

26 Φεβρουαρίου, 1990

{ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/σής }

CARGILL INTERNATIONAL S.A.,

Ενάγοντες,

v.

GREENOCK NAVIGATION COMPANY LTD,

Εναγομένων.

(Υπόθεση Ναυτοδικείου.Αρ. 309/87).

Διάδικοι — Ενάγων — Ανώνυμος αντιπροσωπευόμενος, πότε νομιμοποιείται να είναι ενάγων — Κατά πόσο είναι πράγματι ανώνυμος αντιπροσωπευόμενος — Εξωγενής μαρτυρία είναι αποδεκτή.

5 Η Tradax Ocean Transportation S.A. (Tradax) ναύλωσε το πλοίο NIC, ιδιοκτησίας των εναγομένων, για να μεταφέρει φορτίο ρυζιού από την Θαϊλάνδη στην Αγκόλα. Κατά την άφιξη του πλοίου στη Μπανγκόκ οι επιθεωρητές βρήκαν τα αμπάρια ακάθαρτα και δεν επέτρεψαν την φόρτωση του ρυζιού. Προβλήθηκε ακολούθως ο ισχυρισμός ότι το πλοίο είχε κάποια βλάβη στην προπέλα ή στο σύστημα πλοήγησης και πήγε στη Σιγκαπούρη για επιδιορθώσεις. 10 Μετά το πλοίο, αφού άλλαξε όνομα, πήγε στην Ινδονησία και μετέφερε φορτίο τσιμέντου. Στην αγωγή για αποζημιώσεις για παράβαση ναυλοσυμφώνου προβλήθηκε η υπεράσπιση ότι η συμφωνία είχε ματαιωθεί για λόγους πέραν του ελέγχου των εναγομένων και 15 ότι η περίπτωση καλύπτετο από ρήτρα εξαίρεσης (exemption clause) στο ναυλοσύμφωνο. Η αγωγή κινήθηκε από την Ενάγουσα, και όχι από την Tradax, με τον ισχυρισμό ότι σε κάθε ουσιώδη χρόνο η ενάγουσα ήταν ανώνυμος αντιπροσωπευόμενος.

Αποφασίσθηκε ότι

20 Αν και είναι δυνατό στο κοινοδίκαιο ένας ανώνυμος αντιπροσωπευόμενος να ενάξει ή να εναχθεί υπό την ιδιότητά του αυτή θα πρέπει πρώτα να αποδειχθεί στο Δικαστήριο ότι πράγματι ο συμβαλλόμενος είχε συμβληθεί σαν αντιπρόσωπος, και για τον σκοπό αυτό εξωγενής μαρτυρία είναι αποδεκτή. Από την ενώπιό του μαρτυρία το Δικαστήριο βρήκε ότι ναυλωτής ήταν η Tradax, και όχι η 25 ενάγουσα, που, κατά συνέπεια, δεν ενομιμοποιείτο να καταχωρήσει την παρούσα αγωγή.

Η αγωγή απορρίφθηκε με εξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Constantine Line v. Imperial Smelting Corporation [1941] 2 All E.R. 165.

Admiral Shipping Co. Ltd, V. Weidner, Hopkins & Co [1916] 1 K.B. 429.

5

Αγωγή.

Αγωγή για αποζημιώσεις για το ποσό των 150.000 δολλαρίων Αμερικής για διαφορά ναύλου, επισταλίες, ασφάλιστρα και συναφείς ζημιές σαν αποτέλεσμα ισχυριζόμενης από μέρους των εναγομένων παράβασης όρων εγγράφου συμβάσεως ναυλώσεως για τη μεταφορά ρυζιού από την Μπαγκόκ στην Αγκόλα. 10

A. Θεοφίλου, για τους ενάγοντες.

A. Χαβιαράς, για τους εναγομένους.

Cur. Adv. Vult. 15

ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ., ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες με την παρούσα αγωγή αξιώνουν εναντίον των εναγομένων αποζημιώσεις για το ποσό των 150.000 δολλαρίων Αμερικής ή το αντίστοιχο ποσό σε λίρες Κύπρου για διαφορά ναύλου, επισταλίες, ασφάλιστρα και συναφείς ζημιές, όπως αναλύονται στην παράγραφο 8 της Αναφοράς, σαν αποτέλεσμα ισχυριζόμενης από μέρους των εναγομένων παράβασης όρων εγγράφου συμβάσεως ναυλώσεως ημερομ. 6.3.85, διά της οποίας οι ενάγοντες ναύλωσαν το πλοίο των εναγομένων "Νικ" για τη μεταφορά ποσότητας ρυζιού από τη Μπαγκόκ στην Αγκόλα. 20

