

9 Σεπτεμβρίου, 1991

[ΠΙΚΗΣ, ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΗΣ, Δ/στές]

## ΑΥΣΤΡΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ,

Εφεσείοντες,

v.

ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ ΚΥΠΡΟΥ ΛΤΔ &amp; ΑΛΛΩΝ,

Εφεσιβλήτων.

(Πολιτική Έφεση Αρ. 7291).

- Δίκαιο των συμβάσεων — Παρακαταθήκη εν ευρεία εννοία (bailment) — Παράδοση εμπορευμάτων σε αερομεταφορέα στο αεροδρόμιο για μεταφορά τους στο εξωτερικό — Μετέπειτα εξαφάνισή τους από το χώρο του αεροδρομίου — Κατά πόσο υπήρχε παρακαταθήκη εν ευρεία εννοία — Κατά πόσο υπήρξε παράβαση των καθηκόντων του αερομεταφορέα σαν θεματοφύλακα (bailee) — άρθρα 107, 109 και 110 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 148. 5
- Έφεση — Ειδοποίηση αντέφεσης — Χωρίς να έχει καταχωρήσει ειδοποίηση αντέφεσης, ο εφεσίβλητος δεν μπορεί να εισηγείται την ανατροπή ή την τροποποίηση οποιουδήποτε μέρους της πρωτόδικης απόφασης — Δ. 35, θ. 10 των Θεσμών Πολιτικής Δικονομίας. 10
- Δικόγραφα — Εξέταση από το πρωτόδικο Δικαστήριο ειδικών ή κατά νόμο υπερασπίσεων (special or statutory defences) που εγέρθηκαν από την εφεσεύουσα χωρίς να περιλαμβάνονται στην έκθεση υπεράσπισης της — Δεν έπρεπε να είχαν εξετασθεί, αλλά, εφ' όσον δεν είχε δοθεί ειδοποίηση αντέφεσης, το Εφετείο είχε καθήκον να εξετάσει την ουσία των σχετικών ευρημάτων του πρωτόδικου Δικαστηρίου. 15
- Μεταφορά εμπορευμάτων αεροπορικώς — άρθρο 26 (2) της Σύμβασης της Βαρσοβίας (που κυρώθηκε με τον Ν. 66/70) — Εφαρμόζεται στην περίπτωση παραλήπτη εμπορευμάτων, και όχι αποστολέα — Δεν εφαρμόζεται όπου έχει υπάρξει ολική απώλεια των εμπορευμάτων — Πρέπει να υπάρχει μαρτυρία ότι δεν υπήρξε γραπτή διαμαρτυρία. 20
- Μεταφορά εμπορευμάτων αεροπορικώς — Περιορισμός ευθύνης του αερομεταφορέα αναφορικά με την καταβλητέα αποζημίωση σε 250 φράγκα κατά χιλιόγραμμο, εκπεφρασμένα σε χρυσό — άρθρο 22 (2)(α) και (5) της Σύμβασης της Βαρσοβίας (που κυρώθηκε με τον Ν. 66/70) — Χωρίς την ύπαρξη μαρτυρίας για την μετατροπή σε Κυπριακές λίρες του προβλεπόμενου από το άρθρο 22(5) της Σύμ- 30

*βασης ποσού σε χρυσό είναι αδύνατη η εφαρμογή της πρόνοιας αυτής.*

5 Λέξεις και φράσεις — " ... καταγεγραμμένων αποσκευών και εμπορευμάτων ..." στο άρθρο 22(2)(α) της Σύμβασης της Βαρσοβίας (που κυρώθηκε με τον Ν 66/70) — Το επίθετο "καταγεγραμμένων" αναφέρεται μόνο στις αποσκευές και όχι σε εμπορεύματα που στέλλονται με αεροφορτωτική.

10 Εμπορεύματα που ήταν ιδιοκτησία της εφεσίβλητης 2, και είχαν ασφαλισθεί από την εφεσίβλητη 1 ασφαλιστική εταιρεία, δόθηκαν μέσω του εφεσίβλητου 3 ταξιδιωτικού πρακτορείου στον εφεσίβλητο 4, που ήταν κοινός μεταφορέας, για να τα μεταφέρει και τα παραδώσει στην εφεσείουσα αεροπορική εταιρεία για μεταφορά στο Άμστερνταμ, Ολλανδίας. Το πρωτόδικο Δικαστήριο δέχθηκε την εκδοχή του εφεσίβλητου 4, ότι δηλαδή μετέφερε τα εμπορεύματα (πέντε κιβώτια με είδη ένδυσης) με το φορτηγό του αυτοκίνητο στο αεροδρόμιο Λάρνακας, όπου τα ξεφόρτωσε στον χώρο φορτίων, που χρησιμοποιείτο από την εφεσείουσα, στην παρουσία υπαλλήλου της πολιτικής αεροπορίας, και, ακολούθως, παρέδωσε στο γραφείο της εφεσείουσας στο αεροδρόμιο την αεροπορική φορτωτική (air way bill) λέγοντάς του ότι είχε αφήσει τα κιβώτια στο υπόστεγο. Ήταν κοινά αποδεκτό γεγονός ότι, την ίδια ημέρα, υπάλληλος της εφεσείουσας είχε πληροφορήσει τηλεφωνικώς τον διευθυντή της εφεσίβλητης 2 ότι τα εμπορεύματά της δεν θα έφευγαν την ίδια ημέρα λόγω έλλειψης χώρου στο αεροπλάνο, αλλά θα έφευγαν την επομένη. Την επομένη, όμως, ο διευθυντής πληροφορήθηκε ότι τα κιβώτια του δεν βρισκονταν πουθενά στο αεροδρόμιο.

30 Η εφεσίβλητη 1 πλήρωσε την εφεσίβλητη 2 την αξία των εμπορευμάτων, που ανέρχονταν σε ΑΚ2.033, και, ακολούθως, ασκώντας το δικαίωμα υποκατάστασης και/ή εκχώρησης δικαιωμάτων (subrogation) κίνησε αγωγή, μαζί με την εφεσίβλητη 2, εναντίον των εφεσίβλητων 3 και 4 και της εφεσείουσας. Το πρωτόδικο Δικαστήριο βρήκε ότι αποκλειστική ευθύνη για την απώλεια των εμπορευμάτων είχε η εφεσείουσα, σαν θεματοφύλακός τους (bailee) με βάση τις αρχές περί παρακαταθήκης εν ευρεία εννοία (bailment), που περιέχονται στον περί Συμβάσεων Νόμο, Κεφ. 148.

40 Κατά την τελική του αγόρευση ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ο συνήγορος της εφεσείουσας εισηγήθηκε, (i) ότι η εφεσείουσα δεν είχε ευθύνη, διότι δεν της είχε δοθεί η γραπτή διαμαρτυρία που προβλέπει το άρθρο 26(2) της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων αεροπορικώς (που κυρώθηκε με τον Νόμο 66/70) και (ii) ότι, εν πάσει περιπτώσει, η τυχόν ευθύνη της εφεσείουσας περιοριζόταν, από το άρθρο 22 (2)(α) και (5) της Σύμβασης σε ποσό ΑΚ700 περίπου. Οι δύο αυτές εισηγήσεις δεν είχαν εγερθεί στα δικόγραφα, ούτε είχε προσαχθεί μαρτυρία ότι δεν είχε γίνει γραπτή διαμαρτυρία ή σχετικά με την αξία σε χρυσό της Κυπριακής λίρας κατά τον ουσιαώδη χρόνο. Το πρωτόδι-

