

31 Αυγούστου, 1992

(ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Δ/στής)

ABC SHIPBROKERS (CHARTERING S + P SHIPPING AGENTS)
LTD,

Ενάγοντες,

v.

PRESKOTT SHIPPING CO LTD,

Εναγομένων.

(Αρ. Αίτησης 140/91).

Εναρκτήρια αίτηση για έκδοση διατάγματος που να απαγορεύει για ένα χρόνο την αποξένωση ή επιβάρυνση πλοίου — Οι αιτητές ήταν διαχειριστές πλοίων και είχαν πληρώσει, δυνάμει συμφωνίας διαχείρισης, διάφορες οφειλές του πλοίου προς τρίτα πρόσωπα που θα είχαν ναυτικό δικαίωμα επίσεσης (maritime lien) 5 πάνω στο πλοίο — Κατά πόσο οι αιτητές ήταν "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" δυνάμει του άρθρου 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκεις Πλοίων) Νόμου, 1963 (N. 45/63).

Προσωρινό διάταγμα εναντίον πλοίου που δεν βρίσκεται μέσα στην δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου — Δεν μπορεί να εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 32 των Περί Δικαστηρίων Νόμων. 10

Λέξεις και φράσεις — "Ενδιαφερόμενο πρόσωπο" στο άρθρο 30 του Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκεις Πλοίων) Νόμου, 1963 (N. 45/63) — Αναφέρεται αποκλειστικά 15 στο πρόσωπο εκείνο που έχει ενδιαφέρον πάνω στο ίδιο το πλοίο.

Ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως (maritime lien) — Πρόσωπο καταβάλει οφειλές και χρέη πλοίου προς άλλα πρόσωπα που είχαν ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως εναντίον του πλοίου — Δεν υπήρξε εκχώρηση του δικαιώματός των στον πληρωτή, ούτε άδεια του Δικαστηρίου για τις πληρωμές — Κατά πόσο το ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως που είχαν τα πρόσωπα εκείνα μεταβιβάστηκε στον πληρωτή. 20

Ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως (maritime lien) — Αποκτάται από τον προμηθευτή αναγκαίων υλικών για το πλοίο (necessariesman) εναντίον του πλοίου μόνο μετά την κίνηση αγωγής in rem εναντίον του. 25

Προμηθευτής αναγκαίων υλικών για την λειτουργία πλοίου (neces

sariesman) — Αποκτά ναυτικό δικαίωμα επίσεσης (*maritime lien*) μόνο όταν κινηθεί αγωγή *in rem* εναντίον του πλοίου.

5 Η αιτήτρια εταιρεία ασχολείτο με τη διαχείριση πλοίων. Δυ-
νάμει συμφωνίας ημερομηνίας 16.1.90, η αιτήτρια είχε την απο-
κλειστική διαχείριση και πρακτόρευση του πλοίου OFFI GLORIA,
ιδιοκτησίας της καθ'ης η αίτηση εταιρείας, και εγγεγραμμένου στο
κυπριακό νηολόγιο. Την 1.10.91 η αιτήτρια τερμάτισε την συμφω-
10 νία λόγω του ότι η Καθ'ης δεν τηρούσε τις υποχρεώσεις της για
πληρωμή στην αιτήτρια, και ενώ η Καθ'ης χρωστούσε στην αιτή-
τρια για διάφορες πληρωμές που είχε κάνει για λογαριασμό του
πλοίου ποσό 256.179,85 Δολαρίων Αμερικής. Μέρος του ποσού
αυτού είχε πληρωθεί στον πλοίαρχο για να καλύψει τους μισθούς
του πληρώματος και τους δικούς του μισθούς και άλλες πληρω-
15 μές που ο πλοίαρχος είχε κάμει για το πλοίο. Μέρος επίσης των
πληρωμών που είχε κάμει η αιτήτρια αφορούσε την προμήθεια
υλικών και υπηρεσιών αναγκαίων για την λειτουργία του πλοίου
(*necessaries*).

20 Με εναρκτήρια αίτηση η αιτήτρια ζήτησε την έκδοση διατάγ-
ματος που να απαγορεύει για ένα χρόνο την αποξένωση ή επιβά-
ρυνση με οποιοδήποτε τρόπο του πλοίου OFFI GLORIA. Η αίτη-
ση βασίστηκε στο άρθρο 30 του Περί Εμπορικής Ναυτιλίας
(Νηολόγους, Πώλησις και Υποθήκεις Πλοίων) Νόμου, 1963 (Ν.
45/63) και στο άρθρο 32 των περί Δικαστηρίων Νόμων. Κατά την
25 ακρόαση συμφωνήθηκε να εξετασθεί σαν προκαταρκτικό θέμα το
κατά πόσο η αιτήτρια ενομιμοποιείται στην αίτησή της έστω και αν
τα αναφερόμενα στην ένορκη δήλωσή της γεγονότα εθεωρούντο
αληθή. Η αιτήτρια ισχυρίστηκε ότι με τις πληρωμές που έκαμε
στον πλοίαρχο για την πληρωμή των μισθών του ιδίου και του
πληρώματος, οφειλές για τις οποίες ο πλοίαρχος και τα μέλη του
30 πληρώματος θα είχαν ναυτικό δικαίωμα επίσεσης (*maritime lien*)
εναντίον του πλοίου, είχε τεθεί στην ίδια θέση με τον πλοίαρχο ή
τα μέλη του πληρώματος και περαιτέρω ότι η αιτήτρια είχε απο-
κτήσει τέτοιο δικαίωμα επίσεσης σαν προμηθευτής αναγκαίων
υλικών ή υπηρεσιών για το πλοίο. Κατά συνέπεια η αιτήτρια ισχυ-
35 ρίστηκε ότι ήταν "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" με την έννοια του
όρου στο άρθρο 30 του Νόμου 45/63. Η Καθ'ης η αίτηση ισχυρί-
στηκε ότι εφόσον οι πληρωμές στον πλοίαρχο είχαν γίνει χωρίς
την άδεια του Δικαστηρίου και χωρίς να υπάρχει εκχώρηση εκ μέ-
ρους του πλοίαρχου των δικαιωμάτων του προς την αιτήτρια και
εφόσον δεν είχε κινηθεί αγωγή *in rem* εναντίον του πλοίου για τις
40 πληρωμές για αναγκαία υλικά και υπηρεσίες, η αιτήτρια δεν είχε
αποκτήσει ναυτικό δικαίωμα επίσεσης (*maritime lien*) εναντίον
του πλοίου και κατά συνέπεια δεν ήταν ενδιαφερόμενο πρόσωπο
με την έννοια του πιο πάνω άρθρου 30 ώστε να νομιμοποιείται
45 στην καταχώρηση της αίτησης. Αναφορικά με την αίτηση δυνάμει
του άρθρου 32 των περί Δικαστηρίων Νόμων η Καθ'ης ισχυρίστη-
κε ότι δεν είναι δυνατό να εκδοθεί διάταγμα τύπου *parens* ενα-
ντίον πλοίου το οποίο δεν βρίσκεται μέσα στη δικαιοδοσία του
Ναυτοδικείου.

