

6 Δεκεμβρίου, 1996

[ΠΙΚΗΣ, Πρόεδρος]

ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ,

Ενάγουσα,

v.

ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ & ΕΦΟΡΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ  
(ΩΣ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ALWAYS TRAVEL  
HOLIDAYS LIMITED) ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 211/89)

---

Ναυτοδικείο — Ναυλοσύμφωνο — Παράβαση ναυλοσυμφώνου γιμνής ναύλωσης — Απόσυρση πλοίου, δεν προϋποθέτει αναζήτηση του οφειλομένου ναύλου.

5 Ναυτοδικείο — Απόσυρση πλοίου για μη καταβολή οφειλομένου ναύλου — Επιφέρει τερματισμό της ναύλωσης.

10 Ναυτοδικείο — Ναύλος — Απόσυρση πλοίου — Οριοθετεί τερματισμό της ναύλωσης — Μετά τον τερματισμό δεν οφείλεται ναύλος αλλά το ισόποσό του για αποζημιώσεις μέχρι το χρόνο λήξης της ναύλωσης.

Ναυτοδικείο — Ναυλοσύμφωνο — Ενοικίαση γιμνού πλοίου — Αποκλείει ανάμειξη των πλοιοκτητών στην πρόσληψη και εργοδότηση προσωπικού.

15 Εγγύηση — Παραχώρηση εγγύησης από τον πλοιοκτήτη προς πιστωτές ναυλωτή για απελευθέρωση του πλοίου — Δεν παρέχει αγωγήμο δικαίωμα στον πλοιοκτήτη έναντι του ναυλωτή πριν από την πληρωμή οποιωνδήποτε ποσών προς τους πιστωτές — Πλοιοκτήτης, δικαιούται όμως στην άμεση ανάληψη των εξόδων παραχώρησης της εγγύησης.

25 Το κρουαζιερόπλοιο "IONIAN FANTASY", ιδιοκτησία της ενάγουσας εταιρείας, διατέθηκε στους εναγόμενους που είναι ο μεν πρώτος κυπριακή εταιρεία, οι δε δεύτερος και τρίτος μέτοχοι και διευθυ-

ντές της, με ναύλωση γυμνού πλοίου.

Το ναυλοσύμφωνο υπογράφηκε από τις δύο εταιρείες και οι εναγόμενοι 1 και 2 προσυπέγραψαν ως εγγυητές της εναγόμενης 1.

5

Το πλοίο, που προηγουμένως ήταν οχηματαγωγό επισκευάστηκε σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου και παραδόθηκε στους ναυλωτές οι οποίοι εξέφρασαν την πλήρη ικανοποίησή τους. Πριν από τη λήξη του ναυλοσυμφώνου οι εναγόμενοι εγκατέλειψαν το πλοίο αφήνοντας απλήρωτους όχι μόνο τους ιδιοκτήτες, αλλά και σειρά πιστωτών προς τους οποίους δημιουργήθηκαν υποχρεώσεις κατά τη διάρκεια της διαχείρισης του πλοίου.

10

Με εντολή της εναγόμενης 1, η πλοιοκτήτρια εταιρεία κατέβαλε στο πλήρωμα και τον καπετάνιο τους οφειλόμενους μισθούς και τους απέλυσε. Στη συνέχεια, απέσυρε το πλοίο για μη καταβολή οφειλόμενου ναύλου αφού θεώρησε την απόλυση του πληρώματος σαν πράξη τερματισμού της συμφωνίας. Για να ελευθερωθεί το πλοίο που ήδη βρισκόταν υπό συντηρητική κατάσχεση στον Πειραιά, η πλοιοκτήτρια εταιρεία παραχώρησε στους πιστωτές τραπεζικές εγγυήσεις σαν ασφάλεια για την αντιμετώπιση των απαιτήσεών τους για τις οποίες εκκρεμούσαν αντίστοιχες αγωγές.

15

20

Η εναγόμενη 1 ουδέποτε τερμάτισε τη σύμβαση, ούτε υπέβαλε γραπτώς οποιοδήποτε παράπονο για κακή λειτουργία του πλοίου ή των εγκαταστάσεών του.

25

Με αγωγή της στο Ναυτοδικείο Κύπρου, η ενάγουσα εταιρεία διεκδίκησε το οφειλόμενο ναύλο, το ποσό που κατέβαλε κατόπιν εντολής της εναγομένης 1 εταιρείας για την αποπληρωμή των οφειλών προς το πλήρωμα και ποσό ίσο προς τις διεκδικήσεις πιστωτών της εναγόμενης 1 προς τους οποίους η ενάγουσα παραχώρησε εγγυήσεις.

30

Οι εναγόμενοι, με την υπεράσπισή τους ζήτησαν απόρριψη της αγωγής. Επικαλέστηκαν δυσλειτουργία του πλοίου και ζημιές από αυτήν. Διεκδίκησαν επίσης με ανταπαίτηση το υπόλοιπο τραπεζικής εγγύησης μετά την αφαίρεση του οφειλόμενου ναύλου καθώς και την αξία μηχανημάτων και εξοπλισμού που εγκατάστησαν στο πλοίο, απώλεια από κρατήσεις και γενικές αποζημιώσεις για παράβαση της συμφωνίας.

35

40

Μετά από ακρόαση της υπόθεσης το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν αποδείχθηκε κανένα μέρος της ανταπαίτησης.

*Ως προς την απαίτηση, αποφάσισε ότι:*

- 5 (1) Δεν απαιτείται ειδοποίηση για την καταβολή του ναύλου προκειμένου να αποσυρθεί το πλοίο, όταν στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει πρόνοια για την απόσυρσή του σε περίπτωση παράλειψης καταβολής του οφειλόμενου ναύλου.
- 10 (2) Η απόσυρση του πλοίου επιφέρει τον τερματισμό της ναύλωνσης, οπότε η υποχρέωση καταβολής του ναύλου τερματίζεται από την ημέρα εκείνη.
- 15 (3) Ναυλοσύμφωνο για ενοικίαση γυμνού πλοίου αποκλείει την ανάμιξη των πλοιοκτητών στην πρόσληψη και εργοδότηση προσωπικού, που εκ των πραγμάτων συναρτάται με τις ανάγκες του πλοίου και τις υπηρεσίες που θέλουν να προσφέρουν οι ναυλωτές.
- 20 (4) Η παράλειψη της εναγόμενης να καταβάλει το οφειλόμενο ναύλο έδωσε στην ενάγουσα το δικαίωμα να τερματίσει τη συμφωνία, ενώ η απόλυση του προσωπικού συνιστούσε αποκήρυξή της, εκ μέρους της εναγόμενης, με επακόλουθο τον τερματισμό της.
- 25 (5) Διεκδικήσεις της ενάγουσας για καταβολή ναύλου βάσει του ναυλοσυμφώνου και μετά την ημερομηνία τερματισμού της συμφωνίας στερούνται νομικού ερείσματος, δικαιούται όμως να απαιτήσει την καταβολή του ως αποζημιώσεις μέχρι τη λήξη της.
- 30 (6) Δικαιολογημένα η ενάγουσα πλοιοκτήτρια εταιρεία πρόβαλε υπεράσπιση στις απαιτήσεις εναντίον του πλοίου και δικαιολογημένα παρεχώρησε τραπεζική εγγύηση στους απαιτητές για την αποδέσμευσή του, αλλά η απαίτηση ποσού ίσου προς τις διεκδικήσεις τους είναι πρόωρη αφού οι αγωγές των πιστωτών δεν εκδικάστηκαν και η ενάγουσα δεν είχε καταβάλει οποιοδήποτε ποσό.
- 35 (7) Παρέχεται εξουσία στο Δικαστήριο να εκδώσει απόφαση σε ξένο νόμισμα με την ισοτιμία που ίσχυε κατά το χρόνο που προέκυψε η οφειλή, ιδίως όταν η απαίτηση είναι εκκαθαρισμένη και το ποσό που αντιπροσωπεύει η απόφαση καταβλήθηκε σε συγκεκριμένο χρόνο.
- 40 (8) Η είσπραξη από την ενάγουσα εταιρεία των τραπεζικών εγγυή-

σεων που παραχώρησε η εναγόμενη εταιρεία συνιστά εξόφληση των οφειλών της, πλην του υπολοιπούμενου ποσού των Δρ. 18.940.668 ή του ισόποσού του σε κυπριακές λίρες για το οποίο εκδόθηκε απόφαση.

5

Εκδόθηκε απόφαση υπέρ της ενάγουσας εταιρείας για Δρ. 18.940.668 ή το ισάξιο σε κυπριακές λίρες πλέον έξοδα.

Η ανταπαίτηση απορρίφθηκε με έξοδα πλην των καλυπτομένων από την εκδοθείσα διαταγή, υπέρ της ενάγουσας.