κο Δικαστήριο, όμως, εξέτασε την ουσία των εισηγήσεων αυτών και τις απέρριψε, την πρώτη διότι έκρινε ότι το άρθρο 26 της Σύμβασης εφαρμόζεται μόνο στην περίπτωση παραλήπτη εμπορευμάτων, και όχι αποστολέα, και μόνο όπου η απώλεια των εμπορευμάτων δεν είναι ολική, και, την δεύτερη, διότι έκρινε ότι και πάλιν εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση μερικής και όχι ολικής απώλειας του φορτίου. 5

Κατ' έφεση η εφεσίβλητη 1 εισηγήθηκε ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν έπρεπε να είχε εξετάσει τις δύο πιο πάνω εισηγήσεις, διότι δεν είχαν εγερθεί στα δικόγραφα, αλλά δεν καταχώρησε ειδοποίηση αντέφεσης εναντίον του μέρους αυτού της πρωτόδικης απόφασης. Σχετικά με την δεύτερη εισηγήση, η εφεσίβλητη 1 πρόέβαλε δύο επιπλέον λόγους που δικαιολογούσαν την απόρριψή της, (i)ότι το άρθρο 22(2)(α) και (5) της Σύμβασης εφαρμόζεται μόνο σε "καταγεγραμμένα " (registered) εμπορεύματα, και (ii) ότι έπρεπε να είχε προσαχθεί μαρτυρία για την αξία σε χρυσό της Κυπριακής λίρας κατά τον ουσιώδη χρόνο. 10 15

*Αποφασίσθηκε ότι*

(α) Από την αξιολόγηση του αξιόπιστου της μαρτυρίας από το πρωτόδικο Δικαστήριο για την οποία δεν συνέτρεχε οποιοσδήποτε λόγος επέμβασης του Εφετείου, τόσο το εύρημα ότι υπήρξε παράδοση των εμπορευμάτων στην εφεσείουσα με αποτέλεσμα να καταστεί αυτή θεματοφύλακας τους (bailee), όσο και το εύρημα ότι η εφεσείουσα είχε αποτύχει να αποδείξει, σύμφωνα με το άρθρο 110 του περί Συμβάσεων Νόμου Κεφ. 149, ότι είχε καταβάλει την απαιτούμενη από το άρθρο 109 του Κεφ. 149 επιμέλεια ώστε να απαλλαγεί της ευθύνης για την απώλεια των παρακατατεθέντων εμπορευμάτων, ήταν ορθά και δικαιολογημένα. 20 25

(β) Τα θέματα που ήγειρε η εφεσείουσα σχετικά με τα άρθρα 26(2) και 22(2)(α) και (5) της Σύμβασης της Βαρσοβίας αποτελούσαν ειδικές και/ή κατά νόμο υπερασπίσεις (special or statutory defences) και, σαν τέτοιες, έπρεπε να είχαν περιληφθεί στα δικόγραφα της εφεσείουσας, και, κατά συνέπεια λανθασμένα το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε επιληφθεί αυτών. Επειδή, όμως, δεν είχε καταχωρηθεί ειδοποίηση αντέφεσης δυνάμει της Δ. 35, θ. 10 των Θεσμών Πολιτικής Δικονομίας, δεν ήταν δυνατή η ανατροπή ή τροποποίηση του μέρους εκείνου της πρωτόδικης απόφασης, και, κατά συνέπεια, το Έφετείο είχε καθήκον να εξετάσει την ουσία τους. 30 35

(γ) Το άρθρο 26(2) της Σύμβασης της Βαρσοβίας, που είναι φανερό ότι σκοπός του είναι να διευκολύνει τον αερομεταφορέα να ελέγξει έγκαιρα την φύση και έκταση της ισχυριζόμενης ζημιάς ή καθυστέρησης, επιβάλλει την υποχρέωση υποβολής γραπτής διαμαρτυρίας μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίας μόνο στον παραλήπτη εμπορευμάτων, και όχι και στον αποστολέα τους, και, επίσης, δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις όπου υπήρξε ολική 40 45

## 1 Α.Α.Δ. Αυστριακές Αερογραμ. v. Γενικών Ασφαλειών

απώλεια των εμπορευμάτων. Εν πάσει περιπτώσει, δεν υπήρχε οποιαδήποτε μαρτυρία ότι δεν είχε υποβληθεί γραπτή διαμαρτυρία.

- 5 (δ) Το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι το άρθρο 22(2) (α) και (5) της Σύμβασης της Βαρσοβίας δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ολικής απώλειας εμπορευμάτων ήταν προφανώς λανθασμένο, όπως ήταν λανθασμένη και η εισήγηση ότι το επίθετο "καταγεγραμμένων" αναφέρεται και στη λέξη "εμπορευμάτων" στο εδ. 2)α, ενώ η ορθή ερμηνεία ήταν ότι αναφέρεται μόνο στη λέξη "αποσκευών". Ενόψει, όμως, της μη ύπαρξης μαρτυρίας για την αξία σε χρυσό της Κυπριακής λίρας κατά τον ουσιαστικό χρόνο ήταν αδύνατη η εφαρμογή της πρόνοιας αυτής, και δεν ήταν δυνατή η επιτυχία της ειδικής αυτής υπεράσπισης.

*Η έφεση απορρίφθηκε με έξοδα.*

- 15 Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

*G.A.P. Estates Limited v. Republic (1991) 3 C.L.R. 449.*

*Republic v. Violari and Another (R.A. 865 dated 13.1.92).*

*Courtis v. Iasonides (1970) 1 A.A.Δ. 180.*

*Papancokli and Others v. Solomou and Another (1981) 1 A.A.Δ. 203.*

- 20 *Pourikkou v. Savva and Others (1991) 1 A.A. Δ. 507.*

*Forthergill v. Monarch Airlines Ltd. [1980] 2 All E.R. 696.*

### Έφεση.

- 25 Έφεση από τους εναγομένους 3 κατά της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας (Λαούτας, Αν. Ε. Δ.) που δόθηκε στις 20 Νοεμβρίου, 1986 (Αρ. Αγωγής 8046/84) με την οποία διατάχθηκαν να πληρώσουν στους ενάγοντες το ποσό των £1.848.- αξία εμπορευμάτων πέντε κιβωτίων που απολέσθηκαν ενώ η αγωγή εναντίον των εναγομένων 1 και 2 απορρίφθηκε.

- 30 Π. Σαρρής, για τους εφεσείοντες - εναγομένους 3.

Π. Πολυβίου, για τους εφεσίβλητους - ενάγοντες 1 και 2.

Γ. Ερωτοκρίτου, για τους εφεσίβλητους - εναγομένους 1.

Χρ. Βασιλειάδης, για τον εφεσίβλητο - εναγόμενο 2.

*Cur. adv. vult.*

ΠΙΚΗΣ, Δ: Την απόφαση του Δικαστηρίου θα δώσει ο Δικαστής Ι. Πογιατζής.

ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Δ: Η έφεση αυτή στρέφεται εναντίον 5  
της απόφασης του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας  
με την οποία η απαίτηση των εφεσιβλήτων-εναγόντων 1  
και 2 στην αγωγή 8046/84 εναντίον των εφεσιβλήτων-  
εναγομένων 1 και 2 απορρίφθηκε, αλλά πέτυχε για ολό-  
κληρο το απαιτούμενο ποσό πλέον έξοδα εναντίον των 10  
εφεσειόντων-εναγομένων 3.

