

9 Ιουνίου, 1995

[ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/στής]

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ RAPIDLINK SHIPPING COMPANY
LIMITED,

ΚΑΙ

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 30 ΤΟΥ ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΕΓΓΡΑΦΗ, ΠΩΛΗΣΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΘΗΚΕΥΣΙΣ
ΠΛΟΙΩΝ) ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ 1963, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ.

(Αίτηση Αρ. 89/95).

Προσωρινό διάταγμα — Απαγόρευση πώλησης πλοίου ή μεριδίου σ' αυτό — Προϋποθέσεις έκδοσης απαγορευτικού διατάγματος κατ' άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963 (Ν.45/63).

5

Λέξεις και φράσεις — “Ενδιαφερόμενο πρόσωπο” εν τη εννοία του άρθρου 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963 (Ν. 45/63) — Βάρος απόδειξης ιδιότητας “ενδιαφερομένου προσώπου”.

10

Ναυτοδικείο — Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου — Προϋποθέσεις ανάληψης δικαιοδοσίας για έκδοση απαγορευτικού διατάγματος κατ' άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963 (Ν. 45/63).

15

Οι αιτητές ισχυρίστηκαν ότι κίνησαν διαδικασία διαιτησίας στο Λονδίνο εναντίον της Κυπριακής Εταιρείας Rapidlink Shipping Company Limited, αναφορικά με την ερμηνεία και εκπλήρωση του Μνημονίου Συμφωνίας (Memorandum of Agreement) ημερομηνίας 29.4.1995 για την αγορά του εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο πλοίου της Ontario και με εναρκτήρια αίτησή τους, ζήτησαν διάταγμα του Κυπριακού Ναυτοδικείου που να απαγορεύει στην εταιρεία να μεταβιβάσει το πλοίο ή μερίδιο του σε οποιονδήποτε, εκτός από αυτούς. Επίσης, με μονομερή αίτησή τους ζήτησαν στη συνέχεια προσωρινό διάταγμα, με παρόμοιο αίτημα.

25

Τόσο η εναρκτήρια, όσο και η μονομερής αίτηση είχαν σαν βάση το στο άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις

και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963, στους Θεσμούς 203 και 207-212 των Θεσμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου και στις γενικές και συμφυείς εξουσίες του Δικαστηρίου.

5 Ήταν ο ισχυρισμός των αιτητών ότι συμφώνησαν με την εταιρεία Rapidlink Shipping Company Limited να αγοράσουν το πλοίο της, αλλά λόγω ψευδών παραστάσεων ως προς την κλάση του πλοίου, επιφυλάχτηκαν να διεκδικήσουν αποζημιώσεις. Επίσης ισχυρίστηκαν ότι θα υφίσταντο ανεπανόρθωτη ζημιά αν δεν εκδιδόταν το
10 προσωρινό διάταγμα, επειδή η εταιρεία δεν είχε άλλο περιουσιακό στοιχείο και ότι δεν θα είχαν τη δυνατότητα ειδικής εκτέλεσης τυχόν ευνοϊκής απόφασης υπέρ τους για αποζημιώσεις λόγω παράβασης συμβολαίου.

15 Ο δικηγόρος των αιτητών, επιχειρηματολόγησε υπέρ της εισήγησής του, ότι οι αιτητές θα έπρεπε να χαρακτηριστούν "ενδιαφερόμενα πρόσωπα" εντός της έννοιας του άρθρου 30 και συνεπώς εδικαιούνται της αιτηθείσας θεραπείας.

20 *Αποφασίστηκε, ότι:*

(1) Το άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963 (Ν.45/63),
25 προϋποθέτει ότι το πρόσωπο που ζητά την έκδοση απαγορευτικού διατάγματος, θα πρέπει να αποδείξει εκτός των άλλων, πως είναι "ενδιαφερόμενο πρόσωπο".

