

31 Οκτωβρίου, 1990

[ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/στής]

ALEX SOLEAS AND SON LTD.,

Ενάγοντες,

v.

ELLERMAN LINES P.L.C. ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ,

Εναγομένων.

(Υπόθεση Ναυτοδικείου Αρ. 143/87).

5 *Ναυτοδικείο — Μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης — Φορτωτική — Καθαρή φορτωτική περιλαμβάνουσα δήλωση ότι τα εμπορεύματα παρελήφθησαν στο πλοίο σε φαινομενικά καλή κατάσταση — Estoppel έναντι τρίτων, που απέκτησαν την φορτωτικήν δι' οπισθογραφήσεως και έναντι ανταλλάγματος — Βάρος αποδείξεως — Ποία η κύρωση σε περίπτωση παραλείψεως να δοθεί η προβλεπόμενη από το Άρθρο 111(6) των κανόνων της Χάγης ειδοποίηση περί της ζημίας.*

10 Η Αγωγή αφορά αποζημιώσεις για ζημίες, που είχαν υποστεί τα εμπορεύματα των εναγόντων, κατά την μεταφοράν, ως οι ενάγοντες ισχυρίσθησαν, με το πλοίο των εναγομένων.

15 Οι εναγόμενοι είχαν εκδώσει "καθαρή" (clean), που περιείχε δήλωση ότι τα εμπορεύματα είχαν παραληφθεί σε φαινομενικά καλή κατάσταση. Η ζημία στα εμπορεύματα διεπιστώθη μετά την παραλαβή τους στην αποθήκη των εναγόντων, ενώ προηγουμένως κατά την εκφόρτωση στο λιμάνι Λεμεσού δεν είχε διαπιστωθεί ζημία. Σύμφωνα, όμως, με την μαρτυριαν η εξέταση στο Λιμάνι δεν ήταν ενδεδεχής, αλλά "ό,τι αρπάξει το μάτι".

20 Το Ανώτατο Δικαστήριο, εκδίδοντας απόφαση υπέρ των εναγόντων, αποφάσισε:

25 1. Η συγκεκριμένη φορτωτική διέπεται σύμφωνα με όσα αναφέρονται σ' αυτήν από τους κανόνες της Χάγης. Το γεγονός της δηλώσεως σ' αυτήν ότι τα εμπορεύματα παρελήφθησαν σε καλήν κατάσταση (good order and condition) δημιουργεί estoppel μεταξύ του πλοιοκτήτη και του αποκτήσαντος την φορτωτική δι' οπισθογραφήσεως έναντι ανταλλάγματος, βασιζομένου στην εν λόγω δήλωση. Τούτο σημαίνει ότι σε τέτοια περίπτωση το βάρος αποδείξεως φέρει ο πλοιοκτήτης, που πρέπει να αποδείξει ότι η ζημία δεν επήλθεν-ενόσω τα εμπορεύματα ήσαν στην κατοχή ή φύλαξή του ή

ότι η ζημία οφείλεται σε γεγονός, για το οποίο δεν υπέχει ευθύνη.

2. Η παράλειψη εμπρόθεσμης παροχής της ειδοποίησεως περί της ζημίας όπως προβλέπει το άρθρο ΙΙΙ (6) είναι ότι το βάρος της αποδείξεως ότι τα εμπορεύματα ήσαν κατά την παράδοση στην ίδιαν κατάσταση όπως κατά τον χρόνο της φορτώσεως μεταφέρεται από τον πλοιοκτήτη στον παραλήπτη. Η παράλειψη δεν έχει συνέπεια ότι ο παραλήπτης πρέπει να αποδείξει αμέλεια του πλοιοκτήτη. Στην παρούσα, όμως, υπόθεση δεν εγείρεται εν πάση περιπτώσει το θέμα, καθόσον οι ενάγοντες απέδειξαν την ζημίαν και ότι η ζημία προϋπήρχε της υπ' αυτών παραλαβής των, παρά το ότι διεπιστώθη εκ τών υστέρων.

3. Οι εναγόμενοι δεν απέσεισαν το βάρος αποδείξεως.

Απόφαση υπέρ των εναγόντων με έξοδα.

Αναφερόμενες υποθέσεις:

Silver v. Ocean SS Company [1930] 1 K.B 416. 15

Compagnia Naviera Vascongada v. Churchill and Sim [1906] 1 K.B 237.

