

29 Ιουνίου, 1994

[ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, Δ/στής]

ΜΙΧΑΗΛ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ,

Ενάγων,

v.

ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ “ΝΙΚΗ” ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 92/84)

*Σύγκρουση πλοίων — Καταμερισμός ευθύνης — Σύμβαση περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, που κυρώθηκε με το Ν. 18/80 — Υπό τις περιστάσεις, κρίθηκε ότι και τα δύο πλοία έφεραν εξίσου ευθύνη για τη σύγκρουση — Υπολογισμός αποζημιώσεων.*

5

Στις 6.3.84, στις 11:00 μ.μ. περίπου, το Μ/Β “MICHAEL”, ιδιοκτησίας του ενάγοντα, οδηγούμενο από τον γιό του Μάριο Ηρακλέους, συγκρούστηκε με το ταχύπλοο σκάφος “ΝΙΚΗ”, ιδιοκτησίας του εναγομένου 2, στο αγκυροβόλιο του παλιού λιμανιού της Λεμεσού. Σαν αποτέλεσμα της σύγκρουσης και τα δύο σκάφη υπέστησαν ζημιές. Η κάθε πλευρά ισχυρίστηκε ενώπιον του Ναυτοδικείου ότι η άλλη είχε την αποκλειστική ευθύνη για την σύγκρουση. Δεν υπήρχε αμφισβήτηση για την εκ προστήσεως ευθύνη των ιδιοκτητών των δύο σκαφών.

10

Το Ναυτοδικείο, αφού αξιολόγησε την ενώπιόν του μαρτυρία, βρήκε ότι, i) τα δύο σκάφη βρέσκονταν σε πορεία διασταύρωσης, και κατά συνέπεια είχαν εφαρμογή οι κανόνες της Σύμβασης περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση, που κυρώθηκε με τον Νόμο 18/80, και ειδικότερα οι κανόνες 15, 16 και 17, ii) ότι το φυλάσσον πλοίο, δηλαδή εκείνο που είχε την υποχρέωση να κάνει ελιγμούς για αποφυγή της σύγκρουσης, ήταν το Μ/Β MICHAEL, iii) ότι το φυλασσόμενο πλοίο είχε επίσης υποχρέωση να λάβει μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης, μόλις αντιλήφθηκε ότι το φυλάσσον πλοίο δεν επρόκειτο να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του, iv) ότι και τα δύο σκάφη δεν είχαν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις τους δυνάμει των Κανονισμών, και αποφάσισε ότι η ευθύνη βάρυνε εξίσου τα δύο σκάφη. Με βάση την ενώπιόν του μαρτυρία καθόρισε τις πληρωτέες αποζη-

15

20

25

μιώσεις και εξέδωσε απόφαση, (α) στην αγωγή, για ΛΚ 748,50 υπέρ του ενάγοντα, πλέον ΛΚ 300 έξοδα, και (β) στην ανταπαίτηση για ΛΚ 283,00 υπέρ του εναγομένου 2.

*Απόφαση ως ανωτέρω.*

5 *Υπόθεση που αναφέρθηκε:*

*Heracleous v. Speed-boat “Niki” (1984) 1 C.L.R. 504.*

**Αγωγή Ναυτοδικείου.**

10 Αγωγή για αποζημιώσεις για ζημιές που προκλήθηκαν στο M/B MICHAEL και για απώλειες και έξοδα που υπέστη από την πρόσκρουση του ταχύπλοου σκάφους “ΝΙΚΗ”.

*Χρ. Χριστοφίδης για Λ. Παπαφιλίππου, για τον Ενάγοντα.*

*Α. Λεμής, για τους Εναγόμενους.*

*Cur. adv. vult.*

15 ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Στις 6 Μαρτίου, 1984, η ώρα 11.00 μ.μ., περίπου, το M/B “MICHAEL”, ιδιοκτησία του ενάγοντα, οδηγούμενο από το γιο του Μάριο Ηρακλέους - Μ.Ε.2 - συγκρούστηκε με το ταχύπλοο σκάφος “ΝΙΚΗ”, ιδιοκτησία του εναγομένου 2, στο αγκυροβόλιο του παλιού λιμανιού της Λεμεσού.

20 Ο ενάγων με την αγωγή αυτή απαιτεί:-

25 “Αποζημιώσεις για ζημιές που προκλήθηκαν στο M/B “MICHAEL” και για απώλειες και έξοδα που υπέστην από την πρόσκρουση του ταχύπλοου σκάφους “ΝΙΚΗ” πάνω στο M/B “MICHAEL” στο αγκυροβόλιο του παλιού λιμανιού της Λεμεσού στις 6.3.1984 που οφειλόταν στην αμέλεια των εναγομένων, των υπηρετών, υπαλλήλων, εκπροσώπων ή αντιπροσώπων τους κατά την διεύθυνση και/ή επάνδρωση και/ή ασφαλή πλεύση και/ή ναυσιπλοΐα του ταχύπλοου σκάφους “MICHAEL” και/ή παράβαση καθηκόντων τα οποία απορρέουν εκ του νόμου και/ή κανονισμών και/ή άλλως πως.”

30

Οι εναγόμενοι αρνούνται την απαίτηση και τη ζημιά και ισχυρίζονται ότι η σύγκρουση και οποιαδήποτε ζημιά προξενήθηκε λόγω

αμέλειας και/ή παράβασης των καθηκόντων του χειριστή της βάρκας, και/ή του ενάγοντα, και/ή, διαζευκτικά, προξενήθηκε από συντρέχουσα αμέλεια, σε μέγιστο βαθμό, του χειριστή της βάρκας του ενάγοντα. Ο εναγόμενος 2, με ανταπαίτηση, αξιώνει £752,00 αποζημιώσεις.

5

Τα ζητήματα που εγείρονται από τα δικόγραφα είναι η ευθύνη για τη σύγκρουση και το ύψος των ζημιών. Δεν υπήρξε αμφισβήτηση αναφορικά με την ευθύνη εκ προσήσεως του ενάγοντα, αν ο χειριστής - γιος του Μάριος - είχε οποιαδήποτε ευθύνη.

