

29 Νοεμβρίου 1991

[ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, Δ/στής]

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΣΤΑΥΡΑΚΗ ΛΤΔ,

Ενάγοντες,

v.

ZIM ISRAEL NAVIGATION AND OTHERS,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 214/87).

Μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης — Απαίτηση για απώλεια εμπορευμάτων — Ανταπαίτηση για ναύλο.

5 Φορτωτική — Όρος που περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα — Κατά πόσο είναι αντίθετος με το άρθρο 28 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149 — Κανόνες της Χάγης — Κατά πόσο εφαρμόζονται στην παρούσα περίπτωση — άρθρο 2 του περί Μεταφοράς Εμπορευμάτων διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ 263 — Κατά πόσο ενσωματώθηκαν στην φορτωτική με αναφορά (incorporated by reference) — Κατά πόσο υπερισχύουν του περιοριστικού όρου.

10 Σύμβαση — Ερμηνεία — Ύπαρξη αλληλοσυγκρουόμενων όρων — Πρέπει να εφαρμοσθεί ο όρος που αντικατοπτρίζει την πραγματική πρόθεση των μερών.

15 Ναύλος — Πότε θεωρείται ότι κερδίστηκε — Όρος φορτωτικής — Με την φόρτωση των εμπορευμάτων, ανεξάρτητα από το αν αυτά παραδοθούν ή όχι.

Μαρτυρία — Αλλοδαπό δίκαιο — Αν δεν υπάρχει μαρτυρία για το τι προβλέπει, θεωρείται ότι είναι το ίδιο με το Κυπριακό δίκαιο.

20 Η ενάγουσα αξίωσε από τους εναγόμενους αποζημιώσεις ΛΚ2.071.43, ποσό που πλήρωσε για το άνοιγμα πιστωτικής επιστολής (letter of credit) για εμπορεύματα που θα της απεστέλλοντο από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τα εμπορεύματα φορτώθηκαν στο πλοίο εναγόμενο 2, συσκευασμένα σε ένα κιβώτιο, αλλά ουδέποτε παραδόθηκαν στην ενάγουσα. Ο όρος 24 της φορτωτικής περιόριζε την ευθύνη του μεταφορέα σε ΗΠΑ Δολ 500 ανά κιβώτιο. Με τον
25 όρο 4(ii) ενσωματώνονταν με αναφορά (incorporated by reference) οι Κανόνες της Χάγης σαν μέρος των όρων της φορτωτικής. Με τον όρο 19 ο ναύλος εθεωρείτο ότι είχε κερδηθεί (was earned) με την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα, ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη απώλεια του πλοίου ή των εμπορευμάτων.
30 Ήταν παραδεκτό ότι ο ναύλος, ανερχόμενος σε ΗΠΑ Δολ 215.75,

δεν είχε πληρωθεί από την ενάγουσα. Οι εναγόμενοι ήγειραν ανταπαίτηση γι αυτό.

Αποφασίσθηκε ότι

(α) Ο όρος 24 της φορτωτικής περιόριζε την ευθύνη των εναγόμενων σε ΗΠΑ Δολ 500 ανά κιβώτιο εμπορευμάτων. Ο όρος δεν ερχόταν σε σύγκρουση με το άρθρο 28(1) του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149.

5

(β) Αν και οι Κανόνες της Χάγης δεν μπορούσαν να εφαρμοσθούν δυνάμει του άρθρου 2 του περί Μεταφοράς Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης Νόμου Κεφ. 263, εντούτοις είχαν ενσωματωθεί με αναφορά (incorporated by reference) στη φορτωτική με τον όρο 4 (ii) αυτής.

10

(γ) Όπου υπάρχουν αλληλοσυγκρουόμενοι όροι σε μία σύμβαση θα πρέπει να εφαρμόζεται ο όρος που αντικατοπτρίζει την πραγματική πρόθεση των μερών, διαβάζοντας και ερμηνεύοντας όλο το συμβόλαιο. Στην παρούσα υπόθεση, υπερίσχυσε ο όρος 24, που περιόριζε την ευθύνη του μεταφορέα.

