

(2004) 1Γ Α.Α.Δ 1746

1746

22 Οκτωβρίου, 2004

[ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ, Δ/στής]

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΛΑΔΕΝΙΔΗΣ,

Ενάγων,

v.

ΤΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ "ΘΑΛΑΣΟΡΟΣ"
ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑ ΟΝΔΟΥΡΑΣ,

Εναγομένου.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 18/2003)

Ναυτοδικείο — Αξίωση ναυτικού για δεδουλευμένους μισθούς επί του εναγόμενου πλοίου το οποίο τελούσε υπό ναύλωση και για αποζημιώσεις λόγω τερματισμού της εργοδότησής του — Η αξίωση ναυτικού για τους μισθούς του είναι πραγματοπαγής (in rem) και το δικαίωμα επίσχεσης υφίσταται, ανεξαρτήτως της προσωπικής ευθύνης του πλοιοκτήτη — Επιδίκαση υπέρ του ενάγοντος και εναντίον του εναγόμενου πλοίου, εύλογου, υπό τις περιστάσεις, ποσού για το χρόνο που υπηρέτησε επί του πλοίου.

Ο ενάγων εργοδοτήθηκε ως ναύκληρος επί του εναγόμενου πλοίου (ρυμουλκού) το οποίο, από τις 27.12.2002, ήταν ναυλωμένο σε Λιβεριανή εταιρεία. Υποστήριξε ότι από τις 18.2.2003 που υπηρέτησε επί του πλοίου και μέχρι τις 6.6.2003 που του κοινοποιήθηκε ο τερματισμός της πιο πάνω ναύλωσης του πλοίου, δηλαδή για περίοδο τεσσάρων συνολικά μηνών, παραμένει απλήρωτος. Η εκδοχή του ήταν ότι συμφώνησε να παίρνει 3.200 Ευρώ μηνιαίως. Εξήγησε ότι αυτές ήταν οι απαιτήσεις του και δεν τον ενδιέφερε το ποσό που προνοεί η συλλογική σύμβαση εργοδότησης και που στην περίπτωση ναύκληρου είναι 1.030 Ευρώ. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία υποστήριξε πως είχε χρονοναυλώσει το ρυμουλκό και ότι ουδέποτε εργοδότησε τον ενάγοντα.

Αποφασίστηκε ότι:

1. Εκείνο που δημιουργεί το δικαίωμα επίσχεσης ναυτικού για τους μισθούς του και ενεργοποιεί την εξασφάλισή του από το ίδιο το

1747

πλοίο είναι η υπηρεσία του επί του σκάφους και όχι η σύμβαση εργοδότησης.

2. Το δικαίωμα επίσχεσής του ναυτικού συνεχίζει να είναι προσκολλημένο επί του πλοίου, ακόμα και όταν το σκάφος τελεί υπό ναύλωση, σύμφωνα με τους όρους της οποίας ο ναυτικός εργοδοτείται και πληρώνεται από το ναυλωτή. Το πλοίο ευθύνεται ακόμα κι' αν ο ναυτικός δεν έχει προσωποπαγή αξίωση (in personam) εναντίον του πλοιοκτήτη.

3. Ο ενάγων δεν έδωσε την εντύπωση φιλαλήθους ατόμου. Προσπάθησε να διογκώσει τόσο τις αξιώσεις του, όσο και τη σπουδαιότητα της συμμετοχής του στο πλοίο.

4. Ο ενάγων δικαιούται μισθούς για το χρόνο υπηρεσίας του επί του πλοίου. Ως προς το ύψος του ποσού που δικαιούται, υπό τις περιστάσεις θα ήταν εύλογο να του επιδικαστεί ποσό 1.100 Ευρώ υπό μορφή βασικού

μηνιαίου μισθού, πλέον 121 Ευρώ που αντιστοιχεί σε δύο επιδόματα τα οποία προβλέπονται από την ελληνική συλλογική σύμβαση για εξειδικευμένη εργασία (5%) και διατροφής (6%). Η εν λόγω σύμβαση δεν τυγχάνει εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση αλλά δεν παύει να είναι ένας καλός τρόπος για υπολογισμό της εύλογης αμοιβής στην οποία ο ενάγων δικαιούται. Στο ποσό των 1.100 Ευρώ ανωτέρω περιλαμβάνεται και η αποζημίωση του ενάγοντα για τις άδειες που edικαιούτο. Έτσι εκδίδεται απόφαση υπέρ του ενάγοντα και εναντίον του εναγόμενου πλοίου για ποσό 4.884 Ευρώ ή το αντίστοιχο ποσό σε Κυπριακές Λίρες με έξοδα εναντίον του πλοίου, όπως θα υπολογιστούν από τον Πρωτοκολλητή.

