

19 Ιανουαρίου, 1996

[ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, Δ/στής]

LAKESIDE SHIPPING CORPORATION LTD ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ,

Ενάγοντες,

v.

ARIADNI MARINE COMPANY LIMITED,

Εναγόμενοι.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 3/96)

5 Απαγορευτικά διατάγματα — Διάταγμα απαγορεύειν πώληση, υποθήκευση ή αποξένωση πλοίου ή μεριδίου σ' αυτό — Έκδοση, προϋποθέτει ο αιτητής να είναι "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" σε σχέση με το πλοίο — Αγοραστής πλοίου, δεν θεωρείται ενδιαφερόμενο πρόσωπο εν τη εννοία του Άρθρου 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εγγραφή, Πώληση και Υποθήκευση) Πλοίων Νόμου του 1963 Ν. 45/63.

10 Ειδική εκτέλεση συμφωνίας αγοράς πλοίου — Δυνατότητα ειδικής εκτέλεσης — Αγοραστής, δεν καθίσταται "ενδιαφερόμενο πρόσωπο" αναφορικά με το πλοίο και δεν μπορεί να επιτύχει διάταγμα απαγορεύειν την πώληση, μεταβίβαση ή αποξένωση του ή μεριδίου σ' αυτό.

15 Οι ενάγοντες 2 αγόρασαν από τους εναγόμενους το πλοίο "Mashallah". Οι εναγόμενοι αρνήθηκαν να το μεταβιβάσουν και παραδώσουν και οι ενάγοντες καταχώρισαν στις 12.1.1996 αγωγή και ταυτοχρόνως αίτηση εξ-πάρτε με την οποία ζητούσαν διάταγμα του Δικαστηρίου απαγορεύειν στους εναγομένους να μεταβιβάσουν το πλοίο ή μερίδιο του ή να το υποθηκεύσουν ή καθ' οιονδήποτε τρόπο το αποξενωθούν.

20 Η αίτηση των εναγόντων στηρίχθηκε στο Άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εγγραφή, Πώληση και Υποθήκευση) Πλοίων Νόμου του 1963 όπως τροποποιήθηκε και στους Θεσμούς 203, 205 και 212 των Θεσμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου.

25

Οι ενάγοντες, μεταξύ των επιχειρημάτων που πρόβαλαν υπέρ της

έκδοσης του διατάγματος ήταν και το αίτημά τους με την αγωγή για ειδική εκτέλεση της συμφωνίας.

Αποφασίστηκε ότι:

- (1) Η βάση της αγωγής των εναγόντων, ήταν παράβαση συμφωνίας πώλησης πλοίου και ως εκ τούτου δεν μπορούσαν να είναι “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” με την έννοια του αρ. 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εγγραφή, Πώληση και Υποθήκευση) Πλοίων Νόμου του 1963 Ν. 45/63 όπως τροποποιήθηκε και ως εκ τούτου δεν ήταν δυνατόν να εκδοθεί το ζητηθέν διάταγμα. 5 10
- (2) Οι ενάγοντες δεν μπορούσαν να χαρακτηριστούν “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” έστω και αν ζητούσαν ειδική εκτέλεση της συμφωνίας πώλησης του πλοίου. 15

Η αίτηση απορρίφθηκε.

Αναφερόμενες υποθέσεις:

- Pastella Marine Co Ltd v. National Iranian Tanker Co Ltd (1987) 1 C.L.R. 583,* 20
- Compania Portuguesa De Transportes Maritime of Lisbon v. Sponsalla Shipping Company Ltd (1987) 1 C.L.R. 11,* 25
- Rapidlink Shipping Company Limited (1995) 1 A.A.Δ. 580,*
- Richard Hughes v. Vail Blyth Clewley (The “Siben”) 1994 2 Lloyd’s Law Reports 420,* 30
- Benhke v. Bede Shipping Co. Ltd, 1 K.B. 649.*

**Αίτηση.**

Αίτηση εξ-πάρτε από τους ενάγοντες στην Αγωγή Αρ. 3/96 για έκδοση διατάγματος που να απαγορεύει στους εναγόμενους να πωλήσουν, αποξενώσουν ή μεταβιβάσουν το πλοίο τους με το όνομα “Mashallah”. 35

*E. Μοντάνιος, για τους Αιτητές.* 40

*Cur. adv. vult.*

ΧΑΤΖΗΤΣΑΓΓΑΡΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες καταχώρισαν στις 12.1.96 την παρούσα αγωγή και συγχρόνως αίτηση εξ-πάρτε με την οποία αιτούνται το ακόλουθο διάταγμα:

