

16 Νοεμβρίου, 1992

[ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Δ/σής]

EL FATH CO. FOR INTERNATIONAL TRADE S.A.E.,

Ενάγοντες,

v.

E.D.T. SHIPPING LTD., & ΚΑΙ ΑΛΛΟΣ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 164/92).

Ένταλμα σύλληψης πλοίου — Κατά πόσο είναι δυνατή η έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου, το οποίο δεν βρίσκεται μέσα στην δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου.

5 Δικονομία Ναυτοδικείου — Αίτηση για έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου — Η ένορκος δήλωση πρέπει να περιέχει το ελάχιστο υπόβαθρο γεγονότων, που να ενεργοποιεί την δικαιοδοσία του Δικαστηρίου — Η Δ.75, Θ.8 των Αγγλικών Θεσμών του 1962, αν και δεν εφαρμόζεται στην Κύπρο, αποκαλύπτει τα ελάχιστα προαπαιτούμενα για την θεμελίωση των προϋποθέσεων για την έκδοση
10 εντάλματος σύλληψης πλοίου.

Δικονομία Ναυτοδικείου — Ένορκη Δήλωση — Δεν είναι δικόγραφο, και γ' αυτό δεν μπορεί να περιέχει διαζευκτικούς ισχυρισμούς ως προς τα γεγονότα.

15 Με την αγωγή τους οι αιτητές αξίωσαν από το Εναγόμενο πλοίο και τους εναγομένους 1, σαν ιδιοκτήτες και/ή ναυλωτές του, Δολ. ΗΠΑ 971.433, ή το ισάξιώ τους σε Λίρες Κύπρου, για απώλεια και/ή ζημιά σε φορτίο που έπρεπε να τους είχε παραδοθεί στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας, Αιγύπτου. Με μονομερή αίτησή τους ζήτησαν την έκδοση εντάλματος σύλληψης εναντίον του εναγομένου
20 πλοίου. Η αίτηση υποστηριζόταν από ένορκη δήλωση μιας εκ των δικηγόρων των αιτητών, η οποία αναφέρθηκε σε πληροφορίες που είχε λάβει, και σε έγγραφα που είχε στην κατοχή της, χωρίς να δίδει τις πηγές των πληροφοριών ή να καταθέτει τα έγγραφα στο Δικαστήριο. Στην ένορκη δήλωση αναφερόταν ότι οι εναγόμενοι 1
25 σε κάθε ουσιώδη χρόνο ήσαν "οι ιδιοκτήτες ή ναυλομισθωτές" του εναγομένου πλοίου. Οι εναγόμενοι 1 ισχυρίστηκαν ότι το Δικαστήριο δεν είχε δικαιοδοσία να εκδόσει ένταλμα σύλληψης πλοίου, το οποίο δεν βρισκόταν μέσα στην δικαιοδοσία του Δικαστηρίου, και ότι, εν πάσει περιπτώσει, η αίτηση έπρεπε να απορριφθεί, διότι η
30 ένορκος δήλωση δεν αποκαλύπτει τέτοια γεγονότα ώστε να γίνεται επίκληση στην in rem δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου.

Αποφασίσθηκε ότι:

(α) Η έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου, το οποίο δεν βρίσκεται μέσα στην δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου, είναι δυνατή, κατ' αναλογία και με τον ίδιο τρόπο, που είναι δυνατή η έκδοση του κλητηρίου εντάλματος σε αγωγή in rem εναντίον πλοίου που δεν βρίσκεται μέσα στην δικαιοδοσία. Και στις δύο περιπτώσεις η επίκληση της δικαιοδοσίας του Ναυτοδικείου in rem και η συμπλήρωση της διαδικασίας γίνεται με την επίδοση του εντάλματος ή κλητηρίου στο εναγόμενο πλοίο. Η περίπτωση αυτή διαφοροποιείται από την περίπτωση έκδοσης διατάγματος τύπου παρενα, όπου δεν είναι δυνατή η έκδοση τέτοιου διατάγματος εναντίον πλοίου που δεν βρίσκεται μέσα στην δικαιοδοσία.

(β) Η αίτηση για έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου πρέπει να υποστηρίζεται από ένορκη δήλωση η οποία να καταδεικνύει ένα ελάχιστο υπόβαθρο αναφορικά με την ύπαρξη ζητήματος για εκδίκαση, όρος που πρέπει να θεωρηθεί ότι περιλαμβάνει και όσα άπτονται των προϋποθέσεων για την επίκληση της in rem δικαιοδοσίας του Ναυτοδικείου. Στην παρούσα περίπτωση η ένορκος δήλωση ήταν ασαφής ως προς το κατά πόσο οι εναγόμενοι 1 ήσαν οι ιδιοκτήτες όλων των μεριδίων του εναγομένου πλοίου, όπως απαιτείται από το άρθρο 3(4) του Administration of Justice Act, 1956, και τη Δ.75, Θ.8 των Αγγλικών Θεσμών του 1962, η οποία, αν και δεν εφαρμόζοταν στην Κύπρο, θεωρήθηκε ότι αποκαλύπτει τα ελάχιστα προαπαιτούμενα για τη θεμελίωση των προϋποθέσεων για την έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου στο παρόν στάδιο.

(γ) Η ένορκος δήλωση δεν είναι δικόγραφο και γι' αυτό δεν μπορεί να περιέχει διαζευκτικούς ισχυρισμούς ως προς τα γεγονότα. Όταν περιέχει ισχυρισμούς, που βασίζονται σε πληροφορίες, πρέπει να αποκαλύπτει την πηγή των πληροφοριών.

Η αίτηση απορρίφθηκε. 30

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Παναγιώτου v. Το Πλοίο TAMARA I, (1992) 1 A.A.Δ.21·

Trade Development Bank v. Promachos shipping (1979) 1 C.L.R. 566·

Altobeiqui v. M/V "NADA" (1985) 1 C.L.R. 543· 35

Potato Marketing v. Bellam Shipping (1987) 1 C.L.R. 496·

The Good Herald [1987] 1 Lloyd's Rep. 236·

The Nautik [1895] P. 121·

The "Monica S" [1968] P. 741·

The Banco [1971] 1 Lloyd's Rep. 49.

