entitled to set up, as a defence to a claim for freight, damage suffered by him by reason of some breach of contract by the shipowner in relation to the carriage, causing for instance partial loss of or damage to the goods, but must enforce any right which he has in respect of such breach by a cross claim." 5 10

Η εξουσία του Δικαστηρίου για αναστολή της διαδικασίας για παραπομπή σε διαιτησία δεν είναι επιτακτική. Το Δικαστήριο ασκεί διακριτική ευχέρεια, με βάση το Άρθρο 4(1) του Αγγλικού Arbitration Act 1950, αν ικανοποιούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:-

1. Ύπαρξη έγκυρης συμφωνίας για παραπομπή της αμφισβή- 15  
τησης σε διαιτησία.
2. Έναρξη διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου.
3. Έναρξη δικαστικής διαδικασίας από συμβαλλόμενο στη 20  
σύμβαση διαιτησίας ή από πρόσωπο που αξιώνει μέσω ή  
κάτω από αυτό εναντίον του αντισυμβαλλομένου ή ενα-  
ντίον προσώπου που αξιώνει μέσω ή κάτω από αυτό.
4. Η δικαστική διαδικασία να είναι αναφορικά με την αμφι-  
σβήτηση που συμφωνήθηκε να παραπεμφθεί.
5. Η αίτηση για αναστολή να γίνεται από διάδικο στη δικα- 25  
στική διαδικασία.
6. Υποβολή της αίτησης μετά την καταχώριση εμφάνισης  
και πριν την ανταλλαγή εγγράφων προτάσεων ή τη λήψη  
οποιοδήποτε άλλου διαβήματος στη διαδικασία.
7. Ο αιτητής να είναι έτοιμος και πρόθυμος να πράξει όλα 30  
τα αναγκαία για τη δέουσα διεξαγωγή της διαιτησίας.

(Βλ. Russel on Arbitration, 19η Έκδοση, σελ. 175.)

Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι οι προϋποθέσεις 4 και 7 δεν έχουν ικανοποιηθεί στην παρούσα υπόθεση.

Αναφορικά με την προϋπόθεση 7, η υποβολή της αίτησης για παραπομπή στη διαιτησία, έστω και αν δεν λήφθηκε κανένα μέτρο μέχρι σήμερα από τους εναγομένους, είναι ένδειξη ετοιμότητας και προθυμίας για προώθηση της διαδικασίας της διαιτησίας.

- 5 Το κρίσιμο σημείο είναι: Είναι η απαίτηση των εναγόντων για την πληρωμή του ναύλου διαφορά ή αμφισβήτηση που εμπίπτει στην παράγραφο 32 του Ναυλοσυμφώνου;

- 10 Στην υπόθεση *Hayter v. Nelson and Home Insurance Co.* [1990] 2 Lloyd's Rep. 265, ειπώθηκε ότι, στην αίτηση για αναστολή της διαδικασίας και παραπομπή σε διαιτησία, δεν πρέπει να επιτρέπεται πλήρης ανάπτυξη της επιχειρηματολογίας των μερών πάνω στην ουσία της υπόθεσης.

- 15 Περαιτέρω, επαναβεβαιώθηκε η ρήση του Δικαστή Templeman, L.J., στην υπόθεση *Ellerine Brothers (Pty.) Ltd. v. Klinger*, (C.A.) [1982] 1 W.L.R. 1375, στη σελ. 1383:

“There is a dispute until the defendant admits that a sum is due and payable, ...”

- 20 Στην υπόθεση *Nova (Jersey) Knit Ltd. v. Kammgarn Spinnerei G.M.B.H.*, (H.L.) [1977] 1 Lloyd's Rep. 463, η Βουλή των Λόρδων αποφάσισε ότι η συμφωνία διαιτησίας μεταξύ των διαδίκων δεν εκάλυπτε απαιτήσεις με βάση συναλλαγματική και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να δοθεί αναστολή. Η Βουλή των Λόρδων εξέφρασε την άποψη ότι δεν υπάρχει “διαφορά ή αμφισβήτηση” - (“dispute”) - για τις απαιτήσεις με βάση συναλλαγματικές. Στις σελ. 473-474 ειπώθηκε:-

“A claim for freight has the following characteristic (vital to this case) which is the same as that of a claim on a bill of exchange: a cross-claim for unliquidated damages cannot be set off or set up against the claim or in any way operate as a defence to it.”

- 30 Στη μεταγενέστερη υπόθεση *The “Dominique”*, (ανωτέρω), η απαίτηση για πληρωμή ναύλου εξομοιώνεται με χρέος κάτω από συναλλαγματική.

- 35 Η ιδιόζουσα αυτή και παράξενη ανάπτυξη του Αγγλικού Δικαίου, πρόδηλα, οφείλεται στην απόκλιση των Αγγλικών Δικαστηρίων για υποστήριξη των Άγγλων πλοιοκτητών.

Εφόσον στην Κύπρο, με νομοθετική διάταξη, εφαρμοζόμενο

Δίκαιο είναι το Αγγλικό Δίκαιο, παρόλες τις επιφυλάξεις του Δικαστηρίου τούτου, θα εφαρμοστεί αυτός ο κανόνας δικαίου.

Με βάση τα ενώπιον του Δικαστηρίου στοιχεία, χωρίς επηρεασμό του αποτελέσματος της αγωγής, οι ενάγοντες έχουν αποκτήσει το δικαίωμα εισπράξεως του συμφωνημένου ναύλου.

5

Οι απαιτήσεις των εναγομένων, που δεν είναι αποδεκτές από τους ενάγοντες, είναι "αμφισβήτηση" - ("dispute") - που καλύπτεται από την παράγραφο 32 του Ναυλοσυμφώνου.

Το κριτήριο είναι αν η απαίτηση των εναγόντων στην αγωγή αποτελεί αμφισβήτηση με βάση το Ναυλοσύμφωνο και όχι οποιαδήποτε άλλη απαίτηση.

10

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η αίτηση για αναστολή δεν γίνεται δεκτή.

Κάτω από τις περιστάσεις της υπόθεσης, το Δικαστήριο δεν εκδίδει διαταγή για έξοδα.

15

*Η αίτηση απορρίφθηκε χωρίς έξοδα.*