

13 Σεπτεμβρίου, 1991

[ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ/στής]

SPACE VIDEO GAMES LIMITED,

Ενάγοντες,

v.

ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ SILVER PALOMA, ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΣΗΜΑΙΑΣ, ΤΩΡΑ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΜΕΣΟΥ,

Εναγομένου.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 131/90).

-
- 5 Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου — Ενοικίαση χώρων σε πλοίο για τοποθέτηση μηχανών τυχερών παιχνιδιών (slot machines) και για λειτουργία επιχείρησης καζίνο — Κατά πόσο είναι "agreement relating to ... the use or hire of a ship" σύμφωνα με το άρθρο 1(1)h του Αγγλικού Administration of Justice Act, 1956.
- 10 Ένταλμα σύλληψης πλοίου — Αίτηση για ακύρωσή του και παραμερισμό του κλητηρίου εντάλματος λόγω έλλειψης δικαιοδοσίας του Ναυτοδικείου και λόγω μη πλήρους αποκάλυψης γεγονότων στην αρχική αίτηση — Αίτημα για αναθεώρηση των δοθεισών εγγυήσεων.
- 15 Με την αγωγή της η ενάγουσα εταιρεία αξίωσε εναντίον του εναγομένου πλοίου αποζημιώσεις για παράβαση έγγραφης συμφωνίας για την ενοικίαση διαφόρων χώρων του πλοίου για την τοποθέτηση μηχανών τυχερών παιχνιδιών (slot machines) και την λειτουργία επιχείρησης καζίνο, έναντι καταβολής συγκεκριμένου ποσοστού από τις καθαρές εισπράξεις. Η ισχυριζόμενη παράβαση συνίστατο στον πρόωρο και χωρίς νόμιμο λόγο τερματισμό της συμφωνίας ή, διαζευκτικά, σε ζημιές που προκλήθηκαν στα μηχανήματα. Σύμφωνα με όρο της συμφωνίας, αυτή μπορούσε να τερματισθεί από τον νέο ιδιοκτήτη σε περίπτωση πώλησης του πλοίου. Υπήρχε μαρτυρία ότι τέτοια πώληση είχε γίνει, και ο νέος ιδιοκτήτης είχε τερματίσει την συμφωνία, 1 1/2 μήνα περίπου μετά τον ισχυριζόμενο παράνομο τερματισμό της συμφωνίας. Με την καταχώρηση της αγωγής η ενάγουσα είχε ζητήσει, και επιτύχει, την έκδοση εντάλματος σύλληψης του πλοίου, που μετά αφέθηκε ελεύθερο με την κατάθεση τραπεζικής εγγύησης ΛΚ80.000. Επίσης η ενάγουσα είχε υπογράψει εγγύηση ΛΚ25.000 για πιθανές ζημιές που θα υφίστατο το πλοίο λόγω της κράτησής του.
- 20
- 25
- 30

Με αίτηση εκ μέρους του εναγομένου πλοίου ζητήθηκε ακύρωση του εντάλματος σύλληψης και παραμερισμός του κλητηρίου

εντάλματος λόγω έλλειψης δικαιοδοσίας του Ναυτοδικείου και διότι, αναφορικά με το ένταλμα σύλληψης, στην αίτηση για έκδοσή του δεν είχε γίνει πλήρης αποκάλυψη γεγονότων σχετικά με παρόμοιες δικαστικές διαδικασίες που είχαν ληφθεί στην Ελλάδα. Εγέρθηκε, επιπλέον, το θέμα ότι η συμφωνία ήταν παράνομη διότι αντίκειται σε πρόνοιες του περί Οίκων Στοιχημάτων, Οίκων Κυβείας και Παρεμπόδισης της Κυβείας Νόμου, Κεφ. 151. Επίσης, ζητήθηκε και από τις δύο πλευρές αναθεώρηση των ποσών των εγγυήσεων που είχαν δοθεί. Το πλοίο ήταν επιβατηγό-οχηματαγωγό και ταξίδευε μεταξύ λιμανιών στην Ελλάδα, Κύπρο και Ισραήλ, εξυπηρετώντας, βασικά, τον τουρισμό μεταξύ των χωρών αυτών.

