

28 Ιουνίου, 1993

[ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ/στής]

BATSI SHIPPING LIMITED,

Ενάγοντες,

v.

D.S.R./JEROPOULOS SHIPPING LTD. ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 46/90)

5 *Απαίτηση πλοιοκτητών για αποζημιώσεις για έξοδα που υπέστησαν για την εκφόρτωση και έλεγχο εμπορευμάτων και την καθυστέρηση του πλοίου, μετά από ανακοπή του από τις ναυτικές δυνάμεις της Συρίας και εξαναγκασμό του να προσεγγίσει λιμάνι άλλο από αυτό του προορισμού του — Κατά πόσο ευθύνονταν οι ιδιοκτήτες του φορτίου για το γεγονός αυτό.*

Επικίνδυνο φορτίο — Φορτίο βεγγαλικών — Χρειάζεται μαρτυρία ειδήμονα για να αποδειχθεί ισχυρισμός ότι πρόκειται για επικίνδυνο φορτίο.

10 Η ενάγουσα, ιδιοκτήτρια του πλοίου LIBRA, αξίωσε εναντίον των
εναγομένων αποζημιώσεις ανερχόμενες σε Δολ. ΗΠΑ 31.700 ισχυρι-
ζόμενη ότι οι εναγόμενοι ευθύνονταν για το γεγονός ότι το πλοίο της
15 ενάγουσας είχε ανακοπεί από τις ναυτικές δυνάμεις της Συρίας ανοι-
κτά των ακτών του Λιβάνου και εξαναγκάστηκε να προσεγγίσει το λι-
μάνι της Τρίπολης, αντί το λιμάνι της Σιδώνας, που ήταν ο προορι-
σμός του, διότι κατά τον έλεγχο των εγγράφων του φορτίου που το
πλοίο μετέφερε για λογαριασμό των εναγομένων, θεωρήθηκε ότι ο
προορισμός του φορτίου ήταν το λιμάνι της Τζούνιε, που τότε βρι-
20 σκόταν υπό ναυτικό αποκλεισμό της Συρίας. Επίσης, ισχυρίστηκαν
ότι ένας άλλος λόγος ήταν διότι μέρος του φορτίου των εναγομένων
αποτελείτο από βεγγαλικά, που ενέπιπταν στην κατηγορία του επι-
κίνδυνου φορτίου, για το οποίο έπρεπε να είχε δοθεί ειδική ειδοποίη-
ση προς τον καπετάνιο για να αποφασίσει κατά πόσο θα δεχόταν να
το μεταφέρει ή όχι. Οι εναγόμενοι αντέταξαν ότι από τα έγγραφα των
25 εμπορευμάτων φαινόταν σαφώς ότι το λιμάνι προορισμού ήταν η Σι-
δώνα και ότι το λιμάνι της Τζούνιε ήταν το λιμάνι απ' όπου είχαν
φορτωθεί. Επίσης, στα έγγραφα αναγραφόταν ρητά το είδος του

φορτίου, δηλαδή ότι ήταν βεγγαλικά. Επίσης, ισχυρίστηκαν ότι δεν είχε αποδειχθεί με μαρτυρία ειδήμονος ότι τα συγκεκριμένα βεγγαλικά που αποτελούσαν το φορτίο ήσαν επικίνδυνο φορτίο με την έννοια του όρου στο ναυτικό δίκαιο.

Αποφασίσθηκε ότι:

5

(α) Από τα έγγραφα του φορτίου φαινόταν καθαρά ότι λιμάνι προορισμού ήταν η Σιδώνα και όχι η Τζούνιε, που φαινόταν σαν λιμάνι απ' όπου τα εμπορεύματα είχαν φορτωθεί. Επίσης, για το μέρος του φορτίου που αποτελείτο από βεγγαλικά, υπήρχε σαφής αναφορά και περιγραφή στα έγγραφα. Κατά συνέπεια, οι ισχυρισμοί της ενάγουσας ήσαν αβάσιμοι. 10

