

21 Φεβρουαρίου, 1990

[ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/στής]

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΑΙ ΑΔΕΛΦΟΣ ΛΤΔ. ΚΑΙ
ΑΛΛΟΙ,

Ενάγοντες,

v.

SEA DOLL MARINE COMPANY LIMITED,

Εναγομένων.

(Υπόθεση Ναυτοδικείου Αρ. 157/84).

Φορτωτική — Αποδεικτική αξία — Αναφορά στο φορτωθέν βάρος των εμπορευμάτων, αλλά με προσθήκη ρήτρας ότι το "βάρος άγνωστο" — Δεν αποτελεί ούτε καν εκ πρώτης όψεως μαρτυρία για το φορτωθέν βάρος.

Πολιτική Δικονομία — Δικόγραφα — Ισχυρισμός στην Έκθεση Αιτιήσεως — Θεωρείται παραδεκτός, εκτός αν αντιμετωπισθεί με ρητή ή σιωπηρή άρνηση.

5

Η υπόθεση της ενάγουσας είναι ότι οι εναγόμενες δεν παρέδωσαν σ' αυτήν, που ήταν κάτοχος της σχετικής φορτωτικής, ολόκληρη την ποσότητα στριφτού σιδήρου, που είχε φορτωθεί στο πλοίο SEA DOLL 2 στην Αγγλίαν προς μεταφοράν στη Λεμεσό.

10

Η ενάγουσα απέδειξε το βάρος του σιδήρου, που πραγματικά είχε εν τέλει παραδοθεί σ' αυτήν, αλλ' επειδή:

α) Δεν προσεκόμισε μαρτυρία σχετικά με την ποσότητα, που είχε φορτωθεί στο πλοίο, εκτός από την φορτωτική, που ανέφερε μεν την ποσότητα, αλλά περιλάμβανε και την ρήτρα "βάρος άγνωστο", και

15

β) Το Δικαστήριο δεν δέχθηκε την άποψη ότι ο ισχυρισμός στην Έκθεση Αιτιήσεως για την φορτωθείσα ποσότητα ήταν παραδεκτός, γιατί δεν έγινε αντικείμενο αρνήσεως στην Υπεράσπιση, η αγωγή απορρίφθηκε με έξοδα.

20

Η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα.

Αγωγή.

Αγωγή για το ισάξιον εις Κυπριακόν νόμισμα 7,401.38 δολλαρίων Ηνωμένων Πολιτειών ως αποζημιώσεις και/ή

25

απώλεια και/ή καταστροφήν και/ή μη παράδοση 34,960 κιλών στριφτού σιδήρου οικοδομής, μέρος φορτίου σιδήρου που φορτώθηκε στο πλοίο "Sea Doll" για μεταφορά από Queenborough στη Λεμεσό.

5 Α. Μαρκίδης, για τους ενάγοντες.

Α. Χαβιαράς, για τους εναγομένους.

Cur. adv. vult.

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση: Οι ενάγουσες εταιρείες με την παρούσα αγωγή τους
10 αξιούν εναντίον της εναγόμενης εταιρείας τα ακόλουθα:

"Α. Ως Ιδιοκτήται των κατωτέρω εμπορευμάτων και/ή ως νόμιμοι κάτοχοι δι' εκχωρήσεως, οπισθογραφήσεως και/ή άλλως της κατωτέρω μνημονευομένης φορτωτικής αξιούν το ισάξιον εις Κυπριακόν νόμισμα
15 7,401.38 Δολλαρίων Ηνωμένων Πολιτειών ως αποζημιώσεις και/ή άλλως δια την απώλειαν και/ή καταστροφήν και/ή μη παράδοσιν 34,960 Κιλών Στριφτού Σιδήρου Οικοδομής, ποσότητος η οποία απετέλει μέρος φορτίου σιδήρου φορτωθέντος κατά ή περί την
20 25.5.1983 επί του υπό Κυπριακήν Σημαίαν πλοίου Μ.Υ. "SEA DOLL 2" ιδιοκτησίας των εναγομένων δια μεταφοράν του από QUEENBOROUGH εις ΛΕΜΕΣΟΝ δυνάμει φορτωτικής ημερομηνίας 25.5.1983. Η
25 εν λόγω απώλεια και/ή καταστροφή και/ή η μη παράδοσις των ρηθέντων 34.960 Κιλών Στριφτού Σιδήρου Οικοδομής ωφείλετο εις παράβασιν συμβάσεως και/ή καθήκοντος εν σχέσει με την μεταφοράν των εν λόγω εμπορευμάτων δια θαλάσσης και/ή εις ιδιοποίησιν (CONVERSION) και/ή εις αμέλειαν των εναγομένων
30 και/ή προσώπων δια την αμέλειαν των οποίων ευθύνονται οι εναγόμενοι.

