

21 Μαΐου, 1993

[ΠΙΚΗΣ, Δ/στής]

COMTRAMAR COMPANHIA DE TRANSPORTES
MARITIMOS S.A. ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ,

Ενάγοντες,

v.

DICGREEN LIMITED,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 59/90)

Ναυλοσύμφωνο — Παράβαση όρων ναυλοσυμφώνου — Απαιτήση για υπόλοιπο ναύλου, νεκρό ναύλο και σταλίες — Έννοια του όρου σταλίες.

Η ενάγουσα 1 ήταν διαχειρίστρια του πλοίου "MARINA C", που ανήκε στην ενάγουσα 2. Με ναυλοσύμφωνο η εναγόμενη ναύλωσε το πλοίο για την μεταφορά 9.000 μετρικών τόνων τσιμέντου από το λιμάνι Umm Qashr του Ιράκ στο Κολόμπο της Σρι Λάνκα έναντι ναύλου Δολ. Η.Π.Α. 22 κατά μετρικό τόνο μείον προμήθεια. Το ναυλοσύμφωνο προέβλεπε ότι οι ναυλωτές εγγυόνταν ότι το λιμάνι φόρτωσης θα διέθετε μια έως δύο ασφαλείς προβλήτες και ότι το βάθος του θα ήταν τουλάχιστο 8.852 μέτρα. Το πλοίο προσέγγισε το λιμάνι φόρτωσης στις 29/11/89, σύμφωνα με τις πρόνοιες του ναυλοσυμφώνου, και περίμενε μέχρι τις 10/12/89 για να ελλιμενισθεί και να αρχίσει την φόρτωση. Μέχρι τις 20/12/89 είχε παραλάβει 7.630 τόνους αλλά, λόγω του ότι το βάθος του λιμανιού ήταν μόνο 8 μέτρα, δεν μπορούσε να παραλάβει άλλο φορτίο χωρίς να αγγίξει τον πυθμένα, παρά το γεγονός ότι το πλήρωμα απόρριψε κάθε περιττό φορτίο. Οι ενάγουσες χωρίς καθυστέρηση ζήτησαν αποζημιώσεις για το υπόλοιπο του ναύλου, για νεκρό ναύλο και για σταλίες στο λιμάνι φόρτωσης, όπως επίσης και στο λιμάνι εκφόρτωσης. Κατά την ακρόαση διαφάνηκε ότι η εναγόμενη είχε υποναυλώσει το πλοίο σε τρίτους οι οποίοι και εκείνοι καθυστέρησαν στις πληρωμές τους προς την εναγόμενη. Η εναγόμενη υπόβαλε ανταπαιτήση εναντίον των εναγουσών για παράλειψη παραλαβής του υπόλοιπου φορτίου και για σταλίες. Η εναγόμενη επίσης αρνήθηκε τις απαιτήσεις των εναγουσών ισχυριζόμενη ότι η ζημία τους προέκυψε από την άρνησή τους να δεχθούν τον εναλλακτικό τρόπο φόρτωσης του πλοίου, που η εναγόμενη είχε προτείνει, δηλαδή την μετακίνη-

5 σή του σε αγκυροβόλιο έξω από το λιμάνι και την φόρτωση του υπόλοιπου φορτίου με μαούνες. Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης οι διάδικοι από κοινού αποφάσισαν να καθυστερήσουν την εκφόρτωση του για να ασκήσουν πίεση στους υποναυλωτές να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους.

Αποφασίσθηκε ότι:

10 Από την προσαχθείσα μαρτυρία, οι απαιτήσεις των εναγουσών για υπόλοιπο ναύλου, νεκρό ναύλο και σταλίες στο λιμάνι φόρτωσης είχαν αποδειχθεί, ενώ η ανταπαίτηση της εναγομένης ήταν αβάσιμη. Αναφορικά με τις σταλίες στο λιμάνι εκφόρτωσης, δεν υπήρχε ευθύνη εκ μέρους της εναγομένης, διότι οι διάδικοι από κοινού είχαν αποφασίσει την καθυστέρηση της εκφόρτωσης σαν τρόπο άσκησης πίεσης εναντίον των υποναυλωτών.