The Espanoleto [1920] P. 223.

The Berny [1977] 2 Lloyd's Rep. 533.

Re Aro Co Ltd [1979] 1 All E.R. 32.

5 *Vahlawan v. M/V "Saud"* (1988) 1 C.L.R. 510.

Botteghi v. Bolt Head Navigation (1985) 1 C.L.R. 114.

Compania Maritime v. Sponsalia Shipping (1987) 1 C.L.R. 11.

Pastella Marine v. Iranian Tanker (1987) 1 C.L.R. 583.

CYTA v. The Ship "MARIA" (1983) 1 C.L.R. 825.

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

Asimenos v. Paraskeva (1982) 1 C.L.R. 145.

Pitria Shipping v. Georghiou (1982) 1 C.L.R. 358.

Seraphim Brothers v. Jacquet Freres 14 C.L.R. 119.

Αίτηση.

15 Αίτηση σε αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία οι ενάγοντες - αιτητές ζητούν τη σύλληψη του εναγομένου πλοίου.

Κάρμου (δ/νός) για Γ. Κακογιάννη, για τους ενάγοντες - αιτητές.

20 Ε. Ιακωβίδου - Κούρη (κα) για τους εναγομένους 1 ανακόπτοντες για κ. Μοντάνιο.

25 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Δ. Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες αξιώνουν από το εναγόμενο πλοίο και τους εναγομένους 1, ως ιδιοκτήτες και/ή ναυλωτές του, \$971.433 ή το ισάξίό τους σε λίρες Κύπρου για απώλεια και/ή μερική απώλεια και/ή μερική παράδοση φορτίου και/ή για ζημιά σε φορτίο που έπρεπε να τους παραδοθεί στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Καταλογίζουν, συναφώς, στους εναγομένους αθέτηση συμφωνίας και, διαψευστικά, διάπραξη αστικών αδικημάτων στη λεπτομε-

ρή περιγραφή των οποίων δεν χρειάζεται να επεκταθώ
 τώρα. Ταυτόχρονα, επιδιώκουν δηλώσεις σχετικές προς
 την έλλειψη δικής τους ευθύνης για συνεισφορά οποιουδή-
 ποτε ποσού σε σχέση με γενική αβαρία του πλοίου και
 προς το δικαίωμά τους σε αποζημίωση ως προς απαιτή- 5
 σεις ή πληρωμές αναφορικά με έξοδα διάσωσης του ενα-
 γομένου πλοίου ή του φορτίου του.

Την καταχώριση του κλητηρίου εντάλματος ακολούθη-
 σε η υποβολή *ex parte* αίτησης για τη σύλληψη του πλοίου.
 Προκύπτει από την αίτηση και την ένορκη δήλωση που τη 10
 συνοδεύει πως το πλοίο δεν βρίσκεται μέσα στη δικαιοδο-
 σία του Δικαστηρίου. Αναφέρεται σ' αυτές πως αναμένε-
 ται να επισκεφθεί το λιμάνι της Λεμεσού στις προσεχείς
 μερες για ολιγόωρο διαμετακομιστικό σταθμό.

Το ζήτημα είναι αν το Δικαστήριο έχει εξουσία να εκ- 15
 δώσει ένταλμα σύλληψης πλοίου που δεν βρίσκεται μέσα
 στη δικαιοδοσία του.

Ακουσα τις απόψεις των αιτητών πάνω στο θέμα και
 επιφύλαξα την απόφασή μου. Η καταχώριση σημειώματος
 ανακοπής (*caveat*) από τους εναγομένους 1 που ακολού- 20
 θησε και η κατά τους θεσμούς ειδοποίησή τους, (Βλ. θ. 70
 των Θεσμών Ναυτοδικείου, *Δημήτρης Παναγιώτου (Τζί-
 μης) v. Το Πλοίο TAMARA I*, (1992) 1 Α.Α.Δ. 21, πρόσφε-
 ρε τη δυνατότητα να ακουστεί και η δική τους επιχειρημα-
 τολογία.

25

Η δικαιοδοσία *in rem* του Δικαστηρίου ενεργοποιείται
 από τη στιγμή της επίδοσης του κλητηρίου εντάλματος και
 ή της σύλληψης του πράγματος. Μπορούν να γίνουν αυτά
 όταν το πράγμα, στην περίπτωσή μας το πλοίο, βρίσκεται
 μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Η επίδοση αγω- 30
 γής *in rem* και η εκτέλεση εντάλματος συλλήψεως πλοίου,
 προϋποθέτουν παρουσία του πλοίου μέσα στη δικαιοδο-
 σία του Δικαστηρίου. Η δυνατότητα παροχής άδειας για
 επίδοση αγωγής *in personam*, εκτός της δικαιοδοσίας του
 Δικαστηρίου, δεν υπάρχει στις περιπτώσεις αγωγών *in* 35
rem. (Βλ. θ. 16 και 55 των Θεσμών Ναυτοδικείου, *Trade*

Development Bank v. Promachos shipping (1979) 1 CLR 566, *Altobeiqui v. M/V "NADA" and Another* (1985) 1 CLR 543, *Potato Marketing v. Bellam Shipping* (1987) 1 CLR 496, *The Good Herald* (1987) 1 Lloyd's Rep. 236).

5 Στόχος της σύλληψης του πλοίου είναι η διασφάλιση της συνέχισης της παρουσίας του μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου προκειμένου να εξασφαλιστεί η απαίτηση του ενάγοντα. Η έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου, νοουμένου βέβαια ότι υπάρχει τέτοια εξουσία, θα ήταν δυνατό να αποκτήσει αυτή την πρακτική σημασία μόνο στη περίπτωση που μελλοντικά το πλοίο θα βρεθεί μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Στο μεταξύ, το ένταλμα σύλληψης θα είναι αδρανές για απροσδιόριστο 10 χρονικό διάστημα και εφόσο η περίοδος της ισχύος του δεν θα έχει εκπνεύσει. (Βλ. O. 67 r. 11 Annual Practice 1964 σελ 1870, British Shipping Laws έκδοση 1964, Τόμος I, σελ. 116 παράγραφος 268, Halsbury's Laws of England 4η έκδοση, Τόμος 1 παράγραφος 1 σελ. 431, παράγρ. 376).

