

6 Μαΐου 1991

[ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/στής]

ABDUL RAHMAN MOHAMED TABALO,

Ενάγων,

v.

ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ "VIRGINIA 3" ΠΡΩΗΝ "SISY H",

Εναγόμενου.

(Αρ. Αγωγής Ναυτοδικείου 151/90).

*Αίτηση για πώληση pendente lite του εναγόμενου πλοίου, που βρισκόταν υπό σύλληψη — Υπό ποιές περιστάσεις το Δικαστήριο διατάσσει την πώληση.*

*Ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμος, 1963, άρθρο 73 — Πότε εφαρμόζεται.*

5

Ο Ενάγων αιτητής, που είχε κινήσει αγωγή in rem εναντίον του Εναγόμενου πλοίου ισχυριζόμενος ότι ήταν κατά 50% συνιδιοκτήτης του και είχε εξασφαλίσει διάταγμα σύλληψής του, ζήτησε την έκδοση διατάγματος πώλησής του pendente lite. Τα γεγονότα, όπως τα βρήκε το Δικαστήριο, ήταν ότι η αξία του πλοίου ήταν \$1.000.000 ή \$800.000 σε περίπτωση πώλησης με δημόσιο πλειστηριασμό, τα έξοδα συντήρησής του ήταν £3.000- £3.500 τον μήνα, ότι υπήρχε υπαρκτός κίνδυνος απώλειας ή πρόκλησης σοβαρής ζημιάς στο πλοίο από κακοκαιρία ή αποκοπή της άγκυρας, ότι η γάστρα είχε χορταριάσει και χρειαζόταν καθάρισμα που θα стоίχιζε πάνω από \$7.000, και ότι στο άμεσο μέλλον το πλοίο θα αντιμετώπιζε πρόβλημα οξειδωσής που θα είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της τιμής του. Οι πλοιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 73(1) και (5) του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις, και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου, 1963, αρμόδιο Δικαστήριο για έκδοση του αιτούμενου διατάγματος ήταν το Επαρχιακό Δικαστήριο.

10

15

20

*Αποφασίσθηκε ότι*

(α) Το άρθρο 73(1) και (5) του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου, 1963, (N 45/63) είχε εφαρμογή μόνο στις περιπτώσεις όπου η κοινή ιδιοκτησία είναι δεδομένη και δεν αμφισβητείται και όχι στις περιπτώσεις, όπως η παρούσα, όπου η αξίωση για συνιδιοκτησία αμφισβητείτο. Πέραν τούτου ο N 45/63 εφαρμόζοταν μόνο σε πλοία υπό Κυπριακή σημαία.

25

30

- 5 (β) Διάταγμα πώλησης πλοίου *pendente lite* εκδίδεται όπου υπάρχει εύλογη αιτία. Στην παρούσα υπόθεση, με βάση τα γεγονότα όπως τα βρήκε το Δικαστήριο και έχοντας υπόψη ότι το πλοίο θα παρέμενε υπό σύλληψη για ακαθόριστο χρονικό διάστημα και την αξίωση του ενάγοντα σε συσχέτισμό με την αξία του πλοίου, τα μηνιαία έξοδα συντήρησης και την πιθανή μείωση της αξίας του στο άμεσο μέλλον, το Δικαστήριο εξέδωσε το αιτούμενο διάταγμα.

*Η αίτηση έγινε αποδεκτή με έξοδα υπέρ του αιτητή.*

- 10 Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

*Kytmizoudes v. Ship Philipoupolis (1978) 1 C.L.R. 526*

*Grupo v. Ship Algazera (1986) 1 C.L.R. 404*

*Euroexpress Shipping v. Ship Terra Nova (1986) 1 C.L.R. 200.*

### Αίτηση.

- 15 Αίτηση για την πώληση του εναγομένου πλοίου *pendente lite* και την έκδοση των σχετικών οδηγιών.