15 *Εκδόθηκε απόφαση υπέρ των εναγουσών και εναντίον της εναγομένης για Δολ. Η.Π.Α. 75.093,17, ή το ισάξιο τους σε Κυπριακές Λίρες, πλέον έξοδα. Η ανταπαίτηση απορρίφθηκε με έξοδα.*

20 *Υπόθεση που αναφέρθηκε:*

Halfdan v. Price & Pierce Ltd [1939] 3 All E.R. 672.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

25 Αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία οι ενάγοντες πλοιοκτήτες αξιώνουν από τους εναγόμενους - ναυλωτές U.S.A. \$14.309,00 ή το ισάξιο σε Κυπριακές λίρες σαν υπόλοιπο οφειλόμενου ναύλου για το φορτίο που μεταφέρθηκε από το Union Qashr στο Κολόμπο.

Μ. Μοντάνιος, για τους ενάγοντες.

Μ. Χριστοφίδης, για τους εναγόμενους.

30 ΠΙΚΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες 1 είναι Πορτογαλλική εταιρεία υπεύθυνη για τη διαχείριση του πλοίου "MARINA C" το οποίο ανήκε στους ενάγοντες 2, κυπριακή εταιρεία, η οποία τελεί υπό τον έλεγχο των εναγόντων 1. Χάριν συντομίας θα αναφερόμεθα στους ενάγοντες ως οι πλοιοκτήτες. Οι εναγόμενοι είναι κυπριακή εταιρεία η οποία ασχολείται με την

ναυτιλία περιλαμβανομένης και της ναύλωσης πλοίων. Χάρην συντομίας θα αναφέρονται ως οι ναυλωτές.

Με ναυλοσύμφωνο που συνομολογήθηκε μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών οι πρώτοι ναύλωσαν στους δεύτερους το "MARINA C" (θα αναφέρεται ως το πλοίο) για τη μεταφορά τσιμέντου συσκευασμένου σε σάκκους από το λιμάνι Umm Qashr του Ιράκ στο Κολόμπο της Σρί Λάνκα. Οι όροι της ναύλωσης περιέχονται στο ναυλοσύμφωνο, Τεκμήριο 1. Ο ναύλος καθορίστηκε κατά μετρικό τόνο (U.S.A. \$22.- μείον προμήθεια) του φορτίου που θα μεταφερόταν. Οι ναυλωτές δεσμεύτηκαν να προβούν στη φόρτωση και οι πλοιοκτήτες να δεχτούν και να μεταφέρουν φορτίο ίσο με 9.000 μετρικούς τόνους. Για τη διενέργεια της φόρτωσης οι ναυλωτές εγγυήθηκαν ότι το λιμάνι φόρτωσης θα διέθετε μια έως δύο ασφαλείς προβλήτες και ότι το βάθος του σε θαλάσσιο νερό θα ήταν τουλάχιστο 8.852 μέτρα. Σε περίπτωση αδυναμίας ή παράλειψης των ναυλωτών να προβούν στη φόρτωση ολόκληρου του προβλεφθέντος φορτίου η συμφωνία επέβαλλε υποχρέωση σ' αυτούς για ανάλογη αποζημίωση των πλοιοκτητών. Οι αντιπρόσωποι (πράκτορες) των ναυλωτών στο λιμάνι φόρτωσης ορίστηκαν στην συμφωνία.