Τα αδιαμφισβήτητα γεγονότα είναι σε συντομία τα  
εξής:

Οι Εφεσίβλητοι-εναγόντες 1, στους οποίους στη συνέ- 15  
χεια θα αναφερόμαστε ως η "Ασφαλιστική Εταιρεία", διε-  
ξάγουν ασφαλιστικές εργασίες στην Κύπρο. Οι Εφεσίβλη-  
τοι-εναγόντες 2, στους οποίους στη συνέχεια θα  
αναφερόμαστε ως η "Εταιρεία Nacet", κατασκευάζουν και  
εξάγουν είδη ιματισμού. Οι εφεσειόντες-εναγόμενοι 3,  
στους οποίους στη συνέχεια θα αναφερόμαστε ως ο "Αε- 20  
ρομεταφορέας", είναι οι Αυστριακές Αερογραμμές που  
διεξάγουν αεροπορικές μεταφορές από και προς την  
Κύπρο. Οι εφεσίβλητοι-εναγόμενοι 1, στους οποίους στη  
συνέχεια θα αναφερόμαστε ως οι "Ταξιδιωτικοί Πράκτο- 25  
ρες", διατηρούν ταξιδιωτικό γραφείο στη Λευκωσία.  
Τέλος, ο εφεσίβλητος εναγόμενος 2 είναι Κοινός Μεταφο-  
ρέας και έτσι θα τον αποκαλούμε στη συνέχεια. Κάννει  
μεταφορές δια ξηράς με το φορτηγό του αυτοκίνητο και  
κατά τον ουσιαστικό χρόνο, σύμφωνα με το αδιαμφισβήτητο  
εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου, ενεργούσε ως ανε- 30  
ξάρτητος εργολάβος (independent contractor) και όχι ως  
υπηρέτης οποιουδήποτε άλλου διάδικου.

5 Στις 20 Δεκεμβρίου 1983 κατόπιν εντολής της Εταιρείας Nacet οι Ταξιδιωτικοί Πράκτορες εξέδωσαν την αεροπορική φορτωτική (air waybill), Τεκμ. 5, για τη μεταφορά με καθορισμένη πτήση του Αερομεταφορέα ημερομηνίας 21 Δεκεμβρίου 1983 πέντε χαρτοκιβωτίων που περιείχαν είδη υματισμού της Εταιρείας Nacet από τη Λάρνακα στο 'Αμστερνταμ Ολλανδίας έναντι συμφωνηθέντος ναύλου που ο αποστολέας των εμπορευμάτων κατέβαλε προκαταβολικά. Στις 21 Δεκεμβρίου 1983 ο Κοινός Μεταφορέας, κατ' εντολή των Ταξιδιωτικών Πρακτόρων, παρέλαβε από τα υποστατικά της Εταιρείας Nacet τα εν λόγω πέντε χαρτοκιβώτια με υποχρέωση να τα παραδώσει μαζί με αντίγραφο της αεροπορικής φορτωτικής στον Αερομεταφορέα μέσα στο χώρο του αερολιμένα Λάρνακας.

10 'Εκτοτε ούτε ο αποστολέας ούτε ο παραλήπτης των κιβωτίων είδαν ποτέ οποιοδήποτε από τα πέντε κιβώτια ή το περιεχόμενό τους. Κανένα από τα κιβώτια δε φορτώθηκε ποτέ σε αεροπλάνο για να μεταφερθεί στο 'Αμστερνταμ με την καθορισμένη πτήση της 21ης Δεκεμβρίου ή με οποιαδήποτε άλλη πτήση. Ο Διευθυντής της Εταιρείας Nacet Ιωάννης Καπλάνης, 4ος μάρτυρας των εναγόντων, πληροφορήθηκε μέσω τηλεφώνου από υπάλληλο του Αερομεταφορέα στις 21 Δεκεμβρίου 1983 ότι τα κιβώτια τους δεν ήταν δυνατό να φύγουν για τον προορισμό τους την

20 ημέρα εκείνη λόγω έλλειψης χώρου στο αεροπλάνο και ότι θα έφευγαν την επομένη. Ο κ. Καπλάνης συμφώνησε στη διευθέτηση που του προτάθηκε. Όμως την επομένη πήρε νέο τηλεφώνημα με το οποίο ο Αερομεταφορέας τον πληροφορούσε ότι τα κιβώτια του δε βρίσκονταν πουθενά στο

25 30 χώρο του αεροδρομίου.

Η Εταιρεία Nacet είχε ασφαλίσει το περιεχόμενο των πέντε κιβωτίων για ολοκλήρωση την τιμολογημένη αξία τους ανερχόμενη σε £1.848 με την Ασφαλιστική Εταιρεία η οποία της κατέβαλε το ποσό των £2.033 σε εξόφληση της απαίτησής της στις 18 Απριλίου 1984. Την ίδια μέρα η Εταιρεία Nacet υπόγραψε δήλωση υποκατάστασης και/ή εκχώρησης (subrogation) των δικαιωμάτων της προς την

35

Ασφαλιστική Εταιρεία.

Με την αγωγή που ήγειραν από κοινού εναντίον των Ταξιδιωτικών Πρακτόρων, του Κοινού Μεταφορέα και του Αερομεταφορέα, η Εταιρεία Nacet και η Ασφαλιστική Εταιρεία ζητούσαν την αξία του τιμολογίου των εμπορευμάτων των πέντε κιβωτίων που απωλέστηκαν, ισχυριζόμενοι ότι η απώλειά τους οφείλεται είτε στην κοινή αμέλεια όλων των εναγομένων, είτε στην αμέλεια του Κοινού Μεταφορέα ως θεματοφύλακα των κιβωτίων, είτε στην αμέλεια του Αερομεταφορέα επίσης ως θεματοφύλακα των κιβωτίων. Εναντίον των Ταξιδιωτικών Πρακτόρων προβλήθηκε ισχυρισμός ότι ευθύνονται εκ προστήσεως (vicariously) για την αμέλεια του Κοινού Μεταφορέα.

Με τις αντίστοιχες Υπερασπίσεις που καταχώρησαν ο Κοινός Μεταφορέας και ο Αερομεταφορέας επιρρίπτουν την ευθύνη ο ένας στον άλλο για το παραδεκτό γεγονός της απώλειας των πέντε κιβωτίων της Εταιρείας Nacet. Η εκδοχή του Κοινού Μεταφορέα ήταν ότι μετέφερε τα πέντε κιβώτια της Εταιρείας Nacet στο αεροδρόμιο Λάρνακας και τα ξεφόρτωσε στο χώρο των φορτίων που χρησιμοποιείται από τον Αερομεταφορέα στην παρουσία υπαλλήλου της Πολιτικής Αεροπορίας, όπως συνηθίζεται να γίνεται εν όψει του γεγονότος ότι ο Αερομεταφορέας δε διαθέτει δικές του αποθήκες για το σκοπό αυτό στο χώρο του αερολιμένα. Στη συνέχεια παράδωσε στα γραφεία του Αερομεταφορέα την αεροπορική φορτωτική λέγοντας του ότι είχε αφήσει τα κιβώτια στο υπόστεγο. Την εκδοχή αυτή, στο βαθμό που αφορά το ξεφόρτωμα των κιβωτίων στο καθορισμένο υπόστεγο, υποστήριξε και ο μάρτυρας Μάριος Μουσουλίδης, οδηγός του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος πρόσθεσε ότι είχε πληροφορηθεί από κάποιο Ζένιο, υπάλληλο του Αερομεταφορέα, ότι δεν υπήρχε χώρος στο αεροπλάνο της ημέρας εκείνης και, ως εκ τούτου, τα άφησε εκεί αντί να τα τοποθετήσει πάνω σε τρέιλερς για τη μεταφορά τους στο αεροπλάνο.

5 Η εκδοχή του Αερομεταφορέα ήταν ότι όταν άνοιξε το γραφείο του στο αεροδρόμιο βρήκε τη φορτωτική κάτω από την πόρτα και ότι δεν πήγε στο χώρο του φορτίου για να διαπιστώσει αν τα κιβώτια βρισκόταν εκεί ή όχι. Αργότερα ειδοποίησε τον αποστολέα ότι, λόγω ελλείψεως χώρου στο αεροπλάνο, τα πέντε κιβώτια θα μεταφέρονταν στο Άμστερνταμ την επαύριο. Όταν σε μεταγενέστερο στάδιο επισκέφτηκε το υπόστεγο, τα κιβώτια δε βρισκόταν εκεί.