A. Θεοφίλου προσωπικά και για Χρ. Κληρίδη, για τον ενάγοντα.

A. Χαβιαράς, για το εναγόμενο πλοίο.

20

*Cur. adv. vult.*

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ., ανάγνωσε την ακόλουθη ενδιάμεση απόφαση. Ο ενάγων, με την αγωγή του εναντίον του εναγομένου πλοίου, αξιώνει τα ακόλουθα:

- 25 "Α. Δήλωση του Σεβαστού Δικαστηρίου ότι είναι συνιδιοκτήτης κατά 50 μερίδια ή κατά 50 τα εκατό του πλοίου "VIRGINIA 3" πρώην "SISY H" του Νηολογίου της Ονδούρας.

- 30 B. Κατοχή του πιο πάνω πλοίου σαν συνιδιοκτήτη των 50 μεριδίων ή κατά 50 τα εκατό στο πιο πάνω πλοίο έναντι των 50 μεριδίων των NUTLEY SHIPPING COMPANY LIMITED από τη Λευκωσία.

Γ. Διάταγμα/απόφαση για εγγραφή των 50 μεριδίων ή 50 τα εκατό στο σύνολο της ιδιοκτησίας στο όνομα του ενάγοντα σαν συνιδιοκτήτη.

Δ. Διάταγμα που να εμποδίζει την αποξένωση και/ή με οποιοδήποτε τρόπο επιβάρυνση του πιο πάνω πλοίου ή μεριδίων σ' αυτό χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεση του ενάγοντα.

5

Ε. Αποζημιώσεις για κακή διαχείριση του πλοίου και παράβαση καθηκόντων και/ή καταπιστεύματος σε σχέση με τη διαχείριση του και/ή εγγύηση για ποσό ίσο με την αξία των μεριδίων του ενάγοντος για την ασφαλή διαχείριση του πλοίου και/ή την ασφαλή επιστροφή του σε λιμάνι της Κύπρου.

10

ΣΤ. Διαζευκτικά αποζημιώσεις πέραν των US\$500.000 ή το ισόποσο σε Κυπριακές λίρες σαν αποζημιώσεις για οικειοποίηση ή παράνομη κατακράτηση ή παράβαση συμφωνίας κατά ή περί τον Αύγουστο και/ή Δεκέμβριο του 1988 για την αγορά και συνιδιοκτησία του πιο πάνω πλοίου κατά 50 τα εκατό στο όφελος του ενάγοντος και/ή για παράβαση καταπιστεύματος και/ή καθηκόντων.

15

20

Ζ. Διάταγμα για την πώληση του πλοίου και διανομή του προϊόντος της πώλησης σε ίσα μερίδια στον ενάγοντα με την εγγεγραμμένη ιδιοκτήτρια εταιρεία.

Η. Οποιαδήποτε άλλη δίκαιη και/ή νόμιμη θεραπεία το Δικαστήριο θέλει αποφασίσει.

25

Θ. 'Εξοδα."

Στις 31.8.90 που καταχωρήθηκε η αγωγή, εκδόθηκε διάταγμα σύλληψης του εναγομένου πλοίου, μετά από αίτηση του ενάγοντα.

30

Η σύλληψη του εναγομένου πλοίου πραγματοποιήθηκε και ο δικηγόρος της εγγεγραμμένης ιδιοκτήτριας εταιρείας

του πλοίου, εταιρείας Nutley Shipping Co. Ltd, που εμφανίστηκε στη διαδικασία, αρχικά εκδήλωσε πρόθεση να ζητήσει ακύρωση του διατάγματος, τελικά όμως στις 3.10.90, συγκατατέθηκε να καταστεί τούτο απόλυτο. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία παράλειψε να καταχωρήσει την προνοηθείσα από το διάταγμα σύλληψη εγγύηση και το πλοίο συνεχίζει να βρίσκεται υπό σύλληψη στο αγκυροβόλιο του λιμένα Λεμεσού.

Οι σχετικές οδηγίες για καταχώρηση των δικογράφων εκδόθηκαν στις 3.10.90 και τρεις μέρες μετά την εκπνοή του χρόνου καταχώρησης της Αναφοράς, η πλοιοκτήτρια εταιρεία καταχώρησε αίτηση ζητώντας απόρριψη της αγωγής, λόγω της παράλειψης αυτής. Στις 7.11.90, που ήταν ορισμένη η αίτηση αυτή, καταχωρήθηκε η Αναφορά και η αίτηση απορρίφθηκε. Η Απάντηση καταχωρήθηκε στις 28.11.90 και η Ανταπάντηση στις 4.12.90.

