

14 Ιουλίου, 1993

[ΛΟΪΖΟΥ, Πρόεδρος]

C. KASINOS CONSTRUCTIONS LTD,

Ενάγοντες,

v.

ΠΛΟΙΟΥ “MONTE RORO” ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 63/87)

*Πρόσκρουση πλοίων σε κυματοθραύστη — Αξίωση για αποζημιώσεις —
Κατά πόσο για την ζημία ευθύνονταν και τα δύο πλοία ή μόνο το
ένα, που είχε ξεφύγει από το αγκυροβόλιο του, είχε κτυπήσει στο άλ-
λο πλοίο και το είχε παρασύρει πάνω στον κυματοθραύστη.*

Η ενάγουσα αξίωσε αποζημιώσεις εναντίον των εναγομένων 5
πλοίων για ζημιές ύψους £13.506, που προκλήθηκαν σε κυματοθραύ-
στη που κατασκεύαζε η ενάγουσα στο αγκυροβόλιο Λεμεσού, όταν,
κατά την διάρκεια θαλασσοταραχής, το πλοίο εναγόμενο 1 ξέφυγε
από το αγκυροβόλιό του, συγκρούστηκε με το πλοίο εναγόμενο 2,
που ήταν αγκυροβολημένο στο αγκυροβόλιο και παροπλισμένο, και 10
το παρέσυρε πάνω στον κυματοθραύστη. Ενώπιον του Δικαστηρίου
προσάχθηκε μαρτυρία ότι το πλοίο εναγόμενο 1 δεν ήταν με ασφάλεια
αγκυροβολημένο και λόγω της θαλασσοταραχής είχε ξεφύγει
από το αγκυροβόλιό του, ενώ, αντίθετα, σχετικά με το πλοίο εναγό-
μενο 2 η μαρτυρία ήταν ότι η αλυσίδα της άγκυράς του ήταν ασφα- 15
λής και ότι αυτή είχε σπάσει λόγω της σύγκρουσης του πλοίου ενα-
γόμενου 1 με αυτό.

Αποφασίσθηκε ότι:

Αποκλειστική ευθύνη για την ζημία είχε το πλοίο εναγόμενο 1,
εναντίον του οποίου εκδόθηκε απόφαση σύμφωνα με την απαίτηση. 20

Εκδόθηκε απόφαση για £13.506 εναντίον του πλοίου εναγομένου 1 με έξοδα.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

5 Αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία η ενάγουσα εταιρεία ζητά αποζημιώσεις από κοινού ή κεχωρισμένα εναντίον των εναγομένων πλοίων για ποσό £20.000, ζημιά που προκλήθηκε από τα εναγόμενα πλοία ή οποιοδήποτε από τα δύο σε κυματοθραύστη που ανάλαβαν να κατασκευάσουν οι ενάγοντες στην παραλία της Λεμεσού.

A. Τιμόθη (κα), για τους ενάγοντες.

Καμία εμφάνιση, για το εναγόμενο πλοίο 1.

10 K. Σαβεριάδης, για το εναγόμενο πλοίο 2.

15 A. ΛΟΪΖΟΥ, Π.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Με την αγωγή της αυτή η ενάγουσα Εταιρεία ζητά αποζημιώσεις από κοινού ή κεχωρισμένα εναντίον των εναγομένων πλοίων για ποσό £20.000, ζημιά που προκλήθηκε από τα εναγόμενα πλοία ή οποιοδήποτε από τα δύο.

20 Πριν ή προχωρήσω θα ήθελα να αναφέρω ότι δεν έχρινα σκόπιμο, λόγω της φύσεως της υποθέσεως, να καλέσω σε βοήθεια κατά τη δίκη ένα ή περισσότερους πραγματογνώμονες (asses sors) με ειδικά προσόντα, όπως είχα διακριτική ευχέρεια να κάμω. (Βλέπε British Shipping Laws, Marsden, Collisions at Sea, 1961 σελ. 280 παράγραφος 381.)

25 Η ενάγουσα Εταιρεία ανάλαβε να κατασκευάσει στη παραλία της Λεμεσού, ένα κυματοθραύστη, παράλληλα προς την ακτή, γνωστό ως "Off-shore Quay No. 3", και να το παραδώσει στους εργοδότες στην κατάσταση στην οποία ανάλαβαν να το κατασκευάσουν. Ο κυματοθραύστης κατασκευάστηκε αλλά πριν τον παραδώσουν σύμφωνα με τη συμφωνία, είχε υποστεί ζημιές σαν αποτέλεσμα της σύγκρουσης των δύο εναγομένων πλοίων, τα οποία κατέληξαν και κτυπούσαν σ' αυτό.