10

Αναφερόμενες υποθέσεις:

*The Dimitrios N. Rallias* [1922] Vol. XIII, *Lloyd's Reports* 363,

15

*Minister of Materials v. Wold Steamship Company Ltd* [1952] 1 *Lloyd's Reports* 485,

20

*Paraskeva and Others v. Lantas* (1988) 1 *C.L.R.* 285,

*Σταύρου v. Δημητρίου* (1991) 1 *A.A.Δ.* 304,

*Sanderman v. Scurr* [1866] *L.R.* 2 *Q.B.* 86,

25

*Miliangos v. George Frank (Textiles) Ltd* [1975] 3 *All E.R.* 801,

*The Despina R.* [1979] 1 *All E.R.* 421,

30

*Trade Development Bank v. Ship "Ariadni Pa"* (1981) 1 *C.L.R.* 653,

*Lamaignere v. Selence Shipping* (1982) 1 *C.L.R.* 227,

*Lebeauvin v. Crispin* [1920] 2 *K.B.* 714,

35

*Di Ferdinando v. Simon Smits*, 3 *K.B.* 409.

*Jean Kraut AG v. Albany Fabrics Ltd* [1977] 2 *All E.R.* 116,

40

*Societe Francaise Bunge v. Belcan* [1985] 3 *All E.R.* 378.

**Αγωγή Ναυτοδικείου.**

5 Αγωγή για το ποσό των U.S.\$334.000,00 ή το ισόποσο σε κυπριακές λίρες για οφειλόμενο ναύλο και 31.504.823 δραχμές και U.S.\$4.018,91 ή το ισόποσο σε κυπριακές λίρες για την αποπληρωμή των οφειλών της εναγόμενης προς το πλήρωμα και 183.650.635 δραχμές ή το ισόποσο σε Κυπριακές λίρες, διεκδικήσεις πιστωτών της εναγομένης.

10 Σ. Πίττας με Ιφ. Αγιωμαμίτου, για την Ενάγουσα.

Κ. Σαβεριάδης, για τους Εναγόμενους.

15 ΠΙΚΗΣ, Π.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Η ενάγουσα εταιρεία, (η “ενάγουσα”), ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, είναι ιδιοκτήτρια του επιβατικού οχηματαγωγού πλοίου “IONIAN FANTASY”, διασκευασμένου να χρησιμοποιείται ως κρουαζιερόπλοιο στη Μεσόγειο.

20 Η Always Travel Holidays Limited (η “εναγομένη”) είναι κυπριακή εταιρεία, η οποία ασχολείτο με ταξιδιωτικά και τουριστικά θέματα. Τελεί υπό εκκαθάριση και ο Επίσημος Παραλήπτης είναι ο εκκαθαριστής της· ενάγεται υπό αυτή την ιδιότητα.

25 Ο Ιωάννης Χριστοδούλου και ο αδελφός του, Χαράλαμπος Χριστοδούλου, οι εναγόμενοι 2 και 3, αντίστοιχα, ήταν μέτοχοι και διευθυντές της εναγομένης. Τελούν υπό πτώχευση. Διαχειριστής της περιουσίας τους είναι ο Επίσημος Παραλήπτης, ο οποίος ενάγεται υπό αυτή την ιδιότητα.

30

Στις 2 Φεβρουαρίου, 1989, συνομολογήθηκε συμφωνία μεταξύ ενάγουσας και εναγομένης για τη ναύλωση του πλοίου “IONIAN FANTASY” από την πρώτη στη δεύτερη. Το Ναυλοσύμφωνο και συνοδευτικά έγγραφα κατατέθηκαν και συνιστούν το Τεκμήριο Α2.  
35 Η ναύλωση ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά ναύλωσης γυμνού πλοίου. Για την περίοδο της ναύλωσης, το πλοίο περιήλθε στην κατοχή της εναγομένης, όπως και η ευθύνη για τη λειτουργία και τη διαχείρισή του.

40 Η περίοδος ενοικίασης του πλοίου καθορίστηκε μεταξύ 19 Απριλίου, 1989, και 19 Δεκεμβρίου, 1989, και ο ναύλος σε US\$6.160,00 κατά ημέρα, πληρωτέος προκαταβολικά κάθε 30 ημέρες - (US\$184.800,00).

Οι εναγόμενοι 2 και 3 εγγυήθηκαν τις υποχρεώσεις της εναγομένης, βάσει του Ναυλοσυμφώνου. Για την έγκαιρη καταβολή του ναύλου και την πιστή εκπλήρωση των υποχρεώσεών της, η εναγομένη παρέσχε τραπεζική εγγύηση για το ποσό των US\$390.000,00.

5

Ως ημερομηνία παράδοσης του πλοίου καθορίστηκε η 19η Απριλίου, 1989, με την επιφύλαξη δικαιώματος στην ενάγουσα να καθυστερήσει την παράδοση για καθορισμένη σύντομη χρονική περίοδο, για λόγους ανωτέρας βίας. Στο ενδιάμεσο, μεταξύ της σύναψης της συμφωνίας και της παράδοσης, η ενάγουσα επισκεύασε το πλοίο, όπως είχε συμφωνηθεί, υπό την εποπτεία των αντιπροσώπων της εναγομένης. Μετά από αίτημα της ενάγουσας, και με τη συγκατάθεση της εναγομένης, η ημερομηνία παράδοσης του πλοίου αναβλήθηκε από τις 19 στις 21 Απριλίου, 1989. Ως αποτέλεσμα της καθυστέρησης, η εναγομένη ήταν αναγκασμένη να ακυρώσει ή αναστείλει προγραμματισθείσα κρουαζιέρα. Προς αποζημίωση της εναγομένης, η ενάγουσα αποποιήθηκε τη διεκδίκηση ναύλου μέχρι την 24η Απριλίου, 1989. Ο μηνιαίος ναύλος ήταν πληρωτέος την 24η Απριλίου, 1989, και την 24η ημέρα κάθε επομένου μηνός, μέχρι την εκπνοή της ναύλωσης.

10

15

20

Πριν την παράδοση, έγιναν δοκιμές για να διαπιστωθεί το αξιόπλοο του σκάφους. Επίσης, το πλοίο επιθεωρήθηκε από δύο νηγώμονες, οι οποίοι πιστοποίησαν το αξιόπλοο του.

Η παράδοση του πλοίου επιμαρτυρείται από το Πρωτόκολλο Παράδοσης (Protocol of Delivery) - (Τεκμήριο Α(7)) - το οποίο προσυπέγραψαν αμφότεροι οι συμβαλλόμενοι ή οι αντιπρόσωποί τους. Στο Πρωτόκολλο συνάπτεται πίνακας απογραφής του περιεχομένου του πλοίου και κατάλογος των μηχανημάτων των οποίων η λειτουργία παρουσίαζε προβλήματα. Εξαιρουμένης της επιφύλαξης ως προς αυτά τα μηχανήματα, οι ναυλωτές αναγνώρισαν στο Πρωτόκολλο ότι η κατάσταση του πλοίου ήταν σύμφωνη με το Ναυλοσύμφωνο της 2ας Φεβρουαρίου, 1989, και εξέφρασαν την πλήρη ικανοποίησή τους προς τούτο. ("EXCEPT for the reservations contained in the annexed Schedule, the Charterers declare that the condition of F/B IONIAN FANTASY is otherwise in compliance with the Charter Party signed by the parties on 2nd February 1989, and hereby they express their full satisfaction.")

25

30

35

Το Πρωτόκολλο πρόβλεπε ότι, από την ημέρα της παράδοσης, οι όροι του Ναυλοσυμφώνου θα ετίθεντο σε εφαρμογή και θα δέσμευαν τους συμβαλλομένους. ("IT IS FURTHER DECLARED and agreed that all remaining covenants under the aforementioned

40

Bareboat Charter shall have full effect and shall continue to be binding on the parties.”)

5 Παρά τις διαπιστώσεις που περιέχονται στο Πρωτόκολλο Πα-  
ράδοσης και την ομολογία της εναγομένης ότι η κατάσταση του  
πλοίου ήταν σε αρμονία με τα συμφωνηθέντα, όλοι οι εναγόμενοι  
υποστήριξαν ότι η λειτουργία του πλοίου ήταν, εξαρχής, προβλη-  
ματική, γεγονός που επαύξησε το κόστος λειτουργίας του, προς με-  
10 προσωπικό απ’ ότι θα ήταν αναγκαίο, το οποίο και πάλιν δεν μπο-  
ρούσε να ικανοποιήσει τις ανάγκες λειτουργίας του πλοίου, χωρίς  
υπερωρίες. Η κακή κατάσταση του πλοίου οδήγησε, παράλληλα,  
ταξιδιωτικούς πράκτορες να ακυρώσουν κρατήσεις, με επακόλου-  
θη την πτώση της πληρότητάς του στις κρουαζιέρες που ήταν δρο-  
15 μολογημένες σε λιμάνια της Μεσογείου, προς ζημία της εναγομέ-  
νης.

