

16 Σεπτεμβρίου, 1993

[ΝΙΚΗΤΑΣ, Δοστής]

XYLEXOTIC LIMITED,

Ενάγοντες,

v.

ΠΛΟΙΟΥ "ALBA",

Εναγόμενου.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 155/91)

Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου — Αίτηση για διαγραφή μέρους της απαίτησης αγωγής και λόγω έλλειψης δικαιοδοσίας του Ναυτοδικείου — Άρθρο 3(4) του Αγγλικού Administration of Justice Act 1956, που προβλέπει ότι αξίωση *in personam* εναντίον κάποιου προσώπου μπορεί να εγερθεί *in rem* εναντίον πλοίου, νοουμένου ότι το εν λόγω πρόσωπο είναι ιδιοκτήτης όλων των μεριδίων του πλοίου — Ανάγκη για απόδειξη των ισχυρισμών με επαρκή μαρτυρία — Στην προκειμένη περίπτωση κρίθηκε ότι δεν υπήρχε ενώπιον του Δικαστηρίου επαρκής μαρτυρία για να αποφασίσει τα κρίσιμα αυτά θέματα στο στάδιο της αίτησης. 5

Ναυτοδικείο — Απόδειξη — Μπορεί να γίνει με προφορική μαρτυρία ή με ένορκες δηλώσεις ή με άλλο τρόπο που θα συμφωνήσουν οι διάδικοι — Κ. 114 έως 119 των Θεσμών Ναυτοδικείου. 10

Λέξεις και φράσεις — "Εκ προσωρινής διαθέσεως ιδιοκτήτης" (*disponent owner*) στο ναυτικό δίκαιο — Δεν σημαίνει τον πραγματικό ιδιοκτήτη πλοίου. 15

Η ενάγουσα αξίωσε εναντίον του εναγόμενου πλοίου ποσό Δολ. ΗΠΑ 650.000 σαν αποζημιώσεις για ζημιές που υπέστη φορτίο Ξυλείας που είχε φορτωθεί στο εναγόμενο πλοίο σε λιμάνι του ποταμού Μισισσιπή των ΗΠΑ με προορισμό τη Λεμεσό. Οι απαιτήσεις της ενάγουσας βασίζονταν, i) στις πρόνοιες ναυλοσυμφώνου ημερομηνίας 10.9.91 μεταξύ της ενάγουσας και της Εταιρείας American Shipping Lines Inc., ii) παράβαση των όρων τεσσάρων φορτωτικών της ίδιας ημερομηνίας, και iii) αμέλεια ή παράβαση καθήκοντος. Με την καταχώριση της αγωγής είχε διαταχθεί η σύλληψη του εναγόμενου πλοίου, το οποίο μετά αφέθηκε ελεύθερο μετά από την κατάθεση εγγυήσεων 25

για τα ποσά των £75.000 και Δολ. ΗΠΑ 120.000.

Με αίτησή του το εναγόμενο πλοίο ζήτησε την διαγραφή από την αξίωση οποιασδήποτε αναφοράς στο ναυλοσύμφωνο της 10.9.91 λόγω ισχυριζόμενης έλλειψης δικαιοδοσίας του Ναυτοδικείου να εκδικάσει την απαίτηση αυτή. Ήταν προκειμένου ο ισχυρισμός του αιτητή ότι η εταιρεία American Shipping Lines Inc., με την οποία η ενάγουσα είχε συνάψει το ναυλοσύμφωνο, δεν ήταν ιδιοκτήτρια όλων των μεριδίων του εναγόμενου πλοίου και επομένως η αξίωση της ενάγουσας δυνάμει του ναυλοσυμφώνου δεν μπορούσε να εγερθεί in rem εναντίον του εναγόμενου πλοίου, σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 3(4) του Administration of Justice Act, 1956, που εφαρμοζόταν στην Κύπρο σύμφωνα με τις πρόνοιες των άρθρων 19 και 29 του περί Δικαστηρίων Νόμου. Οι ισχυρισμοί σχετικά με την ταυτότητα των ιδιοκτητών και των διαχειριστών του εναγόμενου πλοίου ήσαν αντικείμενο αμφισβήτησης μεταξύ των διαδίκων, αλλά ενώπιον του Δικαστηρίου υπήρχε μαρτυρία υπό μορφή ενόρκων δηλώσεων μόνο. Η Καθ' ης η αίτηση ισχυρίσθηκε, μεταξύ άλλων, ότι αμφισβητούμενα γεγονότα μπορούσαν να αποδειχθούν με προσαγωγή προφορικής μαρτυρίας μόνο, με εφαρμογή, κατά αναλογία, της αρχής που ισχύει στην περίπτωση της Δ.48, θ.4 των Θεσμών Πολιτικής Δικονομίας.