20 Τα πιο πάνω σταθερά, στήριξαν και την επιχειρηματολογία των εναγομένων 1 ως ανακοπτόντων. Εισηγούνται πως θα ήταν εντελώς ασυμβίβαστη προς τις θεμελιώδεις αρχές που διέπουν την *in rem* δικαιοδοσία του Δικαστηρίου η έκδοση εντάλματος σύλληψης πλοίου του οποίου, εν πάση περιπτώσει, η δυνατότητα εκτέλεσης θα αναγόταν 25 στο μέλλον και θα εξαρτάτο από αβέβαιους παράγοντες.

Οι εναγόμενοι 1 έσπευσαν να διακρίνουν την παρούσα από την υπόθεση *The Nautik* (1895) P. 121, γιατί, όπως ανέφεραν, εκεί το ένταλμα σύλληψης εκδόθηκε αφού είχε ήδη επιδοθεί το κλητήριο ένταλμα στο πλοίο, πριν αυτό εγκαταλείψει τη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Το ζήτημα στην υπόθεση *The Nautik* ήταν, εν πάση περιπτώσει, διαφορέτικο. Δεν είχε εγερθεί ερώτημα ως προς την εγκυρότητα του εντάλματος σύλληψης που είχε εκδοθεί και που, βέβαια, δεν μπορούσε, όπως διαπιστώθηκε, να εκτελεστεί. 30 Το θέμα ήταν αν είχε δικαιοδοσία το Δικαστήριο να εκδώσει απόφαση επί της ουσίας λόγω της παράλειψης εμφάνι-

σης μέσα στην οριζόμενη προθεσμία μετά την επίδοση του κλητηρίου, ενώ το πλοίο δεν βρισκόταν υπό σύλληψη. Αποφασίστηκε πως ήταν αρκετό για την ύπαρξη δικαιοδοσίας να είχε επιδοθεί το κλητήριο και εκδόθηκε απόφαση κατά του πλοίου παρά το ότι βρισκόταν έξω από τη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Εκείνο, όμως, που είναι ίσως 5
 σχετικό με την παρούσα υπόθεση, είναι ο παραλληλισμός που έγινε μεταξύ της επίδοσης του κλητηρίου εντάλματος με την επίδοση του εντάλματος σύλληψης το οποίο, στα πλαίσια της προηγούμενης πρακτικής, ήταν η διαδικαστική μέθοδος ενεργοποίησης της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου. (Βλ. *The "Monica S"* (1968) P. 741 στη σελ. 750, *The Banco* (1971) 1 Lloyd's Rep. 49 στη σελ. 51). 10

Συμπληρώνεται η επιχειρηματολογία των εναγομένων 1 με την άποψη πως η βασική τους θέση ως προς την αναγκαιότητα της επίδοσης του κλητηρίου εντάλματος προκειμένου να δημιουργηθεί *in rem* δικαιοδοσία και, επομένως, να καταστεί δυνατή η έκδοση εντάλματος σύλληψης, δεν επηρεάζεται από την ακολουθούμενη πρακτική της έκδοσης ενταλμάτων σύλληψης πριν από την επίδοση του κλητηρίου εντάλματος. Καταχωρείται, όπως ανέφερε, το κλητήριο ένταλμα και εκδίδεται ταυτόχρονα το ένταλμα σύλληψης ενόψει της άμεσης δυνατότητας επίδοσης που εξασφαλίζει το γεγονός της παρουσίας του πλοίου μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Η ανάληψη δικαιοδοσίας από το Δικαστήριο, κάτω από αυτές τις συνθήκες, είναι δικαιολογημένη, πάντα κατά την εισήγησή τους, έχοντας υπόψη τις πρακτικές δυσκολίες και τους κινδύνους που θα δημιουργούνταν αν επρόκειτο πρώτα να γίνει η επίδοση του κλητηρίου εντάλματος και μετά να κινηθεί ο μηχανισμός για την έκδοση εντάλματος σύλληψης. 15
 20
 25
 30

Οι ενάγοντες εντόπισαν απόσπασμα στους *British Shipping Laws*, έκδοση 1980, Τόμος 14, σελ. 59 παράγραφος 87 που αναφέρεται ακριβώς στο συζητούμενο θέμα. Παραθέτω το απόσπασμα. 35

"Although a res may only be arrested when within territorial jurisdiction there exists no similar restriction

in respect of the issue of a writ in rem and warrant of arrest. Such forms of process may be issued when the res is out of jurisdiction and later served and executed when the res comes within jurisdiction".

5 Σε μετάφραση:

10 "Αν και ένα πράγμα μπορεί να συλληφθεί μόνο όταν βρίσκεται μέσα στη τοπική δικαιοδοσία, δεν υπάρχει παρόμοιος περιορισμός σε σχέση με την έκδοση κλητηρίου in rem και εντάλματος σύλληψης. Αυτά τα διαδικαστικά μέσα μπορούν να εκδοθούν όταν το πράγμα βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας και να επιδοθούν ή να εκτελεστούν αργότερα όταν το πράγμα έλθει μέσα στη δικαιοδοσία".