Η θέση της ενάγουσας είναι ότι το πλοίο δεν παρουσίασε κανέ-  
να ουσιαστικό ή ασύνηθες πρόβλημα κατά τη διάρκεια της ναύλω-  
20 σής του· ούτε η εναγομένη έθεσε υπόψη της τέτοιο πρόβλημα.  
Εκτός από την προφορική μαρτυρία αξιωματούχων της ενάγου-  
σας, επικαλέστηκε προς τούτο και την απουσία οποιασδήποτε γρα-  
πτής διαμαρτυρίας ή παραπόνου εκ μέρους της εναγομένης για δυ-  
σλειτουργία του πλοίου. Η απάντηση της εναγομένης, όπως δια-  
25 φαίνεται από τη μαρτυρία των εναγομένων 2 και 3, για την απου-  
σία αυτή, είναι ότι πρόσβλεπε στην καλή συνεργασία που είχε με  
την ενάγουσα για την επίλυση των προβλημάτων που είχαν παρου-  
σιαστεί. Σε κανένα, όμως, στάδιο δεν τερμάτισε ή απείλησε να τερ-  
ματίσει το Ναυλοσύμφωνο. Αντίθετα, κατά τη διάρκεια της ισχύος  
30 του, είχε συνάψει και δεύτερη συμφωνία με την ενάγουσα για τη  
ναύλωση του “IONIAN HARMONY”, (αδελφού πλοίου του  
“IONIAN FANTASY”), για τριετή περίοδο - από 14 Μαρτίου, 1990,  
μέχρι 14 Μαρτίου, 1993. Της συμφωνίας προηγήθηκαν διαπραγμα-  
τεύσεις, που άρχισαν από τον Ιούλιο του 1989 και έληξαν στις 16  
35 Οκτωβρίου, 1989, με την υπογραφή της συμφωνίας. Είναι αξιοση-  
μείωτο ότι η πρωτοβουλία για τη ναύλωση αυτή προήλθε από την  
εναγομένη. Η συμφωνία ναυάγησε, γιατί η εναγομένη δεν κατέβα-  
λε την προβλεπόμενη από το Ναυλοσύμφωνο εγγύηση - (indemnity)  
40 - των US\$500.000,00, που συνιστούσε προϋπόθεση για την ενεργο-  
ποίησή της.

Στις 24 Οκτωβρίου, 1989, η εναγομένη ζήτησε παράταση του  
χρόνου για την καταβολή του ναύλου, που κατέστη πληρωτέος την  
ημέρα εκείνη για τον επόμενο μήνα. Ζήτησε και έγινε δεκτό από την

ενάγουσα όπως ο ναύλος καταβληθεί καθυστερημένα και τμηματικά:-

(α) US\$90.000,00 στις 3/11/89.

5

(β) Το υπόλοιπο - US\$94.800,00 - στις 11/11/89.

(Τεκμήρια A8 και A9.)

Ούτε σ' αυτή την υποχρέωση δεν ανταποκρίθηκε η εναγομένη. Έναντι της οφειλής της κατέβαλε μόνο US\$35.000,00 στις 6 Νοεμβρίου, 1989.

10

Οι μετέπειτα εξελίξεις υπήρξαν ραγδαίες. Στις 15 Νοεμβρίου, 1989, ενώ το πλοίο ναυλοχούσε στον Πειραιά, το πλήρωμα προέβη σε επίσχεση του πλοίου, λόγω της παράλειψης της εναγομένης να καταβάλει τους μισθούς του.

15

Με εντολή της εναγομένης, η ενάγουσα -

20

(α) κατέβαλε στο πλήρωμα, περιλαμβανομένου του καπετάνιου, τους οφειλόμενους μισθούς, ανερχόμενους σε 31.504.823 δραχμές, και US\$4.081,91 - (βλ. Τεκμήριο Ν). και

(β) τους απέλυσε - (βλ. Τεκμήρια Β2 και Β3).

25

Στις 16 Νοεμβρίου, 1989, η ενάγουσα, επικαλούμενη την παράλειψη της εναγομένης να καταβάλει το οφειλόμενο ναύλο, απέσυρε το πλοίο. Το Ναυλοσύμφωνο παρείχε αυτό το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες. Ταυτόχρονα, πληροφόρησε την εναγομένη ότι θεωρούσε την απόλυση εκ μέρους της του πληρώματος ως πράξη συνιστώσα τερματισμό της συμφωνίας - (βλ. Τεκμήριο Κ).

30

Ακολούθησε σειρά συντηρητικών διαταγμάτων εναντίον του πλοίου από πιστωτές της εναγομένης, κυρίως προμηθευτές τροφίμων και καυσίμων.

35

Οι πιστωτές, ο αριθμός των οποίων είναι μεγάλος, προέβησαν σε συντηρητική κατάσχεση του πλοίου. Το πλοίο, όπως προκύπτει από τη μαρτυρία, παρέμεινε υπό κατάσχεση μέχρι το τέλος Μαρτίου του 1990. Αποδεσμεύτηκε μετά τη χορήγηση από την ενάγουσα τραπεζικών εγγυήσεων στους πιστωτές, ύψους 101.650.000 δραχμών. Οι εγγυήσεις παρασχέθηκαν ως ασφάλεια για την αντιμετώπιση των απαιτήσεών τους, που αποτελούν το αντικείμενο αντί-

40



στοιχου αριθμού αγωγών.

5 Η μαρτυρία των μαρτύρων της ενάγουσας, Γεώργιου Ροδινού, του Οικονομικού Διευθυντή του Ομίλου των Εταιρειών Στρίντζη, και του δικηγόρου, κ. Γεώργιου Παυλή, είναι διαφωτιστική ως προς τα διαδραματισθέντα σε σχέση με το πλοίο μετά τη 15η Νοεμβρίου, 1989.

10 Η εναγομένη δεν προέβη σε κανένα διάβημα για την υπεράσπιση των απαιτήσεων των πιστωτών ή την αποδέσμευση του πλοίου. Η παράλειψη αυτή συνιστά, σύμφωνα με την ενάγουσα, παράβαση του όρου 14 του Ναυλοσυμφώνου, ο οποίος προβλέπει:-

“14. Non-Lien

15

Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.

20

The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows:-

25

‘This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever.’

30

Charterers shall indemnify and hold Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of Charterers, and against any claims against Owners arising out of the operation of the Vessel by Charterers or out of any neglect of Charterers in relation to the Vessel or the operation thereof. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by Charterers, Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.”

40

Η ενάγουσα αξίωσε και της καταβλήθηκε από τη Λαϊκή Τράπε-

ζα Κύπρου το ποσό της τραπεζικής εγγύησης, το οποίο είχε παρασχεθεί βάσει της συμφωνίας, ανερχόμενο σε US\$390.000,00.

Με την αγωγή η ενάγουσα αξιώνει:-

- (α) US\$334.000,00, ή το ισόποσο σε κυπριακές λίρες, για οφειλόμενο ναύλο, για την περίοδο 20 Οκτωβρίου, 1989, μέχρι 19 Δεκεμβρίου, 1989, ή το ίδιο ποσό, ως αποζημιώσεις για παράβαση του Ναυλοσυμφώνου. 5
- (β) 31.504.823 δραχμές και US\$4.018,91 ή το ισόποσο, αντίστοιχα, σε κυπριακές λίρες, για την αποπληρωμή, κατ' εντολή της εναγομένης, οφειλών της προς το πλήρωμα· και 10
- (γ) 183.650.635 δραχμές ή το ισόποσο σε κυπριακές λίρες - (βλ. 15  
θεραπεία 2), ποσό ίσο προς τις διεκδικήσεις πιστωτών της εναγομένης. (Προς αποδέσμευση του πλοίου, παρασχέθηκε εγγύηση στους πιστωτές για ποσό 101.650.000 δραχμών.)

Η εισπραχθείσα εγγύηση θα διατεθεί από την ενάγουσα, 20  
όπως αναφέρεται στην Αναφορά της, για την ολική ή μερική εξόφληση της Απαιτήσης κάτω από το (β) και (γ).