Το πλοίο προσέγγισε το λιμάνι Umm Qashr στις 29/11/89 περί την αναμενόμενη βάσει του ναυλοσυμφώνου ημερομηνία (αναμενόμενη ημερομηνία 25/11/89), γνωστοποίησε την άφιξη του στους αντιπροσώπους των ναυλωτών και ανέμενε έξω από το λιμάνι την τακτοποίηση των προϋποθέσεων για την είσοδο του σ' αυτό. Για τους λόγους που αποτελούν το αντικείμενο αμφισβήτησης μεταξύ των διαδίκων σημειώθηκε καθυστέρηση στην εξασφάλιση των προϋποθέσεων για τον ελλιμενισμό του πλοίου και την έναρξη της φόρτωσης. Αυτό επιτεύχθηκε στις 10/12/89 οπότε άρχισε η φόρτωση η οποία ολοκληρώθηκε στις 20/12/89 με την παραλαβή 7.630 μετρικών τόνων φορτίου. Λόγω του περιορισμένου βάθους του λιμανιού, 8 μέτρα, δεν ήταν δυνατή η παραλαβή μεγαλύτερου φορτίου διότι το πλοίο θα άγγιζε τον πυθμένα. Για τη ζημία που υπέστησαν εξαιτίας του αδιάθετου χώρου οι πλοιοκτήτες διεκδικούν αποζημιώσεις υπό μορφή νεκρού ναύλου. Η ζημία αποδίδεται στην παράβαση από τους ναυλωτές του όρου της συμφωνίας βάσει του οποίου εγγυήθηκαν ότι το λιμάνι θα είχε βάθος 8.852 μέτρα. Στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου η εγγύηση των ναυλωτών για το βάθος του λιμανιού συνιστούσε μία από τις προϋποθέσεις για την εκπλήρωση των όρων της συμφωνίας.

Καθυστέρηση σημειώθηκε και στον ελλιμενισμό του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης. Τόσο για την καθυστέρηση στο λιμάνι

φόρτωσης όσο και στο λιμάνι εκφόρτωσης οι πλοιοκτήτες διεκδικούν σταλίες. Με την αγωγή τους οι πλοιοκτήτες αξιώνουν:

- 5 (α) U.S.A. \$14.309,00 ή το ισάξιο σε κυπριακές λίρες, υπόλοιπο οφειλόμενου ναύλου για το φορτίο που μεταφέρθηκε από το Umm Qashr στο Κολόμπο.
- (β) U.S.A. \$33.858,00 ή το ισάξιο σε κυπριακές λίρες, ζημία για τον αδιάθετο χώρο εξισούμενη με νεκρό ναύλο.
- (γ) U.S.A. \$26.926,17 ή το ισάξιο σε κυπριακές λίρες, σταλίες στο λιμάνι φόρτωσης, και
- 10 (δ) U.S.A. \$60.450,48 ή το ισάξιο σε κυπριακές λίρες, σταλίες στο λιμάνι εκφόρτωσης.

15 Οι ναυλωτές αρνήθηκαν και τις τέσσερις απαιτήσεις των πλοιοκτητών. Υποστήριξαν ότι ο ναύλος ο οποίος καταβλήθηκε U.S.A. \$145.158,00 είναι ίσος με την οφειλή τους βάσει του ναυλοσυμφώνου για το μεταφερόμενο φορτίο. Στη δίκη έγινε δεκτό ότι το βάθος του λιμανιού ήταν 8 μέτρα, γεγονός που επιμαρτυρείται και από το Τεκμήριο 31, οι ναυλωτές όμως αρνήθηκαν οποιαδήποτε ευθύνη για νεκρό ναύλο αποδίδοντας τη ζημία των πλοιοκτητών στην άρνηση τους να συμμορφωθούν με το διαζευκτικό τρόπο φόρτωσης του υπόλοιπου φορτίου που οι ίδιοι υπέδειξαν, δηλαδή από 20 αγκυροβολείο έξω από το λιμάνι. Η μαρτυρία σχετικά με αυτό το μέρος της υπόθεσης των ναυλωτών έγινε δεκτή μόνο σε σχέση με πιθανές παραλείψεις των πλοιοκτητών να μετριάσουν τη ζημία που υπέστησαν λόγω απουσίας των προϋποθέσεων για την παραλαβή του φορτίου που καθόριζε η συμφωνία. Βάσει του ναυλο- 25 συμφώνου η υποχρέωση των πλοιοκτητών για παραλαβή φορτίου περιοριζόταν σε παραλαβή από ασφαλή προβλήτα μέσα στο λιμάνι σε σημείο όπου το θαλάσσιο νερό θα είχε βάθος όχι μικρότερο των 8.852 μέτρων. Την καθυστέρηση στον ελλιμενισμό του πλοίου 30 στο λιμάνι φόρτωσης οι ναυλωτές απέδωσαν σε παραλείψεις των πλοιοκτητών και καθυστέρηση καταβολής των λιμενικών εξόδων.