Peter Der Grosse [1876] 1 PD 414.

Αγωγή.

Αγωγή για αποζημιώσεις £400.- για ζημιά στα εμπορεύματα των εναγόντων σαν αποτέλεσμα παράβασης σύμβασης και/ή καθήκοντος και/ή λόγω αμέλειας από μέρους των εναγομένων 1, των υπηρετών τους ή των αντιπροσώπων τους.

Χρ. Μιτσιδης, για τους ενάγοντες. 25

Στ. ΜακΜπράϊτ με την Α. Τιμόθη (Κα.), για τους εναγομένους 1.

Cur. adv. vult.

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι Ενάγοντες σαν ιδιοκτήτες εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στο πλοίο των Εναγομένων στο λιμάνι Λειχόες για μεταφορά στο λιμάνι της Λεμεσού και/ή σαν αποδέκτες διά οπισθογράφησης της φορτωτικής αρ. I M 1, ημε-

- ρομ. 6.12.86, αξιούν εναντίον των Εναγομένων 1 αποζημιώσεις Λ.Κ. £400.- για ζημιά στα εμπορεύματά τους, τόκους και έξοδα, σαν αποτέλεσμα παράβασης σύμβασης και/ή καθήκοντος και/ή λόγω αμέλειας από μέρους των
- 5 Εναγομένων 1, των υπηρετών τους ή των αντιπροσώπων τους.

Η αγωγή εναντίον του Εναγόμενου 2 Πλοίου αποσύρθηκε.

- Οι δύο πλευρές αποφάσισαν αρχικά να μην καλέσουν
- 10 μάρτυρες και βασίστηκαν στην έγγραφη μαρτυρία που παρουσίασαν από κοινού. Η μαρτυρία αυτή συνίσταται από 36 έγγραφα που παρουσιάστηκαν σε δέσμη και σημειώθηκαν Τεκμήριο 1, αύξων αριθμός 1-36. Μετά την κατάθεση των εγγράφων αυτών, οι δύο πλευρές ζήτησαν από το Δι-
- 15 καστήριο να καταχωρήσουν γραπτές αγορεύσεις και δόθηκαν οι σχετικές οδηγίες.

- Στη γραπτή αγόρευση του δικηγόρου των Εναγομένων 1 αναφέρεται ότι εάν οι Ενάγοντες έχουν υποστεί ζημιά, τότε οι Εναγόμενοι 1 δεν αμφισβητούν ότι το ύψος της ζη-
- 20 μιάς ανέρχεται στο ποσό των £400. Όμως αμφισβητούν ότι αυτοί προκάλεσαν τη ζημιά και συνεπώς ισχυρίζονται ότι δεν έχουν καμιά υποχρέωση να την αποκαταστήσουν.

- Επίσης σε αυτή τη γραπτή αγόρευση αναφέρονται τα αδιαμφισβήτητα γεγονότα που προκύπτουν από τα έγγραφα-τεκμήρια που παρουσιάστηκαν στο Δικαστήριο με τα
- 25 οποία συμφωνεί στη γραπτή του αγόρευση και ο δικηγόρος των Εναγόντων. Τα γεγονότα αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Στις 23.1.87, 28 χαρτόνια από σαρδέλλες αξίας £400
- 30 μέρος αποστολής/φορτίου 200 χαρτονιών για τους Ενάγοντες καταστράφηκαν από το Τμήμα Υγείας του Δήμου Λευκωσίας. (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφο Αρ. 7).

Αυτό το φορτίο για τους Ενάγοντες φορτώθηκε στο πλοίο City of Lisbon στο ταξίδι 50 στις 6.12.86 στο εμπο-

ρευματοκιβώτιο (κοντέινερ) ELLU 2917897 για μεταφόρτωση στο Liverpool πάνω στο πλοίο Manchester Prince για μεταφορά στο Ταξίδι 13 στη Λεμεσό για το οποίο εκδόθηκε η φορτωτική (L)IM(00)1. (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφο 31).