Απο την προσαχθείσα μαρτυρία προκύπτουν τα ακόλουθα γεγονότα, τα οποία δεν αμφισβητήθηκαν ουσιαστικά από τους διαδίζοντες. 25

Οι ενάγοντες είναι εταιρεία που έχει συσταθεί στην

5 Αντίκρουα των Δυτικών Ινδιών και διεξάγει τις εργασίες της στη Γενεύη. Οι ενάγοντες ελέγχουν και αριθμό άλλων εταιρειών ανά τον κόσμο, μεταξύ δε αυτών είναι και η εταιρεία Tradax Ocean Transportation S.A., που συστάθηκε στον Παναμά και διεξάγει τις εργασίες της επίσης στη Γενεύη.

10 Οι εναγόμενοι είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης εγγεγραμμένη στην Κύπρο σύμφωνα με τον περί Εταιρειών Νόμο, Κεφ. 113 και κατά τον ουσιώδη χρόνο ήταν οι ιδιοκτήτες του πλοίου "Νικ", που ήταν εγγεγραμμένο στο Κυπριακό νηολόγιο.

15 Μετά από διαπραγματεύσεις που διεξήχθησαν μεταξύ του Μ.Ε.1 Άγγελου Ζούπα, της Παναμέζικης εταιρείας Plessot Trading S.A. στον Πειραιά, που εκπροσωπούσε τους ναυλωτές και κάποιου κ. Τσιτσιριδή της Spot Charterers από μέρους των εναγομένων πλοιοκτητών, συνήφθη στις 6.3.85 συμφωνία που κατάληξε στη ναύλωση του βαποριού "Νικ", για τη μεταφορά 10.000 μετρικών τόνων ρυζιού σε σάκους, 5% περισσότερο, 5% λιγότερο, 20 κατ' επιλογή των πλοιοκτητών, από τη Μπαγκόγκ στην Αγκόλα, αντί ναύλου 38 Δολλαρίων Αμερικής κατά μετρικό τόνο. Η συμφωνία επιβεβαιώθηκε με τηλέτυπο, Τεκμήριο 1, της Plessot Trading S.A., προς τους Spot Charterers, ημερομ. 6.3.85. Στο τηλέτυπο αυτό, που αποτελεί και το 25 ναυλοσύμφωνο, αναφέρονται οι όροι της ναύλωσης και πέραν απ' αυτούς, όπως αναφέρεται και στο τηλέτυπο, ενσωματώθηκε στη συμφωνία και το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο, Euromed Charter Party 1983, το οποίο, παρόλο που δεν υπεγράφηκε από τα μέρη της σύμβασης, εντούτοις αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της. (Βλέπε Τεκμήριο 30 17). Το ότι συνήφθη η ναύλωση δεν αμφισβητείται από τους εναγομένους και τούτο φαίνεται καθαρά από αριθμό τηλετύπων, όπως και από το τηλέτυπο Τεκμήριο 2, που οι 35 Spot Charterers απέστειλαν προς τους Plessot Trading S.A. Αποκρυπτογραφημένο το τηλέτυπο αυτό, έχει ως ακολούθως:

"Following from owners quote Re Nic/Tradax Ocean

Transportation S.A. Charter Party dated 6.3.85 Motor vessel Nic estimated time of arrival Bangkok 10.3.85
Regards Unquote"

Τα μέρη του ναυλοσυμφώνου δεν είναι οι ενάγοντες και οι εναγόμενοι, αλλά η εταιρεία Tradax Ocean Transportation S.A. σαν ναυλωτές και οι εναγόμενοι σαν πλοιοκτήτες.

Το βαπόρι, με βάση το ναυλοσύμφωνο, έφθασε στη Μπαγκόγκ στις 10.3.85 και στις 11.3.85 έδωσε ειδοποίηση ετοιμότητας (Τεκμήριο 7) στους Thoresen Bangkok, που σε αυτό το στάδιο μπορεί να αναφερθεί πως ήταν οι καθ' υπόδειξη των ναυλωτών διορισθέντες αντιπρόσωποι των εναγομένων (Βλ. Τεκμήρια 21 και 17).

