

4 Μαΐου, 1995

[ΚΟΥΡΡΗΣ, Δ/στής]

L.T.T. AVIATION LIMITED,

Ενάγοντες,

v.

ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ SOLOVKI,

Εναγομένου.

(Αγωγή Ναυτοδικείου 135/93).

Πλοίο — Σύλληψη εναγόμενου πλοίου — Προσωρινό διάταγμα σύλληψης — Απαίτηση για μισθούς πλοιάρχου και μελών του πληρώματος καθώς και για νερό, καύσιμα και λάδι.

Δικαιοδοσία έκδοσης προσωρινού διατάγματος σύλληψης πλοίου — Απαίτηση εναντίον ναυλωτών — Αγωγή δικαίωμα εναντίον του εναγομένου πλοίου δυνάμει του άρθρου 3(4) του Αγγλικού Administration of Justice Act του 1956. 5

Προσωρινό διάταγμα σύλληψης εναγόμενου πλοίου — Απαίτηση στηριζόμενη στο άρθρο 3(4) του Αγγλικού Administration of Justice Act του 1956 — Προϋποθέσεις έκδοσης. 10

Οι ενάγοντες - καθ' ων η αίτηση, ζήτησαν και πέτυχαν από το Ναυτοδικείο, διάταγμα σύλληψης του εναγόμενου πλοίου στην αγωγή τους για U.S.\$128.914,80 οφειλόμενο υπόλοιπο για αξία καυσίμων, νερού, λαδιού και μισθών του πληρώματος. 15

Με γραπτή αίτησή του το εναγόμενο πλοίο ζητά ακύρωση του διατάγματος και αποδέσμευση και ακύρωση της εγγύησης που εν τω μεταξύ δόθηκε για απελευθέρωσή του. Οι εναγόμενοι ισχυρίζονται ότι σύμφωνα με τη σχετική ένορκη δήλωσή τους οι ενάγοντες στηρίζουν την απαίτησή τους σε νόμιμο δικαίωμα επισχέσεως (lien) επί του πλοίου, που τους παρέχει το δικαίωμα να το αναλάβουν ή και πωλήσουν, και προτείνουν ότι το δικαίωμα επίσχεσης (lien) δε δίδει δικαιοδοσία στο Δικαστήριο να εκδικάσει την υπόθεση, καθότι το δικαίωμα αυτό δε δίδει πραγματοπαγές (in rem) αγωγήμο δικαίωμα 20 25

εναντίον του εναγόμενου πλοίου.

5 Από την άλλη, οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι ουδέποτε διεκδίκησαν ναυτικό προνόμιο επίσεσης (maritime lien) επί του εναγόμενου πλοίου ή ότι έχουν αγωγήμο δικαίωμα πραγματοπαγές (in rem) εναντίον του με βάση το άρθρο 3(3) του Αγγλικού Administration of Justice Act του 1956, αλλά ότι το αγωγήμο τους δικαίωμα στηρίζεται στο άρθρο 3(4) του ίδιου νόμου.

10 Για να απαντηθεί το ερώτημα, αν οι ενάγοντες είχαν αγωγήμο δικαίωμα εναντίον του πλοίου θα έπρεπε να απαντηθεί προηγουμένως το ερώτημα ποιός θα ήταν υπεύθυνος για τις αξιώσεις των εναγόντων σε μια προσωποπαγή (in personam) αγωγή.

15 Είναι ο ισχυρισμός των εναγόντων, ότι ιδιοκτήτες του πλοίου ήταν οι Northern Shipping Company από τη Ρωσία και ότι δεν άλλαξε η ιδιοκτησία από το χρόνο δημιουργίας της αξίωσής τους μέχρι τη σύλληψη του πλοίου και συνεπώς υπεύθυνοι για τις αξιώσεις τους σε προσωποπαγή (in personam) αγωγή θα ήταν οι ιδιοκτήτες.

20 Οι εναγόμενοι, ισχυρίζονται ότι υπεύθυνοι θα ήταν οι ναυλωτές του πλοίου, δηλαδή η εταιρεία Edelweiss και επομένως υπεύθυνοι σε μια προσωποπαγή (in personam) αγωγή θα ήταν αυτοί και όχι οι ιδιοκτήτες.