5

“... διάταγμα του Δικαστηρίου που να απαγορεύει στην ARIADNI SHIPPING COMPANY LIMITED από τη Λεμεσό να πωλήσει, υποθηκεύσει, αποξενώσει ή μεταβιβάσει το πλοίο της ‘MASHALLAH’ που είναι γραμμένο στο Νηολόγιο Κυπριακών πλοίων ή οποιοδήποτε μερίδιο αυτού σε άλλους από την Prospect Shipping Inc. από τη Λιβηρία μέχρι την περάτωση της ακρόασης της υπό τον πιο πάνω τίτλο αγωγής ή άλλης ημερομηνίας που ήθελε διατάξει το Δικαστήριο.”

10

15

Η αίτησή τους βασίζεται στο Άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Εγγραφή, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963 όπως τροποποιήθηκε, στους Θεσμούς 203, 205 και 212 των Θεσμών του Ανωτάτου Δικαστηρίου στη Δικαιοδοσία Ναυτοδικείου και στις γενικές και συμφυείς εξουσίες του Δικαστηρίου.

20

25

Τα γεγονότα της υπόθεσης, τα οποία βασίζονται σε τρεις ένορκες δηλώσεις που την υποστηρίζουν, είναι σε συντομία τα ακόλουθα. Στις 16.11.95 άρχισαν διαπραγματεύσεις μεταξύ των μεσιτών των αγοραστών και των μεσιτών των πωλητών για την αγορά του υπό κυπριακή σημαία πλοίου “MASHALLAH”, που ανήκει στους εναγομένους. Γίνεται ισχυρισμός ότι οι δύο πλευρές κατέληξαν σε συμφωνία στις 4.11.95, η οποία συμφωνήθηκε να διατυπωθεί συνοπτικά από τους μεσίτες των εναγομένων. Ενώπιό μου κατατέθηκε δέσμη εγγράφων, για τα οποία γίνεται ισχυρισμός ότι υπήρξε τελική συμφωνία και μάλιστα ότι οι μεσίτες των πωλητών ειδοποίησαν τους μεσίτες των αγοραστών ότι τροποποίησαν το μνημόνιο συμφωνίας ούτως ώστε η αίρεση επιθεωρήσεως του πλοίου στην οποία υπόκειτο η συμφωνία δυνάμει της ρήτηρας 16 του μνημονίου αφαιρέθη. Αυτό φαίνεται στην παράγραφο 10 της ενόρκου δηλώσεως του Γρηγόρη Λεοντίου. Τελικά οι εναγόμενοι παρά το ότι γίνεται ισχυρισμός ότι δεσμεύθηκαν να υπογράψουν το μνημόνιο συμφωνίας, εντούτοις την παρέβησαν και έτσι ηγέρθη η παρούσα αγωγή που βασίζεται σε παράβαση συμφωνίας, όπως δε ο ίδιος ο δικηγόρος των εναγόντων - αιτητών αναφέρει, η νομική θέση της υπόθεσης με βάση τα πιο πάνω γεγονότα και το αγγλικό δίκαιο έχει ως εξής:

30

35

40

(1) Υφίσταται σύμβαση μεταξύ των εναγόντων 2 και των εναγομένων για την πώληση του πλοίου προς τους ενάγοντες 2.

(2) Η διάταξη για διαιτησία δεν αποκλείει την δικαιοδοσία των κυπριακών δικαστηρίων να ακούσουν την παρούσα υπόθεση.

(3) Το Δικαστήριο έχει εξουσία με βάση το Άρθρο 52 του Αγγλικού Sale of Goods Act 1959 να διατάξει την ειδική εκτέλεση μιας συμφωνίας αν και η εξουσία αυτή είναι διακριτική. Η εξουσία αυτή υφίσταται ακόμη και αν η εν λόγω συμφωνία δεν είναι υπογραμμένη από τα μέρη, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση ή και αν αυτή είναι προφορική.