(2) "Ενδιαφερόμενο πρόσωπο", θεωρείται εκείνο που έχει συμφέρον (interest) στο πλοίο και δεν περιλαμβάνει τον ενάγοντα, τον
30 αιτητή ή τον απλό πιστωτή ή εκείνον που αξιολογείται ως αποζημιώσιμος.

(3) Οι αγοραστές πλοίου που καταχωρούν αγωγή για αποζημιώσεις δεν θεωρούνται "ενδιαφερόμενα πρόσωπα".

35 (4) Οι αιτητές, ήταν απλοί αγοραστές οι οποίοι στην ουσία δεν καταχώρησαν αίτηση διαιτησίας αλλά εκδήλωσαν μόνο πρόθεση, ενώ η μαρτυρία τους περί ανεπανόρθωτης ζημιάς δεν ήταν εμπειριστατωμένη, συγκεκριμένη ή θετική.

40 *Η αίτηση απορρίφθηκε.*

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Pastella Marine v. Iranian Tanker (1987) 1 C.L.R. 583,

Compania Portuguesa De Transportes Maritime of Lisbon v. Sponsalla Shipping Company Ltd (1987) 1 C.L.R. 11.

Αίτηση σε Αγωγή Ναυτοδικείου.

Αίτηση σε αγωγή ναυτοδικείου με την οποία οι αιτητές ζητούν διάταγμα του Δικαστηρίου που να απαγορεύει στη Rapidlink Shipping Company Ltd να πωλήσει, αποξενώσει ή μεταβιβάσει το πλοίο "ONTARIO" σε οποιοδήποτε πρόσωπο εκτός των αιτητών.

5

E. Μοντάνιος με Π. Ιακωβίδη, για τους Αιτητές.

10

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι αιτητές με την εναρκτήρια αίτησή τους ζητούν διάταγμα του Δικαστηρίου που να απαγορεύει στην Rapidlink Shipping Company Limited από τη Λεμεσό να πωλήσει, αποξενώσει ή μεταβιβάσει το πλοίο της "ONTARIO" που είναι γραμμένο στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων ή οποιοδήποτε μερίδιο αυτού σε οποιοδήποτε πρόσωπο εκτός των Αιτητών μέχρι 14 ημέρες μετά την ακρόαση και αποπεράτωση της διαδικασίας διαιτησίας στο Λονδίνο μεταξύ των Αιτητών και της Rapidlink Shipping Company Limited αναφορικά με την ερμηνεία και εκπλήρωση του Μνημονίου Συμφωνίας (Memorandum of Agreement) ημερομηνίας 29.4.95 μεταξύ των αιτητών και της Rapidlink Shipping Company Limited για την πώληση του πιο πάνω πλοίου.

15

20

25

Η αίτηση αυτή βασίζεται στο άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963, στους Θεσμούς 203 και 207-212 των Θεσμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου και στις γενικές και συμφυείς εξουσίες του Δικαστηρίου.

30

Παράλληλα οι αιτητές καταχώρησαν και την υπό κρίση μονομερή αίτηση, με την οποία ζητούν διάταγμα του Δικαστηρίου που να απαγορεύει στην Rapidlink Shipping Company Limited από τη Λεμεσό να πωλήσει, αποξενώσει ή μεταβιβάσει το πλοίο της "ONTARIO" που είναι γραμμένο στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων ή οποιοδήποτε μερίδιο αυτού μέχρι την αποπεράτωση της υπό τον πιο πάνω τίτλο αίτησης με κλήση.

35

40

Η μονομερής αίτηση αυτή έχει την ίδια νομική βάση όπως και η προαναφερθείσα εναρκτήρια αίτηση.