Η διαδικασία ήταν μακρά και λόγω εξωγενών παραγόντων και τραγικών γεγονότων σχετικά με την ευρύτερη οικογένεια του δικηγόρου των εναγομένων.

10

### ΕΥΘΥΝΗ

Οι διάδικοι καταχώρισαν Προκαταρκτικές Πράξεις (Preliminary Acts). Ο σκοπός και η χρησιμότητά τους αναφέρθηκε στη μοναδική απόφαση στην κυπριακή νομολογία *Heracleous v. Speed-boat "Niki"* (1984) 1 C.L.R. 504.

15

Σύμφωνα με τις Προκαταρκτικές Πράξεις, η σύγκρουση έγινε στο αγκυροβόλιο του παλιού λιμανιού Λεμεσού, μεταξύ των ωρών 11.00 και 11.30 μ.μ. της 6ης Μαρτίου, 1984. Ο καιρός ήταν καλός - δεν υπήρχε ούτε άνεμος, ούτε ομίχλη. Το σκάφος "MICHAEL" οδηγείτο από τον Μάριο Ηρακλέους, από νοτιοδυτικά προς βορειοανατολικά, και το ταχύπλοο σκάφος "NIKH" από νοτιοανατολικά προς βορειοδυτικά. Το σκάφος "NIKH" είχε φώτα πορείας. Η σύγκρουση έγινε μεταξύ της πλώρης της "NIKHΣ" και της δεξιάς μέσης πλευράς του σκάφους "MICHAEL".

20

25

Η κάθε πλευρά ισχυρίζεται ότι την ευθύνη την έχει η άλλη.

Οι εναγόμενοι ισχυρίζονται ότι τα φώτα του σκάφους "MICHAEL", που φαίνονταν, ήταν, στη δεξιά πλευρά του, τα πράσινα.

Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι ο οδηγός του σκάφους "MICHAEL", όταν είδε το ταχύπλοο σκάφος "NIKH", που οδηγείτο με μεγάλη ταχύτητα, προσπάθησε ανεπιτυχώς να στρίψει αριστερά, για να δώσει προτεραιότητα στη "NIKH" και να αποφύγει τη σύγκρουση, η οποία, όμως, δεν αποφεύχθηκε, λόγω της μεγάλης ταχύτητας του σκάφους "NIKH".

30

35

Οι εναγόμενοι ανέφεραν ότι ο οδηγός της “ΝΙΚΗΣ” απότομα εφάρμοσε οπίσθια ταχύτητα για να αποφύγει τη σύγκρουση.

Η κάθε πλευρά προσκόμισε μαρτυρία για να υποστηρίξει εκδοχή σύμφωνη με την Προκαταρκτική της Πράξη.

- 5 Τα φώτα πορείας του πλοίου είναι το κόκκινο και το πράσινο. Το κόκκινο είναι στην αριστερή πλευρά του πλοίου και το πράσινο στη δεξιά. Μπροστά υπάρχει φως άχρωμο.

- Ο Μ.Ε.2 - Μάριος Ηρακλέους - γιος του ενάγοντα και οδηγός του σκάφους “MICHAEL”, ο Μ.Ε.1 - Κώστας Κωνσταντίνου - επιβάτης στο σκάφος “MICHAEL”, ο Μ.Ε.6 - Πάννης Καριτζής - Επιθεωρητής Πλοίων του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, ο Μ.Ε.9 - Κώστας Ευαγγέλου - επιβάτης στο σκάφος “MICHAEL”, κατέθεσαν για την πλευρά του ενάγοντα και ο Νίκος Ιωάννου, λεμβοδηγός και οδηγός του ταχύπλου σκάφους “ΝΙΚΗ”, κατέθεσε για την πλευρά των εναγομένων.

- Ο Μάριος Ηρακλέους κατέθεσε ότι, αφού παρέλαβε τρεις επιβάτες από το πλοίο “ISLAND”, προχωρούσε προς βορειοανατολική κατεύθυνση. Αντιλήφθηκε στα δεξιά του, σε γωνία περίπου 90 μοιρών, από απόσταση 100 μέτρων, το ταχύπλοο σκάφος “ΝΙΚΗ” να κατευθύνεται προς τη βάρκα του. Φαινόταν η δεξιά πλευρά του ταχύπλου σκάφους “ΝΙΚΗ” και, έτσι, έβλεπε φώτα κόκκινο και πράσινο ταυτόχρονα. Όταν τα δύο σκάφη ήταν σε απόσταση 30 μέτρων, προσπάθησε ανεπιτυχώς να στρίψει αριστερά, αλλά η σύγκρουση δεν αποφεύχθηκε. Είχε αντιληφθεί ότι υπήρχε κίνδυνος σύγκρουσης, γιατί έβλεπε ταυτόχρονα το πράσινο και το κόκκινο φως. Το ταχύπλοο σκάφος “ΝΙΚΗ” οδηγείτο με μεγάλη ταχύτητα, αλλά δεν μπορούσε να την προσδιορίσει.

- Κατέθεσε, επίσης, ότι, όταν ένας είναι στη δεξιά πλευρά του πλοίου του, βλέπει το κόκκινο φως του άλλου πλοίου. Πλοίο που δείχνει το κόκκινο φως έχει προτεραιότητα από άλλο πλοίο το οποίο δείχνει πράσινο. Όταν κινούνται κάθετα, το πλοίο με το πράσινο φως στη δεξιά του πλευρά πρέπει να δώσει προτεραιότητα στο άλλο πλοίο, εφόσον το κόκκινο φως του άλλου πλοίου είναι ορατό.