15 Το απόσπασμα συνδέεται με παραπομπή σε νομολογία στην οποία θα αναφερθώ. Προηγουμένως, όμως, προσθέτω πως βρίσκουμε τα ίδια και σε δεύτερο απόσπασμα, αυτή τη φορά στους British Shipping Laws έκδοση 1964, Τόμος 1 σελ. 28 παράγραφος 61. Αυτό το δεύτερο απόσπασμα υιοθετήθηκε, σε σχέση με διαφορετικό ζήτημα, 20 στις τρεις από τις κυπριακές υποθέσεις που επικαλέστηκαν οι εναγόμενοι 1 και στις οποίες έχω αναφερθεί σε άλλο σημείο της απόφασης αυτής. (Βλ. *Trade Development Bank v. Promachos Shipping* (ανωτέρω) στη σελ. 577, *Altobeiqui v. M/V NADA and another* (ανωτέρω) 25 στη σελ. 551 και *Potato Marketing v. Bellam Shipping* (ανωτέρω) στη σελ. 502.) Παραθέτω και αυτό το απόσπασμα:

30 "A consideration which may lead a plaintiff to sue in personam is that service of a writ in rem can only be effected within the jurisdiction. This means that although a writ in rem and a warrant of arrest may be issued even if the res is not within the jurisdiction in order for either to be effective the res to be proceeded against must be, or come, within the jurisdiction unless service is accepted by 35 a solicitor, whereas service of a writ in personam can often be effected abroad provided that the conditions laid

down in the Rules of the Supreme Court are satisfied."

Σε μετάφραση:

"Ένας παράγοντας που μπορεί να οδηγήσει κάποιο ενάγοντα να ενάξει in personam είναι το ότι η επίδοση κλητηρίου in rem μπορεί να γίνει μόνο μέσα στη δικαιοδοσία. Αυτό σημαίνει πως αν και κλητήριο in rem και ένταλμα σύλληψης μπορεί να εκδοθούν ακόμα και αν το πράγμα δεν βρίσκεται μέσα στη δικαιοδοσία, προκειμένου οποιοδήποτε από αυτά να είναι αποτελεσματικό, το πράγμα κατά του οποίου πρόκειται να προωθηθούν πρέπει να βρίσκεται ή να έλθει μέσα στη δικαιοδοσία εκτός αν η επίδοση γίνει αποδεκτή από δικηγόρο, ενώ η επίδοση κλητηρίου in personam μπορεί συχνά να γίνει στο εξωτερικό νοουμένου ότι οι όροι που τίθενται στους κανονισμούς του Ανωτάτου Δικαστηρίου ικανοποιούνται."

Τα επιχειρήματα των εναγόντων συμπληρώνονται με επίκληση της Ο. 67 γ. 11 των Αγγλικών Κανονισμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου (Βλ. Annual Practice 1958 σελ. 1979) με την οποία καθορίζεται περίοδος 12 μηνών μέσα στην οποία θα πρέπει να επιδοθεί μεταξύ άλλων και το ένταλμα σύλληψης πλοίου. Υποστηρίζουν πως δεν θα υπήρχε λόγος για καθορισμό τέτοιας περιόδου αν κατά την έκδοση του εντάλματος το πλοίο θα έπρεπε να βρισκόταν μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Σημειώνω από τώρα πως δεν μπορώ να συμφωνήσω ότι η Ο. 67 γ. 11 οδηγεί οπωσδήποτε στο συμπέρασμα στο οποίο κατέληξαν οι ενάγοντες και εν πάση περιπτώσει θεωρώ το επιχείρημα που στηρίχτηκε σ' αυτή ανεπαρκές για να αποτελέσει τη βάση για την επίλυση του λεπτού ζητήματος που εγείρεται.

Επανερχομαι, λοιπόν, στην αγγλική νομολογία ως αποτέλεσμα της οποίας διατυπώθηκαν τα αποσπάσματα του συγγράμματος που προανέφερα. Πρόκειται για τις υποθέσεις *The Espanoleto* (1920) P. 223, *The Banco* (ανωτέρω), και "*The Berny*" (1977) 2 Lloyd's Rep. 533). Θα χρειαστεί να αναφερθώ στις δυο πρώτες υποθέσεις. Στην

τρύτη εφαρμόστηκε η υπόθεση *The Banco*. (Βλ. επίσης την υπόθεση *Re Aro Co. Ltd* [1979] 1 All E.R. 32).

5 Ούτε η μια ούτε η άλλη από τις πιο πάνω υποθέσεις αναφέρεται ρητά στη δυνατότητα έκδοσης εντάλματος σύλληψεως πλοίου που δεν βρίσκεται μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Προκύπτει όμως πως καλύπτουν και αυτή την περίπτωση.

10 Στην υπόθεση *The Espanoleto* αποφασίστηκε ότι δεν είναι απαραίτητο να βρίσκεται το πλοίο μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου για να εκδοθεί έγκυρα κλητήριο *in rem* προκειμένου αυτό να επιδοθεί αργότερα όταν το πλοίο θα εισέλθει στη δικαιοδοσία.

15 Στην υπόθεση *The "Banco"* συνενώθηκαν ως αντικείμενα του κλητηρίου εντάλματος όχι μόνο το πλοίο η αμελής πλοήγηση του οποίου ήταν, κατά τον ισχυρισμό των εναγόντων, η αιτία της ζημιάς που υπέστησαν (το "Banco"), αλλά και αριθμός άλλων πλοίων, άσχετων με το ατύχημα που όμως ανήκαν στους ιδιοκτήτες του "Banco". Παράλληλα, εκδόθηκαν και εκτελέστηκαν εντάλματα σύλληψης 20 όλων των πλοίων. Σύμφωνα με την ομόφωνη, πάνω στο σημείο αυτό, απόφαση του Εφετείου το άρθρο 3(4) του Administration of Justice Act του 1956, ενώ επέτρεπε έκδοση κλητηρίου εντάλματος και σύλληψη πλοίου άλλου από εκείνο που συσχετιζόταν με την αιτία της αγωγής, υπό 25 τους όρους βέβαια του άρθρου, δεν επέτρεπε τη σύλληψη και του μεν και των δε. Μπορούσε να γίνει επίκληση της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου είτε εναντίον του φερόμενου ως ευθυνόμενου πλοίου είτε εναντίον οποιουδήποτε άλλου πλοίου. Όχι όμως εναντίον και των δυο. Αυτή η 30 ομόφωνη προσέγγιση έκρινε και τη τύχη των ενταλμάτων σύλληψης που εκδόθηκαν και εκτελέστηκαν εναντίον όλων των πλοίων, εκτός του "Banco". Εξετάστηκε, όμως, και το γενικότερο θέμα της νομιμότητας της πρακτικής που ακολουθείται να εκδίδονται κλητήρια εντάλματα στα 35 οποία κατονομάζονται περισσότερα του ενός πλοία και είναι αυτό το μέρος της απόφασης που άπτεται και του ζητήματος που εξετάζουμε στην παρούσα υπόθεση.