5

Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα εμπορεύματα των Εναγόντων φορτώθηκαν στο εμπορευματοκιβώτιο μαζί με άλλα φορτία. Στο Liverpool το εμπορευματοκιβώτιο ανοίχθηκε και αφαιρέθηκαν απ' αυτό εμπορεύματα με προορισμό το Liverpool και το Ashod. Το φορτίο των Εναγόντων που σ' αυτό το στάδιο διαπιστώθηκε ότι ήταν σε καλή κατάσταση παρέμεινε με τα υπόλοιπα εμπορεύματα στο ίδιο εμπορευματοκιβώτιο το οποίο στη συνέχεια σφραγίστηκε με τη σφραγίδα αρ. 506749 (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφα 25 και 26).

10

15

Ακολούθως το φορτίο φορτώθηκε στις 23.12.86 για τη Λεμεσό πάνω στο πλοίο Manchester Prince, ενώ ακόμα βρισκόταν στο εμπορευματοκιβώτιο ELLU 2917897, για παράδοση στους Ενάγοντες για το οποίο εκδόθηκε η φορτωτική G300P αλλά το φορτίο θα αποδεσμευόταν με την παράδοση της φορτωτικής (L)IM(00)1 (Τεκμήριο 1, Έγγραφο 31) (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφα 28 και 27).

20

Το Manchester Prince έφθασε στη Λεμεσό στις 8.1.87 και οι Ενάγοντες ειδοποιήθηκαν δεόντως στις 15.1.87 για παραλαβή (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφο 32).

25

Το φορτίο για τους Ενάγοντες μεταφέρθηκε σε σφραγιστό εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών Αρ. ELLU 2917897 (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφα 27, 27Α, 6 και 31).

Το φορτίο δεν αναφέρθηκε/παρατηρήθηκε ή σχολιάστηκε από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφα 13, 14, 14Α), ούτε και σχολιάστηκε από τους τοπικούς αντιπροσώπους (Associated Agencies Ltd) στην έκθεσή τους εκφόρτωσης του φορτίου (Βλ. Τεκμήριο 1, Έγγραφο 15).

30

Είναι επίσης ωφέλημα να αναφερθεί ότι η Αρχή Λιμένων με επιστολή της ημερομ. 24.10.88 (Βλ. Τεκμήριο 1, αρ. 34) πληροφόρησε τους δικηγόρους των Εναγομένων 1 τα ακόλουθα:-

5 "....."

In reply to your letter SGM/SC/363 of 21.9.88 I wish to inform you as follows::

10 (a) The goods in question i.e. 4 pallets S.T.C. 200 cartons Sardines ex M/S MANCHESTER PRINCE at Limassol Port on 8.1.87 were landed in apparent good condition. These goods were delivered to the consignees in the same good condition.

15 (b) The Port Officer who received the above goods into CPA Shed was Mr. Petros Herodotou, Port Officer, 1st Grade.

....."

20 Ωστόσο οι Ενάγοντες με επιστολή τους ημερομ. 21.1.87 ειδοποίησαν τους τοπικούς αντιπροσώπους των Εναγομένων 1 για τη ζημιά που υπέστησαν (Βλ. Τεκμήριο 1, αρ. 36). Η ζημιά αυτή πιστοποιήθηκε από το Δημαρχείο Λευκωσίας, Τμήμα Υγείας (Βλ. σχετικό πιστοποιητικό ημερομ. 23.1.87 - Τεκμήριο 1, αρ. 7) και από την Ασφαλιστική Εταιρεία Afxo Insurance Ltd, η οποία στο πιστοποιητικό της ημερομ. 21.1.87 (Τεκμήριο 1, αρ. 35) αναφέρει τα ακόλουθα:

"To whom it may Concern

MARINE COVER NOT NO:SH526 d/d 3.11.86

30 This is to certify that upon examination of a consignment of Anchovies at A. Soleas & Son Ltd warehouse in Nicosia, it was found that 28 Cartons X 100 tins were badly damaged, squashed and leaking and

therefore considered as totally lost.