25 *Αποφασίστηκε, ότι:*

30 (1) Από τα έγγραφα που κατατέθηκαν ως τεκμήρια, οι ενάγοντες έκαμαν πληρωμές και παροχές εν σχέση με το πλοίο και τους μισθούς του πλοίαρχου και των ναυτικών, τις οποίες όφειλαν να κάμουν οι ναυλωτές και όχι οι ιδιοκτήτες και επομένως ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί ήταν υπηρέτες των ναυλωτών και όχι των πλοιοκτητών.

35 (2) Από σχετικό έγγραφο που κατατέθηκε ως τεκμήριο φαίνεται η ανάληψη υποχρέωσης από τους ναυλωτές να αποπληρώσουν το οφειλόμενο ποσό κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης του πλοίου, που επιβεβαιώνει περαιτέρω ότι υπεύθυνοι για τα χρέη και έξοδα ήταν αυτοί και όχι οι ιδιοκτήτες.

40 (3) Ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί του πλοίου βρισκόνταν στην υπηρεσία των ναυλωτών και όχι των πλοιοκτητών.

(4) Οι ενάγοντες βαρύνονταν να αποδείξουν ότι η ωφέλιμη ιδιοκτησία ανήκε στα ίδια πρόσωπα τόσο κατά το χρόνο δημιουργίας της αιτίας της αγωγής όσο και κατά το χρόνο της καταχώρησής της.

- (5) Η ωφέλιμη ιδιοκτησία του πλοίου, όταν εγέρθηκε η αγωγή ανήκε στην εταιρεία Northern Shipping Company από τη Ρωσία, αλλά υπεύθυνοι για τις απαιτήσεις σε προσωποπαγή (in personam) αγωγή θα ήταν οι ναυλωτές που δεν είχαν την ωφέλιμη ιδιοκτησία κατά το χρόνο εκείνο και συνεπώς η προϋπόθεση του άρθρου 3(4) του Αγγλικού Administration of Justice Act του 1956 δεν συνέτρεχε και ως εκ τούτου το Δικαστήριο δεν είχε δικαιοδοσία έκδοσης του διατάγματος σύλληψης του πλοίου. 5
- (6) Οι ενάγοντες παραπλάνησαν το Δικαστήριο στηρίζοντας την αίτησή τους για σύλληψη του πλοίου στο αγώγιμο δικαίωμα της ναυτιλιακής επίσχησης (maritime lien) ενώ αργότερα ισχυρίστηκαν ότι ήταν διαφορετικό. 10

*Η αίτηση έγινε δεκτή με έξοδα.* 15

*Αναφερόμενες υποθέσεις :*

*CY.T.A. v. The Ship "Maria" (1988) 1 C.L.R. 163.*

20

### **Αίτηση.**

Αίτηση σε αγωγή ναυτοδικείου με την οποία οι αιτητές - εναγόμενο πλοίο ζητούν ακύρωση της έκδοσης και επίδοσης κλητηρίου εντάλματος καθώς και το διάταγμα σύλληψης του πλοίου ημερομηνίας 15/9/93. 25

*E. Μοντάνιος με Π. Ιακωβίδη, για τους Αιτητές-εναγόμενο πλοίο.*

*Ντ. Σαβεριάδης, για τους Καθ'ων η αίτηση - ενάγοντες.* 30

ΚΟΥΡΡΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι καθ'ων η αίτηση-ενάγοντες με το κλητήριο ένταλμα ημερομηνίας 15/9/93 αιτούνται μεταξύ άλλων, τα πιο κάτω:

35

"1. Πληρωμήν ποσού Δολλαρίων Αμερικής U.S.\$128.914,80 (εκατόν εικοσιοκτώ χιλιάδες εννιακόσια δεκατέσσερα δολάρια και ογδόντα σεντ) ή το αντίστοιχον εις λίρας Κύπρου οφειλόμενο υπολοίπον συμφωνηθείσης ή και παραδεχθείσης αξίας καυσίμων, ύδατος και ελαίου με τα οποία ετροφοδότησαν οι 1οι Ενάγοντες το Εναγόμενο πλοίον SOLOVKI εις Λίβανον ή και υπολοίπον μισθών του πληρώματος του Εναγομένου πλοίου πληρωθέντων υπό των άνω Εναγόντων εις την περίοδον από Φεβρουαρίου 1992 μέχρι και Αυγούστου 1993 εις Λίβανον.