Σύμφωνα με την απόφαση της πλειοψηφίας (Lord Denning M.R. Megaw L.J.) δεν είναι με την έκδοση του κλητηρίου εντάλματος που ενεργοποιείται η *in rem* δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Αυτή η ενεργοποίηση είναι το αποτέλεσμα της επίδοσης του κλητηρίου εντάλματος ή 5 κατά τον Lord Denning M.R. και της εκτέλεσης του εντάλματος σύλληψης. Θεωρήθηκε επομένως ότι η πρακτική ήταν νόμιμη. Το σκεπτικό της απόφασης συνοψίζεται στο ακόλουθο απόσπασμα από την απόφαση του Lord Denning M.R. στη σελ. 53: 10

"The Plaintiff is entitled, as soon as his cause of action arises, to issue his writ in rem against the offending ship and all other ships which at that time, that is, at the date of issue of the writ, belong to the same owner. That saves his time. Then he can wait until he finds the one ship 15 which he thinks most suitable to arrest. Then he will serve her and execute a warrant of arrest against her. That having been done, he cannot go against the other ships and should strike them out of the writ."

Σε μετάφραση:

20

"Ο ενάγων δικαιούται μόλις προκύψει το αγώγιμο δικαίωμα του να εκδώσει ένταλμα *in rem* κατά του ευθυνόμενου πλοίου και όλων των άλλων πλοίων τα οποία κατά το χρόνο εκείνο, δηλαδή κατά την ημερομηνία έκδοσης του κλητηρίου, ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη. Έτσι κερδίζει χρόνο. Μετά μπορεί να περιμένει μέχρι να βρεί το ένα πλοίο που θεωρεί πιο κατάλληλο για να συλλάβει. Θα κάμει τότε επίδοση και θα εκτελέσει το ένταλμα σύλληψης εναντίον του. Αφού γίνουν αυτά, δεν μπορεί να προχωρήσει κατά των άλλων 30 πλοίων και θα πρέπει να τα διαγράψει από το κλητήριο."

Νομίζω πως η διάκριση που έγινε μεταξύ της έκδοσης του κλητηρίου εντάλματος και της επίδοσής του ισχύει και ως προς την έκδοση του εντάλματος σύλληψης και την 35 εκτέλεση του και πως, πραγματικά, η πιο πάνω νομολογία

δίνει την απάντηση και στο ζήτημα που εγείρεται στην παρούσα υπόθεση.

5 Τόσο η επίδοση του κλητηρίου *in rem* όσο και η εκτέλεση του εντάλματος σύλληψης προϋποθέτουν παρουσία του πλοίου μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Δεν βλέπω πειστικό λόγο για τον οποίο θα πρέπει να οδηγηθώ στο συμπέρασμα πως, ως θέμα Νόμου, ενώ είναι δυνατή η έκδοση κλητηρίου όταν το πράγμα βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία, δεν είναι το ίδιο δυνατή και η έκδοση εντάλματος σύλληψης. Και στις δυο περιπτώσεις αυτές οι διαδικαστικές ενέργειες θα παραμείνουν ατελείς και ασυμπλήρωτες σε ό,τι αφορά την ενεργοποίηση της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου μέχρι την επίδοση του κλητηρίου και την εκτέλεση του εντάλματος. (Βλ. *Re Aro Co. Ltd* (ανωτέρω).

Επιπρόσθετα, μου φαίνεται πως η αναγνώριση της δυνατότητας έκδοσης εντάλματος σύλληψης σε περιπτώσεις όπως η παρούσα, εναρμονίζεται, για να πω το λιγότερο, και με το θ. 50 των Θεσμών Ναυτοδικείου. Προβλέπει ο 20 θεσμός πως η αίτηση για την έκδοση εντάλματος σύλληψης μπορεί να υποβληθεί κατά το χρόνο της έκδοσης του κλητηρίου εντάλματος ή οποτεδήποτε μεταγενέστερα. (Βλ. *Vahlawan v. M/V "Saud"* (1988) 1 CLR 510.) Δεν είναι, επομένως, ορθή η άποψη των εναγομένων 1 πως η έκδοση εντάλματος σύλληψης πριν από την επίδοση του κλητηρίου εντάλματος γίνεται κατα παραχώρηση, αντίθετα προς το αυστηρώς ορθό, για λόγους πρακτικούς. Η δυνατότητα για τέτοια έκδοση προκύπτει ως αναπόφευκτο συμπέρασμα από τις πρόνοιες του θεσμού 50 (Βλ. *Halsbury's Law of England* Τρίτη έκδοση, Τόμος 1). Από τη στιγμή που το κλητήριο ένταλμα μπορεί να εκδοθεί όταν το πράγμα βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου και το ένταλμα σύλληψης μπορεί να εκδοθεί ταυτόχρονα με την έκδοση του κλητηρίου εντάλματος, θα πρέπει να ακολουθήσει ως λογική προέκταση ότι και το ένταλμα σύλληψης μπορεί να εκδοθεί ενώ το πράγμα βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου.

Στην υπόθεση *Botteghi v. Bolt Head Navigation* (1985) 1 CLR 114, ο δικαστής Α. Λοΐζου, όπως ήταν τότε, αρνήθηκε την έκδοση παρεμπόδιοντος διατάγματος τύπου μαγενα σε σχέση με πλοίο που δεν βρισκόταν μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου γιατί και με την υπόθεση ότι 5 είχε εξουσία για την έκδοσή του κάτω από τέτοιες περιστάσεις, η άσκηση της θα ήταν μάταιη ενόψει των υποχρεώσεων που φυσιολογικά δημιουργούν τα πλοία στη διάρκεια των ταξιδιών τους από λιμάνι σε λιμάνι και του γεγονότος ότι υπόκεινται σε σύλληψη, εκτίμηση και πώληση 10 σε άλλες δικαιοδοσίες. (Βλ. επίσης *Compania Maritime v. Sponsalia Shipping* (1987) 1 CLR 11.