The Health Department of the Nicosia Municipality was called to examine them also and proceed to their destruction. Their relevant certificate to be incorporated together with all other relevant documents in support of the claim." 5

Η υπεράσπιση που προβάλλεται από τους Εναγομένους 1 είναι ότι το εμπορευματοκιβώτιο το οποίο φορτώθηκε σφραγισμένο, δεν σχολιάστηκε από την Αρχή Λιμένων στην έκθεση εκφόρτωσης (ouitern report). Το εμπόρευμα ξεφορτώθηκε σε φαινομενικά καλή κατάσταση και στην ίδια κατάσταση παραλήφθηκε από τους Ενάγοντες. Συνεπώς υποβάλλεται πως το συμπέρασμα που πρέπει να εξαχθεί είναι ότι το εμπόρευμα δεν υπέστη ζημιά ενώ βρισκόταν κάτω από τη φροντίδα, φύλαξη και/ή έλεγχο των Εναγομένων 1. 10 15

Αναπτύσσοντας την επιχειρηματολογία του ο δικηγόρος των Εναγομένων 1 ανέφερε πως:

"Στην παράγραφο 5 της Αίτησης (Λεπτομέρειες απώλειας και ζημιάς) προβλήθηκε ισχυρισμός ότι ' 28 χαρτόνια από 100 κουτιά το καθένα έπαθαν άσχημη ζημιά, συμπίεστηκαν και δημιουργήθηκε διαρροή'. Αν πράγματι έγινε έτσι τότε γιατί η Αρχή Λιμένων Κύπρου δεν το είδε; Γιατί δεν το είδαν οι Τελωνιακοί Υπάλληλοι; Και γιατί δεν το είδε ο αντιπρόσωπος των Soleas την ώρα της παραλαβής και γιατί δεν διαμαρτυρήθηκε ΑΜΕΣΩΣ και την ώρα της παραλαβής, όπως έπρεπε να είχε κάνει; - Δες τον Πίνακα του Κεφ. 263 Άρθρο III (6). 20 25

Ακόμα και η ειδοποίηση(;) της 21.1.87 - Έγγραφο 36 -είναι ληξιπρόθεσμη και υποθέτοντας ότι η ζημιά που έπαθαν τα κουτιά αφού συμπίεστηκαν και έπαθαν διαρροή δεν αποτελεί "εμφανή" ζημιά. - Δες επίσης Παράγραφο 6(4) ' Ειδοποίηση για Απώλεια ή Ζημιά' - Έγγραφο 6." 30 35

Αναφορικά με την πρώτη φορτωτική I M 1 ημερ. 6.12.86 (Τεκμήριο 1, Έγγραφα αρ. 6 και 31), ο δικηγόρος των Εναγομένων 1 αναφέρθηκε στη γραπτή του αγόρευση στους όρους που παράθεσε στην Απάντησή του, παράγραφοι 1, 5, 9 και 20 (1), (2), (4) και στο Άρθρο III (6) του Πίνακα του Κεφ. 263, που αναφέρεται στους "Κανονισμούς της Χάγης", υπαινισσόμενος εξαίρεση από ευθύνη.

Οι σχετικοί όροι της φορτωτικής που ο δικηγόρος των Εναγομένων 1 επικαλείται έχουν ως ακολούθως:

10 "(a) '5. Carrier's Responsibility

Port-to-Port Shipment

15 If the Carriage called for by this Bill of Lading is a Port-to-Port Shipment, the liability (if any of the Carrier for loss of or damage to the Goods occurring from and during loading onto any seagoing vessel up to and during discharge from that vessel or from another seagoing vessel into which the Goods have been transhipped shall be determined in accordance with any national law making the Hague Rules compulsorily applicable to this Bill of Lading or in any other case in accordance with the Hague Rules.

25 Notwithstanding the above, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods, howsoever occurring when such loss or damage arises prior to loading on to or subsequent to discharge from the vessel.'

(b) '1. Definitions.

.....

30 'Hague rules' means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August 1924 and includes the amendments by the

Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968 but only if such amendments are compulsorily applicable to this Bill of Lading.'

(c) '9. Shipper Packed Containers

If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier: 5

(1) The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods or the Container caused by:

(a) the manner in which the Container has been packed, or 10

(b) the unsuitability of the Goods for Carriage in the Container supplied, or

(c) the unsuitability or defective condition of the Container, provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of the Carrier, this unsuitability or defective condition could have been apparent upon inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was packed.' 15

(d) '20. Notification and Delivery

(1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder. 20

(2) If no Place of Delivery is named on the face hereof the Carrier shall be at liberty to discharge the Goods at the Port of Discharge, without notice, directly they come to hand at or on to any wharf, craft or place, on any day and at any time, whereupon the liability of the Carrier (if any) in respect of the Goods discharged as aforesaid shall wholly cease notwithstanding any custom of the port to 25 30

the contrary and notwithstanding any charges dues or other expenses that may be or become payable. The Merchant shall take delivery of the Goods upon discharge.