Αποφασίσθηκε ότι

(α) Η απαίτηση της ενάγουσας ήταν απαίτηση που επήγαζε από (arising out) συμφωνία που σχετιζόταν με (relating to) τη χρήση ή ενοικίαση πλοίου (the use or hire of a ship), σύμφωνα με το α. 1(1)h του Αγγλικού Administration of Justice Act, 1956, ενόψει ιδιαίτερα του γεγονότος ότι το πλοίο ήταν σκάφος αναψυχής. Η σχετική νομοθετική πρόνοια κάλυπτε και συμβάσεις για μερική χρήση ή ενοικίαση μέρους πλοίου. Κατά συνέπεια το Ναυτοδικείο είχε δικαιοδοσία να εκδικάσει την παρούσα υπόθεση.

(β) Αν και δεν είχαν αναφερθεί όλες οι λεπτομέρειες σχετικά με τη λήψη δικαστικών μέτρων στην Ελλάδα, όπως το ποσό της δοθείσας εκεί εγγύησης, η ύπαρξη των μέτρων αυτών όπως και όλα τα κρίσιμα στοιχεία σχετικά με αυτά είχαν αποκαλυφθεί στην ένορκη δήλωση που συνόδευε την αίτηση για έκδοση του εντάλματος σύλληψης του πλοίου και, κατά συνέπεια, το παράπονο για μη αποκάλυψη δεν ευσταθούσε.

(γ) Το θέμα του παράνομου ή όχι της συμφωνίας με βάση τις πρόνοιες του περί Οίκων Κυβείας, Οίκων Στοιχημάτων και Παρεμπόδισης της Κυβείας Νόμου, Κεφ. 151, ήταν πρόωρο να αποφασισθεί στην υπό κρίση αίτηση και αφέθηκε να αποφασισθεί στην κύρια δίκη.

(δ) Από το σύνολο του ενώπιον του Δικαστηρίου υλικού η εγγύηση που είχε δοθεί από το εναγόμενο πλοίο έπρεπε να μειωθεί στις Λ.Κ 55.000, και η εγγύηση που είχε δοθεί από την ενάγουσα στις Λ.Κ 10.000.

Η αίτηση έγινε αποδεκτή μόνο αναφορικά με την μείωση της δοθείσας εγγύησης από το εναγόμενο πλοίο από ΛΚ80.000 σε ΛΚ55.000. Κατά τα άλλα, απορρίφθηκε. Η ανταπαίτηση έγινε αποδεκτή με την μείωση της δοθείσας εγγύησης από την ενάγουσα από ΛΚ25.000 σε ΛΚ10.000. Το εναγόμενο πλοίο καταδικάστηκε να καταβάλει το 1/2 των εξόδων της ενάγουσας.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Gatoil International Inc. v. Arkwright - Boston Mutual Insurance Co. [1985] 1 All E.R. 129.

5

Biochemie R.O.S.E. Ltd. v. General Insurance of Cyprus Ltd., (Civil Appeal 7552 decided on 31.10.90).

Antonis P. Lemos [1985] 1 All E.R. 695.

Limaship Co. Ltd. v. Mhoulouzarides (1991) 1 Α.Α.Δ. 547.

St Eleftherio [1957] 2 All E.R. 374.

Katarina Shipping Inc. v. Ship "Poly" (1987) 1 C.L.R. 271.

10

Mavromoustakis v. Yeroudes (1965) 1 C.L.R. 176.

Global Cruises S.A. and Another v. Metro Shipping and Travel Ltd., (1989) 1 Α.Α.Δ. (G) 607.

Αίτηση.

15

Αίτηση από τον εναγόμενο για παραμερισμό του κλητηρίου εντάλματος, για ακύρωση του διατάγματος σύλληψης του πλοίου και για τη μείωση της εγγύησης σε £5.000.- ή άλλο ποσό που το δικαστήριο κρίνει λογικό.

M. Μοντάνιος, για το εναγόμενο πλοίο.

A. Θεοφίλου, για την καθ' ης η αίτηση - ενάγουσα.

20

Cur. adv. vult.

25

ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Η ενάγουσα είναι ημεδαπή εταιρεία περιορισμένης ευθύνης. Έδρεύει στη Λευκωσία. Ύστερα από σχετικό αίτημα της το δικαστήριο διάταξε τη σύλληψη και συντηρητική κατά-
σχεση του εναγόμενου πλοίου, ελληνικής σημαίας, που κατά το χρόνο εκείνο ναυλοχούσε στο λιμάνι της Λεμε-
σού. Όμως το πλοίο αφέθηκε ελεύθερο την ίδια ημέρα που έγινε η επίδοση. Είχε προηγηθεί η παροχή τραπεζικής εγγύησης για £80.000 που θα ίσχυε μέχρι την τελική δικαστική διάγνωση των δικαιωμάτων της ενάγουσας. Από την

30

άλλη, σύμφωνα με τους όρους του ίδιου διατάγματος, οι ενάγοντες επίσης υπόγραψαν εγγύηση £25.000 για ζημιές που ήταν δυνατό να υποστεί το πλοίο λόγω της κράτησης του.

