

31 Αυγούστου, 1990

[Α.Ν. ΛΟΙΖΟΥ, Π.]

ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ,

Ενάγοντες,

v.

ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ "ΖΗΝΟΒΙΑ" ΚΑΙ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΚΑΙ
ΑΛΛΩΝ,

Εναγομένων.

(Υποθέσεις Αρ. 103/80 και 92/81).

Ναυτοδικείο — Ναυαγιαίρεση — Σώστρα — Διάσωση κινδυνευούσης
περιουσίας ή μέρους της από τον απειλούντα κίνδυνο —
Προϊπόθεση απαιτήσεως για σώστρα.

- 5 Ναυτοδικείο — Ναυαγιαίρεση — Σώστρα — Καθορισμός ποσού — Ο
Περί Ναυαγιαίων Νόμος, Κεφ.298, άρθρο 34 — Branco Salvage Ltd
v. The Ship "DEMETRIOS" etc (1968) 1 C.L.R. 252 και μεταγενέστε-
ρη νομολογία — Διακριτική εξουσία — Συνδυασμός γενναιοδω-
ρίας προς τον προσφέροντα την βοήθεια και δικαιοσύνης προς
10 ιδιοκτήτη — Κίνδυνος ζωής — Αξία διασωθείσας περιουσίας, η
οποία, όμως, δεν μπορεί να ανηψώσει το ποσό σε δυσθεώρητα ύψη
— Αξία περιουσίας, που χρησιμοποιήθηκε για την διάσωση —
Έξοδα και ζημιές των προσφερόντων την υπηρεσία — Διάρκεια
χρόνου σωστικών υπηρεσιών — Ταξινόμηση κριτηρίων.

- 15 Ναυτοδικείο — Ναυαγιαίρεση — Σώστρα — Ανάλυση των νομικών
αρχών, που διέπουν την ναυαγιαίρεση — Προϋποθέσεις γενέσεως
της υποχρεώσεως πληρωμής σώστρων — Αντικείμενο, που να κιν-
δυνεύει από πραγματικό και αισθητό κίνδυνο, προκαλούντα ευλό-
γως φόβο και έχει ανάγκη υπηρεσιών διάσωσης — Εθελοντής, που
20 προσφέρει υπηρεσία — Επιτυχία ή συμβολή στην διάσωση, εν όλω
ή εν μέρει, του αντικειμένου.

- 25 Ναυτοδικείο — Ναυαγιαίρεση — Σώστρα — Κατανομή των —
Πλοιοκτήτης ναυαγοσωστικού και πλήρωμα — Αναλογία 3:1 —
Πλοίαρχος και λοιπά μέλη του πληρώματος — Αναλογία 1:2 επί
της αναλογίας, που αφορά το πλήρωμα — Τούτο αποτελεί καλή
πρακτική αρχή — Εν τέλει όλα εξαρτώνται από τα πραγματικά πε-
ριστατικά εκάστης υπόθεσης.

Η Αρχή Λιμένων Κύπρου πρόσφερε με ρυμουλκό της υπηρε-
σίες διασώσεως στο πλοίο ΖΗΝΟΒΙΑ, αξίας ΛΚ.8.377.665 και στο

φορτίο του αξίας ΛΚ.18,440,863. Οι περιστάσεις της διασώσεως, οι δυσχέρειες, που παρουσιάστηκαν, ο βαθμός του κινδύνου, η διάρκεια της διασώσεως φαίνονται στην πιο κάτω απόφαση.

Το Ανώτατο Δικαστήριο, αφού ανέλυσε τις νομικές αρχές, που διέπουν την ναυαγιάρεση και τον καθορισμό του ύψους του ποσού των σώστρων, επεδίκασε ποσό ΛΚ.80.000, το οποίο και κατένειμε 50:50 μεταξύ της εναγούσης Αρχής Λιμένων, πλοιοκτητριάς του ρυμουλκού, που χρησιμοποιήθηκε στην επιχείρηση ναυαγιάρεσεως και των άλλων εναγόντων, μελών του πληρώματος του εν λόγω ρυμουλκού. Περαιτέρω, το Ανώτατο Δικαστήριο κατένειμε το ποσό των ΛΚ.40.000, που επεδίκασε στο πλήρωμα του ρυμουλκού ως εξής, δηλαδή ΛΚ.10.000 στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο (ΛΚ.30.000) κατ' αναλογία μισθού στους άλλους 7 ενάγοντες.

Απόφαση ως ανωτέρω με έξοδα υπέρ των εναγόντων. 15

Αναφερόμενες υποθέσεις:

The Renport [1883] 8 P.D. 115, 117.

The Cargo ex Sarpedon [1877] 3 P.D. 28, 34.

Brasal Offshore Services Ltd. v. The Ship "June" and Another (1980) 1 C.L.R. 231 at pp. 235-237. 20

Yusra Shipping Co. Ltd. v. The Ship "Yamama" and her Cargo and Freight (1985) 1 C.L.R. 328 at pp. 333-338.

Branco Salvage Ltd. v. The ship "DIMITRIOS" and her Cargo and Freight (1968) 1 C.L.R. 252.

The William Beckford (1801) 3 C. Rob. 355. 25

The City of Chester [1884] 9 P.D. 182.

Αγωγές.

