

11 Μαρτίου, 1991

[ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ/στίς]

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΣΜΑ &amp; ΑΛΛΟΙ,

Ενάγοντες,

v.

ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ "EUROPA" ΠΟΥ ΤΩΡΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ  
ΛΕΜΕΣΟΥ & ΑΛΛΟΥ

Εναγομένων.

(Υπόθεση Ναυτοδικείου Αρ.48/88).

Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου — Ζημιά που προξενήθηκε σε πλοίο όταν αυτό έλαβε μέτρα για να αποφύγει σύγκρουση με το εναγόμενο πλοίο που έπλεε κατεύθειαν πάνω του — Κατά πόσο εμπίπτει στη δικαιοδοσία του ναυτοδικείου δεδομένου ότι δεν υπήρξε σύγκρουση των δύο σκαφών — άρθρο 19(α) του περί Δικαστηρίων Νόμου, 1960, και άρθρο 1(d) και (e) του Αγγλικού Administration of Justice Act, 1956.

5

Ενώ το αλιευτικό σκάφος των εναγόντων ψάρευε στα ανοικτά του Πισσουρίου αντιλήφθηκε το εναγόμενο πλοίο να πλέει κατεύθειαν πάνω του. Παρά τις προσπάθειες του αλιευτικού να ειδοποιήσει με τον ασύρματο το εναγόμενο πλοίο, αυτό συνέχισε την πορεία του. Σε μια τελευταία προσπάθεια για να αποφύγει τη σύγκρουση, ο κυβερνήτης του αλιευτικού έστριψε απότομα το τιμόνι αριστερά, αφού ενεργοποίησε πλήρως τη δύναμη της μηχανής. Η ενέργεια αυτή ήταν επιτυχής, αλλά είχε σαν αποτέλεσμα να κοπούν τα σχοινιά που κρατούσαν τα δίκτυα, που χάθηκαν στο βυθό. Οι ενάγοντες απαίτησαν £2.450 σαν αποζημιώσεις για την αξία των δικτύων, τα ημερομίσθιά τους και την βενζίνη τους της ημέρας εκείνης. Οι εναγόμενοι ισχυρίστηκαν ότι το Ναυτοδικείο δεν είχε δικαιοδοσία, διότι δεν είχε υπάρξει σύγκρουση μεταξύ των δύο σκαφών.

10

15

20

Αποφασίσθηκε ότι

Οι πρόνοιες των παρ. (d) και (e) του άρθρου 1 του Αγγλικού Administration of Justice Act, 1956 (που καθορίζει την δικαιοδοσία του Κυπριακού Ναυτοδικείου με βάση το άρθρο 19(α) του περί Δικαστηρίων Νόμου, 1960) που αναφέρονται σε ζημιά που προξενήθηκε από (done by), ή που υπέστη (received by), πλοίο, έπρεπε να τύχουν ευρείας ερμηνείας και είχαν εφαρμογή στα γεγονότα της

25

υπόθεσης, που ενέπιπτε στη δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου.

*Εκδόθηκε απόφαση υπέρ των  
Εναγόντων για £2.450 πλέον  
έξοδα.*

5 **Αγωγή.**

Αγωγή για το ποσό £2.375 ως αποζημιώσεις για τη ζημιά που προξενήθηκε στο σκάφος των εναγόντων από το εναγόμενο πλοίο.