Σύμφωνα με τη μεταξύ των μερών συμφωνία, συμφωνήθηκε, μεταξύ άλλων, πως τα αμπάρια του βαποριού θα ήταν καθαρά για να δεχθούν το φορτίο του ρυζιού. Όμως κατά την άφιξη του πλοίου στη Μπαγκόγκ, οι επιθεωρητές απέρριψαν τα αμπάρια, γιατί δεν ήταν καθαρά.

Στις 14.3.85 οι εναγόμενοι, μέσω των αντιπροσώπων τους, απέστειλαν στην Plessot το ακόλουθο τηλετύπο (Τεκμήριο 8):

"Following from owners quote RE: Motor vessel Nic/ Tradax Since vessel's holds rejected by surveyors repeatedly and reported still very dirty and since master reported sudden engine vibration on the way up to loading area, we have instructed master to arrange sail down river and AA) Wash down clean holds thoroughly BB) At the same time run vessel's engine in full speed for several hours in order establish/locate cause of vibration and so to avoid (when vessel already fully loaded) engine damage, general average complications and unhappy situation for all parties concerned. Regards Unquote"

Αζολούθησε ανταλλαγή τηλετύπων, με τα οποία οι μεν ναυλωτές καθιστούσαν τους πλοιοκτήτες υπεύθυνους για

παράβαση του ναυλοσυμφώνου, οι δε πλοιοκτήτες αρνιό-
ντουσαν ευθύνη. (Βλ. Τεκμήρια 9 και 10).

5 Ακολούθως, στις 18.3.85, οι εναγόμενοι απέστειλαν το
ακόλουθο τηλετύπο (Τεκμήριο 11), που διαβιβάστηκε
στους αντιπροσώπους των ναυλωτών:

"Following from owners quote

Nic/Tradax

10 Please note and inform charterers that vessel is
proceeding to Singapore for inspection/repairs due to a
reported vibration at the steering gear mechanism which
was reconfirmed by the master on Friday night 15/3/85
during performed manoeuvres off Bangkok river's mouth
- Regret for above but it is beyond their control,
15 nevertheless owners shall keep you posted of inspection -
Repairs results/time required - therefore owners hereby
request extension until 23/3/- Please confirm still today -

Best regards

Unquote"

20 Δεν θα αναφερθώ σε αυτό το στάδιο σε άλλα τηλετύπα
που ανταλλάγησαν, αλλά τονίζω πως το ναυλοσύμφωνο
δεν ακυρώθηκε από οποιοδήποτε συμβαλλόμενο. Οι ναυ-
λωτές, παρά τις προσπάθειες τους να εξεύρουν άλλο
πλοίο, συνέχισαν να ζητούν από τους πλοιοκτήτες πληρο-
φορίες ως προς το πού βρισκόταν το πλοίο και τότε θα
25 έφθανε ξανά στη Μπαγκόγκ για να φορτώσει το ρύζι.

Είναι ο ισχυρισμός των εναγομένων, πως το πλοίο
υπέστη βλάβη που δεν μπορούσε να διαπιστωθεί και να
επιδιορθωθεί στη Μπαγκόγκ και συνεπώς πήγε στη Σιγκα-
πούρη για το σκοπό αυτό. Στη Σιγκαπούρη το πλοίο έφθα-
30 σε στις 18.3.85, στις 8 μ.μ.

Επίσης είναι η υπόθεση των εναγομένων, πως στις

19.3.85 ζήτησαν παράταση χρόνου για εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους μέχρι τις 23.3.85 (Βλ. Τεκμήριο 11) και στις 19.3.85, ζήτησαν παράταση μέχρι τα μεσάνυχτα της 25.3.85 (Βλ. Τεκμήριο 13).

Η ισχυριζόμενη επιδιόρθωση κράτησε μέχρι και τις 21.3.85 και παρόλο που το ταξίδι στη Μπαγκόγκ θα διαρκούσε 4 μέρες, όπως μπορεί κανείς να συμπεράνει από τη μαρτυρία του Μ.Ε./ων 1 Eladio Palanca, εντούτοις το πλοίο δεν μετέβη στη Μπαγκόγκ. Επίσης, οι εναγόμενοι άλλαξαν το όνομα του πλοίου σε "Λιμνιά" στις 22.3.85 (Βλ. Τεκμήριο 23).

