

10 Ιουλίου, 1992

[ΝΙΚΗΤΑΣ, Διστής]

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΟΪΖΟΣ ΛΟΥΚΑ & ΥΙΟΙ ΛΤΔ,

Ενάγοντες,

v.

ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΒΑΤΣΙ SHIPPING LTD ΚΑΙ ΑΛΛΟΥ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 207/89).

5 Μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης — Εμπορεύματα που φορτώθηκαν σε εμπορευματοκιβώτιο σε λιμάνι του Λιβάνου έφθασαν στην Κύπρο με ζημιά που προκλήθηκε απο την εισροή θαλάσσιου νερού από τρύπα στο εμπορευματοκιβώτιο — Υπαρξη καθαρής φορτωτικής (clean bill of lading) — Δημιουργεί μαχητό τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν σε καλή εξωτερική τουλάχιστον κατάσταση.

10 Φορτωτική — Ρήτρα "general paramount clause" — Έχει σαν αποτέλεσμα την εισαγωγή των Κανόνων της Χάγης, έστω και στις περιπτώσεις όπου δεν εφαρμόζεται το άρθρο 2 του περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ. 263.

15 Κανόνες της Χάγης — Περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα για ζημιές που προκλήθηκαν στα εμπορεύματα κατά την μεταφορά σε 100 λίρες στερλίνες κατά μονάδα — Σημαίνει 100 χρυσές λίρες στερλίνες, δηλαδή η αξία σε λίρες στερλίνες ποσότητας 732.238 γραμμαρίων χρυσού κατά τον ουσιαώδη χρόνο ήτοι την ημερομηνία της παράδοσης των εμπορευμάτων — Κανόνες IV, παράγραφος 5 και IX των Κανόνων της Χάγης.

20 Μαρτυρία — Απαιτήση για αποζημιώσεις για ζημιά που προκλήθηκε σε εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης, όπου η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται σε χρηματικό ποσό ισάξιο σε χρυσό — Δεν είναι ανάγκη να προσαχθεί μαρτυρία αναφορικά με την ισοτιμία του χρυσού κατά τον ουσιαώδη χρόνο — Εκδόθηκε απόφαση για χρυσές λίρες, ή το ισάξιο λιρών Κύπρου σε ισοτιμία που θα καθοριζετο από το πρωτοκολλητήριο μετά από προσκόμιση βεβαίωσης από την Κεντρική Τράπεζα.

30 Λέξεις και φράσεις — "100 λίρες κατά πακέτο ή μονάδα" στον Κανόνα IV, παράγραφος 5 των Κανόνων της Χάγης — Σημαίνει 100 χρυσές λίρες στερλίνες, δηλαδή την αξία σε λίρες στερλίνες 732.238 γραμμαρίων χρυσού κατά τον ουσιαώδη χρόνο.

Η εναγόμενη 1 μετέφερε με το πλοίο εναγόμενο 2 εμπορεύματα των εναγόντων από το λιμάνι Saïda του Λιβάνου στην Κύπρο. Η ειδοθείσα φορτωτική ήταν "καθαρή" (clean bill of lading), δηλαδή δεν περιείχε καμιά τροποποίηση της δήλωσης ότι τα εμπορεύματα είχαν φορτωθεί "φαινομενικά εντάξει και σε καλή κατάσταση ... ποιότητα, περιεχόμενο και αξία άγνωστα". Κατά την άφιξη τους τα εμπορεύματα βρέθηκαν ότι είχαν υποστεί ζημιά από την εισροή θαλάσσιου νερού από τρύπα στο εμπορευματοκιβώτιο που περιέχονταν. Οι ενάγοντες αξίωσαν ΛΚ6.494,00 ισχυριζόμενη ζημιά. Οι εναγόμενοι ισχυρίστηκαν ότι το μέρος στο λιμάνι του Saïda όπου τοποθετούνταν τα εμπορευματοκιβώτια ήταν εκτεθειμένο στα κύματα της θάλασσας και ότι το εμπορευματοκιβώτιο είχε τοποθετηθεί σε κλειστό αμπάρι του πλοίου, όπου δεν ήταν δυνατό να εισχωρήσει το θαλασσινό νερό. Επιπλέον ισχυρίστηκαν ότι, και αν είχαν ευθύνη αυτή περιοριζόταν από τον Κανόνα IV, παράγραφος 5 των Κανόνων της Χάγης, που είχαν ενσωματωθεί στη φορτωτική με ρήτρα "general paramount clause", σε 100 λίρες στερλίνες κατά μονάδα. Οι ενάγοντες αμφισβήτησαν την εφαρμογή των Κανόνων της Χάγης, βασιζόμενοι στο άρθρο 2 του περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ 263, που προβλέπει ότι οι Κανόνες της Χάγης ισχύουν μόνο για την μεταφορά αγαθών από οποιοδήποτε Κυπριακό λιμάνι σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι εντός ή εκτός Κύπρου. Περαιτέρω ισχυρίστηκαν ότι, αν εφαρμόζονταν οι Κανόνες της Χάγης, η αναφορά σε 100 λίρες στερλίνες έπρεπε να ερμηνευθεί σαν ισάξιο σε χρυσό 100 λιρών στερλινών ενόψει της πρόνοιας του Κανόνα ΙΧ.