Τα γεγονότα όπως προκύπτουν από τις ενόρκους δηλώσεις

που υποστηρίζουν την υπό κρίση αίτηση, είναι σε συντομία τα ακόλουθα:

5 Οι αιτητές-αγοραστές και η Rapidlink Shipping Co Ltd (οι πωλητές) είναι ιδιωτικές εταιρείες εγγεγραμμένες στην Κύπρο σύμφωνα με τον περί Εταιρειών Νόμο, Κεφ. 113. Οι πωλητές είναι εγγεγραμμένοι ιδιοκτήτες του πλοίου "ONTARIO" (το πλοίο), το οποίο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό νηολόγιο.

10 Είναι ο ισχυρισμός των αιτητών πως στις 29.4.94 οι πωλητές συμφώνησαν με την Starlady Marketing Co. Ltd ("Εταιρεία") να πωλήσουν το πλοίο σε εταιρεία που η "Εταιρεία" θα κατονόμαζε, για το ποσό των \$2.550.000 δολλαρίων Η.Π.Α. Η συμφωνία αυτή έγινε κατ' ισχυρισμό μέσω του αντιπροσώπου της "Εταιρείας" και
15 των αιτητών και του αντιπροσώπου των πωλητών, η οποία επιμαρτυρείται με το τέλεξ ημερ. 29.4.95, που ανακεφαλαιώνει τους όρους της συμφωνίας. Το τέλεξ αυτό επισυνάπτεται στην ένορκη δήλωση σαν Τεκμήριο 1. Σύμφωνα με την ως άνω συμφωνία στις 2.5.95 (βλ. Τεκμήριο 3), η "Εταιρεία" μέσω του αντιπροσώπου της
20 υπέδειξε τους αιτητές σαν την εταιρεία που αγοράζει το πλοίο και πληροφόρησε σχετικά τους αντιπροσώπους των πωλητών.

25 Ακολούθησε παράταση του χρόνου παράδοσης του πλοίου κατά παράκληση των πωλητών και στις 29.4.95 υπεγράφη από μέρους των πωλητών το Τυποποιημένο Μνημόνιο Συμφωνίας (Memorandum of Agreement), που προνοούσε η παράγραφος 11 του τέλεξ τεκμήριο 1. Η παράγραφος 11 του τέλεξ έχει ως ακολούθως:

30 "11. Otherwise subject MOA/contract terms as per NSF 87 which to be suitably amended to incorporate agreed terms - with arbitration London - English Law to apply.

35 Παρόλο που οι αιτητές δεσμεύτηκαν να υπογράψουν το Μνημόνιο Συμφωνίας, σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο 11 του τέλεξ, εντούτοις, επειδή, όπως αναφέρουν στην αρχική ένορκη δήλωση που υποστηρίζει την αίτηση, δεν συμφώνησαν με αυτή όπως συντάχθηκε από τους πωλητές, στις 19.5.95, τους πληροφόρησαν σχετικά και στις 31.5.95 ζήτησαν από αυτούς να παρατέμνουν τη διαφωνία που
40 προέκυψε όσον αφορά τους όρους της τυποποιημένης συμφωνίας σε Διαιτησία στο Λονδίνο, σύμφωνα με την παράγραφο 11 του τέλεξ τεκμήριο 1 και δήλωσαν πως όταν το θέμα αποφασισθεί, είναι έτοιμοι να προχωρήσουν με την υλοποίηση της συμφωνίας.

Το θέμα της διαφωνίας των αιτητών να υπογράψουν την τυ-

ποποιημένη συμφωνία επεξηγείται στην ένορκη δήλωση που υποστηρίζει την αίτηση και σαν εξήγηση δίδεται ο ισχυρισμός ότι υπήρξαν ψευδείς παραστάσεις από μέρους των πωλητών όσον αφορά την ταξινόμηση του πλοίου κατά το χρόνο της σύναψης της συμφωνίας και ότι παρόλα αυτά οι αιτητές δεν ακύρωσαν τη συμφωνία, αλλά επέλεξαν να την επιβεβαιώσουν επιφυλάσσοντας το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημιώσεις.