30 Στις 9 Μαρτίου 1987, τα δύο πλοία ήταν αγκυροβολημένα στο αγκυροβόλιο της Λεμεσού, το πλοίο "Monte Roro" 200 μέτρα νοτιοδυτικά του πλοίου "Meroil B". Το πλοίο "Monte Roro", είχε ρυμουλκωθεί στις 15 Ιανουαρίου 1987, από το Λίβανο χωρίς μηχανές. Το πλοίο "Meroil B", ανήκει στην εταιρεία Shell Cyprus Shipping Co., Ltd., και ήτο παροπλισμένο, δηλαδή εκτός χρήσεως,
35 αγκυροβολημένο νόμιμα στο αγκυροβόλειο Λεμεσού. Κατά το

χρόνο εκείνο υπήρχαν πάνω σ' αυτό δύο ναύτες-φρουροί μόνο. Το ίδιο υπήρχε και πάνω στο "Monte Roro". Η ίδια Εταιρεία είχε αγκυροβολημένο και δεύτερο πλοίο το "Shell Mariner", το οποίο είναι φανερό, δεν παρασύρθηκε από τη θαλασσοταραχή από τον ισχυρό άνεμο και την θαλασσοταραχή που επικρατούσε κατά τον ουσιώδη χρόνο. 5

Γύρω στις 12:40 της 9ης Μαρτίου, ειδοποιήθηκε ο μάρτυρας Πέτρος Φιάκας, ο οποίος εργάζεται στο Τμήμα Ναυτιλιακών Υπηρεσιών της Shell Cyprus Shipping Co., Ltd., ότι το πλοίο "Monte Roro", έσερνε προς το μέρος του "Meroil B" λόγω δυνατών ανέμων. Ο μάρτυρας έτρεξε στην παραλία και είδε το πλοίο "Monte Roro" να σπρώχνει το πλοίο "Meroil B" κάθετα, νοτιο-δυτικά προς τον πιο πάνω κυματοθραύστη, και συνέχισε να το σπρώχνει μέχρις ότου ήλθαν παράλληλα με τον κυματοθραύστη. Από τα κύματα τα οποία κτυπούσαν το "Monte Roro", κτυπήθηκε το "Meroil B", το οποίο ξέφυγε μεταξύ του κυματοθραύστη και του "Monte Roro" και προχώρησε προς την αμμουδιά και άραξε. Ο μάρτυρας πρόσεξε ότι το "Meroil B" δεν είχε δύναμη με την άγκυρα. Η αλυσίδα της άγκυρας κρεμόταν. Την είχε κόψει το "Monte Roro", κατά το σπρώξιμο. Όταν προσάραξε το "Meroil B" το "Monte Roro", συνέχισε να κτυπά στους βράχους ως τη νύχτα που ησύχασε ο καιρός. 10
15
20

Οι γεννήτρες του "Meroil B", δεν λειτουργούσαν γιατί το πλοίο ήτο παροπλισμένο. Οι δύο ναύτες ήσαν για ασφάλεια και δεν είχαν δικαίωμα και δεν μπορούσαν να ξεκινούν το πλοίο. 25

Την ίδια περίπου εκδοχή στα ουσιώδη σημεία έδωσε και ο μάρτυρας πλοίαρχος Ανδρέας Παγιάτας, αξιωματούχος στην Υπηρεσία της Αρχής Λιμένων, Κύπρου, ο οποίος όμως υποστήριξε ότι σε τέτοιες καιρικές συνθήκες θα έπρεπε να είχαν ληφθεί και από τα δύο πλοία προφυλάξεις ετοιμάζοντας τις μηχανές για χρήση, πράγμα αδύνατο λόγω της κατάστασης που βρισκόνταν. 30

Ο Χαράλαμπος Μανώλη Ναυπηγός Μηχανολόγος, Επιθεωρητής Πλοίων εργάζεται στην ιδιωτική Εταιρεία Manolis and Socratous Marine Services Ltd, η οποία ανάλαβε όλες τις μελέτες για να τραβηχτεί το "Meroil B". Σχετικά με το "Monte Roro", ανέφερε ότι ο ιδιοκτήτης του είχε έλθει σε αυτούς, και τους ζήτησε να του βρουν μηχανή γιατί ο στοφαλοφόρος άξωνας είχε πάθει μεγάλη ζημιά, γι αυτό η κύρια μηχανή είχε βγεί εκτός λειτουργίας. 35