Σύμφωνα με τη μαρτυρία του πιο πάνω μάρτυρα, μετά την επιδιόρθωση το πλοίο παρέμεινε στη Σιγκαπούρη περίπου μια εβδομάδα και ακολούθως μετέφερε φορτίο τσιμέντου σε σάκκους στην Ινδονησία.

Ο μάρτυρας αυτός επίσης ανέφερε, πως στη Μπαγκόγκ το πλοίο παρέμεινε για 4 μέρες και τα αμπάρια του εξετάστηκαν από τους επιθεωρητές τρεις φορές. Κατά τη διάρκεια αυτή ανέφερε πως δεν επισκέφθη το πλοίο κανένας μηχανικός.

Σαν αποτέλεσμα της παράλειψης του πλοίου να προσεγγίσει και πάλι το λιμάνι της Μπαγκόγκ, είναι ο ισχυρισμός του Μ.Ε.3 Alain De Lachaux, επιθεωρητή στο λογιστικό τμήμα των εναγόντων, ότι ναυλώθηκε από τους ενάγοντες άλλο πλοίο, το Igon B, το οποίο οι ενάγοντες υπενοικίασαν από την Tradax Ocean Transportation S.A. Επίσης ανέφερε πως ο ίδιος κάνει τις πληρωμές των εναγόντων και θυμάται ότι το 1985 έκανε διάφορες πληρωμές όσον αφορά το φορτίο ρυζιού και το ναύλο του πλοίου Igon B. Συγκεκριμένα ανέφερε πως, για 10.400 μετρικούς τόνους ρυζιού, που μεταφέρθηκε με το πλοίο Igon B από τη Μπαγκόγκ στην Αγκόλα, πλήρωσε στις 12.4.85, 45 Δολλάρια Αμερικής κατά μετρικό τόνο. Επίσης ισχυρίστηκε πως πλήρωσε 22.500 Δολλάρια Αμερικής στους πωλητές Inter Trade Company και 38.600 Δολλάρια Αμερικής στους αγοραστές για καθυστερημένη φόρτωση και καθυ-

στερημένη παράδοση αντίστοιχα. Οι παραλήπτες του φορτίου ήταν η εταιρεία Andre από τη Λωζάνη της Ελβετίας, με την οποία γνώριζε ότι υπήρχε μια διαφορά 8.000 Δολ-
5 λλαρίων Αμερικής, αλλά δεν λήφθηκαν οποιαδήποτε δικαστικά μέτρα.

Η αξίωση των εναγόντων για 15.400 Δολλάρια Αμερικής, που αναφέρεται στην παράγραφο 8(β) της Αναφοράς, αποσύρθηκε από το δικηγόρο των εναγόντων κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας, εν όψει του γενο-
10 νότος ότι ο πιο πάνω μάρτυρας ανέφερε ότι δεν έκαμε οποιεσδήποτε άλλες πληρωμές.

Συνεπώς, η αξίωση των εναγόντων περιορίζεται στη διαφορά του ναύλου που ανέρχεται στο ποσό των 72.800 Δολλαρίων Αμερικής, πλέον 61.100 Δολλάρια Αμερικής
15 για καθυστερήσεις, όπως επεξηγείται πιο πάνω.

Το πρώτο και πιο σημαντικό θέμα που εγείρεται στην παρούσα υπόθεση, είναι αν και κατά πόσον οι ενάγοντες νομιμοποιούνται να καταχωρήσουν την υπό κρίση αγωγή, δεδομένης της θέσης τους, πως οι ναυλωτές Tradax Ocean
20 Transportation S.A., ενήργησαν σαν αντιπρόσωποι τους και δεν το αποκάλυψαν στους εναγόμενους.

Σύμφωνα με το κοινοδίκαιο, ένας ανώνυμος αντιπροσωπευόμενος μπορεί, στην κατάλληλη περίπτωση, να ενάξει ή να εναχθεί, με βάση μια συμφωνία που υπογράφηκε ή
25 συμφωνήθηκε από τον αντιπρόσωπο του. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, έχει επίσης νομολογηθεί πως, εξωγενής μαρτυρία είναι αποδεκτή για να καταδείξει υπό ποιαν ιδιότητα τα συμβαλλόμενα μέρη συμβλήθηκαν ή υπέγραψαν μια τέτοια συμφωνία. Περαιτέρω, είναι επιτρεπτό στο Δικαστήριο να εξετάσει το κείμενο της σύμβασης και να κατα-
30 λήξει στο εύρημα αν ένα συμβαλλόμενο μέρος υπέγραψε ή συμβλήθηκε σαν αντιπρόσωπος.