Με συμπληρωματική ένορκη δήλωση οι αιτητές διευκρινίζουν ότι η διαφωνία έγκειτο στο θέμα της κλάσης του πλοίου και των Trading Certificates και ισχυρίζονται ότι όταν έγινε η συμφωνία της 29.4.95 οι πωλητές με σιωπηρές ψευδείς παραστάσεις, παρασιώπησαν το γεγονός ότι ανεστάλησαν τα Trading Certificates και η Κλάση του πλοίου. Ακόμα υπάρχει ισχυρισμός ότι το πλοίο θα έπρεπε να παραδοθεί με την κλάση που είχε κατά την ημέρα της επιθεώρησης.

Ο λόγος που οι αιτητές ζητούν το απαγορευτικό διάταγμα είναι γιατί οι πωλητές, κατ' ισχυρισμό διαφημίζουν την πώληση του πλοίου, το οποίο μετακίνησαν από τον τόπο παράδοσής του και έχουν προμηθευτεί Επιβεβαίωση της Ταξινόμησής του στις 10.5.95 από το Lloyds Register (βλ. Τεκμήριο 10), προς το σκοπό πώλησης του σε τρίτους. Ενόψει τούτου οι αιτητές ισχυρίζονται ότι εάν πραγματοποιηθεί η πώληση του πλοίου σε τρίτους θα υποστούν ανεπανόρθωτες ζημιές. Στη συμπληρωματική ένορκη δήλωση των αιτητών επεξηγείται η ισχυριζόμενη ανεπανόρθωτη ζημιά που θα υποστούν αν δεν εκδοθεί το αιτούμενο διάταγμα.

Οι αιτητές επίσης αναφέρουν πως οι πωλητές είναι εταιρεία της οποίας οι Διευθυντές κατοικούν εκτός Κύπρου και το μόνο ενεργητικό της εταιρείας είναι το πλοίο και ότι η διεύθυνση της εταιρείας είναι ένα Δικηγορικό Γραφείο. Από τα πιο πάνω γεγονότα συμπεραίνουν ότι οι πωλητές δεν ασκούν εργασία στην Κύπρο και ότι δεν έχουν οποιαδήποτε περιουσία στην Κύπρο. Ενόψει των προαναφερθέντων, ισχυρίζονται ότι αν δεν εκδοθεί το αιτούμενο διάταγμα οι αιτητές θα στερηθούν της ευκολίας να ασκήσουν το δικαίωμά τους να πετύχουν διάταγμα για ειδική εκτέλεση της σύμβασης πώλησης του πλοίου και ότι πολύ πιθανό να μην είναι σε θέση να εκτελέσουν οποιαδήποτε απόφαση σχετικά με αποζημιώσεις για παράβαση συμβολαίου.

Όσον αφορά το θέμα της ειδικής εκτέλεσης, επισύναψαν στην συμπληρωματική ένορκη δήλωση, γνωμοδότηση Άγγλου solicitor, ο οποίος ανέφερε μεταξύ άλλων πως σύμφωνα με τον Αγγλικό νόμο, ειδική εκτέλεση μπορεί να διαταχθεί σε ένα συμ-

βόλαιο πώλησης πλοίου και επισύναψε σχετικό απόσπασμα της παραγράφου 1870 της 26ης έκδοσης του Chity on Contracts, που αναφέρεται στο άρθρο 52 του Αγγλικού περί Πώλησεως Αγαθών Νόμου του 1979 (βλ. Τεκμήριο 8).