15

(δ) Σύμφωνα με τον όρο 19 της φορτωτικής ο ναύλος είχε καταστεί πληρωτέος στο ακέραιο με την παραλαβή των εμπορευμάτων από τους εναγόμενους, και, κατά συνέπεια η ανταπαίτηση έπρεπε να επιτύχει.

20

(ε) Αν και η φορτωτική προνοούσε ότι το εφαρμοστέο δίκαιο του συμβολαίου ήταν το Ισραηλινό ή αυτό των ΗΠΑ, εφόσον δεν είχε προσαχθεί μαρτυρία για το τί προέβλεπαν, θεωρείτο ότι ήταν τα ίδια με το Κυπριακό δίκαιο.

25

Εκδόθηκε απόφαση υπέρ της ενάγουσας για ΗΠΑ Δολ284.25 με έξοδα. Δεν εκδόθηκε διαταγή για τα έξοδα της ανταπαίτησης.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

30

Philips v. Philips [1878] 4 Q.B.D. 127.

Tzortzis v. Monank Line A/B [1968] 1 W.L.R. 406.

Ascherberg v. Casa Musicale Sonzango [1971] 1 W.L.R. 173.

Vlachos v. Dorothea Shipping (1980) 1 C.L.R. 113.

Lloyd v. Guibert [1865] L.R. 1 Q.B. 115.

Gosse Millard Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine [1929] A.C. 223.

35

Electromatic Constructions Co. Ltd. v. Azov (1988) 1 C.L.R. 768.

Domestica Ltd. v. Adriatica Societa per Azioni di Navigazione, A.L. Mantovani & Sons Ltd. (1981) 1 C.L.R. 85.

W.R. Varnish & Co. v. "Kheti" [1949] Lloyd's 525.

Studebaker Distributors v. Charlton Steam Shipping Ltd. [1938] 1 K.B. 459.

5

S.N. Co. v. Thomson Aikman [1920] S.C. (H.L.) 159.

Oriental Steamship Co. Ltd. v. Tylor [1893] 2 Q.B.D. 518.

"The Dominique" [1989] Part 5, Vol. 1, 431 Lloyd's L.R.

Ex p. Nyholm v. Child [1873] 43 L.J. M.K. 21.

10

Du Fourcet v. Bishop [1886] 18 Q.B.D. 373.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

Αγωγή για αποζημιώσεις για τις ζημιές που υπέστησαν οι ενάγοντες λόγω της μη παράδοσης εμπορευμάτων που οι εναγόμενοι είχαν καθήκον σαν μεταφορείς να παραδώσουν.

15

Μ. Σάββα (κα) για Γ. Μιτσίδη, για τους ενάγοντες.

Ε. Κούρρη (κα) για Μ. Μοντάνιο, για τους εναγόμενους.

Cur.adv.vult.

20

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Οι ενάγοντες με την αγωγή αυτή αξιούν εναντίον των εναγομένων αποζημιώσεις για τις ζημιές που υπέστησαν λόγω της μη παράδοσης εμπορευμάτων, που οι τελευταίοι, σύμφωνα με τον ισχυρισμό των εναγόντων, είχαν καθήκον σαν μεταφορείς να παραδώσουν.

25

Η βάση της αγωγής είναι παράβαση συμφωνίας μεταφοράς, οι όροι της οποίας αναφέρονται στη φορτωτική υπ' αρ. SAV/LIM 1000 και η οποία έχει κατατεθεί σαν μέρος του τεκμηρίου Ι.

Η προφορική μαρτυρία η οποία έχει προσκομισθεί στο Δικαστήριο ήταν περιορισμένη.

Εκ μέρους των εναγόντων έχει καταθέσει μόνο ένας μάρτυρας, ο κ. Γεώργιος Παύλου, ενώ οι εναγόμενοι δεν έχουν προσκομίσει καμιά μαρτυρία, αλλά περιορίστηκαν να αμφισβητήσουν τη μαρτυρία του μάρτυρα των εναγόντων στην αντεξέταση.