Αγωγές για την καταβολή αποζημιώσεων υπό μορφή σώστρων (salvage) που προσέφεραν οι ενάγοντες κατά την διάσωση του εναγόμενου πλοίου, του φορτίου και των ναύλων του. 30

N. Παπαευσταθίου, για τους ενάγοντες στην υπόθεση 104/80.

Φρ. Σαβεριάδης, για του ενάγοντες στην υπόθεση 92/81.

*Καμιά εμφάνιση για τους εναγομένους.**Cur. adv. vult.*

5 Α. ΛΟΙΖΟΥ, Π. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι αγωγές αυτές συνενώθηκαν με διαταγή του Δικαστηρίου γιατί έχουν κοινά πραγματικά γεγονότα και νομικά σημεία.

10 Οι ενάγοντες στην αγωγή με αριθμό Ναυτοδικείου 103/80 αποτελούν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που εγκαθιδρύθηκε με τον Περί Αρχής Λιμένων Κύπρου Νόμο 1973 (Νόμος αρ. 38 του 1973), έχουν αναλάβει την ιδιοκτησία και διαχείριση των λιμανιών της Κύπρου και ασκούν εξουσία και δραστηριότητα με βάση τον πιο πάνω Νόμο όπως αυτός τροποποιήθηκε έκτοτε.

15 Στην αγωγή Ναυτοδικείου με αριθμό 92/81 ο ενάγων αρ. 1 είναι ο Λιμενικός Λειτουργός και Πλοηγός που ενήργησε ως Κυβερνήτης του ρυμουλκού "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ", ο τακτικός Κυβερνήτης του ρυμουλκού "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" ενάγων αρ. 2, και τα μέλη του πληρώματος του ρυμουλκού "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ", ενάγοντες αρ. 3-8, όλοι υπάλληλοι
20 της εναγούσης Αρχής Λιμένων Κύπρου.

Οι ενάγοντες με τις πιο πάνω αγωγές τους, αξιώνουν την καταβολή "αποζημιώσεων υπό μορφή "σώτρων" (salvage) που πρόσφεραν κατά την και για τη διάσωση του εναγόμενου πλοίου, του φορτίου και των ναύλων του.

25 Θα πρέπει εδώ να λεχθεί ότι αρχικά το εναγόμενο πλοίο και στις δύο αγωγές, και οι εναγόμενοι 2 στην αγωγή 92/81, καταχώρησαν εμφάνιση μέσω δικηγόρου και έλαβαν μέρος σε σωρεία διαδικαστικών διαβημάτων συμπεριλαμβανομένης και της καταχωρήσεως απαντήσεως
30 στις εκθέσεις απαιτήσεως των εναγόντων. Στις 3 Μαρτίου 1988, ο δικηγόρος τους ύστερα από οδηγίες τους αποσύρθηκε από την υπόθεση και δήλωσε ότι οι πελάτες του ήταν ενήμεροι του γεγονότος ότι και οι δύο αυτές υποθέσεις ήταν ορισμένες για ακρόαση κατά την ημέρα εκείνη. Το

Δικαστήριο τότε επέτρεψε στο δικηγόρο των εναγομένων να αποσυρθεί και θεώρησε ότι εφόσον οι εναγόμενοι ήταν ενήμεροι της ημερομηνίας της ακροάσεως των υποθέσεων αυτών, μπορούσε να προχωρήσει στην απουσία τους μια και ήδη αποφάσισαν να μη συνεχίσουν να εμφανίζονται στην υπόθεση. 5

Σε κατοπινό στάδιο καταχωρήθηκε αίτηση προσθήκης των Reder Aktiebolagel Nordoe, ως δευτέρων εναγομένων και στην αγωγή 103/80, ενώ ήταν ήδη οι εναγόμενοι αριθμός 2, στην αγωγή 92/81. Η σχετική διαταγή δόθηκε στις 2 Σεπτεμβρίου 1988 και επιτράπη υποκατάστατη επίδοση με διπλοασφαλισμένη επιστολή η οποία και επιτεύχθηκε σύμφωνα με τη σχετική ένορκη δήλωση επιδόσεως και την επισυνημμένη απόδειξη παραλαβής της διπλοασφαλισμένης επιστολής που καταχωρήθηκε στο φάκελο της υποθέσεως. 10 15

Όπως αναφέρεται και στο βιβλίο του Kennedy Law of Salvage, 5η Έκδοση, παράγραφος 1256, η διαδικασία *in rem* είναι η πλέον συνήθης και αποτελεσματική θεραπεία στον προσφέροντα βοήθεια σε κινδυνεύοντα πλοίο (*salvor*), αλλά δεν είναι η μόνη θεραπεία. Ο προσφέρων τέτοια βοήθεια έχει εις το Ναυτοδικείο, συντρέχων με το δικαίωμα αγωγής *in rem* και το δικαίωμα αγωγής *in personam* (Βλέπε *the Two Friends* [1799] 1 C. Rob 271, 277· *the Elton* [1891] P. 265). Προχωρεί όμως και παρατηρεί ο συγγραφέας ότι θα πρέπει να έχει ένας κατά νουν ότι η αποτελεσματικότητα του δικαιώματος του προσφέροντα βοήθεια (*salvor*) να προχωρήσει *in personam* είναι κάτω από την αίρεση αν θα μπορέσει να επιδώσει το κλητήριο στον εναγόμενο ή αν ο εναγόμενος θα δεχθεί επίδοση και ως προς τις προοπτικές να εκτελέσει την απόφαση αποτελεσματικά εάν επιδικαστεί ένα ποσό και δεν πληρωθεί. 20 25 30

Οι εναγόμενοι αρ. 2 είναι, όπως είναι παραδεχτό στην παράγραφο 1 της απάντησής τους που καταχωρήθηκε στην υπόθεση 92/81 πριν αποσυρθεί ο δικηγόρος τους, οι ιδιοκτήτες του πλοίου "ZHNOBIA". Στην παράγραφο αυτή αναφέρεται: "Save the fact that defendants 2 were at the material time to this action the owners of the ship 35

'ZENOVIA' make no other admission regarding the allegations contained in paragraph 1 of the Petition".