5

Ο δικηγόρος των αιτητών επεξήγησε το αίτημα των αιτητών και ανέφερε μεταξύ άλλων, ότι στηρίζει την αίτηση στην υπόθεση *Pastella Marine v. Iranian Tanker* (1987) 1 C.L.R. 583. Είναι ακό-

10 μα εισήγησή του πως το ratio decidendi της υπόθεσης αυτής είναι ότι οι αγοραστάτες ενός πλοίου δεν θεωρούνται “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” στις περιπτώσεις εκείνες που υπάρχει αγωγή για αποζημιώσεις για παράβαση της συμφωνίας πώλησης και διαφοροποίησε τις υποθέσεις εκείνες που οι αγοραστάτες αξιώνουν ειδική εκτέλεση της συμφωνίας και ισχυρίστηκε ότι σε αυτές τις περιπτώσεις οι αγοραστάτες

15 πρέπει να θεωρούνται “ενδιαφερόμενα πρόσωπα”. Αναλύοντας τη νομολογία πάνω στο θέμα αυτό, ανέφερε πως η περιγραφή των προσώπων που θεωρούνται “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” στις διάφορες αποφάσεις, δεν είναι εξαντλητική. Ο κ. Μοντάνιος εισηγήθηκε επίσης ότι οι αιτητές απόδειξαν ότι υπάρχει μια δεσμευτική σύμβαση, η

20 οποία δίδει στους αιτητές το δικαίωμα βάσει του Αγγλικού Δικαίου, να ζητήσουν ειδική εκτέλεση της συμφωνίας και κατάληξε ότι, επειδή υπάρχει άμεσος κίνδυνος να πωληθεί το πλοίο και οι αιτητές να υποστούν ανεπανόρθωτες ζημιές, επιζητείται το απαγορευτικό διάταγμα. Τέλος ανέφερε πως δεν είναι αναγκαίο κάτω από το άρθρο

25 30 να προϋπάρχει αγωγή για να μπορέσει ο αιτητής να πάρει το διάταγμα που προνοεί το άρθρο αυτό και υποστήριξε την άποψη ότι στις περιπτώσεις αυτές μπορεί ο αιτητής να προχωρήσει με εναρκτήρια αίτηση, όπως στην παρούσα περίπτωση, γιατί υπάρχει ρητή αναφορά περί τούτου στο άρθρο 30, που είναι μια νομοθετική ρύθμιση που υπεριοχλεί των θεσμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου, στη

30 Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου. Πέραν τούτου παρέπεμψε το Δικαστήριο σε τρεις περιπτώσεις που δόθηκαν διατάγματα κατόπιν εναρκτήριας αίτησης, πλην όμως παραδέχτηκε ότι το στοιχείο του αν και κατά πόσο μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα με εναρκτήρια αίτηση, δεν συζητήθηκε. Τα διατάγματα που εκδόθηκαν κατ’ αυτό τον τρόπο αφορούν τις Αιτήσεις Ναυτοδικείου αρ. 35/90, 100/94 και 34/95.

Το άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963, (Ν. 45/63),

40 προνοεί τα ακόλουθα:

“30. Το Ανώτατον Δικαστήριο δύναται κατά το δοκούν (μη επηρεαζομένης της ενασχήσεως οιασδήποτε ετέρας εξουσίας αυτού) κατόπιν αιτήσεως παντός ενδιαφερομένου προ-

σώπου, να εκδώση διάταγμα απαγορεύον δια καθωρισμένον τινά χρόνον πάσαν δικαιοπραξίαν αφορώσαν εις πλοίον ή μερίδιον πλοίου, δύναται δε να εκδώση το διάταγμα υπό όρους ους το Δικαστήριον ήθελε κρίνει δίκαιον να επιβάλη ή να αρνηθή την έκδοσιν του διατάγματος, ή να ακυρώση το διάταγμα εάν τούτο εξεδόθη, μετά ή άνευ εξόδων, και γενικώτερον να ενεργήση ως το δίκαιον της υποθέσεως ήθελεν απαιτήσει, η δε Νηολογούσα Αρχή καίτοι δεν είναι διάδικος, οφείλει να συμμορφούται προς αυτό ευθύς ως επιδοθή αυτή κεκρωμένον αντίγραφον του διατάγματος τούτου.”

Από το κείμενο του άρθρου αυτού προκύπτει πως το πρόσωπο που ζητά την έκδοση απαγορευτικού διατάγματος, θα πρέπει να αποδείξει εκτός των άλλων, πως είναι “ενδιαφερόμενο πρόσωπο”.