Αποφασίσθηκε ότι:

(α) Η ύπαρξη "καθαρής" φορτωτικής (clean bill of lading) δημιουργούσε μαχητό τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα είχαν παραληφθεί εξωτερικά τουλάχιστον σε καλή κατάσταση και χωρίς οποιαδήποτε ζημιά. Από την προσαχθείσα μαρτυρία οι εναγόμενοι δεν είχαν κατορθώσει να αποδείξουν το τεκμήριο αυτό και κατά συνέπεια ευθύνονταν για τη ζημιά που είχε προκληθεί στα εμπορεύματα.

(β) Αν και ήταν ορθό ότι το άρθρο 2 του περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ. 263 δεν είχε εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση εφόσον η μεταφορά είχε γίνει από λιμάνι εκτός Κύπρου προς την Κύπρο, οι Κανόνες της Χάγης είχαν ενσωματωθεί στην φορτωτική με την ρήτρα "general paramount clause" και κατά συνέπεια είχαν εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση.

(γ) Η ορθή ερμηνεία της φράσης "100 λίρες στερλίνες" στον Κανόνα IV, παράγραφος 5 των Κανόνων της Χάγης, σε συνδυασμό με τις πρόνοιες του Κανόνα ΙΧ, ήταν ότι οι 100 λίρες στερλίνες ήταν το ισάξιο σε χρυσό σε λίρες στερλίνες 732.238 γραμμάρων χρυσού κατά τον ουσιαστικό χρόνο, δηλαδή, στην παρούσα περίπτωση, κατά την ημερομηνία παράδοσης των εμπορευμάτων.

5 (δ) Αν και δεν είχε προσαχθεί μαρτυρία αναφορικά με την ισοτιμία του χρυσού, δυνάμει του άρθρου 21 του περί Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου Νόμου, 1963 (Ν 48/63) και του άρθρου 2 του περί Νομίματος Νόμου, που προβλέπει ότι το χρυσό νόμισμα αποτελεί νόμιμο μέσο πληρωμής (legal tender), ήταν δυνατή η έκδοση απόφασης υπέρ των εναγόντων εκφρασμένη σε χρυσό νόμισμα το οποίο θα μετετρέπεται σε Κυπριακές λίρες από το Πρωτοκολλητέο μετά την προσκόμιση βεβαίωσης από την Κεντρική Τράπεζα για την ισοτιμία κατά τον ουσιαστικό χρόνο.

10 *Εκδόθηκε απόφαση υπέρ των εναγόντων για το ποσό των 100 χρυσών λιρών ή το ισάξιο σε Κυπριακές λίρες, υπό τον περιορισμό ότι αυτό δεν θα υπερβαίνει το ποσό της αξίωσης δηλαδή ΛΚ6.495, πλέον έξοδα.*

15 Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Peter der Grosse [1876] 34 L.T. 749.

Compania Naviera v Churchill [1906] 1 K.B. 237.

National Petroleum Co. v. Athelviscount [1934] 48 Ll.L.R. 164.

20 *Albacora S.R.L. v. Westcott & Laurance Line Ltd [1966] 2 Ll.L.R. 53.*

Harris & Sons Ltd v. China Mutual Steam Navigation Co Ltd [1959] 2 Ll.L.R. 500.

Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co (1959) A.C. 133.

25 *The Rosa S [1989] 1 All E.R. 489.*

Brown Boveri (Australia) Pty Ltd v. Baltic Shipping Co (The Nadezhda.

Krupskaya) [1989] 1 Ll.L.R. 519.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

30 Αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία οι ενάγοντες ζητούν από τους εναγομένους £6.679.30 σαν αποζημιώσεις για μερική καταστροφή του φορτίου τους, την οποίαν αργότερα περιόρισαν σε £6.495.

Χρ. Μιτσίδης, για τους ενάγοντες.

35 *Α. Θεοφίλου, για τους εναγομένους.*

Cur. adv. vult.

ΝΙΚΗΤΑΣ, Δ. ανέγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Η εναγόμενη 1 είναι μετοχική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης. Εδρεύει στη Λεμεσό. Κατά τον ουσιαστικό χρόνο είχε την κυριότητα ή ήταν η ναυλώτρια του πλοίου Libra, εναγόμενου 2. Τον Αύγουστο του 1989 φορτώθηκε στο πλοίο 5 αυτό, ενώ ναυλοχούσε στο λιμάνι της Saida του Λιβάνου, ένα εμπορευματοκιβώτιο περιέχον πυκνό διάλυμα πορτοκαλιού (concentrate) με προορισμό τη Λεμεσό. Σχετικά με τη μεταφορά εκδόθηκε υπό ή εκ μέρους των εναγομένων η υπ' αρ. 3 φορτωτική (liner bill of lading), ημερ. 29/8/89. 10

Το παραπάνω χημικό υλικό ήταν συσκευασμένο σε 45 πλαστικά δοχεία και 90 χαρτόνια. Λεπτομέρειες φαίνονται στον κατάλογο συσκευασίας, τεκ. 2, που εξέδωσε η εταιρεία της Pepsi Cola Λιβάνου. Το τεκ. 3 είναι το τιμολόγιο του εμπορεύματος από την ίδια εταιρεία. Ας σημειωθεί ότι η ουσία αυτή χρησιμοποιείται από τους ενάγοντες, που ήταν και οι δικαιούχοι του φορτίου, για την παραγωγή αναψυκτικών. 15

Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι Λεμεσού διαπιστώθηκε ότι το εμπορευματοκιβώτιο ήταν τρυπημένο σε 20 δύο σημεία και ότι διέρρεαν υγρά από τις πόρτες και από την μπροστινή αριστερή μεριά που βρισκόταν η μία από τις δύο τρύπες. Όταν δε ανοίχθηκε από αρμόδιο τελωνειακό υπάλληλο το περιεχόμενο ήταν βρεγμένο. Σε σχετική έκθεση του (τεκ. 7) αναφέρει: "It seemed that sea water had 25 penetrated through the hole". Τελικά στις 11/9/89 το κοντέϊνερ μεταφέρθηκε στην ιδιωτική αποθήκη bonded των εναγόντων στη Λευκωσία.

Την επομένη, με οδηγίες των εναγόντων, επιθεωρήθηκε από τον ειδικό Στ. Μύθιλλο, Μ.Ε.1. Ο μάρτυς βρίσκεται 30 στην υπηρεσία της αντιπροσωπείας των Lloyd's στην Κύπρο και εκτελεί χρέη πραγματογνώμονα από το 1953. Στις 16/10/89 εσύntαξε μακρά έκθεση που κατατέθηκε σαν τεκ. 5. Η ουσία της, που συνάδει απόλυτα με την προφορική μαρτυρία του στο δικαστήριο, είναι ότι το περιεχόμενο 35 και των 90 χαρτονιών περιβράχθηκε σε βαθμό που ήταν ακατάλληλο για χρήση και έπρεπε να καταστραφεί. Τα

πειράματα στα οποία προέβη κατέδειξαν την παρουσία άλατος πράγμα που σημαίνει πως είχε εισχωρήσει στο κοντέινερ θαλάσσιο νερό, που κατάβρεξε το περιεχόμενο, καθιστώντας το ακατάλληλο. Ο μάρτυς απέκλεισε το ενδεχόμενο να προξενήθηκε η ζημιά από οποιαδήποτε άλλη αιτία. Τελικά το εμπόρευμα που επηρεάστηκε καταστράφηκε από τις τελωνειακές αρχές (βλέπε σχετικό πιστοποιητικό ημερ. 12/10/89, τεκ. 4). Το υλικό που είχε συσκευαστεί στα πλαστικά δοχεία παρέμεινε άθικτο.