Το ερώτημα ως προς τη δικαιοδοσία για έκδοση διατάγματος τύπου Μαγενα σε σχέση με περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται έξω από τη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου, απαντήθηκε από το Εφετείο στην υπόθεση *Pastella Marine v. Iranian Tanker* (1987) 1 CLR 583. Η πρωτόδικη 15 απόφαση με την οποία εκδόθηκε τέτοιο διάταγμα απαγορευτικό, μεταξύ άλλων, της υποθήκευσης και αποξένωσης του συμφέροντος των εναγομένων σε πλοίο που βρισκόταν 20 έξω από τη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου, παραμερίστηκε και το διάταγμα ακυρώθηκε. Όπως παρατήρησε ο Δικαστής Πικής, είχε παραγνωρισθεί πρωτοδίκως το γεγονός ότι το πλοίο δεν μπορούσε να συνδεθεί με το στόχο 25 της έκδοσης διατάγματος τύπου Μαγενα μια και δεν ήταν δυνατό να αποτελέσει το αντικείμενο εκτέλεσης. Επομένως, όπως αποφασίστηκε, η εξουσία του Δικαστηρίου για την έκδοση διατάγματος τύπου μαγενα περιορίζεται στις περιπτώσεις περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται 30 μέσα στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου.

Η περίπτωση των περιεμπτόντων διαταγμάτων τύπου μαγενα είναι διαφορετική. Όσο και αν ο στόχος είναι όμοιος αφού και τα δυο αποβλέπουν στην, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, εξασφάλιση της απαίτησης, η επενέργεια τους διαφέρει. Το διάταγμα τύπου μαγενα απευθύνεται προς τον ίδιο το διάδικο και δημιουργεί δική του 35 δέσμευση από τη στιγμή της επίδοσης η οποία, όμως, δεν υπόκειται σε περιορισμούς όμοιους ή ανάλογους προς

εκείνους που ισχύουν σε σχέση με το ένταλμα σύλληψης πλοίου. Με το διάταγμα τύπου Μαγενα θα επιβάλλονταν υποχρεώσεις άμεσες σε χρόνο κατά τον οποίο τα περιουσιακά στοιχεία βρίσκονται εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου έτσι που να μὴ μπορούν να συνδεθούν με το στόχο του διατάγματος όπως αποφασίστηκε στην υπόθεση *Pastella* (ανωτέρω). Μπορεί να γίνει χρήσιμη αναφορά ως προς τις ομοιότητες αλλά και τις διαφορές μεταξύ διατάγματος τύπου μαγενα και αγωγών *in rem* στους *British Shipping Laws*, Τόμος 14, *Maritime Liens* έκδοση 1980, σελ. 75 παράγρ. 112. Η έκδοση εντάλματος σύλληψης όταν το πράγμα βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου ενώ δεν ενεργοποιεί την *in rem* δικαιοδοσία του Δικαστηρίου και δεν επιβάλλει οποιασδήποτε μορφής ενέργεια πριν την εκτέλεσή του, παρέχει τη δυνατότητα αμεσότερης δράσης ευθύς μετά την είσοδό του πλοίου στη δικαιοδοσία που σε υποθέσεις αυτής της φύσης, μπορεί να αποδειχθεί κρίσιμης σημασίας. Αυτό, βέβαια, εφόσον οι ενάγοντες θα έχουν στο μεταξύ εκπληρώσει τους όρους από τους οποίους εξαρτάται συνήθως η σύνταξη και μετά η εκτέλεση του εντάλματος και κυρίως εκείνο της παροχής εγγύησης για κάλυψη ζημιών που είναι δυνατό να προκληθούν λόγω της σύλληψης.

Είναι η θέση των εναγομένων 1 πως η αίτηση για την έκδοση εντάλματος σύλληψης θα πρέπει να απορριφθεί εν πάση περιπτώσει γιατί δεν έχουν δείξει ότι έχουν δικαίωμα *in rem* πάνω στο εναγόμενο πλοίο. Το επιχείρημα είναι το ακόλουθο:

Κατά τις πρόνοιες του άρθρου 3(4) του *Administration of Justice Act* του 1956 θα υπήρχε δικαιοδοσία *in rem* σε σχέση με το εναγόμενο πλοίο αν οι εναγόμενοι 1, ως τα πρόσωπα που εμφανίζονται να είναι υπόλογα έναντι των εναγόντων *in personam*, είχαν την ωφέλιμη κυριότητα όλων των μεριδίων του εναγομένου πλοίου κατά τον ουσιαστικό χρόνο. (Βλ. *CYTA v. The Ship "MARIA"* (1983) 1 CLR 825). Στην ένορκη δήλωση που συνοδεύει την αίτηση αναφέρεται ότι οι εναγόμενοι 1 "καθ' όλο τον ουσιαστικό χρόνο ήταν οι ιδιοκτήτες ή ναυλωμισθωτές του πλοίου

"FRIEDA", και ότι, συνεπώς, "οι Εναγόμενοι είναι υπεύθυνοι κάτω από το νόμο IN REM". Οι Εναγόμενοι 1, εισηγούνται πως το περιεχόμενο της ένορκης δήλωσης που συνοδεύει την αίτηση είναι ασαφές και ανεπαρκές. Ανέφεραν πως δεν χωρεί αξίωση in rem σε σχέση με τους ναυλωτές 5 ενώ στην περίπτωση των ιδιοκτητών θα πρέπει να καταφαίνεται πως είχαν την ωφέλιμη κυριότητα όλων των μεριδίων του πλοίου κατά τον ουσιαστικό χρόνο.