10 Το πρωτόδικο Δικαστήριο έκρινε τη μαρτυρία του Κοινού Μεταφορέα και του υπαλλήλου του Τμήματος της Πολιτικής Αεροπορίας αξιόπιστη και πάνω σ' αυτή βάσισε τα ευρήματά του αναφορικά με τα αμφισβητούμενα πρωτογενή γεγονότα. Ακολούθως, το πρωτόδικο Δικαστήριο  
15 κατάληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχε σχέση "παρακαταθήκης εν ευρεία εννοία" (bailment) και ότι ο Αερομεταφορέας ως θεματοφύλακας (bailee) των κιβωτίων της Εταιρείας Nacet δεν απέδειξε ότι η απώλεια των κιβωτίων αυτών δεν οφειλόταν σε δική του αμέλεια. Καταλήγοντας  
20 στο συμπέρασμα αυτό το πρωτόδικο Δικαστήριο απόρριψε το βασικό ισχυρισμό του Αερομεταφορέα ότι δεν υπήρξε παράδοση των κιβωτίων σ' αυτόν, λέγοντας ότι "ανεξάρτητα αν είχαν φυσική κατοχή ή όχι είχαν οπωσδήποτε constructive possession".

25 Η Ειδοποίηση Εφέσεως του Αερομεταφορέα περιλαμβάνει συνολικά 9 λόγους εφέσεως από τους οποίους ο 4ος λόγος έχει ρητά αποσυρθεί από τον ευπαίδευτο δικηγόρο του. Οι λόγοι εφέσεως αρ. 7 και 9 θεωρούμε ότι έχουν  
30 σιωπηρά εγκαταληφθεί εφόσο στη διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον μας δεν προβλήθηκαν οποιαδήποτε επιχειρήματα για υποστήριξη τους από τον ευπαίδευτο δικηγόρο του Αερομεταφορέα. Οι υπόλοιποι έξι λόγοι μπορούν να ενταχθούν σε τρεις ομάδες. Στην πρώτη ομάδα εντάσσεται ο 8ος λόγος με τον οποίο προσβάλλονται τα ευρήματα  
35 του πρωτόδικου Δικαστηρίου ως προς την αξιοπιστία των μαρτύρων που έχουν καταθέσει ενώπιον του καθώς

και τα ευρήματα του αναφορικά με τα πρωτογενή γεγονότα. Στη δεύτερη ομάδα εντάσσονται οι λόγοι με αριθμό 1, 2, 3 και 5 με τους οποίους προσβάλλονται τα συμπεράσματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με την ύπαρξη σχέσεως "παρακαταθήκης εν τη ευρεία εννοία" (bailment) και την ευθύνη του Αερομεταφορέα ως θεματοφύλακα. Στην τρίτη και τελευταία ομάδα εντάσσεται ο λόγος με αρ. 6 ο οποίος αφορά την ετυμηγορία του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με την εφαρμογή προνοιών της Σύμβασης της Βαρσοβίας.

Αναφορικά με τα ευρήματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ως προς την αξιοπιστία της εκδοχής του Κοινού Μεταφορέα θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι στην έκταση που αφορά τον ισχυρισμό του για το ξεφόρτωμα των κιβωτίων στο χώρο φορτίου του Αερομεταφορέα αφ' ενός υποστηρίζεται από τη μαρτυρία του Μάριου Μουσουλίδη, και, αφ' ετέρου, παραμένει αναπάντητη υπό την έννοια ότι δεν έχει προσαχθεί άλλη μαρτυρία περί του αντιθέτου. Μαρτυρία που να αντικρούει την εκδοχή του Κοινού Μεταφορέα προσήχθηκε από τον Αερομεταφορέα μόνο αναφορικά με τον ισχυρισμό του ότι είχε παραδώσει την αεροπορική φορτωτική σε υπάλληλο του μέσα στο γραφείο του. Το πρωτόδικο Δικαστήριο που είχε την ευκαιρία να παρακολουθήσει τους μάρτυρες ενώ κατάθεταν ενώπιον του βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση σε σύγκριση με το Εφετείο να κρίνει την αξιοπιστία τους. Δεν έχουμε ικανοποιηθεί από τα επιχειρήματα του ευπαίδευτου δικηγόρου του Αερομεταφορέα ότι συντρέχει οποιοσδήποτε λόγος που να δικαιολογεί, με βάση τις αρχές της νομολογίας μας, την ανατροπή των ευρημάτων του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με το αξιόπιστο της μαρτυρίας που επέλεξε να αποδεχτεί.

Το επόμενο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι κατά πόσο ευσταθεί ο ισχυρισμός του ευπαίδευτου δικηγόρου του Αερομεταφορέα ότι η εκδοχή του Κοινού Μεταφορέα δεν τεκμηριώνει τη σχέση "παρακαταθήκης εν ευ-

5 ρεία εννοία" (bailment) η οποία αποτελεί τη βάση της  
απαίτησης της Εταιρείας Nacet, εφόσο δεν έχει αποδειχθεί  
και, ως εκ τούτου, δε δικαιολογείται το εύρημα του πρω-  
τόδικου Δικαστηρίου ότι ο Κοινός Μεταφορέας παράδω-  
σε πράγματι τα πέντε κιβώτια στον Αερομεταφορέα.  
Λέγει επί του προκειμένου ο κ. Σαρρής ότι το ξεφόρτωμα  
των κιβωτίων στο υπόστεγο του αεροδρομίου δε συνιστά  
10 παράδοση τους στους πελάτες του ώστε να τους καταστή-  
σει θεματοφύλακες των εμπορευμάτων αυτών. Η γνώμη  
μας είναι ότι ο ισχυρισμός του κ. Σαρρή είναι ανυπόστα-  
τος. Το σύνολο της μαρτυρίας που το πρωτόδικο Δικα-  
στήριο έκρινε ως αξιόπιστη δικαιολογεί πλήρως το συμπέ-  
ρασμα του ότι υπήρξε παράδοση των εμπορευμάτων στον  
15 Αερομεταφορέα, ιδιαίτερα εν όψει του γεγονότος ότι ο  
Κοινός Μεταφορέας άφησε τα εμπορεύματα στο χώρο  
που ο Αερομεταφορέας είχε καθορίσει και ανέμενε από  
αυτόν να τα αφήσει και ακολούθως παράδωσε, σύμφωνα  
με την κρατούσα τακτική, την αεροπορική φορτωτική στα  
20 γραφεία του Αερομεταφορέα που βρίσκονταν σε απόστα-  
ση 300 περίπου μέτρων από το υπόστεγο του φορτίου,  
μέσα στο χώρο του αερολιμένα Λάρνακας. Ήταν ευθύνη  
του Αερομεταφορέα εφόσο δεν είχε υπάλληλο του στο  
χώρο που ανέμενε την άφιξη φορτίων για μεταφορά, να  
25 ελέγξει πριν φύγει ο Κοινός Μεταφορέας κατά πόσο τα  
κιβώτια βρίσκονταν πράγματι εκεί και να λάβει μέτρα για  
την ασφαλή φύλαξή τους, ιδιαίτερα εν όψει του γεγονότος  
ότι θα έφευγαν όχι με τη συμφωνηθείσα αλλά με μεταγενέ-  
στερη πτήση. Η κοινοποίηση που ο Αερομεταφορέας  
30 έκαμε στην Εταιρεία Nacet της πρόθεσης του να μεταφέρει  
τα κιβώτια της την επαύριο, μαρτυρεί από μόνη της ότι  
αναγνώριζε ότι είχε ήδη αναλάβει την κατοχή και έλεγχο  
τους. Μπορεί επομένως να λεχθεί ότι υπήρξε παράδοση  
των κιβωτίων στον σκοπούμενο θεματοφύλακα κατά  
35 τρόπο σύμφωνο με το άρθρο 107 του περί Συμβάσεων  
Νόμου, Κεφ. 149.

