

1 Α.Α.Δ.

5 Μαρτίου, 1990

[ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ/στής]

AVGERINOS MASTER SHIPPING CO. LTD,

Ενάγοντες,

v.

ΠΑΓΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΛΤΔ.,

Εναγομένων.

(Αγωγή Αρ. 44/89).

5 Ναυτοδικείο — Ναυτασφάλεια — Επέλευση ζημίας σε πλοίο καλυπτόμενη από το ασφαλιστικό συμβόλαιο — Δικαιοδοσία — Δεν ανήκει στη δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου — Ερμηνεία του άρθρου 1(1)(ε) του Αγγλικού Νόμου Administration of Justice Act, 1956, που εφαρμόζεται στην Κύπρο βάσει του Περί Δικαστηρίων Νόμου, 1960 (Ν. 14/60), άρθρο 19(α).

10 Το Ανώτατο Δικαστήριο, αφού ανέλυσε σχετικές με το θέμα Αγγλικές αυθεντίες, κατέληξε στο συμπέρασμα πως στερείται δικαιοδοσίας, ως Ναυτοδικείο, γιατί η βάση της αγωγής δεν ήταν η ζημία του πλοίου, αλλά οι όροι ασφαλιστηρίου συμβολαίου, που είχε, ως αντικείμενο, το εν λόγω πλοίο.

Η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα.

Αναφερόμενες αποφάσεις:

Robertson v. Petros M. Nomikos Ltd. [1939] 2 All E.R. 723.

15 *Continental Grain Co. Inc. v. Twitchell* [1945] 1 All E.R. 357, και [1945] 1 All E.R. 575.

Gatoil Internation Inc. v. Arkwright-Boston Manufacturers Mutual Insurance Co. and Others [1985] 1 All E.R. 129.

20 *West of Scotland Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) v. Aifanourios Shipping SA* [1980] 2 Lloyd's Rep. 403.

Αγωγή.

Αγωγή για το ποσό των £40,000.- για την κάλυψη ζη-

μιάς που υπέστη το σκάφος "Αυγερινός" βάσει των όρων ναυτασφάλισης ημερ. 20.8.85.

Α. Χαβιαράς, για τους ενάγοντες.

Χρ. Κληρίδης, για τους εναγόμενους.

Cur. adv. vult. 5

ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση:
 Με την παρούσα αγωγή, που καταχωρίστηκε στο Ανώτατο Δικαστήριο - δικαιοδοσία ναυτοδικείου, η ενάγουσα εταιρεία απαιτεί από την εναγομένη ασφαλιστική εταιρεία ποσό £40,000, για την κάλυψη ζημιάς που υπέστη το σκάφος της "Αυγερινός", βάσει των όρων σύμβασης ναυτασφάλισης ημερομηνίας 20.8.85. Στις λεπτομέρειες του υπομνήματος - έκθεση απαιτήσεως - αναφέρεται πως το σκάφος ασφαλίστηκε για το πιο πάνω ποσό έναντι συνήθων κινδύνων, περιλαμβανομένων κινδύνων θαλάσσης και κακόβουλης πράξης για την περίοδο 14.8.85 - 13.8.86. Η ναυτασφάλεια ενσωματώνει τα Institute Yaucht Clauses, η Παράγραφος 14 των οποίων προνοεί πως στην διακρίβωση αν ένα σκάφος θεωρείται ως πλήρως καταστραμμένο, το κόστος επιδιορθώσεως θεωρείται ίσο με το ποσό της ασφάλειας. 10 15 20

Στις 18.3.86 ενώ το σκάφος βρισκόταν αγκυροβολημένο στην Αγία Νάπα, άγνωστο πρόσωπο αφαίρεσε το πώμα εισροής νερού με αποτέλεσμα το σκάφος να πλημμυρίσει και να βυθιστεί. Αργότερα το σκάφος ανελκύστηκε αλλά κατά τους ισχυρισμούς της ενάγουσας εταιρείας υπέστη £43,500 ζημιά και έτσι έδωσαν ειδοποίηση εγκατάλειψής του στην εναγομένη. Για το λόγο αυτό αξιούν ολόκληρο το ποσό της ασφάλειας. 25

Ο δικηγόρος της εναγομένης εταιρείας ήγειρε θέμα δικαιοδοσίας του Ανωτάτου Δικαστηρίου ως ναυτοδικείου να επιληφθεί της υπόθεσης και λόγω της φύσεως της ενστάσεως αυτό εξετάστηκε ως προκαταρκτικό ζήτημα. Συγκεκριμένα εισηγήθηκε πως η δικαιοδοσία του Ανωτάτου 30