Αποφασίσθηκε ότι:

- (α) Σύμφωνα με τους κανονισμούς 114 έως 119 των Θεσμών Ναυτοδικείου, η απόδειξη σε ναυτικές υποθέσεις παρέχεται με προφορική μαρτυρία ή με την κατάθεση ενόρκων δηλώσεων, ή εν μέρει κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο, ή ακόμα και με συμφωνία των μερών.
- (β) Ενόψει της αμφισβήτησης που υπήρχε στο θέμα της ταυτότητας των ιδιοκτητών και διαχειριστών του εναγόμενου πλοίου και των αδυναμιών που υπήρχαν στη προσαχθείσα μαρτυρία για τα θέματα αυτά ήταν φρόνιμο τα θέματα δικαιοδοσίας που είχαν τεθεί με την αίτηση να αφεθούν για εξέταση κατά τη δίκη αφού γνωσθούν τα πραγματικά περιστατικά και οι προεκτάσεις και επιπτώσεις τους στο θέμα αυτό.

Η αίτηση απορρίφθηκε με έξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

35 *O/Y Wasa S.S. Co. Ltd v. Newspaper Pulp & Wood Export Ltd 82 [1949] Lloyd's List Law Rep. 936*

The I Congreso Del Partido [1977] 1 Lloyd's Rep. 536

The Father Thames [1979] 2 Lloyd's Rep. 364.

The Maritime Trader [1981] 2 Lloyd's Rep. 153.

Andrea Ursula [1971] 1 Lloyd's Rep. 145.

Vouniotis Cold Stores Ltd v. Bulk Carriers Corporation Ltd (1992) 1 A.A.Δ. 71.

5

Vuitton v. Δεσμώσας Ατδ (1992) 1 A.A.Δ. 1453.

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

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

McDonald's Corporation v. Παπαπέτρου (1992) 1 A.A.Δ. 1072.

Space Video Games Limited v. Πλοίου “Silver Paloma” (1991) 1 A.A.Δ. 10801.

Αίτηση.

Αίτηση σε αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία οι ιδιοκτήτες του εναγόμενου πλοίου ζητούν (1) την διαγραφή από το κλητήριο ένταλμα “κάθε αναφοράς στους ναυλωτές και τη συμφωνία ναύλωσης ημερομηνίας 10/9/91”, (2) περιορισμό της εγγύησης που αφορά στο ποσό των £75.000, και (3) ακύρωση της εγγύησης των \$120.000 Αμερικής.

Π. Ιωαννίδης, για τους αιτητές.

Α. Χαβιαράς, για τους καθ' ών η αίτηση/ενάγοντες. 20

ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Η ενάγουσα είναι κυπριακή εταιρεία. Έχει την έδρα της στη Λεμεσό. Ενάγει το πλοίο Alba για 650.000 δολάρια Αμερικής. Το ποσό αυτό απαιτεί σαν αποζημιώσεις για ζημιές που υπέστη φορτίο ξυλείας που φορτώθηκε στο εναγόμενο πλοίο σε λιμάνι του ποταμού Μισσισιπή των Η.Π.Α. με προορισμό τη Λεμεσό. Η ενάγουσα εγείρει τις απαιτήσεις της κατά του πλοίου σαν ιδιοκτήτρια ή δικαιούχος του φορτίου. 25

Η βάση αγωγής είναι πολυδιάστατη για (α) παράβαση ναυλοσυμφώνου ημερ. 10/9/91 (β) διάρρηξη των όρων 4 φορτωτικών όλων ημερ. 10/9/91 και (γ) για αμέλεια ή παράβαση καθήκοντος. 30

5 Το πλοίο κατέπλευσε στο λιμάνι της Λεμεσού στις 16/12/91. Την ίδια ημέρα συνελήφθη κατόπιν δικαστικού εντάλματος, αφήθηκε όμως ελεύθερο αφού κατατέθηκαν δύο χωριστές τραπεζικές εγγυήσεις για £75.000 και \$120.000 Αμερικής. Η πρώτη για να καλύψει την απαίτηση που στηρίζεται στις φορτωτικές και η δεύτερη για να εξασφαλιστούν οι απαιτήσεις που ξεπηγάζουν από το ναυλοσύμφωνο και ειδικότερα το άρθρο 51.