Δεδομένης της παράδοσης των κιβωτίων στον Αερομε-  
ταφορέα καταρρέει και ο μόνος λόγος για τον οποίο ο κ.

Σαρρής αμφισβητούσε τον ισχυρισμό της Εταιρείας Nacet και το συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι ήταν θεματοφύλακας των εμπορευμάτων.

Δεν υπάρχει διαφωνία ως προς τη μορφή και την έκταση της ευθύνης και των καθηκόντων του θεματοφύλακα (bailee) έναντι του παρακαταθέτη (bailor) αναφορικά με τα παρακατατεθέντα εμπορεύματα. Πολύ ορθά οι διάδικοι συμφωνούν ότι το θέμα διέπεται από τα άρθρα 109 και 110 του Κεφ. 149 τα οποία προνοούν ότι ο θεματοφύλακας υποχρεούται να καταβάλει την επιμέλεια που ο συνήθης συνετός άνθρωπος θα κατέβαλλε αναφορικά με δικά του παρόμοια αγαθά και ότι δεν έχει οποιαδήποτε ευθύνη για την απώλεια ή καταστροφή τους αν καταβάλει την εν λόγω επιμέλεια. Παρόμοια πρόνοια υπάρχει και στα άρθρα 18(1)(2)\* και 20(1)\*\* της Σύμβασης της Βαρσοβίας την οποία επικαλείται ο Αερομεταφορέας. Εκείνο που αμφισβητεί ο Αερομεταφορέας είναι το εύρημα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι απέτυχε να αποδείξει, σύμφωνα με το άρθρο 110 του Κεφ. 149, ότι κατέβαλε την απαιτούμενη από το άρθρο 109 επιμέλεια ώστε να απαλλαγεί της ευθύνης για την απώλεια των παρακατατεθέντων εμπορευμάτων.

Έχουμε τη γνώμη ότι το παράπονο του Αερομεταφορέα επί του προκειμένου είναι τελείως αδικαιολόγητο. Ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου η μόνη έκδοχή

---

*\*18(1) The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.*

*(2) The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the luggage or goods are in charge of the carrier, whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.*

*\*\*20(1) The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.*

που πρόβαλε ήταν να αρνηθεί ότι τα κιβώτια παραδόθηκαν ποτέ σ' αυτόν πριν απωλεστούν. Ο ισχυρισμός του ήταν πάντοτε ότι ουδέποτε τα είδε και ουδέποτε άσκησε οποιοδήποτε έλεγχο πάνω τους. Όταν το πρωτόδικο Δικαστήριο έκαμε το εύρημα ότι ο Αερομεταφορέας παράλαβε τα εμπορεύματα ως θεματοφύλακας και ότι τα εμπορεύματα απωλέστηκαν ενώ βρίσκονταν στην κατοχή του, ελλείπει οποιοδήποτε άλλων δεδομένων ή ισχυρισμών από μέρους του, το συμπέρασμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου για την ευθύνη του ως θεματοφύλακα, κάτω από το άρθρο 109 του Κεφ. 149, ήταν αναπόφευκτο. Παραμένει να εξεταστούν οι ισχυρισμοί του Αερομεταφορέα που έχουν σχέση με τη Διεθνή Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας της 18ης Σεπτεμβρίου 1961. Τόσο η Σύμβαση αυτή όσο και το Πρωτόκολλο της Χάγης είχαν συναφθεί για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων αναφορικά με αεροπορικές μεταφορές, κυρώθηκαν δε με ελαφρές τροποποιήσεις από τον περί του Πρωτοκόλλου της Χάγης και της Συμβάσεως της Γουαδαλαχάρας (Κυρωτικό) Νόμο του 1970 (Νόμος αρ. 66 του 1970). Η κυρωθείσα Σύμβαση εφαρμόζεται σ' όλες τις διεθνείς αερομεταφορές προσώπων, αποσκευών και εμπορευμάτων.

25 Χωρίς ο Αερομεταφορέας να επικαλεστεί στα δικόγραφα του οποιαδήποτε ειδική υπεράσπιση θεμελιωμένη πάνω στις πρόνοιες της Σύμβασης, ο ευπαίδευτος δικηγόρος του, στο στάδιο της τελικής του αγόρευσης ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου, πρόβαλε τους ακόλουθους  
30 δυο ισχυρισμούς:

1. Η Εταιρεία Nacet απώλεσε το δικαίωμα που τυχόν είχε να αποζημιωθεί από τον Αερομεταφορέα για την απώλεια των κιβωτίων της, για το λόγο ότι δεν απήθυνε προς αυτόν τη διαμαρτυρία που προνοεί η  
35 παράγραφος (2) του Άρθρου 26 της Σύμβασης.

2. Εν πάση περιπτώσει, η πληρωτέα από τον Αερομεταφορέα αποζημίωση περιορίζεται στο ποσό των δια-

κοσίων πενήντα φράγκων κατά χιλιόγραμμο βάρους των εμπορευμάτων σύμφωνα με το Άρθρο 22(2) (α) της Σύμβασης, λαμβανομένων δε υπόψη του βάρους των κιβωτίων και της πρόνοιας του άρθρου 22(5) της Σύμβασης, η πληρωτέα αποζημίωση είναι περίπου £700 και όχι η επιδικασθείσα αξία των απωλεσθέντων εμπορευμάτων. 5

Ο ευπαίδευτος δικηγόρος της Εταιρείας Nacet ήγειρε ένσταση ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου ισχυριζόμενος ότι το Δικαστήριο δεν μπορούσε να επιληφθεί των δυο πιο πάνω ισχυρισμών του Αερομεταφορέα, εφόσο δεν είχαν περιληφθεί στην Υπεράσπιση που είχε καταχωρήσει ώστε να δοθεί στην Εταιρεία Nacet η ευκαιρία να απαντήσει με δικούς της ισχυρισμούς και να προσάξει μαρτυρία που θα εξουδετέρωνε τις ειδικές αυτές υπερασπίσεις. 10 15

Παρά την ένσταση του κ. Πολυβίου, το πρωτόδικο Δικαστήριο προχώρησε σε συνοπτική εξέταση των δυο ισχυρισμών και εξέδωσε απορριπτική ετυμηγορία η οποία αποτελεί το αντικείμενο του λόγου εφέσεως με αρ. 6.

Ενώπιόν μας ο κ. Πολυβίου επανέλαβε τον ισχυρισμό του ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο όφειλε να μην επιληφθεί των πιο πάνω δυο ισχυρισμών του κ. Σαρρή, οι οποίοι τον είχαν φέρει προ εκπλήξεως και τον είχαν καταλάβει εξ απήνης. Όμως, δεν καταχώρησε ειδοποίηση αντέφεσης. Εν πάση όμως περιπτώσει, ο κ. Πολυβίου προχώρησε σε επιχειρηματολογία υποστηρίζουσα το τελικό συμπεράσμα του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι τα άρθρα της Σύμβασης που είχε επικαλεστεί ο Αερομεταφορέας, δεν είχαν εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση. 20 25

Χωρίς την υποβολή αντέφεσης ή την επίδοση της Ειδοποίησης\* που προβλέπουν οι θεσμοί Πολιτικής 30

---

\* Βλ. *G.A.P. Estates Limited v. Δημοκρατίας* (1991) 3 A.A.D. 449 και *Δημοκρατία v. Άννας Βιολάρη και άλλης* (Αναθεωρητική Έφεση αρ. 865, ημερ. 13.1.92).