5

Ο μάρτυρας Παύλου, μεταξύ άλλων, ανέφερε ότι εργάζεται στην ενάγουσα εταιρεία και ότι τα επίδικα εμπορεύματα ουδέποτε παρεδόθησαν στην εταιρεία τους. Προχώρησε δε στην αντεξέταση και παρεδέχθη πως δεν πληρώθηκε ο ναύλος των \$215.75. Παρόλο που οι ίδιοι ζήτησαν να πληρώσουν εντούτοις δεν έγιναν δεχτά από τους εναγόμενους. Η κατάληξη της μαρτυρίας του στο σημείο αυτό ήταν πως δεν πλήρωσαν τα ναύλα, όπως είναι η ανταπαίτηση των εναγομένων.

10

15

Προς υποστήριξη και συμπλήρωση της προφορικής του μαρτυρίας κατέθεσε στο Δικαστήριο σαν τεκμήρια τη φορτωτική SAV/LIM 1000, την αίτηση που έκαμε η ενάγουσα εταιρεία στην Τράπεζα Barclays για το άνοιγμα τραπεζικής πίστωσης προς όφελος της Εταιρείας Indeco Enterprises Inc., Αμερικής, καθώς και το τιμολόγιο της Εταιρείας Indeco Enterprises Inc., για τα εμπορεύματα που, όπως ανέφερε στο Δικαστήριο, ποτέ δεν της παραδόθηκαν. (Όλα τα έγγραφα κατατέθηκαν σαν τεκμήριο 1)

20

25

Ο Μ.Ε.1 Γεώργιος Παύλου, περαιτέρω ανέφερε ότι η ενάγουσα εταιρεία χρεώθηκε με το ποσό των £2.071,43, ποσό το οποίο η Τράπεζα Barclays πλήρωσε για λογαριασμό των εναγόντων σύμφωνα με την τραπεζική πίστωση που άνοιξε, μετά από αίτηση των εναγόντων. Προς υποστήριξη αυτού του ισχυρισμού κατάθεσε σχετικό έγγραφο της Τράπεζας Barclays στο οποίο αναφέρεται η χρέωση ως μέρος του τεκμηρίου 1.

30

Οι εναγόμενοι έχουν αμφισβητήσει τόσο στην αντεξέταση, όσο και στην αγόρευση της ευπαιδευτού δικηγόρου

35

τους, τη σχετικότητα των κατατεθέντων εγγράφων μεταξύ τους, προβάλλοντας τις διαφορές που είχαν και τις ελλείψεις σε σχέση με τη φορτωτική.

5 Στην αγόρευση της η ευπαιδευτος συνήγορος των εναγομένων, εισηγήθηκε όπως αυτά τα έγγραφα δεν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από το Δικαστήριο, καθότι ήταν αντιφατικά προς τη φορτωτική και διότι δεν αναφέροντο στη δικογραφία.

10 Σε αυτό το στάδιο θα ήθελα να καταστήσω σαφές ότι η αρχή είναι ότι τα δικόγραφα θα πρέπει να περιέχουν μόνο τα περιληπτικά γεγονότα πάνω στα οποία η κάθε πλευρά
15 βασίζεται, και όχι τη μαρτυρία με την οποία θα προσπαθήσει κάποιος να τα αποδείξει. (Βλέπε Θεσμοί Πολιτικής Δικονομίας, Δ.19, θ.4, Θεσμοί Ναυτοδικείου 1893, Δ87, Δ88, *Philips v. Philips* [1878] 4 QBD, 127, Bullen & Leake
20 Precedents of Pleadings 12th Ed., p.37.) Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν τίθεται καν θέμα κατά πόσο οι ενάγοντες θα έπρεπε να αναφέρουν το τιμολόγιο στην Έκθεση Απαίτησης τους, καθότι τούτο από μόνο του δε μπορεί να αποτελέσει βάση αγωγής, αλλά μαρτυρία με την οποία σκοπείται η απόδειξη γεγονότων πάνω στα οποία βασίζεται η αγωγή, δηλαδή της αγοράς εμπορευμάτων κ.τ.λ..