35 Με ανταπαίτηση τους οι ναυλωτές διεκδικούν, (α) U.S.A. \$68.500,00 ζημία που προέκυψε από παράλειψη των πλοιοκτητών να παραλάβουν 1.370 μετρικούς τόνους τσιμέντου, και (β) U.S.A. \$170.000,00 σταλίες στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Στην Υπεράσπιση και Ανταπαίτηση δεν καθορίζεται η νομική βάση στην οποία εδράζεται η ανταπαίτηση. Σταλίες είναι η ζημία που υφίστανται οι πλοιοκτήτες εξαιτίας καθυστέρησης του

πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Η ανταπαιτήση μπορεί να εξηγηθεί μόνο από τα γεγονότα που αποκαλύφθηκαν κατά τη δίκη ότι δηλαδή οι ναυλωτές είχαν προβεί στην υποναύλωση του πλοίου και οι σταλίες οι οποίες διεκδικούνται αντιπροσωπεύουν την ζημία που υπέστησαν λόγω αδυναμίας εκπλήρωσης των δικών τους υποχρεώσεων προς τους τρίτους. Το παράδοξο είναι ότι έναντι των τρίτων οι ναυλωτές συνταύτισαν τη θέση τους με τους πλοιοκτήτες και υπέβαλαν απαιτήσεις για ανάλογη αποζημίωση. Οι ανταπαιτήσεις κάτω από τα στοιχεία (α), (δ), (ε) και (στ) εγκαταλείφθηκαν μετά το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας ενόψει της ολοσχερούς απουσίας μαρτυρίας που να τις στοιχειοθετεί. Το ύψος σε χρήμα των διεκδικήσεων των εναγομένων που εγκαταλείφθηκαν συμποσούνται σε U.S.A. \$1.102.000.00,-.

Ως πρώτος μάρτυρας των εναγόντων κατάθεσε ο Fransisco Pinho, ο οποίος ήταν ένας από τους εμπορικούς διευθυντές των πλοιοκτητών, υπεύθυνος για τη διαχείριση μέρους του στόλου τους μεταξύ των οποίων και το πλοίο "MARINA C". Ο μάρτυρας έλαβε μέρος στον καταρτισμό του ναυλοσυμφώνου που συνομολογήθηκε μέσω ναυλομεσιτών σύμφωνα με την καθιερωμένη πρακτική και επέβλεψε την εκτέλεση της συμφωνίας. Η μαρτυρία του υποστηρίζεται σε πλείστα σημεία από τα έγγραφα που κατατέθηκαν. Αυτά συνίστανται από τα μηνύματα που ανταλλάγησαν μεταξύ των μερών, των αντιπροσώπων τους και τρίτων, και αποκαλύπτουν τις ενέργειες και τη θέση τους ως προς την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου.