Αποφασίσθηκε ότι:

(α) Η φράση "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" στην έννοια του άρθρου 30 του Περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου, 1963 (Ν. 45/63) δεν είναι συνώνυμη με τον ενάγοντα ή τον αιτητή ή τον διάδικο σε κάποια δικαστική διαδικασία αλλά αναφέρεται αποκλειστικά στο πρόσωπο εκείνο που έχει ενδιαφέρον πάνω στο ίδιο το πλοίο. Στην προκειμένη περίπτωση η αιτήτρια θα είχε τέτοιο ενδιαφέρον μόνο σε περίπτωση που θα εκρίνετο ότι είχε αποκτήσει ναυτικό δικαίωμα επίσεσης (maritime lien) ή κάποιο άλλο δικαίωμα πάνω στο ίδιο το πλοίο. 5 10

(β) Η απλή πληρωμή από την αιτήτρια οφειλών του πλοίου προς πρόσωπα, όπως ο πλοίαρχος, που είχαν εναντίον του πλοίου ναυτικό δικαίωμα επίσεσης (maritime lien) για τις οφειλές εκείνες, χωρίς να υπάρχει εκ των προτέρων άδεια του Δικαστηρίου ή εκχώρηση των δικαιωμάτων τους προς την αιτήτρια, δεν μεταβίβαζε το δικαίωμα επίσεσης που είχαν στην αιτήτρια. 15

(γ) Ο προμηθευτής αναγκαίων υλικών ή υπηρεσιών για την λειτουργία πλοίου (necessariesman) δεν αποκτά ναυτικό δικαίωμα επίσεσης ή άλλο δικαίωμα επίσεσης in rem εναντίον πλοίου παρά μόνο αφού κινηθεί αγωγή εναντίον του πλοίου εκείνου, πράγμα που δεν είχε συμβεί στην παρούσα περίπτωση, και, κατά συνέπεια, η αιτήτρια δεν είχε αποκτήσει οποιοδήποτε δικαίωμα επίσεσης εναντίον του πλοίου ούτε σαν προμηθευτής αναγκαίων υλικών. 20 25

(δ) Η αίτηση για έκδοση διατάγματος τύπου *mareva* δυνάμει του άρθρου 32 των Περί Δικαστηρίων Νόμων δεν μπορούσε να ευσταθήσει διότι δεν είναι δυνατή η έκδοση τέτοιου διατάγματος εναντίον πλοίου που δεν βρίσκεται μέσα στην δικαιοδοσία το Κυπριακού Ναυτοδικείου. 30

Η αίτηση απορρίφθηκε με έξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Γερασάκης v. Walf Shipping Co Ltd, (1989) 1 A.A.D. (E) 393·

Pastella Marine Co Ltd v. National Iranian Tanker Co Ltd (1987) 1 C.L.R. 583· 35

Ladup Ltd v. Williams & Glyn's Bank [1985] 2 All E.R. 577·

Compania Portuguesa De Transportes Maritime v. Sponsalia Shipping Co Ltd (1987) 1 C.L.R. 11·

The Ripon City [1897] P. 226·

The Bold Buccleugh [1851] 7 Moo.P.C. 267· 40

- The Halley* [1867] L.R. 3 P.C. 1939
The Feronia [1868] L.R. 2 A & E 65
The Charles Amelia [1868] L.R. 2 A & E. 333
The Beldis [1936] P. 51
- 5 *The Tolten* [1946] P. 135
The Two Ellens [1872] L.R. 4 P.C. 161
The Tervæete [1922] P. 259
The Goulandris [1927] P. 182
The Tolten [1946] P. 135
- 10 *The Petone* [1917] P. 198
The St. Lawrence, 1880 5 P.D. 250
The "Leoborg" (No. 2) [1964] L.L.R. 380
Nordic Bank plc v. The ship "Seagull" (1989) 1 C.L.R. 420
The Tergest [1903] P. 26
- 15 *CYTA v. The Ship "Maria" (1988)* 1 C.L.R. 163
Hassanein v. The Ship "Hellenic Island" (1989) 1 C.L.R. 406
Pilefs Limited v. The Commercial Bank of Near East Ltd (1983) 1 C.L.R. 376
James W. Elwell [1921] P. 351.

20 Αίτηση.

Αίτηση με την οποία οι αιτητές ζητούν διάταγμα που να απαγορεύει για περίοδο ενός χρόνου την πώληση, υποθήκευση, επιβάρυνση ή με άλλο τρόπο αποξένωση του πλοίου OFFI GLORIA ή οποιουδήποτε μεριδίου αυτού.

25 Κ. Καλλής, για τους αιτητές.

Α. Τιμόθη (κα), για τους καθ' ων η αίτηση.

ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση.

Με την εναρκτήρια αυτή αίτηση οι Αιτητές ζητούν την ακόλουθη θεραπεία:

"Διάταγμα του Δικαστηρίου που να απαγορεύει για περίοδο ενός χρόνου την πώληση, υποθήκευση, επιβάρυνση ή με άλλο τρόπο αποξένωση του πλοίου OFFI 5 GLORIA ή οποιουδήποτε μεριδίου τούτου."

Η αίτηση βασίζεται στο άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963 (Ν.45/63), στο άρθρο 32 του περί Δικαστηρίων Νόμου του 1960 (Ν.14/60), στο άρθρο 4 του 10 περί Πολιτικής Δικονομίας Νόμου, Κεφ.6, και στις συμφυείς εξουσίες του Δικαστηρίου.

Τα γεγονότα πάνω στα οποία στηρίζεται η αίτηση, όπως τα ισχυρίζονται οι Αιτητές, εκτίθενται στην ένορκη δήλωση του Ιωάννη Σούμα, διευθυντή της Αιτήτριας εταιρείας η οποία έχει έδρα τον Πειραιά, είναι δε σε συντομία τα εξής: 15

Το πλοίο "OFFI GLORIA", ιδιοκτησία της Καθ'ης η Αίτηση εταιρείας, είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο Λεμεσού με αύξοντα αριθμό 707107 και είναι υποθηκευμένο. 20

Στις 16/1/1990 υπογράφηκε συμφωνία μεταξύ των διαδίκων δυνάμει της οποίας η ανά τον κόσμο αποκλειστική διαχείριση και πρακτόρευση του πιο πάνω πλοίου είχε ανατεθεί στους Αιτητές. Η ως άνω συμφωνία διαχειρίσεως περιλάμβανε μεταξύ άλλων και τους ακόλουθους 25 όρους:

"(α) ότι η μηνιαία αμοιβή μας (Αιτητών) ως διαχειριστών/πρακτόρων του ως άνω πλοίου ήτο \$6,200 δολάρια Η.Π.Α., θα δικαιούμεθα δε προμήθεια 1.25% επί του ναύλου δια κάθε ναύλωση του πλοίου. 30

(β) ήτο περαιτέρω όρος της συμφωνίας ότι η πλοιοκτήτρια Εναγομένη-καθ'ης η αίτηση έπρεπε να έχει στη διάθεση μας χρήματα για τα έξοδα λειτουργίας του

πλοίου.