- Η εκδοχή του Νίκου Ιωάννου, οδηγού του ταχύπλου σκάφους “ΝΙΚΗ”, είναι: Ενώ επέστρεφε προς το παλιό λιμάνι, με κατεύθυνση βορειοδυτική, περνώντας πίσω από ένα πλοίο, σε κοντινή απόσταση, είδε τη βάρκα του ενάγοντα. Μόλις την είδε προσπάθησε να αποφύγει τη σύγκρουση με απότομη χρήση της πεισινής ταχύτητας, η

μηχανή υπέστη ζημιά, δεν μπήκε η πιονή ταχύτητα και η σύγκρουση δεν αποφεύχθηκε. Ισχυρίστηκε ότι ο μόνος τρόπος, κάτω από τις περιστάσεις, ήταν η χρήση της πιονής ταχύτητας, επειδή η απόσταση που χώριζε τα σκάφη ήταν μικρή. Η σύγκρουση θα ήταν αναπόφευκτη, έστω και αν έστριφε δεξιά ή αριστερά. Η ζημιά στο κιβώτιο ταχυτήτων εξετάστηκε και επιδιορθώθηκε από το Μ.Ε./μένων 1 - Κυριάκο Γεωργίου - και επιβεβαιώθηκε από τον εναγόμενο 2. 5

Ο Κώστας Κωνσταντίνου - Μ.Ε.1 - Διπλωματούχος Δεύτερος Μηχανικός σε πλοία, ήταν ένας από τους επιβάτες που παρέλαβε το σκάφος "MICHAEL" από το πλοίο "ISLAND". Η μαρτυρία του ήταν ότι τα φώτα πορείας είναι το κόκκινο και το πράσινο. Ο ίδιος στεκόταν στο πίσω μέρος της βάρκας, άκουσε θόρυβο και τότε προσέξε ότι έγινε σύγκρουση με άλλο σκάφος. Από τη σύγκρουση προξενήθηκε τρύπα με κυκλική διάμετρο ενάμισυ πόδι. Πριν από τη σύγκρουση δεν άκουσε το θόρυβο μηχανής άλλου σκάφους. Το σκάφος "MICHAEL" δεν πέρασε κοντά από άλλο πλοίο λίγο πριν τη σύγκρουση, παρόλο ότι υπήρχαν πολλά αγκυροβολημένα πλοία διαφόρων μεγεθών. Η σύγκρουση έγινε με την πλώρη του ταχύπλοου σκάφους "NIKH" με τη μέση του σκάφους "MICHAEL", στο οποίο ήταν επιβάτης. Ο ίδιος ήταν στην αριστερή πλευρά του σκάφους και το κτύπημα ήταν στα δεξιά, που είναι το πράσινο φως. Επιβεβαίωσε ότι το κόκκινο φως είναι πάντα στα αριστερά του πλοίου. 10 15 20

Ο Γιάννης Καριτζής - Μ.Ε.6 - Επιθεωρητής Πλοίων στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, είπε ότι, αν το "NIKH" οδηγείτο προς τη στεριά και το "MICHAEL" προς ανατολάς, το "NIKH" θα έδειχνε κόκκινο στο "MICHAEL" και το "MICHAEL" πράσινο στο "NIKH". Εκείνος που βλέπει το κόκκινο φως του άλλου πρέπει να κάμει χειρισμό για αποφυγή σύγκρουσης. Στους χειρισμούς για αποφυγή σύγκρουσης δεν υπάρχει προτεραιότητα. Υπάρχει υποχρέωση. Υποχρέωση να εκτελέσει χειρισμό για αποφυγή σύγκρουσης είχε το σκάφος "MICHAEL". Εάν "Α" πλοίο βλέπει το κόκκινο και το πράσινο φως "Β" πλοίου, σημαίνει ότι η πορεία του "Β" είναι τέτοια, οπότε, προχωρώντας το "Α", το "Β" πλοίο θα περάσει από πίσω του. Λαμβάνοντας υπόψη τα ενεχόμενα στη σύγκρουση σκάφη και το αγκυροβόλιο Λεμεσού, τα δυο πλοία έπρεπε να είχαν δει το ένα το άλλο σε απόσταση πάνω από 100 μέτρα, αλλά όχι πάνω από 150 μέτρα. Ποιο φως φαίνεται, εξαρτάται, όχι από την απόσταση, αλλά από τη γωνία πλευσεως μεταξύ τους. Κάτω από ομολές συνθήκες, η ταχύτητα του "NIKH" είναι μεγαλύτερη από την ταχύτητα του "MICHAEL". Η ανώτατη ταχύτητα του "MICHAEL" είναι περι- 25 30 35 40

που 8 μίλια, ενώ του “ΝΙΚΗ” πολύ μεγαλύτερη. Ο καλύτερος τρόπος αποφυγής της σύγκρουσης είναι η οπίσθια ταχύτητα ή η στροφή προς τα αριστερά. Η οπίσθια ταχύτητα, όμως, μπορεί να προξενήσει ζημιά στη μηχανή. Το “ΝΙΚΗ” είναι ταχύπλοο και πιο ευέλικτο από το “MICHAEL”.

Ο Γεώργιος Κυριακίδης - Μ.Ε.7 - είναι νεαρός επαγγελματίας ψαράς. Είπε ότι μπορούσε να αποφύγει κίνδυνο σύγκρουσης αν διέβλεπε τον κίνδυνο από απόσταση 20 μέτρων από άλλο σκάφος, αλλά αυτή την ευχέρεια δεν μπορεί να την είχε το σκάφος “MICHAEL”. Παρουσιάστηκε ως εμπειρογνώμονας, αλλά η εντύπωση που δημιούργησε στο Δικαστήριο είναι αντίθετη. Ο ίδιος παραδέχτηκε ότι έκαμε δυστυχήματα στη θάλασσα με τη βάρκα του και ένα θανατηφόρο. Ουδέποτε οδήγησε το σκάφος “ΝΙΚΗ” και ουδέποτε το εξέτασε. Αν η μηχανή υποστεί βλάβη, λόγω της απόπειρας να δοθούν στροφές στην πιωινή ταχύτητα, για ελάττωσή της ταχύτητας, το σκάφος δεν θα οδηγηθεί προς τα πίσω. Αυτό, βεβαίως, είναι λάθος του καπετάνιου.

Ο Κώστας Ευαγγέλου - Μ.Ε.9 - είναι ναυτιλιακός υπάλληλος, ένας από τους επιβάτες που παρέλαβε το σκάφος “MICHAEL” από το πλοίο “ISLAND”, και βρισκόταν στο σκάφος κατά το χρόνο της σύγκρουσης. Δεν είδε το εναγόμενο σκάφος πριν τη σύγκρουση, παρόλο ότι υπήρχε μεγάλο κενό από εκεί που περνούσαν, χωρίς κανένα πλοίο μεταξύ τους. Το πλοίο “MICHAEL” έδειχνε κόκκινο προς την ξηρά, δηλαδή, προς βορρά και πράσινο προς τη θάλασσα, δηλαδή, προς την πλευρά που ερχόταν το “ΝΙΚΗ”, σύμφωνα με την κατεύθυνση που οδηγείτο.