Η εναγομένη, καθώς και οι εναγόμενοι 2 και 3, με ξεχωριστές 25  
αλλά όμοιες σε περιεχόμενο Απαντήσεις (Υπερασπίσεις), αρνούνται την Απαιτήση και ζητούν την απόρριψή της. Πρόβαλαν τους ακόλουθους ισχυρισμούς:-

- (α) Στις 21 Απριλίου, 1989, διαπιστώθηκε ότι η κατάσταση του πλοίου δεν ήταν ικανοποιητική και ότι η ενάγουσα ανέλαβε 30  
να προβεί σε επιδιορθώσεις επί του πλοίου, υποχρέωση την οποία δεν τήρησε, με επακόλουθο τη δυσλειτουργία του και την πρόκληση ζημίας στην εναγομένη.
- (β) Την παραδοχή εκ μέρους της ενάγουσας της ζημίας που προ- 35  
κλήθηκε στην εναγομένη και τη συμφωνία εκ μέρους της για τη μη είσπραξη του ναύλου, του καταβλητέου στις 24 Οκτωβρίου 1989, προς αποζημίωσή της.
- (γ) Την παράλειψη της ενάγουσας να τους επιστρέψει μηχανή- 40  
ματα και εξοπλισμό που εγκατέστησαν στο πλοίο, αξίας US\$100.000,00.

Με βάση τα γεγονότα και τους ισχυρισμούς που διατυπώνονται

στην Υπεράσπιση, η εναγομένη υπέβαλε Ανταπαίτηση, στην οποία διεκδικεί:-

5 (α) US\$209.360,00, υπόλοιπο τραπεζικής εγγύησης, μετά την αφαίρεση του ναύλου, ο οποίος ήταν πληρωτέος στις 24 Οκτωβρίου, 1989.

10 (β) US\$100.000,00, αξία μηχανημάτων και εξοπλισμού, τα οποία η ίδια εγκατέστησε στο πλοίο.

(γ) US\$38.000,00 απώλεια από κρατήσεις, και

(δ) Γενικές αποζημιώσεις για παράβαση της συμφωνίας.

15 Στην Ανταπάντησή της (Reply), η ενάγουσα επαναβεβαιώνει την Απαίτησή της, αρνείται τα γεγονότα και τους ισχυρισμούς που περιέχονται στην Υπεράσπιση και απορρίπτει την Ανταπαίτηση της εναγομένης.

20 Πρώτα, πρέπει να διευκρινιστεί ότι η εναγομένη ουδέποτε ακύρωσε ή αποπειράθηκε να ακυρώσει τη Σύμβαση. Οι ισχυρισμοί οι οποίοι περιέχονται στην Υπεράσπιση, αναφορικά με τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η ενάγουσα στις 21 Απριλίου, 1989, αφορούν όχι τη σύναψη της συμφωνίας της 2ας Φεβρουαρίου, 1989, αλλά την εκτέλεσή της. Δεν τίθεται ζήτημα εγκυρότητας της συμφωνίας της 2ας Φεβρουαρίου, 1989, στην Υπεράσπιση.

30 Στην τελική του αγόρευση, ο δικηγόρος της ενάγουσας αναφέρθηκε στις αρχές που διέπουν την ακύρωση συμφωνίας και τη διεκδίκηση αποζημιώσεων για υποκρυπτόμενα (latent) ελαττώματα πλοίου, το οποίο ενοικιάζεται ή πωλείται - (βλ. "The Dimitrios N. Rallias" [1922], Vol. XIII, Lloyd's Reports 363. *Minister of Materials v. Wold Steamship Company Ltd.* [1952] 1 Lloyd's Reports 485). Αναφορά έκαμε, επίσης, και στα δικαιώματα συμβαλλομένου να ζητήσει ακύρωση της συμφωνίας (rescission) ή αποζημιώσεις, λόγω ψευδών παραστάσεων (misrepresentation) - (Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Eighteenth Edition, σελ. 105 και επόμενα. Payne and Ivory's Carriage of Goods by Sea, Twelveth Edition, σελ. 36 και επόμενα).

40 Στην παρούσα υπόθεση, δεν ηγέρθη ζήτημα ακύρωσης της συμφωνίας (rescission) - της 2ας Φεβρουαρίου, 1989 - (Ως προς τις αρχές που διέπουν την ακύρωση, βλ. *Paraskeva and Others v. Lantás* (1988) 1 C.L.R. 285. *Σταύρου v. Δημητρίου* (1991) 1 Α.Α.Δ. 304.) -

ή διεκδίκησης αποζημιώσεων λόγω ψευδών παραστάσεων. Ό,τι εγείρεται στην Υπεράσπιση, και αποτελεί τη βάση της Ανταπαίτησης, είναι η παράβαση εκ μέρους της ενάγουσας ισχυριζόμενης συμφωνίας, της 21ης Απριλίου, 1989, για τη διενέργεια επιδιορθώσεων στο πλοίο.

5

Πριν αναφερθούμε στη μαρτυρία, η οποία έχει προσκομιστεί από τους διαδίκους, πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι κοινά παραδεκτό ότι η επισκευή του πλοίου έγινε υπό την επίβλεψη δύο αντιπροσώπων της εναγομένης, ειδημόνων στον τομέα τους - Αδαμί και Λιγνού. Ο τελευταίος, μάλιστα, παρέστη κατά την παράδοση και υπέγραψε το Πρωτόκολλο που την επιμαρτυρεί.

10

Εξαρχής, πρέπει να επισημάνουμε ότι η συμφωνία την οποία επικαλείται η εναγομένη, της 21ης Απριλίου, 1989, έρχεται σε αντίθεση με τις κοινές διαπιστώσεις που περιέχονται στο Πρωτόκολλο Παράδοσης, σύμφωνα με τις οποίες η κατάσταση του πλοίου ήταν, με την εξαίρεση ορισμένων ατελειών οριακής σημασίας που καταγράφονται στο Παράρτημα, σύμφωνα με το Ναυλοσύμφωνο, προς πλήρη ικανοποίηση της εναγομένης.

15

20

Το Ναυλοσύμφωνο αφορούσε τη ναύλωση γυμνού πλοίου. Σε τέτοια περίπτωση, το πλοίο περιέχεται, σύμφωνα με τις καθιερωμένες αρχές του ναυτικού δικαίου, στην κατοχή του ναυλωτή, ο οποίος, για την περίοδο της ναύλωσης, έχει την αποκλειστική ευθύνη για τη διαχείρισή του. Πρόκειται για ενοικίαση κατά παραχώρηση (demise), η οποία διακρίνεται από άλλους τύπους ναύλωσης, όπως η χρονοναύλωση (time charter), η οποία επενεργεί ως σύμβαση μεταφοράς.

25

30

Όπως εξηγείται στη *Sanderman v. Scurr* [1866] L.R. 2 Q.B. 86, στη σελ. 96, και υιοθετείται από το Scrutton on Charterparties, (ανωτέρω), σελ. 47:-

“The charterer becomes for the time the owner of the vessel; the master and crew become to all intents his servants, and through them the possession of the ship is in him.”

35

Η νομική σχέση, η οποία δημιουργείται από τη ναύλωση γυμνού πλοίου, περιγράφεται στο Σύγγραμμα Bes' Chartering & Shipping Terms, Eleventh Edition, ως ακολούθως:-

40

“The charterers obtain complete control, possession and management of the ship and operate it, for example appointing the

master and the crew, as if they are the owner ('disponent owner').  
The actual, registered ownership still remains with the owner."

5 Πρόνοια για την απόσυρση του πλοίου, σε περίπτωση παράλειψης καταβολής του οφειλόμενου ναύλου, είναι, όπως διαπιστώνεται στο Σύγγραμμα Scuttton on Charterparties, (ανωτέρω), σελ. 365, με ιδιαίτερη αναφορά σε χρονοναυλώσεις, συνήθης όρος. Δεν απαιτείται ειδοποίηση για την καταβολή του ναύλου. Η αρχή, εξάλλου, της επιείκειας για την παροχή ανακούφισης για την απώλεια του  
10 δικαιώματος κατοχής (relief against forfeiture), δεν τυγχάνει εφαρμογής σε ναυλώσεις πλοίων. Στο ίδιο Σύγγραμμα, εξηγείται ότι η απόσυρση - (αυτό σχετίζεται άμεσα με μέρος της απαίτησης της ενάγουσας) - επιφέρει τον τερματισμό της ναύλωσης, οπότε η υποχρέωση για την καταβολή ναύλου τερματίζεται από την ημέρα  
15 εκείνη. Δικαιούται, όμως, ο πλοιοκτήτης να διεκδικήσει αποζημιώσεις για το υπόλοιπο του ναύλου, εφόσο η διαγωγή του ναυλωτή είναι τέτοια, ώστε να συνιστά αποκήρυξη (reputation) της συμφωνίας.

20 Για την ενάγουσα κλήθηκαν και κατέθεσαν τέσσερις μάρτυρες:-

(α) Ο Μιχάλης Σακέλλης, Διευθυντής Πωλήσεων της ενάγουσας, υπεύθυνος για την εκμετάλλευση του πλοίου.