- Δικαστηρίου, ως ναυτοδικείο, βασίζεται στις πρόνοιες του άρθρου 19(α) του περί Δικαστηρίων Νόμου, 14/60, που προβλέπουν πως το Ανώτατο Δικαστήριο έχει αποκλειστική δικαιοδοσία ως ναυτοδικείο να ασκεί τις εξουσίες τις οποίες ασκούσε το Ανώτατο Δικαστήριο της Δικαιοσύνης της Αγγλίας, στη δικαιοδοσία του ως ναυτοδικείο, αμέσως πριν την ημέρα της ανεξαρτησίας της Κύπρου. Το νομοθέτημα δε που θεσμοθετεί αυτή τη δικαιοδοσία στο Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας είναι το Administration of Justice Act 1956. Συνεχίζοντας ο δικηγόρος της εναγομένης εταιρείας, ανέφερε πως από έρευνα την οποία έκαμε διαπίστωσε πως καμιά υπόθεση που σχετίζεται με διαφορά που εγείρεται από ναυτασφάλεια δεν έχει εκδικαστεί από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας - Τμήμα Ναυτοδικείου.
- 5
- 10
- 15 Αντίθετα πρόσφατα όλες οι υποθέσεις που αφορούν τέτοιας φύσης διαφορές εκδικάζονται από το Commercial Court του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας.

Το άρθρο 1(1) του Πρώτου Μέρους του Administration of Justice Act 1956, προβλέπει τα εξής:

- 20 "The admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say, jurisdiction to hear and determine any of the following questions or claims....."

- και ακολουθούν καταλογιζόμενα σε χωριστές παραγράφους καθέτως οι απαιτήσεις και ζητήματα που εμπíπτουν στη δικαιοδοσία του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας ως ναυτοδικείου. Η παράγραφος (ε) προνοεί και για:
- 25

"any claim for damage received by a ship".

- Ο δικηγόρος της ενάγουσας εταιρείας υποβάλλει πως η παρούσα απαίτηση εμπíπτει στην πιο πάνω πρόνοια, ενώ ο δικηγόρος της εναγομένης εταιρείας εισηγείται πως η κρινόμενη αγωγή προκύπτει αποκλειστικά από διαφορά που εγείρεται αναφορικά με το ασφαλιστικό συμβόλαιο και είναι παντελώς άσχετη με την απαίτηση που προκύπτει από την ευθύνη που προκάλεσε τη ζημιά στο σκάφος.
- 30

- 35 Οι δικηγόροι των διαδίκων, που βοήθησαν το Δικαστή-

ριο όσο μπορούσαν στην επίλυση του πρωτότυπου αυτού ζητήματος, δεν αναφέρθηκαν σε οποιαδήποτε αυθεντία που να επιλαμβάνεται άμεσα του κρινόμενου ζητήματος. Είναι γεγονός πως και η δική μου έρευνα κατέδειξε ότι αξιώσεις που εγείρονται βάσει ναυτασφαλιστικών εγγράφων εκδικάζονται από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας, όχι όμως από το Τμήμα της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του ως ναυτοδικείο. Σχετική είναι η απόφαση του Δικαστηρίου των Λόρδων της Αγγλίας, στην υπόθεση *Robertson v. Petros M. Nomikos, Ltd* [1939] 2 All E.R. 723 στην οποία τα γεγονότα προσιδιάζουν με την παρούσα. Η εκδίκαση της αγωγής έγινε από το Ανώτατο Δικαστήριο, όχι στην δικαιοδοσία του ως ναυτοδικείο. Παρόμοια υπόθεση, που αφορούσε ερμηνεία και εφαρμογή των όρων ναυτασφάλειας είναι και η *Continental Grain Co. Inc. v. Twitchell* [1945] 1 All E.R. σελ.357, στην οποία η έφεση απορρίφθηκε από το Εφετείο της Αγγλίας [1945] 1 All E.R. 575.

Η έρευνά μου όμως υπήρξε πιο επιτυχής από αυτή των δικηγόρων. Πρόσφατη υπόθεση, του ψηλότερου βαθμού αυθεντίας, του Δικαστηρίου των Λόρδων της Αγγλίας, επιλύει, κατά τη γνώμη μου, το θέμα που εξετάζουμε. Αυτή είναι: *Gatoil Internation Inc. v. Arkwright-Boston Manufacturers Mutual Insurance Co. and others* [1985] 1 All E.R. σελ.129.

Τα γεγονότα της υπόθεσης έχουν συνοπτικά ως εξής: Οι εφεσίβλητοι, που ήσαν ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες ασφάλισαν το φορτίο από πετρέλαιο των εφεσειόντων, που θα μεταφερόταν με πλοίο από το Ιράν σε διάφορες χώρες, με αγωγή τους που καταχώρισαν στο Δικαστήριο της Σκωτίας αξίωναν τα ασφάλιστρα για το φορτίο, βάσει των όρων της ναυτασφάλισης, ενώ μετά από αίτησή τους συνελήφθη και ένα πλοίο που ανήκε στους εφεσειόντες για ασφάλεια της αξίωσής τους. Οι εφεσίβλητοι θεμελίωσαν την αγωγή τους στο άρθρο 47(2)(e) του Administration of Justice Act 1956 της Σκωτίας (αντίστοιχο του άρθρου 1(1) του Administration of Justice Act 1956 της Αγγλίας) το οποίο προνοεί ότι ένα πλοίο μπορεί να συλληφθεί αναφορικά με αξίωση ναυτοδικείου που