*B. Βασιλειάδης, για τους ενάγοντες.*

10 *A. Θεοφίλου, για τους εναγομένους.*

*Cur. adv. vult.*

ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες είναι ιδιοκτήτες του αλιευτικού σκάφους - τράτας - "ΕΥΑΓΟΡΑΣ" και η εναγόμενη εταιρεία 2 ιδιοκτήτρια του πλοίου "ΕΥΡΟΡΑ", εναγομένου 1. Η απαίτηση των εναγόντων είναι για ποσό £2.375 ως αποζημιώσεις για ζημιά που προξενήθηκε στο σκάφος τους από το εναγόμενο πλοίο. Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες δημιουργήθηκε η αιτία της αγωγής δεν αμφισβητήθηκαν ουσιαστικά από τους εναγομένους, εφόσο δεν προσκόμισαν οποιαδήποτε μαρτυρία που να αντικρούσει αυτή των εναγόντων. Ο δικηγόρος των εναγομένων δέχτηκε πως το Δικαστήριο, αφού αξιολογήσει τη μαρτυρία που έχει προσαχθεί, μπορεί να τη δεχτεί. Ήγειρε όμως ένα νομικό ζήτημα το οποίο θα συζητήσω αφού πρώτα εκθέσω τα αναντίλεκτα πλέον γεγονότα.

Το αλιευτικό "Ευαγόρας", με κυβερνήτη τον ενάγοντα 1, και πλήρωμα από πέντε αλλοδαπούς, ψάρευε στα ανοικτά της ακτής Πισσουρίου με κατεύθυνση την Πάφο. Το πλοίο "Eurora" έπλεε από την κατεύθυνση Επισκοπής προς την Πάφο και ο 1ος ενάγων, Κ. Κωσμά, πρόσεξε πως κατευθυνόταν ευθεία προς το σκάφος τους. Προσπά-

θησε να επικοινωνήσει με τον ασύρματο με το πλοίο  
 "EUROPA" αλλά δεν είχε καμιά ανταπόκριση. Επικοινωνώ-  
 νησε με τον ίδιο τρόπο με την Αρχή Λιμένων Λεμεσού,  
 αναφέροντας ότι το πλοίο "EUROPA" κατευθυνόταν προς  
 το σκάφος του και ήταν αδύνατο να επικοινωνήσει μαζί  
 του με τον ασύρματο. Οι προσπάθειες του Κωσμά να επι-  
 κοινωνήσει με το "EUROPA" ακούονταν μέσω του ασυρ-  
 μάτου και από το σκάφος της Αρχής Λιμένων "ΟΘΕΛ-  
 ΛΟΣ". Ο Γεώργιος Θεοχάρους, λεμβοδηγός της Αρχής  
 Λιμένων, επιβεβαίωσε τα πιο πάνω και είπε ότι δεν υπήρ-  
 χε καμιά ανταπόκριση μέσω του ασυρμάτου από το πλοίο  
 "EUROPA". Όταν το πλοίο αυτό επλησίασε το αλιευτικό  
 σκάφος σε απόσταση 50 περίπου μέτρων και συνέχισε την  
 πορεία του κατά τέτοιο τρόπο που καθιστούσε τη σύγ-  
 κρουση ζήτημα λεπτών, δυό από τους αλλοδαπούς που ερ-  
 γάζονταν στο αλιευτικό σκάφος πήδησαν στη θάλασσα και  
 ήταν έτοιμος και ο κυβερνήτης του, Κωσμάς, να κάμει το  
 ίδιο. Σε μια τελευταία όμως προσπάθεια του να αποφύγει  
 τη σύγκρουση, έστριψε απότομα το τιμόνι προς την ακτή,  
 αφού ενεργοποίησε πλήρως τη δύναμη της μηχανής. Πράγ-  
 ματι, η σύγκρουση αποφεύχθηκε, ενώ το "EUROPA" πέρα-  
 σε δίπλα από το αλιευτικό "ΕΥΑΓΟΡΑΣ" σε απόσταση με-  
 ρικών μέτρων. Από το απότομο όμως στρίψιμο του  
 αλιευτικού σκάφους, κόπηκαν τα σχοινιά που κρατούσαν  
 τα δίκτυα που έσυρε στη θάλασσα για το ψάρεμα, που στη  
 συνέχεια βυθίστηκαν στον πάτο του νερού. Οι ενάγοντες  
 απαιτούν την αξία των δικτύων, την απώλεια των ημερο-  
 μισθίων και της βενζίνης που χρησιμοποιήθηκε εκείνη την  
 ημέρα.