Οι ενάγοντες δεν διαφωνούν ούτε ως προς την εμπλοκή του άρθρου 3(4) ούτε, ως προς τα προαπαιτούμενα που το άρθρο αυτό θέτει. Σύμφωνα με τη δικηγόρο τους ενώ η θέση τους είναι πως οι εναγόμενοι 1 είναι ιδιοκτήτες του πλοίου περιγράφηκαν στην ένορκη δήλωση διαζευκτικά ως ναυλομισθωτές για να καλυφθεί και αυτή η δυνατότητα. Πρόσθεσαν πως η ένορκως δηλούσα εννοούσε όχι απλούς ναυλομισθωτές αλλά "κατα παραχώρηση ναυλομισθωτές" ("demised charterers",) που, σε αντίθεση με τους πρώτους, θεωρούνται ότι έχουν την ωφέλιμη κυριότητα των μεριδίων του πλοίου. Επικαλέστηκαν τους θεσμούς 50 και επέκεινα των Θεσμών Ναυτοδικείου για να υποδείξουν πως δεν τίθεται από αυτούς υποχρέωση για συμπερίληψη στην ένορκη δήλωση και στοιχείων αναφορικά με το θέμα που έχει εγερθεί. Κατέληξαν πως, όπως και να έχουν τα πράγματα, δεν θα έπρεπε να αποφανθεί το Δικαστήριο σ' αυτό το πρόωρο στάδιο ως προς την ύπαρξη ή μή των προϋποθέσεων για την επίκληση της in rem δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου.

Είναι ορθό πως, σε αυτό το στάδιο, το Δικαστήριο δεν εμπλέκεται σε εξέταση εκείνων που συνιστούν την ουσία της αγωγής και δεν επιλύει αμφισβητήσεις σε σχέση με γεγονότα στα οποία θα στηριχθούν οι διάδικοι κατά την ακρόαση. Αντικείμενο της εξέτασης σ' αυτό το στάδιο είναι το κατά πόσο υπάρχει ζήτημα για εκδίκαση κατά την ακρόαση της αγωγής. (Βλ. *The Ship "Gloriana" and Another v. Breidi* (1982) 1 CLR 409.

Οι ενάγοντες επικαλούνται την in rem δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Οφείλουν να θεμελιώσουν, στο βαθμό που

είναι αναγκαίο στο στάδιο αυτό, τις προϋποθέσεις για την επίκλησή της. Με την Ο.75 γ.8 των Αγγλικών Κανονισμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου, καθορίζεται το ελάχιστο περιεχόμενο ενόρκων δηλώσεων που συνοδεύουν αιτήσεις για σύλληψη πλοίου δυνάμει του άρθρου 3(4) του Administration of Justice Act του 1956. Ορίζεται εκεί πως, επιπρόσθετα προς όσα ισχύουν γενικά σε σχέση με ένορκες δηλώσεις, θα πρέπει, στην περίπτωση αγωγών *in rem* εναντίον πλοίου δυνάμει του άρθρου 3(4), να αναφέρεται το κατά πόσο το πλοίο εναντίον του οποίου καταχωρείται η αγωγή είναι το πλοίο σε σχέση με το οποίο προέκυψε η απαίτηση ή άλλο, ότι το πρόσωπο που θα ήταν υπόλογο *in personam* είχε, μεταξύ άλλων, κατά το χρόνο της έκδοσης του κλητηρίου εντάλματος την οφέλιμη κυριότητα όλων των μεριδίων του πλοίου και τους λόγους που οδήγησαν στο σχηματισμό της πιο πάνω πεποιθήσης του ενόρκως δηλούντα. Στους *British Shipping Laws* έκδοση 1964, Τόμος 1, σελ. 262 γίνεται αναφορά στο κανονισμό, επισημαίνεται η έλλειψη νομολογίας ως προς το ποιού θα μπορούσαν να είναι οι λόγοι που οδηγούν στο σχηματισμό της πεποιθήσης του ενόρκως δηλούντα και αναφέρεται στην πρακτική της παραπομπής, σε σχέση με το θέμα της ιδιοκτησίας των μεριδίων του πλοίου, στο *Ναυτιλιακό Μητρώο των Lloyd's (Lloyd's Register of Shipping)* και στα αποτελέσματα συμπληρωματικών ερευνών.

Η Ο.75 γ. 8 των Αγγλικών Κανονισμών θεσπίστηκε το 1962, δηλαδή, μετά την ημερομηνία κατά την οποία η Κύπρος απέκτησε την ανεξαρτησία της. Επομένως, δεν είναι εφαρμόσιμη στην Κύπρο. (Βλ. *Asimenos v. Paraskeva* (1982) 1 CLR 145, *Pitria Shipping v. Georghiou* (1982) 1 CLR 358). Θεωρώ όμως, ότι αποκαλύπτει εκείνα που εύλογα θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως ελάχιστα προαπαιτούμενα για τη θεμελίωση, σ' αυτό το στάδιο, των προϋποθέσεων για την έκδοση εντάλματος σύλληψης, λαμβανομένων υπόψη των προνοιών του Νόμου και της φύσης της δικαιοδοσίας που επικαλούνται οι ενάγοντες.

Η ένορκη δήλωση που υποστηρίζει την αίτηση είναι πραγματικά ανεπαρκής και οπωσδήποτε ασαφής. Πρώτα

είναι το θέμα της υποβολής του διαζευκτικού ισχυρισμού ότι οι εναγόμενοι 1 είναι οι ιδιοκτήτες ή οι ναυλομισθωτές του πλοίου. Αυτή η τοποθέτηση, πριν απ' όλα, δεν εναρμονίζεται με το ίδιο το κλητήριο ένταλμα στο οποίο οι εναγόμενοι 1 αναφέρονται ως οι ιδιοκτήτες του πλοίου. 5

Ανεξάρτητα από αυτό, η ένορκη δήλωση δεν είναι δικόγραφο. Περιέχει όσα κατά τον ένορκως δηλούντα αποτελούν γεγονότα. Τα γεγονότα μπορούν να επιδέχονται διαζευκτικούς νομικούς χαρακτηρισμούς ή να υπάγονται σε διαζευκτικές νομικές έννοιες. Διαζεύξεις όμως ως προς το 10

τί ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα όπως η περιεχόμενη στην παρούσα ένορκη δήλωση, δεν χωρούν. Είτε οι εναγόμενοι 1 είναι οι ιδιοκτήτες του πλοίου είτε δεν είναι και είναι κάτι άλλο.