5. Η αμοιβή του ενάγοντος για την περίοδο που παρέμεινε στο πλοίο μετά την κοινοποίηση σ' αυτόν του τερματισμού της ναύλωσης μέχρι της πώλησής του σε δημόσιο πλειστηριασμό θα πρέπει υπολογιστεί από τον Αξιωματικό Ναυτοδικείου και να καταβληθεί από το πλειστηρίασμα του πλοίου.

Εκδόθηκε απόφαση υπέρ του ενάγοντος και εναντίον του εναγόμενου πλοίου με έξοδα ως ανωτέρω.

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Wells v. Osman [1704] 2 Ld. Ray. 1044,

1748

The Castlegate [1893] A.C. 38,

The Edwin [1864] B. & L. 281,

The Ferret [1883] 8 App. Cas. 329,

Βλαδενίδης v. Του Ρυμουλκού "Thalassoporos" (2003) 1 A.A.A. 889.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

Αγωγή in rem με την οποία ο ενάγων αξιώνει από το εναγόμενο πλοίο διάφορα ποσά τα οποία αντιπροσωπεύουν δεδουλευμένους μισθούς του για παρασχεθείσες στο εναγόμενο ρυμουλκό πλοίο υπηρεσίες του και αποζημιώσεις λόγω τερματισμού της υπηρεσίας του ως ναύκληρος επί του πλοίου.

A. Γιωρκάτζης, για τον Ενάγοντα.

M. Βορκάς, για το Εναγόμενο σκάφος.

Cur. adv. vult.

ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ, Δ.: Ο ενάγων αξιώνει από το εναγόμενο πλοίο διάφορα ποσά που αντιπροσωπεύουν δεδουλευμένους μισθούς του για την υπηρεσία του επί του πλοίου, αποζημιώσεις λόγω τερματισμού, έξοδα επαναπατρισμού κλπ. Σε κάποιο στάδιο η αξίωση για έξοδα επαναπατρισμού αποσύρθηκε.

Πρόκειται για μια κάπως περίεργη υπόθεση. Ο μεν ενάγων ισχυρίζεται ότι εργοδοτήθηκε μέσω κάποιου Δελιγιώργη από τον κ. Πόρτολο, διευθύνοντα σύμβουλο της πλοιοκτήτριας εταιρείας «Πόρτολος Ρυμουλκά Ναυαγοσωστικά Ναυτική Εταιρεία», ενώ από την άλλη, η πλοιοκτήτρια εταιρεία υποστηρίζει ότι είχε χρονοναυλώσει το ρυμουλκό στο Δελιγιώργη και ότι ουδέποτε εργοδότησε τον ενάγοντα.

Εκείνο που δημιουργεί το δικαίωμα επίσχεσης ναυτικού για τους μισθούς του και ενεργοποιεί την εξασφάλισή του από το ίδιο το πλοίο είναι η υπηρεσία του επί του σκάφους και όχι η σύμβαση εργοδότησης (*Wells v. Osman [1704] 2 Ld. Ray. 1044*).

Η αξίωση του ναυτικού για τους μισθούς του είναι πραγματοπαγής (in rem) και το δικαίωμα επίσχεσης υφίσταται, ανεξαρτήτως της προσωπικής ευθύνης του πλοιοκτήτη (*The Castlegate [1893]*

1749

A.C. 38, 52), γιατί εδράζεται στις παρασχεθείσες στο πλοίο υπηρεσίες (Williams & Bruce, *Jurisdiction and Practice of the English Courts in Admiralty Actions and Appeals*, σελ. 216 και Halsbury's *Laws of England*, 4η Έκδοση, Τόμος 43, σελ. 778, παραγρ. 1137). Το δικαίωμα του ναυτικού συνεχίζεται ακόμα κι' αν έχει εργοδοτηθεί από πρόσωπο που απέκτησε δολίως την κατοχή του πλοίου (*The Edwin [1864] B. & L. 281*) ή από κάποιον που έκλεψε το πλοίο (*The Ferret [1883] 8 App. Cas. 329*) ή που έχει απλώς κατοχή του πλοίου, χωρίς νόμιμο τίτλο επ' αυτού (*Wells v. Osman*, ανωτέρω. Βλέπε ακόμα *Βλαδενίδης v. Του Ρυμουλκού «Thalassoporos» (2003) 1 Α.Α.Δ. 889*, απόφαση σε αίτηση για σύλληψη πλοίου).