Από τη μαρτυρία του Fransisco Pinho εξεταζόμενη σε συνδυασμό με τα έγγραφα που κατατέθηκαν διαφαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες γνωστοποίησαν στους αντιπροσώπους των ναυλωτών την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και την ετοιμότητα του να εισέλθει στο λιμάνι και να παραλάβει το φορτίο. Οι λόγοι της καθυστέρησης αποδόθηκαν από τους ναυλωτές ή τους εκπροσώπους τους στις λιμενικές διαδικασίες και δυσχέρειες εξασφάλισης των προϋποθέσεων για την είσοδο του πλοίου. Τα μηνύματα των ναυλωτών και των αντιπροσώπων τους φέρουν τους ναυλωτές να αποδέχονται ευθύνη για την καθυστέρηση και να απολογούνται γι' αυτή. Επίσης η μαρτυρία του σε συνάρτηση με τα έγγραφα έφερε σε φως τις ανησυχίες των πλοιοκτητών για την αδυναμία παραλαβής ολόκληρου του φορτίου λόγω του περιορισμένου βάθους του λιμανιού, τη γνωστοποίηση τους στους ναυλωτές καθώς και τις ενέργειες του πληρώματος για την απόρριψη παντός αντικειμένου που θα καθιστούσε δυνατή την παραλαβή του μεγαλύτερου δυνατού φορτίου. Οι φορτωτικές παραδόθηκαν στους φορτωτές (shippers) και τελικά η διευθέτηση του ναύλου ανατέθηκε στο δικηγόρο των πλοιοκτη-

τών, τον Αδάμο Μοντάνιο στη Λευκωσία, ο οποίος κατάθεσε ως δεύτερος μάρτυρας των εναγόντων.

5 Ο Α. Μοντάνιος κατάθεσε σχετικά με τις επαφές που είχε με τους εναγόμενους και την τράπεζα Agab Bank για την αποπληρωμή της οφειλής προς τους πλοιοκτήτες. Σε κάποιο στάδιο τα δύο
10 μέρη είχαν προέλθει σε κάποια συμφωνία για τη διευθέτηση όλων των υποχρεώσεων των εναγομένων προς τους ενάγοντες με την καταβολή ποσού U.S.A. \$200.000,00, η οποία όμως δεν καρποφόρησε. Καμιά από τις δύο πλευρές δεν έχει επικαλεσθεί τη συμφωνία αυ-
15 τή προς στήριξη των θέσεων της ή υποστήριξη των απαιτήσεων της, γεγονός που υποδηλώνει ότι η προσπάθεια για εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης εγκαταλείφθηκε. Η σύναψη όμως, έστω και προκαταρκτικά, αυτής της συμφωνίας επιμαρτυρείται και από τις οδηγίες των εναγομένων στην Τράπεζα για την καταβολή στους πλοιο-
20 οκτήτες του ποσού των U.S.A. \$200.000,00. (Βλ. Τεκμήριο 59). Από τη μαρτυρία του Α. Μοντάνιου συνάγεται ότι η καθυστέρηση στην εκφόρτωση οφειλόταν σε κοινή απόφαση εναγόντων και εναγομένων να καθυστερήσουν την παράδοση του εμπορεύματος μέχρις ότου διευθετηθεί η καταβολή του ναύλου από τους φορτωτές ή παραλήπτες του εμπορεύματος.