Η δικηγόρος των εναγόντων επιχείρησε να αιτιολογήσει τη διάζευξη με τον τρόπο που σημείωσα. Δεν νομίζω πως υπάρχει περιθώριο για κάτι τέτοιο. Η αγόρευση δικηγόρου δεν αποτελεί παραδεκτή μέθοδο για εισαγωγή μαρτυρίας. 15

Η εξέταση των νομικών επιπτώσεων ανάλογα με το τί είδους ναυλομισθωτής είναι κάποιος, δεν φαίνεται να είναι απλό. Το θέμα του αν ο κατα παραχώρηση ναυλωτής μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει την οφέλιμη κυριότητα στα μερίδια του πλοίου, εμφανίζεται αμφιλεγόμενο. (Βλ. British Shipping Laws, έκδοση 1980, Τόμος 14 σελ. 53 παράγραφος 79). Όμως η επέκταση σ' αυτά θα ήταν ακαδημαϊκό εγχείρημα. Όπως σημείωσα, τα όσα η δικηγόρος των εναγόντων ανέφερε ως προς το τί είχε υπόψη της η άλλη δικηγόρος που υπέγραψε την ένορκη δήλωση, δεν μπορούν να επεκτείνουν η γενικά να διαφοροποιήσουν το υλικό που τέθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου. 20 25 30

Μετά, είναι η αναφορά στην ένορκη δήλωση στον ουσιώδη χρόνο. Το ποιός είναι ο ουσιώδης χρόνος στην περίπτωση, είναι ζήτημα νομικό. Εκείνο που ο ένορκως δηλών μπορεί να κάμει είναι να τοποθετήσει χρονικά το γεγονός στο οποίο αναφέρεται, εδώ το πότε οι εναγόμενοι 1 ήταν, όπως σημειώνεται στην ένορκη δήλωση, ιδιοκτήτες 35

5 οι ναυλομισθωτές του πλοίου. Δεν περιέχει η ένορκη δήλωση τέτοιο χρονικό προσδιορισμό και δεν υπάρχει βάση πάνω στην οποία θα ήταν δυνατό να κριθεί αν, πράγματι, κατά τον ουσιώδη χρόνο οι εναγόμενοι 1 είχαν την απαιτούμενη, κατά το νόμο, σχέση με το πλοίο.

10 Τελικά, είναι το ζήτημα του βάρους που μπορεί να δοθεί στην ένορκη δήλωση που υποστηρίζει την αίτηση. Είναι στοιχειώδες πως ενώ στις περιπτώσεις ενδιάμεσων αιτήσεων είναι επιτρεπτό να περιλαμβάνονται σε ένορκες
15 δηλώσεις και πληροφορίες που λήφθηκαν ή, ακόμα, και πεποιθήσεις που σχηματίστηκαν, είναι απαραίτητο αυτές οι δηλώσεις να γίνονται με αναφορά στην πηγή των πληροφοριών και στους λόγους που οδηγούν στο σχηματισμό της πεποίθησης. (Βλ. την αγγλική Ο. 38 τ. 3 Annual
20 Practice (1958) σελ. 922, και *Seraphim Brothers v. Jacquet Freres* 14 CLR 119). Αναφέρομαι στην αγγλική διαταγή αντί στην αντίστοιχη κυπριακή Δ. 39 θ. 2 ενόψει του θεσμού 237 των Θεσμών Ναυτοδικείου.

25 Είναι ασφαλές να λεχθεί πως η ενόρκως δηλούσα, που είναι δικηγόρος στο δικηγορικό γραφείο Π.Α. Κακογιάννης και Σία δεν έχει προσωπική γνώση των γεγονότων στα οποία αναφέρεται. Παραπέμπει σε πληροφορίες που της δόθηκαν από τους ενάγοντες, σε έγγραφα που της παραδόθηκαν και σε άλλα που δεν εξειδικεύονται. Ποιοί από
30 τους ισχυρισμούς που περιέχονται στην ένορκη δήλωση έχουν ως πηγή τους ενάγοντες, ποιοί τα έγγραφα και ποιοί, τα απροσδιόριστα άλλα, δεν καθορίζεται και, πάντως, δεν τέθηκαν ενώπιόν μου οποιαδήποτε έγγραφα ή ο,τιδήποτε άλλο. Και αυτό, ενώ η ενόρκως δηλούσα, όπως
35 σημείωσα, αναφέρεται σε έγγραφα που βρίσκονται στην κατοχή της. Έτσι, στερήθηκε το Δικαστήριο της δυνατότητας να εκτιμήσει το ίδιο της επιπτώσεις αυτών των εγγράφων.

35 Οι θεσμοί 50 - 53 των Θεσμών Ναυτοδικείου αναφέρονται σε όσα πρέπει να περιέχονται σε ένορκες δηλώσεις που υποστηρίζουν αιτήσεις για την έκδοση εντάλματος σύλληψης. Δεν περιλαμβάνονται σ' αυτούς οποιοσδήποτε

ειδικές πρόνοιες αναφορικά με το ζήτημα που συζητήθηκε. Μάλιστα, με βάση το Θεσμό 54 ακόμα και παράλειψη περιλήψης στην ένορκη δήλωση εκείνων που εξειδικεύονται, μπορεί να παραγνωρισθεί από το Δικαστήριο. Αυτά, όμως, δεν έχουν να κάμουν με τις αρχές που διέπουν την άσκηση της εξουσίας για έκδοση εντάλματος συλλήψεως που, όπως σημείωσα, επιβάλλουν, να καταδεικνύεται ένα ελάχιστο υπόβαθρο αναφορικά με την ύπαρξη ζητήματος για εκδίκαση, όρος που πρέπει να θεωρηθεί ότι περιλαμβάνει και όσα άπτονται των προϋποθέσεων για την επίκληση της *in rem* δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου, στην παρούσα περίπτωση, πάνω στο εναγόμενο πλοίο. 5 10

Για τους πιο πάνω λόγους, η αίτηση απορρίπτεται.

Η αίτηση απορρίπτεται.