25 Πράγματι μεταξύ των κατατεθέντων εγγράφων υπάρχουν μερικές μικρές επουσιώδεις διαφορές, οι οποίες όμως δε μειώνουν καθόλου την αποδεικτική τους αξία με οποιοδήποτε τρόπο. Το γεγονός ότι στο τιμολόγιο καθώς και στο Packing Slip, τα εμπορεύματα χαρακτηρίζονται
30 "Furnishings Fabrics", ενώ στη φορτωτική "Furnishing Fabrics", το θεωρώ εντελώς επουσιώδες λαμβάνοντας υπόψη μάλιστα ότι καμιά μαρτυρία δεν έχει προσαχθεί από πλευράς εναγομένων, με την οποία να αμφισβητείται η εγκυρότητα των εγγράφων ή να γίνεται εισήγηση ότι σχετίζονται με άλλη φόρτωση και άλλα εμπορεύματα. Το ίδιο πιστεύω και για τη διαφορά στην ημερομηνία φόρτωσης
35 που αναφέρεται στο Packing Slip και στη φορτωτική, δηλαδή 9/12/86 και 21/12/86, αντίστοιχα. Όσον αφορά την αίτηση για άνοιγμα πίστωσης (Documentary Credit

Application), στο οποίο αναφέρεται σαν τελευταία μέρα φόρτωσης η 30/10/86, ενώ η φόρτωση έγινε στις 21/12/86, φαίνεται καθαρά από το τεκμήριο 1, που είναι η απόδειξη χρέωσης της ενάγουσας εταιρείας για το ποσό της τραπεζικής πίστωσης ημερομηνίας 19/1/87, ότι οι όροι της αίτησης για άνοιγμα τραπεζικής πίστωσης τροποποιήθηκαν.

5

Με βάση την πιο πάνω μαρτυρία η οποία έχει τεθεί ενώπιον μου και αξιολογώντας το μόνο μάρτυρα στην υπόθεση, κ. Παύλου, τον οποίο κρίνω αξιόπιστο και ειλικρινή, αποδέχομαι πλήρως τη μαρτυρία του ως προς τα γεγονότα της υπόθεσης τα οποία ανέφερε. Θα κατέληγα στο συμπέρασμα αυτό και εάν ακόμη αγνοούσα τα κατατεθέντα τεκμήρια (πλην της φορτωτικής), λαμβανομένου υπόψη ότι καμιά μαρτυρία με αντίθετες θέσεις δεν έχει προσαχθεί από πλευράς εναγομένων, ως επίσης και το χαμηλό επίπεδο απόδειξης που απαιτείται σε πολιτικές υποθέσεις όπως αυτήν.

10

15

Η βάση της αγωγής αυτής είναι παράβαση συμφωνίας μεταφοράς. Η φορτωτική (Bill of Lading), η οποία έχει κατατεθεί σαν τεκμήριο, από νομικής πλευράς έχει τρεις πτυχές. (Βλέπε Schmitthoff's "Export Trade", 8th Ed., p. 482). Είναι α) απόδειξη από τον πλοιοκτήτη ότι παρέλαβε τα εμπορεύματα στην κατάσταση και στην ποσότητα στην οποία αναγράφεται, β) καταμαρτυρεί τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς, αλλά όχι πάντοτε εξαντλητικά (βλέπε Carver "Carriage of Goods by Sea", Vol. 1, 12th Ed., p. 48-53), και γ) είναι τίτλος κυριότητας των εμπορευμάτων (document of title), δίνοντας τη δυνατότητα στο φορτωτή (consignee) να μεταβιβάζει την κυριότητα τους με την οπισθογράφηση και παράδοση της φορτωτικής σε τρίτους. (Αυτό επιτυγχάνεται με την εφαρμογή του Bills of Lading Act 1855, άρθρο 1, το οποίο εγκαθιδρύει τη συμβατική σύνδεση μεταξύ του μεταφορέα και των μελλοντικών οπισθογραφών της φορτωτικής.)