Για τους εναγόμενους κατάθεσε ο Α. Παπαθανασίου, μέτοχος και Γενικός Διευθυντής της εναγόμενης εταιρείας. Από τη μαρτυρία του προέκυψε ότι οι ναυλωτές είχαν προβεί σε υποναύλωση
25 του πλοίου σε τρίτο για τη μεταφορά του ίδιου φορτίου από το Ιράκ στην Σρί Λάνκα. Είχε ανοιχθεί πίστωση υπέρ τους για ποσό U.S.A. \$235.000,00 από τράπεζα του Κουβέιτ, μέρος μόνο του οποίου τους καταβλήθηκε ανερχόμενο σε U.S.A. \$182.357,00. Ισχυρίστηκε ότι το ποσό που καταβλήθηκε στους ενάγοντες U.S.A. \$145.184,00 είναι ίσο προς το οφειλόμενο στους πλοιοκτήτες ναύλο για το μεταφεροθέν φορτίο μείον η μεσιτική προμήθεια που βάρυνε τους πλοιοκτήτες. Τις καθυστερήσεις στην εκτέλεση της πίσ-
30 τωσης και τελικά την καταβολή ποσού μικρότερου του προβλεπόμενου ο μάρτυρας απέδωσε στις παραλείψεις των πλοιοκτητών να συμμορφωθούν με τους συμβατικούς όρους για την παράδοση των φορτωτικών. Την καθυστέρηση στην είσοδο του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης ο μάρτυρας την απέδωσε σε παραλείψεις των πλοιο-
35 κτητών να διορίσουν αντιπρόσωπο. Συμφώνησε όμως ότι η καθυστέρηση στην είσοδο στο λιμάνι εκφόρτωσης οφειλόταν στην σύμπτυξη κοινού μετώπου με τους πλοιοκτήτες για την εξασφάλιση του ναύλου πριν προχωρήσουν στην εκφόρτωση και παράδοση του εμπορεύματος. Η εκδοχή την οποία ο μάρτυρας πρόβαλε για την μη παραλαβή από το πλοίο ολόκληρου του φορτίου ήταν η παρακάτω. Όταν διεφάνη ότι ήταν αδύνατη η φόρτωση ολόκληρου του

φορτίου λόγω του περιορισμένου βάθους του λιμανιού ο ίδιος εισηγήθηκε στον καπετάνιο τη μεθόρμιση του πλοίου έξω από το λιμάνι σε ασφαλές αγκυροβολείο διαδικασία που θα καθιστούσε ευχερή τη φόρτωση και του υπόλοιπου φορτίου το οποίο θα μεταφερόταν στο πλοίο με μαούνες. Ο καπετάνιος, όπως κατάθεσε, απέρριψε την εισήγηση του λόγω παραλείψεων των πλοιοκτητών να εξοφλήσουν τις υποχρεώσεις τους προς το πλήρωμα του πλοίου. 5

Ο δεύτερος μάρτυρας των εναγομένων ήταν ο Ι. Σούμας, ο Διευθυντής της ναυλομεσιτικής εταιρείας η οποία εκπροσώπησε τους εναγόμενους κατά την σύναψη της συμφωνίας και την εκτέλεση της. 10 Τόσο ο ίδιος όσο και ο Α. Παπαθανασίου αναφέρθηκαν στην προσέγγιση στο λιμάνι Ummi Qashr σε άλλο χρόνο, πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας από το "MARINA C" και την παραλαβή από αυτά φορτίου μεγαλύτερου των 9.000 μετρικών τόνων. Όπως εξήγησε 15 όμως ο μάρτυρας η χωρητικότητα του πλοίου και η δυνατότητα του να επιπλέει εξαρτάται από την αρχιτεκτονική του σκάφους.

Εξέτασα με μεγάλη προσοχή το σύνολο της προφορικής και γραπτής μαρτυρίας που κατατέθηκε. Οι διαπιστώσεις στις οποίες άγομαι είναι οι εξής:

- (1) Το "MARINA C" προσέγγισε το λιμάνι φόρτωσης μέσα στα 20 πλαίσια των τεθέντων χρονικών ορίων. Η άφιξη στο λιμάνι φόρτωσης γνωστοποιήθηκε στους αντιπροσώπους των ναυλωτών. Οι πλοιοκτήτες με αλληπάλλληλα μηνύματα εκδήλωσαν την ανησυχία τους για την καθυστέρηση των ναυλωτών και αντιπροσώπων τους να κάμουν τις αναγκαίες διευθετήσεις για τον ελλιμενισμό του πλοίου καθιστώντας 25 τους υπεύθυνους για τη ζημία. (Βλ. Τεκμήρια 3, 4, 6, 8 και 9). Μεταξύ των λόγων της καθυστέρησης ήταν και ο προσδιορισμός των λιμενικών τελών τα οποία αφού καθορίστηκαν καταβλήθηκαν από τους πλοιοκτήτες. (Βλ. Τεκμήριο 30 22). Η ευθύνη των ναυλωτών για την καθυστέρηση αναγνωρίζεται στο Τεκμήριο 14 όπου εκφράζονται και οι αιτιολογίες τους για την ταλαιπωρία που προκλήθηκε στους πλοιοκτήτες. Η ευθύνη των ναυλωτών συνάγεται και από τις απαιτήσεις τους έναντι των υποναυλωτών οι οποίοι ανάλαβαν 35 έναντι τους ανάλογες ευθύνες μ' εκείνες που οι ίδιοι ανάλαβαν έναντι των πλοιοκτητών για τον ελλιμενισμό του πλοίου. Στις απαιτήσεις τους έναντι των τρίτων οι ναυλωτές ταυτίζουν τη θέση τους με εκείνη των πλοιοκτητών και υιοθετούν τις πράξεις τους ως ορθή εκπλήρωση και των δικών 40 τους επάλληλων υποχρεώσεων προς τους υποναυλωτές.

(Βλ. μεταξύ άλλων εγγράφων Τεκμήρια 63 και 76, καθώς και συμφωνία για υποναύλωση, Τεκμήρια 72 και 72Α).

5 Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγω είναι ότι οι ναυλωτές φέρουν αποκλειστική ευθύνη για την καθυστέρηση ελλιμενισμού του πλοίου διαπίστωση που τους καθιστά υπόλογους για σταλίες στο λιμάνι φόρτωσης βάσει του ναυλοσυμφώνου.

- 10 (2) Το βάθος του λιμανιού συνιστούσε βάσει του ναυλοσυμφώνου βασική προϋπόθεση για την εκπλήρωση των όρων της συμφωνίας για την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφερόταν. Η εγγύηση των ναυλωτών για την ύπαρξη των αναγκαίων προϋποθέσεων για την πλήρωση ολόκληρης της χωρητικότητας του πλοίου, βάθος λιμανιού τουλάχιστο 8.852 μέτρων, και την παραλαβή ολόκληρου του φορτίου των 15 9.000 μετρικών τόνων δεν εκπληρώθηκε. Το βάθος του λιμανιού, 8 μέτρα, κατέστησε αδύνατη την παραλαβή ολόκληρου του φορτίου παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την αποφόρτωση του πλοίου με την απόρριψη παντός περιττού αντικειμένου. (Βλ. μεταξύ άλλων Τεκμήρια 43, 44, 20 45 και 67(α)). Στις προτροπές των εναγόντων για την υπόδειξη άλλης ασφαλούς προβλήτας ή διαζευκτικού τρόπου παραλαβής του φορτίου οι εναγόμενοι ουδέποτε έδωσαν θετική απάντηση. Απορρίπτω ως αναξιόπιστη τη μαρτυρία του Α. Παπαθανασίου ως προς τη συνομιλία που ισχυρίστηκε ότι είχε με τον καπετάνιο του πλοίου και το περιεχόμενο της. Οι ενάγοντες διατύπωσαν την απαίτηση τους για 25 νεκρό ναύλο χωρίς καθυστέρηση. (Για τις αρχές που διέπουν τον καθορισμό των αποζημιώσεων για νεκρό ναύλο, βλ. SCRUTTON ON CHARTER-PARTIES, 18th Ed., p. 400, και *Halfdan v. Price & Pierce Ltd.* [1939] 3 All E.R. 672). Και σ' αυτό το σημείο, όπως φανεράνει η γραπτή μαρτυρία, 30 οι ναυλωτές συνταύτισαν τη θέση τους με τους πλοιοκτήτες στις διεκδικήσεις τους έναντι των υποναυλωτών. (Βλ. Τεκμήριο 63). Η αδυναμία του πλοίου να παραλάβει ολόκληρο το φορτίο οφειλόταν αποκλειστικά στο περιορισμένο βάθος του λιμανιού. Επομένως τεκμηριώνεται άμεση αιτιώδης 35 σχέση μεταξύ της απουσίας των προϋποθέσεων που οι ναυλωτές εγγυήθηκαν ότι θα υφίσταντο στο λιμάνι φόρτωσης και της μη χρήσης ολόκληρου του χώρου του πλοίου για τη μεταφορά φορτίου. Ευρίσκω ότι και αυτό το μέρος της 40 απαίτησης των πλοιοκτητών έχει αποδειχθεί.