Η αξίωση της εταιρείας, που αποτελείται από δύο κονδύλια, εκφράζεται σε ξένο νόμισμα. Το πρώτο είναι για 36.585.000 δραχμές. Το ζητά σαν αποζημίωση για παράβαση γραπτής συμφωνίας ημερ. 19/2/87 για την ενοικίαση ή χρήση μέρους του πλοίου. Το έγγραφο υπογράφηκε στη Λεμεσό. Το δεύτερο μέρος της απαίτησης είναι για \$149.000, αξία μηχανημάτων και εξοπλισμού των εναγόντων που κατακρατήθηκαν από τους πλοιοκτήτες μετά τη ρήξη της παραπάνω συμφωνίας. Διαξενκτικά απαιτούν το ίδιο χρηματικό ποσό για ζημιές, που σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των εναγόντων, προκλήθηκαν στα μηχανήματα.

Με την κρινόμενη αίτηση αμφισβητείται η νομιμότητα του διατάγματος σύλληψης ημερ. 30/6/90. Με τη λήψη του μέτρου αυτού επιζητείται ο παραμερισμός του κλητηρίου εντάλματος και παράλληλα η ακύρωση του διατάγματος για σύλληψη του πλοίου όπως και της εγγύησης που δόθηκε για την απελευθέρωση του. Επικουρικά υποβάλλεται αίτημα για μείωση της εγγύησης σε £5.000 η άλλο ποσό που το δικαστήριο κρίνει λογικό.

Για να παρακολουθήσουμε την πορεία της επιχειρηματολογίας στην οποία έχει στηριχθεί το αίτημα για τις θεραπείες αυτές είναι αναγκαίο να εμβαθύνουμε περισσότερο στα γεγονότα. Διευκρινίζω αμέσως πως θα γίνει αναφορά σε πραγματικά περιστατικά που προκύπτουν αναμφισβήτητα από τις ένορκες δηλώσεις οι οποίες κατατέθηκαν εκατέρωθεν, καθώς επίσης και από το αποδεικτικό υλικό που τις συνοδεύει.

Το πλοίο είναι επιβατηγό-οχηματαγωγό και ταξιδεύει μεταξύ λιμανιών της Ελλάδας, Κύπρου και Ισραήλ. Βασικά εξυπηρετεί τον τουρισμό μεταξύ των χωρών αυτών. Στις 19/2/87 η ενάγουσα συνήψε γραπτή συμφωνία με τη

5 διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου, που ενεργούσε για λογαριασμό των πλοιοκτητών. Το πλήρες της κείμενο έχει επισυναφθεί ως τεκ. 1 στην ένορκη δήλωση που συνόδευε την αρχική αίτηση για λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον του εναγόμενου πλοίου. Με τη συμφωνία εκμισθώθηκαν στους ενάγοντες χώροι του πλοίου για την εγκατάσταση και εκμετάλλευση κερματοδόχων μηχανών τυχερών παιχνιδιών (slot machines) και πρόσθετοι χώροι για τη λειτουργία επιχείρησης καζίνο με τον απαραίτητο εξοπλισμό του. Θα καταγράψω εδώ το ουσιαστικό μέρος της σχετικής ρήτηρας διότι από τη μια είναι σύντομη και από την άλλη υπάρχει ισχυρισμός πως η παρούσα δεν είναι θαλασσία υπόθεση. Αναφέρεται συναφώς στην παράγραφο Α της συμφωνίας πως η πλοιοκτήτρια εκμισθώνει

15 "κατάλληλους χώρους εις το εν λόγω πλοίον της προς εγκατάστασιν, λειτουργίαν και εκμετάλλευσιν, SLOT MACHINES και όλου του λοιπού και απαραίτητου εξοπλισμού και οργάνων λειτουργίας καζίνο, συμπεριλαμβανομένου και του προσωπικού αυτού, διάρκειά δια μίαν περίοδο ΔΥΟ ετών εργασίμων και ουχί ημερολογιακών, και αρχομένης από...."