10 Με την παρούσα αίτηση οι ιδιοκτήτες του εναγόμενου πλοίου ζητούν (1) τη διαγραφή από το κλητήριο ένταλμα "κάθε αναφοράς στους ναυλωτές και τη συμφωνία ναύλωσης ημερ. 10/9/91" (2) περιορισμό της εγγύησης που αφορά στο ποσό των £75.000 και (3) συνακόλουθα ακύρωση της εγγύησης των \$120.000 Αμερικής που είχε, όπως και η άλλη εγγύηση, κατατεθεί στο δικαστήριο. Ας σημειωθεί ότι η εγγύηση που όρισε το δικαστήριο για την ελευθέρωση του πλοίου ήταν £350.000, αλλά η ενάγουσα συμφώνησε με την άλλη πλευρά, όπως προκύπτει από το έγγραφο που βρίσκεται στο φάκελο, σε μείωση της στα ποσά που μόλις αναφέρθηκαν.

20 Από τη σκοπιά των αιτητών η υπόθεση στρέφεται γύρω από ένα και μοναδικό ερώτημα. Η θέση τους είναι ότι η ενάγουσα δεν μπορεί να επικαλεσθεί τη δικαιοδοσία του δικαστηρίου τούτου αναφορικά με την απαίτηση που προκύπτει από το ναυλοσύμφωνο της 10/9/91. Ο προβαλλόμενος ισχυρισμός ότι δεν θεμελιώθηκε η δικαιοδοσία του ναυτοδικείου είναι ότι κατά το χρόνο που καταχωρίστηκε η παρούσα αγωγή το Alba δεν ήταν ουσιαστική ιδιοκτησία (beneficially owned) σε σχέση με όλα τα μερίδια σ' αυτό από το πρόσωπο που θα υπείχε ευθύνη αναφορικά με την απαίτηση σε περίπτωση έγερσης αγωγής του τύπου in personam.

30 Η εισήγηση έχει ως βάση τις διατάξεις του άρθρου 3(4) του αγγλικού νόμου Administration of Justice Act 1956 που, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 19 και 29 (γ) του περί Δικαστηρίων Νόμου του 1960, είναι το δικαιοδοτικό νομοθέτημα του κυπριακού ναυτοδικείου. Διαβάζω το ουσιαστικό μέρος:

35 "In the case of any... claim arising in connection with a ship, where the person who would be liable on the claim in an action in personam was, when the cause of the action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship, the Admiralty jurisdiction of the High Court ... may (whether the claim gives rise to a maritime lien on the ship or not) be invoked by an action in rem against - (a) that ship, if at the time when the action is brought it is beneficially owned as respects all the shares therein
40 by that person; or (b) any other ship which, at the time when the

action is brought, is beneficially owned as aforesaid."

Ας κοιτάξουμε από πιο κοντά τα γεγονότα που οδήγησαν στην παρέμβαση των αιτητών. Αποτελεί κοινό έδαφος ότι το παραπάνω ναυλοσύμφωνο της 10/9/91, που αφορά στη μεταφορά της ξυλείας από τον ποταμό Μισσισιπή στο λιμάνι Λεμεσού με το Alba, καταρτίστηκε μεταξύ της ενάγουσας και της εταιρείας American Shipping Lines Inc. Η τελευταία περιγράφεται στην εν λόγω συμφωνία σαν disponent owners (εκ προσωρινής διαθέσεως ιδιοκτήτες). Όπως προκύπτει από το κλητήριο ένταλμα και το υλικό του φακέλου μέρος της απαίτησης θεμελιώνεται, κατά τους ισχυρισμούς της ενάγουσας, στην παράβαση της παραγράφου 51 με βάση την οποία αναλήφθηκε υποχρέωση για τη μη φόρτωση άλλου φορτίου ξυλείας ή σόγιας (SB meal).