Δικονομίας, Δ.35, θ.10, ο κ. Πολυβίου δεν μπορεί να εισηγείται την ανατροπή ή την τροποποίηση οποιουδήποτε μέρους της πρωτόδικης απόφασης ούτε είναι, κάτω από τις παρούσες περιστάσεις, δυνατή η διαγραφή του μέρους της  
5 πρωτόδικης απόφασης που ασχολείται με τις πιο πάνω δυο ειδικές υπερασπίσεις που ο κ. Σαρρής πρόβαλε στο στάδιο της τελικής του αγόρευσης και οι οποίες αφού μελετήσαμε τα δικόγραφα, είμαστε ικανοποιημένοι ότι δεν  
10 εγείρονται καθόλου στην Υπεράσπιση. Κρίνουμε, εντούτοις, σκόπιμο για σκοπούς καθοδήγησής να αναφέρουμε τα εξής σχετικά με τη σύνταξη των δικογράφων και του καθορισμού των επίδικων θεμάτων τα οποία το Δικαστήριο έχει καθήκον να εξετάσει και ν' αποφασίσει.

Στην υπόθεση *Κούρτης v. Ιασωνίδης (1970)* 1 Α.Α.Δ.  
15 180, ο τότε Πρόεδρος του Ανωτάτου Δικαστηρίου Βασιλειάδης είπε ότι τα δικόγραφα αποτελούν το θεμέλιο της δίκης. Στην προσπάθεια του να τονίσει τον καθοριστικό  
ρόλο των δικογράφων στη μετέπειτα πορεία της δίκης τα παρομοίασε, με τη γλαφυρότητα που τον διέκρινε, με τις  
20 γραμμές του τραίνου, υπονοώντας ότι, όπως το τραίνο κινείται αποκλειστικά προς την κατεύθυνση και κατά μήκος των σιδηρογραμμών, έτσι και η δίκη διεξάγεται  
αποκλειστικά μέσα στα πλαίσια που έχουν προκαθορίσει τα δικόγραφα. Ανάλογη, επομένως, με τη μεγάλη σημασία  
25 που έχουν τα δικόγραφα πρέπει να είναι και η προσοχή που πρέπει να καταβάλλεται κατά τη σύνταξή τους, ώστε να περιλαμβάνουν όλους τους ισχυρισμούς τους οποίους ο διάδικος σκοπεύει να επικαλεστεί κατά την ακρόαση της υπόθεσής του. Στην υπόθεση *Κατερίνα Παπανεοκλή και  
30 άλλοι v. Σοφρόνη Σολωμού και άλλου (1981)* 1 Α.Α.Δ. 203, το Εφετείο ακύρωσε την πρωτόδικη απόφαση και διάταξε την επανεκδίκαση της αγωγής επειδή το πρωτόδικο Δικαστήριο βάσισε ένα από τα ευρήματα του πάνω σε  
μαρτυρία που είχε προσαχθεί κατά παρέκκλιση από τα δικόγραφα. Στην υπόθεση *Νίκος Πουρίσκου v. Μυροφόρας  
35 Σάββα και άλλων (1991)* 1 Α.Α.Δ.507 το Εφετείο με την παρούσα του σύνθεση είχε πρόσφατα την ευκαιρία να προβεί σε συνοπτική ανασκόπηση της νομολογίας μας αναφορικά με τη σημασία και το ρόλο των δικογράφων

και να επαναλάβει ότι τα επίδικα θέματα αναφορικά με τα οποία το πρωτόδικο Δικαστήριο οφείλει να εκδώσει την ετυμηγορία του καθορίζονται αποκλειστικά από το περιεχόμενο των δικογράφων.

Οι δυο επίδικοι ισχυρισμοί του Αερομεταφορέα τους οποίους το πρωτόδικο Δικαστήριο στην παρούσα υπόθεση εξέτασε και αποφάσισε χωρίς να περιέχονται στα δικόγραφα, είναι στην ουσία τους ειδικές και/ή κατά νόμο υπερασπίσεις (special and/or statutory defences) οι οποίες, ως εκ της φύσεως και του περιεχομένου τους, προϋποθέτουν την εξέταση από το Δικαστήριο γεγονότων και την αξιολόγηση μαρτυρίας που πρέπει να προσαχθεί για την απόδειξη τους. Μπορεί επίσης να λεχθεί ότι η παράλειψη της περίληψης τους στην Υπεράσπιση που καταχώρησε ο Αερομεταφορέας, αφ'ενός καταλαμβάνει τους αντιδίκους του εξ απήνης και, αφ'ετέρου, τους στερεί της ευκαιρίας να απαντήσουν εγείροντας δικούς τους ισχυρισμούς που θα μπορούσαν να τις εξουδετερώσουν και προσάγοντας έγκαιρα την αναγκαία μαρτυρία αναφορικά με τη δική τους εκδοχή επί του προκειμένου. Μπορεί, επομένως, να λεχθεί ότι, εφόσο ο Αερομεταφορέας δε ζήτησε ποτέ την τροποποίηση της Υπεράσπισης του ώστε να περιλάβει τις επίδικες δυο ειδικές υπερασπίσεις, το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν μπορούσε να τις εξετάσει και κακώς εξέδωσε την ετυμηγορία του αναφορικά με αυτές. Πιστεύουμε ότι η παρούσα περίπτωση καλύπτεται πλήρως από το πιο κάτω απόσπασμα από το Σύγγραμμα Bullen and Leake, Precedents of Pleadings, 12η έκδοση, στις σσ. 86 και 87 στο οποίο μας παράπεμψε ο κ. Πολυβίου:

"Special grounds of defence.

The defendant must in his defence specifically plead any matter, for example, performance, release, any relevant statute of limitation, fraud, or any fact showing illegality: (1) which he alleges makes any claim of the plaintiff not maintainable; or (2) which, if not specifically pleaded, might take the plaintiff by surprise; or (3) which raises issues of fact not arising out of the statement of

5 claim. In addition the defendant in an action for the recovery of land must plead specifically every ground of defence on which he relies, and a plea that he is in possession of the land by himself or his tenant is not sufficient.

10 These requirements operate to compel the defendant, who intends to raise a special ground of defence or to raise an affirmative case to destroy any claim of the plaintiff, to plead specifically the matter he relies on for such purpose. The effect of the rule is for reasons of practice and justice and convenience, to require the defendant to tell his opponent what he is going to the court to prove. Thus, when a contract, promise, or agreement is alleged in the statement of claim, a bare denial by the defendant will be construed only as a denial in fact of the express contract, promise, or agreement alleged or of the matters of fact from which the same may be implied by law, and not as a denial of the legality or sufficiency in law of such contract, promise, or agreement. It is, therefore, often not enough for the defendant to deny an allegation in the statement of claim; he must go further and dispute its validity in law or set up some affirmative case of his own in answer to it.

25 Accordingly, the defendant has the duty to state any special defence or any new fact on which he will rely at the trial, as otherwise a plaintiff may legitimately complain that he has been taken by surprise. These fresh facts must be pleaded in a summary form, and yet with sufficient particularity to enable the plaintiff to know what is the case which he will have to meet; the evidence by which they are to be proved need not, of course, be stated. Whether the action be founded on contract or on tort, all new facts or special defences must be expressly pleaded."

35 Παρόλα όσα έχουμε αναφέρει πιο πάνω αναφορικά με τα δικόγραφα, έχουμε καθήκον, εφόσο δε δόθηκε ειδοποίηση αντέφησης, να εξετάσουμε την ουσία των πιο πάνω δυο

ειδικών υπερασπίσεων του Αερομεταφορέα. Θα ακολουθήσουμε τη σειρά με την οποία τις έχουμε εκθέσει πιο πάνω.