40

2. Πληρωμήν ποσού £1110.80 οφειλόμενον υπόλοιπον συμφωνηθείσης ή και παραδεχθείσης αξίας πληρωμών προς την Αρχή Λιμένων Κύπρου ή και την Ένωσιν Αδειούχων Αχθοφόρων Λάρνακος αναφορικώς με τον ελλιμενισμόν του άνω πλοίου εις Λάρνακα κατά τον Αύγουστον 1993, πληρωθέντος υπό των άνω Εναγόντων.

3. Αποζημιώσεις διά τας προξηνηθείσας εις τους άνω Ενάγοντας ζημίας λόγω της μη εγκαίρου εξοφλήσεως των άνω οφειλομένων ποσών.”.

Με την αίτησή τους ημερομηνίας 15/9/93 οι ενάγοντες αποτάθηκαν στο Δικαστήριο για την έκδοση διατάγματος συλλήψεως του εναγόμενου πλοίου, το δε διάταγμα εκδόθηκε από το Δικαστήριο αυθημερόν.

Στις 19/10/93 οι αιτητές-εναγόμενο πλοίο καταχώρησαν αίτηση με την οποία αιτούνται τα ακόλουθα:

“(1) Διάταγμα του Δικαστηρίου που να ακυρώνει την έκδοση και επίδοση του Κλητηρίου Εντάλματος στην παρούσα Αγωγή, και/ή

(2) Διάταγμα του Δικαστηρίου που να ακυρώνει το Διάταγμα για τη σύλληψη του πλοίου ημερ. 15/9/1993, και/ή

(3) Διάταγμα του Δικαστηρίου όπως το πλοίο ελευθερωθεί από τη σύλληψη του από το Σεβαστό Δικαστήριο, και/ή

(4) Διάταγμα του Δικαστηρίου που να αποδεσμεύει, τερματίζει ή ακυρώνει την εγγύηση ημερ. 24/9/1993 την οποία έδωσε η Κυπριακή Λαϊκή Τράπεζα Λίμιτεδ εκ μέρους των αιτητών για την ελευθέρωση του πιο πάνω πλοίου από τη σύλληψή του, και/ή

(5).....”

Τα γεγονότα που οδήγησαν στην πιο πάνω αίτηση, αναφέρονται στις παραγράφους 3-9 της ένορκης δήλωσης του Πέτρου Ιακωβίδη, ημερομηνίας 19/10/93 που συνοδεύει την αίτηση και έχουν ως εξής:

“3. Το κλητήριο ένταλμα στην πιο πάνω αγωγή καταχωρήθηκε την 15/9/1993 και επιδόθηκε την ίδια μέρα στο Πλοίο όταν αυτό ήταν αγκυροβολημένο στο λιμάνι της Λάρνακας.