Στην υπόθεση *Pastella Marine v. Iranian Tanker* (ανωτέρω), γίνεται αναφορά στην αγγλική και κυπριακή νομολογία πάνω στο θέμα αυτό και στις αποφάσεις που εκδόθηκαν από την Ολομέλεια γίνεται φανερό πως “ενδιαφερόμενο πρόσωπο” θεωρείται εκείνο που έχει συμφέρον (interest) στο πλοίο και δεν περιλαμβάνει τον ενάγοντα, τον αιτητή, το διάδικο ή τον απλό πιστωτή ή εκείνο που αξιολογεί αποζημιώσεις. Στην υπόθεση εκείνη οι ενάγοντες αξιολογούσαν με την αγωγή τους αποζημιώσεις για παράβαση συμφωνίας πώλησης πλοίου και δεν θεωρήθηκαν ότι ήταν “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” και η αξίωση τους για έκδοση διατάγματος κάτω από το άρθρο 30 απορρίφθηκε. Στις σελ. 589-590 της απόφασης, ο τότε Πρόεδρος του Ανωτάτου Δικαστηρίου Τριανταφυλλίδης, ανέφερε τα ακόλουθα:

“I have had no difficulty in reaching the conclusion that section 30 of the Merchant Shipping (Registration of Ships, Sales and Mortgages) Law, 1963 (Law 45/63) is substantially similar to section 30 of the Merchant Shipping Act, 1894, in England, and, consequently, the case-law of our Supreme Court, as it has developed till now regarding the interpretation of the said section 30 of Law 45/63, has correctly followed the approach in England to the interpretation of section 30 of the Merchant Shipping Act, 1894, with the result that it is necessary for the person seeking an order under section 30 of Law 45/63 to have an interest in the ship concerned; and as the appellants did not, in the present instance, have such an interest in the ship in question it follows that the appealed from injunction could not have been made by the trial Judge the said section 30.”

Επίσης στη σελ. 598 ο τότε Δικαστής Πικής και τώρα Πρόεδρος του Ανωτάτου Δικαστηρίου αναφέρει τα ακόλουθα:

5 “With respect, I cannot agree either with the proposition that
the meaning and effect of s. 30 is because of its wording self-evident
or that the expression “interested person” necessarily embraces
every creditor. In *Ladup Ltd v. Williams and Glyn’s Bank* [1985]
2 All E.R. 577 Warner, J. remarked that the word “interest” is a
10 word of a notoriously elastic meaning. The same is borne out by
the definition of the word “interest” in *Black’s Law Dictionary*
[1979] edn. p. 729 denoting a right or claim or legal share falling
short of absolute ownership. The word “interest” and variations of
it encountered in a legal framework, are, it seems to me, apt to
15 derive their precise meaning from the context in which they appear.
The expression “interested person” is to my comprehension in no
way synonymous with a “plaintiff”, a “petitioner” or “litigant” in a
judicial cause or matter. Examined in the context of s. 30 and
viewed in conjunction with the nature of the order that can be
20 made, one solely affecting the ship, the expression “interested
person” signifies a person having an interest in the ship herself.
Had the legislature intended to extend the remedy conferred by s.
30 to every creditor of the owners of the ship, I would expect them
to adopt a word other than “interested person”; for example a
plaintiff, a petitioner or litigant.”

25

Και στη σελ. 599:

30 “In my judgment the application of s. 30 is confined to claims made
by persons having or claiming an interest in the ship herself.
Consequently, it was not a remedy available to the buyers, plaintiffs
in an action for damages against the owners of the vessel.”