Στις 4.12.90 ζητήθηκε από τον ενάγοντα ημερομηνία ακρόασης και το Δικαστήριο την όρισε για ακρόαση για τις 8.1.91.

Στο μεταξύ και συγκεκριμένα στις 30.11.90, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, διά του γενικού διευθυντή της Abdulrahman Hijazi, απέστειλε στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας στη Λεμεσό, επιστολή στην οποία διατυπώθηκαν ορισμένα παράπονα σχετικά με τον τόπο που κρατείτο το πλοίο και ζητήθηκε η μετακίνηση του στο αγκυροβόλιο του λιμένα Λεμεσού. Επίσης αναφέρθηκε πως δεν υπήρχε πλέον πρόθεση κάλυψης των εξόδων σύλληψης, που μέχρι τότε πληρώνοντο από την πλοιοκτήτρια ή το γενικό διευθυντή.

Σαν αποτέλεσμα, ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου ζήτησε οδηγίες από το Δικαστήριο και το Δικαστήριο όρισε την 7.12.90 για να εκδόσει τις οδηγίες του, αφού ακούσει και τους δικηγόρους των δυο πλευρών.

Κατά την ημέρα εκείνη διατυπώθηκε καθαρά η θέση ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν ήταν διατεθειμένη πλέον να συντηρεί το πλοίο. Σύμφωνα με τον Αξιωματικό Ναυτοδι-

κείου, τα έξοδα συντήρησης υπολογίστηκαν σε £3,000 μηνιαίως και σύμφωνα με τους όρους του εντάλματος συλλήψεως, κλήθηκε ο ενάγων να καταθέσει το ποσό των £2,700 και του επιστήθηκε η προσοχή του στην παράγραφο 4(β) του διατάγματος συλλήψεως.

5

Στις 19.12.90, καταχωρήθηκε η υπό κρίση αίτηση, με την οποία ζητά την πώληση του πλοίου *pendente lite* και την έκδοση σχετικών προς το διάταγμα τούτο οδηγιών. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία καταχώρησε ειδοποίηση της πρόθεσης της να ενστεί και η ακρόαση της αίτησης αυτής μετατόπισε την ημερομηνία ακρόασης της αγωγής για τις 5.5.91.

10

Στην ένορκη δήλωση του ενάγοντα, που υποστηρίζει την αίτηση, γίνεται ισχυρισμός ότι τα έξοδα συντήρησης ανέρχονται περίπου στις \$80.000 το χρόνο και ότι η πληρωμή των εξόδων τούτων για ακαθόριστο χρονικό διάστημα, μέχρι αποπερατώσεως της δίκης, είναι προς ζημιά του ενάγοντα, αφού αυτά θα αφαιρεθούν από το προϊόν της πώλησης, καθώς επίσης και εναντίον του συμφέροντος και των δύο διαδίκων. Επίσης γίνεται ισχυρισμός ότι η ασφάλεια του πλοίου από θαλάσσιους κινδύνους δεν μπορεί να εξασφαλιστεί.

15

20

Με επιπρόσθετη ένορκη δήλωση ημερ. 4.1.91, ο ενάγων δηλώνει ότι το πλοίο δεν είναι ασφαλισμένο και ότι αν πουλιώταν τότε, η τιμή πωλήσεως θα ήταν ψηλότερη, ενώ σε τρεις ή έξι μήνες αργότερα, η μείωση θα είναι το ολιγότερο της τάξης του 30% περίπου.

25

Ο διευθυντής της αιτήτριας εταιρείας Abdulrahman Hijazi, με την ένορκη δήλωση του ημερ. 13.12.90, εγείρει θέμα δικαιοδοσίας και ισχυρίζεται πως δυνάμει των προνοιών του άρθρου 73(5) του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου (Ν. 45/63), το Δικαστήριο τούτο δεν έχει δικαιοδοσία να εκδόσει διάταγμα πώλησης του πλοίου. Περαιτέρω δηλώνει ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου είναι η Nutley Shipping Co. Ltd, που είναι εγγεγραμμένη στην Κύπρο και

30

35

έχει το εγγεγραμμένο της γραφείο στη Λευκωσία. Όσον αφορά τον ενάγοντα, ισχυρίζεται ότι αυτός δεν είναι συνιδιοκτήτης και επισύναψε σχετικό πιστοποιητικό του Γενικού Προξενείου της Δημοκρατίας των Ονδούρων στην Αθήνα, στο οποίο αναφέρεται ότι η πιο πάνω αναφερόμενη εταιρεία είναι η ιδιοκτήτρια και ότι το πλοίο είναι σημαίας των Ονδούρων. Πέραν αυτών, αναφέρει ότι, η εκδίκαση της υπόθεσης καθυστέρησε από πλευράς ενάγοντος και ότι αίτηση για γρήγορη εκδίκαση έγινε από πλευράς εναγομένων. Τα έξοδα συντήρησης περιγράφηκαν σαν μηδαμινά, λαμβάνοντας υπόψη την αξία του πλοίου και αρνείται ότι το πλοίο αντιμετωπίζει οποιοδήποτε κίνδυνο στο αγκυροβόλιο που είναι τώρα. Τέλος, δηλώνει ότι το πλοίο δεν έχει χρέη, ότι είναι ελεύθερο επιβαρύνσεων και ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία επίσης δεν έχει χρέη. Κατά την ακρόαση της αίτησης αντεξετάστηκαν ο ενάγων και ο διευθυντής της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Από πλευράς ενάγοντα-αιτητή κλήθηκαν και δύο μάρτυρες, Μ.Αιτ.2 Χρίστος Χρυσάνθου, εκτιμητής πλοίων και ειδικός για θέματα ασφάλειας πλοίων και ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου Μ.Αιτ.3 Ιωάννης Καριτζής.

Ο ενάγων υιοθέτησε την ένορκο δήλωση του και μίλησε για τους κινδύνους που αντιμετωπίζει το πλοίο στο αγκυροβόλιο.

Ο Μ.Αιτ.2 Χρίστος Χρυσάνθου αναφέρθηκε στην ανασφάλεια του πλοίου που επηρεάζεται και από το μειωμένο πλήρωμα. Οι κίνδυνοι που υπενείχθηκε είναι η αποκοπή της άγκυρας και σύγκρουση με άλλα πλοία ή ο κίνδυνος να παρασυρθεί κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας. Επίσης αναφέρθηκε στην κακή συντήρηση λόγω του μειωμένου πληρώματος, στη βλάστηση χορταριού στη γάστρα του πλοίου και στην οξειδωση του λόγω της ακινησίας. Ο μάρτυρας αυτός παρουσίασε και ένα πιστοποιητικό (Τεκμήριο 2), που μιλά για τους κινδύνους που διατρέχει το πλοίο και για τη μείωση της τιμής του κατά 15-25% κατά τους προσεχείς μήνες, καθώς και την εκτίμηση του (Τεκμήριο 3). Η αξία του πλοίου υπολογίστηκε σε \$1.000.000 και σε περίπτωση δημόσιου πλειστηριασμού, σε \$800.000. Τη

ζημιά στην πογιά από την οξειδωση την υπολόγισε σε \$8.000-\$10.000.

Ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου ανέφερε ότι τα 7 άτομα που έχει σαν πλήρωμα στο πλοίο, τα πληρώνει και τα τροφοδοτεί ο διευθυντής της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αν αναλάμβανε ο ίδιος καθ' ολοκληρία τα έξοδα συντήρησης, τα υπολόγισε μεταξύ £3.000-£3.500 το μήνα. Για τους κινδύνους συμφώνησε και αυτός ότι είναι υπαρκτοί, ιδίως το χειμώνα και πως η συντήρηση πάσχει γιατί δεν υπάρχει πλήρες πλήρωμα. Όμως, τελικά την ελλειπή συντήρηση την περιόρισε στη γεννήτρια και σε αντλίες θαλάσσης και πετρελαίου που τώρα λειτουργούν και υπολόγισε την πιθανή ζημιά σε \$5.000-\$6.000, για τη γεννήτρια και γύρω στα \$1.500 για τις αντλίες. Για το καθάρισμα της γάστρας ανέφερε ένα ποσό όχι πέραν των \$7.000, εκτός από τα καύσιμα για το ταξίδι στο εξωτερικό για το σκοπό αυτό.