(β) Χωρίς την μαρτυρία ειδήμονος δεν ήταν δυνατό για το Δικαστήριο να αποφασίσει κατά πόσο το συγκεκριμένο είδος βεγγαλικών που αποτελούσε το φορτίο του πλοίου μπορούσε να θεωρηθεί σαν "επικίνδυνο φορτίο" στην έννοια του όρου αυτού στο ναυτικό δίκαιο. 15

Η αγωγή απορρίφθηκε με έξοδα.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

Αγωγή Ναυτοδικείου με την οποία οι ενάγοντες ζητούν \$31.700 ως αποζημίωση για τα έξοδα που υπέστησαν κατά την εκφόρτωση για έλεγχο των εμπορευμάτων στο λιμάνι της Τρίπολης και την καυστέρηση του πλοίου. 20

A. Θεοφίλου, για τους ενάγοντες.

A. Γιωρκάτζις, για τους εναγομένους.

ΑΡΤΕΜΙΔΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες είναι εγγεγραμμένοι στην Κύπρο ως υπεράκτια ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα τη Λεμεσό. Είναι ιδιοκτήτρια του πλοίου LIBRA με σημαία Ονδούρων. Οι εναγόμενοι 1 είναι ναυτιλιακοί πράκτορες από το Λεμεσό. Οι εναγόμενοι 2 είναι επίσης υπεράκτια εταιρεία με έδρα τη Λεμεσό, στον ουσιάδη δε χρόνο ήσαν μεταξύ των φορτωτών του πλοίου LIBRA που αναχώρησε στις 8.7.89 από το λιμάνι Λάρνακας για τη Σιδώνα του Λιβάνου. Το πλοίο είναι μικρό, παίρνει 31 περίπου εμπορευματοκιβώτια. Είναι παραδεκτό γεγονός πως την πιο πάνω ημερομηνία, όταν το πλοίο βρισκόταν αγκυροβολημένο στη Λάρνακα για φόρτωση, μεταξύ των εμπορευματοκιβωτίων που τοποθετήθηκαν σε αυτό από τους εναγομέ- 25 30 35

νους, ήταν και ένα που περιείχε βεγγαλικά, "fire crackers". Το μεγαλύτερο φορτίο που παρέλαβε το πλοίο από τη Λάρνακα, και το επίδικο εμπορευματοκιβώτιο, ήταν διαμετακομιστικό, προερχόταν δηλαδή από άλλες χώρες με προορισμό τη Σιδώνα.

5 Η συμφωνία των εναγόντων πλοιοκτητών και των φορτωτών εναγομένων 2, ήταν προφορική και έγινε μεταξύ του ιδιοκτήτη της πρώτης εταιρείας Pilala Halak και του Διευθυντή της δεύτερης George Nami. Το πλοίο ξεκίνησε από τη Λάρνακα στις 8.7.1989. Σύμφωνα όμως με τη μαρτυρία του Yousif Ahmet Naim, Μ/εναγόντων 10, που ήταν ο Πρώτος Αξιωματικός του πλοίου, όταν αυτό βρισκόταν γύρω στα 10-12 μίλια από τις ακτές της Βηρυτού, η Συριακή ακτοφυλακή πλησίασε το πλοίο, και αφού ανέβηκε σ' αυτό, άρχισε να κάμνει έρευνες αναφορικά με τον προορισμό του, το φορτίο του, την προέλευση του, τους ιδιοκτήτες του, κλπ. Σύμφωνα 15 πάντα με τη μαρτυρία του Naim, όταν η ακτοφυλακή ήλεγξε τα έγγραφα του πλοίου και του εμπορεύματος που μετέφερε, διέταξε τον πλοίαρχο να το οδηγήσει προς την Τρίπολη. Σε ερώτηση του μάρτυρα προς τους αξιωματικούς της ακτοφυλακής γιατί να πάει το πλοίο στην Τρίπολη, πήρε την απάντηση πως ο προορισμός του ήταν το λιμάνι της Τζούνιε και όχι η Σιδώνα. Η Τζούνιε 20 τελούσε τότε υπό ναυτικό αποκλεισμό από τις Συριακές ένοπλες δυνάμεις. Του είπαν επίσης πως διαπίστωσαν από τα έγγραφα του εμπορεύματος, ότι μετέφερε επικίνδυνο φορτίο, τα βεγγαλικά δηλαδή. Το πλοίο οδηγήθηκε πράγματι στην Τρίπολη. Εκεί διατάχθηκε η εκφόρτωση ολόκληρου του φορτίου του για έλεγχο, διαδικασία που διήρκεσε 18 ημέρες. Τελικά όμως οι δικαιούχοι του φορτίου το παρέλαβαν από το λιμάνι της Τρίπολης, περιλαμβανομένου και του επίδικου εμπορευματοκιβωτίου με τα βεγγαλικά.