- εγείρεται "out of any agreement relating to the carriage of goods in any ship...." Το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι η αξίωση και η σύλληψη του πλοίου μπορούσε να γίνει βάσει των προνοιών του πιο πάνω άρθρου 47(2)(e) και το
- 5 Εφετείο επεκύρωσε την πρωτόδικη απόφαση. Το Δικαστήριο των Λόρδων όμως αποδέχτηκε την έφεση και ακύρωσε την απόφαση του Εφετείου. Ο λόρδος Keith, που εξέδωσε την κύρια ομόφωνη απόφαση του Δικαστηρίου των Λόρδων, κάμνει εκτεταμένη αναφορά σε όλες τις σχετικές
- 10 προηγούμενες υποθέσεις και στη συνέχεια σχολιάζει τους σκοπούς και εύρος δικαιοδοσίας που δίδει το Administration of Justice Act 1956 στο Ανώτατο Δικαστήριο - Τμήμα Ναυτοδικείου - της Αγγλίας. Καταλήγει δε στο συμπέρασμα πως συμφωνία ναυταςφάλειας δεν σχετίζεται με την μεταφορά εμπορευμάτων σε πλοίο κατ' επαρκή άμεσο τρόπο ώστε να εμπίπτει στην παράγραφο (e) του άρθρου 47 (2). Οι εφεσιβλήτοι επομένως δεν εδικαιοούνται στη σύλληψη του πλοίου των εφεσειόντων, διάταγμα που εκδίδεται μόνο βάσει της δικαιοδοσίας ναυτοδικείου του
- 20 Δικαστηρίου της Σκωτίας.

- Στην υπόθεση ο Λόρδος Keith κάμνει επίσης αναφορά σε ένα απόσπασμα από απόφαση του Λόρδου Wylie στην υπόθεση *West of Scotland Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) v. Aifanourios Shipping SA* [1980] 2 Lloyd's Rep. 403. Θεωρώ σκόπιμο να παραθέσω αυτούσιο το απόσπασμα γιατί έχει άμεση σχέση με το κρινόμενο ζήτημα. Υπογραμμίζω δε τις καίριες τελευταίες γραμμές:
- 25

- "Counsel for the pursuers submitted that the provisions of these two paragraphs fell to be broadly interpreted. ' Any agreement relating to the use of a ship was any agreement connected with the use of a ship'. The provision was not confined to an agreement ' for' the use of a ship, and it could not be said that an agreement of the insurance of a ship, or for the insurance of its cargo, did not come within the broad terms of the statutory provisions. Put in these simple terms the argument is attractive, but these provisions have to be construed in
- 30
- 35

the light of other provisions of the subsection as a whole. In addition to claims arising out of damage done to or by any ship, claims in respect of salvage, towing or pilotage, they include claims arising out of the supply of goods or materials to a ship for her operation or maintenance, the construction, repair or equipment of a ship, liability for dock charges and master's disbursements, to take but a few examples of the kind of claims covered by the subsection. If the provisions of para (d) fell to be as broadly construed as was contended for, it is difficult to see how any of these provisions could fail to come within the ambit of the provision. A claim, for example, arising out of the supply of goods to a ship for her operation or maintenance or arising out of her repair would certainly appear to arise from an agreement relating to the use of a ship. I am accordingly driven to the view that a more restricted construction is called for than that which, in isolation, the words might otherwise bear. Moreover, it is clear that the insurance of a vessel is a matter directed to the convenience or protection of the owner, and is not essential for the operation of the vessel as such."

Εφαρμόζοντας τις νομικές θέσεις που υιοθετήθηκαν στην υπόθεση *Gatol v. Arkright*, η ενάγουσα εταιρεία στην παρούσα υπόθεση δεν μπορεί να αξιώνει από την ασφαλιστική εταιρεία το ποσό της ασφάλειας με αγωγή ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη δικαιοδοσία του ως ναυτοδικείο.

Θάθελα όμως να προσθέσω πως μέσα στο ίδιο πνεύμα της απόφασης *West of Scotland Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) v. Aifanourios Shipping SA*, που αναφέρεται πιο πάνω, δεν μπορεί να θεωρηθεί πως η αξίωση της ενάγουσας εταιρείας στην παρούσα αγωγή βασίζεται στην απαίτηση της για τη ζημιά που υπέστη το σκάφος της. Το επίδικο ζήτημα εγείρεται βάσει των όρων του ασφαλιστήριου εγγράφου το οποίο παρέχει και τη βάση της αγωγής.

Η αγωγή επομένως απορρίπτεται λόγω ελλείψεως δικαιοδοσίας, με έξοδα εις βάρος της ενάγουσας εταιρείας.

Αγωγή απορρίπτεται με έξοδα.