5 (γ) Επίσης η πλοιοκτήτρια Εναγομένη-καθ'ης η αίτηση υποχρεούτο να μας καταβάλει τα έξοδα ταξιδίων, ξενοδοχειακά, ταχυδρομικά καθώς επίσης οτιδήποτε άλλα έξοδα τα οποία θα εδημιουργούντο είτε από εμάς είτε από τους προστιθέντες από εμάς κατά τη διαχείριση του πλοίου ή το διορισμό υποπρακτόρων αυτού ανά τον κόσμο.

10 (δ) Η πλοιοκτήτρια Εναγομένη-καθ'ης η αίτηση υποχρεούτο σε κάθε περίπτωση να μας καλύπτει έναντι οποιαδήποτε απαιτήσεως τρίτων που θα προέκυπτε από εργασία προσφερθείσα κατόπιν εντολής μας."

Την 1/10/1991 οι Αιτητές τερμάτισαν την ως άνω συμφωνία εξ υπαιτιότητας των Καθ'ων η Αίτηση.

15 Στη διάρκεια της ισχύος της συμφωνίας οι Αιτητές διαχειρίζοντο το πλοίο, εφοδιάζοντας το με καύσιμα, τροφοφόδια και ανταλλακτικά όργανα του πλοίου, αντικαθιστώντας τα μέλη του πληρώματος και διευθετώντας τον επαναπατρισμό τους και εν γένει μεριμνώντας ώστε το
20 πλοίο να είναι πάντοτε αξιόπλουν. Επειδή δε οι Καθ'ων η Αίτηση, κατά παράβαση της συμφωνίας τους, ποτέ δεν απέστειλαν στους Αιτητές αρκετά ποσά ώστε να καλύπτονται πλήρως οι δαπάνες που πραγματοποιούσαν, οι Αιτητές αναγκάζονταν να χρησιμοποιούν δικούς τους πόρους
25 για την κάλυψη των εξόδων του πλοίου και των υποχρεώσεων που οι ίδιοι αναλάμβαναν έναντι τρίτων, για να αποφύγουν πιθανή κατάσχεση του πλοίου σε ένα από τα λιμάνια που επεσκέπτετο.

30 Κατά την ως άνω περίοδο οι Αιτητές παρέσχαν στους Καθ'ων η Αίτηση υπηρεσίες και/ή διευκολύνσεις και/ή ανταλλακτικά συνολικής αξίας σε δολλάρια Ηνωμένων Πολιτειών, ως ακολούθως:

Α. Δεδουλευμένες Διαχειριστικές
Αμοιβές 124.000,00

Β. Πληρωμές που έγιναν με πόρους των Αιτητών κυρίως για ανταλλακτικά μηχανών πλοίου, τροφοεφόδια, ασφάλιστρα, αμοιβές υποπρακτόρων, αεροπορικά εισιτήρια μελών πληρώματος, μετρητά εις πλοίαρχο για εξόφληση μισθών, τέλη τηλεπικοινωνιών κτλ..... 382.299,30 5

Γ. Απαίτηση Αιτητών για προμήθειες πάνω στα ναύλα 37.529,55
Σύνολο 543.828,85 10

Μείον ποσά που πληρώθηκαν έναντι από τους Καθ'ων η Αίτηση μεταξύ 13/6/1990 και 21/8/1991 287.649,00
Υπόλοιπο οφειλόμενο 256.179,85

Επιπρόσθετα οι Αιτητές ισχυρίζονται ότι οι Καθ'ων η Αίτηση ευθύνονται έναντι τους για ποσό 118.441,30 δολλαρίων Ηνωμένων Πολιτειών που αντιπροσωπεύει το σύνολο διαφόρων υποχρεώσεων που έχουν αναλάβει έναντι τρίτων, τις οποίες δεν έχουν εξοφλήσει και για την εξόφληση των οποίων οι Αιτητές έχουν προσωπική ευθύνη. 20

Οι Καθ'ων η Αίτηση καταχώρησαν ένσταση η οποία βασίζεται πάνω σε γεγονότα που περιέχονται μέσα στην ένορκη δήλωση της Μαρίας Χριστοφόρου, δικηγόρου στο δικηγορικό γραφείο των δικηγόρων των Καθ'ων η Αίτηση, η οποία ομολογουμένως δεν έχει προσωπική γνώση αναφορικά με αυτά, ούτε και αναφέρει την πηγή της γνώσης και πίστης της για την ορθότητά τους. Στην ένορκη αυτή δήλωση η δηλούσα αρνείται αρκετούς από τους ισχυρισμούς των Αιτητών και επίσης εκφράζει την άποψη ότι αυτοί δε νομιμοποιούνται, εν πάση περιπτώσει, στην αίτηση τους εφόσο δεν είναι ενδιαφερόμενα πρόσωπα μέσα στην έννοια του άρθρου 30 του Νόμου 45/63. 25 30

Στο στάδιο των γραπτών αγορεύσεων ο ευπαίδευτος δικηγόρος των Αιτητών επέσυρε την προσοχή του Δικαστηρίου στην παραπάνω, όπως εισηγήθηκε, και απαράδε- 35

κτη ως μαρτυρία ένορκη δήλωση της Μαρίας Χριστοφόρου και ζήτησε τη διαγραφή της ως ασύμφωνης προς τις επιτακτικές διατάξεις της Δ.38, θ.2 και 3 των παλαιών Αγγλικών Θεσμών που εφαρμόζονται στην Κύπρο με τον κανόνα 237 της Κυπριακής Διαταγής Ναυτοδικείου του 1893. Οι διατάξεις αυτές προνοούν ότι, σε περίπτωση μη ενδιάμεσων διαδικασιών, όπως είναι η παρούσα, η ένορκη δήλωση πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά σε γεγονότα αναφορικά προς τα οποία ο ενόρκως δηλών έχει δική του προσωπική γνώση. Όπως και να έχουν, όμως, τα πράγματα, δεν προτίθεται να εξετάσω την προδικαστική αυτή ένσταση που ήγειρε ο δικηγόρος των Αιτητών, επειδή με μεταγενέστερη κοινή δήλωση των δικηγόρων των διαδίκων, συμφωνήθηκε να περιοριστεί η διαδικασία στο παρόν στάδιο αποκλειστικά στην εξέταση του πιο κάτω νομικού ερωτήματος, χωρίς επηρεασμό της αντίστοιχης θέσης τους και διαφωνίας τους ως προς τα αληθή γεγονότα. Το ερώτημα διατυπώθηκε εκ συμφώνου ως εξής:

20 "Κατα πόσο οι Αιτητές, έστω και αν αποδείξουν τα γεγονότα όπως αναφέρονται στην ένορκη τους δήλωση, νομιμοποιούνται στην καταχώρηση της παρούσας αίτησης, αν δηλαδή είναι πρόσωπα ενδιαφερόμενα στο πλοίο, βάσει του άρθρου 30 του Ν.45/63"

25 Το Δικαστήριο αποδέχτηκε την πιο πάνω εισήγηση γιατί έκρινε ότι τυχόν αρνητική απάντηση στο κρίσιμο αυτό ερώτημα θα κρίνει και την τύχη της αίτησης στο σύνολο της αν, βέβαια, οι Αιτητές δε νομιμοποιούνται στο αιτούμενο διάταγμα ούτε κάτω από το άρθρο 32(1) του Νόμου αρ. 14 του 1960.