25 (β) Ο Γεώργιος Ροδινός, ο Οικονομικός Διευθυντής του Ομίλου των Εταιρειών Στριντζη.

30 (γ) Ο Γεώργιος Παυλής, δικηγόρος από τον Πειραιά, ο οποίος ενήργησε ως δικηγόρος της ενάγουσας στις αγωγές που ηγήθησαν κατά του πλοίου και σε σχέση με τον τερματισμό της ναύλωσης.

35 (δ) Ο Σπύρος Ευαγγελάτος, μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού, υπεύθυνος για τις επισκευές των πλοίων της ενάγουσας, ο οποίος βρισκόταν στο "IONIAN FANTASY" κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ως εκπρόσωπος των πλοιοκτητών, για την επίβλεψη της λειτουργίας του και διασφάλιση των συμφερόντων τους.

40 Για τους εναγομένους κλήθηκαν και κατέθεσαν οκτώ μάρτυρες, οι ακόλουθοι:-

1. Ο Κοσμάς Ιωάννου, ο Καπετάνιος του πλοίου "IONIAN FANTASY", από 5 Ιουνίου, 1989, μέχρι 17 Νοεμβρίου, 1989.

2. Ο Κυριάκος Ποταμίτης, αντιπρόσωπος του ταξιδιωτικού γραφείου Suncare Travel Ltd.
3. Ο Νεοκλής Αλεξάνδρου, ιδιοκτήτης του ταξιδιωτικού γραφείου Lavar Tourist and Travel Ltd. 5
4. Ο Χαράλαμπος Σ. Χριστοδούλου, εναγόμενος 3, μέτοχος, σύμβουλος και Διευθυντής της εναγομένης από το 1989.
5. Ο Eugen-Henning Adami, Καπετάνιος το επάγγελμα, υπάλληλος της Marlow Navigation, ο οποίος, μαζί με τον κ. Λιγνό, επέβλεψε την επισκευή του πλοίου εκ μέρους της εναγομένης και παρέστη κατά την παράδοση. 10
6. Ο Ανδρέας Νεοφύτου, υπεύθυνος για τη διαχείριση πλοίων, Γενικός Διευθυντής της Marlow Navigation, η οποία ανέλαβε, εκ μέρους της εναγομένης, την επιτήρηση των επιδιορθώσεων του πλοίου. 15
7. Ο Ευθύμιος Χριστοδούλου, ο τρίτος αδελφός Χριστοδούλου, μέτοχος της εναγομένης. και 20
8. Ο Ιωάννης Χριστοδούλου, εναγόμενος 2, Γενικός Διευθυντής της εναγομένης. 25

Από τη μαρτυρία που κατατέθηκε εκ μέρους της ενάγουσας, προκύπτει ότι, σε κανένα στάδιο, η εναγομένη δεν υπέβαλε γραπτή διαμαρτυρία ή παράπονο για δυσλειτουργία του πλοίου. Τα μόνα αιτήματα, τα οποία υποβλήθηκαν στην ενάγουσα, ήταν, εκτός από τα τηλετύπα για την παράταση του χρόνου για την αποπληρωμή του ναύλου ο οποίος κατέστη πληρωτέος στις 24 Οκτωβρίου, 1989, δύο άλλες παρακλήσεις με όμοιο αντικείμενο, που αφορούσαν την καταβολή του ναύλου τον Ιούλιο και Αύγουστο, αντίστοιχα, για τη χορήγηση μικρής παράτασης, οι οποίες έγιναν δεκτές από την ενάγουσα - (βλ. Τεκμήρια η και ζ). 30 35

Στο μάρτυρα κ. Σακέλλη, υποβλήθηκε η ακόλουθη ερώτηση από το δικηγόρο των εναγομένων:-

“Σας επαναλαμβάνω ότι λόγω των παραστάσεων τις οποίες εκάμετε σαν εταιρεία με τους μισθούς του πληρώματος, οι εναγόμενοι υπέστησαν ζημίες, καθώς επίσης υπέστησαν ζημίες λόγω της κακής καταστάσεως του πλοίου.” 40

Ο μάρτυρας απάντησε: “Δε συμφωνώ.”

5 Ούτε στην Υπεράσπιση και, κατ’ επέκταση, ούτε στην Ανταπαί-  
τηση, εγείρεται απαίτηση για αποζημιώσεις λόγω ψευδών παρα-  
στάσεων (misrepresentation) της ενάγουσας, κατά ή προ της σύνα-  
ψης του Ναυλοσυμφώνου, αναφορικά με το προσωπικό το οποίο  
ήταν αναγκαίο για τη λειτουργία του πλοίου.

10 Αναφορά στο προσωπικό του πλοίου “IONIAN FANTASY” και  
τη μισθοδοσία του γίνεται στο Τεκμήριο μ - (υπάρχουν δύο τεκμή-  
ρια της 8ης Δεκεμβρίου, 1992, σημειωμένα με το ίδιο γράμμα) - το  
οποίο υπογράφηκε από τα δύο μέρη, ταυτόχρονα με την υπογρα-  
φή του Ναυλοσυμφώνου. Σ’ αυτό καθορίζεται ότι, σε περίπτωση  
15 που η Συλλογική Σύμβαση για τη μισθοδοσία των ναυτιλλομένων  
(seafarers), που ήταν τότε υπό διαπραγμάτευση, πρόβλεπε αύξηση  
μεγαλύτερη ή μικρότερη του αναμενόμενου ποσοστού των 15%, τό-  
τε θα γινόταν ανάλογη αναπροσαρμογή του ναύλου. Στο ίδιο έγ-  
γραφο συνάπτεται πίνακας της μισθοδοσίας του προσωπικού, το  
20 οποίο εργοδοτείτο από την ενάγουσα στο “IONIAN FANTASY”  
κατά το χρόνο σύναψης της συμφωνίας. Η μισθοδοσία του προσω-  
πικού ανερχόταν σε 6.676.209 δραχμές.

25 Αρχικά, όπως είναι παραδεκτό και από τα δύο μέρη, οι δια-  
πραγματεύσεις των μερών είχαν ως αντικείμενο τη χρονοναύλωση  
του πλοίου (time charter), για ποσό αισθητά μεγαλύτερο από το κα-  
θορισθέν τελικά στο Ναυλοσύμφωνο, για την ενοικίαση του πλοί-  
ου γυμνού από προσωπικό.

30 Οι μάρτυρες των εναγομένων, οι οποίοι κατέθεσαν επί του θέ-  
ματος, υποστήριξαν ότι η ενάγουσα παρέστησε σ’ αυτούς ότι το  
προσωπικό, το οποίο αναγράφεται στο Τεκμήριο μ, επαρκούσε για  
τη λειτουργία του πλοίου. Αυτό συνιστούσε, κατά τους εναγομέ-  
νους, ψευδή παράσταση, εφόσο για τη λειτουργία του πλοίου ήταν  
αναγκαία η πρόσληψη μεγαλύτερου αριθμού προσωπικού.

35 Η θέση των εναγομένων είναι δύσκολο να συμβιβαστεί με το πε-  
ριεχόμενο του Τεκμηρίου μ, στην τελευταία παράγραφο του οποί-  
ου αναγράφεται:-

40 “The amount of the crew wages and emoluments which was taken  
as the basis for the calculation of the hire is 6,676,209 Greek  
Drachmas per month.”

Καταφανής σκοπός του Τεκμηρίου μ ήταν η καταγραφή του συ-

σχετισμού του συμφωνηθέντος ναύλου, US\$6.160,00 την ημέρα, με τον ναύλο ο οποίος είχε προκαταρκτικά συμφωνηθεί, συμπεριλαμβανομένης της μισθοδοσίας του προσωπικού, στο πλαίσιο της συμφωνίας των μερών για την αυξομείωση του ναύλου ανάλογα με το περιεχόμενο της νέας συλλογικής σύμβασης.

5

Κατά τα άλλα, ναυλοσύμφωνο για ενοικίαση γυμνού πλοίου αποκλείει την ανάμειξη των πλοιοκτητών στην πρόσληψη και εργοδότηση προσωπικού, που, εκ των πραγμάτων, συναρτάται με τις ανάγκες του πλοίου και τις υπηρεσίες που θέλουν να προσφέρουν οι ναυλωτές.