Ο ισχυρισμός των εναγομένων - ότι η ύπαρξη του αγκυροβολημένου πλοίου “SULTAN” εμπόδισε την ορατότητα και ξαφνικά ξεμύτησε το πλοίο “MICHAEL” - παραμένει μόνο δική τους εκδοχή και το Δικαστήριο δεν την αποδέχεται. Όσα επακολούθησαν μετά, περιλαμβανομένης της σύγκρουσης και της έλλειψης οποιουδήποτε παρόμοιου ισχυρισμού του οδηγού της “ΝΙΚΗΣ” τότε, αντιστρατεύονται την εκδοχή αυτή.

Από το σύνολο της μαρτυρίας ενώπιόν μου, όπως την αποδέχομαι, τα γεγονότα, σε συντομία, έχουν:-

Το σκάφος “MICHAEL”, αφού παρέλαβε επιβάτες από το πλοίο “ISLAND”, προχώρησε με κατεύθυνση ανατολική, ελαφρώς βόρεια, με την αριστερή του πλευρά προς την ξηρά. Το ταχύπλοο σκάφος “ΝΙΚΗ” οδηγείτο προς το αγκυροβόλιο του παλιού λιμανιού, με

κατεύθυνση βορειοδυτική και, έτσι, είχε στραμμένη την αριστερή του πλευρά με το κόκκινο φως προς το σκάφος "MICHAEL" και τη δεξιά του πλευρά με το πράσινο φως προς την άλλη κατεύθυνση. Η θάλασσα ήταν γαλήνια, ο καιρός ήταν καλός και το ένα πλοίο μπορούσε να δει το άλλο σε απόσταση μεταξύ 100 και 150 μέτρων. 5

Ο κίνδυνος σύγκρουσης με τις κατευθύνσεις που οδηγούσαν ήταν προβλεπτός και στους δύο οδηγούς. Ο οδηγός του σκάφους "MICHAEL" δοκίμασε να λάβει ανεπιτυχώς μέτρα αποφυγής της σύγκρουσης, με στροφή αριστερά, όταν τα δύο σκάφη βρισκόνταν σε λιγότερο από 30 μέτρα απόσταση. Ο οδηγός του ταχύπλοου σκάφους "ΝΙΚΗ" έκαμε την τελευταία στιγμή προσπάθεια να χρησιμοποιήσει την πισινή ταχύτητα, αλλά, λόγω βλάβης, η οποία προξενήθηκε από την πράξη του αυτή, η προσπάθειά του δεν τελεσφόρησε και, έτσι, επήλθε η σύγκρουση της πλώρης του ταχύπλοου σκάφους "ΝΙΚΗ" με τη δεξιά μέση, περίπου, πλευρά του σκάφους "MICHAEL". 10 15

Το ζήτημα διέτεται από τις πρόνοιες της Σύμβασης περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972, που έγινε στο Λονδίνο το 1972 και κυρώθηκε, με βάση το Άρθρο 169 του Συντάγματος, με τον περί της Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση του 1972 (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμο του 1980, (Αρ. 18/80), Οι Κανονισμοί 15, 16 και 17 έχουν:- 20

"ΚΑΝΩΝ 15 25

#### Περίπτωσης διασταυρώσεως

Οσάκις δύο μηχανοκίνητα πλοία διασταυρώνουν τας πορείας των, κατά τρόπον ώστε να υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, το πλοίον, το οποίον βλέπει το έτερον προς την δεξιάν του πλευράν, οφείλει ν' απομακρύνεται της πορείας του και εφ' όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, ν' αποφεύγη να διέρχεται πρῶραθεν του ετέρου πλοίου. 30

#### ΚΑΝΩΝ 16

Χειρισμός εκ μέρους του φυλάσσοντος πλοίου.

Παν πλοίον παρά του οποίου απαιτείται όπως απομακρύνεται της πορείας ετέρου τινός πλοίου, δέον όπως ενεργή κατά το 35

δυνατόν εγκαίρως και ουσιαστικώς, ώστε να τηρήται αρχού-  
ντως μακράν τούτου.

## ΚΑΝΩΝ 17

Χειρισμός εκ μέρους του φυλάσσομένου πλοίου.

5 (α)(i) Οσάκις το εν εκ δύο πλοίων οφείλει ν' απομακρυνθή  
της πορείας ετέρου, το έτερον τούτο πλοίον δέον να διατηρή την  
πορείαν και ταχύτητά του.

10 (ii) Εν τούτοις, το τελευταίον τούτο πλοίον δύναται να ενε-  
ργήση ώστε ν' αποφευχθή σύγκρουσις διά μόνου του ελιγμού του,  
ευθύς ως καταστή προφανές εις αυτό ότι το υπόχρεον ν' απομα-  
κρυνθή της πορείας του πλοίον δεν ενεργεί καταλλήλως, συμ-  
φώνως προς τους παρόντας Κανόνας.

15 (β) Όταν, δι' οιανδήποτε αιτίαν, το υπόχρεον όπως διατηρή-  
ση την πορείαν και ταχύτητά του πλοίον ευρεθή τόσον εγγύς του  
ετέρου, ώστε η σύγκρουσις να μη δύναται ν' αποφευχθή εκ μό-  
νων των ενεργειών του φυλάσσοντος πλοίου, τότε οφείλει και  
τούτο να ενεργήση κατά τον καλύτερον δυνατόν τρόπον διά ν'  
αποφευχθή η σύγκρουσις.

20 (γ) Μηχανοκίνητον πλοίον, το οποίον ενεργεί εις τινα περι-  
πτώσιν διασταυρώσεως πορειών συμφώνως τη υποπαραγράφω  
(α) (ii) του παρόντος Κανόνος προς αποφυγήν συγκρούσεως  
μεθ' ετέρου μηχανοκινήτου πλοίου, δέον να μη μεταβάλλη, εφ'  
όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, πορείαν προς τα  
25 αριστερά ίνα αποφύγη πλοίον, το οποίον ευρίσκεται εις την αρι-  
στερά του πλευράν.