4. Την ίδια μέρα, 15/9/1993, το Πλοίο συλλήφθηκε σύμφωνα με διάταγμα της ίδιας ημερομηνίας, το οποίο είχε εκδοθεί κατόπιν αίτησης των Εναγόντων επίσης της ίδιας ημερομηνίας.
5. Σύμφωνα με το πιο πάνω διάταγμα δόθηκαν οδηγίες να ελευθερωθεί το Πλοίο μόλις θα κατατίθετο εγγύηση αποδεκτή από τον Πρωτοκολλητή για το ποσό των £68.000 για ικανοποίηση οποιασδήποτε απόφασης ήθελε ληφθεί προς όφελος των Εναγόντων. 5
6. Στις 21/9/93 οι αιτητές μέσω των δικηγόρων τους εμφανίστηκαν στο Δικαστήριο υπό όρους και εξήτησαν προφορικά από το Δικαστήριο την απελευθέρωση του Πλοίου για τον λόγο έλλειψης δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου στην υπόθεση. Το Δικαστήριο έδωσε οδηγίες για καταχώρηση γραπτής σχετικής αίτησης. 10
7. Επειδή η διαδικασία με βάση γραπτή αίτηση δεν ήταν δυνατό να συμπληρωθεί πριν από την παρέλευση αρκετού χρόνου, οι αιτητές για να επιτύχουν την σύντομη απελευθέρωση του Πλοίου και την αποφυγή περαιτέρω ζημίας από την σύλληψη, κατάθεσαν στο Πρωτοκολλητήριο του Δικαστηρίου την 24/9/93 εγγύηση (που στο εξής θα καλείται η "Εγγύηση") της Κυπριακής Λαϊκής Τράπεζας Λτδ, που εξεδόθηκε εκ μέρους των την ίδια ημερομηνία. Αντίγραφο της Εγγύησης επισυνάπτεται και σημειώνεται Τεκμήριο "Α" και πιστή μετάφραση στα Ελληνικά, την οποία ετοιμάσα, επισυνάπτεται και σημειώνεται Τεκμήριο "Β". 20
8. Ο Πρωτοκολλητής αποδέχθηκε την Εγγύηση και το Πλοίο ελευθερώθηκε την ίδια ημερομηνία. 25
9. Ήταν ρητός όρος της Εγγύησης ότι αυτή εδίδετο άνευ επηρεασμού δικαιώματος των ιδιοκτητών του πλοίου να υποβάλουν αίτηση στο Δικαστήριο για ακύρωση της έκδοσης και επίδοσης του κλητηρίου εντάλματος και/ή ακύρωση του διατάγματος για σύλληψη του Πλοίου και/ή την αποδέσμευση ή ακύρωση της Εγγύησης." 30
- Οι ενάγοντες-καθ'ων η αίτηση καταχώρησαν την ένστασή τους στις 23/11/93, η δε ένσταση υποστηρίχθηκε από την ένορκη δήλωση του Mohammed El Zahab της ίδιας ημερομηνίας. 40

Το θέμα το οποίο πρέπει να εξετάσει το Δικαστήριο είναι κατά πόσο οι ενάγοντες έχουν αγωγή δικαίωμα πραγματοπαγές (in rem) εναντίον του εναγομένου πλοίου.

5 Οι εναγόμενοι ισχυρίζονται ότι στην αίτησή τους για σύλληψη του πλοίου οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν με την παράγραφο 9 της ένορκης δήλωσης του El Zahab ημερομηνίας 15/9/93 που συνόδευε την αίτηση για σύλληψη του πλοίου ότι οι ενάγοντες έχουν νόμιμο δικαίωμα επισχέσεως (lien) επί του πλοίου που τους πα-  
 10 ρέχει το δικαίωμα να συλλάβουν ή και να πωλήσουν το πλοίο. Οι εναγόμενοι ισχυρίστηκαν ότι το δικαίωμα επίσχεσης (lien) δεν δίδει δικαιοδοσία στο Δικαστήριο για να εκδικάσει την υπόθεση, καθότι το δικαίωμα επίσχεσης (lien) δεν δίδει πραγματοπαγές (in rem) αγώγιμο δικαίωμα εναντίον του εναγομένου πλοίου.

15 Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι ουδέποτε ισχυρίστηκαν ότι έχουν ναυτικό προνόμιο επίσχεσης (maritime lien) επί του εναγομένου πλοίου και κατά συνέπεια ότι έχουν αγώγιμο δικαίωμα πραγματοπαγές (in rem) εναντίον του με βάση το άρθρο 3(3) του Αγγλικού Administration of Justice Act του 1956 (περί Απονομής της Δικαιοσύνης Νόμου του 1956) που στο εξής θα αναφέρεται ως AJA.

20 Το αγώγιμο δικαίωμα των εναγόντων εναντίον του εναγομένου πλοίου, πηγάζει από το άρθρο 3(4) του AJA το οποίο ορίζει:

25 "In the case of any such claim as is mentioned in paragraphs (d) to (r) of subsection (1) of section one of this Act, being a claim arising in connection with a ship, where the person who would be liable on the claim in an action in personam was, when the cause of action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship, the Admiralty jurisdiction of the High Court and (where there is such jurisdiction) the Admiralty jurisdiction of the Liverpool Court of Passage ....  
 30 may (whether the claim gives rise to a maritime lien on the ship or not) be invoked by an action in rem against -

35 (a) that ship, if at the time when the action is brought it is beneficially owned as respects all the shares therein by that person; or".

40 Το ερώτημα που τίθεται τώρα είναι ποιός θα ήταν υπεύθυνος για τις αξιώσεις των εναγόντων σε μια προσωποπαγή (in personam) αγωγή.

Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι δεν υπάρχει κανένας ισχυρισμός ότι άλλαξε καθόλου η ιδιοκτησία του εναγομένου πλοίου από το χρόνο δημιουργίας της αξιώσεως των εναγόντων μέχρι και τη σύλληψη του εναγομένου πλοίου και είναι παραδεκτό ότι

καθόλο τον κρίσιμο χρόνο οι ιδιοκτήτες του πλοίου SOLOVKI ήταν οι Northern Shipping Company, από τη Ρωσία.

Οι εναγόμενοι ισχυρίζονται ότι υπεύθυνοι θα ήταν οι ναυλωτές του πλοίου, δηλαδή η Εταιρεία Edelweiss. Οι εναγόμενοι αναφέρουν την Εταιρεία Edelweiss ως ναυλωτές του πλοίου SOLOVKI, by demise (μίσθωση κατά παραχώρηση, γυμνή ναύλωση ή ναύλωση γυμνού πλοίου) και επομένως ισχυρίζονται ότι υπεύθυνοι σε μια προσωποπαγή (in personam) αγωγή είναι οι ναυλωτές του πλοίου και όχι οι ιδιοκτήτες του. 5 10

Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι το άτομο το οποίο θα ήταν υπεύθυνο για τις αξιώσεις των εναγόντων σε προσωποπαγή (in personam) αγωγή θα ήταν οι ιδιοκτήτες του πλοίου κατά το χρόνο που εγέρθηκε η αιτία της αγωγής. Οι ενάγοντες στηρίζουν τον ισχυρισμό τους στο ότι αυτοί διορίστηκαν πράκτορες- αντιπρόσωποι του εναγομένου πλοίου υπό και εκ μέρους των πλοιοκτητών. Αυτό αποδεικνύεται από τα Τεκμήρια που επισυνάφθηκαν στην αίτηση των εναγόντων για τη σύλληψη του πλοίου. Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι παραδόθηκαν στο εναγόμενο πλοίο διάφορες ποσότητες καυσίμων, ελαίου και νερού για τα οποία προσωπική ευθύνη φέρουν οι πλοιοκτήτες και όχι οι ναυλωτές και ότι υπάρχουσες αυθεντίες δείχνουν ότι αυτά υπάγονται στις περιπτώσεις που καλύπτει το άρθρο 1(1)(m) του AJA (necessaries). Τα διάφορα τεκμήρια φέρουν την υπογραφή του Πλοίαρχου ή του Πρώτου Μηχανικού του εναγομένου πλοίου, οι οποίοι εξακολουθούν να είναι στην ιδιοκτησία των πλοιοκτητών και υπογράφουν ή ενεργούν διά και/ή εκ μέρους αυτών. Ειδικά, όσον αφορά τον Πλοίαρχο, ισχυρίζονται οι ενάγοντες, είναι κανόνας δικαίου ότι είναι ο νόμιμος αντιπρόσωπος των πλοιοκτητών. Υποστηρίζουν την αρχή αυτή με τις αποφάσεις *Webster v. Seekamp* [1821] 4 B & Ald 352, 106 E.R. 966 και *Grant v. Norway* [1851] 20 L.J.C.P. 93. 15 20 25 30

Είναι ο ισχυρισμός των εναγόντων ότι διορίστηκαν πράκτορες-αντιπρόσωποι του εναγομένου πλοίου υπό και/ή εκ μέρους των πλοιοκτητών και ενεργώντας μέσα στα πλαίσια των δραστηριοτήτων τους εφοδίασαν σε διάφορες ημερομηνίες το εναγόμενο πλοίο με καύσιμα, έλαια και νερό και πλήρωσαν λεφτά για την εξόφληση μισθών του πληρώματος (για την πληρωμή των οποίων υπεύθυνοι ήταν οι πλοιοκτήτες), ενέργειες οι οποίες καλύπτονται από τις πρόνοιες του άρθρου 1(1)(m) του AJA. 35 40

Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι το αγωγήμο δικαίωμα δεν φαίνεται από το κλητήριο ένταλμα. Τούτο αποκρυσταλλώνεται με

την κατάθεση των δικογράφων. Στην παρούσα περίπτωση, δεν καταχωρίστηκαν τα δικόγραφα ακόμα και συνεπώς δεν μπορούν οι εναγόμενοι να ισχυρίζονται ότι το αγωγήμο δικαίωμα των εναγόντων στηρίχτηκε στη ναυτιλιακή επίσχεση (maritime lien).