Όσον αφορά την οξειδωση, η γνώμη του μάρτυρα, δεδομένου ότι έγινε δεξαμενισμός του πλοίου το 1989, είναι ότι αυτή θα είναι μειωμένη και για περίοδο ενός χρόνου μετά τη σύλληψη του. Μετά το χρονικό τούτο διάστημα, είναι ενδεχόμενο η οξειδωση να προχωρήσει με πολύ γοργό ρυθμό μέχρι σημείου να ανοίξει τρύπα στη γάστρα.

Τέλος, ανέφερε πως δεν χρειάζεται να γίνει ασφάλεια και πως για τα έξοδα μέχρι την 27.2.91 που έδιδε μαρτυρία, αν τα αντιμετώπιζε ο ίδιος θα χρειαζόταν, εκτός του ποσού των £4.288 που κατάθεσε ο ενάγων και επιπλέον ποσό γύρω στις £20.000.

Ο Διευθυντής της εταιρείας υιοθέτησε την ένορκη δήλωση του και αρνήθηκε ότι το πλοίο διατρέχει οποιονδήποτε κίνδυνο. Επίσης ανέφερε ότι γίνεται σωστή συντήρηση και ότι δεν ενδείκνυται να πωληθεί τώρα, γιατί οι τιμές είναι πολύ χαμηλές. Για τους ναυτικούς ανέφερε ότι πληρώνει \$2.300 το μήνα πλέον τροφοδοσία.

Πριν προχωρήσω στην ουσία της αίτησης, θα πρέπει να αποφασίσω το θέμα της δικαιοδοσίας που εγείρουν οι

εναγόμενοι.

Το άρθρο 73 του Νόμου 45/63 προνοεί τα ακόλουθα:

"73.-(1) Πλοίων ανήκον εις πλείονας του ενός πλοιοκτικής.

5            (α) δεν πωλείται, ειμή τη εγγράφω συναινέσει των συμπλοιοκτητών εις ους ανήκουσι τα τέσσαρα πέμπτα του πλοίου. Εν τοιαύτη περιπτώσει η πώλησις συντελείται άμα ως κατατεθή παρά τω Γενικώ Λογιστή ποσόν αντίστοιχον προς το μερίδιον παντός μη συναινέσαντος συμπλοιοκτητήτου επί του τμήματος της πωλήσεως

10            (β) δεν υποθηκεύεται ειμή τη εγγράφω συναινέσει των συμπλοιοκτητών εις ους ανήκουσι τα δυο τρίτα του πλοίου μετ' έγκρισιν της υποθήκης υπό του Δικαστηρίου

15            (γ) δύναται να πωληθή διά δημοσίου πλειστηριασμού δυνάμει διατάγματος του Δικαστηρίου, εκδιδομένου τη αιτήσει των συμπλοιοκτητών εις ους ανήκει το εν τρίτον του πλοίου.

20            (2) .....

(3) .....

(4) .....

25            (5) Διά τους σκοπούς του παρόντος άρθρου "δικαστήριον" σημαίνει το Επαρχιακόν Δικαστήριον της Επαρχίας εν η κείται ο λιμήν νηολογήσεως."

30            Είναι σαφές πως οι πιο πάνω πρόνοιες εφαρμόζονται όταν το πλοίο ανήκει σε περισσότερους από ένα πλοιοκτήτες. Στην υπό κρίση υπόθεση το πλοίο είναι ιδιοκτησία της πλοιοκτικής εταιρείας και ο ενάγων δεν είναι συνιδιοκτήτης, αλλά ζητά να αναγνωριστεί ότι δικαιούται να