25 Μεταξύ των υποχρεώσεων που ανάλαβε η ενάγουσα ήταν να καταβάλλει ανά δεκαπενθήμερο στην εκμισθώτρια εταιρεία, σε αντάλλαγμα για την παραπάνω παραχώρηση, καθορισμένο ποσοστό από τις εισπράξεις που θα πραγματοποιούνταν από τη λειτουργία των παραπάνω μηχανών και του καζίνο. Το μίσθωμα που συμφωνήθηκε ανερχόταν σε ποσοστό 60% και 50% των εισπράξεων αυτών αντιστοίχως.

30 Η μίσθωση συνομολογήθηκε, όπως είδαμε, για δύο εργάσιμα χρόνια. Υπήρχε ευχέρεια ανανέωσης της αν, σύμφωνα με την παράγραφο Α(β) της σύμβασης, κανένας από τους συμβαλλόμενους δεν εκδήλωνε τέτοια πρόθεση 2 μήνες πριν από την εκπνοή της. Η αναμίσθωση θα ήταν για πρόσθετο χρόνο δύο εργασίμων ετών.

Η μισθωτική σχέση θα μπορούσε να λυθεί ενωρίτερα

λόγω πώλησης του σκάφους σε τρίτους (παράγραφος Ε της συμφωνίας). Σταματώ για να σημειώσω πως υπάρχει μαρτυρία ότι το πλοίο πωλήθηκε στις 4/7/90 και πως η νέα πλοιοκτήτρια εταιρεία, επικαλούμενη την παράγραφο Ε, 5
 τερμάτισε τη συμφωνία με μήνυμα δια τηλετύπου ημερ. 10/7/90. Είναι όμως η θέση της ενάγουσας πως η αντισυμβατική συμπεριφορά εκδηλώθηκε από τις αρχές Ιουνίου 1990 όταν ο πλοίαρχος του εναγομένου πλοίου απαγόρευσε στους υπαλλήλους των εναγόντων να συνεχίσουν την εργασία τους σε αυτό. Μάλιστα οι πλοιοκτήτες ζήτησαν 10
 με τέλεξ (είναι κατατεθειμένο στο φάκελο της διαδικασίας) να πάρουν μέτρα για την απομάκρυνση των παιγνιομηχανών από το πλοίο όταν θα κατέπλεε στη Λεμεσό στις 10/6/90. Ας σημειωθεί πως εγκαταστάθηκαν 18 τέτοιες μηχανές στο πλοίο και υπήρχε επιπλέον ο εξοπλισμός του 15
 καζίνου. Τελικά οι ενάγοντες παράλαβαν όλα τα μηχανήματα τους στις 14/7/90. Προηγήθηκε έγγραφη συμφωνία στην οποία αναφέρεται με κατηγορηματικότητα πως παρά την παράδοση του παραπάνω υλικού η κάθε πλευρά διατηρεί τους ισχυρισμούς και τις αξιώσεις της από τη διαφορά που δημιουργήθηκε. Είναι δε η υπόθεση των εναγόντων πως μετά τη ρήξη της συμφωνίας από τους ιδιοκτήτες του πλοίου και πριν από την παραλαβή τους, τα μηχανήματα υπέστησαν σημαντικές ζημιές. 20

Είναι περαιτέρω η υπόθεση τους πως, ενόσω η συμφωνία λειτουργούσε κανονικά, τα καθαρά τους κέρδη ήταν 900.000 δραχμές το μήνα, ποσό που θα αυξανόταν σε 1.350.000 δραχμές το μήνα, λόγω της αναμενόμενης αύξησης στην τουριστική κίνηση της περιοχής την οποίαν εξυπηρετούσε το σκάφος. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της 25
 ενάγουσας το διαφυγόν κέρδος για την πλήρη περίοδο που παρατάθηκε η σύμβαση της 19/2/87, είναι ίσο με το ποσό που απαιτά με την αγωγή σαν αποζημίωση για διάρρηξη της συμφωνίας αυτής. Ας σημειωθεί πως οι ενάγοντες υπολόγισαν τον ανεκτέλεστο χρόνο της σύμβασης σε 30
 27 εργάσιμους μήνες και 3 εργάσιμες ημέρες. Η άλλη άποψη είναι πως στην καλύτερη περίπτωση για τους ενάγοντες ο χρόνος αυτός περιορίστηκε σε 1-1 1/2 μήνα ενόψει του τερματισμού της συμφωνίας από την εταιρεία 35

στην οποία πωλήθηκε το πλοίο. Επομένως η εγγύηση που κατατέθηκε πρέπει να μειωθεί δραστικά.