5 (3)

(4) If the delivery of the Goods is not taken by the Merchant at the time and place the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery thereof, the Carrier shall be entitled, without notice, to unpack the Goods if packed in Containers and/or to store the Goods ashore, 10 afloat, in the open or under cover, at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods stored as aforesaid shall wholly 15 cease and the costs of such storage (if paid or payable by the Carrier or any agent or such contractor of the Carrier) shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.'

20 10. Article III (6) of the applicable Hague Rules reads as follows:-

'6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of 25 the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.'

30 Καταλήγοντας ο δικηγόρος των Εναγομένων 1 ανέφερε πως το βάρος της απόδειξης το έχουν οι ενάγοντες και τα έγγραφα που καταχωρήθηκαν δεν πρέπει να ικανοποιήσουν το Δικαστήριο πάνω σε αυτό το θέμα και ζήτησε την απόρριψη της αγωγής.

Ο δικηγόρος των Εναγόντων ανέφερε, μεταξύ άλλων, πως όσον αφορά την κατάσταση των εμπορευμάτων, το μόνο ασφαλές συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από την αναφορά της Αρχής Λιμένων είναι ότι τα εμπορεύματα έφθασαν σε φαινομενικά καλή κατάσταση (apparent good order and condition) και όχι πως δεν υπέστησαν ζημιά. Ακόμα ανέφερε πως:

"Όταν τα εμπορεύματα εκτελωνίσθησαν και μετεφέρθησαν στις αποθήκες του παραλήπτη διεπιστώθη ότι μερικές από τις κονσέρβες που ήταν μέσα είχαν πιεσθεί και είχαν πάθει ζημιά, δηλαδή είχαν τρυπήσει και υπήρξε διαρροή του περιεχομένου των.

Η ζημιά αυτή έχει πιστοποιηθεί από το Δημαρχείο και τον εμπειρογνώμονα της ασφαλιστικής εταιρείας (Έγγραφα 35 και 36)."

Η μόνη μαρτυρία που ακούστηκε μετά από τις γραπτές αγορεύσεις αφορούσε υπό μορφή διευκρινίσεως, ορισμένες λεπτομέρειες για τις διαδικασίες που ακολουθούνται σχετικά με την εκφόρτωση και παραλαβή των εμπορευματοκιβωτίων. Η μαρτυρία αυτή προήλθε από τον Πέτρο Ηροδότου, Λιμενικό Λειτουργό 1ης Τάξης στην Αρχή Λιμένων, που κλήθηκε από τους Ενάγοντες.

Ο μάρτυρας αυτός ανέφερε, μεταξύ άλλων, πως στις 8.1.87 εκτελούσε καθήκοντα στο λιμάνι Λεμεσού και παράλαβε τα εμπορεύματα των Εναγόντων. Τα εμπορεύματα αυτά ξεφορτώθηκαν από το πλοίο σε εμπορευματοκιβώτιο και μπήκαν στην αποθήκη. Το πλοίο έφτασε στις 8.1.87 και το εμπορευματοκιβώτιο που ήταν σφραγισμένο ανοίχτηκε στις 12.1.87, μέσα στο οποίο υπήρχαν και εμπορεύματα άλλων παραληπτών. Τα εμπορεύματα των Εναγόντων ήταν παλεταρισμένα. Ενδεικτικό για τον έλεγχο που γίνεται στα εμπορεύματα από αρμόδιους της Αρχής Λιμένων, είναι και το ακόλουθο απόσπασμα της μαρτυρίας του από την κύρια εξέταση:

"Ε. Και εσείς ελέγχετε το κάθε pallet ξεχωριστά και

κάθε κιβώτιο στο pallet ξεχωριστά να δείτε την κατάσταση του;

5 Α. Όχι, εάν είναι ένα χαρτόνι μπορείς εύκολα να το ελέγξεις γιατί το βλέπεις ότι είναι ένα, εννοώ είναι μια μονάδα. Το pallet είναι επίσης μια μονάδα, αλλά αποτελείται από άλλα στοιχεία και δεν είναι εύκολο να ελέγξεις μέσα τι γίνεται, γιατί είναι σκεπασμένα με το νάυλον για υγρασίες και διάφορα. Η ποσότητα απλώς είναι τόση, μετράς την εξωτερικά, φαίνεται από το νάυλον, 100 χαρτόνια, δεν μπορείς να δεις αν είναι κτυπημένα και λοιπά. Απλώς πρέπει να σου δείξει κάτι ότι ήταν κτυπημένο.