20

25

30

Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι όροι της συμφωνίας μεταφοράς περιέχονται στη φορτωτική, τεκμήριο 1, εξαντλητικά και καμιά μαρτυρία δεν έχει δοθεί από πλευράς

35

εναγόντων για την ύπαρξη οποιωνδήποτε άλλων όρων, ως
 5 επίσης καμιά μαρτυρία δεν έχει δοθεί κατά πόσο οι ενάγο-
 ντες διαμαρτυρήθηκαν ως προς τους όρους που περιέχο-
 ντο στη φορτωτική. (Βλέπε *Carver* (ανωτέρω), σελ. 50, πα-
 ράγραφος 60 και σελ. 52, παράγραφος 63.)

Ο όρος 27 της φορτωτικής αναφέρεται στο εφαρμο-
 στέο Δίκαιό του Συμβολαίου ("proper law of the contract")
 να είναι ο Νόμος του Ισραήλ ή των Ηνωμένων Πολιτειών.
 10 Βέβαια η ύπαρξη ρητού όρου που να επιλέγει το σύστημα
 του Νόμου (choice of law clause) που θα εφαρμοστεί σε ένα
 συμβόλαιο, δε δεσμεύει πάντοτε ένα Δικαστήριο (ίδη *The*
Fehmarn (1958) 1 W.L.R. 159, 162 per Lord Denning, θέση
 όμως που διαφοροποιήθηκε μερικώς από τον ίδιο στην
 15 *Tzortzis v. Monark Line A/B* [1968] 1 W.L.R. 406, σελ.
 411).

Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως, και νοουμένου ότι
 ο αλλοδαπός νόμος δεν έχει αναφερθεί στα Δικόγραφα,
 κάτι που θα έπρεπε να είχε γίνει, (ίδη σχετικά *Ascherberg*
 20 *v. Casa Musicale Sonzagno* [1971] 1 W.L.R. 173 και
Vlachos v. Dorothea Shipping (1980) 1 C.L.R. 113), και
 ούτε έχει αποδειχθεί ενώπιόν μου, θεωρώ ότι αυτός είναι
 ο ίδιος με τον κυπριακό και γι' αυτό εφαρμόζω το Κυ-
 πριακό Δίκαιο στην υπόθεση αυτή. (Ίδη σχετικά *Lloyd v.*
Guibert [1865] L.R. 1 Q.B. 115, 129)

25 Πριν προχωρήσω στην εξέταση των όρων της συμφω-
 νίας και ειδικότερα του όρου 24 της φορτωτικής, που πε-
 ριορίζει την ευθύνη του μεταφορέα, θα πρέπει να εξετάσω
 κατά πόσο εφαρμόζονται οι Κανόνες της Χάγης οι οποίοι
 αναφέρονται στο Κεφ. 263.

30 Η εξέταση αυτού του ενδεχόμενου στο στάδιο αυτό
 είναι απαραίτητη, καθότι οι Κανόνες αυτοί έχουν υιοθετη-
 θεί για να προστατεύσουν το φορτωτή από κατάχρηση της
 μεγάλης διαπραγματευτικής δύναμης του μεταφορέα, ο
 οποίος συνήθως δεν διαπραγματεύεται τους όρους. Όπως
 35 είπε ο Λόρδος Sumner στην υπόθεση *Gosse Millard Ltd. v.*
Canadian Government Merchant Marine [1929] A.C. 223,

σελ. 236, ο σκοπός του Νόμου ο οποίος περιείχε τους Κανόνες της Χάγης ήταν,

"to replace a conventional contract, in which it was constantly attempted, often with much success to relieve the carrier from every kind of liability, by a legislative bargain under which his position was to be one of restricted exemption."

5

Το άρθρο 2 του Κεφ. 263 αναφέρει:

"Subject to the provisions of this Law, the rules set out in the Schedule hereto (in this Law referred to as "the rules") shall have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships carrying goods from any port in Cyprus to any other port in or outside Cyprus."

10

(η υπογραμμισή είναι δική μου)

15

Κατά συνέπεια, εφόσον η όλη μαρτυρία καταδεικνύει ότι η φόρτωση έγινε στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου και εκδόθηκε η φορτωτική και από όπου θα γινόταν η μεταφορά, οι Κανονισμοί δεν εφαρμόζονται στην υπόθεση αυτή. (Βλέπε *Electromatic Constructions Co. Ltd v. Azov* (1988) 20 1 C.L.R., 768.)