Η ζημιά στον κυματοθραύστη περιγράφηκε από το μάρτυρα Ανδρέα Πετροπούλο, μηχανικό στην υπηρεσία της ενάγουσας 40

5 εταιρείας, όπως επίσης και από τον Κώστα Κάσινου, Διευθύνοντα Σύμβουλο της ενάγουσας Εταιρείας. Δέχομαι τη μαρτυρία και των δύο, μια και δεν υπήρξε καμιά μαρτυρία να την αντικρούει. Επιπλέον η αντεξέταση των δύο αυτών μαρτύρων δεν αλλοίωσε με οποιοδήποτε τρόπο την αξιοπιστία των και δέχομαι τη ζημιά αυτή ως αποδειχθείσα.

Η ζημιά ανέρχεται σε £13.506 και οι λεπτομέρειες δίδονται στην παράγραφο 5 της εκθέσεως απαιτήσεως και δεν κρίνω σκόπιμο να τις επαναλάβω εδώ.

10 Ο σκοπός της επιδίκασης αποζημιώσεων που προέρχονται από σύγκρουση είναι να βάλουν τον ιδιοκτήτη του απωλεσθέντος ή ζημιωθέντος πλοίου όσο είναι δυνατό, στην ίδια οικονομική θέση στην οποία θα ήτο αν δεν εγίνετο η σύγκρουση. (Βλέπε *British Shipping Laws, Marsden, Collisions at Sea (1961)* σελ. 338, παράγραφος 467.)

15 Το ερώτημα το οποίο τίθεται είναι κατά πόσο ευθύνονται και τα δύο πλοία για τη ζημιά αυτή και σε πόσο βαθμό το καθένα ή μόνο το ένα από αυτά.

20 Από την προσαχθείσα μαρτυρία έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ενάγουσα εταιρεία απέδειξε την υπόθεση της για αμέλεια εναντίον του εναγόμενου πλοίου "Monte Roro". Έπρεπε να είχε ληφθεί η εύλογη σε τέτοια ναυτικά θέματα, φροντίδα ώστε να αποφευχθεί η σύγκρουση. Είναι δε φανερό ότι τέτοια φροντίδα δεν είχε ληφθεί, γι αυτό και η σύγκρουση του πλοίου "Monte Roro" πάνω στο "Meroil B", όπως εύλογη φροντίδα είχε ληφθεί σχετικά με

25 άλλα πλοία που ήσαν αγκυροβολημένα στο αγκυροβόλιο στη Λεμεσό και δεν παρασύρθηκαν από τον άνεμο και τη θαλασσοταραχή που επικρατούσε κατά τον ουσιαώδη χρόνο.

30 Αντίθετα δεν είμαι ικανοποιημένος ως προς την ευθύνη του εναγόμενου πλοίου "Meroil B" το οποίο κτυπήθηκε και για το λόγο αυτό παρασύρθηκε και ξέφυγε, μια και η άγκυρα του δεν άντεξε τη βιαιότητα του κτυπήματος. Εύλογα δε βγαίνει το συμπέρασμα αυτό από το σύνολο της ενώπιον μου μαρτυρίας. Το γεγονός ότι ήταν παροπλισμένο δεν φαίνεται και δεν προσήχθη μαρτυρία

35 που να δείχνει ότι αυτό συνέβαλε στη σύγκρουση. Για όλους τους πιο πάνω λόγους η αγωγή επιτυγχάνει εναντίον του πρώτου εναγόμενου πλοίου "Monte Roro", και δίδεται απόφαση εναντίον του για το ποσό των £13.506 με έξοδα.

Εξάλλου απορρίπτεται η αγωγή εναντίον του δεύτερου εναγό-

μενου πλοίου "Meroil B". Κάτω όμως από τις περιστάσεις δεν γίνεται διαταγή για έξοδα.

Εκδόθηκε απόφαση εναντίον του πρώτου εναγόμενου πλοίου για £13.506 πλέον έξοδα. Η αγωγή εναντίον του δεύτερου εναγόμενου πλοίου απορρίφθηκε χωρίς έξοδα. 5