30 Αναφορικά με το δεύτερο αυτό θέμα, οι ευπαιδευτοι δικηγόροι των διαδίκων είχαν την ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους στις αντίστοιχες γραπτές αγορεύσεις τους. Οι Αιτητές έχουν σιωπηρά εγκαταλείψει τον ισχυρισμό τους ότι νομιμοποιούνται στην έκδοση του αιτούμενου διατάγματος είτε κάτω από το άρθρο 4 του Κεφ. 6, 35 είτε δυνάμει των συμφυών εξουσιών του Δικαστηρίου, εφόσο κανένα επιχείρημα δεν έχουν προβάλει επί του προ-

κειμένου στη γραπτή τους αγόρευση. Μόνο στην περίπτωση που το Δικαστήριο αποφανθεί ότι οι Αιτητές, με βάση τους δικούς τους ισχυρισμούς, νομιμοποιούνται στο αιτούμενο διάταγμα είτε κάτω από το άρθρο 30 του Νόμου αρ.45 του 1963 είτε κάτω από το άρθρο 32(1) του Νόμου 5 14 του 1960, η διαδικασία θα προχωρήσει αναφορικά με τα άλλα επίδικα θέματα που σχετίζονται με την απόδειξη των ισχυρισμών των διαδίκων, περιλαμβανομένου του ερωτήματος κατά πόσο θέματα αυτής της φύσης είναι δυνατό να αποφασιστούν σε εναρκτήρια αίτηση αντί σε 10 αγωγή και κατά πόσο το Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει, όχι εκ πρώτης όψεως αλλά τελειωτικά, ότι οι Καθ'ων η Αίτηση οφείλουν ή όχι στους Αιτητές όλα ή συγκεκριμένο μέρος των ποσών που διεκδικούν.

Το άρθρο 30 του Νόμου αρ. 45/63 προνοεί τα εξής: 15

"30. Το Ανώτατον Δικαστήριο δύναται κατά το δοκούν (μη επηρεαζομένης της ενασχήσεως οιασδήποτε ετέρας εξουσίας αυτού) κατόπιν αιτήσεως παντός ενδιαφερομένου προσώπου, να εκδώσει διάταγμα απαγορεύον διά καθωρισμένον τινά χρόνον πάσαν δικαιοπραξίαν αφορώσαν εις πλοίον ή μερίδιον πλοίου, 20 δύναται δε να εκδώσει το διάταγμα υπό όρους ους το Δικαστήριο ήθελε κρίνει δίκαιον να επιβάλη, ή να αρνηθή την έκδοσιν του διατάγματος, ή να ακυρώσει το διάταγμα εάν τούτο εξεδόθη, μετά ή άνευ εξόδων, και 25 γενικώτερον να ενεργήση ως το δίκαιον της υποθέσεως ήθελεν απαιτήσαι, η δε Νηολογούσα Αρχή καίτοι δεν είναι διάδικος, οφείλει να συμμορφούται προς αυτό ευθύς ως επιδοθή αυτή κεκυρωμένον αντίγραφον του 30 διατάγματος τούτου."

Το βάρος της απόδειξης ότι οι Αιτητές στην παρούσα υπόθεση είναι ενδιαφερόμενα πρόσωπα στο ίδιο το πλοίο αναφορικά με το οποίο ζητούν την έκδοση του αιτούμενου διατάγματος, βρίσκεται στους ώμους των ίδιων των Αιτητών, εφόσον η ύπαρξη ενδιαφέροντος στο πλοίο αποτελεί 35 προϋπόθεση του άρθρου 30 η οποία πρέπει να αποδεικνύεται θετικά σε όλες τις περιπτώσεις όπως η παρούσα.

Βλ. επί του προκειμένου υπόθεση Κωνσταντίνου Γερασάκη v. Wolf Shipping Co. Ltd. (1989) 1 Α.Α.Δ. (Ε) 393.

- 5 Στην υπόθεση *Pastella Marine Co Ltd v National Iranian Tanker Co Ltd* (1987) 1 C.L.R. 583, υιοθετώντας τις παρατηρήσεις του Άγγλου Δικαστή Warner στην υπόθεση *Ladup Ltd v Williams & Glyn's Bank plc and another* [1985] 2 All E.R. 577, το Ανώτατο Δικαστήριο τόνισε ότι η φράση "ενδιαφερόμενο πρόσωπο", μέσα στην έννοια του επίδικου άρθρου 30, δεν είναι συνώνυμη με τον "ενάγοντα" ή τον "αιτητή" ή το "διάδικο" σε κάποια δικαστική διαδικασία, αλλά αναφέρεται αποκλειστικά στο πρόσωπο εκείνο που έχει ενδιαφέρον πάνω στο ίδιο το πλοίο. Σχετική με την ερμηνεία του άρθρου 30 είναι και η υπόθεση *Compania Portuguesa De Transportes Maritime of Lisbon v Sponsalia Shipping Co Ltd* (1987) 1 C.L.R. 11.

- 20 Η συγκεκριμένη εισήγηση των Αιτητών είναι ότι είναι "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" στο επίδικο πλοίο μέσα στην έννοια του πιο πάνω άρθρου επειδή για τους λόγους που παραθέτω πιο κάτω έχουν αποκτήσει ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως (maritime lien) πάνω στο εν λόγω πλοίο. Οι λόγοι, όπως διατυπώνονται στη γραπτή αγόρευση του ευπαίδευτου δικηγόρου των Αιτητών, είναι οι εξής:

- 25 "Α. Οι σκοποί που είχαν οι καταβολές ποσών που πραγματοποίησαν σε τρίτους δανειστές των καθ'ων η αίτηση ήσαν:

- α. Η διατήρηση της αξιοπλοίας του πλοίου της.
- β. Η προστασία και η συντήρηση των ζωών των μελών του πληρώματος.
- 30 γ. Η διατήρηση της ετοιμότητας του πλοίου προς ναύλωση και η εν γένει συντήρηση αυτού.
- δ. Η δημιουργία δυνατότητας στο πλοίο εκτελέσεως και περατώσεως ανειλημμένων μεταφορικών υποχρεώσεων.