5 Προς υποστήριξη των απαιτήσεων των εναγόντων κατέθεσαν ενώπιόν μου ο ενάγων αρ. 1 στην αγωγή 92/81, Ανδρέας Παγιάτας, ο οποίος είναι Λιμενικός Λειτουργός και Πλοηγός στην ενάγουσα Αρχή Λιμένων Κύπρου και ο οποίος κατά τον ουσιώδη χρόνο ενήργησε ως ο Κυβερνήτης του ρυμουλκού "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ", καθώς επίσης και ο Γεώργιος Μικελλίδης, Διευθυντής του λιμανιού της Λάρνακας. Και οι δύο υιοθέτησαν το περιεχόμενο των εκθέσεων 10 απαιτήσεως των δύο συνεκδικαζομένων υποθέσεων. Πρόσθεσαν δε οτιδήποτε εχρειάζετο για συμπλήρωση και ενίσχυση των ισχυρισμών που περιέχονται στις εκθέσεις απαιτήσεως.

15 Τα γεγονότα είναι σε συντομία τα πιο κάτω:-

Στις 2 Ιουνίου 1980 και περί ώρα 04.40 ο επί καθήκοντι Λιμενικός Λειτουργός και Πλοηγός του λιμένος Λεμεσού πληροφορήθηκε ότι το εναγόμενο πλοίο "ΖΗΝΟΒΙΑ", με επιβάτες και φορτίο είχε άσχημη κλίση (listing badly), 20 και εχρειάζετο επειγόντως βοήθεια. Η θέση του πλοίου δόθηκε ως 34ο.34' Β και 33ο.17' Α περίπου δέκα μίλια νότια του Ακρωτηρίου Δόλος και παρασύρετο προς ανατολική κατεύθυνση. Ετοιμάστηκε το ρυμουλκό "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" από τον Πλοηγό αυτό, ενάγοντα 1 στην αγωγή 92/81 και 25 με πλήρωμα τους άλλους επτά ενάγοντες της αγωγής 92/81, και κατά η ώρα 08.20 το ίδιο πρωί επλησίασε το εναγόμενο πλοίο το οποίο βρισκετο σε πολύ επικίνδυνη κατάσταση με κλίση περίπου 45ο στην αριστερή πλευρά του πλοίου και ήταν σε μια θέση δέκα μιλίων προς τα ανατολικά 30 από τη θέση που αρχικά δόθηκε στον Κυβερνήτη τού ρυμουλκού και παρασύρετο περισσότερο προς τας ανατολάς. Η δεξιά προπέλα ήταν τελείως πάνω από την επιφάνεια του νερού. Το πλήρωμα και οι επιβάτες είχαν εγκαταλείψει το πλοίο και μπήκαν στις ναυαγοσωστικές λέμβους 35 ή περισυνελλέγησαν από άλλα διερχόμενα πλοία. Ο καιρός ήταν 4/5 Β.Σ. δυτικώς και ένας δυτικός άνεμος.35/35 κόμβων αναμένετο. Ο Κυβερνήτης του "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΥ"

κάλεσε τον Πλοίαρχο του εναγόμενου πλοίου ο οποίος βρισκετο σε ναυαγισσαστική λέμβο να επιβιβαστεί στο ρυμουλκό για να ανταλλάξουν απόψεις σχετικά με την οργάνωση της επιχειρήσεως διασώσεως.

Με εισήγηση του Πλοιάρχου του "ΖΗΝΟΒΙΑ" καταβλήθηκε από τον "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟ" προσπάθεια να στείλουν με αντλίες νερό στα δεξιά διπύθμενα του "ΖΗΝΟΒΙΑ" (starboard tanks) αλλά οι επικρατούσες κακές καιρικές συνθήκες έκαναν τη σύνδεση αδύνατη. Εν τω μεταξύ το "ΖΗΝΟΒΙΑ" συνέχισε να παρασύρεται επικίνδυνα προς την περιοχή των ξέβαθων νερών της περιοχής του Ακρωτηρίου Κίτι με καταστρεπτικές προοπτικές για το πλοίο και το εμπόρευμα. Με επίγνωση του κινδύνου ο Κυβερνήτης του "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" προχώρησε και διευθέτησε τη ρυμούλκηση του πλοίου από τα ξέβαθα νερά και το επήρε στα ασφαλή νερά του κόλπου της Λάρνακος με την χωρίς όρους συγκατάθεση και ενεργό υποστήριξη και βοήθεια του Πλοιάρχου του "ΖΗΝΟΒΙΑ".