10

Ο κ. Ευαγγελάτος, ο οποίος βρισκόταν στο καράβι, κατέθεσε ότι κανένα ουσιαστικό πρόβλημα δεν αντιμετώπισε το πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, γεγονός το οποίο επιμαρτυρείται, όπως ανέφερε, και από την απουσία οποιασδήποτε σημείωσης, καταδεικνύουσας την ύπαρξη τέτοιου προβλήματος, στο ημερολόγιο του πλοίου (γέφυρας). Μόνο σε μια περίπτωση αντιμετωπίστηκε κάποιο πρόβλημα σ' ένα από τα ταξίδια του πλοίου, κατά τον ελλιμενισμό του στη Ρόδο, και αυτό μικρής σημασίας. Όπως ο ίδιος διαπίστωσε, τις περισσότερες μέρες η πληρότητα του πλοίου ήταν μεγάλη, ενίοτε τόσο μεγάλη, ώστε και ο ίδιος ν' αναγκάζεται να παραχωρεί την καμπίνα του για τη χρήση των επιβατών.

15

20

Όπως αποκάλυψε η μαρτυρία, ένας από τους λόγους, για τον οποίο η εναγομένη επεδίωξε τη ναύλωση του "IONIAN HARMONY", ήταν γιατί το σκάφος ήταν εγγεγραμμένο στο νηολόγιο της Μάλτας αντί στο νηολόγιο της Ελλάδας, στο οποίο ήταν νηολογημένο το "IONIAN FANTASY", γεγονός που θα μείωνε τη δαπάνη εργοδότησης του προσωπικού. Ήθελε, όμως, η εναγομένη να διατηρήσει το όνομα "IONIAN FANTASY" (με την προσθήκη του II), λόγω του καλού ονόματος που απέκτησε το καράβι.

25

30

Τόσο ο κ. Κοσμάς Ιωάννου, όσο και οι εναγόμενοι 2 και 3, καθώς και ο αδελφός τους Ευθύμος, υποστήριξαν ότι πολλά από τα μηχανήματα και μέρος των εγκαταστάσεων του πλοίου ήταν ελαττωματικά, ώστε να καθίσταται προβληματική η λειτουργία του πλοίου και πολυδάπανη η διαχείρισή του. Στη μαρτυρία τους αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, στα ακόλουθα τεχνικά και λειτουργικά προβλήματα: Τα πτερύγια του πλοίου δεν ήταν σε λειτουργήσιμη κατάσταση, με αποτέλεσμα να μην παρέχεται η δυνατότητα σταθεροποίησης των κινήσεών του σε ώρες θαλασσοταραχής. Οι υδραυλικές εγκαταστάσεις ήταν ελαττωματικές, με επακόλουθο να λιμνάζει νερό στα μπάνια και τα αποχωρητήρια, το οποίο απλωνό-

35

40



ταν και στους διαδρόμους. Οι καμπίνες παρουσίαζαν προβλήματα, όπως και οι ανελκυστήρες, οι οποίοι, σε συχνά χρονικά διαστήματα, σταματούσαν, με αποτέλεσμα να εγκλωβίζονται επιβάτες σ' αυτούς. Ο ατμολέβητας (καζάνι), επίσης, παρουσίαζε προβλήματα, τα οποία επηρέαζαν δυσμενώς τη λειτουργία της κουζίνας. Αναφέρθηκαν και σε σειρά άλλων τεχνικών προβλημάτων, η λύση των οποίων απαιτούσε την εγρήγορση και ενίσχυση του προσωπικού, ώστε να διασφαλίζεται η παροχή των απαραίτητων ανέσεων στους επιβάτες και η ομαλή λειτουργία των διαφόρων τμημάτων του κρουαζιερόπλοιου.

Ο κ. Adami αναφέρθηκε σε τεχνικά προβλήματα, που παρουσίαζε η λειτουργία του πλοίου, τα οποία υφίσταντο, κατά το πλείστον, όπως συνάγεται από τη μαρτυρία του, και κατά το χρόνο της παραδόσής του. Η αντιμετώπισή τους επέβαλλε την εργοδότηση μεγαλύτερου αριθμού προσωπικού, για τη διασφάλιση της λειτουργίας του πλοίου.

Ο κ. Ποταμίτης και ο κ. Αλεξάνδρου κατέθεσαν ότι προέβησαν στις ακυρώσεις κρατήσεων στο "IONIAN FANTASY", λόγω παραπόνων των πελατών τους για τις συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο, που οφείλονταν κυρίως στη δυσοσμία που προκαλούσε η κακή λειτουργία του υδραυλικού συστήματος.

Τα προβλήματα τα οποία υπήρχαν, άσχετα από την έκταση και τις επιπτώσεις τους στην άνετη διαμονή των επιβατών, δε φαίνεται να παρενέβαλαν οποιοδήποτε ουσιαστικό εμπόδιο στην τήρηση των δρομολογίων του πλοίου.

Ο κ. Χαράλαμπος Χριστοδούλου κατέθεσε ότι τα προβλήματα του πλοίου ήταν εμφανή από την αρχή και ότι είχαν δυσχεράνει, σε μεγάλο βαθμό, τη συντήρηση του πλοίου και την καλή λειτουργία του. Παρά τα προβλήματα, η πληρότητα του πλοίου ήταν, όπως ανέφερε, καλή. Σε ερώτηση του Δικαστηρίου, μετά το πέρας της αντεξέτασης: "Ποια ήταν η πληρότητα του πλοίου για όσο καιρό λειτουργούσε;", ο μάρτυρας έδωσε την ακόλουθη απάντηση:-

"Ήταν αρκετά καλή μπορώ να πω, παρόλα τα προβλήματα, διότι είχαμε κάμει εμείς τρομερή δουλειά στην προαγωγή του πλοίου και όταν εχάνετο ένα γραφείο το αντικαθιστούσαμε με άλλο. Τους αριθμούς δεν μπορώ εγώ να τους πω."

Και η μαρτυρία του αδελφού του, κ. Ιωάννη Χριστοδούλου, υποστηρίζει ότι έγιναν μεγάλες προσπάθειες για την προαγωγή του

πλοίου. Προκύπτει, από τη μαρτυρία του, ότι, λόγω αυτών των προσπαθειών, το πλοίο είχε αποκτήσει καλό όνομα. Ήταν γι' αυτό το λόγο που ήθελαν το νέο πλοίο που θα ναύλωναν να μετονομαστεί σε "IONIAN FANTASY II".

5

Παρά τη θέση αυτή, ο κ. Ι. Χριστοδούλου κατέθεσε ότι η πληρότητα του πλοίου ήταν χαμηλή, ανερχόμενη μόλις σε 55%. Η μαρτυρία του επί του προκειμένου είναι δύσκολο να συμβιβαστεί με τη μαρτυρία του αδελφού του, κ. Χ. Χριστοδούλου, ο οποίος, όπως έχω αναφέρει, κατέθεσε ότι η πληρότητα του πλοίου ήταν καλή. Η θέση αυτή είναι, παράλληλα, δύσκολο να συμβιβαστεί με το ενδιαφέρον της εναγομένης για τη ναύλωση του πλοίου "IONIAN HARMONY". Τα δύο πλοία - "IONIAN FANTASY" και "IONIAN HARMONY" - ήταν, όπως είπε στη μαρτυρία του ο κ. Χ. Χριστοδούλου, αδελφά πλοία, τόσο όμοια όσο δυο σταγόνες νερού. Εδώ γεννάται και το ερώτημα: Αν το "IONIAN FANTASY" είχε τόσες ατέλειες και ελαττώματα όσα αναφέρθηκαν στη μαρτυρία που κατατέθηκε για την εναγομένη, προκαλεί εντύπωση η επιθυμία για τη ναύλωση του αδελφού πλοίου "IONIAN HARMONY".

10  
15  
20

Η εναγομένη, όχι μόνο δεν επεδίωξε να τερματίσει τη συμφωνία, αλλά σε κανένα στάδιο δεν υπέβαλε γραπτώς οποιοδήποτε παράπονο για τη δυσλειτουργία του πλοίου. Η εξήγηση των κ. Χ. Χριστοδούλου και Ι. Χριστοδούλου, για τη μη υποβολή οποιασδήποτε γραπτής διαμαρτυρίας, είναι η εξής: Οι σχέσεις τους με την ενάγουσα, ιδίως με τον πρόεδρο της εταιρείας - τον κ. Γεράσιμο Στρίντζη - ήταν τόσο καλές, ώστε να μην παρίσταται ανάγκη για την υποβολή τέτοιας διαμαρτυρίας. Προσέβλεπαν στη συνεργασία της ενάγουσας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του πλοίου. Η στάση αυτή είναι δύσκολο να συμβιβαστεί με το μέγεθος των προβλημάτων, τα οποία, κατά τους ισχυρισμούς τους, αντιμετώπιζε η λειτουργία του πλοίου.

25  
30

Πριν τελειώσω την αναφορά μου στη μαρτυρία των μαρτύρων υπερασπίσεως, θέλω να επισημάνω την απάντηση που έδωσε ο κ. Ι. Χριστοδούλου στην ακόλουθη ερώτηση:-

35

Ερ.: "Τελικά καταβάλατε το ναύλο ως η πρότασή σας;" (εννοείται η πρόταση που υποβλήθηκε στις 24 Οκτωβρίου, 1989, για την αναβολή της καταβολής του ναύλου).