ε. Η προσπάθεια δημιουργίας φερέγγυου και αξιόχρεου ονόματος του πλοίου και της Πλοιοκτητρίας στη διεθνή αγορά, και

στ. Η αποφυγή κατασχέσεως του πλοίου από τρίτους δανειστές.

5

Β. Τα εις τα πινάκια Β και Γ αναφερόμενα κονδύλια αποτελούν εφόδια ("necessaries") μέσα στην έννοια του σχετικού όρου και υπηρεσίας προς το πλοίο *Offi Gloria*."

Προς υποστήριξη της εισήγησής του, ο κ. Καλλής παρέπεμψε το Δικαστήριο στις Αγγλικές υποθέσεις *The Ripon City* [1897] P.226, *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo.P.C. 267, *The Halley* [1867] L.R. 3 P.C. 1939, *The Feronia* [1868] L.R. 2 A & E. 65, *The Charles Amelia* [1868] L.R. 2 A & E. 333, *The Beldis* (1936) P.51 *The Tolten* [1946] P.135, *The Two Ellens* (1872) L.R.4 P.C. 161, και *The Tervaete* [1922] P.259.

Πρόσθετα και/ή διαζευκτικά ο κ. Καλλής εισηγήθηκε ότι οι Αιτητές είναι "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" μέσα στην έννοια του άρθρου 30, γιατί έχουν, ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο λόγο, ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως (maritime lien) πάνω στο επίδικο πλοίο ως επακόλουθο του γεγονότος ότι το είδος των υπηρεσιών και απαιτήσεων τους παρέχει σ' αυτούς θέσμιο δικαίωμα αγωγής *in rem* (statutory right of action *in rem*) έναντι του πλοίου και εφόσον η κατάλληλη διαδικασία στην παρούσα υπόθεση είναι διαδικασία *in rem*, αυτομάτως έπεται, σύμφωνα με τη νομολογία, ότι υφίσταται επίσης και ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως πάνω στο πλοίο. Η αυθεντία που έχει επικαλεστεί προς υποστήριξη της εισήγησής του αυτής είναι η υπόθεση *The Bold Buccleugh* (ανωτέρω), στην οποία ο Δικαστής Sir John Jervis, αναφερόμενος στο ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως, είτε στη σ.890, μεταξύ άλλων, τα εξής:

"A maritime lien is the foundation of the proceedings

in rem, a process to make perfect a right inchoate from the moment the lien attaches; and whilst it must be admitted that where such a lien exists, a proceeding in rem may be had, it will be found to be equally true, that
5 in all cases where a proceeding in rem is the proper course, there a maritime lien exists, which gives a privilege or claim upon the thing, to be carried into effect by legal process. This claim or privilege travels with the thing, into whosoever possession it may come."

10 Η κα. Τιμόθη, εκ μέρους των Καθ'ων η Αίτηση, υιοθετεί τη θέση του κ. Καλλή, ότι εκτός των ενυπόθητων δανειστών, συμφέρον ή και δικαίωμα στο πλοίο μαζί με τους ιδιοκτήτες του έχουν και δανειστές δικαιούμενοι σε ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως (maritime lien) και αναφέρει επί
15 του προκειμένου τις Αγγλικές υποθέσεις *The Veritas*, (1901) P.301, *The Ripon City*, (1897) P.226, *The Tervaeete*, (1922) P.259, και *The Goulandris*, (1927) P.182. Ισχυρίζεται, εντούτοις, ότι οι συγκεκριμένες απαιτήσεις των Αιτητών ούτε δημιουργούν ούτε παρέχουν σ' αυτούς ναυτικό
20 δικαίωμα επισχέσεως οποιασδήποτε μορφής ή κατηγορίας, πάνω στο πλοίο, παρόλο που μερικές από αυτές δυνατόν να παρέχουν στους Αιτητές θέσμιο δικαίωμα αγωγής in rem (statutory right of action in rem). Όμως, θέσμιο δικαίωμα επισχέσεως (statutory lien) πάνω στο πλοίο και
25 δικαίωμα ή ενδιαφέρον στο πλοίο θα αποκτήσουν μόνο από τη στιγμή της σύλληψης του πλοίου μετά την καταχώρηση αγωγής in rem εναντίον του.

Αναφορικά με την έννοια και τις νομικές συνέπειες του ναυτικού δικαιώματος επισχέσεως (maritime lien), ο
30 Άγγλος Δικαστής Scott L.J. στην υπόθεση *The Tolten* (1946) P.135, είπε τα εξής στη σ.150:

35 "The essence of the 'privilege' was and still is, whether in Continental or in English law, that it comes into existence automatically, without any antecedent formality, and simultaneously with the cause of action, and confers a true charge on the ship and freight of a proprietary kind in favour of the 'privileged' creditor.

The charge goes with the ship everywhere, even in the hands of a purchaser for value without notice, and has a certain ranking with other maritime liens, all of which take precedence of mortgages."

Αναφορικά με τη διάκριση ανάμεσα σε ναυτικά δικαιώματα επισχέσεως (maritime liens), αφ' ενός, και θέσμια δικαιώματα in rem (statutory rights in rem), αφ'ετέρου, στο σύγγραμμα Arrest of Ships των Hill, Soehring, Hosoi και Helmer, Εκδ. 1985, διαβάζουμε τα εξής στις σσ. 13 και 14:

"When do liens and statutory rights 'in rem' respectively come into being?

Liens tend, though not exclusively, to be the creatures of the common law and are rights which spring into being and accrue at the time of the original cause of action. This cannot be said of a statutory right in rem. Judicial interpretation of this statutory authority, for example The Monica S makes it clear that the right does not pre-exist the taking of the action and that until action is taken, for example by the concrete act of issuing a writ naming the res, the right does not come into being. This is a fundamental and legally inescapable difference between the right in rem as granted by old-established statutory authority and the common-law inspired lien."