- (3) Βάσει του ναυλοσυμφώνου ο ναύλος ήταν καταβλητέος ευθύς μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης. Η παράγραφος

18 του ναυλοσυμφώνου καθιστούσε την πληρωμή του ναύλου και την υπογραφή της φορτωτικής από τον καπετάνιο του πλοίου ταυτόχρονες και αντίστοιχες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων. Οι ενάγοντες αξίωσαν την καταβολή του ναύλου, περιλαμβανομένου και νεκρού ναύλου και σταλίων, και εξέφρασαν την ετοιμότητα τους να υπογράψουν καθαρή φορτωτική, εισηγούμενοι όπως το θέμα διευθετηθεί μέσω των δικηγόρων τους στην Λευκωσία. (Βλ. Τεκμήρια 40, 46, 48 και 49). Οι ναυλωτές παράλειψαν να ανταποκριθούν. Τελικά οι φορτωτικές υπογράφηκαν από τον καπετάνιο του πλοίου και παραδόθηκαν στους φορτωτές (shippers). Και σ' αυτό το σημείο οι ναυλωτές περιέπλεξαν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους προς τους πλοιοκτήτες με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των υποναυλωτών προς αυτούς. Ούτε σ' αυτό το σημείο δεν μπορεί να αποδοθεί οποιαδήποτε ευθύνη στους πλοιοκτήτες.

- (4) Η καθυστέρηση στο λιμάνι εκφόρτωσης ήταν το αποτέλεσμα συμφωνίας των διαδίκων βάσει της οποίας επιβραδύνθη ο ελλιμενισμός του πλοίου στο Κολόμπο προς εξασφάλιση του ναύλου. Μετά από ένα σημείο και τα δύο μέρη ανησύχησαν για τις προοπτικές εξασφάλισης του οφειλόμενου ναύλου, γεγονός που τους οδήγησε στην σύμπτυξη κοινού μετώπου προς αμοιβαίο όφελος. Είναι αυτή η απόφαση που υπήρξε η γενεσιουργός αιτία της ζημίας των εναγόντων για καθυστερήσεις στο λιμάνι εκφόρτωσης.

- (5) Οι εναγόμενοι απέτυχαν να θεμελιώσουν οποιοδήποτε μέρος της ανταπαίτησης τους.

Καταλήγω ότι οι ενάγοντες απέδειξαν την υπόθεση τους εκτός από την απαίτηση για σταλίες στο λιμάνι εκφόρτωσης και δικαιούνται στη θεραπεία κάτω από τα στοιχεία α, β και γ. Οι εναγόμενοι δεν απέδειξαν την ανταπαίτηση τους η οποία κατά συνέπεια θ' απορριφθεί.

Εκδίδεται απόφαση υπέρ των εναγόντων για U.S.A. \$75.093,17 (εβδομήντα-πέντε χιλιάδες ενενήντα τρία δολάρια και 17 c.) ή το ισάξιο του σε κυπριακές λίρες και έξοδα. Η ανταπαίτηση απορρίπτεται με έξοδα. Όπου τα έξοδα για την απαίτηση και ανταπαίτηση συμπίπτουν θα επιτραπούν έξοδα μόνο για μια εμφάνιση.

*Εκδίδεται απόφαση για Δολ. ΗΠΑ
75.093,17. Η ανταπαίτηση απορρίπτεται με έξοδα.*