5 Έκαμα ήδη νύξη πως αμφισβητείται η δικαιοδοσία του δικαστηρίου τούτου να εκδικάσει τη διαφορά. Η θεμελιακή φύση του θέματος επιβάλλει την εξέταση του κατά προτεραιότητα. Άλλωστε η χορήγηση προστασίας με τη μορφή διατάγματος σύλληψης πλοίου αποτελεί παρακολούθημα της κύριας υπόθεσης. Ο κ. Μ. Μοντάνιος εκ μέρους του 10 εναγόμενου πλοίου υποστήριξε πως η παρούσα δεν είναι ναυτιλιακή υπόθεση. Η αντίπαλη θέση, όπως την ανέπτυξε ο κ. Α. Θεοφίλου, είναι πως η περίπτωση καλύπτεται από τις πρόνοιες της Administration of Justice Act (1956) s.(1) (1) (h).

15 Πρέπει να πούμε εδώ πως η υλική αρμοδιότητα του Ανωτάτου Δικαστηρίου ως ναυτοδικείου διέπεται από τις διατάξεις του αγγλικού αυτού νόμου. Το πεδίο εφαρμογής τους επεκτάθηκε και στην κυπριακή επικράτεια από το άρθρ. 29(β) του περί Δικαστηρίων Νόμου αρ. 14/60. Η παράγραφος (h), που επικαλείται η ενάγουσα, ορίζει ότι

20 "Any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship."

25 "Οποιαδήποτε απαίτηση που πηγάζει από οποιαδήποτε συμφωνία η οποία σχετίζεται με τη μεταφορά εμπορευμάτων από πλοίο ή με τη χρήση ή ενοικίαση πλοίου."

30 Η ύπαρξη αγωγίμου δικαιώματος κάτω από την παράγραφο (h), ανωτέρω, παρέχει στον φορέα του τη δυνατότητα να επιδιώξει θεραπεία κάμνοντας χρήση της διαδικασίας in rem κατά του ίδιου του πλοίου.

Η θέση για έλλειψη δικαιοδοσίας στην εκδικαζόμενη υπόθεση βασίζεται στα κριτήρια που είχε θέσει η αγγλική απόφαση *Gatoil International Inc v. Arkwright-Boston Mutual Insurance Co* [1985] 1 All E.R. 129 και που υιοθέ-

τησε το Εφετείο στην Πολιτική Εφεση αρ. 7552 *Biochemie R.O.S.E. Ltd. v. General Insurance of Cyprus Ltd.* ημερ. 31.10.90. Ανατρέποντας την πρωτόδικη απόφαση, το Εφετείο έκρινε πως απαίτηση αποζημίωσης για την απώλεια εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους με πλοίο, ερειδόμενη σε σύμβαση ναυτασφάλισης, δεν ήταν θαλασσία υπόθεση στα όρια που εκτείνονται οι παράγραφοι (g) και (h). Έτσι η υπόθεση παραπέμφθηκε για εκδίκαση από επαρχιακό δικαστήριο. Παρατηρώ ότι το Εφετείο έκαμε αναλυτική παρουσίαση του σκεπτικού της *Gatoil* και παράλληλα συνόψισε τις αρχές που προκύπτουν από αυτό.

Η αιτία της απόφασης στην *Gatoil*, ανωτέρω, ήταν ότι δεν υπήρχε άμεση σχέση ανάμεσα στη συμφωνία για πληρωμή ασφαλιστρών, που ήταν το αντικείμενο της απαίτησης των εναγόντων, και της μεταφοράς των εμπορευμάτων, για να θεμελιωθεί η δικαιοδοσία ναυτοδικείου κάτω από παρόμοιες με τις δικές μας δικαιοδοτικές διατάξεις. Η αναγκαιότητα του στοιχείου αυτού σχολιάστηκε ως εξής στη σελ. 8:

"Ο όρος "relating to" στην παράγραφο (h) υποδηλώνει ως αναγκαία προϋπόθεση για την άσκηση δικαιοδοσίας την ύπαρξη συνεκτικού κρίκου μεταξύ της απαίτησης και αυτής τούτης της μεταφοράς των εμπορευμάτων με το πλοίο ή ζημιάς στο πλοίο. (β) Η ύπαρξη άμεσης σχέσης μεταξύ της απαίτησης και της λειτουργίας του πλοίου ως προϋπόθεσης για τη συμπερίληψη απαίτησης στη δικαιοδοσία του Ναυτοδικείου υποστηρίζεται και από το ιστορικό υπόβαθρο της δικαιοδοσίας όπως διαφαίνεται από τη νομολογία."