Ο λόγος που οι αιτητές ζητούν το απαγορευτικό διάταγμα είναι ότι, όπως ισχυρίζονται, υπάρχει πιθανότητα σε οποιαδήποτε στιγμή το πλοίο να πωληθεί και να μεταβιβαστεί σε αλλοδαπή εταιρεία που ανήκει στο ίδιο άτομο ή άτομα ή σε άλλο άτομο εκτός από τους ενάγοντες και να διαγραφεί από το κυπριακό νηολόγιο με αποτέλεσμα οποιαδήποτε τυχόν απόφαση του Δικαστηρίου υπέρ των εναγόντων να μην μπορεί να εφαρμοσθεί και οι ενάγοντες να υποστούν ανεπανόρθωτη ζημία.

Το Άρθρο 30 του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμου του 1963, Ν. 45/63 προνοεί τα ακόλουθα:

“30. Το Ανώτατον Δικαστήριο δύναται κατά το δοκούν (μη επηρεαζομένης της ενασχήσεως οιασδήποτε ετέρας εξουσίας αυτού) κατόπιν αιτήσεως παντός ενδιαφερομένου προσώπου, να εκδώσει διάταγμα απαγορεύον διά καθωρισμένον τινά χρόνον πάσαν δικαιοπράξιν αφορώσαν εις πλοίον ή μερίδιον πλοίου, δύναται δε να εκδώσει το διάταγμα υπό όρους ους το Δικαστήριο ήθελε κρίνει δίκαιον να επιβάλη ή να αρνηθή την έκδοσιν του διατάγματος, ή να ακυρώσει το διάταγμα εάν τούτο εξεδόθη, μετά ή άνευ εξόδων, και γενικώτερον να ενεργήση ως το δικαίον της υποθέσεως ήθελεν απαιτήσει, η δε Νηολογούσα Αρχή καίτοι δεν είναι διάδικος, οφείλει να συμμορφούται προς αυτό ευθύς ως επιδοθή αυτή κεκυρωμένον 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* (1987) 1 C.L.R. 585, γίνεται αναφορά στην αγγλική και κυπριακή νομολογία

πάνω στο θέμα αυτό και στις αποφάσεις που εκδόθηκαν από την Ολομέλεια αποφασίστηκε ότι “ενδιαφερόμενο πρόσωπο” θεωρείται εκείνο που έχει συμφέρον (interest) στο πλοίο και δεν περιλαμβάνει τον ενάγοντα, τον αιτητή, το διάδικο ή τον απλό πιστωτή ή

5 εκείνο που αξιολογούνται οι αποζημιώσεις.

Στην υπόθεση εκείνη οι ενάγοντες αξιούσαν με την αγωγή τους αποζημιώσεις για παράβαση συμφωνίας πώλησης πλοίου και δεν θεωρήθηκαν ότι ήταν “ενδιαφερόμενα πρόσωπα” και η αξίωση

10 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

15 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

20 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,

25 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

30 του Ανωτάτου Δικαστηρίου αναφέρει τα ακόλουθα:

“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

35 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 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

40 short of absolute ownership. The word ‘interest’ and variations of it encountered in a legal framework, are, it seems to me, apt to 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 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 of 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."

Και στη σελ. 599:

"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."

Σχετική επίσης και η υπόθεση *Compania Portuguesa De Transportes Maritime of Lisbon v. Sponsalla Shipping Company Ltd* (1987) 1 C.L.R. 11.

Στην Αίτηση αρ. 89/95 *Αναφορικά με την Rapidlink Shipping Company Limited* (1995) 1 Α.Α.Δ. 580, ο Δικαστής Χρυσοστομής αναφέρει τα ακόλουθα στη σελίδα 588:

"Από τις πιο πάνω νομικές αρχές γίνεται φανερό πως οι αγοραστές ενός πλοίου που καταχωρούν αγωγή για αποζημιώσεις δεν θεωρούνται 'ενδιαφερόμενα πρόσωπα'. Είναι γεγονός ότι τα πρόσωπα που θεωρούνται ή δεν θεωρούνται 'ενδιαφερόμενα πρόσωπα', όπως αναφέρθηκαν στις αποφάσεις που παραθέτονται πιο πάνω, δεν είναι εξαντλητικές, όμως με τις αποφάσεις αυτές δίδεται καθοδήγηση ως προς την τάξη των προσώπων που μπορούν να θεωρηθούν ή να μη θεωρηθούν 'ενδιαφερόμενα πρόσωπα'."