40

Απ.: "Όχι, δεν καταβλήθηκε ο ναύλος ως η πρότασή μας διότι απλούστατα δεν προλάβαμε."

- Η θέση αυτή δεν μπορεί να συμβιβαστεί με τους ισχυρισμούς που περιέχονται στην Υπεράσπιση, ότι η ενάγουσα συμφώνησε να τους απαλλάξει από την καταβολή του ναύλου. Εξίσου αντιφατικό προς τον ισχυρισμό αυτό, που προβάλλεται στην Υπεράσπιση, είναι και το περιεχόμενο των δύο τηλετύπων, στα οποία έχουμε αναφερθεί, βάσει των οποίων η εναγομένη είχε ζητήσει παράταση χρόνου για την καταβολή του ναύλου που ήταν πληρωτέος στις 24 Οκτωβρίου, 1989.
- 5
- 10      Μετά από την εξέταση του συνόλου της μαρτυρίας, τα ευρήματα και τα συμπεράσματα, στα οποία έχω αχθεί, είναι τα ακόλουθα:-
- 15
1. Το Ναυλοσύμφωνο της 2ας Φεβρουαρίου, 1989, συνομολογήθηκε μετά από μακρές διαβουλεύσεις μεταξύ των δύο μερών.
  - 20
  2. Το Μνημόνιο, το συνοδευτικό της συνομολόγησης της συμφωνίας - (Τεκμήριο μ) - σκοπούσε στον προοδιορισμό των συνθηκών, κάτω από τις οποίες ο ναύλος θα αναπροσαρμοζόταν. Θέμα αναπροσαρμογής του ναύλου δεν ηγέρθη.
  - 25
  3. Μετά τη συνομολόγηση του Ναυλοσυμφώνου, διενεργήθηκαν εκτεταμένες επισκευές στο πλοίο, πριν την παράδοσή του. Αυτές έγιναν, βάσει του συμβολαίου, υπό την επίβλεψη εμπειρογνομόνων που όρισε η εναγομένη. Το Πρωτόκολλο Παράδοσης βεβαιώνει ότι το πλοίο ήταν, με την εξαίρεση των προβλημάτων στα μηχανήματα και στον εξοπλισμό, που αναφέρονται στον πίνακα - οριακής σημασίας, όπως έχουμε αναφέρει - στην κατάσταση που πρόβλεπε η συμφωνία των μερών σε τέτοιο βαθμό μάλιστα, που η εναγομένη, μέσω των αντιπροσώπων της, να εκφράσει την ευαρέσκειά της για το γεγονός.
  - 30
  - 35
  4. Αποδέχομαι ότι υπήρχαν ατέλειες και προβλήματα στη λειτουργία ορισμένων μηχανημάτων και μέρους του εξοπλισμού του πλοίου. Τα προβλήματα δεν ήταν τόσο μεγάλα όσο τα παρέστησαν οι εναγόμενοι, ούτε παρενέβαλαν ουσιαστικό κώλυμα στα δρομολόγια του πλοίου ή τη χρήση του ως κρουαζιερόπλοιοι. Η πληρότητα του πλοίου ήταν, γενικά, καλή, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν μπορούσε να ήταν καλύτερη. Η κατάσταση του πλοίου ήταν εμφανής εξαρχής. Ήταν σ' εκείνη την κατάσταση που η ενάγουσα συμφώνησε να ενοικιάσει το πλοίο και η εναγομένη ν' αποδεχθεί την ενοικίαση. Αποδέχομαι ότι σημειώθηκαν οι ακυρώσεις στις κρατήσεις,
  - 40

- στις οποίες αναφέρθηκαν οι κ.κ. Κυριάκος Ποταμίτης και Νεοκλής Αλεξάνδρου. Δεν έχει, όμως, αποδειχθεί ότι προέκυψε ζημία στην εναγομένη από τις ακυρώσεις αυτές. Αλλά, και ζημία να αποδεικνυόταν, το γεγονός θα ήταν άνευ σημασίας, εφόσο δε θα συναρτάτο με συμβατική παράβαση της 5  
ενάγουσας ή με λόγο για την ακύρωση της συμφωνίας.
5. Η παράλειψη της εναγομένης να καταβάλει τον ναύλο, ο οποίος ήταν καταβλητέος στις 24 Οκτωβρίου, 1989, και μετά την παράταση που τους δόθηκε, παρείχε το δικαίωμα, βάσει 10  
του Ναυλοσυμφώνου, στην ενάγουσα να αποσύρει το πλοίο από τη ναύλωση και να τερματίσει τη συμφωνία. Η ενάγουσα άσκησε το δικαίωμα αυτό και επέφερε τον τερματισμό της συμφωνίας. Παράλληλα, η παράλειψη της εναγομένης να καταβάλει τον οφειλόμενο ναύλο, σε συνδυασμό με την απόλυση 15  
του προσωπικού, συνιστούσε αποκήρυξη της συμφωνίας εκ μέρους της, με επακόλουθο τον τερματισμό της.
6. Η συμφωνία τερματίστηκε στις 16 Νοεμβρίου, 1989. 20
- Διεκδικήσεις για εκπλήρωση υποχρεώσεων, που πηγάζουν και προκύπτουν από συμφωνία, μπορεί να προβληθούν μόνο για όσο χρόνο η σύμβαση υφίσταται σε ισχύ. Επομένως, οι διεκδικήσεις της ενάγουσας για την καταβολή ναύλου, βάσει του Ναυλοσυμφώνου, και μετά την ημερομηνία τερματισμού της συμφωνίας, στερούνται νομικού ερείσματος. 25
- Δικαιούται, όμως, η ενάγουσα να αξιώσει την καταβολή του ναύλου μέχρι τις 19 Δεκεμβρίου, 1989, ως αποζημίωση λόγω παράβασης του Ναυλοσυμφώνου, προκύπτουσας από τις 30  
πράξεις που επέφεραν τον τερματισμό της συμφωνίας, τις οποίες έχουμε προσδιορίσει, περιλαμβανομένης και της παραβίασης του όρου 14 του Ναυλοσυμφώνου.
- Η εναγομένη διέερηξε τον όρο 14 της συμφωνίας:- 35
- (α) Με τη δημιουργία επιβαρύνσεων (lien) εις βάρος του πλοίου. και
- (β) Με την παράλειψη αποδέσμευσης του πλοίου από τις 40  
απαιτήσεις που ηγέρθησαν και οδήγησαν στη σύλληψή του.
- Ως αποτέλεσμα, το πλοίο παρέμεινε δεσμευμένο για το

υπόλοιπο της περιόδου της ναύλωσης. Οι προσπάθειες της ενάγουσας για την αποδέσμευσή του δεν καρποφόρησαν πριν το τέλος του Μαρτίου του επόμενου έτους.

- 5 Η ενάγουσα δικαιούται, επομένως, στον ναύλο για το υπόλοιπο της συμβατικής περιόδου, ως αποζημιώσεις για παράβαση της συμφωνίας. Το συνολικό ποσό το οποίο δικαιούται, κάτω από τα δύο κεφάλαια (βάσει της συμφωνίας και αποζημιώσεις για τη διάρρηξη της) είναι US\$309.960,00
- 10 (ναύλος για την περίοδο 24/10/89 - 19/12/89 US\$344.960,00 - μείον US\$35.000,00 που καταβλήθηκαν έναντι).
7. Η κατάσχεση του πλοίου διήρκησε μέχρι το τέλος Μαρτίου, 1990. Η αποδέσμευσή του εξασφαλίστηκε με την καταβολή, 15 από την ενάγουσα, της τραπεζικής εγγύησης, στην οποία έχουμε αναφερθεί. Η παροχή της εγγύησης δεν εξισώνεται με την αποπληρωμή των χρεών αυτών. Δικαιολογημένα η ενάγουσα υπεράσπισε τις απαιτήσεις που υποβλήθηκαν εναντίον του πλοίου και δικαιολογημένα παρείχε τραπεζική εγγύηση στους απαιτητές για την αποδέσμευση του πλοίου. 20 Απ' ότι συνάγεται, οι υποθέσεις δεν έχουν ακόμη εκδικαστεί. Η ενάγουσα δεν κατέβαλε οποιοδήποτε ποσό, ώστε να γεννηθεί δικαίωμα εναντίον της εναγομένης, βάσει του Ναυλοσυμφώνου, για την εξασφάλισή της έναντι επιβαρύνσεων του πλοίου. Συνεπώς, η απαίτηση, κάτω από αυτό το κεφάλαιο, 25 είναι πρόωγη. Ό,τι θα edικαιούτο η ενάγουσα να αξιώσει σ' αυτό το στάδιο, αλλά δεν το διεκδικεί στην αγωγή, είναι τα δικαιώματα τα οποία κατέβαλε για τη χορήγηση της εγγύησης.
- 30 8. Η ενάγουσα δικαιολογημένα ζήτησε την καταβολή του ποσού της εγγυητικής. Η εγγύηση αποτελούσε:-
- (α) Ασφάλεια για την καταβολή του ναύλου. και
- 35 (β) Την πιστή εκτέλεση της συμφωνίας.
- Το ισάξιο της εγγύησης εισπράχθηκε ευθύς μετά τον τερματισμό της συμφωνίας.
- 40 9. Η ενάγουσα, κατ' εντολή της εναγομένης, κατέβαλε το ποσό των 31.504.823 δραχμών και US\$4.018,91. Σύμφωνα με τη μαρτυρία του κ. Ροδινού, το ποσό το οποίο εισπράχθηκε από την εγγυητική χρησιμοποιήθηκε για την εξόφληση:-

(α) Της απαίτησης για ναύλο. και

(β) Των μισθών του προσωπικού.