Αυτή τη θέση των εναγόντων αμφισβήτησαν οι εναγόμενοι και οι ενάγοντες προσπάθησαν να την αποδείξουν με τη μαρτυρία του Μ.Ε.1 Άγγελου Ζούπα και Μ.Ε.2 Εμ-
35

μανουήλ Στεφανάκη.

Ο Μ.Ε.1 Άγγελος Ζούπας, μεταξύ άλλων, ισχυρίστηκε πως πήρε οδηγίες από τους ενάγοντες να πραγματοποιήσει τη ναύλωση, αλλά υπήρξε σαφής, πως οι οδηγίες του ήταν πως οι ναυλωτές του πλοίου "Νικ" ήταν η Tradax Ocean Transportation S.A. 5

Ο Μ.Ε.2 Εμμανουήλ Στεφανάκης, δικηγόρος των εναγόντων στην Ελλάδα για τα τελευταία δέκα χρόνια, ανέφερε πως οι ναυλωτές του πλοίου "Νικ", ήταν οι ενάγοντες διά της αντιπροσώπου τους εταιρείας Tradax. 10

Εξέτασα με προσοχή το σύνολο της ενώπιον μου μαρτυρίας και έλαβα υπόψη μου τη συμπεριφορά των μαρτύρων που μαρτύρησαν γι' αυτό το θέμα.

Όσον αφορά το Μ.Ε.1 Άγγελο Ζούπα, ευρίσκω πως οι ισχυρισμοί του, πως οι ενάγοντες πάντα αντιπροσωπεύονται από την Tradax Ocean Transportation S.A., δεν είναι τίποτε άλλο παρά απλές υποθέσεις. Το ίδιο μπορεί να λεχθεί και για το Μ.Ε.2 Εμμανουήλ Στεφανάκη, με την προσθήκη πως στην περίπτωση του μάρτυρα αυτού, η πρόθεση του να βοηθήσει τους ενάγοντες ήταν έκδηλη και η εντύπωση μου είναι πως η εκδοχή του ήταν αποτέλεσμα σκέψης που έγινε εκ των υστέρων. 15 20

Οι ενάγοντες μπορεί να ελέγχουν την Tradax Ocean Transportation SA και άλλες εταιρείες, αλλά τούτο από μόνο του, δεν αποδεικνύει πως οι εταιρείες αυτές ενεργούν πάντοτε σαν αντιπρόσωποι των εναγόντων. Πέραν αυτού, θα πρέπει να αναφερθεί πως, στο ναυλοσύμφωνο η Tradax Ocean Transportation SA περιγράφεται σαν ναυλωτής και σαν ναυλωτής χαρακτηρίστηκε και από το Μ.Ε.1 Άγγελο Ζούπα και το Μ.Ε.3 Alain De Lachaux. Επίσης, η υποβολή αξιώσιως για αποζημιώσεις προς τους ενάγομένους δεν έγινε από τους ενάγοντες, αλλά από αντιπροσώπους της Tradax Ocean Transportation SA, τους Tradax Gestion SA (Βλ. Τεκμήριο 18). Η μόνη φορά που εμφανίζονται οι ενάγοντες, είναι στην αγωγή και η ιδιότη- 25 30 35

τα του ανώνυμου αντιπροσωπευόμενου υποστηρίζεται από τρίτους με υποθέσεις.

5 Για τους πιο πάνω λόγους, ευρίσκω πως οι ναυλωτές του πλοίου ήταν η Tradax Ocean Transportation SA και όχι οι ενάγοντες. Συνεπώς, οι ενάγοντες δεν νομιμοποιούνται να καταχωρήσουν την παρούσα αγωγή εναντίον των εναγομένων, γιατί απότυχαν να αποδείξουν ότι ήταν ανώνυμοι αντιπροσωπευόμενοι της Tradax Ocean Transportation SA και η αγωγή θα πρέπει να απορριφθεί.