20

Ο όρος 24 της φορτωτικής αναφέρει:

"(α) The Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the goods or in connection therewith in an amount exceeding the per package limitation contained in any legislation making the Hague Rules compulsorily applicable to this Bill of Lading or, where no such legislation is applicable, in an amount not exceeding \$500.- lawful money of the United States per package or unit. In the event of bulk cargo each ton of 1,000 kilos shall, as a rule, be deemed to be the ordinary weight unit, and the Carrier's liability for this weight shall not exceed the said per package limitation. If according

25

30

to the custom of the trade or according to special agreement the freight charged for any bulk cargo should be based upon a higher weight-unit, the limitation of liability to \$500.- shall apply to the weight-unit in question. Furthermore, Carrier's liability if he is responsible at all, shall not exceed the market value of the goods at the time and place of shipment. Should, however, the invoice value of the goods be lower than the market value at the time and place of shipment, the Carrier will only pay the invoice value. The limitation of liability mentioned above shall not apply in the event that the nature of the goods and valuation higher than the applicable limitation, shall have been declared in writing by the Merchant upon delivery to the Carrier and inserted in this Bill of Lading and extra freight paid if required, and in such case if the actual value of the goods per package or per customary freight unit shall exceed such declared value, the value shall nevertheless be deemed to be the declared value and the Carrier's liability, if any, shall not exceed the declared value and any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value."

Ο συνήγορος των εναγόντων μεταξύ άλλων εισηγήθηκε ότι ο όρος αυτός είναι άκυρος ή/και δεν τυγχάνει εφαρμογής, διότι είναι εχθρικός (repugnant) με τους Νόμους της Δημοκρατίας και ειδικότερα των Κανονισμών της Χάγης που περιέχονται στο Κεφ. 263 και αναφέρθηκε στο άρθρο 28 του Κεφ. 149, το οποίο λέει:

"28. (1) Every agreement by which any party thereto is restricted absolutely from enforcing his rights under or in respect of any contract, by the usual legal proceedings in the Courts, or which limits the time within which he may thus enforce his rights, is void to that extent."

Δε συμφωνώ με την πιο πάνω εισήγηση γιατί από απλή ανάγνωση του πιο πάνω άρθρου φαίνεται καθαρά ότι δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση αυτή. Το άρθρο απλώς ακυρώνει συμφωνίες οι οποίες εμποδίζουν την έναρξη δικα-

στικών διαδικασιών. Παρόμοια εισήγηση έγινε στην υπόθεση *Electromatic Constructions Co. Ltd. v. Azon* (1988) 1 C.L.R., σελ. 768, σελ. 772, όπου νομολογήθηκε ότι το πιο πάνω άρθρο δεν έχει εφαρμογή. (Βλέπε επίσης, Pollock & Mulla, "Indian Contract & Specific Relief Arts" 9th Ed., σελ. 295 και *Domestica Ltd., v. Adriatica Societa per Azioni di Navigazione, A.L. Mantovani & Sons Ltd.*, (1981) 1 C.L.R., σελ. 85.)

5

Όσον αφορά την εισήγηση ότι αντιτίθεται στις ρητές πρόνοιες των Κανόνων της Χάγης, η απάντηση είναι ότι, εφόσον έχω ήδη αποφανθεί ότι οι Κανόνες με βάση το άρθρο 2 του Κεφ. 263, δεν έχουν εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση σαν νομοθεσία, δεν τίθεται θέμα αντίθεσης με νομοθετική διάταξη.

10

Εντούτοις, λόγω του άρθρου 4(ii) της φορτωτικής, οι Κανόνες της Χάγης ενσωματώνονται στη σύμβαση μεταφοράς (incorporation by reference) σαν όρος της συμφωνίας. (Carver "Incorporation of Rules by contract", σελ. 235 και *W.R. Varnish & Co. v. "Kheti"* [1949] Lloyd's 525.)