30 Οι ενάγοντες απαιτούν από τους εναγόμενους αποζημίωση για τα έξοδα που υπέστησαν κατά την εκφόρτωση για έλεγχο των εμπορευμάτων στο λιμάνι της Τρίπολης και την καθυστέρηση του πλοίου. Τα έξοδα αυτά ανέρχονται στο ποσό των \$31.700.

35 Ο δικηγόρος των εναγόντων εισηγείται πως οι εναγόμενοι είναι υπεύθυνοι για τη ζημιά αυτή γιατί στα έγγραφα του φορτίου του πλοίου, που ετοίμασαν οι εναγόμενοι 1, αναγράφονταν λανθασμένα ως λιμένας παραδόσεως των βεγγαλικών η Τζούνιε του Λιβάνου, αντί η Σιδώνα. Επιπλέον οι εναγόμενοι δεν ανέφεραν ειδικά στους ενάγοντες πως σε ένα από τα εμπορευματοκιβώτια υπήρχε επικίνδυνο φορτίο, τα βεγγαλικά, ώστε να αρνηθούν οι ενάγοντες, 40 αν ήθελαν, τη μεταφορά του.

Ο δικηγόρος των εναγομένων απαντά πως οι πελάτες του δεν έχουν οποιαδήποτε ευθύνη για το επεισόδιο, που, εν πάση περιπτώσει, δεν έχει αποδειχθεί, γιατί:

- (α) Στα έγγραφα του φορτίου που δόθηκαν στον πλοίαρχο από τους εναγομένους 1, πριν από την αναχώρηση του από το λιμάνι της Λάρνακας αναγράφεται το περιεχόμενο όλων των εμπορευματοκιβωτίων και του επίδικου, ότι δηλαδή περιείχε fire-crackers. Επομένως ο πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος των πλοιοκτητών εναγόντων, γνώριζε το είδος του φορτίου που μετέφερε. Γι' αυτό και δεν στοιχειοθετείται η υπόθεση των εναγόντων, που βασίζεται εξ' ολοκλήρου σε δήθεν απόκρυψη του γεγονότος αυτού από τους εναγομένους. 5
- (β) Δεν απεδείχθη με μαρτυρία ειδήμονος πως τα βεγγαλικά εμπίπτουν στην κλάση του επικίνδυνου φορτίου. Και αυτό, έστω και αν γίνει δεκτό, πως επιβάλλεται εκ του νόμου να δοθεί ειδική περί τούτου ειδοποίηση στο πλοίο. 15
- (γ) Όλα τα έγγραφα τα οποία δόθηκαν στον πλοίαρχο και αναφέρονται στο φορτίο, στις λεπτομέρειες αναχώρησης του πλοίου και προορισμού του, περιέχουν ορθές πληροφορίες. 20

Οι λόγοι για τους οποίους ανεκόπη το πλοίο από την ακτοφυλακή της Συρίας αναφέρθηκαν, όπως έχω ήδη πει, από τον ΜΕ3 που ήταν στον ουσιώδη χρόνο ο Πρώτος Αξιωματικός του πλοίου, και κατά το χρόνο της μαρτυρίας του ο πλοίαρχος του. Ο πλοίαρχος κατά τον ουσιώδη χρόνο, που ήταν ο πιο βασικός μάρτυρας, δεν εκλήθη από τους ενάγοντες για να διαφωτίσει το Δικαστήριο. Δεν χρειάζεται να σημειώσω πως ο πλοίαρχος ενός σκάφους είναι το κατ' εξοχήν υπεύθυνο πρόσωπο για την όλη διαχείριση του, ενεργώντας εκ μέρους των πλοιοκτητών. Τα όσα ανέφερε ο μάρτυρας Naim για τη συνομιλία και αντίδραση των αξιωματικών της ακτοφυλακής της Συρίας, αποτελούν βέβαια εξ' ακοής μαρτυρία στην έκταση που αφορά τους πραγματικούς λόγους για τους οποίους το πλοίο ανεκόπη και οδηγήθηκε στο λιμάνι της Τρίπολης. 25