Διαπιστώθηκε επίσης πως στόχος του νομοθέτη ήταν η επίλυση διαφορών αποκλειστικά ναυτικού χαρακτήρα. Αυτός άλλωστε, ήταν ο σκοπός της Διεθνούς Συνθήκης των Βρυξελλών ημερ. 10/5/52 "περί Ενοποιήσεως Ορισμένων Κανόνων για τη Συντηρητική Κατάσχεση Θαλασσοπλοούντων Πλοίων". Με την ενσωμάτωση της στο εθνικό δίκαιο διαφόρων χωρών θα ήταν εφικτή η ομοιόμορφη αντιμετώπιση των ναυτικών διαφορών σε διεθνές επίπεδο.

5 Στην υπόθεση *Aifanourios* [1980] 2 Lloyd's Law Rep. 403, το ναυτοδικείο της Σκωτίας κρίθηκε αναρμόδιο να εκδικάσει διεκδικήσεις που είχαν προκύψει από σύμβαση ναυτασφάλισης. Η εφετειακή απόφαση στην *Biochemie*, ανωτέρω, σχολιάζοντας την υπόθεση επεσήμανε ότι

10 "Η σύμβαση ναυτασφάλισης έχει ως κύριο στόχο την ευκολία και προστασία του ιδιοκτήτη και όχι τη ρύθμιση των όρων και συνθηκών μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοίο που αποτελεί θέμα μεταξύ των ιδιοκτητών και των μεταφορέων."

15 Ορμώμενος κυρίως από τα δύο σχόλια που παρέθεσα, ο δικηγόρος του εναγόμενου πλοίου ανέφερε πως στην υπό κρίση υπόθεση δεν υπάρχει το συνδυαστικό στοιχείο που απαιτεί η νομολογία. Η εγκατάσταση των μηχανημάτων δεν μπορεί να συσχετιστεί με τη λειτουργία του πλοίου, αλλά αφορά στην πραγμάτωση κάποιων κερδών και τη ρύθμιση της διανομής τους. Η συμφωνία απλώς ευκολύνει και προστατεύει τους ενάγοντες. Ολοκληρώνοντας την εισήγηση του για την έλλειψη δικαιοδοσίας ο συνήγορος
20 είπε επίσης πως η φράση "to the use or hire of a ship" της παραγράφου (h) δεν μπορεί παρά να σημαίνει χρήση ή ενοικίαση ολόκληρου του σκάφους και όχι τμήματος του, όπως συνέβη στην υπό κρίση υπόθεση. Αν αυτή ήταν η πρόθεση του νομοθέτη θα διατυπωνόταν κατάλληλα στο
25 κείμενο της.

Δεν συμμερίζομαι αυτές τις απόψεις έστω και αν εφαρμόσουμε στην παρούσα περίπτωση την αυστηρή ερμηνεία και το κριτήριο της συνεκτικότητας που επικρότησε *Gatoil*. Ο λόγος είναι πως το εναγόμενο πλοίο είναι σκάφος αναψυχής. Αυτό είναι αναμφισβήτητο.
30

Εξίσου αναμφισβήτητο μου φαίνεται το γεγονός π
ξοδεύονταν μεγάλα ποσά από τους επιβάτες προφανή
για τη ψυχαγωγία τους. Η έντονη συνάφεια ανάμεσα ο
συμφωνία και τη λειτουργία του πλοίου σαν τουριστικ

είναι πιστεύω έκδηλη. Την επιβεβαιώνει δε το γεγονός, που κατάθεσε στην ένορκο δήλωση του ο διευθυντής της ενάγουσας χωρίς να αντικρουσθεί, πως οι ίδιοι χώροι του πλοίου εκμισθώθηκαν από τότε σε τρίτους με μηνιαίο ενοίκιο \$12.000. Η υπόθεση *Gatoil* μας δίνει μερικά παραδείγματα συμφωνιών που καλύπτει η παράγραφος (h).

5

"There must, in my opinion, be some reasonably direct connection with such activities. An agreement for the cancellation of a contract for the carriage of goods in a ship or for the use or hire of a ship would, I think, show a sufficiently direct connection. It is unnecessary to speculate what other cases might be covered. Each case would require to be decided on its own facts." (σελ. 137 d-e)

10

Στην κρινόμενη περίπτωση, συνομολογήθηκε σύμβαση απευθείας μεταξύ των ενδιαφερομένων που είχε σαν στόχο, με ρητές της διατάξεις, τη μερική μίσθωση και χρήση του πλοίου. Και τούτο ανεξάρτητα από οποιοσδήποτε σκέψεις για τη διευκόλυνση ή την προστασία των εναγόντων, όπως συμβαίνει στην περίπτωση θαλάσσιας ασφάλισης εμπορευμάτων.