Ο ισχυρισμός ότι η Εταιρεία Nacet έχει απωλέσει το δικαίωμα της να αποζημιωθεί από τον Αερομεταφορέα έχει ως θεμέλιο το άρθρο 26 της Σύμβασης της Βαρσοβίας το οποίο, ως έχει τροποποιηθεί από το άρθρο 15 του Νόμου αρ. 66/70, προνοεί τα εξής:

"26(1) Receipt by the person entitled to delivery of luggage or goods without complaint is prima facie evidence that the same have been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage.

(2) Εν περιπτώσει ζημίας ο παραλήπτης οφείλει ν' απευθύνη προς τον μεταφορέα διαμαρτυρίαν ευθύς ως ανακαλύψη την ζημίαν και το βραδύτερον εντός χρονικού διαστήματος επτά ημερών από της παραλαβής των δια τας αποσκευάς και δεκατεσσάρων ημερών δια τα εμπορεύματα. Εν περιπτώσει καθυστερήσεως, η διαμαρτυρία δέον όπως λάβη χώραν το βραδύτερον εντός είκοσι και μιάς ημερών από της ημέρας καθ'ήν αι αποσκευαί ή τα εμπορεύματα ετέθησαν εις την διάθεσίν του.

(3) Every complaint must be made in writing upon the document of carriage or by separate notice in writing despatched within the times aforesaid.

(4) Failing complaint within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on his part."

Το πρώτο πραγματικό επίδικο θέμα που εγείρεται από την πιο πάνω πρόνοια είναι κατά πόσο υποβλήθηκε στον Αερομεταφορέα ή όχι η γραπτή διαμαρτυρία που προνοεί η Σύμβαση. Στην ακρόαση δεν είχε προσαχθεί οποιαδήποτε μαρτυρία για να αποδειχθεί η ισχυριζόμενη παράλειψη

της Εταιρείας Nacet να υποβάλει την απαιτούμενη γραπτή  
διαμαρτυρία. Χωρίς την προσαγωγή μαρτυρίας επί του  
προκειμένου ο ισχυρισμός του κ. Σαρρή στο στάδιο της  
5 τελικής του αγόρευσης ότι δεν υπήρξε συμμόρφωση με την  
προϋπόθεση της υποβολής της απαραίτητης διαμαρτυρίας  
παρέμεινε αιωρούμενος χωρίς οποιοδήποτε πραγματικό  
υπόβαθρο και κατέστησε την παραπέρα εξέταση της επίδι-  
10 κης υπεράσπισης είτε από πλευράς ερμηνείας της σχετικής  
νομοθετικής διάταξης είτε από πλευράς οποιουδήποτε  
ισχυρισμού του κ. Πολυβίου, τελείως περιττή. Ούτε τα δι-  
κόγραφα ούτε η ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου  
μαρτυρία επέβαλλαν ή, έστω, επέτρεπαν στο πρωτόδικο  
15 Δικαστήριο να εκδώσει την ετυμηγορία του αναφορικά με  
την ουσία της προβληθείσας υπεράσπισης η οποία εξετά-  
στηκε και απορρίφθηκε από το πρωτόδικο Δικαστήριο με  
το αιτιολογικό ότι η πρόνοια του άρθρου 26 δεν έχει  
εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση για τους ακόλουθους  
δυο λόγους:

20 (α) Η υποχρέωση υποβολής γραπτής διαμαρτυρίας  
επιβάλλεται στον παραλήπτη των εμπορευμάτων και  
όχι στην Εταιρεία Nacet που είναι ο αποστολέας τους.

(β) Η λέξη "ζημιά" (damage) στο κείμενο της παρα-  
γράφου (2) του άρθρου 26 της Σύμβασης (ανωτέρω) δεν  
καλύπτει την περίπτωση πλήρους απώλειας των εμπο-  
25 ρευμάτων.

Ο κ. Πολυβίου υποστήριξε και τα δυο σκέλη της αιτιο-  
λογίας αυτής του πρωτόδικου Δικαστηρίου.

Συμφωνούμε ότι σε περίπτωση που η επίδικη υπερά-  
σπιση είχε πραγματικό υπόβαθρο την προσαχθείσα μαρτυ-  
30 ρία η απόρριψη της από το Δικαστήριο με την αιτιολογία  
που έχει δοθεί θα ήταν δικαιολογημένη. Ο ισχυρισμός του  
κ. Σαρρή ότι η φράση "παραλήπτης" στο κείμενο του άρ-  
θρου 26(2), ως έχει αντικατασταθεί από το άρθρο 15 του  
Νόμου 66/70, μπορεί και πρέπει να ερμηνευθεί ότι αναφέ-  
35 ρεται και στον αποστολέα των εμπορευμάτων που υφί-  
σταται τη ζημιά από την απώλειά τους, είναι εντελώς ανυ-

πόστατος. Συμφωνούμε επίσης με την άποψη του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι το άρθρο 26(2) δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση πλήρους απώλειας των εμπορευμάτων. Είναι φανερό ότι σκοπός του άρθρου 26 είναι να διευκολύνει τον Αερομεταφορέα να ελέγξει έγκαιρα τη φύση και έκταση της ισχυριζόμενης ζημιάς ή καθυστέρησης, να ερευνήσει την αιτία που τις προκάλεσε και να διαπιστώσει την ύπαρξη τυχόν ευθύνης του επί του προκειμένου. Υποβολή διαμαρτυρίας μέσα στις σύντομες προθεσμίες που καθορίζει το άρθρο 26 της Σύμβασης δε χρειάζεται στις περιπτώσεις πλήρους απώλειας των εμπορευμάτων εφόσο οι προθεσμίες αυτές αρχίζουν από την ημέρα παραλαβής των εμπορευμάτων. Οι πρόνοιες του άρθρου 26 της Σύμβασης εφαρμόζονται μόνο στις περιπτώσεις που ο παραλήπτης παραλαμβάνει μέρος τουλάχιστο των εμπορευμάτων. Σχετικές επί του προκειμένου είναι οι παράγραφοι VII(171) και VII(171.1) του Συγγράμματος AIR LAW των Shawcross and Beaumont καθώς και η υπόθεση *Fothergill v. Monarch Airlines Ltd* [1980] 2 All E.R. 696. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην Αγγλία το άρθρο 2 του Νόμου Carriage by Air and Road Act, 1979, προνοεί ειδικά ότι το άρθρο 26(2) της Σύμβασης θα πρέπει να ερμηνεύεται στην Αγγλία ότι περιλαμβάνει και μερική απώλεια των εμπορευμάτων. Πλήρης, όμως, απώλεια των εμπορευμάτων ουδέποτε θεωρήθηκε ότι καλύπτεται από τις πρόνοιες του άρθρου 26 της Σύμβασης.

Ο δεύτερος ισχυρισμός του κ. Σαρρή που αφορά τον περιορισμό της πληρωτέας αποζημίωσης εδράζεται πάνω στο άρθρο 22 της Σύμβασης της Βαρσοβίας, το οποίο έχει στην ολότητά του αντικατασταθεί από το άρθρο 11 του Νόμου 66/70. Σχετικά είναι τα εδάφια 2(α) και 5 του άρθρου 22 της Σύμβασης με τη μορφή που ισχύουν στην Κύπρο, τα οποία προνοούν τα εξής:

"2(α) Εν τη μεταφορά των καταγεγραμμένων αποσκευών και εμπορευμάτων, η ευθύνη του μεταφορέως περιορίζεται εις το ποσόν των διακοσίων πενήντα φράγκων κατά χιλιόγραμμα, εκτός εάν ο επιβάτης ή αποστολεύς προέβη, κατά τον χρόνον παραδόσεως του

δέματος εις τον μεταφορέα, εις ειδικήν δήλωσιν αξίας  
δια την παράδοσιν εις τον προορισμόν και κατέβαλεν  
ενδεχομένως συμπληρωματικόν τέλος. Εν τοιαύτη πε-  
ριπτώσει ο μεταφορέυς θα υποχρεούται να πληρώση  
5 μέχρι του ύψους του δηλωθέντος ποσού, εκτός εάν απο-  
δείξη ότι τούτο είναι ανώτερον της δια τον επιβάτην ή  
αποστολέα πραγματικής αξίας κατά την παράδοσιν.