Οι διευθετήσεις για τη ρυμούλκηση ήταν δύσκολες ένεκα των άσχημων καιρικών συνθηκών και το σχηματισμό των πλευρών της πλώρης (bulbous bows) του "ΖΗΝΟΒΙΑ". Μετά από τεράστιες προσπάθειες του "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΥ" και του πληρώματός του άρχισε η ρυμούλκηση περί την ώρα 10.05 το ίδιο πρωινό. Ο Πλοίαρχος και όλοι οι άλλοι, εκτός δύο μελών του πληρώματός του επιβιβάστησαν στο "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" το οποίο ρυμουλκούσε και το "ΖΗΝΟΒΙΑ" και μια από τις ναυαγισσαστικές λέμβους οι οποίες προσεδέθησαν σ' αυτό.

Μια τρίτη λέμβος με δύο μέλη του πληρώματος του "ΖΗΝΟΒΙΑ" προωθείτο δίπλα από το ρυμουλκό. Κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης ο Καπετάνιος του "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΥ" αντάλλαξε απόψεις με τον Καπετάνιο του "ΖΗΝΟΒΙΑ" για να διευθετηθεί η ρυμούλκηση σύμφωνα με τη σταθερότητα και τη γενική κατάσταση του πλοίου.

Για να βοηθήσει στην όλη επιχείρηση διάσωσης του "ΖΗΝΟΒΙΑ" το ρυμουλκό "MARCANTONIO BRA-

- GADINO" ήλθε σε βοήθεια του "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΥ", περίπου τέσσερα μίλια από το Ακρωτήριο Κίτι και βοήθησε στην επιχείρηση προμηθεύοντας το πλήρωμα του "ΖΗΝΟΒΙΑ" με φαγητά, με τροφές και άλλα αναγκαία (necessaries). Το ρυμουλκό αυτό ρυμούλκηση τη σχεδία και τη ναυαγοσωστική λέμβο του "ΖΗΝΟΒΙΑ" στο λιμάνι της Λάρνακας και παρέμεινε σε ετοιμότητα για να δώσει οποιαδήποτε βοήθεια χρειαζόταν όταν θα πλησίαζε το "ΖΗΝΟΒΙΑ" το αγκυροβολείο. Το "ΖΗΝΟΒΙΑ" αγκυροβόλησε σε θέση 340 53' 20" Β και 33ο 39' 03" Α, δυτικά από το λιμάνι όπου τα ύδατα ήταν περισσότερο προστατευμένα. Η ρυμούλκηση συμπληρώθηκε στις 18.30 την ίδια μέρα όταν το "ΖΗΝΟΒΙΑ" αγκυροβόλησε με την άγκυρα της αριστερής πλευράς (port anchor), σε 15 οργυιές νερού σε απόσταση έξι καλωδίων (six cables) από το αλιευτικό λιμάνι Λάρνακος.

- Ο "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" όταν συμπλήρωσε την όλη επιχείρηση επέστρεψε στο λιμάνι Λεμεσού ενώ το ρυμουλκό "MARCANTONIO BRAGADINO" παρέμεινε κοντά στο "ΖΗΝΟΒΙΑ" για να προμηθεύσει με νερό τα διπύθμενά του, τις δεξαμενές έρματος στη δεξιά πλευρά του "ΖΗΝΟΒΙΑ" για να καλυτερεύσει την κλίση του που ήταν σαράντά βαθμοί και να αυξήσει τη σταθεροποίησή του. Πράγματι κατά τη διάρκεια των τριανταέξι ωρών, το σκάφος καλτέρευσε το βύθισμά του κατά 2-3 πόδια και κατά 4-5 μοίρες την κλίση του. Τα πραγματικά έξοδα της Αρχής σε καύσιμα, μισθούς πληρωμάτων και υπερωρίες, ήταν σύμφωνα με το μάρτυρα Μικελλίδη, Διευθυντή του Λιμανιού Λάρνακος, περίπου £1,500 για το "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" και £3,500 για το "MARCANTONIO BRAGADINO".

- Από το βράδυ 2 Ιουνίου 1980 και κατά τη διάρκεια των επόμενων δύο ημερών 3, 4 Ιουνίου, το "MARCANTONIO BRAGADINO" κατόπιν παρακλήσεως και με οδηγίες του Πλοιάρχου του "ΖΗΝΟΒΙΑ" και των ειδικών αντιπροσώπων των ιδιοκτητών και ασφαλιστών, έστειλε νερό στη δεξιά δεξαμενή έρματος του "ΖΗΝΟΒΙΑ". Σαν αποτέλεσμα παρουσιάστηκε καλτέρευση στην κλίση και τη σταθερότητα του "ΖΗΝΟΒΙΑ" και με αυτό τον τρόπο συμπληρώθηκε η επιχείρηση διασώσεως. Η αποστολή

νερού με υδραντλίες σταμάτησε με παράκληση και οδηγίες του Πλοιάρχου του πλοίου και των άλλων στις 23.00 ώρες της 4ης Ιουνίου διότι είχαν δώσει οδηγίες σε άλλο ρυμουλκό το "ΒΕΡΝΙΚΟΣ Δ", να συνεχίσει την προμήθευση νερού με τις αντλίες.

5

Με απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη δικαιοδοσία Ναυτοδικείου στις 4 Ιουνίου το "ΖΗΝΟΒΙΑ" συνελήφθη με ένταλμα συλλήψεώς του, εις την υπόθεση Ναυτοδικείου αρ. 103/80.