Ανάμεσα στα αναγνωρισμένα από το Αγγλικό δίκαιο ναυτικά δικαιώματα επισχέσεως (maritime liens) είναι εκείνο των μελών του πληρώματος αναφορικά με οφειλόμενα ημερομίσθια (seamen's wages) και εκείνο του πλοίαρχου τόσο για οφειλόμενα ημερομίσθια όσα και για χρηματικές πληρωμές του (Master's wages and disbursements). Στην παρούσα όμως υπόθεση οι Αιτητές απαιτούν οφειλόμενα σ'αυτούς ποσά που πλήρωσαν, σύμφωνα με την επίδικη συμφωνία, στον πλοίαρχο του πλοίου για να καλυφθούν τα ημερομίσθια μελών του πληρώματος και δικά του, καθώς και διάφορες πληρωμές που είχε κάμει. Θα πρέπει επί του προκειμένου να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει ούτε μαρτυρία ούτε ισχυρισμός ότι ο πλοίαρχος ή τα μέλη

- του πληρώματος εκχώρησαν ποτέ στους Αιτητές τα οποιαδήποτε ναυτικά δικαιώματα επισχέσεως που τυχόν θα είχαν πάνω στο πλοίο αν τα ημερομίσθια τους δεν καταβάλλονταν από τους Αιτητές. Επισημαίνω απλώς το γεγονός αυτό χωρίς να αποφαίνομαι κατά πόσο στην περίπτωση που υπήρχε τέτοια εκχώρηση (assignment), η θέση των Αιτητών θα ήταν διαφορετική από ότι είναι σήμερα, εφόσο οι αυθεντίες πάνω στο θέμα αυτό διχάζονται και στιδύρτοτε εγώ θα έλεγα επί του προκειμένου θα ήταν απλή παρατήρηση (obiter dictum). Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι Αιτητές δεν εξασφάλισαν την εκ των προτέρων άδεια του Δικαστηρίου να προβούν στις πληρωμές που ισχυρίζονται. Κάτω από αυτές τις περιστάσεις το ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι κατά πόσο το ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως πάνω στο πλοίο που ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος είχαν πριν καταβληθούν οι μισθοί τους, έχει μεταβιβασθεί στους Αιτητές ώστε να τους καταστήσει πρόσωπα ενδιαφερόμενα στο πλοίο. Υπάρχει σειρά αυθεντιών, Αγγλικών και Κυπριακών, που καθορίζουν το δίκαιο επί του προκειμένου όπως σήμερα εφαρμόζεται, οι οποίες απαντούν το πιο πάνω ερώτημα κατά τρόπο αρνητικό. Οι αυθεντίες αυτές σηματοδοτούν απόκλιση από παλαιότερες αποφάσεις* αντιπροσωπευτικές ολότελα αντίθετης θεωρίας σύμφωνα με την οποία μεταβιβάζονται στον πληρωτή, ταυτόχρονα με την πληρωμή του, τα οποιαδήποτε ναυτικά δικαιώματα επισχέσεως είχε ο εξοφληθείς πιστωτής πάνω στο πλοίο πριν εξοφληθεί από τον πληρωτή. Οι αυθεντίες που καθορίζουν την προσέγγιση που οφείλω και που αποφάσισα να ακολουθήσω είναι οι εξής:

The Petone, [1917] P. 198, στην οποία ο Άγγλος Δικαστής Hill, αφού προέβη σε λεπτομερή θεώρηση και ανάλυση προηγούμενων αποφάσεων πάνω στο επίδικο θέμα, πρόσθεσε τα εξής στις σσ.208 και 209:

* Βλ. *The William F. Safford*, 1860 Lush, 69, και *The St. Lawrence*, 18805 P.D.250.

"These, I believe, are the cases. For the view of the more modern text-writers I may refer to the 13th edition of Abbott, p.883, the 14th edition, p.1035, and vol.26 of Halsbury's Laws of England, p.625. They treat maritime liens, other than liens for bottomry, as not transferable. 5

In my view the weight of authority is strongly against the doctrine that the man who has paid off the privileged claimant stands in the shoes of the privileged claimant and has his lien, whether it be regarded as a general doctrine or as applied to wages only. 10

I say nothing about contractual assignments of debts or claims supported by maritime liens. It is not necessary to consider how far such an assignment carries with it in all cases the maritime lien; it does so in the case of bottomry; whether it does so in any other case it is not necessary to express an opinion. In the present case there is no question of assignment. The plaintiffs paid the wages and/or disbursements. The master and crew have been paid and their debts satisfied. They assigned nothing to the plaintiffs. The plaintiffs do not claim as their assignees but in their own right as having paid the men off. Counsel for the plaintiffs contends that the doctrine is an application of the principle of subrogation. But I know of no principle of English law which says that one who, being under no compulsion and under no necessity to protect his own property, but as a volunteer, makes a payment to a privileged creditor, is entitled to the rights and remedies of the person whom he pays. That is the position of the plaintiffs. They chose as volunteers to pay off debts which constituted a marine lien upon the ship. They did not, in my opinion, thereby acquire any maritime lien. They have, therefore, no right in rem based upon a maritime lien. They have no right in rem independent of a maritime lien." 15
20
25
30

Τα γεγονότα στην υπόθεση *The Petone* (ανωτέρω), αναφορικά με τα οποία ο Δικαστής Hill είπε όσα αναφέρονται στο πιο πάνω απόσπασμα της απόφασής του, προσομοιά- 35

ζουν με τα γεγονότα της παρούσας υπόθεσης όπως οι Αιτητές τα ισχυρίζονται. Ο Δικαστής Hill περιγράφει τα γεγονότα στην εν λόγω υπόθεση ως εξής στις σ.199 και 200:

5 "The circumstances of the payments made by the plaintiffs, which are the subject of the action, are thus stated in the affidavit of Mr.W. Harold Watson, a member of the plaintiff firm: "The said ship arrived at Swansea on or about Jan. 1, 1917, but Cunningham, Shaw & Co., Limited, though requested so to do, did not pay
10 the said wages in accordance with the said agreement; and to prevent the arrest of the ship by the master and crew my firm paid the wages, the subject of this action, and also the passage money of three of the officers home to New Zealand, which Messrs. Cunningham, Shaw & Co.,
15 Limited, had likewise agreed to pay, but did not pay. My firm made the payments in the bona fide belief that they were making the same in relief of the liability of Cunnigham, Shaw & Co., Limited, under their agreement, and to save the ship from arrest as aforesaid."

20 *The "Leoborg"* (No.2), 1964 Ll.L.R.380, στην οποία ο Άγγλος Δικαστής Hewson υιοθέτησε το πιο πάνω απόσπασμα της απόφασης του Δικαστή Hill στην υπόθεση *The Petone*, λέγοντας ότι η απόφαση εκείνη ουδέποτε αμφισβητήθηκε και ότι προτίθεται να την ακολουθήσει.