Ο συμφηφισμός, όπως τον χαρακτήρισε στη μαρτυρία του, 5  
έγινε με βάση την τότε ισχύουσα ισοτιμία μεταξύ δραχμής  
και δολαρίου Ηνωμένων Πολιτειών - (165.27 δραχμές ίσο  
προς ένα δολλάριο Ηνωμένων Πολιτειών) - (Ως προς τις αρ-  
χές, οι οποίες διέπουν τη διάθεση ποσού το οποίο περιέρχε-  
ται στη χρήση του δανειστή για την εξόφληση χρέους του 10  
οφειλέτη, βλ. Chitty on Contracts General Principles, Twenty-  
fifth Edition, §1422 και επόμενα.) Η μαρτυρία του κ. Ροδινού  
για την ισοτιμία μεταξύ δραχμής και δολλαρίου, κατά τον  
κρίσιμο χρόνο, το Νοέμβριο του 1989, δεν αμφισβητήθηκε.  
Εφόσο το ποσό της εγγύησης περιήλθε στη χρήση της ενά- 15  
γουσας, η αποπληρωμή της οφειλής, με βάση την τότε ισχύ-  
ουσα ισοτιμία μεταξύ δολλαρίου και δραχμής, ήταν εύλογη.  
Εξοφλήθηκε, ως αποτέλεσμα, η οφειλή των US\$309.960,00  
(οφειλόμενος ναύλος και αποζημίωση για την απώλεια ναύ-  
λου) συν το ποσό των US\$4.018,91, πλέον το ισάξιο σε δραχ- 20  
μές κατά το χρόνο εκείνο του υπόλοιπου της εγγύησης  
US\$76.022,00, προς εξόφληση μέρους της οφειλής των  
31.504.823 δραχμών. Παραμένει υπόλοιπο 18.940.668 δραχ-  
μές.

- 25
10. Δεν έχει αποδειχθεί κανένα μέρος της Ανταπαίτησης. Η  
αξίωση για την καταβολή ποσού US\$38.000,00 θεμελιώνεται  
στον ισχυρισμό για παράβαση του Ναυλοσυμφώνου, που δεν  
έχει αποδειχθεί. Συμπληρωματικά, μπορεί να αναφερθεί ότι  
δεν έχει αποδειχθεί ότι, λόγω των ακυρώσεων, η εναγομένη 30  
υπέστη ζημία. Ο ισχυρισμός, ο οποίος προβλήθηκε στη μαρ-  
τυρία των εναγομένων, ότι η ενάγουσα τους οφείλει ποσό  
US\$38.000,00, για κρατήσεις που έγιναν από την ενάγουσα,  
εκ μέρους πελατών τους, στο "IONIAN FANTASY", δεν  
αποτελεί μέρος της Ανταπαίτησης. 35

Η αξίωση για την επιστροφή μέρους του ποσού, το οποίο ει-  
σπράχθηκε από την εγγυητική, δε γίνεται δεκτή, εφόσο, για  
τους λόγους που έχουν εξηγηθεί, το χρέος της εναγομένης  
προς την ενάγουσα υπερέβαινε το ποσό που εισπράχθηκε και 40  
χρησιμοποιήθηκε για την εξόφληση μέρους του.

Τέλος, η απαίτηση για αποζημιώσεις, λόγω κατακράτησης  
από την ενάγουσα μηχανημάτων και εξοπλισμού, τα οποία,

κατ' ισχυρισμό, εγκατέστησε η εναγομένη στο πλοίο, δεν έχει αποδειχθεί. Ακόμα, δεν έχει αποδειχθεί ότι η ενάγουσα εμπόδισε την εναγομένη να μετακινήσει από το πλοίο οποιοδήποτε αντικείμενο της ανήκε. Ό,τι αποκάλυψε η μαρτυρία, είναι  
5 ότι την 15η Νοεμβρίου, 1989, η εναγομένη εγκατέλειψε το πλοίο και δεν ενδιαφέρθηκε, έκτοτε, για την τύχη του.

11. Παρέχεται ευχέρεια έκδοσης απόφασης σε ξένο νόμισμα. Η αρχή αναγνωρίστηκε στη *Miliangos v. George Frank (Textiles) Ltd.* [1975] 3 All E.R. 801. Η δικαϊκή της βάση εξηγείται στη *The Despina R* [1979] 1 All E.R. 421. Η ίδια αρχή έγινε δεκτή, για συναφείς λόγους, και από την κυπριακή νομολογία - (βλ. *Trade Development Bank v. Ship "Ariadni Pa"* (1981) 1 C.L.R. 653). Η δικαιοδοτική βάση και οι αρχές που διέπουν την έκδοση απόφασης σε ξένο νόμισμα εξηγούνται στη *Lamaignere v. Selene Shipping* (1982) 1 C.L.R. 227:-

20 "Section 31 of the Courts of Justice Law, regulating the power of the courts to issue judgment, places no restrictions on the power of the court to give judgment in any currency. On the contrary, it expressly empowers the court to issue judgment on 'such terms and conditions as the court thinks just', a power wide enough, designed to enable the court to  
25 do justice, in this area, in the light of the merits of each case.

The development of English law along its present lines was dictated not by any problems peculiar to English society but by the need to facilitate international trade and keep the avenues of commerce open, considerations relevant to the policy of the law in every country. The solution is a just one and in the absence of any legislative restrictions, it should be followed in Cyprus with equal benefit."

35 Η αρχή για την έκδοση απόφασης σε ξένο νόμισμα έγινε αποδεκτή από την Ολομέλεια στη *Williams and Glyn's Bank Inc. v. Kouloumbis and the Ship "MARIA"* (1986) 1 C.L.R. 627.

40 Στο *Scrutton on Charterparties*, (ανωτέρω), υιοθετείται η θέση ότι η ημερομηνία καθορισμού της ισοτιμίας, μεταξύ ξένου νομίσματος και του νομίσματος της χώρας στην οποία εκδίδεται η απόφαση, είναι εκείνη που ίσχυε κατά το χρόνο που προέκυψε η οφει-

λή - (βλ. σελ. 389). Η αρχή αυτή βασίζεται σε δύο αγγλικές αποφάσεις του 1920 - (*Lebeaupin v. Crispin* [1920] 2 K.B. 714. *Di Ferdinando v. Simon Smits* 3 K.B. 409). Παρόλο που η αρχή αυτή δεν τυγχάνει καθολικής εφαρμογής, όπως συνάγεται από τις αποφάσεις στις *Jean Kraut AG v. Albany Fabrics Ltd.* [1977] 2 All E.R. 116. *The Despina R* [1979] 1 All E.R. 421. *Societe Francaise Bunge v. Belcan* [1985] 3 All E.R. 378, ισχύει, όπως κρίνω, στις περιπτώσεις, όπως είναι η παρούσα υπόθεση, όπου η απαίτηση είναι εκκαθαρισμένη και το ποσό που αντιπροσωπεύει η απόφαση καταβλήθηκε σε συγκεκριμένο χρόνο. 5 10

Εκδίδεται απόφαση υπέρ της ενάγουσας και εναντίον της εναγομένης 1 και των εναγομένων 2 και 3 για ποσό 18.940.668 δραχμών ή το ισόξιο σε κυπριακές λίρες, πλέον έξοδα. 15

Η Ανταπαίτηση απορρίπτεται με έξοδα, εξαιρουμένων των εξόδων τα οποία καλύπτονται από τη διαταγή που έχει εκδοθεί υπέρ της ενάγουσας.

*Απόφαση υπέρ της ενάγουσας εταιρείας. Η ανταπαίτηση απορρίπτεται με έξοδα.* 20