εγγραφεί σαν συνιδιοκτήτης. Η αξίωση του αυτή αμφισβητείται και αποτελεί ένα από τα θέματα που εγείρονται προς εκδίκαση. Το άρθρο 73 αφορά περιπτώσεις όπου η κοινή ιδιοκτησία είναι δεδομένη και δεν αμφισβητείται. Πέραν αυτού, ο Νόμος 45/63 εφαρμόζεται για πλοία υπό Κυπριακή σημαία. Συνεπώς, η εισήγηση του δικηγόρου των εναγομένων δεν ευσταθεί και απορρίπτεται. Το Δικαστήριο τούτο είναι το μόνο αρμόδιο να εκδικάσει την παρούσα αίτηση. 5

Στις υποθέσεις *Kyrmizoudes v. Ship "Philipoupolis"* (1978) 1 CLR 526, *Gruno v. Ship "Algazera"* (1980) 1 CLR 404, *Euroexpress Shipping v. Ship "Terra Nova"* (1986) 1 CLR 200 και άλλες, εκτίθενται οι αρχές που διέπουν την έκδοση διαταγμάτων πώλησης πλοίων ή εμπορευμάτων εκκρεμότητας της δίκης (*pendente lite*). Τέτοια διατάγματα συνήθως ζητούνται όταν σε υποθέσεις *in rem* δεν υπάρχει εμφάνιση ή δεν καταχωρείται υπεράσπιση. Τούτο όμως δεν σημαίνει ότι δεν εκδίδονται όταν υπάρχει ένσταση. Τέτοια διατάγματα εκδίδονται όταν υπάρχει εύλογη αιτία, έστω και αν υπάρχει ένσταση, με τη διαφορά ότι, όπου υπάρχει ένσταση, το Δικαστήριο θα πρέπει να εξετάζει τις αιτήσεις αυτές πιο προσεκτικά. Τα διατάγματα αυτά έχουν εκδοθεί σε περιπτώσεις όπου μειώνεται η ασφάλεια κάλυψης της αξίωσης με τη συνεχιζόμενη σύλληψη προς ζημιά όλων των ενδιαφερομένων, όπου η κατάσταση του πλοίου δεν είναι ικανοποιητική και φθίνει, κατά τρόπο που η αξία του να ελαττώνεται καθημερινά, όπου η συντήρηση του πλοίου κοστίζει δυσανάλογο ποσό σε καθημερινά έξοδα, όπου η αξία του πλοίου δεν είναι αρκετή να καλύψει τις απαιτήσεις εναντίον του και όπου τα έξοδα θα συνεχίσουν να αυξάνονται προς ζημιά όλων. 10  
15  
20  
25  
30

Αξιολογώντας την ενώπιό μου μαρτυρία, θεωρώ ότι μπορώ να βασιστώ στη μαρτυρία του Αξιωματικού Ναυτοδικείου για να αποφασίσω την παρούσα αίτηση. Ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου είναι ανεξάρτητος μάρτυρας, μου έκανε καλή εντύπωση και αποδέχομαι τη μαρτυρία του. Τη μαρτυρία του Χρίστου Χρυσάνθου τη βρίσκω κυρίως υποθετική, γιατί δεν επισκέφθηκε το πλοίο και σε 35

πολλά σημεία υπερβολική. Όμως η εκτίμηση του για την αξία του πλοίου παραμένει αναμφισβήτητη.

5 Εφαρμόζοντας στα γεγονότα της παρούσας υπόθεσης, όπως τα έχω αποδεχθεί, τις πιο πάνω αρχές, κατάληξα στο συμπέρασμα ότι η παρούσα υπόθεση είναι κατάλληλη υπόθεση για να εκδώσω το αιτούμενο διάταγμα πωλήσεως εκκρεμούσης της διαδικασίας.