Το δικαίωμα επίσχεσης του ναυτικού συνεχίζει να είναι προσκολλημένο επί του πλοίου, ακόμα και όταν το σκάφος τελεί υπό ναύλωση, σύμφωνα με τους όρους της οποίας ο ναυτικός εργοδοτείται και πληρώνεται από το ναυλωτή (Thomas, *British Shipping Laws, Maritime Liens*, Volume 14, σελ. 176, υποσημείωση 71). Το πλοίο ευθύνεται ακόμα κι' αν ο ναυτικός δεν έχει πραγματοπαγή αξίωση (in personam) εναντίον του πλοιοκτήτη.

Εν όψει όλων των ανωτέρω, δεν τίθεται θέμα κατά πόσο το εναγόμενο πλοίο ευθύνεται. Το μόνο θέμα που παραμένει προς εξέταση είναι το ύψος της αξίωσης του ενάγοντα.

Κυριότερος μάρτυρας ήταν ο ενάγων ο οποίος κατέθεσε ότι συνάντησε το Δελιγιώργη στον Πειραιά και συμφώνησε μαζί του να εργοδοτηθεί στο ρυμουλκό ως ναύκληρος αντί μισθού 3.200 Ευρώ μηνιαίως. Εξήγησε ότι αυτές ήταν οι απαιτήσεις του και δεν τον ενδιέφερε το ποσό που προνοεί η συλλογική σύμβαση εργοδότησης.

Το ρυμουλκό είχε ένα περίεργο και εν πολλοίς ύποπτο δρομολόγιο. Ξεκίνησε από το Σπλιτ Κροατίας και αφού πέρασε από την Κεφαλλονιά όπου αποβίβασε πέντε Πακιστανούς που ήταν, σύμφωνα με τον ισχυρισμό του ενάγοντα, μέλη του πληρώματος, κατευθύνθηκε στην Κάλυμνο, στη Μάλτα, στη Λιβύη για να καταλήξει τελικά στην Κύπρο από όπου έκανε και ένα ταξίδι προς το Πορτ – Σάϊντ. Τελικά ο Δελιγιώργης ο οποίος ήταν επί του πλοίου, εγκατέλειψε το σκάφος στην Κύπρο.

Ο ενάγων καθόλου δεν μου έδωσε την εντύπωση φιλαλήθους ατόμου. Προσπάθησε να διογκώσει τόσο τις αξιώσεις του, όσο και την σπουδαιότητα της συμμετοχής του στο πλοίο. Δεν ήταν όμως καθόλου πειστική η εκδοχή του ότι συμφώνησε να παίρνει 3.200 Ευρώ μηνιαίως, ποσό το οποίο, κάτω από τις περιστάσεις, είναι

1750

εντελώς εξωπραγματικό, όταν κάποιος σκεφτεί ότι σύμφωνα με την Ελληνική Συλλογική Σύμβαση ένας ναύκληρος αμοίβεται με ποσό 1.030 Ευρώ, ενώ ο κυβερνήτης ρυμουλκού με 1.400 Ευρώ. Δεν είναι λογικός ο ισχυρισμός ότι ο ενάγων συμφώνησε να πληρώνεται διπλάσιο μισθό από τον κυβερνήτη, παρ' όλων που θα υπηρετούσε ως απλός ναύκληρος.

Ο ενάγων απέφυγε να απαντήσει σε αριθμό ερωτήσεων, ύστερα από προειδοποίηση του Δικαστηρίου ότι μπορούσε να μην απαντά σε ερωτήσεις που μπορούσαν να τον ενοχοποιήσουν. Του υποβλήθηκε κατά την αντεξέταση ότι σκοπός των ταξιδιών του ρυμουλκού ήταν η μεταφορά λαθρομεταναστών, ισχυρισμό που βέβαια ο ενάγων δεν θέλησε να επιβεβαιώσει.