- 5
- 10 Τα γεγονότα, όπως τα έχω συνοψίσει, είναι παραδεκτά κατα τον ένα ή τον άλλο τρόπο από δηλώσεις στις έγγραφες προτάσεις και τις γραπτές αγορεύσεις ή την εκ συμφώνου προσκόμιση έγγραφης μαρτυρίας. Με βάση τα δεδομένα αυτά η αξίωση των εναγόντων, για μερική
- 15 καταστροφή του φορτίου ανερχόταν σε £6.679,30, αλλά περιορίστηκε, κατόπιν σχετικής δήλωσης του δικηγόρου των εναγόντων, σε £6.495:

Το ύψος της ζημίας δεν έχει ουσιαστικά αμφισβητηθεί. Είναι η θέση των εναγόντων πως οι εναγόμενοι υπέχουν συμβατική ευθύνη απέναντι τους που απορρέει από τη φορτωτική καθώς και αδικοπρακτική για το αστικό αδίκημα της αμέλειας.

Η βασική γραμμή υπεράσπισης είναι ότι το φορτίο δεν έπαθε τη ζημιά ενόσω βρισκόταν στην κατοχή ή υπό τον έλεγχο των εναγομένων. Σε περίπτωση δε που αποδεικνύεται το αντίθετο, οι εναγόμενοι δεν φέρουν ευθύνη γιατί η ζημιά προκλήθηκε κάτω από συνθήκες που τους απαλλάσσει υπαιτιότητας. Συγκεκριμένα την αποδίδουν σε κινδύνους της θάλασσας, ακατάλληλη συσκευασία ή εν πάση περιπτώσει διατείνονται ότι προκλήθηκε χωρίς πραγματικό σφάλμα από μέρους των εναγομένων ή χωρίς αμέλεια των ιδίων ή των υπαλλήλων και αντιπροσώπων τους.

Οι τελευταίοι αυτοί ισχυρισμοί συμπίπτουν εν πολλοίς ή είναι επάλληλοι με τους Κανόνες της Χάγης, που, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, αποτελούν τμήμα του εσωτερικού μας δικαίου. Έχουν ρητά ενσωματωθεί στον Πίνακα του Περί Θαλάσσιας Μεταφοράς Αγαθών Νόμου, Κεφ.

263. Οι εναγόμενοι επικαλέστηκαν τις ρήτρες απαλλαγής του Κανόνα 4. Και συγκεκριμένα την παράγραφο 2(c) για κινδύνους και ατυχήματα της θάλασσας, 2(i) για ενέργεια του φορτωτή ή ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων (πράξη ή παράλειψη), 2 (η) ανεπάρκεια της συσκευασίας και 2 (ο) ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται αν δείξει ότι απώλεια του φορτίου οφείλεται σε οποιαδήποτε αιτία χωρίς δικό του σφάλμα ή των υπαλλήλων και αντιπροσώπων του. 5

Η μαρτυρία που προσήγαγαν οι εναγόμενοι είχε σαν στόχο να δείξει ότι δεν ήταν δυνατό να υποστεί βλάβη το φορτίο κατά τον πλοούν, αλλά αυτό πρέπει να συνέβηκε κατά το στάδιο μεταφοράς πριν από τη φόρτωση. Ο Α. Μιχαήλ, υπάλληλος της εταιρείας που αντιπροσωπεύει τους εναγομένους, είπε πως παρευρισκόταν κατά την άφιξη του πλοίου στη Λεμεσό και είδε το επίδικο κοντέινερ στο υπ' αρ. 1 κύτος του πλοίου, που ήταν κλειστό. Ενώ ο πρώην πλοίαρχος του "Libra" Gabby Buchaaya, που εξακολουθεί ποικιλοτρόπως τη συνεργασία του με τους εναγομένους, είπε πως τα αμπάρια του πλοίου κλείνουν με το σύστημα θυρών McGregor, που τα καθιστούν αδιάπεραστα από νερό. Ανέφερε επίσης πως το λιμάνι της Saida είναι επικίνδυνο το χειμώνα. Είναι εκτεθειμένο στους ανέμους και τη θαλασσοταραχή γιατί στερείται κυματοθραυστών. Έτσι υπάρχει ο κίνδυνος να βρέχονται από τα μεγάλα κύματα τα υπό φόρτωση εμπορεύματα, που είναι τοποθετημένα κατά μήκος της μοναδικής αποβάθρας του λιμένα. 10
15
20
25