10 Οι λόγοι για τους οποίους κατάληξα στο συμπέρασμα αυτό, είναι ότι το πλοίο θα παραμείνει ακόμα υπό σύλληψη για ακαθόριστο χρονικό διάστημα έστω και αν η ακρόαση της υπόθεσης θα αρχίσει σήμερα. Η απαίτηση του ενάγοντα υπερβαίνει τις \$500.000. Η αξία του πλοίου ενδεχομένως να μη υπερβεί τις \$800.000 και τα έξοδα συντήρησης ανέρχονται στις £3.000-£3.500 μηνιαίως, παρόλο που ίσως να είναι περισσότερα αν ληφθεί υπόψη ότι ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου ανάφερε επίσης πως αν για 15 περίοδο 6 μηνών συντηρούσε ο ίδιος καθ' ολοκληρία το πλοίο, θα χρειαζόνταν £24.300. Τα έξοδα αυτά θα συνεχίσουν και με την πάροδο του χρόνου το πλοίο, εκτός από 20 τις πιθανές ζημιές που αναμένεται να υποστεί, που είναι γύρω στις \$3.500-\$13.500, θα υποστεί και μείωση της αξίας του, τόσο λόγω της μειωμένης ζήτησης όσο και λόγω της αναμενόμενης οξειδωσης. Επιπρόσθετα, το πλοίο αντιμετωπίζει θέμα ανασφάλειας και πιθανής ζημιάς στο αγκυροβόλιο του λιμένα Λέμεσού, σε περίπτωση 25 κακοκαιρίας.

Όλοι οι πιο πάνω λόγοι περιορίζουν την πιθανότητα να εξασφαλισθεί η απαίτηση του ενάγοντα, έστω και αν 30 δεν υπάρχουν άλλα χρέη ή επιβαρύνσεις, εκτός από τις αξιώσεις του διευθυντή της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Επιπρόσθετα, κρίνω πως η πώληση του πλοίου σ' αυτό το στάδιο θα είναι και προς όφελος της εναγομένης εταιρείας, η οποία δεν εμπορεύεται πλέον το πλοίο, η αξία του οποίου επιβαρύνεται συνεχώς με έξοδα και υπόκειται σε 35 μείωση.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, εκδίδεται διάταγμα

ως ακολούθως:

1. Το εναγόμενο πλοίο "Virginia 3", που ευρίσκεται υπό σύλληψη στο αγκυροβόλιο του λιμένος Λεμεσού, να εκτιμηθεί και να πωληθεί.

2. Ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου ή οιονδήποτε άλλο πιο έμπειρο πρόσωπο ή πρόσωπα που ο ίδιος δυνατό να επιλέξει, να εκτιμήσουν την πραγματική αξία του πλοίου και αμέσως μετά να παραδώσει στον Πρωτοκολλητή του Ναυτοδικείου ενυπόγραφη δήλωση στην οποία να αναφέρεται η αξία του εκτιμηθέντος πλοίου, καθώς επίσης και η αμοιβή και άλλα έξοδα, δικαιώματα ή δαπάνες που δημιουργήθηκαν για το σκοπό αυτό. 5 10

3. Το πλοίο να πωληθεί από τον Αξιωματικό Ναυτοδικείου διά δημόσιου πλειστηριασμού ή ιδιωτικής συμφωνίας, στην υψηλότερη τιμή, όχι όμως λιγότερα από την αξία της εκτίμησης, εκτός αν το Δικαστήριο, κατόπιν αίτησης του Αξιωματικού Ναυτοδικείου, επιτρέψει την πώληση για χαμηλότερο ποσό. 15

4. Αμέσως μετά την πώληση να καταβληθεί στο Δικαστήριο κάθε ποσό που θα εισπραχθεί από την πώληση και να παραδοθεί στον Πρωτοκολλητή Ναυτοδικείου ενυπόγραφη δήλωση στην οποία να καταδεικνύονται τα ποσά που πληρώθηκαν στο Δικαστήριο, τα ποσά των δικαιωμάτων, δαπανών, χρεώσεων, εξόδων που οφείλονται ή που καταβλήθηκαν για το σκοπό εκτέλεσης του διατάγματος του Δικαστηρίου και όπως η δήλωση αυτή συνοδεύεται από όλες τις απαραίτητες αποδείξεις. 20 25

5. Ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου να κρατήσει τα δικαιώματα, τις δαπάνες, χρεώσεις και έξοδα σε σχέση με την εκτίμηση και πώληση του πλοίου. 30

6. Τα έξοδα της παρούσας αίτησης να πληρωθούν από τους Εναγομένους.

*Διάταγμα ως ανωτέρω.*