Β. Περαιτέρω ή άλλην θεραπείαν.

Γ. Νόμιμον τόκον.

Δ. 'Εξοδα της παρούσης αγωγής."

'Εχει καταστεί κοινή βάση πως στις 25.5.83 η Αγγλική Εταιρεία Harlow & Jones Ltd φόρτωσε επί του πλοίου M.V. "Sea Doll 2", υπό Κυπριακή σημαία, που είναι ιδιοκτησία της εναγόμενης εταιρείας, ποσότητα στριφτού σιδήρου οικοδομής για μεταφορά του από το Queenborough της Αγγλίας στη Λεμεσό. Η σχετική φορτωτική, τεκμήριο 1, εκδόθηκε την ίδια μέρα. 5

Το πιο πάνω πλοίο με τα πιο πάνω εμπορεύματα κατάπλευσε στο λιμάνι της Λεμεσού και από τις 8-10.6.83 συμπληρώθηκε η εκφόρτωση και τα πιο πάνω αναφερόμενα εμπορεύματα παραδόθηκαν στις ενάγουσες εταιρείες που ήταν οι ιδιοκτήτριες. 10

Είναι η υπόθεση των εναγουσών εταιρειών πως η ποσότητα σιδήρου που παραλείφθηκε ήταν ελλειπής κατά 13 δέματα συνολικού βάρους 34,960 κιλών. Η αξία κατά τόνο συμφωνήθηκε μεταξύ των διαδίκων στο ποσό των £105.- και δεδομένου πως 1,000 κιλά ισούνται με ένα τόνο, πολλαπλασιάζοντας τους 34.96 τόνους σιδήρου, που κατ' ισχυρισμό ξεφορτώθηκαν από το πλοίο, με το συμφωνηθέν ποσό των £105, καταλήγουμε στο ποσό των £3,670.80, που αποτελεί το ποσό της αξίωσης των εναγουσών εταιρειών. 15 20 25

Εκτός από την πιο πάνω συμφωνία όσον αφορά την αξία του σιδήρου κατά τόνο, παρουσιάστηκε εκ συμφώνου, κατά την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας, επιστολή της ενάγουσας εταιρείας 1 προς την εναγόμενη εταιρεία ημερ. 27.1.84, τεκμήριο 2, όχι για απόδειξη του περιεχομένου της, αλλά για να καταδειχθεί πως διαβιβάστηκε σχετική απαίτηση της εταιρείας αυτής πριν από την έγερση της αγωγής. 30

Η εναγόμενη εταιρεία αρνείται την ισχυριζόμενη ελλειπή παράδοση. Επίσης εγείρει το νομικό θέμα πως αν 35

5 αποδειχθεί το ισχυριζόμενο έλλειμμα, οι ενάγουσες εταιρείες δεν δικαιούνται το ποσό των £105.- κατά τόνο, αλλά ποσό που δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις £100.- κατά δέσμη σιδήρου, σύμφωνα με τα Hague Rules και/ή με το παράρτημα του Περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ. 263, άρθρο IV, Παράγραφος 5.

10 Οι ενάγουσες εταιρείες για να αποδείξουν την υπόθεσή τους, κάλεσαν δύο ζυγιστές του Δήμου Λεμεσού, Μ.Ε.1 Αριστόδημο Αποστόλου και Μ.Ε.3 Γεώργιο Χρίστου, που ζύγισαν το φορτίο σιδήρου των εναγουσών εταιρειών στη γεφυροπλάστιγγα του Δήμου Λεμεσού, που είναι εγκατεστημένη στο λιμάνι της Λεμεσού. Επίσης κάλεσαν το Μ.Ε.2 Κωστάκη Λυσανδρίδη, διευθυντή εκτελωνίσεων και μεταφορών της εταιρείας Salamis Tours Ltd.