Δε θα αναφερθώ στο στάδιο αυτό στη διαδικασία που ακολούθησε τη σύλληψη του πλοίου και σχετικά με τις ενέργειες αντιπροσώπου των Εφοπλιστών ή/και των Πλοιοκτητών, που ζήτησε άδεια όπως χρησιμοποιήσει ναυαγοσωστικό σκάφος για να ελαττώσει την επικίνδυνη κλίση η οποία παρουσιαζόταν στο σκάφος. Όλα αυτά φαίνονται στο φάκελο της υποθέσεως 103/80 που δείχνουν ότι κατά τον χρόνο της έναρξης της αγωγής το εναγόμενο πλοίο είχε διασωθεί. Τούτο συνάδει με την αρχή που επικυρώθηκε στις υποθέσεις *The Renpor* [1833] 8 P.D. 115, 117 και *The Cargo ex Sarpedon* [1877] 3 P.D. 28, 34 κ.ά. ότι για να στηριχθεί μια απαίτηση για σώστρα είτε με διαδικασία *In rem* ή *In personam* η κινδυνεύουσα περιουσία ή τουλάχιστον μέρος αυτής πρέπει να έχει διαφυλαχθεί από τον κίνδυνο στον οποίο υπόκειται.

10

15

20

Από την ενώπιόν μου αναντίλεκτη και αναμφισβήτητη μαρτυρία είναι φανερό ότι οι ενάγοντες ανταποκρίθηκαν άμεσα και με προθυμία στο σήμα που εξέπεμψε το εναγόμενο πλοίο και έσπευσαν και πρόσφεραν σε αυτό βοήθεια, όταν βρισκόταν σε άμεσο και προφανή κίνδυνο να βυθιστεί και να καταστραφεί τόσο το ίδιο όσο και το φορτίο του. Το μεταγενέστερο ναυάγιο του πλοίου, είναι βέβαια άσχετο με τους ενάγοντες και τις ενέργειές τους και επισυνέβηκε μετά τη διάσωσή του.

25

30

Οι ενάγοντες πρόσφεραν υπηρεσίες διάσωσης του εναγομένου πλοίου από τις 04.40 ώρες της 2ας Ιουνίου 1980 μέχρι τις 18.30 ώρες της ίδιας ημέρας όταν το "ΖΗΝΟ-

35

- 5 ΒΙΑ" αγκυροβόλησε σε 15 οργυιές νερού και το ρυμουλκό "ΟΝΗΣΙΑΛΛΟΣ" συμπλήρωσε την όλη επιχείρηση και επέστρεψε στο λιμάνι Λεμεσού. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το προσωπικό της εναγούσης Αρχής που είναι και οι ενάγοντες στην υπόθεση 92/81, κινδύνευσε άμεσα ένεκα των συνθηκών που επικρατούσαν, της κλίσης του εναγομένου πλοίου και του κινδύνου που εγκυμονούσε η προσπάθεια ρυμούλκησης και διάσωσής του, ενός κινδύνου που ήταν πραγματικός και αισθητός κάτω από τις περιστάσεις.
- 10 Το θέμα της πληρωμής αποζημιώσεων, για σώστρα (salvage), ρυθμίζεται από το άρθρο 34 του περί Ναυαγίων Νόμου (Wrecks Law), Κεφ. 298 το οποίο προβλέπει:

15 "34. In determining any dispute as to the amount of salvage to be paid to any salvor, the Court or Judge determining it shall award such sum as appears just and reasonable in the circumstances of the case, having regard to -

- (a) the enterprise and promptitude of the salvors in rendering assistance;
- 20 (b) the degree of damage and distress from which the property is rescued;
- (c) the degree of labour and skill displayed and the danger incurred by the salvors;
- (d) the value of the property salvaged;
- (e) the time employed in rendering the services;
- 25 (f) the success of the effort to save the property;

Provided that no salvage shall be awarded unless the property in respect of which salvage is claimed shall have been exposed to actual peril threatening its destruction save for the assistance rendered by the salvor."

Οι νομικές αρχές που διέπουν το θέμα της διάσωσης πλοίου αναλύθηκαν στην υπόθεση *Brasal Offshore Services Ltd. v. The Ship "June" and Another* (1980) 1 CLR σ. 231 στις σελίδες 235, 236 και 237 όπου και αναφέρεται:

"The question of what is the position of the law in Cyprus regarding salvage and by this I refer to what is termed 'civil salvage' was considered in a number of cases that came up before this Court and reference may be made to *Branco Salvage Ltd. v. The Ship "DEMETRIOS" and her Cargo and Freight* (1968) 1 C.L.R. p. 252, and those referred to therein at page 262, namely, *The Attorney- General of the Republic v. M. T. Keisserwaard & Another* (1965) 1 C.L.R. 433; *Branco Salvage Ltd. v. Photos Photiades & Co.*, 1962 C.L.R. 325; *The New Australia* [1958] 2 Lloyd' s Rep. 35, p. 39; and I need not quote here any passages from this judgment. Suffice it to refer only to proviso to section 34 of the Wrecks Law, Cap. 298, which reads: ' Provided that no salvage shall be awarded unless the property in respect of which salvage is claimed shall have been exposed to actual peril threatening its destruction save for the assistance rendered by the salvor' ". 5 10 15 20

No doubt as stated in Halsbury' s Laws of England, 3rd Edition, Vol. 35, para. 1118, under the heading "Danger to Property or Life": 25

"The essence of a salvage service is that it is a service rendered to property or life in danger. The requisite degree of danger is a real and appreciable danger. It must not be merely fanciful, but it need not be immediate or absolute. It is sufficient if at the time of the service the situation of the subject of the service is such as to cause reasonable apprehension on the part of the person in charge of it. The danger may arise from the condition of the salvaged vessel, or of her crew, from her position, or from the master's want of skill or his ignorance of the locality or of local conditions". 30 35

Salvage service in this sense is defined in Halsbury's Laws of England (supra), para. 1109, and on the basis of the authorities referred to therein:

5 "..... is that service which saves or contributes to the ultimate safety of a vessel, her apparel, cargo, or wreck, or to the lives of persons belonging to a vessel when in danger at sea, or in tidal waters, or on the shore of the sea or tidal waters, provided that the service is rendered voluntarily and not in the performance of any legal or
10 official duty or merely in the interests of self-preservation. The person who renders the service, that is the salvor, becomes entitled to remuneration termed 'salvage reward'.