Ο δικηγόρος του αιτητή που αναφέρθηκε στην υπόθεση *Pastella Marine v. Iranian Tanker* (1987) 1 C.L.R. 583 και μου ζήτησε να την διαχωρίσω από την υπόθεση αυτή για τον λόγο ότι στην υπόθεση αυτή ζητείται εκτός από αποζημιώσεις και η θεραπεία ειδικής εκτέλεσης της συμφωνίας για την πώληση του πλοίου και επειδή το Δικαστήριο έχει εξουσία με βάση το Άρθρο 52 του αγγλικού Sale of Goods Act 1959 να διατάξει την ειδική εκτέλεση συμφωνίας, αν και η εξουσία αυτή είναι διακριτική, κατέληξε στον ισχυρισμό ότι οι

ενάγοντες πρέπει να θεωρηθούν σαν ενδιαφερόμενα πρόσωπα, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Άρθρου 30. Ο δικηγόρος του αιτητή μου παράθεσε μια αγγλική αυθεντία **Richard Hughes v. Vail Blyth Clewley (The “Siben”)** [1994] 2 Lloyd’s Law Reports 420 στην  
5 οποία αναφέρονται τα ακόλουθα στη σελίδα 425:

“However, is this plaintiff a mere personal creditor, in this sense, of the defendant? In our judgment he is not. He clearly has an interest in, or connection with, Siben more immediate than he  
10 has in, or with, any other asset of the defendant. As we have said, there has been an important change of the plaintiffs position since the case was before the Royal Court. He is now claiming to rescind the contract of exchange which he made with the defendant. If he establishes this claim, the contract will be nullified ab initio and the  
15 ownership of the yacht will revert to him. Plainly this puts him outside the class of mere personal creditors whom Lord Shand and Lord Curriehill had in mind in the Scottish cases.”

Επίσης ο δικηγόρος του αιτητή ισχυρίστηκε ότι θα ήτο πιθανό  
20 το Δικαστήριο να εξασκήσει τη διακριτική του εξουσία στην υπόθεση αυτή και να αποφασίσει ειδική εκτέλεση της συμφωνίας διότι το πλοίο ήτο ασυνήθιστο και ουσιαστικά μοναδικό διότι κατασκευάστηκε από ένα Δανέζικο ναυπηγείο τα οποία έχουν μεγάλη φήμη για την ποιότητα του χάλυβα που χρησιμοποιούν για την κατασκευή πλοίων. Αυτό αναφέρθηκε αφού έγινε αναφορά στην υπό-  
25 θεση **Benhke v. Bede Shipping Co Ltd** 1 KB 649.

Διαφωνώ με τη θέση του δικηγόρου του ενάγοντα ότι με βάση την ένορκη ομολογία του Γρηγόρη Λεοντίου δημιουργούνται οι  
30 προϋποθέσεις που αναφέρονται στην υπόθεση **Benhke** (πιο πάνω) ότι δηλαδή το πλοίο “MASHALLAH” έχει ιδιαίτερη και ουσιαστικά μοναδική αξία για τον αγοραστή.

Είναι ξεκάθαρο από τις νομικές αρχές πως οι αγοραστές ενός  
35 πλοίου δεν θεωρούνται ενδιαφερόμενα πρόσωπα. Η θεραπεία που ζητούν οι ενάγοντες με την αγωγή τους βασίζεται στην σχέση των διαδίκων που απορρέει από ισχυριζόμενη συμφωνία και οι θεραπείες βασίζονται σε σχέση αγοραστού και πωλητού. Το γεγονός αυτό δεν μπορεί να καταστήσει τους ενάγοντες ενδιαφερόμενα μέρη  
40 σύμφωνα με την πρόνοια του Άρθρου 30. Η αγγλική υπόθεση **Richard Hughes v. Vail Blyth Clewley (The “Siben”)** (πιο πάνω), στην οποία αναφέρθηκε ο δικηγόρος του αιτητή διαχωρίζεται από την παρούσα διότι στην υπόθεση εκείνη τα γεγονότα ήσαν διαφορετικά.

Κάτω από τις συνθήκες αυτές ασκώντας τη διακριτική μου ευχέρεια κρίνω ότι οι αιτητές δεν μπορούν να θεωρηθούν ενδιαφερόμενα πρόσωπα έστω και αν ζητούν ειδική εκτέλεση της συμφωνίας. Οι αιτητές δεν είναι τίποτε άλλο από απλοί αγοραστές πλοίου. Γι' αυτό έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να υπάρξει 5 διαφοροποίηση της υπόθεσης αυτής από την υπόθεση **Pastella** (πιο πάνω) και την όλη νομολογία μας.

Η αίτηση απορρίπτεται.

10

*Η αίτηση απορρίπτεται.*