15 Οι δύο ζυγιστές του Δήμου Λεμεσού δίδοντας μαρτυρία περιέγραψαν τη διαδικασία ζύγισης και τον τρόπο με τον οποίο εργάζονται για να εξεύρουν το καθαρό βάρος των εμπορευμάτων καθώς επίσης και το συνολικό. Σχετικά είναι τα έγγραφα τεκμήρια 5, 5Α, 5Β και 5Γ, στα οποία
20 καταγράφηκαν από τους πιο πάνω μάρτυρες λεπτομέρειες της κάθε ζύγισης, εξάχθηκε το καθαρό βάρος και βρέθηκε το συνολικό βάρος του σιδήρου των εναγουσών εταιρειών που ξεφορτώθηκε από το πλοίο και παραλήφθηκε απ' αυτές. Το βάρος αυτό ήταν 34,960 κιλά. Σχετικά είναι και τα πιστοποιητικά του Δήμου, τεκμήρια 3 και
25 4, στα οποία καταγράφεται η συνολική ποσότητα του σιδήρου που ζυγίστηκε.

30 Ο Μ.Ε.2 Κωστάκης Λυσανδρίδης ανάλυσε τον τρόπο με τον οποίο γίνεται από τον Σημειωτή τους ο έλεγχος των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται από τα πλοία και την επαλήθευση που πραγματοποιεί, συγκρίνοντας την ποσότητα των εμπορευμάτων που ξεφορτώνονται από τα πλοία με την ποσότητα των εμπορευμάτων που ζυγίζονται. Ο μάρτυρας αυτός επίσης ανέφερε πως η εταιρεία Salamis Tours Ltd ενεργούσε από μέρους των εναγουσών
35 εταιρειών και μέσω του Σημειωτή τους ελέγχθηκε η ποσό-

τητα σιδήρου που εκφορτώθηκε και ακολούθως διενεργήθηκε η εκτελώνιση και η παράδοση του φορτίου στους παραλήπτες. Τέλος ο μάρτυρας παρουσίασε την επιστολή τεκμήριο 6, που στάλθηκε στους αντιπρόσωπους της εναγομένης εταιρείας Nakufreight Ltd από τη Salamis Tours Ltd, με την οποία τους πληροφόρησαν για την ελλειμματική παράδοση και κατέστησαν την εναγομένη εταιρεία υπεύθυνη. 5

Η εναγομένη εταιρεία κάλεσε τρεις μάρτυρες για να αποδείξει απώλεια πρωτοτύπων εγγράφων για να μπορέσει να παρουσιάσει φωτοτυπίες και κατ' ακολουθία προφορική μαρτυρία που να βασίζεται σε στοιχεία που αναφέρονται στις πιο πάνω φωτοτυπίες. Το Δικαστήριο με ενδιάμεση απόφασή του δεν αποδέχθηκε τις φωτοτυπίες και επομένως η μαρτυρία για την εναγομένη εταιρεία δεν προχώρησε επί της ουσίας. 10 15

Λαμβάνοντας υπόψη την ολότητα της ενώπιόν μου μαρτυρίας, ευρίσκω πως οι μάρτυρες των εναγουσών εταιρειών είπαν την αλήθεια, είναι αξιόπιστοι και μπορώ να βασιστώ στην ολότητα της μαρτυρίας τους. 20

Από τη μαρτυρία αυτή που έχω αποδεχθεί, ευρίσκω ότι η ποσότητα σιδήρου που ξεφορτώθηκε και παραλήφθηκε από τις ενάγουσες εταιρείες ήταν 34,960 κιλά και δεν μπορεί να δικαιολογηθεί, για οποιοδήποτε λόγο, πως ξεφορτώθηκε από το πλοίο της εναγομένης εταιρείας μεγαλύτερη ποσότητα, που όμως δεν πέρασε για ζύγισμα από τη γεφυροπλάστιγγα του Δήμου Λεμεσού. 25

Το επόμενο ερώτημα που εγείρεται είναι αν η ποσότητα που παραλήφθηκε ήταν ελλειμματική. Πάνω σ' αυτό το θέμα, από πλευράς εναγουσών, η μόνη μαρτυρία που υπάρχει προέρχεται από τη φορτωτική, στην οποία αναφέρεται αναλυτικά και συνολικά ο αριθμός των δεσμών και του βάρους. Συνολικά οι δέσμες είναι 752 και το βάρος 1664.300M Τόνοι. 30

Είναι η θέση των εναγουσών πως η αναφερομένη στη 35

φορτωτική ποσότητα είναι παραδεκτό από την εναγομένη
 πως φορτώθηκε στο πλοίο, γιατί ένας τέτοιος ισχυρισμός
 γίνεται στην Αναφορά των εναγουσών στις παραγράφους
 2 και 3 και η εναγόμενη εταιρεία, με την Απάντησή της,
 5 δεν αρνήθηκε τους ισχυρισμούς αυτούς.