15

Αυτοί οι όροι και ειδικότερα το άρθρο IV, καν. 5, έρχονται σε αντίθεση με τον περιοριστικό όρο 24 της φορτωτικής και είναι πλέον θέμα ερμηνείας του συμβολαίου ποιός από τους δύο υπερισχύει. Σε τέτοιες περιπτώσεις όπου υπάρχουν δύο αντικρουόμενοι όροι σε κάποια συμφωνία, το Δικαστήριο θα πρέπει να εφαρμόσει τον όρο ο οποίος αντικατοπτρίζει την πραγματική πρόθεση των μερών, διαβάζοντας και ερμηνεύοντας όλο το συμβόλαιο. (Chitty on Contracts, 23rd ed., Vol.1, p. 294, para. 627 "Inconsistent or repugnant clauses". Επίσης, Carver, σελ. 439.)

20

25

30

Συμφωνώ με την εισήγηση της δικηγόρου των εναγομένων ότι ο όρος 24 θα πρέπει να υπερισχύσει των ενσωματωμένων όρων των Κανόνων της Χάγης. Αυτό το συμπέρασμα υποστηρίζεται από τη θέση στην οποία ευρίσκεται ο όρος 24 στη φορτωτική, η αναφορά του όρου αυτού και στις δύο σελίδες με μεγάλα και ευδιάκριτα γράμματα, σε

35

αντίθεση με τους ενσωματωμένους όρους, για την ανεύρεση των οποίων κάποιος θα πρέπει να προστρέξει σε άλλο κείμενο από αυτό της φορτωτικής.

5 Η μαρτυρία η οποία έχει προσαχθεί ενώπιον μου καταδεικνύει ότι η φορτωτική έχει συνταχθεί από τους ενάγοντες και αποτελεί τους συνήθεις όρους με τους οποίους εμπορεύονται (standard contracts).

10 Παρόλο που δεν έχει εγερθεί με τις αγορεύσεις, έχω μελετήσει το ενδεχόμενο στην εξέταση του περιοριστικού όρου να εφαρμόζεται η ερμηνευτική αρχή του Contra Preferentum, μιά και ο συντάξας τη συμφωνία βασίζεται πάνω στον περιοριστικό όρο. Η αρχή αυτή όμως εφαρμόζεται μόνο όταν υπάρχει ασάφεια (ambiguity) στον όρο. 15 Στη συγκεκριμένη περίπτωση δε βρίσκω ότι ο όρος αυτός εισάγει οποιαδήποτε ασάφεια, όσον αυστηρά και εάν προσπαθήσω να τον ερμηνεύσω.

20 Για τους πιο πάνω λόγους καταλήγω στο συμπέρασμα ότι η απαίτηση των εναγόντων θα πρέπει να περιοριστεί ανάλογα, δηλαδή στα \$500 Αμερικής για κάθε "Package" (κιβώτιο), που στη συγκεκριμένη περίπτωση θεωρείται σαν ένα, όπως αναφέρει η ίδια η φορτωτική (.. 1 carton ..). (Ίδε σχετικά *Studebaker Distributors v. Charlton Steam Shipping Ltd* [1938] 1 K.B. 459, 467.)

25 Η δικηγόρος των εναγομένων εισηγήθηκε ότι οι εναγόμενοι, έστω και εάν έχουν παραβεί την πιο πάνω συμφωνία και δεν παρέδωσαν τελικά τα εμπορεύματα, εντούτοις, λόγω του όρου 19 της φορτωτικής, δικαιούνται στην αξίωση τους για ναύλα.

Ο όρος 19 αναφέρει:

30 "FREIGHT AND CHARGES: The Merchant is obliged to pay freight. Freight to be paid in cash without discount and whether prepayable or payable at destination to be considered as earned and due on receipt of the goods by the Carrier and non-returnable in any

event, ship and/or goods lost or not lost."