Δεν είμαι ικανοποιημένος από τη μαρτυρία που έχει προσαχθεί, που συνοψίζω πιο πάνω, πως αποδείχθηκε το γεγονός, στο οποίο βασίζεται η υπόθεση των εναγόντων, ότι δηλαδή το πλοίο ανεκόπη και οδηγήθηκε στο λιμάνι της Τρίπολης, επειδή στα έγγραφα του αναφερόταν ως λιμένας προορισμού του η Τζούνιε, και γιατί μετέφερε ένα εμπορευματοκιβώτιο με επικίνδυνο φορτίο, δη- 35

λαδή τα βεγγαλικά. Η κρίση μου βασίζεται στα εξής αδιαμφισβήτητα γεγονότα: Στα τεκμήρια που έχουν κατατεθεί, τα οποία αφορούν στον κατάλογο των εμπορευματοκιβωτίων που ετοιμάστηκαν από την Αρχή Λιμένων, τον κατάλογο φορτίου που ετοιμάστηκε από τους εναγομένους 2 και τις δηλώσεις φορτίου, (δες Τεκμήρια 3, 4, 5 και 6(β)), αναγράφεται ως λιμάνι προορισμού του πλοίου η Σιδώνα. Είναι εξάλλου κοινώς παραδεκτό γεγονός ότι το πλοίο πήγαινε στη Σιδώνα. Το λιμάνι της Τζούνιε αναφέρεται στη δήλωση του φορτίου, Τεκμήρια 4 και 5, όχι ως το λιμάνι προορισμού του πλοίου, αλλά το προηγούμενο λιμάνι από το οποίο το εμπορευματοκιβώτιο με τα βεγγαλικά έφθασε στη Λάρνακα με το πλοίο PETER. Ο τελικός προορισμός του όμως είναι η Σιδώνα, γι' αυτό και φορτώθηκε στο πλοίο των εναγόντων, που πήγαινε στη Σιδώνα. Αυτό φαίνεται καθαρά στο Τεκμήριο 4, στην πρώτη σελίδα του Cargo Declaration, όπου διαβάζουμε "TRANSIT CARGO FOR SAIDA EX M/S PETER" και στο περιθώριο αριστερά "JOUNIE". Αναγράφεται δε ευκρινώς "BOX CONTAINER S.T.C. 460 CTNS FIRE CRACKERS". Παρακάτω δε, στον ίδιο κατάλογο ένας βλέπει να αναφέρονται στο περιθώριο και τα λιμάνια του Antwerp, HongKong, Mersina, Livorno, Piraeus και Valencia, αναφορικά με άλλα εμπορευματοκιβώτια που έφθασαν στο λιμάνι της Λάρνακας, ως διαμετακομιστικό σταθμό, για να καταλήξουν στον τελικό προορισμό τους.

Τα έγγραφα που ετοιμάστηκαν από τους εναγομένους 1, ως αντιπρόσωποι των εναγομένων 2 φορτωτών, ήταν απολύτως εντάξει. Ας σημειωθεί πως στο πλοίο φορτώθηκε αριθμός εμπορευματοκιβωτίων με διάφορα εμπορεύματα, και ένα από αυτά ήταν το επίδικο. Η περιγραφή των εμπορευμάτων, το πλοίο, και η χώρα από την οποία έφθασαν στην Κύπρο για να διαμετακομισθούν στη Σιδώνα, είναι πλήρεις.