Η θέση του δικηγόρου της εναγομένης εταιρείας είναι
 πως στη φορτωτική αναφέρεται, μεταξύ άλλων, πως τα
 εμπορεύματα φορτώθηκαν στο πλοίο "in apparent good
 order and condition, weight, measure, marks, numbers,
 10 quality, contents and value unknown" και πως τούτο
 αναφέρεται στην παράγραφο 3 της Απάντησης. Κατά συ-
 νέπεια, γίνεται η εισήγηση πως η εναγόμενη εταιρεία δεν
 παραδέχεται διά της σιωπής της το βάρος των εμπορευμά-
 των που φορτώθηκαν, όπως τούτο αναφέρεται στη φορ-
 15 τωτική και κάτω απ' αυτές τις συνθήκες υποβάλλεται πως
 το σημείο τούτο θα έπρεπε να αποδειχθεί από τις ενάγου-
 σες εταιρείες, πράγμα όμως που δεν έγινε.

Είναι καθιερωμένη αρχή πως ένας ισχυρισμός στην
 Έκθεση Απαιτήσεως αν δεν αντιμετωπισθεί με ρητή ή
 20 συμπερασματική άρνηση ή αν δεν αναφερθεί πως δεν γί-
 νεται αποδεκτός στην Υπεράσπιση του αντιδίκου, θεω-
 ρείται ότι ο ισχυρισμός αυτός είναι παραδεκτός. (Βλ.
 Δ.19, Θ.13 των παλαιών Αγγλικών Δικαστικών Θεσμών,
 που αναφέρεται στο Annual Practice του 1959. Παρό-
 25 μοια πρόνοια υπάρχει και στους περί Πολιτικής Δικονο-
 μίας Θεσμούς, Δ. 19, Θ. 11).

Εξέτασα με προσοχή την παράγραφο 3 της Απάντησης
 της εναγομένης εταιρείας. Έχω τη γνώμη πως όπως έχει
 διατυπωθεί η παράγραφος αυτή, δεν μπορεί να εξαχθεί το
 30 συμπέρασμα πως η εναγόμενη εταιρεία παραδέχεται πως η
 ποσότητα του σιδήρου που φορτώθηκε στο πλοίο είναι η
 αναφερομένη στην παράγραφο 3 της Αναφοράς. Τουναν-
 τίον, από την παράγραφο αυτή της Απάντησης εξαγεται
 το συμπέρασμα πως η εναγόμενη εταιρεία αμφισβητεί τον
 35 ισχυρισμό αυτό και αρνείται ευθύνη, επικαλούμενη τη
 φορτωτική όπου, εκτός των άλλων, αναφέρεται πως η πο-

σότητα και το βάρος των εμπορευμάτων είναι άγνωστα στους πλοιοκτήτες. Αυτή η θέση ενδυναμώνεται και με τα όσα αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 5 της Αναφοράς. Επιπλέον, θα πρέπει να αναφερθεί πως η όλη Απάντηση της εναγομένης αποτελεί γενική άρνηση. Επομένως το βάρος αποδείξεως της ποσότητας ή βάρους του σιδήρου που πράγματι φορτώθηκε στο πλοίο πριν από τον απόπλου του από την Αγγλία, βαρύνει τις ενάγουσες εταιρείες. 5

Εκτός από τη φορτωτική, δεν υπάρχει οποιαδήποτε άλλη μαρτυρία που να αφορά το θέμα τούτο και στη φορτωτική υπάρχει η επιφύλαξη που ανάφερα, πως τα εμπορεύματα φορτώθηκαν στο πλοίο "in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown" 10 15

Έχει νομολογηθεί πως η φορτωτική αποτελεί ισχυρή εκ πρώτης όψεως μαρτυρία εναντίον των πλοιοκτητών πως το φορτίο που πραγματικά φορτώθηκε στο πλοίο είναι εκείνο που αναγράφεται στη φορτωτική, εκτός που αν το αντίθετο αναφέρεται στην φορτωτική με κατάλληλες λέξεις. Στις περιπτώσεις όμως που στη φορτωτική αναγράφονται οι λέξεις όπως στην προκειμένη περίπτωση, "weight, etc unknown" ο Carver στο σύγγραμμά του Carriage by Sea, 13η έκδοση, τόμος1, σελ. 75 και 76, παρ. 104, αναφέρει: 20 25

"Weight, etc., unknown" The above opinion was given by Lord Chelmsford in *McLean v. Fleming*, although in that case the bill of lading contained the words ' Weight, quality and contents unknown'. In earlier editions of this work it was stated that whether such words appeared or not, the onus of falsifying the statement in the bill of lading was upon the shipowner. But it is now settled that that is not the law, and that in such a case the bill of lading is not even prima facie evidence of the weight, etc., shipped. The point was not in fact raised in *McLean v. Fleming*. 30 35

5 In *Jessel v. Bath* the court considered that the clause 'weight, contents and value unknown' was not inconsistent with the a statement of the weight of mineral shipped in bulk, and that it would have protected the person who signed the bill of lading from liability for short weight.