Το νομικό ζήτημα που ήγειρε ο δικηγόρος των εναγο-  
 μένων είναι ότι, με βάση τα πιο πάνω γεγονότα η υπόθεση  
 δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία του Ανωτάτου Δικαστηρίου  
 ως Ναυτοδικείο, όπως αυτή καθορίζεται από το  
 Administration of Justice Act 1956, που εφαρμόζεται στην  
 Κύπρο σύμφωνα με τον περί Δικαστηρίων Νόμο, 1960,  
 άρθρο 19 (α). Συγκεκριμένα, εισηγήθηκε πως εφόσο δεν  
 υπήρξε σύγκρουση των πλοίων το γεγονός αυτό εξαιρεί  
 την υπόθεση από τις πρόνοιες του Administration of  
 Justice Act, 1956. Ο δικηγόρος των εναγόντων δεν ανα-

5 φέρθηκε ειδικά στο πιο πάνω νομοθέτημα για να επισημάνει στο Δικαστήριο τη διάταξη βάσει της οποίας η παρούσα υπόθεση εμπίπτει στη δικαιοδοσία του Ανωτάτου Δικαστηρίου ως ναυτοδικείου, μολονότι έκαμε ευρεία χρήση της σχετικής νομολογίας.

Έχω τη γνώμη ότι οι πρόνοιες των παραγράφων (d) και (e) του άρθρου 1 του Administration of Justice Act 1956, έχουν εφαρμογή στα γεγονότα της υπόθεσης. Οι παράγραφοι αυτοί έχουν ως εξής:

10 " (d) Any claim for damage done by a ship.

(e) Any claim for damage received by a ship."

Σε μετάφραση:

" (δ) Οποιαδήποτε απαίτηση για ζημιά που προξενήθηκε από πλοίο.

15 (ε) Οποιαδήποτε απαίτηση για ζημιά που υπέστη πλοίο."

Οι διατάξεις αυτές έτυχαν ερμηνείας και εφαρμογής σε πλειστες υποθέσεις, η πιο αυθεντική όμως είναι η *The Minerva* [1933] All.E.R. σελ.870, στην οποία ο δικαστής  
20 Bateson είπε πως η ερμηνεία που δίδεται στις διατάξεις αυτές πρέπει να είναι ευρεία, τόσο σε ό,τι αφορά τη φύση της ζημιας που υπέστη το πλοίο, όσο και στην επενεργούσα αιτία πρόκλησης της. Τα γεγονότα στην υπόθεση *The Industrie*, που αναφέρεται επίσης στην *Minerva*, προσομοιαζουν με τα εξεταζόμενα. Εκεί, το πλοίο υπέστη ζημιά  
25 μετά που αναγκαστηκε να προσαράξει στα ρηχά γιατί άλλο πλοίο έπλεε κατευθεία προς αυτό. Το Δικαστήριο βρήκε ότι είχε δικαιοδοσία *in rem* και το εναγόμενο πλοίο συνελήφθη. Εκρίθη δε, με βάση τα πιο πάνω γεγονότα, ότι  
30 το ενάγον πλοίο είχε υποστεί ζημιά από το εναγόμενο πλοίο.

Τα δίκτυα ενός αλιευτικού σκάφους είναι αναπόσπα-

στο μέρος του, γιατί αποτελούν ουσιαστικά το εργαλείο που του αποδίδει αυτή την ιδιότητα. Η απώλειά τους επομένως είναι ζημιά που έχει υποστεί το σκάφος.

Ενόψει των ανωτέρω συμπερασμάτων μου, εκδίδεται απόφαση υπέρ των εναγόντων για το ποσό των £2.450, με 5 έξοδα που θα υπολογίσει ο Πρωτοκολλητής.

*Απόφαση υπέρ των εναγόντων για £2.450 με έξοδα.*