25 *Nordic Bank plc v The ship "Seagull"* (1989) 1 C.L.R. 420, στην οποία το αντικείμενο της διαδικασίας ήταν ο καθορισμός από το Δικαστήριο των προτεραιοτήτων των διαφόρων εξ αποφάσεως δανειστών, περιλαμβανομένων εκείνων στην αγωγή αρ.357/84, των οποίων μέρος του εξ
30 αποφάσεως λαβείν τους αφορούσε πληρωμές για ημερομίσθια μελών του πληρώματος και για επιδιορθώσεις στο πλοίο που είχαν κάμει ως διαχειριστές του πλοίου, δύναμει συμφωνίας με τους πλοιοκτήτες που προσομοιάζει με την επίδικη συμφωνία των παρόντων Αιτητών. Για το
35 λόγο αυτό απέκτησαν, όπως ισχυρίστηκαν, το γνωστό στο κοινοδίκαιο δικαίωμα επισχέσεως ως "possessory lien", προϋπόθεση για την απόκτηση και διατήρηση του οποίου

αποτελεί η πραγματική κατοχή του πλοίου μέχρις ότου οι απαιτήσεις του κατόχου ικανοποιηθούν ή μέχρι την παράδοση του πλοίου στον Αξιωματικό Ναυτοδικείου δυνάμει διαταγής του Δικαστηρίου. Το δικαίωμα επισχέσεως χάνεται μόλις ο δικαιούχος του παύσει να έχει κατοχή του πλοίου. Για όσο όμως χρόνο υφίσταται, ο κάτοχος του δικαίωματος αυτού έχει προτεραιότητα ακόμα και έναντι ενυπόθηκου δανειστή. Δικαίωμα επισχέσεως της μορφής αυτής έχουν, μεταξύ άλλων, ο επιδιορθωτής του πλοίου αναφορικά με την αμοιβή του, όπως και ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος αναφορικά με καθυστερημένα ημερομίσθια τους. 5 10

Το ενδιαφέρον για την παρούσα υπόθεση που έχει η απόφαση στην υπόθεση *Nordic Bank plc v Ship "Seagull"*, βρίσκεται στο γεγονός ότι η πληρωμή από τους ενάγοντες των μισθών των μελών του πληρώματος και των εξόδων επιδιορθώσεως του πλοίου κρίθηκε ότι δεν είναι από μόνη της αρκετή ώστε να επιφέρει μεταβίβαση στους ενάγοντες του εν λόγω δικαίωματος επισχέσεως που ο επιδιορθωτής και τα μέλη του πληρώματος του πλοίου κατείχαν πριν την εξόφληση τους από τους ενάγοντες. Το σκεπτικό της απόφασης βασίζεται εκτός από την υπόθεση *The Tergest* (1903) P.26, κυρίως στο απόσπασμα που έχω ήδη παραθέσει από την απόφαση στην υπόθεση *The Petone*, το οποίο ο Δικαστής Στυλιανίδης υιοθετεί προσθέτοντας τα εξής 15 20 25

στη σ.435:

"Possessory lien is not transferable and payment of wages of the crew and the master and disbursements incurred by the master do not entitle the payer to the possessory lien, unless such payment is authorized or approved by the Court. The payor is not, without authority or approval of the Court, entitled, by payment alone, to the privileges of a possessory lien." 30

Από τις πιο πάνω αυθεντίες προκύπτει ότι το ναυτικό δικαίωμα επισχέσεως και το επακόλουθο ενδιαφέρον πάνω στο πλοίο που είχαν, πριν εξοφληθούν από τους Αιτητές, ο πλοίαρχος για τα οφειλόμενα ημερομίσθια και πληρωμές του (master's wages and disbursements) και τα 35

μέλη του πληρώματος για τα οφειλόμενα ημερομίσθια τους (seamen's wages), δεν έχουν μεταβιβαστεί, κάτω από τις περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης, στους Αιτητές.

5 Οι πιά πάνω πληρώμες παρέχουν, εντούτοις, στους Αι-
τητές τα δικαιώματα του "necessariesman", δηλ. του προ-
σώπου που προμηθεύει στο πλοίο εμπορεύματα και υλικά
για τη λειτουργία και συντήρησή του. Στο βιβλίο British
Shipping Laws, Τομος 14, Maritime Liens, του Thomas, έκ-
δοση 1980, παρα.478, στη σ.269, αναφέρονται επί του προ-
10 κειμένου τα εξής:

"Further, a person who at the request of the owner or
master pays off the crew will stand as a necessariesman
and thereby possess a statutory right of action in rem
against the ship in respect of his advances."

15 Στη θέση του necessariesman οι Αιτητές βρίσκονται και
λόγω του ότι μέρος της απαίτησής τους αφορά προμήθειες
που κρίνω ότι αποτελούν necessaries και καλύπτονται
από το άρθρο 1(1)(m)* του Νόμου Administration of
Justice Act, 1956, εν όψει και της υπόθεσης Cyprus
20 Telecommunications Authority v The Ship "Maria" (1988) 1
C.L.R. 163.

25 Ποιά όμως είναι τα δικαιώματα του necessariesman;
Μήπως η προμήθεια από μέρος του εμπορευμάτων και
υλικών αυτής της φύσης, παρέχει από μόνη της από τη
στιγμή που πραγματοποιείται, οποιοδήποτε δικαίωμα επι-
σχέσεως πάνω στο πλοίο προς όφελος του προμηθευτή;
Την απάντηση στο πιά πάνω ερώτημα δίδουν, εκτός από
το τελευταίο απόσπασμα που έχω παραθέσει, και οι πιά
κάτω αυθεντίες:

* 1(1) *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-*

.....

(m) *any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance;*

Στην υπόθεση *Kamal Hassanein v The Ship "Hellenic Island"* (1989) 1 C.L.R. 406, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου Α. Λοΐζου είπε τα εξής στις σσ.410 και 411:

"The supply of necessaries does not give rise to a maritime lien and the ship does not become chargeable 5 until suit is actually instituted. (See Roscoe: Admiralty Practice (5th Ed.) p.206). In any event as it has been held by the Supreme Court in the case of *Pilefs Ltd and Others v. The Commercial Bank of the Near-East Ltd.* (1983) 1 C.L.R. 376 a lien for necessaries is considered a statutory 10 lien which ranks lower in priority to a mortgage."

Στην υπόθεση *Pilefs Limited and Others v The Commercial Bank of Near East Ltd* (1983) 1 C.L.R. 376, το πενταμελές Εφετείο συμφώνησε με το πιο κάτω απόσπασμα της απόφασης του πρωτόδικου Δικαστηρίου, στη 15 σ.388:

"But necessariesmen have no prior equity because a lien for necessaries is a statutory lien and it is not attached until the institution of an action in rem. In Halsbury's Laws of England (supra) volume 35 p.736 20 para.1211, it is stated:

"Statutory lien. A statutory lien attaches when property is arrested in an action in rem in the Admiralty jurisdiction of the High Court."

Στην υπόθεση *James W. Elwell* (1921) P.351, τονίστηκε 25 στη σ.369 ότι " ... until the moment of the arrest, the necessariesman, having no maritime lien, is not in any sense a secured creditor"

Από τις πιο πάνω αυθεντίες προκύπτει ότι, εφόσο οι Αιτητές δεν καταχώρησαν αγωγή εναντίον του πλοίου, δεν 30 έχει αποκρυσταλλωθεί κανένα δικαίωμα επισχέσεως, θέσμιμο (statutory) ή άλλο, προς όφελος τους πάνω στο πλοίο ώστε να καταστούν ενδιαφερόμενα πρόσωπα μέσα στην έννοια του άρθρου 30 του Νόμου αρ. 45/63. Ούτε οποιαδή-

ποτε από τις υπόλοιπες απαιτήσεις των Αιτητών, με τις οποίες δεν έχω ειδικά ασχοληθεί, δε δημιουργεί δικαίωμα επισχέσεως πάνω στο πλοίο προς όφελος των Αιτητών.