Είναι όμως η υπόθεση των αιτητών ότι οι ίδιοι είχαν εκναυλώσει το Alba στην American Shipping Lines Inc. για μεταφορά φορτίου από τον ίδιο τόπο φόρτωσης με προορισμό το λιμάνι που αναφέρει και το άλλο ναυλοσύμφωνο. Από τα στοιχεία αυτά αντλήθηκε το επιχείρημα ότι δεν υπάρχει συμβατική σχέση μεταξύ της ενάγουσας και των ιδιοκτητών. Με άλλα λόγια γίνεται επίκληση στον κανόνα του δικαίου των συμβάσεων γνωστού σαν privity of contract που αποκλείει την ευθύνη όπου δεν υπάρχει απευθείας συμβατική σχέση. Επομένως δεν δημιουργείται ευθύνη απέναντι στην ενάγουσα για διάρρηξη των όρων του ναυλοσυμφώνου της 10/9/91 στο οποίο δεν συμμετείχαν. Και με βάση την παραπάνω πρόνοια που ρυθμίζει τη δικαιοδοσία του ναυτοδικείου η ενάγουσα δεν μπορεί να στραφεί κατά των ιδιοκτητών εφόσον οι τελευταίοι δεν είναι δυνατό να βρεθούν υπόλογοι σε αγωγή in personam.

Ο δικηγόρος του αιτητή επεσήμανε, επικαλούμενος τη σχετική νομολογία, ότι ο όρος ιδιοκτήτης (owner) δεν ταυτίζεται με τη φράση "εκ προσωρινής διαθέσεως ιδιοκτήτης" (disponent owner) και πως ο τελευταίος δε λογίζεται ως ιδιοκτήτης για τους σκοπούς του άρθρου 3(4). Στην υπόθεση *O/Y Wasa S.S. Co. Ltd. & Another v. Newspaper Pulp & Wood Export Ltd* 82 [1949] Lloyd's List Law Rep. 936, κρίθηκε ότι η φράση "disponent owner" δεν σημαίνει τον πραγματικό ιδιοκτήτη πλοίου, αλλά είναι κατάλληλη για να καλύψει "someone who is a manager particularly if he is a manager having very wide powers".

Κυρίως όμως ο κ. Ιωαννίδης άντλησε υποστήριξη για την εισήγηση του από τις υποθέσεις *The I Congreso Del Partido* [1977] 1 Lloyd's Rep. 536, *The Father Thames* [1979] 2 Lloyd's Rep. 364 και *The Maritime Trader* [1981] 2 Lloyd's Rep. 153. Η νομολογία

που παρέθεσα ευθυγραμμίζεται με την άποψη ότι ακόμη και εκεί που συνάπτεται ναύλωση δια μεταβίβασης (charter by demise) και όχι απλή ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charterparty), όπως εδώ, ο ναυλωτής ή χρονοναυλωτής δεν θεωρείται ιδιοκτήτης πλοίου as respects all the shares therein. Επισημαίνεται ότι στην **Andrea Ursula** [1971] 1 Lloyd's Rep. 145 υιοθετείται αντίθετη άποψη. Επίσης έγινε αναφορά και στην απόφαση ναυτοδικείου **Vouniotis Cold Stores Ltd. & Another v. Bulk Carriers Corporation Ltd. και του πλοίου "Zim Antwerpen"** (1992) 1 Α.Α.Δ. 71.

Εδώ, συνεχίζει η εισήγηση, δεν υπάρχει μαρτυρία ότι η American Shipping Lines Inc. ήταν ιδιοκτήτρια. Αντίθετα περιγράφεται σαν disponent owner. Η εταιρεία αυτή σαν ναυλώτρια ταξιδιών δεν είναι ιδιοκτήτρια (beneficial owner) του πλοίου κατά την έννοια του άρθρου 3 εδ. 4(α) του νόμου. Γιαυτής της μορφής τη ναύλωση (voyage charterparty) έγινε παραπομπή στο έργο των Lars Gordon, Rolf Ihre, και Arne Sandevam "Shipbroking & Chartering Practice" στη σελ. 38:

"This form of charter is typical within tramp traffic (δηλαδή ελεύθερα ή πλανώμενα πλοία που εκτελούν ταξίδια ανάλογα με τις ευκαιρίες που τους παρουσιάζονται). The charterer may be the person owning the cargo but may also charter the vessel for someone else's account. The "owner" of the vessel from whom the actual voyage charterer charts the ship may himself be a time charterer or even a voyage charterer who sub-charters (sub-lets) the ship. In case the owner is not the registered owner of the ship, he is normally described as "time chartered owner" or "disponent owner". Thus there may be a chain of charter-parties which must all be regarded as separate and distinct."