Δικαστήριο: Δεν είχες ένδειξη ότι ήταν κτυπημένο;

Α. Όχι.

15 Ε. Κάμνετε λεπτομερή έλεγχο των εμπορευμάτων πάνω στο pallet ή απλώς μετράτε την ποσότητα των εμπορευμάτων ή αν συμφωνεί με το μανιφέστο που σας κατέθεσε ο πράκτορας;

20 Α. Αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο είναι να δούμε αν ως αριθμός κατέβηκε εντάξει. Αν είναι σωστός ως αριθμός, διότι αργότερα στο examination που θα γίνει η πληρωμή του δασμού, τότε μπορεί να ελεγχθούν οι λεπτομέρειες. Εγώ απλώς έλεγα αν είναι ο αριθμός που μου έδωσε το μανιφέστο και συμφωνούσαν οι αριθμοί του μανιφέστου που μου έδωσε ο πράκτορας με το εμπόρευμα."

Επίσης κατά την Αντεξέταση είπε:

30 "Ε. Εάν αυτά τα pallets τα οποία λέεις, είπες ότι είναι εξωτερικά τυλιγμένα με νάυλον, αλλά που μέσα μπορείς να διακρίνεις πόσο αριθμό χαρτοκιβωτίων έχουν, δεν μπορείς να διακρίνεις αν είναι κτυπημένα αυτά;

Α. Εξαρτάται από το είδος των εμπορευμάτων που

υπάρχουν μέσα. Αν είναι μπουκάλες για παράδειγμα, που έρχονται σε pallets θα το δεις αμέσως αν είναι σπασμένα.

Ε. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αν ήταν σπασμένα θα το σημειώνες; 5

Α. Αν εφάινετον, διότι από τις μπουκάλες είναι διαφορετικό από τα κουτιά. Τα κουτιά τα πρεσάρεις.

Ε. Αν υπάρχει διαρροή υγρού σαρδέλλας, διότι πρόκειται για ψαρικό στη συγκεκριμένη περίπτωση, θα το έβλεπες; 10

Α. Αν ήταν στην πλευρά έξω θα το δω, αν ήταν μέσα, διότι όταν λέμε pallet δεν είναι 2, 3, 4, μιλούμε για 4 οριζόντιες, 4 κάθετες, ή μπορεί να είναι 20 έτσι, 15 έτσι και λοιπά. Δηλαδή είναι στιβαγμένα σε μεγάλο αριθμό." 15

Τελικά ο μάρτυρας διευκρίνισε ότι η εξέταση που γίνεται είναι οπτική και πρόσθεσε χαρακτηριστικά "ό,τι αρπάζει το μάτι μας που λέμε".

Η φορτωτική (Τεκμήριο 1 Έγγραφα 1 και 6) περιέχει τους όρους της σύμβασης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Το Άρθρο 5 της φορτωτικής προβλέπει ότι θα εφαρμόζονται οι "Κανονισμοί της Χάγης" σε σχέση με την ευθύνη του μεταφορέα. Το Άρθρο 3(4) των Κανονισμών αυτών προβλέπει: 20

"4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c)." 25

Σύμφωνα με το Άρθρο 3(3)(c) των πιο πάνω Κανονισμών στη φορτωτική αναφέρεται πως τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν από τους Εναγόμενους 1 σε φαινομενικά καλή κατάσταση (in apparent good order and condition). 30

Αυτή η φαινομενικά καλή κατάσταση αφορά την φαινομενική ή εξωτερική κατάσταση των εμπορευμάτων και όχι την ποιότητά τους. Τα εμπορεύματα δεν θα πρέπει να είναι μόνο σε καλή κατάσταση κατά τη φόρτωση στο πλοίο, αλλά θα πρέπει να είναι και σε καλή κατάσταση να αντέξουν το ταξίδι. Εμπορεύματα που είναι ακατάλληλα πακεταρισμένα δεν θεωρούνται ότι είναι "in good order and condition". (Βλ. *Silver v. Ocean SS Company* [1930] 1 KB 416).