15

20

Η άποψη μου ισχυροποιείται ως ένα βαθμό και από την υπόθεση *Antonis P. Lemos* [1985] 1 All E.R. 695 που ακολούθησε την *Gatoil* κατά μερικούς μήνες. Είναι και αυτή απόφαση του Δικαστηρίου της Βουλής των Λόρδων. Το δικαστήριο εδώ υιοθέτησε πιο φιλελεύθερη στάση, ερμηνεύοντας τη φράση "arising out", στην αντίστοιχη αγγλική διάταξη, διασταλτικά έτσι ώστε να καλύψει απαίτηση για αστικό αδίκημα (tort) που είχε προκύψει έμμεσα από συμφωνία για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων. Το δικαστήριο αναφέρθηκε στην επιλογή που έκαμε στην *Gatoil* για στενή ερμηνεία των λέξεων "relating to", αλλά διέκρινε την περίπτωση *Lemos* αφού ανάλυσε τις δικαιοδοτικές διατάξεις της νομοθεσίας του 1956 όπως εφαρμόζονται στη Σκωτία. Η διαφοροποίηση αυτή έτυχε κάποιας επίκρισης. Παραπέμπω σε σχετικό άρθρο στην All E.R. Review (1985) 240. Εν πάση περιπτώσει η *Lemos* επανάφερε στο

25

30

35

προσκήνιο την ανάγκη για διασταλτική ή φιλελεύθερη ερμηνεία διατάξεων που ενσωματώθηκαν στο ημεδαπό δίκαιο από διεθνή σύμβαση. Η αναγκαιότητα για ευρεία ερμηνεία συζητήθηκε και στην Πολιτική Εφεση αρ. 7551

5 *Limaship Co Ltd. v. Ελευθέριου Μαχλουζαρίδη* (1991) 1 Α.Α.Δ. 547.

Σε απάντηση του επιχειρήματος ότι, όπως είναι διατυπωμένη η παράγραφος (h), πρέπει λογικά να ερμηνευθεί πως αναφέρεται σε μίσθωση ολόκληρου του πλοίου, ο κ.

10 Θεοφίλου υπέδειξε πως η μερική ναύλωση πλοίου είναι καθημερινό φαινόμενο στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Και έφερε σαν παραδείγματα διάφορες υποθέσεις όπως η *St. Elefterio* [1957] 2 All E.R. 374 και *Katarina Shipping Inc. v. Ship "Poly"* (1987) 1 C.L.R. 271. Συμφωνώ με την άποψη

15 αυτή. Θα μπορούσα να προσθέσω ότι λογικά εφόσον ο νόμος επιτρέπει το μείζον σημαίνει πως επιτρέπει και το έλασσον. Για τους λόγους που εξέθεσα απορρίπτω τον ισχυρισμό για έλλειψη δικαιοδοσίας του δικαστηρίου.

Ο κ. Μοντάνιος υπέβαλε ότι η συμφωνία, που αποτελεί το αντικείμενο της αγωγής, αντίκειται σε ορισμένες διατάξεις του περί Οίκων Στοιχημάτων, Οίκων Κυβείας και Παρεμπόδισης της Κυβείας Νόμου Κεφ., 151. Επομένως η συμφωνία είναι άκυρη λόγω της αντίθεσης της σε απαγορευτικές διατάξεις του νόμου αυτού. Παρόλο που

20 το θέμα είχε θίξει ο συνήγορος κατά τη συζήτηση, χωρίς προηγουμένως να διατυπωθεί εξειδικευτικά στη δικογραφία, το δικαστήριο δεν κωλύεται, σύμφωνα με τη νομολογία, να το εξετάσει. Αναφορικά με την ουσία του θέματος αυτού αντιπαρατηρήθηκε, μεταξύ άλλων, ότι η συμφωνία

30 δεν είναι παράνομη διότι ο τόπος εκτέλεσης της δεν είναι το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας. Εν πάση περιπτώσει συνέχισε ο δικηγόρος του ενάγοντα πρέπει να προσκομιστεί μαρτυρία προς την κατεύθυνση αυτή και επομένως θα ήταν πρόωρο να αποφασιστεί τώρα. Θα πώ

35 ευθύς αμέσως ότι δεν θα ήταν ορθό χωρίς ολοκληρωμένη παρουσίαση του ζητήματος από κάθε του πλευρά να εκφράσω τη γνώμη μου στο στάδιο αυτό. Αφήνω λοιπόν το θέμα ανοικτό για την κύρια δίκη. Σημειώνω πως τέτοια

διαδικασία έτυχε επικρότησης στην παρόμοια περίπτωση *Μαυρομουστάκη v. Γερούδη* (1965) 1 Α.Α.Δ. 176.