10 But in *Bradley v. Dunipace* the words 'contents unknown, and not responsible for weight' did not protect the master who had signed for '467 bags of rye meal, or bran, gross 35 tons 9 cwt., under the subjoined marks'; the fact being that bags of two sizes with the same marks had been shipped, and the bags delivered to the holder of this bill of lading included too many of the smaller size to make up the gross weight of 35 tons 9 cwt. But
15 quare.

20 In *New Chinese Co. v. Ocea SS. Co.* a bill of lading for antimony oxide stated that 937 tons had been shipped on board. The words 'weight, measurement, contents and value (except for purpose of estimating freight) unknown' were printed in the body of the bill.

25 The Court of Appeal held, reversing Sankey J., that the bill of lading was not even prima facie evidence of the quantity of ore shipped, and that in an action against the shipowners for short delivery the onus was upon the plaintiffs of proving that 937 tons had in fact been shipped.

30 Viscount Reading C.J. said: 'I think that the true effect of this bill of lading is that the words 'weight unknown' have the effect of a statement by the shipowners' agent that he has received a quantity of ore which the shippers' representative says weighs 937 tons but which he does not accept as being of that weight'

Where, however, the bill of lading states the number of bags shipped, 'weight and contents unknown,' that

number remains prima facie evidence of the number of bags shipped, and if the consignee can thus prove short delivery the inference will be drawn that the bags non-delivered contained contents similar in quality and weight to those delivered."

5

Επίσης στο ίδιο σύγγραμμα γίνεται το ακόλουθο σχόλιο σχετικά με το Παράρτημα III των Hague Rules, στη σελ. 366, παρ. 518.

"It appears, therefore, that the carrier may rely on a clause in the bill weight and quantity unknown unless the shipper has objected to it.

10

The rule, it therefore seems, completely fails to effect its apparent purpose of providing the consignee with a bill of lading which will operate as an effective receipt for the goods. Such words as weight and quantity unknown are practically common form in Bills of lading including those to which the rules apply. Their effect is that the bill of lading is not even prima facie evidence of the weight or quantity shipped it has no probative value in that respect at all. The shipper, by this rule, has the right to demand that one of the two words be struck out but in practice that right is seldom, if ever, exercised, and the consignee, the chief loser, has no way of securing that the object of the rule is complied with, since it is only, apparently, the shipper who has the right to demand a bill of lading showing the particulars set out in the rule."

15

20

25

Ενόψει των ανωτέρω, καθίσταται πρόδηλο πως η φορτωτική στην παρούσα υπόθεση, που περιλαμβάνει την επιφύλαξη πως το βάρος είναι άγνωστο στους πλοιοκλήτες, δεν αποτελεί εκ πρώτης όψεως μαρτυρία εναντίον των πλοιοκλητών ως προς το βάρος που πράγματι φορτώθηκε στο πλοίο επειδή το βάρος αναγράφεται σ' αυτή και επομένως εφόσον το βάρος τούτο δεν είναι παραδεκτό, οι ενάγουσες εταιρείες είχαν το βάρος να αποδείξουν την ποσότητα ή το βάρος που στην πραγματικότητα φορτώθηκε στο πλοίο στην Αγγλία. Οι ενάγουσες εταιρείες

30

35

δεν το έπραξαν και κατά συνέπεια απέτυχαν να αποδείξουν το έλλειμμα που ισχυρίζονται ή οποιοδήποτε έλλειμμα και κατά συνέπεια η αγωγή τους θα πρέπει να απορριφθεί.

- 5 Ενόψει της κατάληξης αυτής, δεν κρίνεται σκόπιμο ή αναγκαίο να εξεταστεί η εισήγηση του δικηγόρου της εναγόμενης εταιρείας, πως η αξίωση των εναγουσών θα πρέπει να περιοριστεί στο ποσό των £100.- κατά δέσμη σιδήρου, εν όψει των προνοιών των Hague Rules και/ή του
- 10 Άρθρου IV, παρ. 5, του Παραρτήματος του Περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ. 263.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα εις βάρος των εναγουσών εταιρειών.

Τα έξοδα να ψηφισθούν από τον Πρωτοκολλητή.

Αγωγή απορρίπτεται με έξοδα.