10 Ανεξάρτητα με το αποτέλεσμα, είμαι υποχρεωμένος να προχωρήσω σε συντομία να αποφασίσω και τα άλλα επίδικα θέματα της αγωγής.

15 Προβάλλεται από τους εναγόμενους η υπεράσπιση πως η συμφωνία ματαιώθηκε και/ή κατέστη αδύνατη εκτέλεσης και/ή έληξε λόγω και σαν αποτέλεσμα ζημιάς που επεσυνέβηκε από αιτίες πέραν του ελέγχου των εναγομένων. Η ισχυριζόμενη ζημιά που προκλήθηκε στο πλοίο ήταν βλάβη στην προπέλλα.

20 Επίσης υποβλήθηκε πως οι εναγόμενοι καλύπτονται από τον όρο "excerptions", Τεκμήριο 17, παράγραφος 1, γραμμές 112-116, που αναφέρει τα ακόλουθα:

25 "1. It is mutually agreed that the Carrier shall not be liable for loss or damage occasioned by causes beyond his control, by the perils of the seas or other waters, by fire from any cause wheresoever occurring, by barratry of the Master of crew, by enemies, pirates or robbers, by arrest and restraint of princes, rulers or people, by explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect
30 in hull, machinery or appurtenances, by collisions, stranding or other accidents of navigation of whatsoever kind (even when occasioned by the negligence, default or error in judgement of the pilot, Master, mariners, or other servants of the Shipowner, not resulting, however,
35 in any case, from want of due diligence by the owners of the vessel or any of them, or by the Ship's Husband or

Manager)."

Όσον αφορά τον πρώτο λόγο, ο κ. Χαβιαράς αναφέρθηκε στη μαρτυρία που δόθηκε από πλευράς εναγομένων και υποστήριξε την άποψη, πως οι εναγόμενοι απόδειξαν εκ πρώτης όψεως υπεράσπιση όσον αφορά την ισχυριζόμενη βλάβη που υπέστη το πλοίο και συνεπώς το βάρος μετατοπίστηκε στους ώμους των εναγόντων να αποδείξουν ότι η βλάβη προκλήθηκε από αμέλεια ή παράλειψη των εναγομένων, που όμως δεν το έπραξαν. Προς υποστήριξη της εισήγησης του αναφέρθηκε στην υπόθεση *Constantine Line v. Imperial Smelting Corporation* [1941] 2 All E.R. 165. 5 10

Το δόγμα της ματαίωσης ή αδυναμίας εκπληρώσεως (frustration) μιας συμφωνίας, δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που η εκπλήρωση της υποχρέωσης καθίσταται αδύνατη λόγω παράλειψης από μέρους ενός των συμβαλλομένων. Συνεπώς, εάν ένας συμβαλλόμενος βασίζεται στην αδυναμία εκπληρώσεως, το βάρος της απόδειξης αν και κατά πόσον η αδυναμία προς εκπλήρωση της υποχρέωσης του οφειλόταν σε δική του παράλειψη, είναι σημαντικό. 15 20

Στην υπόθεση *Constantine Line v. Imperial Smelting Corporation* (ανωτέρω), αναφέρθηκαν τα ακόλουθα, που είναι σχετικά με το θέμα:

"... where damages for failure to load a cargo were claimed by the charterers, the shipowners relied on the explosion which had occurred in the ship as having frustrated the chartered voyage. The cause of the explosion, however, could not be established. In these circumstances it was held by the House of Lords that the onus was upon the charterers to establish neglect or default on the part of the shipowners; the latter, having shown that the voyage was frustrated by the explosion, had established a prima facie defence and were not bound to prove further that neglect or default on their part had not caused the explosion." 25 30 35

Όμως στην προκειμένη περίπτωση το θέμα θα πρέπει να αντικριστεί και με το στοιχείο της καθυστέρησης.

5 Όπως προκύπτει από τη μαρτυρία του Μ.Ε/νων 1 Elladio Palanca, ενώ το πλοίο προσέγγιζε το λιμένα της Μπαγκόγκ, παρατηρήθηκαν δονήσεις. Μετά την απόρριψη των αμπαριών από τους επιθεωρητές, το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι για δοκιμές στην ανοικτή θάλασσα και για να καθαρίσει τα αμπάρια του και να επιστρέψει, σύμφωνα με οδηγίες που πήρε από το Μ.Ε/νων 2 Γαβαδά Απόστολο, αρχιμηχανικό των εναγομένων.