Να τι ακριβώς ανέφερε κατά την κυρίως εξέταση του:

"Ε. Η φόρτωση στο λιμάνι της Saida, πού βρίσκονται τα εμπορεύματα για φόρτωση. 30

Α. Κάτω στο μώλο έχει ανοίξει ένα μέρος και βάλουν τα κοντέινερς. Έρχεται το καράβι να φορτώσει, αφήνουν ένα μέρος, αν έχει πολύ θαλάσσιο κύμα κτυπά πάνω και μπορεί να πετάξει μέχρι 20 μέτρα μακριά.

Ε. Αν καπετάνιε, έχουμε ένα....κοντέινερ μπορεί να 35

φορτωθεί από το λιμάνι της Saida;

Α. Μπορεί να φορτωθεί αλλά είναι επικίνδυνο από τα νερά που μπαίνουν μέσα."

- Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως η φορτωτική περιέχει δήλωση στην οποία αναγνωρίζεται ότι τα αγαθά φορτώθηκαν "φαινομενικά εντάξει και σε καλή κατάσταση..... ποιότητα, περιεχόμενο και αξία άγνωστα". Η φορτωτική δεν είναι τροποποιημένη. Δεν περιέχει δηλαδή καμιά σημείωση με την οποία ο εκδότης αναφέρεται στην κακή κατάσταση του εμπορεύματος κατά το χρόνο της φόρτωσης. Για παράδειγμα ότι το φορτίο ήταν ακάθαρμο. Με άλλα λόγια έχουμε τον τύπο της "καθαρής" φορτωτικής (clean bill of lading). Στις παραπομπές των εναγόντων περιλήφθηκαν και οι υποθέσεις *Peter der Grosse* [1876] 34 L.T. 749, *Compania Naviera v. Churchill* [1906] 1 K.B. 237, *National Petroleum Co. v. Athelviscount* [1934] 48 Ll.L.R. 164.

- Μια σημαντική υποχρέωση του μεταφορέα είναι αυτή που επιβάλλει ο Κανόνας 3(2) για "την προσήκουσα και προσεκτική φόρτωση..... μεταφορά..... επιμέλεια και εκφόρτωση των μεταφερομένων αγαθών (the carrier shall properly and carefully load.....carry.... care for and discharge the goods carried)". Οι εναγόμενοι υποστηρίζουν ότι με τη χρήση του συστήματος McGregor εξεπλήρωσαν την υποχρέωση τους που απορρέει από τον παραπάνω κανόνα. Για το θέμα αυτό έγινε αναφορά στις αποφάσεις *Albacora S.R.L. v. Westcott & Laurance Line Ltd* [1966] 2 Ll.L.R. 53 και *Harris & Sons Ltd. v. China Mutual Steam Navigation Co. Ltd* [1959] 2 Ll.L.R. 500.

- Συμπληρωματικά έχει λεχθεί ότι με τη μαρτυρία του πλοιάρχου έχει αποδειχθεί πως το εμπορευματοκιβώτιο παραλήφθηκε από την αποβάθρα "που δέρνεται από τα κύματα", κατά την έκφραση του συνηγόρου, και τοποθετήθηκε σε αμπάρι του πλοίου που κλείει με υδατοστεγές σύστημα. Έτσι αποκλείεται η ζημιά να έχει προκληθεί κατά τον πλούν ή ενόσω οι εναγόμενοι είχαν το φορτίο στην κατοχή τους. Περαιτέρω υποστηρίχθηκε - κατά τρόπο γε-

νικό οφείλω να πώ - πως με βάση τις προαναφερθείσες απαλλακτικές ρήτρες των Κανόνων της Χάγης οι εναγόμενοι απαλλάσσονται ευθύνης.