(δ) Ο παρών Κανών δεν απαλλάσσει το φυλάσσον πλοίον  
της υποχρεώσεώς του ν' απομακρυνθή της πορείας ετέρου."

30 Ο οδηγός του σκάφους "MICHAEL", το οποίο έβλεπε την αρι-  
στερή πλευρά του ταχύπλοου σκάφους "ΝΙΚΗ", όφειλε να απομα-  
κρυνθεί της πορείας της "ΝΙΚΗΣ". Επιβαλλόταν, όμως, όπως ο  
οδηγός του σκάφους "ΝΙΚΗ" λάβει και ο ίδιος μέτρα για  
την αποφυγή της σύγκρουσης.

35 Στην παρούσα περίπτωση, ο οδηγός του σκάφους "MICHAEL"  
έπρεπε να λάβει έγκαιρα μέτρα για αποφυγή της σύγκρουσης. Έβλε-  
πε ή έπρεπε να βλέπει το κόκκινο φως στην αριστερή πλευρά του



"ΝΙΚΗ". Αντίθετος ισχυρισμός είναι απαράδεκτος και αστήρικτος από τα πράγματα, λαμβανομένης υπόψη της κοινώς αποδεκτής κατεύθυνσης της πορείας των πλοίων. Δεν έλαβε κανένα μέτρο έγκαιρα. Ισχυρίστηκε ότι στα 30 μέτρα δοκίμασε να στρίψει αριστερά, αλλά απέτυχε. Το ίδιο μπορεί να λεχθεί και για τον οδηγό του ταχύπλουου σκάφους "ΝΙΚΗ", ο οποίος, παρόλο ότι δεν είχε την υποχρέωση να λάβει πρώτος μέτρα, είχε υποχρέωση, από τους Κανονισμούς, να λάβει έγκαιρα μέτρα για την αποφυγή της σύγκρουσης. 5

Η σύγκρουση είναι αποτέλεσμα της παράβασης των καθηκόντων των δύο οδηγών, που απορρέουν από τους Κανονισμούς, και της αμέλειάς τους. 10

Με βάση όλα τα στοιχεία της υπόθεσης, το Δικαστήριο επιμερίζει εξίσου την ευθύνη.

### ΖΗΜΙΕΣ

Ο ενάγων στην Αναφορά του δίδει τις πιο κάτω λεπτομέρειες ζημιών και/ή απωλειών:- 15

α)	Ανέλκυσις και καθέλκυσις	£60,-	
β)	Σκαρμοί, μαδέρια, στραγαλιές και λοιπά ξύλα	280,-	
γ)	Αποχωρητήριο, κουζίνα, ηλεκτρική αντλία νερού	250,-	20
δ)	Μπογιάδες και βαψίματα	100,-	
ε)	Εργατικά	500,-	
στ)	Ημερομίσθια ενάγοντος	250,-	
ζ)	Απώλεια χρήσεως για 35 ημέρες	700,-	25
η)	Μείωσις αξίας βάρκας	800,-	

---

Ο Λ Ι Κ Ο Ν £2.940,-"

Οι Μ.Ε.3 - Θεόδωρος Αghσιλάου, Μ.Ε.4 - Λούκας Μοράφης, Μ.Ε.5 - Σταύρος Κυριακίδης, Μ.Ε.7 - Γεώργιος Κυριακίδης, Μ.Ε.8

- Φρίξος Στυλιανού, Μ.Ε.9 - Κώστας Ευαγγέλου, Μ.Ε.10 - Νίκος Μοράρης και ο ενάγων έδωσαν μαρτυρία αναφορικά με τις ζημιές.

5 Για τη μείωση της αξίας της βάρκας, όχι μόνο δεν προσκομίστηκε καμιά μαρτυρία, αλλά, αντίθετα, ο Μ.Ε.3 - Θεόδωρος Αγησιλάου - ο οποίος την είδε μετά τις επιδιορθώσεις, κατέθεσε ότι καμιά μείωση αξίας δεν υπέστη και είχε την προ του ατυχήματος αξία της.

Το ποσό των £60,00, που πληρώθηκε για ανέλκυση, έγινε παραδεκτό στη διάρκεια της διαδικασίας.

10 Δόθηκε περιγραφή των ζημιών και της εργασίας που εκτελέστηκε για την επαναφορά της βάρκας στην προηγούμενή της κατάσταση.

15 Οι εναγόμενοι ισχυρίστηκαν ότι η ζημιά ήταν μια τρύπα διαμέτρου 1,5 ποδιών και καμιά άλλη. Η περιγραφή, όμως, των ζημιών από τους μάρτυρες του ενάγοντα - την οποία αποδέχομαι - είναι διαφορετική.

20 Ο πατέρας του Θεόδωρου Αγησιλάου και ο Λούκας Μοράρης, μαραγκοί το επάγγελμα, εργάστηκαν μια εβδομάδα μαζί και δύο πρόσθετες εβδομάδες ο Λούκας Μοράρης για την επιδιόρθωση της τρύπας και των άλλων εξωτερικών ζημιών. Η αμοιβή τους ήταν £75,00 την εβδομάδα. Τα υλικά - ξυλεία - τα προμήθευσε ο ενάγων. Εάν ο Αγησιλάου συνέχιζε να εργάζεται με τον Μοράρη, η εργασία την οποία εκτέλεσαν θα συμπληρωνόταν σε δύο εβδομάδες μόνο.

Αποδέχομαι τη μαρτυρία αυτή.

25 Ο Σταύρος Κυριακίδης διατηρεί εργαστήριο - ξυλουργείο -στη Λεμεσό. Επιδιόρθωσε την καμπίνα του σκάφους εσωτερικά. Συμφώνησε "εργολαβικά" για την εκτέλεση της εργασίας αντί £250,00. Η εργασία θα μπορούσε να γίνει σε δύο εβδομάδες, αλλά, επειδή  
30 δεν εργαζόταν καθημερινά στη βάρκα "MICHAEL", γιατί εκτελούσε και άλλες εργασίες στο εργαστήριό του, η εργασία συμπληρώθηκε σε ένα μήνα από την έναρξή της.