Στη συνέχεια ο συνήγορος υπέβαλε ότι είναι δυνατός ο διαχωρισμός της απαίτησης που πηγάζει από το ναυλοσύμφωνο της 10/9/91 από την απαίτηση που έχει σαν βάση τις τέσσερεις φορτωτικές ημερ. 27/9/92 που προσκομίστηκαν σαν τεκμήρια και για τις οποίες δόθηκε η εγγύηση των £75.000. Δεν αμφισβητήθηκε ότι υπάρχει δυνατότης στην περίπτωση αυτή στοιχειωθής ευθύνης κατά των πλοιοκτητών. Όμως είναι αδύνατο, κατά την εισήγηση, να εντοπισθεί οποιαδήποτε ευθύνη στο πλοίο που προκύπτει από το εν λόγω ναυλοσύμφωνο την οποία φέρουν ακέραιη, εφόσον φυσικά αποδεικνύεται, οι ίδιοι οι disponent owners. Το δικαστήριο στερείται δικαιοδοσίας να επιληφθεί τέτοιας απαίτησης λόγω των διατάξεων του άρθρου 3 εδ. 4 (α) του νόμου.

Η ενάγουσα, με την ένορκη δήλωση του διευθυντή της κ. Στ. Κου-

μίδα, αμφισβήτησε τόσο την ταυτότητα των πλοιοκτητών του Alba όσον και την ταυτότητα των διαχειριστών του. Πρέπει να λεχθεί ότι το θέμα αυτό είχε προηγουμένως θίξει ο δικηγόρος κ. McBride στην ένορκη του δήλωση που κατατέθηκε για υποστήριξη της υπό κρίση αίτησης. Σ' αυτή αναφέρει ότι κατά τους ουσιώδεις χρόνους ιδιοκτίητες ήταν η εταιρεία Basa De Apromozionare Technico Materiala (BATM) από το Βουκουρέστι Ρουμανίας. Διαχειριστές του ήταν ο επίσης ρουμανικός οργανισμός Navlomar Service Brokerage Βουκουρεστίου. Και επισύναψε απόσπασμα από σχετικές εκδόσεις του οργανισμού των Lloyd's των ετών 1990-1991 σαν απόδειξη. Οι εταιρείες ή οι οργανισμοί αυτοί φαίνεται ότι πήραν μέρος στον καταρτισμό του ναυλοσμφώνου της 10/9/91 μεταξύ των αιτητών και της American Shipping Lines Inc. Ο ισχυρισμός αυτός, όπως και οι προηγούμενοι, αναφορικά με την ταυτότητα των αιτητών και των διαχειριστών του πλοίου, ήταν αντικείμενο απόλυτης άρνησης.

Ο δικηγόρος της ενάγουσας υπέβαλε ότι μιά και τα παραπάνω γεγονότα, στα οποία βασίζονται οι αιτητές για να επιτύχουν στην αίτηση τους, κατέστησαν αμφιλεγόμενα με την ένορκη δήλωση - άρνηση του διευθυντή της εταιρείας, οι αιτητές δεν απέσεισαν το βάρος απόδειξης τους με άλλα αποδεικτικά μέσα. Έγινε επίκληση στην απόφαση του εφετείου στην *Louis Vuitton v. Δερμοσόκ Ατδ. & Άλλης*, (1992) 1 Α.Α.Δ. 1453. Η υπόθεση αφορούσε μεν στην ερμηνεία της Δ. 48, θ. 4 του Διαδικαστικού Κανονισμού Πολιτικής Δικονομίας αλλά, σύμφωνα με την εισήγηση, μπορεί κάλλιστα να τύχει εφαρμογής και σε υποθέσεις ναυτοδικείου όπως η παρούσα με βάση τους Καν. 208 και 209 του περί Δικαιοδοσίας Ναυτοδικείου Διαδικαστικού Κανονισμού. Παραθέτοντας την *Mavromoustaki v. Yeroudes* (1965) 1 C.L.R. 176, ο συνήγορος είπε στην ουσία πως θα ήταν πρόωρο για το δικαστήριο να πάρει ένα τόσο δραστικό μέτρο και να διαγράψει την απαίτηση που απορρέει από το ναυλοσύμφωνο χωρίς το αναγκαίο υπόβαθρο γεγονότων.