Πράγματι η μόνη ερμηνεία η οποία μπορεί να δοθεί στον πιο πάνω όρο, είναι αυτή που εισηγείται η συνήγορος των εναγομένων. Ειδικότερα σε αναφορά στη φράση "goods lost or not lost", δηλαδή θεωρείται ότι το δικαίωμα για ναύλα κερδίζεται (it is earned) με τη φόρτωση. Αυτή η φράση η οποία είναι συχνή σε φορτωτικές, έχει στο παρελθόν ερμηνευθεί με τον ίδιο τρόπο. (Βλέπε Απόφαση της Βουλής των Λόρδων στην *Pacific S.N. Co. v. Thomson Aikman* [1920] S.C. (H.L.) 159 και *Oriental Steamship Co. Ltd. v. Tylor* [1893] 2 Q.B.D. 518, Carver (Τόμος II), παρ. 1163 και 1147.) Επίσης για το prepaid freight γίνεται εξαντλητική μνεία στην πρόσφατη απόφαση της Βουλής των Λόρδων στην "*The Dominique*" [1989] Part 5, Vol. 1, σελ. 431, Lloyd's LR.

5

10

15

Βέβαια σε αυτή την αρχή της προπληρωμής των ναύλων (advance freight στη νομική γλώσσα), υπάρχουν εξαιρέσεις: (Βλέπε σχετικά Schmitthoff σελ. 473-474)

α) Όταν το πλοίο ποτέ δε ξεκίνησε να κερδίζει το ναύλο (never began to earn freight), όπως είναι παραδειγματός χάριν όταν δεν ξεκίνησε καν το ταξίδι. (*Ex p Nyholm v. Child* [1873] 43 L.J. B.K. 21, 24).

20

β) Εάν τα εμπορεύματα χάθηκαν πριν το προπληρωτέο ναύλο κατέστη πληρωτέο (δηλαδή στην περίπτωση αυτή πριν καν φορτωθούν). *The Lorna I* (1983) I Lloyd's Rep. 373 και

25

γ) Εάν τα εμπορεύματα χάθηκαν λόγω κάποιου συμβάντος που δεν είναι από τους αναμενόμενους κινδύνους (an expected peril). *Du Fourcet v. Bishop* [1886] 18 Q.B.D., 373.

30

Οι πιο πάνω όμως εξαιρέσεις δεν εφαρμόζονται στη συγκεκριμένη περίπτωση, καθότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε μαρτυρία που να υποστηρίζει τέτοια εισήγηση.

Το θέμα όμως είναι ποιά είναι η μαρτυρία που υποστηρίζει την ανταπαίτηση των εναγομένων. Οι εναγόμενοι δεν έχουν προσκομίσει κανένα μάρτυρα ώστε να υποστηρίξουν την ανταπαίτηση τους, ειδικότερα εφόσον οι ενάγοντες αρνούνται, στην παράγραφο 4 της απάντησης τους στην ανταπαίτηση, αυτή την απαίτηση. Όμως ο μάρτυρας των εναγόντων υπ' αριθ. 1, στην αντεξέταση παραδέχθηκε ότι δεν πλήρωσαν τα ναύλα που ήταν \$215,75, όπως εξάλλου αναφέρονται και στη φορτωτική. Πιστεύω ότι τούτο, και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι εκδόθηκε φορτωτική που αποτελεί εκ πρώτης όψεως μαρτυρία ότι τα εμπορεύματα πράγματι φορτώθηκαν, είναι αρκετό για να αποδείξει την ανταπαίτηση των εναγόντων και κατά συνέπεια η ανταπαίτηση επιτυγχάνει.

15 Υπό το φως των ανωτέρω καταλήγω ως εξής:

α) Εκδίδω απόφαση για ποσό 284,25 Δολαρίων Αμερικής ή το ισοπόσο σε Κυπριακές Λίρες κατά την ημέρα της πληρωμής, εναντίον των εναγομένων και υπέρ των εναγόντων.

20 β) Οι εναγόμενοι να πληρώσουν τα δικαστικά έξοδα της αγωγής. Τα έξοδα αυτά να υπολογισθούν από τον Πρωτοκολλητή.

γ) Δεν εκδίδω καμιά διαταγή για τα έξοδα της ανταπαίτησης, καθότι δεν προκλήθηκαν ουσιαστικά τέτοια έξοδα.

Απόφαση για 284,25 Δολάρια Αμερικής. Διαταγή για έξοδα ως ανωτέρω.