15 Any services rendered in assisting, or in saving life from, or in saving the cargo or apparel of, an aircraft in, on or over the sea or any tidal water, or on or over the shores of the sea or any tidal water, are deemed to be salvage services in all cases in which they would have been salvage services if they had been rendered in
20 relation to a vessel".

It is obvious that the presence of danger is an essential element of salvage and the burden of proving the presence of danger rests upon those who claim as salvors (see
25 Halsbury's Laws of England (supra) para. 1119 and *The Calyx* [1910] 27 T.L.R. 166; and also *The Helsman*, 84 Ll. L. Rep., p. 207)."

Παραπομπή γίνεται επίσης στην υπόθεση *Yusra Shipping Co. Ltd. v. The Ship "Yamama" and her Cargo and Freight* (1985) 1 C.L.R. σ. 328 στις σελίδες 333-338, και Halsbury's Laws of England, 4th Edition, Vol. 43 όπου στην παρ. 1036 αναφέρεται:

35 "Danger requisite. The essence of a salvage service is that it is a service rendered to property or life in danger. The requisite degree of danger is a real and appreciable danger. It must not be merely fanciful, but it need not be

immediate or absolute. It is sufficient if at the time of the service the situation of the subject of the service is such as to cause reasonable apprehension on the part of the person in charge of it. The danger may arise from the condition of the salvaged vessel, or of her crew, from her position, or from the master's want of skill or his ignorance of the locality or of local conditions. A service which begins as salvage is not necessarily transformed into towage because on the voyage the ship is towed past, or into, ports at which she could be in safety." 5 10

Είναι φανερό ότι οι νομικές αρχές διάσωσης (salvage), εφαρμόζονται όταν υπάρχει ένα αντικείμενο το οποίο βρίσκεται σε θέση κινδύνου που χρειάζεται υπηρεσίες διάσωσης για να το προστατεύσει από απώλεια ή ζημιά και ένα πρόσωπο που εμπίπτει στην κατηγορία του εθελοντή που προσφέρει βοήθεια (salvor) και που επιτυγχάνει, ή κατά αξιόπαινο τρόπο συμβάλλει, εις την επιτυχία της διατήρησης του αντικειμένου από τον κίνδυνο (Βλέπε Kennedy Law of Salvage (πιο πάνω) σελ. 1). 15

Η παρουσία κινδύνου είναι ένα απαραίτητο συστατικό στοιχείο της διάσωσης. Τέτοιος κίνδυνος πρέπει να είναι πραγματικός και αισθητός κίνδυνος χωρίς βέβαια να είναι απαραίτητα άμεσος και απόλυτος και που κατά το χρόνο που προσφέρθηκαν οι υπηρεσίες, προκαλούσε ένα λογικό φόβο. Το γεγονός ότι στο τέλος το πλοίο αγκυροβόλησε σε κάποια απόσταση από το αλιευτικό λιμάνι Λάρνακος, αυτό δε μετατρέπει τη διάσωση (salvage) σε ρυμούλκηση. 20 25

Με όλα τα πιο πάνω έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι ενάγοντες και στις δύο υποθέσεις έχουν αποδείξει την υπόθεσή τους σε ότι αφορά τα δικαιώματα αποζημιώσεων - σώστρων - για τη διάσωση του εναγόμενου πλοίου. 30

Παραμένει τώρα να εξετάσουμε το θέμα των αποζημιώσεων. Ως προς το θέμα αυτό, οι νομικές αρχές έχουν εκτεθεί στην υπόθεση *Branco Salvage Ltd. v. The Ship "Dimitrios" and Her Cargo and Freight* (1968) 1 C.L.R. 252 και υιοθετήθηκαν μεταγενέστερα στις υποθέσεις *Brasal* 35

Offshore Services Ltd. (πιο πάνω) και Yusra Shipping Co. Ltd. (πιο πάνω) όπου και στη σελίδα 336 αναφέρεται:

5 "The general principles are that the amount of the
reward, unless it is fixed by agreement, is in the discretion
of the Court. The Court, in assessing the reward,
endeavours to combine liberality to the salvor with
justice to the owner of the salvaged property. It regards not
merely the work done in the performance of the salvage
service, but the general interests of navigation and
10 commerce. Thus it looks with favour on salvage services
rendered by steamships built and maintained for salvage
services (35 Halsbury' s Laws of England, 3rd edition,
page 749, paragraph 1139). In assessing the reward the
Court takes into account the danger to life, whether on
15 board the salving or the salvaged vessel, and the danger to
property. The value of the salvaged property is an
important consideration in the assessment of reward; but
it will not raise the reward out of due proportion to the
services rendered. If the value is large the amount of the
20 reward is usually a smaller proportion to the value than if
the value is small (ibid., at page 750, paragraph 1142).
Likewise, the value of the property employed is also an
important element in the assessment of the reward. It is
not, however, the measure or limit of the reward. The
25 risk to which the salving property is exposed by the
performance of the salvage service is also an important
consideration. The length of the salvage operations is not
in general a very important element for consideration,
unless the services are dangerous or invoke protracted
30 exertion; though the additional loss or expense incurred
by salvors by reason of the duration of their services is
taken into consideration in the assessment of the
reward."