Πρέπει πρώτα να διαλευκάνουμε ένα ζωτικό ζήτημα, που έθεσε ο δικηγόρος των εναγόντων, που άπτεται άμεσα 5 και του θέματος της έκτασης της αποζημίωσης, στην περίπτωση φυσικά που το δικαστήριο καταλογίζει ευθύνη στους εναγόμενους. Το θέμα είναι κατά πόσον είναι εφαρμοστέοι οι Κανόνες της Χάγης, δοθέντος ότι κατά το άρθρ. 2 του Κεφ. 263, ισχύουν μόνο για τη μεταφορά αγαθών 10 από οποιοδήποτε κυπριακό λιμένα σε οποιοδήποτε άλλο λιμένα εντός ή εκτός Κύπρου. Εδώ η μεταφορά έγινε από τη Σαΐδα προς κυπριακό λιμένα και εκ πρώτης όψεως οι Κανόνες δεν τυγχάνουν εφαρμογής. Έχω όμως καταλήξει 15 ότι εφαρμόζονται στην παρούσα περίπτωση στην Κύπρο, ως χώρα προορισμού, σύμφωνα με σχετική ρήτρα της φορτωτικής που καλείται μάλιστα "Paramount Clause". Μεταφέρω αυτούσιο το περιεχόμενο της:

"General Paramount Clause

The Hague Rules contained in the International 20 Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the 25 country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply."

Όπως εξηγεί ο Scrutton on Charterparties and Bills of 30 Lading, 18η έκδοση, σελ. 405, 406 ορισμένοι ή όλοι οι Κανόνες της Χάγης μπορεί να ενσωματωθούν με ειδική ρήτρα σε ναυλοσύμφωνο ή φορτωτική.

"Although the Act does not apply to charterparties, some or all of its provisions may be incorporated in a 35

charterparty. The incorporating clause is frequently called a "Clause Paramount". Some forms of clause purport to incorporate the entire Act, or its foreign equivalent, into the charter. Other forms incorporate only the Hague Rules."

(Βλέπε και την *Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co* [1959] A.C. 133.)

Από μιά πρώτη θεώρηση ανακύπτει το ερώτημα κατά πόσον το εμπόρευμα έπαθε τη ζημία πριν φορτωθεί και επομένως παραδόθηκε ελαττωματικό, όπως ισχυρίζονται οι εναγόμενοι, ή ότι εβλάβη κατά τη μεταφορά. Η σωστή απάντηση στο ερώτημα εξαρτάται από τις δηλώσεις στη φορτωτική για την εμφάνιση του φορτίου. Η πρωταρχική υποχρέωση του μεταφορέα είναι να παραδώσει ότι και όπως το παρέλαβε. Η φορτωτική αποτελεί εκ πρώτης όψεως μαρτυρία των όρων της ναύλωσης μεταξύ των οποίων και του όρου ότι το εμπόρευμα παραλήφθηκε στην κατάσταση που δηλώνεται στη φορτωτική. Η τελευταία δημιουργεί με άλλα λόγια μαχητό τεκμήριο, που μπορεί να ανατραπεί με αντίθετη μαρτυρία από τον μεταφορέα, εκτός αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής του κωλύματος (doctrine of estoppel).

Ο εκδότης του Carver "Carriage by Sea", 13η έκδοση, τόμος 1, σελ. 83, παραθέτει το σχόλιο του δικαστή Channell στην υπόθεση *Compania Naviera*, ανωτέρω:

"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

Ο μεταφορέας λοιπόν για να αποφύγει ευθύνη πρέπει να αποδείξει ότι το εμπόρευμα φορτώθηκε σε κακή κατάσταση τουλάχιστον εξωτερικά. Η μαρτυρία των εναγομένων στο προκείμενο, την οποία έχω προ ολίγου συνοψίσει, δεν έχει επιτελέσει τέτοιο σκοπό. Κινείται στη σφαίρα των εικασιών. Ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι η μεταφορά έγινε κατά τον Αύγουστο που δεν αναμένονται συνήθως κακές καιρικές συνθήκες. Δεν υπάρχει μαρτυρία ή ικανοποιητική μαρτυρία που να τεκμηριώνει τους ισχυρισμούς των εναγομένων. Ούτε μπορεί να συμπεράνει κανείς, ελλείψει συγκεκριμένης μαρτυρίας, πού βρισκόταν το φορτίο στη διάρκεια του ταξιδιού που ήταν υπό την κατοχή των εναγομένων. Τέλος δεν υπάρχει τροποποίηση στη φορτωτική ότι το κοντέινερ ήταν τρυπημένο ή ακάθατο.