35 Το σύνολο των εργατικών που πληρώθηκε στους τρεις πιο πάνω τεχνίτες υπερβαίνει το αξιούμενο ποσό, κάτω από τον τίτλο "Εργατικά" και, ως εκ τούτου, ο ενάγων έχει αποδείξει την πληρωμή των £500,00 για εργατικά.

Στοιχείο (β) - "Σκαρμιοί, μαδέρια, στραγαλιές και λουπά ξύλα": Οι μάρτυρες τεχνίτες κατέθεσαν ότι τα ξύλα αυτά τους τα προμήθευσε ο ενάγων. Η αξία τους ήταν πάνω από £100,00. Μιλώντας με υποθέσεις, δεν έδωσαν συγκεκριμένους αριθμούς. Ο ενάγων παρουσίασε αριθμό τιμολογίων - Δ1-Δ13 - σύνολο τιμήματος £193,97. 5

Ο ενάγων στην προφορική του μαρτυρία κατέθεσε ότι χρησιμοποίησε ξυλεία για όλους τους σκοπούς αξίας, περίπου, £300,00 - πλήρωσε για την αγορά £220,00 και την υπόλοιπη ξυλεία την είχε.

Από το σύνολο της ενώπιόν μου μαρτυρίας, όπως την αποδέχομαι, βρίσκω ότι τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν είναι της τάξης των £220,00 συνολικά. 10

Ο ενάγων κατέθεσε ότι πλήρωσε £60,00 στο Λάμπρο Ρήγα για καλαφάτισμα του σκάφους. Το ποσό αυτό δεν περιλαμβάνεται στην Αναφορά και, ως εκ τούτου, η μαρτυρία αυτή δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη. 15

Ο μόνος μάρτυρας που κατέθεσε για το πογιάτισμα είναι ο ενάγων.

Το βάψιμο έγινε από τον ενάγοντα με τη βοήθεια του γιου του. Μόνο τα τιμολόγια Δ14-Δ17, συμπεριλαμβανομένων, είναι υλικά για πογιάτισμα. Το τιμολόγιο Δ18 είναι για γυαλιά, λούβρα, μηχανισμούς και τζερατίνες. Τα υλικά του τιμολογίου Δ18 δεν έχουν σχέση με το πογιάτισμα. Ως εκ τούτου, τα υλικά για πογιάτισμα είναι αξίας £28,45. Από τη μαρτυρία του ενάγοντα, εξεταζόμενη κάτω από το φως των ισχυρισμών του στην Αναφορά, συνάγεται ότι τα εργατικά είναι, περίπου, £50,00. Ευρίσκω ότι το σύνολο του ποσού για πογιάδες και βαψίματα, που έχει αποδειχθεί, είναι £78,45. 20  
25

Το Δικαστήριο αποδέχεται ότι το αποχωρητήριο, το οποίο είχε τοποθετηθεί στη βάρκα το 1978, έσπασε από τη σύγκρουση. Ο ενάγων κατέθεσε ότι δεν αντικατέστησε το αποχωρητήριο και την ηλεκτρική αντλία νερού και ούτε προέβη σε καμιά επιδιόρθωση της κουζίνας. Είπε ότι η τιμή των καινούριων ήταν: £72,00 της ηλεκτρικής αντλίας, £84,00 του αποχωρητηρίου και £33,00 του νιπτήρα, σύνολο £189,00, αλλά, λόγω ανοβολίας, δεν τα αντικατέστησε ή/και δεν έκαμε οποιαδήποτε έξοδα γι' αυτά. 30

#### ΑΠΩΛΕΙΑ ΧΡΗΣΕΩΣ

Ο ενάγων, στον ουσιώδη χρόνο, ήταν ωράριος φύλακας στο Τμήμα Δημοσίων Έργων. Τη βάρκα τη χρησιμοποιούσε αποκλει- 35

στικά ο γιος του Μάριος Ηρακλέους - Μ.Ε.2. Ο γιος δεν ανέφερε ο,τιδήποτε στη μαρτυρία για ενοικίαση βάρκας, ή για απώλεια χρήσεως, ή για οποιαδήποτε ζημιά ή πληρωμή.

- 5 Ο Φρίξος Στυλιανού - Μ.Ε.8 - κατέθεσε ότι ήταν ιδιοκτήτης της βάρκας "ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ" και ότι την ενοικίασε στον ενάγοντα για £20,00 την ημέρα. Πληρώθηκε £1.300,00 σταδιακά σε 10-15 φορές. Εξέδωσε απόδειξη στις 20 Μαΐου, 1984, τελευταία ημέρα πληρωμής, για £1.300,00, την οποία έδωσε στο γιο του ενάγοντα Μάριο την ίδια ημέρα. Ο Μάριος είχε στην κατοχή του την απόδειξη. Ο
- 10 Στυλιανού ισχυρίστηκε ότι του την παρέδωσε για να την παρουσιάσει στο Δικαστήριο την ημέρα που κατέθεσε, δηλαδή, στις 16 Μαΐου, 1986. Η απόδειξη αυτή αναφέρει ότι εισέπραξε από το Μιχάλη Ηρακλέους £1.300,00, για ενοίκιο της βάρκας "ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ", από 9 Μαρτίου, 1984, μέχρι 12 Μαΐου, 1984. Έχει δύο χαρτόσημα
- 15 των 250 μιλς. Ανέφερε ότι την περίοδο εκείνη ο ίδιος δεν είχε δουλειά και ο ενάγων του είπε: "η δουλειά μου χάνεται" και ο αυτός του απάντησε: "πιάσε την" - (εννοώντας τη βάρκα του) - "δούλευε και αν πιάνεις παραπάνω, αν πιάνεις πιο λίγα ..." Είπε ότι ωφελήθηκε πολύ από την ενοικίαση αυτή, γιατί ο ίδιος δεν κέρδιζε τίποτε, επειδή
- 20 ήταν στην αρχή της δουλειάς του. Είναι χαρακτηριστικό - όπως ανέφερε - ότι το κέρδος ενός που χρησιμοποιούσε μια βάρκα σαν αυτή κυμαινόταν γύρω στις £15,00 την ημέρα.