Κατά την αντεξέταση επισημάνθηκε το περίεργο της «λήξης της εργοδότησης» των πέντε Πακιστανών «ναυτών» που μπήκαν στο καράβι στο Σπλιτ Κροατίας και της αποβίβασής τους στην Κεφαλλονιά, στα αρχικά μάλιστα στάδια του ταξιδιού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ναύτες εκείνοι δεν αντικαταστάθηκαν και εύλογα μπορεί να διερωτηθεί κανένας πώς ένα πλοίο που ξεκινά με πέντε ναύτες συνεχίζει το ταξίδι του χωρίς προσπάθεια αντικατάστασή τους.

Άλλο σημείο της μαρτυρίας που δημιουργεί αμφιβολίες για τη νομιμότητα των ταξιδιών του ρυμουλκού, είναι και η μαρτυρία του ενάγοντα ο οποίος ανέφερε ότι ρυμούλκησαν ένα πλοίο με χαλασμένη τη μηχανή στην Αίγυπτο και το εγκατέλειψαν 20-25 ναυτικά μίλια από το Πορτ – Σάιντ. Διερωτάται κανένας πώς ένα πλοίο με χαλασμένες μηχανές θα μπορούσε να διασχίσει μια τόσο μεγάλη απόσταση, αλλά και για το λόγο εγκατάλειψής του τόσο μακριά από τις ακτές.

Η χρονοαύλωση του πλοίου στην εταιρεία Pelling Trading Co της Λιβερίας άρχισε στις 27.12.2002 και ο τερματισμός της από τους ιδιοκτήτες του ρυμουλκού κοινοποιήθηκε στον ενάγοντα με επιστολή των δικηγόρων τους ημερ. 6.6.2003.

Έχοντας υπ' όψιν την ενώπιόν μου μαρτυρία καταλήγω ότι ο ενάγων δικαιούται μισθούς για το χρόνο που υπηρέτησε επί του πλοίου και συγκεκριμένα από τις 18.2.2003 ημερομηνία από την οποία, σύμφωνα με τη δική του μαρτυρία, παραμένει απλήρωτος και μέχρι τις 6.6.2003, που του κοινοποιήθηκε ο τερματισμός της ναύλωσης, δηλαδή για περίοδο τεσσάρων συνολικά μηνών. Ως προς το ύψος του ποσού που δικαιούται, θεωρώ ότι, υπό τις περιστάσεις θα ήταν εύλογο να του επιδικαστεί ποσό 1.100 Ευρώ υπό

1751

μορφή βασικού μηνιαίου μισθού, πλέον ποσό 121 Ευρώ που αντιστοιχεί σε δύο επιδόματα τα οποία προβλέπονται από την ελληνική συλλογική σύμβαση για εξειδικευμένη εργασία (5%) και διατροφής (6%).

Δεν μου διαφεύγει ότι η ελληνική συλλογική σύμβαση δεν τυγχάνει εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση, αλλά δεν παύει να είναι ένας καλός τρόπος για υπολογισμό της εύλογης αμοιβής στην οποία ο ενάγων δικαιούται. Στο ποσό των 1.100 Ευρώ ανωτέρω περιλαμβάνεται και η αποζημίωση του ενάγοντα για τις άδειες που εδικαιούτο.

Έτσι, εκδίδεται υπέρ του ενάγοντα και εναντίον του εναγόμενου πλοίου απόφαση για ποσό 4.884 Ευρώ, που όπως είπαμε αντιπροσωπεύει τις αμοιβές του μέχρι τον Ιούνιο του 2003.

Μετά την κοινοποίηση σ' αυτόν του τερματισμού της ναύλωσης, ο ενάγων παρέμεινε στο πλοίο μέχρι της πώλησής του με δημόσιο πλειστηριασμό. Δικαιούται βέβαια κάποιας αμοιβής για τις υπηρεσίες του ως φρουρού, το ύψος της οποίας θα πρέπει να υπολογιστεί από τον Αξιωματικό Ναυτοδικείου, κατά τα ισχύοντα και η οποία θα πρέπει να καταβληθεί από το πλειστηρίασμα του πλοίου.

Εκδίδεται απόφαση υπέρ του ενάγοντα και εναντίον του εναγόμενου πλοίου για ποσό 4.884 Ευρώ, ή το αντίστοιχο του ποσού σε Κυπριακές Λίρες, με έξοδα εναντίον του πλοίου, όπως θα υπολογιστούν από τον Πρωτοκολλητή.

*Εκδίδεται απόφαση υπέρ του ενάγοντα
και εναντίον του εναγόμενου
πλοίου με έξοδα ως ανωτέρω.*

(2004) 1Γ Α.Α.Δ 1746