10

15

Είναι απαραίτητη μια παρατήρηση πριν εγκαταλείψω το θέμα. Δεν νομίζω να ισχύει εδώ η αρχή του κωλύματος, όπως υπέβαλε ο δικηγόρος του ενάγοντος, πράγμα που δεν θα επέτρεπε στους εναγομένους να ισχυριστούν ότι τα εμπορεύματα δεν ήταν σε καλή κατάσταση όταν τα παρέλαβαν. Παραπέμπω στην απόφαση *Harris*, ανωτέρω. Πρέπει όμως να παρατηρήσω ότι αναφορικά με τις υπόλοιπες πτυχές η υπόθεση διαφοροποιείται γιατί στην περίπτωση εκείνη το εμπόρευμα (ξύλεια) είχε εγγενές κρυφό ελάττωμα (τοί).

20

25

Περαιτέρω βρίσκω ότι οι εναγομένοι δεν προστατεύονται από τις απαλλαγές του Κανόνα της Χάγης IV που έχουν επικαλεστεί. Καμιά μαρτυρία δεν έχει προσαχθεί για την υπαγωγή της κρινόμενης περίπτωσης σε οποιαδήποτε από τις εξαιρέσεις αυτές. Για παράδειγμα οι κίνδυνοι θαλάσσης αναφέρονται σε τυχαία περιστατικά που δεν θα μπορούσαν να προβλεφθούν. Η εξαίρεση δεν καλύπτει τη φυσική ενέργεια των ανέμων και κυμάτων (*Scrutton on*

30

35

Charterparties, σελ. 225-226). Τίποτε δεν τέθηκε υπόψη μου που θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις απαλλαγής κάτω από το κεφάλαιο αυτό. Ούτε αποδείχθηκε πως η βλάβη προήλθε από κακή συσκευασία. Αντίθετα υπάρχει η βεβαίωση της φορτωτικής πως ήταν σε καλή κατάσταση. Κατ' ακολουθίαν οι ενάγοντες απέδειξαν την υπόθεση τους, η δε αγωγή τους επιτυγχάνει.

Ωστόσο ο δικηγόρος των εναγομένων έχει εγείρει θέμα εφαρμογής του Κανόνα IV, παράγραφος 5, αναφορικά με την έκταση της αποζημίωσης που είναι υπόχρεοι να πληρώσουν οι πελάτες του. Η εισήγηση είναι ότι αφού στη φορτωτική δεν αναγράφεται η αξία του εμπορεύματος για να δικαιούται σε μεγαλύτερο ποσό η αξίωση δεν μπορεί, σύμφωνα με τον παραπάνω κανόνα, να υπερβαίνει τις £100 κατά μονάδα. Στην κρινόμενη δε περίπτωση τις £50 διότι πρόκειται για μερική καταστροφή του φορτίου. Θα διαβάσω την παράγραφο 5:

"Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding one hundred- pounds per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

Ο δικηγόρος των εναγόντων αντέτεινε πως δεν έχουν εφαρμογή οι Κανόνες της Χάγης, αλλά για τους λόγους που προεξέθεσα είναι δεσμευτικοί και στην παρούσα περίπτωση. Ο κ. Μιτσιδης προχώρησε να εισηγηθεί πως μάλιστα σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο η παράγραφος 5 του Κανόνα IV πρέπει να ερμηνευθεί σε συνάρτηση με τον Κανόνα IX που αναφέρει:

"The monetary units mentioned in these rules are to be taken to be gold value."