10 Αυτή η αναφορά στη φορτωτική δημιουργεί κώλυμα (estoppel) που επεξηγείται στο σύγγραμμα του Carver Carriage of Goods by Sea, 13η έκδοση, τόμος 1, σελ. 82, παράγρ. 110, ως ακολούθως:

15 "The general statement in the bill of lading that the goods have been shipped 'in good order and condition' amounts (if it is unqualified) to an admission by the shipowner that, so far as he and his agents had the opportunity of judging, the goods were so shipped. If there is no clause or notation in the bill of lading 20 modifying or qualifying the statement that the goods were 'shipped in good order and condition' the bill is known as a clean bill of lading. Such an admission creates an estoppel as between the shipowner and an indorsee, who, on the faith of that admission, has become indorsee 25 for value of the bill of lading."

Στην υπόθεση *Compagnia Naviera Vascongada v. Churchill and Sim* [1906] 1 KB 237, ο Δικαστής Channel ανέφερε τα ακόλουθα σχετικά με το θέμα τούτο:

30 "..... 'shipped in good order and condition' were not words of contract in the sense of a promise or undertaking; the words were an affirmation of fact, or an assent by the captain to an affirmation of fact which the shipper made as to his own goods, but that the purchasers were entitled to recover, since the shipowners had failed 35 to deliver the timber in good order and condition, and were estopped by the terms of the bill of lading from

denying that it was shipped in good order and condition."

Επίσης στην υπόθεση *Peter Der Grosse* [1876] 1 PD 414 αναφέρονται στο σύγγραμμα του Carver (ανωτέρω) στη σελ. 83, παράγρ. 111, τα ακόλουθα:

"Similarly, in *The Peter der Grosse*, it was held by Sir R. Phillimore, and by the Court of Appeal, that the clause 'weight, contents and value unknown,' did not destroy the effect of the words 'in good order, etc.,' as an admission that the goods (bales of feathers) were in good order externally, James L.J. said: 'The bill of lading, taken together, must be considered to admit that the goods when shipped were, as far as they could be seen, in good order; and by adding the words above quoted, the master does no more than say that he does not admit anything as to the contents of the packages, which he cannot see. He does admit, however, that the goods appear to be in good condition outside, and this throws upon the appellants the onus of proving that the damage did not arise whilst the goods were on board the ship or in their custody, or that it comes within the exceptions of the bills of lading.'" 5
10
15
20

Επομένως οι Εναγόμενοι 1 μια και παραδέχτηκαν ότι παράλαβαν τα εμπορεύματα σε φαινομενικά καλή κατάσταση και εξέδωσαν καθαρή φορτωτική (clean bill of lading) φέρουν το βάρος της απόδειξης ότι η ζημιά στα εμπορεύματα δεν προκλήθηκε ενώ τα εμπορεύματα βρίσκοντο στο πλοίο ή ήταν υπό τη φύλαξή τους ή ότι εξαιρούνται ευθύνης σύμφωνα με τους όρους της φορτωτικής. 25

Οι Εναγόμενοι 1 δεν απέδειξαν ότι η ζημιά δεν προκλήθηκε, όπως αναφέρεται πιο πάνω, και συνεπώς είχαν υποχρέωση να τα παραδώσουν στην κατάσταση που τα παράλαβαν (in the like good order and condition). 30

Οι Εναγόμενοι 1 ισχυρίζονται ότι πράγματι παράδωσαν τα εμπορεύματα στην κατάσταση που τα παράλαβαν, δεδομένου ότι από τον έλεγχο της Αρχής Λιμένων δεν διαπιστώθηκε ζημιά. 35