5 Στην επιχειρηματολογία του προς υποστήριξη της αίτησης του, ο ευπαίδευτος δικηγόρος των Αιτητών απέδωσε ιδιαίτερη σημασία στην παρατήρηση (obiter dictum) του Δικαστή Sir John Jervis που περιέχεται στο απόσπασμα της απόφασης στην υπόθεση *The Bold Buccleugh*, το οποίο έχω παραθέσει στην αρχή της απόφασής μου. Η παρατήρηση, όμως, εκείνη έχει μεταγενέστερα επικριθεί και στη συνέχεια έχει χαρακτηριστεί σαν λάθος στο Αγγλικό Εφετείο από το Δικαστή Scott στην υπόθεση *The Tolten*, 1946, P.135, στη σ.144. Ο ευπαίδευτος δικηγόρος των Αιτητών απέδωσε επίσης ιδιαίτερη σημασία, στην υπόθεση *Ripon City* (1897) P.226, και ιδιαίτερα στο ακόλουθο απόσπασμα από την απόφαση του Δικαστή Gorell Barnes στη σ.242:

20 "The result of my examination of these principles and authorities is as follows: The law now recognises maritime liens in certain classes of claims, the principal being bottomry, salvage, wages, masters' wages disbursements and liabilities, and damage. According to the definition above given, such a lien is a privileged claim upon a vessel in respect of service done to it, or injury caused by it, to be carried into effect by legal process. It is a right acquired by one over a thing belonging to another - a jus in re aliena. It is, so to speak, a subtraction from the absolute property of the owner in the thing."

30 Διαφωνώ με την εισήγηση ότι η πιο πάνω απόφαση υποστηρίζει τους ισχυρισμούς που πρόβαλε ο κ. Καλλής για δημιουργία ναυτικού δικαιώματος επισχέσεως πάνω στο πλοίο προς όφελος των Αιτητών, κάτω από τις περιστάσεις και υπό το φως των απαιτήσεων τους στην παρούσα υπόθεση.

35 Έλεται ότι οι Αιτητές δε νομιμοποιούνται στην έκδοση του αιτούμενου διατάγματος δυνάμει του άρθρου 30

του Νόμου αρ.45 του 1963.

Εν όψει της ετυμολογίας μου αναφορικά με το άρθρο 30, εκείνο που παραμένει να εξεταστεί είναι αν οι Αιτητές νομιμοποιούνται στην έκδοση του αιτούμενου διατάγματος υπό μορφή Μαρενα με βάση το άρθρο 32(1) του Νόμου 5 αρ.14 του 1960.

Το Ανώτατο Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να εξετάσει παρόμοιο θέμα σε δυο τουλάχιστον αποφάσεις του στις οποίες επέσυρε την προσοχή μου η ευπαιδευτη δικηγόρος των Καθ'ων η Αίτηση, οι οποίες εφαρμόζονται πλήρως στην παρούσα υπόθεση στην οποία δεν υπάρχει ισχυρισμός ότι το επίδικο πλοίο βρίσκεται εντός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου. 10

Η πρώτη απόφαση είναι στην υπόθεση *Compania Portuguesa De Transportes Maritime of Lisbon* (ανωτέρω), στην οποία ο Δικαστής (όπως ήταν τότε) Α Λοΐζου, αποφάσισε ότι, παρόλο που συντηρητικό διάταγμα τύπου Μαρενα μπορεί να εκδοθεί εναντίον πλοίων εντός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου, τέτοιο διάταγμα δεν μπορεί να εκδοθεί εναντίον πλοίου που βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου. 15 20

Η δεύτερη απόφαση εκδόθηκε από πενταμελές Εφετείο στην υπόθεση *Pastella Marine Co Ltd v National Iranian Tanker Co Ltd* (ανωτέρω), στην οποία οι ενάγοντες είχαν υποβάλει αίτηση για έκδοση διατάγματος που να απαγορεύει στους εναγομένους να υποθηκεύσουν ή να αποξενώσουν το περιουσιακό τους συμφέρον στο πλοίο. Βάσιαν την αίτηση τους στα άρθρα 4(1) του Κεφ.6, 30 του Νόμου 45/63 και 32(1) του Νόμου 14/60. Στην κατ'έφεση διαδικασία, κρίθηκε ότι οι ενάγοντες δεν είναι ενδιαφερόμενα πρόσωπα στην έννοια του άρθρου 30 το οποίο δεν είχε εφαρμογή στην περίπτωση τους, και ότι διάταγμα του τύπου Μαρενα δεν μπορούσε να εκδοθεί εναντίον πλοίου που βρισκόταν εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου, παρόλο που ήταν εγγεγραμμένο και αποτελούσε ιδιοκτησία εταιρείας εγγεγραμμένης στην Κύπρο. Ο τότε 25 30 35

5 Πρόεδρος του Δικαστηρίου, Μ. Τριανταφυλλίδης, θεώρησε αναγκαίο να υποδείξει ότι στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η έκδοση διατάγματος κάτω από το άρθρο 30 του Νόμου 45/63, δεν πρέπει να παρακάπτονται οι πρόνοιες του άρθρου αυτού με την έκδοση διαταγής κάτω από το άρθρο 32 του Νόμου 14/60. Ο Δικαστής Κούρρης συμφώνησε με τον κ.Τριανταφυλλίδη, ο δε Δικαστής Σαββίδης εξέφρασε την άποψη ότι, όταν κατά την άσκηση των γενικών εξουσιών του κάτω από το άρθρο 32(1) του Νόμου 10 αρ.14/60, το Δικαστήριο εξετάζει αν είναι δίκαιο και πρόσφορο (just and convenient), να εκδώσει διάταγμα κάτω από το εν λόγω άρθρο, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ειδικές πρόνοιες του άρθρου 30 του Νόμου αρ.45/63, οι οποίες παρέχουν εξουσία στο Δικαστήριο να εκδίδει απα- 15 γορευτικά διατάγματα αναφορικά με πλοία.

Έπεται ότι οι Αιτητές δε νομιμοποιούνται στην έκδοση του αιτούμενου διατάγματος ούτε κάτω από το άρθρο 32 του Νόμου αρ.14/60.

20 Για όλους τους πιο πάνω λόγους η παρούσα αίτηση απορρίπτεται με έξοδα σε βάρος των Αιτητών. Το προσωρινό διάταγμα που εκδόθηκε στις 17 Οκτωβρίου 1991, ακυρώνεται.

Η αίτηση απορρίπτεται με έξοδα.