Το ίδιο ακριβώς θέμα εξετάστηκε διεξοδικά και σε βάθος σε δύο σχετικά πρόσφατες ξένες αποφάσεις. Η πρώτη είναι η Αγγλική *The Rosa S* [1989] 1 All E.R. 489. Ο

δικαστής Hobhouse, αφού αναφέρθηκε εκτεταμένα και σε αποφάσεις από ξένες δικαιοδοσίες επί του ιδίου θέματος, κατέληξε ότι ο υπολογισμός γίνεται με βάση την ισοτιμία λίρας και χρυσού κατά το χρόνο παράδοσης του φορτίου.

"On its true construction art IV, r.5 of the Hague 5
Rules was to be read in conjunction with art IX, which
clearly provided that the gold value of sterling was to be
used as a measure of value of the monetary units
mentioned in the rules. Accordingly, "£100" in r. 5 was
to be understood as "£100 sterling gold value", and the 10
correct limit of the defendants' liability in respect of the
damaged cargo was therefore the sterling value of
732.238 g of fine gold at the date of delivery of the cargo,
ie £6,630.50."

Η raison d'etre του Κανόνα IX της Διεθνούς Σύμβασης 15
των Βρυξελλών του 1924 (Κανόνες της Χάγης) είναι η
διατήρηση μιάς ρεαλιστικής αποτίμησης της αποξημίωσης,
έτσι ώστε να αντισταθμίζεται κατά κάποιο τρόπο η μείω-
ση της αξίας του χρήματος με την πρόνοια για την ισοτι-
μία του ποσού που προβλέπει με το χρυσό. Η απόφαση 20
του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Νέας Νοτίου Ουαλλίας
στην *Brown Boveri (Australia) Pty Ltd. v. Baltic Shipping
Co (The Nadezhda Krupskaya)* [1989] 1 Ll.L. R. 519, κατέ-
ληξε στο ίδιο συμπέρασμα, αφού έλαβε υπόψη και την 25
υπόθεση *Rosa S*, ανωτέρω και επίσης όλη τη ξένη νομολο-
γία. Το θέμα της μείωσης της αξίας του χρήματος διατυ-
πώνεται στη σύνοψη ως εξής:

"Art. IV, r. 5 and art. IX had to be read together; the
long era of stability with its reference to the gold
standard, the serious and debilitating inflation which 30
accompanied and followed the First World War and the
concerted effort particularly of the International Trading
Community to return to objective standards measured in
gold all suggested that the reference in the opening words
of art. IX was intended to apply to the limitation of 35
"£100 sterling"."

Ακολουθεί το εύρημα του δικαστηρίου ως προς την ερμηνεία των δύο κανόνων:

5 "The result of construing art. IV, r. 5 and art. IX together was to require (at least where conversion in another currency was necessary) the appellants to tender to the respondent the equivalent of £100 gold at present prices for each package or unit;

10 Βλέπε επίσης σχόλιο αναφορικά με την απόφαση Rosa S στην All E.R. Rev. του 1989, σελ. 267 που καταλήγει ως εξής:

"It cannot be denied that the decision fits well with international expectations."

15 Εδώ δεν έχει προσαχθεί μαρτυρία όσον αφορά την ισοτιμία του χρυσού. Όμως το άρθρ. 21 του περί Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου Νόμου αρ. 48/63 προβλέπει για την ισοτιμία κυπριακής λίρας και χρυσού. Περαιτέρω, σύμφωνα με τον περί Νομίσματος Νόμο, άρθρ. 2, το χρυσό νόμισμα αποτελεί νόμιμο μέσο πληρωμής (legal tender).

20 Επομένως εκδίδεται απόφαση υπέρ των εναγόντων και εναντίον των εναγομένων για το ποσό των 100 χρυσών λιρών ή το ισάξιο σε κυπριακές λίρες με την καθορισθείσα ισοτιμία που προβλέπει ο περί Κεντρικής Τράπεζας Νόμος και υπό τον περιορισμό ότι δεν θα υπερβαίνει το ποσό της αξίωσης δηλαδή £6.495. Περαιτέρω οι εναγόμενοι καταδικάζονται σε έξοδα.

Σημ. Το Πρωτοκολλητήριο θα καθορίσει την ισοτιμία, μετά την προσκόμιση βεβαίωσης από την Κεντρική Τράπεζα, κατά το χρόνο παράδοσης του φορτίου δηλαδή στις 6/9/89.

*Απόφαση για £6.495 με
έξοδα υπέρ των εναγόντων.*