.....

.....

- 10 5. Τα εν τω παρόντι άρθρω καθοριζόμενα εις φρά-  
γκα ποσά, θεωρούνται αναφερόμενα εις νομισματικήν  
μονάδα βάρους εξήκοντα πέντε και ημίσεος χιλιοστο-  
γράμμων χρυσού καθαρότητος εννεακοσίων χιλιοστών.  
15 Τα ποσά ταύτα δύνανται να μετατραπώσιν εις εθνικά  
νομίσματα παραλειπομένων των κλασμάτων. Η μετα-  
τροπή των ποσών τούτων εις Εθνικά νομίσματα, εξαι-  
ρουμένων των χρυσών, θα γίνεται, εν περιπτώσει δικα-  
στικού αγώνος, συμφώνως προς την εις χρυσόν αξίαν  
των νομισμάτων τούτων κατά την ημέραν της εκδόσεως  
20 της αποφάσεως."

Το πρωτόδικο Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, εν όψει  
του άρθρου 22(2)(β) της Σύμβασης, το άρθρο 22(2)(α) δεν  
εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση για το λόγο ότι η  
πληρωτέα αποζημίωση περιορίζεται σε περίπτωση απώ-  
25 λειας, ζημίας ή καθυστέρησης μέρους μόνο και όχι ολό-  
κληρου του φορτίου όπως είχε συμβεί με τα εμπορεύματα  
της Εταιρείας Nacet στην παρούσα υπόθεση. Η αιτιολογία  
αυτή που έδωσε το πρωτόδικο Δικαστήριο είναι προφα-  
νώς λανθασμένη. Είναι πρόδηλο ότι οι πρόνοιες του άρ-  
30 θρου 22(2)(α) της Σύμβασης εφαρμόζονται στην περίπτω-  
ση απώλειας όλων των εμπορευμάτων, σκοπός δε του  
άρθρου 22(2)(β) δεν είναι να εξαιρέσει από την εφαρμογή  
των προνοιών του άρθρου 22(2)(α) την περίπτωση απώ-  
35 λειας όλων των καταγεγραμμένων αποσκευών ή του φορ-  
τίου, αλλά να καθορίσει το βάρος που θα πρέπει να λη-  
φθεί υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού στο οποίο

περιορίζεται η ευθύνη του αερομεταφορέα στην ειδική περίπτωση που η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση αφορά μέρος μόνο των καταγεγραμμένων αποσκευών ή του φορτίου.

Ο κ. Πολυβίου εισηγήθηκε, εντούτοις, ότι η απόρριψη από το πρωτόδικο Δικαστήριο της εισήγησης του κ. Σαρρή ότι η πληρωτέα αποζημίωση θα πρέπει να περιοριστεί σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 22 της Σύμβασης της Βαρσοβίας μπορεί και πρέπει να αιτιολογηθεί με τους ακόλουθους δυο άλλους διαζευκτικούς λόγους που το πρωτόδικο Δικαστήριο παρέλειψε να αναφέρει. Είτε συγκεκριμένα ο κ. Πολυβίου ότι - (α) το άρθρο 22 εφαρμόζεται μόνο σε "καταγεγραμμένα" (registered) εμπορεύματα και δεν υπήρξε ισχυρισμός ότι τα εμπορεύματα της Εταιρείας Nacet που απωλέστηκαν ήταν "καταγεγραμμένα" και (β) ο κ. Σαρρής όφειλε να προσκομίσει μαρτυρία για να αποδείξει την αξία εις χρυσόν της Κυπριακής λίρας κατά τον ουσιώδη χρόνο για τους σκοπούς της μετατροπής σε Κυπριακές λίρες του προβλεπόμενου από το άρθρο 22(5) της Σύμβασης ισάξιου σε χρυσό των 250 φράγκων κατά χιλιόγραμμα βάρους των εμπορευμάτων που απωλέστηκαν.

Ο κ. Σαρρής διαφώνησε με την εισήγηση ότι η ετυμηγορία του πρωτόδικου Δικαστηρίου επί του προκειμένου είναι εν πάση περιπτώσει ορθή για οποιοδήποτε από τους πιο πάνω δυο λόγους που επικαλείται ο κ. Πολυβίου. Αναφορικά με τον πρώτο πιο πάνω λόγο ο κ. Σαρρής λέγει ότι η αναφορά στο κείμενο του άρθρου 22 της Σύμβασης της λέξης "καταγεγραμμένων" αφορά μόνο τις αποσκευές και όχι το φορτίο. Αναφορικά δε με το δεύτερο πιο πάνω λόγο ο κ. Σαρρής λέγει ότι δεν απαιτείται η προσαγωγή οποιασδήποτε μαρτυρίας αναφορικά με τα θέματα που προνοεί το άρθρο 22(5) της Σύμβασης για τον καθορισμό της περιορισμένης αποζημίωσης.

Η εισήγηση του κ. Σαρρή αναφορικά με τη λέξη "καταγεγραμμένων" στο κείμενο του άρθρου 22 της Σύμβασης είναι ορθή και την υιοθετούμε. Η απόψη αυτή υποστηρί-

- 5 ζεται και από το Σύγγραμμα AIR LAW των Shawcross και Beaumont, έκδοση 1988, παρα. VII(167) από το περιεχόμενο της οποίας εύλογα συνάγεται το συμπέρασμα ότι η χρήση της λέξης "καταγεγραμμένων" (registered) στο κείμενο του άρθρου 22 της Σύμβασης αναφέρεται μόνο σε αποσκευές (baggage) και όχι σε εμπορεύματα που αποστέλλονται δυνάμει αεροφορτωτικής. Απορρίπτουμε όμως την εισήγηση του κ. Σαρρή και υιοθετούμε εκείνη του κ. Πολυβίου αναφορικά με την παράλειψη της προσαγωγής μαρτυρίας για τα θέματα που προνοεί το άρθρο 22 (5) της Σύμβασης. Εφόσο δεν υπήρξε οποιαδήποτε κοινή δήλωση των διαδίκων αναφορικά με την αξία σε χρυσό της Κυπριακής λίρας κατά τον ουσιώδη χρόνο και εφόσο το Δικαστήριο δεν έχει δικαστική γνώση της αξίας αυτής, 10 ήταν αδύνατο για το πρωτόδικο Δικαστήριο και είναι αδύνατο για το Εφετείο να καθορίσει σε Κυπριακές λίρες το ποσό των περιορισμένων αποζημιώσεων σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 22 της Σύμβασης. Έπεται ότι, 15 ακόμα και στην περίπτωση που θα εγειρόταν στα δικόγραφα θέμα περιορισμού των πληρωθέντων αποζημιώσεων σύμφωνα με το άρθρο 22 της Σύμβασης, η ειδική αυτή υπεράσπιση ήταν από την αρχή καταδικασμένη σε αποτυχία εφόσο δε είχε το αναγκαίο πραγματικό υπόβαθρο για να επιτύχει. 20
- 25 Για όλους τους λόγους που έχουμε αναφέρει πιο πάνω, η έφεση απορρίπτεται με έξοδα σε βάρος των εφεσειόντων και προς όφελος όλων των εφεσιβλήτων.

*Η έφεση απορρίπτεται με έξοδα*