Ο μάρτυρας αυτός είναι συνέταιρος του ενάγοντα. Την περίοδο Μαρτίου - Μαΐου 1984 δεν ήταν συνέταιρός του.

- 25 Ο ενάγων είπε, αρχικά, ότι ενοικίασε τη βάρκα του Μ.Ε.8 -Φρίξου Στυλιανού - για £20,00 την ημέρα και ότι πληρώθηκε ο Στυλιανού £1.200,00 - £100,00 διαφορά από το ποσό που γράφει η απόδειξη, που κατέθεσε ο κ. Στυλιανού. Αργότερα είπε ότι ο γιος του του είπε πως βρέθηκε βάρκα για να την ενοικιάσει. Ο ενάγων συμβούλεψε το γιο
- 30 του: "ενοικίασε τη βάρκα για να κάνεις τη δουλειά σου". Ο γιος του την ενοικίασε και πλήρωνε και δεν έδωσε κανένα λογαριασμό σ' αυτό. Ο γιος του πλήρωνε από το κέρδος της εργασίας του. Ο ίδιος κανένα ποσό δεν πλήρωσε στο Στυλιανού. Η απόδειξη δόθηκε από το Στυλιανού στο γιο του Μάριο και όχι στον ίδιο. Είπε στο γιο του
- 35 "πάρε μια απόδειξη". Την απόδειξη £1.300,00 την πήρε ο γιος του.

Ο ενάγων κατέθεσε ότι, αν η εργασία των επιδιορθώσεων γινόταν εργολαβικά, αυτή θα τελείωνε σε ενάμισυ μήνα. Τον ίδιο χρόνο ανέφερε και ο Μ.Ε.3 - Αγησιλάου.

Από τη μαρτυρία του Μοράρη - Μ.Ε.4 - και του Σταύρου Κυριακίδη - Μ.Ε.5 - η εργασία της επιδιορθωσης, εάν γινόταν κανονικά, θα συμπληρωνόταν σε τέσσερις εβδομάδες. Οι μάρτυρες αυτοί δεν ανέφεραν, όμως, ο,τιδήποτε για το πογιάτισμα.

Από το σύνολο της ενώπιόν μου μαρτυρίας, εξάγεται το ασφαλές συμπέρασμα ότι ο αναγκαίος χρόνος για όλες τις επιδιορθώσεις, περιλαμβανομένου και του βαψίματος, για την επαναφορά του σκάφους Μ/Β “MICHAEL” στην προ της συγκρούσεώς του κατάσταση, ήταν πέντε εβδομάδες. 5

Ο Μ.Ε.8 - Στυλιανού - μετέπειτα συντάκτος της πλευράς του ενάγοντα, δεν είναι μάρτυρας αλήθειας. Είναι αξιοσημείωτο ότι στην Αναφορά ο ενάγων αξιώνει £700,00 για απώλεια χρήσεως και ο μάρτυρας αυτός ισχυρίζεται ότι εισέπραξε σχεδόν το διπλάσιο ποσό. Στην απόδειξη είναι γραμμένο “ενοίκιο από 9 Μαρτίου, 1984, μέχρι 12 Μαΐου, 1984”. Αν ληφθεί υπόψη ότι το σύνολο των ημερών από 9 Μαρτίου, 1984, μέχρι 12 Μαΐου, 1984, είναι 65 ημέρες, περιλαμβανομένων Κυριακών, εορτών κ.λ.π., το Δικαστήριο διερωτάται, εάν η απόδειξη αυτή είναι δυνατό να είναι απόδειξη αλήθειας. Η απόδειξη η οποία φέρεται ότι εκδόθηκε στις 20 Μαΐου, 1984, και παραδόθηκε στο μάρτυρα Μάριο Ηρακλέους, ο οποίος την είχε στην κατοχή του, έκτοτε, δεν παρουσιάστηκε από το μάρτυρα αυτό. Δόθηκε πολλούς μήνες αργότερα, στις 16 Μαΐου, 1986, στο διάδρομο του Δικαστηρίου, στο Μ.Ε.8 - Στυλιανού - ο οποίος δεν ήταν ο κάτοχος, ούτε ο πληρωτής, αλλά αυτός που την εξέδωσε, για να την καταθέσει. Ο Μ.Ε.8 ανέφερε στη μαρτυρία του ότι το συνολικό ποσό πληρώθηκε σε 10-15 άνισες δόσεις. Δεν εξέδιδε πρόδηλα απόδειξη για καμιά από τις δόσεις. Η έντυπη αυτή απόδειξη συμπληρώθηκε για να παρουσιαστεί στο Δικαστήριο. Θλιβερό. 10  
15  
20  
25

Με τη συνθήκη επιμέλεια, σύμφωνα με τη μαρτυρία των τεχνιτών, η βάρκα θα διορθωνόταν πλήρως σε περίοδο πέντε εβδομάδων, δηλαδή, 30 εργάσιμων ημερών. 30

Το Δικαστήριο δε δέχεται ότι, κάτω από τις συνθήκες που περιέγραψε ο ίδιος ο Μ.Ε.8 - Στυλιανού - ήταν δυνατό να ζητήσει και να εισπράξει £20,00 την ημέρα για τη βάρκα “ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ”.

Ο εναγόμενος ζητά £20,00 ημερησίως για απώλεια χρήσεως του ταχύπλου σκάφους “ΝΙΚΗ”. Υπάρχει ουσιαστική διαφορά μεταξύ του “ΝΙΚΗ” και της βάρκας “MICHAEL”. 35

Το Δικαστήριο καταλήγει, με κάποια δυσκολία, ότι το σύνολο της απώλειας χρήσης ανέρχεται σε £450,00, δηλαδή, 30 ημέρες προς £15 την ημέρα.

5 Στην Αναφορά ο ενάγων αξιώνει £250,00 για ημερομίσθια. Ο ίδιος ήταν φύλακας των Δημοσίων Έργων. Στο χρόνο που μαρτυρούσε ήταν φύλακας στο Γενικό Νοσοκομείο Λεμεσού. Δεν είναι τεχνίτης οποιασδήποτε ειδικότητας, ούτε πελεκάνος, ούτε καραβομαραγκός, ούτε ηλεκτρολόγος.