Έχει εγερθεί θέμα ότι κατά τη λήψη του διατάγματος για σύλληψη οι ενάγοντες απόκρυψαν ουσιαστικά γεγονότα που αφορούσαν συντρέχουσα διαδικασία για τις ίδιες απαιτήσεις σε Ελληνικό Δικαστήριο. Η εισήγηση στηρίζεται στην αρχή που επιβάλλει, στον εξαιτούμενο θεραπείας με αίτηση χωρίς ειδοποίηση, την υποχρέωση να αποκαλύψει στο δικαστήριο όλα τα ουσιαστικά στοιχεία που λογικά αναμένεται να επηρεάσουν το δικαστήριο στη λήψη της απόφασης του. Παράβαση της αρχής οδηγεί στην κατάλληλη περίπτωση σε ακύρωση του ληφθέντος διατάγματος. Για πλήρη ανάλυση παραπέμπω στην απόφαση της Ολομέλειας *Global Cruises S.A. & Another v. Metro Shipping & Travel Ltd* (1989) 1 Α.Α.Δ. (Ε) 607. Πρέπει να λεχθεί πως η υπόθεση αφορούσε διάταγμα τύπου *Mareva*, αλλά οι αρχές είναι οι ίδιες. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση προστασίας με τη μορφή διατάγματος σύλληψης είναι η πλήρης αποκάλυψη των ουσιαστών περιστατικών.

Είναι γεγονός ότι λήφθηκαν από τους ενάγοντες δικαστικά μέτρα και εκδόθηκε από δικαστήριο του Πειραιά διάταγμα απαγορευόν τη νομική μεταβολή του πλοίου, εκτός αν η πλοιοκτήτρια εταιρεία κατέθετε εγγύηση 35.000.000 δραχμών. Ας σημειωθεί ότι η αγωγή δεν στρεφόταν κατά του πλοίου. Όμως όλα τα κρίσιμα στοιχεία περιέχονται στην παράγραφο 15 της ενορκης κατάθεσης του διευθυντή των εναγόντων. Δεν αναφέρεται το ποσό της εγγύησης, αλλά η ουσία αποκαλύπτεται. Υπό τις περιστάσεις θεωρώ την ενημέρωση του δικαστηρίου πριν από τη λήψη του διατάγματος ικανοποιητική. Το παράπονο για μη αποκάλυψη δεν ευσταθεί.

Το τελευταίο θέμα αφορά στην εγγυοδοσία. Τα σχετικά γεγονότα, στην έκταση που τέθηκαν ενώπιον του δικαστηρίου σε αυτό το στάδιο, έχουν ήδη σημειωθεί. Συμπληρώνω, αναφερόμενος στην προφορική ανταίτηση των εναγόντων για ελάττωση του ποσού της εγγύησης που κατέθεσαν - σύμφωνα με τους όρους του διατάγματος της

30/6/90 - από £25.000 σε ποσό που να μην υπερβαίνει τις £5.000 το πολύ. Περαιτέρω υπέβαλαν πως δεν ενδείκνυται η αντικατάσταση της εγγύησης που παρέσχε το πλοίο με μικρότερο ποσό προτού ακουστούν σε βάθος όλες οι σχετικές μαρτυρίες. Αν δε το δικαστήριο κρίνει πως δικαιολογείται να ασκήσει τη σχετική του εξουσία, η εγγύηση δεν πρέπει να μειωθεί κάτω από £60.000.

Έχω καταλήξει, ύστερα από περίσκεψη, στο πλαίσιο του υλικού που προσκομίστηκε, να διατάξω τη μείωση της εγγύησης που δόθηκε εκ μέρους του πλοίου σε £55.000 ως και της αντίστοιχης εγγύησης των εναγόντων σε £10.000. Οι εγγυήσεις που κατατέθηκαν θα ισχύουν αντίστοιχα για το παραπάνω ελαττωμένο ποσό. Κατά τα άλλα η αίτηση απορρίπτεται. Επιδικάζω το 1/2 των εξόδων σε βάρος του εναγόμενου πλοίου.

Διαταγή ως ανωτέρω.