και στη σελίδα 337:

35 "In assessing the amount of the salvage reward the
expenses and losses properly incurred by the salvor in the
performance of the salvage services are taken into

account (section 24 of our Cap. 298; and 35 Halsbury' s
Laws, page 752, paragraph 1149). Those losses and
expenses may be given in the form of a separate award,
but the common practice is to include it in the general
award. The losses and expenses which are dealt with in 5
this manner include expenses reasonably incurred in
bringing the salvaged property into a place of safety; and
expenses, such as the cost of repairing damage, and
depreciation in value of the salvaging vessel, caused by the 10
performance of the salvage service (ibid., at page 752,
paragraph 1149).

These principles are also to be found summarized in
Kennedy' s Civil Salvage (1958), 4th edition, at pages 210
to 218, where it is stated (at page 211) that 'if the Court 15
gives the amount of the damage, loss or expense
specifically, it will take care not to give the amount twice
over by again considering them when it comes to fix the
amount due for salvage remuneration proper, that is, the
remuneration for risk, etc. in the service' ". 20

Παραπομπή για το ίδιο θέμα μπορεί επίσης να γίνει
στο Halsbury's Laws of England, 4th Edition, Vol. 43, para.
1156.

Είναι φανερόν ότι οι γενικές αρχές που διέπουν το
θέμα είναι ότι το ποσό της αμοιβής εκτός εάν έχει καθορι- 25
στεί με συμφωνία είναι στη διάκριση του Δικαστηρίου και
το Δικαστήριο υπολογίζοντας τα σώστρα θα πρέπει να κα-
ταβάλει μια προσπάθεια να συνδυάσει ένα στοιχείο γεν-
ναιοδωρίας προς αυτόν που προσφέρει τη βοήθεια
(salvor) και δικαιοσύνης προς τον ιδιοκτήτη. 30

Στην εκτίμηση των σώστρων, το Δικαστήριο λαμβάνει
υπόψη τον κίνδυνο εις τη ζωή, είτε ένας βρίσκεται πάνω
στο πλοίο που προσφέρει τη βοήθεια ή το πλοίο αντικείμε-
νο της διάσωσης και των κινδύνων στην περιουσία. Η 35
αξία της διασωθείσης περιουσίας είναι ένα σημαντικό
στοιχείο στην εκτίμηση των σώστρων, αλλά δε μπορεί να
τα ανεβάσει σε δυσανάλογα ύψη προς τις υπηρεσίες που

προσεφέρθησαν.

- Επίσης, σημαντικό στοιχείο είναι η αξία της περιουσίας που χρησιμοποιήθηκε στη ναυαγοσωστική επιχείρηση, αλλά δεν είναι το μέτρο ή το όριο των σώστρων. Ο
- 5 κίνδυνος στον οποίο η περιουσία που προσέφερε υπηρεσίες διάσωσης, εξετάθη με τις σωστικές εργασίες είναι επίσης ένα σημαντικό στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη. Η έκταση του χρόνου των σωστικών εργασιών δεν είναι, γενικά μιλούντες, πολύ σημαντικό στοιχείο, εκτός εάν οι
- 10 υπηρεσίες είναι επικίνδυνες ή συνεπάγονται παρατεταμένη προσπάθεια. Λαμβάνονται δε υπόψη, η επιπρόσθετη απώλεια ή τα έξοδα που υφίστανται αυτοί που πρόσφεραν τη βοήθεια (salvors) ένεκα της διάρκειας των υπηρεσιών. Θα πρέπει να λεχθεί, βέβαια, ότι στην εκτίμηση του
- 15 ποσού των σώστρων λαμβάνονται υπόψη και τα έξοδα και οι ζημιές που δικαιολογημένα υφίσταται αυτός που πρόσφερε τη βοήθεια (salvor) στην εκτέλεση των σωστικών επιχειρήσεων, όπως αναφέρεται και στο άρθρο 24 του Κεφ. 298. Καίτοι δε θα μπορούσε αυτό το ποσό να δοθεί
- 20 κάτω από ξεχωριστό κεφάλαιο η συνήθης πρακτική είναι να περιλαμβάνεται στο γενικό ποσό των αποζημιώσεων.

Όπως λέχθηκε στην υπόθεση *The William Beckford* (1801) 3 C. Rob. 355, από το Λόρδο Stowell:-

- 25 "The principles on which the Court of Admiralty proceeds, lead to a liberal remuneration in salvage cases; for they look not merely to the exact quantum of service performed in the case itself, but to the general interests of the navigation and commerce of the country, which are greatly protected by exertions of this nature."