5

Οι εναγόμενοι ισχυρίζονται ότι όπως φαίνεται από το τεκμήριο, ο Πλοίαρχος ήταν υπηρέτης και αντιπρόσωπος όχι των πλοιοκτητών αλλά των ναυλωτών, καθότι την πληρωμή των μισθών του Πλοίαρχου και των ναυτικών την έκαναν οι ναυλωτές. Αυτό φαίνεται από το έγγραφο του διορισμού, ημερομηνίας 21/1/93 και από τις αποδείξεις ημερομηνίας 4/2/93 και 24/5/93.

10

Κάτω από τη μια υπογραφή που υπάρχει στο έγγραφο, αναγράφεται "VALERY TERESCHENKO, GENERAL MANAGER OF EDELWEISS" και κάτω από την άλλη "YURI DOBROVENSKI, CAPTAIN OF "SOLOVKI"". Κάτω από την υπογραφή του Πλοίαρχου υπάρχει η δήλωση "I confirm that Messrs EDELWEISS ARE THE CHARTERERS OF CATAMARAN "SOLOVKI"".

15

Η χρηματοδότηση από τους ενάγοντες ήταν, όπως αναφέρεται στο έγγραφο διορισμού, για να δώσει τη δυνατότητα στους υπογράφοντες το έγγραφο να πληρώσουν, μεταξύ άλλων, τους μηνιαίους μισθούς του Πλοίαρχου και του πληρώματος. Το γεγονός αυτό φανερώνει ότι είναι οι ναυλωτές που είχαν την ευθύνη να πληρώνουν τον Πλοίαρχο και τους ναυτικούς και επομένως ο Πλοίαρχος και οι ναυτικοί ήταν υπηρέτες των ναυλωτών και όχι των πλοιοκτητών.

20

25

Κάτω από τη μια υπογραφή που υπάρχει στην απόδειξη με ημερομηνία 4/2/93, αναγράφεται "VALERY TERESCHENKO, GENERAL MANAGER OF EDELWEISS" και κάτω από την άλλη "YURI DOBROVENSKI, CAPTAIN OF "SOLOVKI"". Κάτω από την υπογραφή του Πλοίαρχου υπάρχει η δήλωση "I confirm that Messrs EDELWEISS ARE THE CHARTERERS OF CATAMARAN "SOLOVKI"".

30

35

Στο έγγραφο αυτό, στη δεύτερη γραμμή, οι υπογεγραμμένοι χαρακτηρίζονται ως οι εκμεταλλευτές-ναυλωτές του πλοίου. Επομένως, αυτό αποκλείει ότι ο Πλοίαρχος το υπόγραψε σαν αντιπρόσωπος των πλοιοκτητών. Επίσης, επιβεβαιώνεται στο έγγραφο αυτό με τη φράση "paid to us" ("πληρώθηκε σ' εμάς") ότι η πληρωμή από τους ενάγοντες για κάλυψη των χρεών και εξόδων του πλοίου έγινε προς τους ναυλωτές. Το έγγραφο αυτό αρχίζει με αναφορά στο έγγραφο διορισμού. Επομένως, εί-

40

ναι φανερό ότι τα χρέη και έξοδα που αναφέρονται στην απόδειξη αυτή καλύπτουν τα χρέη και έξοδα που αναφέρονται στο έγγραφο διορισμού, στα οποία περιλαμβάνονται οι μισθοί του Πλοιάρχου και των ναυτικών.

5

Τέλος, με την ανάληψη υποχρέωσης από τους υπογεγραμμένους να αποπληρώσουν το ποσό κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης του πλοίου, επιβεβαιώνεται περαιτέρω ότι υπεύθυνοι για όλα τα προαναφερθέντα χρέη και έξοδα ήταν οι ναυλωτές και όχι οι πλοιοκτήτες.

10

Το εν λόγω έγγραφο φέρει μια υπογραφή κάτω από τις χειρόγραφες λέξεις "On behalf of Charterers Mr. Valery Tereschenko master of the ctm "Solovki"".