Αυτή η θέση ανατράπηκε από το μάρτυρα Πέτρο Ηροδότου ο οποίος ανέφερε ότι ο έλεγχος που έκαμε ήταν οπτικός και όχι ενδελεχής. Ως εκ τούτου το γεγονός ότι τα εμπορεύματα δεν διαπιστώθηκε από την Αρχή Λιμένων
5 ότι υπέστησαν ζημιά δεν αποδεικνύει ότι δεν είχαν ήδη υποστεί ζημιά η οποία δεν διαπιστώθηκε από τον οπτικό έλεγχο. Πέραν αυτού όμως οι Ενάγοντες ευρίσκω ότι απέδειξαν με το Τεκμήριο 1, έγγραφο 35, που αποτελεί μαρτυρία που κατατέθηκε εκ συμφώνου και συνεπώς δεν αμφισβητείται πως μεταγενέστερα, όταν παράλαβαν τα
10 εμπόρευματα στην αποθήκη τους, διαπιστώθηκε ότι 28 χαρτόνια και το περιεχόμενό τους ήταν καταστραμμένα και/ή βλαμμένα λόγω συμπίεσεως.

Συνεπώς το βάρος της απόδειξης παρέμεινε στους
15 ώμους των Εναγομένων 1 οι οποίοι και απέτυχαν να το αποσύσουν και το θέμα της ειδοποίησης περί της ζημιάς ημερομ. 21.1.87, (Τεκμήριο 1, αρ. 36) αν ήταν εκπρόθεσμη ή όχι ή αν δόθηκε καν στους Εναγομένους 1 ή όχι, δεν εγείρεται, δεδομένου ότι οι Ενάγοντες απόδειξαν τη ζημιά
20 τους καθώς επίσης και ότι η ζημιά αυτή προϋπήρχε της παραλαβής, παρόλο που διαπιστώθηκε μετά την παραλαβή.

Πάνω σε αυτό το θέμα είναι χρήσιμο να αναφερθεί το πιο κάτω απόσπασμα σχετικά με την ειδοποίηση που πρέπει να δοθεί σύμφωνα με τους "Κανόνες της Χάγης" από
25 το σύγγραμμα Tetley, Marine Cargo Claims 1965, σελ. 230:

"The Sanction

The sanction for not giving notice at 'the time of the removal' when apparent, or within three days when not
30 apparent, is that the burden of proving that the condition of the goods at the time of delivery was the same as at the time of the bill of lading shifts from the carrier to the consignee. On occasion it has been held mistakenly that the sanction for failure to give notice is that the
35 consignee must prove the carrier's fault, i.e. negligence. This is not correct; the burden upon the claimant is

merely to prove the condition of the goods at the time of removal. It also have been said that failure to give notice is a bar to suit. This again is not true. In other words, failure to give notice results in prima facie proof of good condition at delivery - a presumption de juris tantum, rather than de juris and de jure - which can be refuted by further evidence." 5

Το επόμενο θέμα που παραμένει να εξεταστεί είναι κατά πόσον οι Εναγόμενοι 1 απέδειξαν ότι εξαιρούνται ευθύνης σύμφωνα με τα όσα ανέφεραν στην Απάντησή τους. 10

Από την ενώπιόν μου μαρτυρία οι Εναγόμενοι 1 δεν απέδειξαν ότι εξαιρούνται ευθύνης με βάση τους όρους εξαίρεσης της φορτωτικής και παρόλο που τα εμπορεύματα φορτώθηκαν στο εμπορευματοκιβώτιο από τους πωλητές (shippers), εντούτοις δεν αποδείχθηκε πως η ζημιά προέκυψε από τον τρόπο που τα εμπορεύματα φορτώθηκαν στο εμπορευματοκιβώτιο. 15

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός πως τα εμπορεύματα υπέστησαν ζημιά ανερχόμενη στο ποσό των £400. 20

Υπό τις συνθήκες που αναφέρθηκαν οι Εναγόμενοι 1 που είχαν το βάρος της απόδειξης απέτυχαν να αποδείξουν ότι τα εμπορεύματα δεν υπέστησαν ζημιά ενώ βρισκόντουσαν στο πλοίο ή στη φύλαξή τους. Επίσης παράλειψαν να αποδείξουν ότι εξαιρούνται της ευθύνης δυνάμει των όρων της φορτωτικής. 25

Για τους πιο πάνω λόγους ευρίσκω ότι οι Ενάγοντες απέδειξαν της υπόθεσή τους και συνεπώς εκδίδεται απόφαση υπέρ των Εναγόντων και εναντίον των Εναγομένων 1 για το ποσό των £400 πλέον έξοδα. Τα έξοδα να υπολογιστούν από τον Πρωτοκολλητή. 30

Απόφαση για £400.- πλέον έξοδα.