- 30 Είναι φανερόν ότι ορισμένες περιστάσεις είναι πάντα ουσιώδεις για μελέτη και έχουν αυτές διαπιστωθεί από την πείρα, τα δε Δικαστήρια έχουν για καθοδήγησή τους, μια σειρά δικαστικών αποφάσεων σαν βοηθήματα για να φτάσουν στα ορθά συμπεράσματα σε κάθε συγκεκριμένη
- 35 υπόθεση (Βλέπε *The City of Chester* [1884] 9 P.D. 182). Οι ουσιαστικές αυτές περιστάσεις ταξινομούνται στο

Kennedy Law of Salvage (πιο πάνω) παρ. 1115, σελίδα 458, στα πιο κάτω:-

"A. As regards the salvaged property: (1) The degree of danger, if any, to human life. (2) The degree of danger to the property. (3) The value of the property as salvaged. 5

B. As regards the salvors:

(1) The degree of danger, if any, to human life.

(2) The salvors' (a) classification, (b) skill and

(c) conduct.

(3) The degree of danger, if any, to property 10
employed in the salvage service and its value.

(4) The (a) time occupied (b) work done in the performance of the salvage service.

(5) Responsibilities incurred in the performance of the salvage service, such, e.g. as risk to the insurance, and liability to passengers or freighters through deviation or delay. 15

(6) Loss or expense incurred in the performance of the salvage service, such, e.g. as detention, loss of profitable trade, repair of damage caused to ship, boats, or gear, fuel consumed, etc. 20

Where all or many of these elements are found to exist, or some of them are found to exist in a high degree, a large reward is given; where few of them are found, or they are present only in a low degree, the salvage remuneration awarded is comparatively small". 25

Είναι σχετικό με το ποσό των επιδικαζομένων αποζημιώσεων το γεγονός ότι αντί μιας αγωγής έχουν κινηθεί δύο, η μια από την Αρχή, ιδιοκτήτες των ρυμουλκών

"ΟΝΗΣΙΑΛΟΣ" και "MARCANTONIO BRAGADINO" και η άλλη από τον Κυβερνήτη και τα μέλη του πληρώματος του ρυμουλκού "ΟΝΗΣΙΑΛΟΣ". Φαίνεται πως η συνθήκη αναλογία είναι ο πλοιοκτήτης να παίρνει τα 3/4 των επιδικαζομένων σώστρων και τα μέλη του πληρώματος το υπόλοιπο 1/4 το οποίο μοιράζεται μεταξύ τους κατ' αναλογία της μισθοδοσίας τους, που στην περίπτωση του Κυβερνήτη είναι περίπου το 1/3 από του τί μένει μετά που θα αφαιρεθεί το ποσό που δόθηκε στους πλοιοκτήτες. Βέβαια, δεν υπάρχει συγκεκριμένος κανόνας και όπως παρατήρησε ο Λόρδος Esher M.R., στην υπόθεση *The Gipsy Queen* [1895] P. 176, 177, αυτό μπορεί να είναι μια καλή πρακτική αρχή αλλά δεν υπάρχει τέτοιος κανόνας: ο καταμερισμός πρέπει σε κάθε υπόθεση να εξαρτάται από ειδικά περιστατικά (Βλέπε *Kennedy Law of Salvage* (πιο πάνω) παρ. 1223 και *et seq.*).

Στην παρούσα υπόθεση και έχοντας υπόψη όλα τα περιστατικά της, νομίζω ότι ο καταμερισμός μπορεί να είναι από μισά σε ένα ποσό αποζημιώσεων £80,000.

Έχοντας όλα τα πιο πάνω κατά νου, και εφαρμόζοντάς τα στα γεγονότα της υπόθεσης συμπεριλαμβανομένης της αξίας του "ZHNOBIA" των £8,377,665 και του φορτίου £18,440,863, σύνολο £26,818,528, έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το ποσό των αποζημιώσεων το οποίο δικαιούται η ενάγουσα αρχή, είναι £40,000 που κρίνω κάτω από τις περιστάσεις και με βάση τις αρχές που εξετάθησαν πιο πάνω, σαν εύλογο. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται και τα διάφορα έξοδα που δεν δίδω σε ξεχωριστό κεφάλαιο, όπως επίσης και τα έξοδα και οι οποιεσδήποτε υπηρεσίες του "MARCANTONIO BRAGADINO" που οι υπηρεσίες του δεν μπορούν να θεωρηθούν ως υπηρεσίες διάσωσης.

Ως προς το ποσό που δικαιούνται οι ενάγοντες στην αγωγή 92/81, οι οποίοι εργοδοτούνται από την Αρχή Λιμένων ως πλοίαρχοι, πιλότοι και πλήρωμα του "ΟΝΗΣΙΑΛΟΥ", ιδιοκτησία της Αρχής Λιμένων και που ζητούν όπως καθοριστούν σώστρα ξεχωριστά για τον καθένα, δι-

καιούμενοι μερίδιο σώστρων στις αξίες του διασωθέντος πλοίου και φορτίου, το ποσό το οποίο επιδικάζω είναι £40,000, να διαμοιραστούν ως ακολούθως: Εις τον Κυβερνήτη ενάγοντα αρ. 1 £10,000 και το υπόλοιπο ποσό των £30,000 να διαμοιραστεί σε ένα έκαστο των υπόλοιπων 5 επτά εναγόντων, ανάλογα με το μισθό τους (Βλέπε Kennedy Law of Salvage (πιο πάνω) παρ. 1224).

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, δίδονται αποφάσεις για τα ποσά που έχουν επιδικασθεί υπέρ των εναγόντων στις δύο αγωγές και εναντίον των εναγομένων, όπως πιο 10 πάνω έχουν εκτεθεί και με έξοδα υπέρ των εναγόντων.

Απόφαση ως ανωτέρω.