15

Αναφορικά με την απόδειξη πληρωμής ημερομηνίας 24/5/93, είναι φανερό ότι ο Πλοίαρχος υπέγραψε εκ μέρους των ναυλωτών και του Tereschenko, ο οποίος, όπως φαίνεται από το έγγραφο διορισμού και την απόδειξη πληρωμής ημερομηνίας 4/2/93, είναι ο Γενικός Διευθυντής των ναυλωτών. Το ποσό για το οποίο εξεδόθηκε η δεύτερη απόδειξη, πληρώθηκε προς τους υπογεγραμμένους που χαρακτηρίζονται πάλι, στη δεύτερη γραμμή, σαν οι "operators/charterers" (εκμεταλλευτές/ναυλωτές) του πλοίου. Το ποσό αυτό πληρώθηκε για να καλύψει μέρος των μισθών του πληρώματος. Περιέχει την ίδια ανάληψη υποχρέωσης αποπληρωμής κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσης (operation) του πλοίου, όπως εκείνη της απόδειξης με ημερομηνία 4/2/93.

20

25

Για όλους τους πιο πάνω λόγους έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο Πλοίαρχος και οι ναυτικοί του πλοίου βρίσκονταν στην υπηρεσία των ναυλωτών και όχι των πλοιοκτητών.

30

Περαιτέρω, για να ικανοποιηθούν οι προϋποθέσεις του άρθρου 3(4) του ΑΙΑ χρειάζεται να αποδείξουν οι ενάγοντες ότι κατά το χρόνο κατά τον οποίο κινήθηκε η παρούσα αγωγή, η ωφέλιμη ιδιοκτησία του πλοίου ανήκε στο ίδιο πρόσωπο που θα ήταν υπεύθυνο για τις απαιτήσεις τους σε μια προσωποπαγή (in personam) αγωγή (Βλέπε *CY.T.A. v. The Ship "Maria"* (1988) 1 C.L.R. 163).

35

40

Επομένως, οι ενάγοντες πρέπει να αποδείξουν ότι η ωφέλιμη ιδιοκτησία ανήκε στα ίδια πρόσωπα τόσο κατά το χρόνο κατά τον οποίο εγέρθηκε η αιτία της αγωγής, όσο και κατά το χρόνο που ηγέρθηκε η παρούσα αγωγή.

Το πρόσωπο που είχε την ωφέλιμη ιδιοκτησία του πλοίου όταν εγέρθηκε η παρούσα αγωγή, ήταν όπως παραδέχονται οι ενάγοντες η Εταιρεία Northern Shipping Company, από τη Ρωσία. Εφόσον έχω καταλήξει ότι υπεύθυνοι για τις απαιτήσεις σε προσωποπαγή (in personam) αγωγή θα ήταν οι ναυλωτές, αυτοί δεν είχαν την ωφέλιμη ιδιοκτησία του πλοίου όταν κινήθηκε η αγωγή και συνεπώς η προϋπόθεση του άρθρου 3(4) του ΑJA δεν πληρούται και το Δικαστήριο δεν είχε δικαιοδοσία να εκδώσει το διάταγμα σύλληψης.

- 5
- 10      Ανεξάρτητα από τα πιο πάνω, ένας επιπρόσθετος λόγος για τον οποίο θα εξέδιδα διάταγμα που να ακυρώνει το διάταγμα για τη σύλληψη του πλοίου, είναι ότι οι ενάγοντες παραπλάνησαν το Δικαστήριο. Οι ενάγοντες με την ένορκη δήλωση με την οποία στήριξαν την αίτησή τους για τη σύλληψη του πλοίου, βεβαίωσαν στο αγωγήμο δικαίωμα της ναυτιλιακής επίσεσης (maritime lien) ενώ αργότερα ισχυρίστηκαν ότι το αγωγήμο δικαίωμα της αγωγής ήταν διαφορετικό.
- 15

- 20      Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η αίτηση επιτυγχάνει και εκδίδονται τα αιτούμενα διατάγματα με έξοδα εις βάρος των καθ'ων η αίτηση-εναγόντων.

Τα έξοδα να υπολογιστούν από τον Πρωτοκολλητή.

25

*Η αίτηση επιτυγχάνει με έξοδα.*