35 Επίσης στην υπόθεση *Compania Portuguesa De Transportes
Maritime of Lisbon v. Sponsalla Shipping Company Ltd* (1987)
1 C.L.R. 11, στη σελ. 15 αναφέρονται τα εξής:

40 “Sections 30 and 32 have been judicially considered and
interpreted in numerous decisions to which reference is made in
my judgment in *Mario Botteghi S.P.A. v. 1. Bolt Head
Navigation Ltd, 2. M/V Maranar*, (1985) 1 C.L.R. 114 and need
not really repeat them here. Section 30 has been all along held
to apply to claims by persons having an interest in the ship
itself such as legatees, shareholders, heirs or creditors, but not
mere creditors or claimants of damages.”

Από τις πιο πάνω νομικές αρχές γίνεται φανερό πως οι αγορα-
στες ενός πλοίου που καταχωρούν αγωγή για αποζημιώσεις δεν θε-
ωρούνται “ενδιαφερόμενα πρόσωπα”. Είναι γεγονός ότι τα πρό-
σωπα που θεωρούνται ή δεν θεωρούνται “ενδιαφερόμενα πρόσω-
πα”, όπως αναφέρθηκαν στις αποφάσεις που παραθέτονται πιο 5
πάνω, δεν είναι εξαντλητικές, όμως με τις αποφάσεις αυτές δίδεται
καθοδήγηση ως προς την τάξη των προσώπων που μπορούν να θε-
ωρηθούν ή να μη θεωρηθούν “ενδιαφερόμενα πρόσωπα”.

Οι αιτητές όπως έχουν σήμερα τα πράγματα, δεν είναι τίποτε 10
άλλο παρά απλοί αγοραστές και σαν τέτοιοι σύμφωνα με τη νο-
μολογία μας, δεν θεωρούνται “ενδιαφερόμενα πρόσωπα”. Δεν
υπάρχει ενώπιόν μου ισχυρισμός πως οι αιτητές διεκδικούν ενα-
ντίον των πωλητών ειδική εκτέλεση της συμφωνίας, όπως ισχυρί-
ζεται ο δικηγόρος τους. Στην ουσία οι αιτητές δεν έχουν καν προ- 15
χωρήσει σε Διαιτησία αλλά απλώς εκδηλώνεται μια πρόθεση ως
προς τις θεραπείες που θα διεκδικήσουν στο μέλλον.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, έχω τη γνώμη πως οι αιτητές
δεν μπορούν να θεωρηθούν “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” και το θέ- 20
μα της ειδικής εκτέλεσης της συμφωνίας είναι πρόωρο να ληφθεί
υπόψη. Συνεπώς δεν κρίνω αναγκαίο να αποφασίσω επί της ει-
σήγησης του δικηγόρου των αιτητών ως προς τη διαφοροποίηση
της υπόθεσης αυτής από την υπόθεση **Pastella Marine v. Iranian**
Tanker (ανωτέρω) και από την όλη μέχρι τώρα νομολογία μας. 25

Επίσης θα πρέπει να αναφέρω ότι δεν είμαι ικανοποιημένος
με την ενώπιόν μου μαρτυρία όσον αφορά τον ισχυρισμό για
ανεπανόρθωτη ζημιά. Η μαρτυρία αυτή δεν είναι εμπειριστατω- 30
μένη, συγκεκριμένη και θετική και ούτε η ισχυριζόμενη ζημιά
μπορεί να χαρακτηριστεί ανεπανόρθωτη.

Ενόψει της κατάληξης αυτής, δεν κρίνω σκόπιμο να ασχοληθώ με
το θέμα που εγέρθηκε ως προς το αν και κατά πόσο ενεργοποιείται
η Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου του Ανωτάτου Δικαστηρίου με εναρ- 35
κρήρια αίτηση, ενόψει των προνοιών του άρθρου 30, ενώ σύμφωνα
με τους Θεσμούς του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη Δικαιοδοσία Ναυ-
τοδικείου, η ενεργοποίηση γίνεται μόνο με κλητήριο ένταλμα.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η αίτηση απορρίπτεται. 40

Η αίτηση απορρίπτεται.