10 Ακολούθως και επειδή δεν μπορούσε να γίνει έλεγχος της βλάβης εξωτερικά, λόγω του ότι τα νερά στη Μπαγκόγκ δεν ήταν διαυγή και λόγω ανυπαρξίας κατάλληλων συνεργείων, όπως ανέφερε ο Μ.Ε/νων 2 Απόστολος Γαβαδάς, το πλοίο συνέχισε το ταξίδι του για τη Σιγκαπούρη, σύμφωνα με τις οδηγίες του, για επιδιόρθωση.

Το ταξίδι κράτησε 4 μέρες, όπως ανέφερε ο Μ.Ε/νων 1 Elladio Palanca. Επίσης, σύμφωνα με το Τεκμήριο 25, οι επιδιορθώσεις κράτησαν από τις 19.3.85 μέχρι 21.3.85.

20 Είναι αυτή η καθυστέρηση ικανή να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις λύσης της σύμβασης, δεδομένου ότι κανένας από τους συμβληθέντες δεν την ακύρωσε; Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα δίδεται στην υπόθεση *Admiral Shipping Company Limited v. Weidner, Hopkins & Co* [1916] 1 KB 429, όπου στη σελ. 436 αναφέρθηκαν τα ακόλουθα:

30 "... The commercial frustration of an adventure by delay means, as I understand it, the happening of some unforeseen delay without the fault of either party to a contract, of such a character as that by it the fulfilment of the contract in the only way in which fulfilment is contemplated and practicable is so inordinately postponed that its fulfilment when the delay is over will not accomplish the only object or objects which both parties to the contract must have known that each of

them had in view at the time they made the contract, and for the accomplishment of which object or objects the contract was made."

Μια τέτοια κατάσταση πραγμάτων, που να δημιουργεί προϋποθέσεις λύσεως της σύμβασης, δεν απέδειξαν οι εναγόμενοι. Επίσης δεν απέδειξαν ότι η περίπτωση καλύπτεται από το "exceptions clause", γιατί έστω και αν υπήρξε βλάβη, που το εξετάζω αμέσως μετά, είχαν υποχρέωση να μεταβούν στην Μπαγκόκ εκ νέου και να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους.

Όμως το σοβαρότερο ερώτημα που προκύπτει είναι αν και κατά πόσον οι εναγόμενοι απόδειξαν ότι πράγματι υπήρξε βλάβη. Εξετάζοντας την ενώπιο μου μαρτυρία πάνω σ' αυτό το θέμα, ευρίσκω πως οι εναγόμενοι δεν απέδειξαν τον ισχυρισμό τους.

Το πλοίο έφθασε στο λιμάνι της Μπαγκόγκ και μάλιστα ειδοποίησε ότι ήταν έτοιμο να δεχθεί το φορτίο. Μέχρι τότε δεν έγινε κανένας ισχυρισμός περί οποιασδήποτε βλάβης, παρόλο που το πλοίο παρέμεινε στο λιμάνι της Μπαγκόγκ για 4 μέρες. Ο ισχυρισμός περί βλάβης προβλήθηκε για πρώτη φορά μετά που απορρίφθηκαν τα σμπάρια από τους επιθεωρητές, οπότε και το πλοίο έφυγε με πρόσχημα τις δοκιμές και τον καθαρισμό των αμπαριών, με πρόθεση να ξαναγυρίσει, πράγμα που δεν συνέβη. Ο εκεί αντιπρόσωπος του πλοίου, Thoresen Bangkok, δεν ειδοποιείται και το πλοίο μεταβαίνει στη Σιγκαπούρη. Σε αυτό το στάδιο, η προβληθείσα βλάβη επικεντρώθηκε στο πηδάλιο του πλοίου. Όμως στο Τεκμήριο 25, που αφορά την επιδιόρθωση στη Σιγκαπούρη, προβάλλεται ο ισχυρισμός πως η βλάβη οφειλόταν σε στράβωμα δυο φτερών της προπέλλας. Σύμφωνα με το Τεκμήριο αυτό, η εργασία αρχισε στις 19.3.85 και τελειωσε στις 21.3.85. Ακόμα, σύμφωνα με τη μαρτυρία του M.E/ων 1 Elladio Palanca, το πλοίο επιθεωρήθηκε από δύοτες την πρώτη μέρα της άφιξης του, γεγονός που θα πρεπε να αποκαλύψει αμέσως την ισχυριζόμενη βλάβη στην προπέλλα. Παρόλα αυτά όμως, στις 20.3.85, το απόγευμα, όπως προκύπτει από το κείμε-