Προβλήθηκε ο ισχυρισμός πως όλα τα έγγραφα δόθηκαν σε κλειστό φάκελο στον Πρώτο Αξιωματικό του πλοίου, μάρτυρα εναγόντων 3, και επομένως δεν γνώριζε πως ένα από τα εμπορευματοκιβώτια είχε βεγγαλικά. Προχώρησε μάλιστα να πει πως έτσι συνηθίζεται στην εμπορική ναυσιπλοΐα. Απορρίπτω αυτή τη θέση. Όπως είπα πιο πριν ο πλοίαρχος δεν κλήθηκε ως μάρτυρας από τους ενάγοντες. Είμαι ικανοποιημένος από τη μαρτυρία των εναγομένων πως όλα τα έγγραφα που αφορούν στο φορτίο του πλοίου δόθηκαν στον ίδιο τον πλοίαρχο για να γνωρίζει, μεταξύ άλλων, όλες τις λεπτομέρειες του φορτίου που μετέφερε. Ας σημειωθεί δε, πως, όπως έχω ήδη αναφέρει, το πλοίο ήταν μικρό και εφόσον μετέφερε 31 εμπορευματοκιβώτια μόνο, ο έλεγχος του φορτίου και των εγγράφων ήταν ζήτημα λεπτών. Από αυτά διαπιστώνεται πως

οι εναγόμενοι όχι μόνο δεν απέκρυψαν τη φύση του περιεχομένου των εμπορευματοκιβωτίων, αλλά αντίθετα αυτή αναγράφεται στα έγγραφα που δόθηκαν στον πλοίαρχο.

Έχοντας υπόψη τα πιο πάνω, ολόκληρη η βάση της αγωγής των εναγόντων καταπίπτει, τόσο σε ότι αφορά τη νομική της υπόσταση αλλά και στα πραγματικά γεγονότα. 5

Ας υποθέσουμε όμως, για σκοπούς ολοκλήρωσης της συζητήσεως της υπόθεσης, πως υπήρχε υποχρέωση των εναγομένων να δώσουν ειδική ειδοποίηση στον πλοίαρχο για το περιεχόμενο του επίδικου εμπορευματοκιβωτίου. Το ερώτημα που θα προκύψει είναι κατά πόσο υπήρχε αιτιώδης συνάφεια της υποχρέωσης αυτής με την ενέργεια των Αρχών της Συρίας. Κατά τη γνώμη μου καμία. Το επεισόδιο, έστω και αν δεχθούμε πως έγινε όπως το περιέγραψε ο μάρτυρας εναγόντων 3, δημιουργήθηκε επειδή η ακτοφυλακή της Συρίας εσφαλμένα θεώρησε ως προορισμό του πλοίου το λιμάνι της Τζούνιε, ενώ στα έγγραφα του πλοίου αναγράφεται ως λιμάνι προορισμού του η Σιδώνα. Τα βεγγαλικά, μπορούμε να υποθέσουμε βάσιμα πως δεν θεωρήθηκαν από τις Συριακές Αρχές ως επικίνδυνο φορτίο, εφόσον επιτράπη στους δικαιούχους να τα παραλάβουν από το λιμάνι της Τρίπολης. 10 15 20

Αξιόλογο είναι επίσης το επιχείρημα του δικηγόρου των εναγομένων πως χρειαζόταν μαρτυρία ειδήμονος για να αποδειχθεί πως τα επίδικα βεγγαλικά ήταν επικίνδυνο φορτίο. Η δικαστική γνώση δεν μπορεί να επεκταθεί σε σημείο που να μπορεί ο Δικαστής να θεωρήσει όλα τα είδη βεγγαλικών, που φαντάζομαι υπάρχουν πολλά, (όπως αστεράκια και φιδάκια π.χ.) ως επικίνδυνα κατασκευάσματα για να κατατάσσονται στην κλάση του επικίνδυνου φορτίου στην ναυσιπλοΐα. 25

Για τους λόγους που εκθέτω πιο πάνω, η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα υπέρ των εναγομένων που θα υπολογίσει ο Πρωτοκολλητής και θα εγκρίνει το Δικαστήριο. 30

Η αγωγή απορρίπτεται με έξοδα.