Περαιτέρω ο κ. Χαβιαράς αναφέρθηκε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 εδ. 4(α) και παραλληλίζοντας την παρούσα με την υπόθεση *St. Eleferio* [1957] 2 All E.R. 374 επιχειρηματολόγησε και κατέληξε να εισηγηθεί ότι θεμελιώνεται εδώ η δικαιοδοσία του δικαστηρίου λόγω της ευρείας έννοιας που έχει η λέξη "charterer" στην εν λόγω πρόνοια. Προτού όμως επεκταθούμε στις λεπτομέρειες της πρότασης αυτής και σε ορισμένα άλλα σημεία που έθιξε ο δικηγόρος της ενάγουσας είναι επιτακτικό να δοθεί προτεραιότητα στην πρώτη εισήγηση λόγω της καθοριστικής της σημασίας για την τύχη της αίτησης.

Η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων σε υποθέσεις δικαιοδο-

5 15 10 5

σίας ναυτοδικείου ρυθμίζεται από τους κανονισμούς 114 μέχρι και 119 του παραπάνω διαδικαστικού κανονισμού που φέρουν τον ενδεικτικό τίτλο "evidence". Η απόδειξη σε ναυτικές υποθέσεις παρέχεται με προφορική μαρτυρία ή με την κατάθεση ένορκων δηλώσεων ή εν μέρει κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο (Καν. 114). Στην περίπτωση καταχώρησης ένορκης δήλωσης το δικαστήριο διατηρεί την εξουσία να καλέσει το πρόσωπο που την έκανε να προσέλθει για αντεξέταση (Καν. 117). Σε ενδίαμεση αίτηση - αλλά και στην ακρόαση της αγωγής - επικρατεί σαν γενικός κανόνας η προφορική εξέταση των μαρτύρων. Αλλά ο τρόπος απόδειξης είτε σε προκαταρκτικό στάδιο είτε κατά τη δίκη επαφίεται στην κρίση του δικαστηρίου. Ακόμη υπάρχει δυνατότης ο τρόπος απόδειξης να καθορισθεί με συμφωνία των μερών (Καν. 116).

15 20 25

Τα θέματα που τέθηκαν υπό αμφισβήτηση αποτελούν τον σκελετό της υπόθεσης των αιτητών. Σίγουρα το δικαστήριο δεν μπορεί να εκλάβει τα αποσπάσματα από εκδόσεις των Lloyd's, όσο κύρος και αν διαθέτουν, σαν αναμφισβήτητη μαρτυρία για στοιχεία που υπήρξαν, όπως εκθέσαμε, αμφιλεγόμενα. Η ταυτότητα διαδίκου ή παρεμβαίνοντος είναι θεμελιακό στοιχείο για το οποίο η ανάγκη για βεβαιότητα είναι έκδηλη. Βλέπε **McDonald's Corporation v. Ανδρέας Παπαπέτρου & Άλλων** (1992) 1 Α.Α.Δ. 1072. Ιδιαίτερα εδώ που συναρτάται με το θέμα ιδιοκτησίας πλοίου και ή της εκμετάλλευσής του. Αλλά είναι και το ζήτημα του ναυλοσυμφώνου που υπέγραψαν οι αιτητές που για τους ίδιους λόγους παρέμεινε επίσης μετέωρο.

30

Ενόψει των αδυναμιών αυτών είναι φρόνιμο τα θέματα δικαιοδοσίας που έθεσε η αίτηση να αφεθούν για εξέταση κατά τη δίκη αφού γνωσθούν τα πραγματικά περιστατικά και οι προεκτάσεις και επιπτώσεις τους στο θέμα αυτό. Η λύση αυτή είναι δυνατή όπως έχει επιβεβαιωθεί και στην υπόθεση **Space Video Games Limited v. Του πλοίου "Silver Paloma"** (1991) 1 Α.Α.Δ. 801..

Για τους παραπάνω λόγους η αίτηση απορρίπτεται με έξοδα.

Η αίτηση απορρίπτεται με έξοδα.