10 Από το σύνολο της ενώπιόν μου μαρτυρίας, είναι γεγονός ότι, για ορισμένο χρόνο, μη καθορισμένο, μη υπολογισμένο, όχι συνεχώς, ο ενάγων έκαμε βοηθητικές εργασίες για τους σκοπούς της επιδιόρθωσης. Στη μαρτυρία του, ούτε συγκεκριμενοποίησε, ούτε κοστολόγησε το χρόνο της εργασίας που κατέβαλε.

15 Ενόψει αυτής της αοριστολογίας, το Δικαστήριο δεν είναι σε θέση να αποτιμήσει, σε οποιοδήποτε βαθμό βεβαιότητας, το ύψος της ζημιάς κάτω από το στοιχείο αυτό. Οι ζημιές δεν είναι αρκετό να προβάλλονται στα δικόγραφα. Πρέπει να αποδεικνύονται. Και να αποδεικνύονται με σαφήνεια και με συγκεκριμένα στοιχεία.

20 Το σύνολο των ζημιών και η απώλεια είναι £1.497,00. Αμέσως μετά το ατύχημα ο Μ.Ε.3 - Αγησιλάου - ο οποίος ήταν στενός συγγενής του οδηγού του εναγομένου σκάφους "ΝΙΚΗ", προσφέρθηκε να επιδιορθώσει τη βάρκα του ενάγοντα αντί συνολικού ποσού £400,00 ο δε εναγόμενος 2 προσφέρθηκε να πληρώσει στον Αγησιλάου £500,00 για να προβεί στις επιδιορθώσεις.

25 Ο ενάγων δεν αμφισβήτησε αυτές τις προτάσεις. Έίπε ότι δεν τις δέχτηκε, γιατί δεν ήθελε να υποστεί ζημιά ο φτωχός Αγησιλάου, επειδή οι ζημιές ήταν περισσότερες και δεν του έδιδαν εγγύηση ότι θα γίνονταν πολύ καλά οι επιδιορθώσεις.

30 Ο δικηγόρος των εναγομένων εισηγήθηκε ότι, ενόψει αυτής της προσφοράς, οι ζημιές πρέπει να περιοριστούν στο ποσό των £500,00. Όλη η στιχομυθία έγινε χωρίς ανάληψη ευθύνης, χωρίς επηρεασμό των δικαιωμάτων των μερών και σε μια προσπάθεια συνδιάλλαγής μετά το ατύχημα. Δεν είναι δεσμευτική για καμιά πλευρά και, ενόψει της συγκεκριμένης μαρτυρίας, όπως την έχει  
35 αποδεχθεί το Δικαστήριο, δεν θεωρείται ότι ο ενάγων κωλύεται από του να αξιώνει μεγαλύτερο ποσό.

ΖΗΜΙΕΣ ΕΝΑΓΟΜΕΝΟΥ 2

Ο εναγόμενος 2 με ανταπαίτηση αξιώνει £472,00 για επιδιορθώσεις και £280,00 για απώλεια χρήσεως για 15 ημέρες.

Ο Μ.Ε/μένων 3 - Γιάννης Κώστα - κατέθεσε ότι επιδιόρθωσε τις ζημιές στο σκάφος "ΝΙΚΗ" και εισέπραξε από το δεύτερο εναγόμενο £200,00 - (βλ. απόδειξη Τεκμήριο Χ). Τα υλικά τα προμήθευσε ο ιδιοκτήτης. 5

Το κιβώτιο ταχυτήτων επιδιορθώθηκε από τον Κόκο αντί ποσού £112,00.

Ο εναγόμενος 2 κατέθεσε ότι πλήρωσε £150,00 για υλικά. Οι αποδείξεις, όμως, που προσκόμισε, και δεν φαίνεται να είναι αμελής ή πρόσωπο το οποίο δεν θα παρουσίαζε όλες τις αποδείξεις, είναι ύψους £74,20. 10

Η πλευρά του ενάγοντα αμφισβήτησε ότι η ζημιά στο κιβώτιο ταχυτήτων προήλθε από τη σύγκρουση. 15

Από την ολότητα της μαρτυρίας ενώπιόν μου, δέχομαι ότι η ζημιά ήταν αποτέλεσμα της προσπάθειας αποφυγής της σύγκρουσης, την ώρα που αυτή ήταν σχεδόν αναπόφευκτη. Το σύνολο των εξόδων, ως εκ τούτου, είναι £386,00.

Ο Μ.Ε/μένων 3 - Γιάννης Κώστα - είπε ότι έκαμε τις επιδιορθώσεις σε 10-15 ημέρες. Δεν υπάρχει μαρτυρία ότι ο χρόνος επιδιόρθωσης του κιβωτίου ταχυτήτων ήταν μεγαλύτερος ή ότι η επιδιόρθωσή του δεν έγινε ή δεν μπορούσε να γίνει ταυτόχρονα με τις άλλες επιδιορθώσεις. 20

Η απώλεια χρήσεως του εναγομένου 2 είναι μόνο για δέκα ημέρες, ο μικρότερος αριθμός ημερών που ανέφερε ο δικός του μαρτυρας, προς £18,00 ημερησίως, σύνολο £180,00. Το ύψος της ζημιάς του εναγομένου είναι £566,00. 25

Ενόψει του ποσοστού ευθύνης, εκδίδεται απόφαση στην αγωγή υπέρ του ενάγοντα και εναντίον των εναγομένων για £748,50 και στην ανταπαίτηση υπέρ του εναγομένου 2 εναντίον του ενάγοντα για £283,00. 30

Η αγωγή και η ανταπαίτηση συνεκδικάστηκαν.

1 Α.Α.Δ. Ηρακλέους ν. Ταχύπλοου Σκάφους "Νίκη" κ.ά. Στυλιανίδης, Δ.

Έχοντας υπόψη όλα τα περιστατικά της υπόθεσης, το Δικαστήριο επιδικάζει £300,00 έξοδα υπέρ του ενάγοντα, εναντίον των εναγομένων, χωρίς καμιά διαταγή για έξοδα στην ανταπαίτηση.

*Απόφαση ως ανωτέρω.*