5 νο, η Olympic Maritime Carriers PTE Ltd, αντιπρόσωποι των εναγομένων, απέστειλαν το ακόλουθο τηλετύπο (Τεκμήριο 20) στους εναγομένους και τους ανάφεραν πως είπαν στους ενάγοντες, που εμφανίζονται για πρώτη φορά
10 σαν εκπροσωπούντες την Tradax Ocean Transportation S.A και όχι σαν αντιπροσωπευόμενοι, ότι το πλοίο έχει πρόβλημα στο πηδάλιο και δεν αναφέρουν τίποτε για προπέλλα, ενώ κατά το χρόνο αυτό θα έπρεπε να γνωρίζουν την ισχυριζόμενη βλάβη. Το κείμενο του τηλετύπου αυτού έχει ως ακολούθως:

"To: Transmed Shipping Ltd -Athens Attention Mr. Makris

From: Olympic Maritime Carriers PTE Ltd - Spore

Re: MV NIC

15 Further today please note

Repairs proceeding and hopefully no dry-docking will be required. Will revert later. Meantime Cargill representing Tradax contacted us again this afternoon for second time for vessel's readiness. We told them vessel
20 has steering gear problems probably due to hitting Some submerged item or log on the rudder whilst entering port of Bangkok. Explained that unless dry dock required expect complete 23/24 March.

Regards

25 Captain Goros"

Πέραν αυτού, οι εναγόμενοι και ενώ το πλοίο βρισκόταν στη Σιγκαπούρη, στις 22.3.85, αλλάζουν το όνομα του σε "Λιμνιά" (Βλ. Τεκμήριο 23).

30 Επίσης, σύμφωνα με τη μαρτυρία του Μ.Ε/νων Ι Elladio Palanca, το πλοίο παράμεινε μετά την ισχυριζόμενη επιδιόρθωση του στη Σιγκαπούρη για περίοδο περίπου

μιας εβδομάδας και δεν ξαναγύρισε ποτέ στη Μπαγκόγκ, παρό το γεγονός ότι η Tradax Ocean Transportation S.A. δεν ακύρωσε το ναυλοσύμφωνο.

Η πιο πάνω συμπεριφορά των Εναγομένων, που αντανακλάται από την ενώπιον μου μαρτυρία, με πείθει πως το πλοίο δεν υπέστη οποιαδήποτε βλάβη και οι ισχυρισμοί που προβλήθηκαν περί βλάβης, κρίνω πως ήταν σκέψεις που έγιναν εκ των υστέρων, για να δικαιολογήσουν την παράλειψη των εναγομένων να παραλάβουν το φορτίο σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο και να το μεταφέρουν από τη Μπαγκόγκ στην Αγκόλα. 5 10

Όσον αφορά το θέμα των αποζημιώσεων, αν εύρισκα τους εναγόμενους υπεύθυνους, θα επεδίκαζα εις βάρος τους το ποσό της διαφοράς του ναύλου που ανέρχεται στα 72.800 Δολάρια Αμερικής, όχι όμως το ποσό που υπάρχει ισχυρισμός ότι οι ενάγοντες πλήρωσαν για καθυστερήσεις στους πωλητές και αγοραστές του φορτίου. Η μαρτυρία πάνω σε αυτό το θέμα δεν ήταν σαφής και δεν προσδιόριζε επακριβώς τους λόγους που ανάγκασαν τους ενάγοντες να πληρώσουν τα ποσά αυτά. Επίσης, δεν αποδείχθηκε πως τις ζημιές αυτές είχαν την υποχρέωση να καλύψουν οι εναγόμενοι, αν κατά τα άλλα βρισκόντουσαν υπεύθυνοι προς τους ενάγοντες. 15 20

Για όλους τους πιο πάνω λόγους, η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα εις βάρος των εναγόντων. Τα έξοδα να υπολογιστούν από τον Πρωτοκολλητή. 25

Η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα.