

15 Ιουνίου, 1994

[ΛΟΪΖΟΥ, Πρόεδρος]

SAID HAMADE,

Ενάγων,

v.

ΑΝΘΙΜΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΤΔ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ,

Εναγομένων.

(Υποθέσεις Ναυτοδικείου Αρ. 33/83, 34/83, 35/83)

-
- 5 *Μεταφορά Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης — Αξίωση για απώλεια εμπορευμάτων που βρισκόταν σε πλοίο που βυθίστηκε — Κατά πόσο οι εναγόμενοι ήταν ιδιοκτήτες, ή διαχειριστές, του βυθισθέντος πλοίου υπό συνθήκες που να τους καθιστούν υπεύθυνους σαν διαχειριστές για την απώλεια του φορτίου — Κατά πόσο οι εναγόμενοι ή μερικοί από αυτούς ήταν οι ναυλωτές του πλοίου — Κατά πόσο είχαν ευθύνη σαν μεταφορείς ή σαν κοινοί μεταφορείς (common carriers).*
- 10 *Μεταφορά Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης — Κανόνες της Χάγης — Υπό ποιές συνθήκες εφαρμόζονται στην Κύπρο.*
- 10 *Σύμβαση — Παρακαταθήκη — Κατά πόσο οι εναγόμενοι ή οποιοιδήποτε από αυτούς ήταν θεματοφύλακες των εμπορευμάτων — Άρθρο 106 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149.*
- 15 *Αστικά Αδικήματα — Αξίωση για αποζημιώσεις για αστικά αδικήματα καταδολίευσης, συνωμοσίας για καταδολίευση, ναυταπάτη, που συνιστούν ποινικά αδικήματα — Δεν μπορεί να προχωρήσει αγωγή γι' αυτά αν δεν έχει δοθεί πριν από την καταχώρισή της έγγραφη ειδοποίηση στο Γενικό Εισαγγελέα — Άρθρο 67 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ. 148.*
- 20 *Με τις συνενωμένες αγωγές οι ενάγοντες αξίωσαν ποσό Δολ. ΗΠΑ 253.674.000 σαν αποζημιώσεις για την αξία εμπορευμάτων τους που μεταφέρονταν με το πλοίο "Άγιοι Ανάργυροι", το οποίο είχε βυθισθεί στις 28.2.89, σε απόσταση 17 μιλίων από τις ακτές του Λιβάνου, ενώ ταξίδευε από την Λεμεσό στην Βηρυτό. Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι*

τα εμπορεύματα είχαν μεταφερθεί στο λιμάνι της Λεμεσού για να δια-
 μετακομισθούν στην Βηρυτό, και ότι οι εναγόμενοι 7 έως 10 είχαν ανα-
 λάβει την αποστολή των εμπορευμάτων στην Βηρυτό, και ήταν οι ναυ-
 λωτές του πλοίου. Περαιτέρω ισχυρίστηκαν ότι οι εναγόμενοι 1 έως 6
 ήταν οι ιδιοκτήτες του πλοίου ή οι διαχειριστές του, υπό συνθήκες που
 τους καθιστούσαν υπεύθυνους για την απώλεια του φορτίου. Οι ενά-
 γοντες ισχυρίστηκαν ότι τα εμπορεύματα είχαν φορτωθεί κατά λανθα-
 σμένο τρόπο και ότι είχε γίνει υπερφόρτωση του πλοίου για να μετα-
 φερόν όλα τα εμπορεύματα με ένα ταξίδι, πράγμα που οδήγησε στην
 βύθιση του πλοίου. Ισχυρίστηκαν επίσης ότι είχαν εφαρμογή οι Κανό-
 νες της Χάγης, ότι οι εναγόμενοι, ή μερικοί από αυτούς είχαν ευθύνη
 σαν μεταφορείς, ή κοινοί μεταφορείς (common carriers), ή σαν θεματο-
 φύλακες του φορτίου. Ισχυρίστηκαν, τέλος, την ύπαρξη δόλου, προ-
 σπάθειας καταδολίευσης, συνωμοσία και ναυταιατία. Δεν υπήρχε γρα-
 πτό ναυλοσύμφωνο, ούτε υπήρχαν φορτωτικές.

Ενώπιον του Δικαστηρίου παρουσιάστηκαν διάφορα τηλέτυπα και
 άλλα έγγραφα ως επίσης και προφορική μαρτυρία, για να αποδειχθούν
 οι ισχυρισμοί των εναγόντων. Οι εναγόμενοι αρνήθηκαν ότι ήταν οι
 ιδιοκτήτες ή διαχειριστές του πλοίου, ή οι ναυλωτές του πλοίου αντί-
 στοιχα, ή ότι είχαν οποιαδήποτε ευθύνη σαν κοινοί μεταφορείς ή σαν
 θεματοφύλακες των εμπορευμάτων. Σχετικά με τα αστικά αδικήματα
 που συνιστούσαν και ποινικά αδικήματα δεν αποδείχθηκε στο Δικα-
 στήριο ότι πριν από την καταχώριση της αγωγής είχε δοθεί γραπτή ει-
 δοποίηση στον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας, όπως απαιτείται
 από το άρθρο 67 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ. 148.

Αποφασίσθηκε ότι:

- (α) Οι ενάγοντες είχαν αποτύχει να αποδείξουν ότι οι εναγόμενοι
 1 έως 6 ή οποιοσδήποτε από αυτούς ήταν είτε ο ιδιοκτήτης, εί-
 τε ο διαχειριστής, του πλοίου, υπό συνθήκες που να τους καθι-
 στούν υπεύθυνους για την βύθιση του πλοίου και την απώλεια
 του φορτίου.
- (β) Εφόσον δεν υπήρχε φορτωτική, δεν μπορούσαν να εφαρμο-
 σθούν οι Κανόνες της Χάγης στην παρούσα υπόθεση.
- (γ) Οι ενάγοντες είχαν αποτύχει να αποδείξουν ότι οι εναγόμενοι
 7 έως 10, ή οποιοσδήποτε από αυτούς, ήταν οι ναυλωτές του
 πλοίου.
- (δ) Σαν αποτέλεσμα των πιο πάνω, κανείς από τους εναγόμενους
 δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι είχε ευθύνη είτε σαν μεταφορέας

είτε σαν κοινός μεταφορέας.

5 (ε) Οι ενάγοντες δεν είχαν αποδείξει την ύπαρξη σύμβασης παρακαταθήκης ή ότι οι εναγόμενοι ή οποιοσδήποτε από αυτούς ήταν θεματοφύλακες των εμπορευμάτων, σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 106 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149, και κατά συνέπεια δεν ετίθετο θέμα ευθύνης σαν θεματοφύλακες.

10 (στ) Σχετικά με τα ισχυριζόμενα αστικά αδικήματα της καταδολιεύσης, συνωμοσίας, ναυταπάτης κλπ, καμία μαρτυρία δεν είχε προσαχθεί για απόδειξή τους, και εν πάση περιπτώσει η αγωγή σχετικά με αυτά δεν μπορούσε να προχωρήσει, εφόσον δεν είχε επιδοθεί γραπτή ειδοποίηση στον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας πριν από την καταχώριση της αγωγής, σύμφωνα με το άρθρο 67 του περί Αστικών Αδικημάτων Νόμου, Κεφ. 148.

15 Οι αγωγές απορρίφθηκαν με έξοδα.

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

Orfanides and Murat and John Latsis Owners etc of M.S. Europa (1969) 1 C.L.R. 266,

20 *Sehmaltz v. Avery [1851] 16 Q.B. 655,*

Cart v. Jackson [1852] 7 Exch 382,

Adams v. Hall [1887] 37 L.T. 70,

Jankins v. Hutchinson [1849] 13 Q.B. 744,

The Ship Dama v. Georghiades SA (1980) 1 C.L.R. 368,

25 *Kounnas and Sons Ltd v. Zim (1966) 1 C.L.R. 181,*

Malli v. Toumba (1978) 2 J.S.C. 313,

Eleftheriades v. Mavrellis (1985) 1 C.L.R. 436.

Αγωγές Ναυτοδικείου.

Αγωγές εναντίον των εναγομένων για αποζημιώσεις για απώ-

λεια εμπορευμάτων τα οποία φορτώθηκαν στο πλοίο “Άγιοι Ανάργυροι” το οποίο βυθίστηκε δεκαεπτά μίλια από τις ακτές του Λιβάνου.

M. Βασιλείου και E. Ευριπίδου, για τους Ενάγοντες.

A. Ποιητής, για τους Εναγόμενους 1-6.

5

A. Ανδρέου, για τους Εναγόμενους 7-10.

Ουδεμία εμφάνιση για τους Εναγόμενους 11.

Cur. adv vult.

ΛΟΪΖΟΥ, Π.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Με τις αγωγές αυτές που συνενώθησαν ύστερα από διαταγή του Δικαστηρίου οι ενάγοντες αξιούν εναντίον των εναγομένων αποζημιώσεις για απώλεια εμπορευμάτων, τα οποία φορτώθηκαν στο πλοίο “Άγιοι Ανάργυροι”, το οποίο βυθίστηκε δεκαεπτά μίλια από τις ακτές του Λιβάνου στις 28 Φεβρουαρίου 1989, μετά που απέπλευσε από το λιμάνι της Λεμεσού. Αξιώνουν επίσης απώλεια κερδών την οποία θα αποκόμιζαν από την πώληση των εμπορευμάτων αυτών.

10

15

Οι βάσεις των αγωγών όπως προκύπτει σαφώς από την παράγραφο 2, του petition, είναι οι εξής:

“α. Σύμβαση μεταφοράς η οποία μαρτυρείται από τις φορτωτικές ημερ. 26/2/82 και συγκεκριμένα:

20

Στην αγωγή 33/83 η φορτωτική υπ’ αρ. 1, 2, 3 και 4.

Στην αγωγή 34/83 η φορτωτική υπ’ αρ. 5.

Στην αγωγή 35/83 η φορτωτική υπ’ αρ. 18.

β. Η ιδιότητα των εναγομένων 1-11 ως μεταφορέων (carriers). Ο ισχυρισμός αυτός προβάλλεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συγκεκριμενοποιείται ότι οι εναγόμενοι 1-11 ενεργούσαν σαν μεταφορείς από κοινού ή/και ο καθένας ξεχωριστά και συνήψαν σύμβαση με τον καθένα από τους ενάγοντες για μεταφορά των εμπορευμάτων τους.

25

γ. Διαζευκτικός ισχυρισμός είναι ότι οι εναγόμενοι παρουσίασαν τους εαυτούς τους ως τους ιδιοκτήτες ή και ναυλωτές ή και διαχειριστές του πλοίου ή και αντιπροσώπους που είχαν την κατοχή ή και πραγματικό συμφέρον της ιδιοκτησίας ή

30

και πλήρη έλεγχο του πλοίου.

δ. Περαιτέρω ισχυρισμός των εναγόντων είναι ότι στις ρηθείσες φορτωτικές ενσωματώθησαν ρητά τα "Hague Rules".

5

ε. Περαιτέρω προς τα πιο πάνω οι ενάγοντες προβάλλουν τους ισχυρισμούς ότι με τους όρους και πρόνοιες της πιο πάνω συμφωνίας μεταφοράς οι εναγόμενοι ανέλαβαν ορισμένες συγκεκριμένες υποχρεώσεις όπως π.χ. να καταστήσουν το πλοίο ικανό να πλέει, να είναι σωστά επανδρωμένο, να μεταφέρουν τα εμπορεύματα ασφαλή μέχρι την παραλαβή τους, να τα φορτώσουν, φυλάξουν, φορτοεκφορτώσουν ασφαλή και να τα παραδώσουν στον παραλήπτη ή αντιπρόσωπο που θα κατονομάσουν στο λιμάνι της εκφόρτωσης στην ίδια καλή κατάσταση.

10

15

στ. Περαιτέρω ισχυρισμός των εναγόντων είναι ότι οι εναγόμενοι ευθύνονται διαζευκτικά σαν κοινοί μεταφορείς (common carriers), ή και συνήθεις θεματοφύλακες των εμπορευμάτων δύναμει προφορικής συμβάσεως καταρτισθείσης μεταξύ εκάστου ενάγοντος και των εναγομένων ή και καθ' ενός από αυτούς ξεχωριστά. Κατά τον ισχυρισμό των εναγόντων οι εναγόμενοι παρέλειψαν να εκτελέσουν τις αναφερθείσες υποχρεώσεις τους.

20

25

ζ. Τέλος οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι με τις πράξεις ή και παραλείψεις ή και αμέλεια των εναγόντων οι εναγόμενοι ή και καθένας από αυτούς κατακρατούν το πιο πάνω φορτίο ή και το μετατρέπουν σε δική τους περιουσία ή και περιουσία τρίτου προσώπου ή και προκάλεσαν την απώλεια του ή και συνωμότησαν να αποστερήσουν τους ενάγοντες από την ιδιοκτησία του φορτίου ή και να καταδολιεύσουν τους ενάγοντες."

30

Σαν αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι ο ισχυρισμός των εναγόντων ότι υπέστησαν ζημίες τις οποίες αξιούν εναντίον των εναγομένων οι οποίες είναι οι πιο κάτω:

35

"(α) Δολάρια ΗΠΑ 253.674.000 και/ή το ισάξιον εις Κυπριακόν Νόμισμα κατά τον χρόνον της δημιουργίας της αιτίας της αγωγής, δια ζημίας δια την απώλειαν και/ή την μη παράδοσιν των ανωτέρω εμπορευμάτων και/ή του φορτίου, εξ' αιτίας της βυθίσεως του εν λόγω πλοίου οφειλομένης εις αμέλειαν και/ή άλλως των εναγομένων των υπηρετών και/ή αντιπροσώπων και/ή άλλως πως τούτων.

- (β) Την επιστροφήν του φορτίου και/ή του αυτού ως ανωτέρω ποσού το οποίον αποτελεί την αξίαν του φορτίου το οποίον απωλέσθη και/ή κατεστράφη ένεκα παραλείψεως και/ή απώλειας και/ή υπαιτιότητος των εναγομένων, των υπαλλήλων και/ή αντιπροσώπων των και/ή άλλως πως. 5
- (γ) Το αυτό ανωτέρω ποσόν υπό τύπον ζημιών οφειλομένων εις την παράλειψιν των εναγομένων να ασκήσουν την δέουσα επιμέλεια και/ή προσοχήν (diligence) προ ή κατά τον πλούν (voyage) και ή να καταστήσουν το εν λόγω πλοίον αξιόπλοον και ή καταλλήλως να επανδρώσουν με απαραίτητο πλήρωμα, να προμηθεύσουν και/ή εφοδιάσουν και/ή εξοπλίσουν τούτο και/ή κάμουν αποτελεσματικά ή αποδοτικά και/ή ασφαλή τα αμπάρια, μηχανοστάσιον και όλα τα άλλα μέρη του πλοίου και να διατηρούν ταύτα εις καλήν κατάστασιν. 10
- (δ) Το αυτό ανωτέρω ποσόν δια ζημίας ένεκα παραβάσεως συμφωνίας μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή παραβάσεως νομίμου καθήκοντος και/ή υποχρεώσεως και/ή δι' αμέλειαν των εναγομένων των υπηρετών και/ή αντιπροσώπων αυτών εν σχέσει με την μη παράδοσιν και ή απώλειαν των ρηθέντων εμπορευμάτων, και/ή 15
20
- (ε) Το αυτό ανωτέρω ποσόν ως ζημίας τας οποίας υπέστη ο ενάγων ένεκεν παρανόμου οικειοποιήσεως και/ή κατακρατήσεως και/ή detention και/ή άλλως πως υπό των εναγομένων και/ή των υπηρετών και/ή αντιπροσώπων αυτών και/ή άλλως. 25
- (στ) Το αυτό ανωτέρω ποσόν δια παράβασιν νομίμου καθήκοντος (breach of duty) των εναγομένων των υπαλλήλων και/ή υπηρετών αυτών ως εμπειστευμένων και/ή bailees των εν λόγω εμπορευμάτων ως ήδη ελέχθη. 25
- (ζ) Το αυτό ανωτέρω ποσόν ως αποζημιώσεις και/ή άλλως πως δια δόλον και/ή ψευδείς παραστάσεις και/ή συνωμοσίαν προς καταδολεύση (conspiracy) και/ή συμπαιγνία και/ή άλλως και/ή ναυταπάτη και/ή άλλως πως. 30
- (η) Επιστροφή του Ναύλου και/ή οιοδήποτε ποσού το οποίον κατεβλήθη εις τους εναγομένους και/ή εκάτερον τούτων, τούτων, και/ή άλλως, 35
- (θ) Οιαδήποτε άλλην και/ή περαιτέρω θεραπείαν.

(ι) Τόκον επί του ως άνω ποσού προς 9% ετησίως.

(κ) Τα έξοδα.”

Η βύθιση του πλοίου “Αγίοι Ανάργυροι” δεν αμφισβητείται. Προβάλλεται δε από τους ενάγοντες ο ισχυρισμός ότι τα εμπορεύματα και τα εμπορευματοκιβώτια φορτώθηκαν πάνω στο πιο πάνω πλοίο κατά πλημμελή τρόπο και ότι υπήρξε λανθασμένη και πλημμελής εξισορρόπηση του πλοίου. Αυτά δε κατέστησαν το πλοίο μη αξιόπλου και με βάση αυτά, την απόδειξη των ισχυρισμών αυτών και την τεκμηρίωση των με τρόπο που να ικανοποιεί, όπως προβάλλουν στο Δικαστήριο, με βάση το ισοζύγιο των πιθανοτήτων, έγινε η εισήγηση ότι από αυτό το σημείο ολόκληρο το βάρος της αποδείξεως μεταφέρθηκε επί των εναγομένων ως μεταφορέων.

Είναι η θέση των εναγόντων ότι σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης οι εναγόμενοι έφεραν το βάρος της αποδείξεως να πείσουν το Δικαστήριο ότι είχαν ασκήσει τον πρόποντα έλεγχο ώστε το πλοίο να είναι αξιόπλου, τόσο από απόψεως της κατάστασης του sea-worthy όσο και από απόψεως της φόρτωσης του cargo-worthy, ότι το πλοίο ήταν καλά επανδρωμένο και εξοπλισμένο και τα αμπάρια ασφαλή και κατάλληλα για μεταφορά των φορτίων και ότι εκπλήρωσαν το καθήκον να φορτώσουν, να χωριστούν, να τοποθετήσουν, να μεταφέρουν, φυλάξουν και εκφορτώσουν τα εμπορεύματα των εναγόντων με τη δέουσα προσοχή και ότι οι εναγόμενοι δεν απέσεισαν το βάρος της αποδείξεως που ευρίσκετο επί των ώμων των.

Επιπλέον δεν παρουσίασαν οποιαδήποτε μαρτυρία που να δείχνει ότι αυτό που οδήγησε στην απώλεια του πλοίου και του φορτίου εμπίπτει στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας εξαιρείται ευθύνης.

Προς υποστήριξη των πιο πάνω έγινε παραπομπή στον περί Μεταφορών διά Θαλάσσης Νόμο, Κεφ. 263, ειδικά στις πρόνοιες των άρθρων III, 1, 2, και IV, 1, 2, και 3 και στην υπόθεση *Orfanides and Murat and John Latsis Owners etc of M.S. Europa* (1969) 1 C.L.R. 266.

Κύριος μάρτυρας στην υπόθεση ήτο ο Roger Dagher και βέβαια τα διάφορα τεκμήρια, φορτωτικές στις οποίες αναγράφονται ως φορτωτές οι εναγόμενοι 7, όπως επίσης και την κατάσταση φορτώσεως του πλοίου export manifest Τεκμήριο 7(α) και τη δήλωση φορτίου Τεκμήρια 7(β), τα οποία υπογράφουν οι εναγόμενοι 7, εμφανιζόμε-

νοι ως αντιπρόσωποι για κύριο που δεν αναγράφεται ούτε στις φορτωτικές αλλά ούτε και στην κατάσταση φορτώσεως του πλοίου.

Επιχειρηματολογήθηκε από μέρους των εναγόντων ότι από τη δέσμη των εγγράφων που κατατέθηκαν ως Τεκμήρια που αναφέρονται είτε στην περίοδο προ της βύθισης του πλοίου, Τεκμήριο 7Δ ή 5 στην περίοδο μετά τη βύθιση, Τεκμήριο 7Ε, φαίνεται να υπήρχε συνεχής επικοινωνία και ανταλλαγή τηλετύπων μεταξύ των (α) NAKIS TLX No. 2034 CY (ΚΥΠΡΟΣ) που προφανώς πρόκειται για τους εναγομένους 7 NAKIS BONDED WAREHOUSE CO LTD 10 και/ή τον εναγόμενο 8, Νάκη Θεοχαρίδη και/ή τον εναγόμενο 9, Χαράλαμπο Θεοχαρίδη και/ή τον εναγόμενο 10 Χαριδήμο Θεοχαρίδη και (β) των L.T.T. TLX No. 42023 LE (ΛΙΒΑΝΟΣ) που προφανώς πρόκειται για την εταιρεία Lebanese Transport and Trading SARL που εκπροσωπείτο από τον Roger Dagher μάρτυρα εναγόντων 1.

Τα άλλα έγγραφα, τεκμήρια που κατατέθηκαν και στα οποία 15 χρειάζεται να γίνει κάποια αναφορά είναι τα τηλετύπα ημερομηνίας 21 Φεβρουαρίου 1982 από το μάρτυρα Roger Dagher προς NAKIS 2034 CY με το οποίο ζητούνται πληροφορίες για ένα πιθανό ταξίδι του ΑΥΠ ANARGIRI από την Μερσίνη της Τουρκίας στην Βυρητό. 20 Γίνεται μνεία αυτού του εγγράφου εδώ απλώς για να σημειωθεί ότι από την μαρτυρία φάνηκε ότι αυτό το έγγραφο ήταν τελείως άσχετο με το επίδικο ταξίδι μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Τελικά το άλλο έγγραφο που κατατέθηκε Τεκμήριο Δ, ήταν ένα πιστοποιητικό της Δημοκρατίας του Παναμά που φέρετο ν' αναγράφει ότι κάποιο πλοίο AGHIOI ANARGIRI ανήκε σε κάποια 25 εταιρεία AGHIOI ANARGIRI SHIPPING CO S.A. Σημειώνεται εδώ ότι ο τρόπος που αναγράφεται τόσο το όνομα του πλοίου όσο και της προαναφερόμενης εταιρείας, στο εν λόγω πιστοποιητικό, είναι διαφορετικός από τον τρόπο που αναγράφεται το όνομα του επίδικου πλοίου στις φορτωτικές και στ' άλλα έγγραφα και τεκμήρια. 30

Ταυτόχρονα με την αξιολόγηση και την αναφορά στο νομικό αποτέλεσμα των πιο πάνω εγγράφων τεκμηρίων, θα ήθελα να κάμω αναφορά και στην προφορική μαρτυρία που παρουσιάστηκε στο Δικαστήριο σχετικά με την ιδιότητα, ευθύνη και σχέση των διαφόρων εναγομένων αναφορικά με το επίδικο ταξίδι μεταφοράς των 35 εμπορευμάτων.

Ο κ. Roger Dagher μάρτυρας εναγόντων 1, που ήταν έντονα αναμειγμένος στην όλη υπόθεση έδωσε με τη μαρτυρία του το το ρόλο του ή αυτό της εταιρείας του Lebanese Transport and Trading

S.A.R.L. του Λιβάνου ως αντιπροσώπων του πλοίου μόλις θα έφθανε στο λιμάνι της Βηρυτού, ως εκτελωνιστού των εμπορευμάτων και ως μεσάζοντας για να διευκολύνει την επικοινωνία και πληρωμή μεταξύ των παραληπτών των εμπορευμάτων και των εναγομένων 7 μέχρι 10 και ως μεσάζοντας για να διαβιβάζει μηνύματα και ενημερώνει τους παραλήπτες του φορτίου στο Λίβανο.

Είναι γεγονός ότι μία συμφωνία ναυλώσεως είναι εξ ίσου έγκυρη έστω και αν γίνει προφορικά. Στην παρούσα υπόθεση δεν υπήρχε οποιοδήποτε ναυλοσύμφωνο. Επομένως το εάν υπήρχε ναύλωση ή όχι θα πρέπει να εξαχθεί από το σύνολο της προφορικής μαρτυρίας και εγγράφων που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο.

Ο πιο πάνω μάρτυρας υπεστήριξε ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ήσαν οι ναυλωτές του πλοίου ΑΥΠ ANARGIRI. Προς ενίσχυση της θέσεως του έγινε αναφορά στο σχετικό τηλετύπο που απέστειλαν οι NAKIS 2034 CY προς αυτόν (Αρ. Αναφοράς επ' αυτού 037-1112) με το οποίο τον ενημέρωναν, μεταξύ άλλων, για την αναμενόμενη άφιξη του πλοίου στη Λάρνακα στις 11 Φεβρουαρίου 1982, για το ότι η συμφωνηθείσα τιμή για το ΑΥΠ ANARGIRI ήταν 4000 δολάρια Αμερικής και ότι το πλοίο θα φορτώνετο στη Λεμεσό για μείωση των εξόδων.

Το περιεχόμενο του τηλετύπου ενισχύει κατά τους ενάγοντες τη μαρτυρία του ότι υπήρχε ναύλωση και ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ήσαν οι ναυλωτές του ΑΥΠ ANARGIRI για το συγκεκριμένο ταξίδι και όχι ο ίδιος ο μάρτυρας όπως υπήρξε ισχυρισμός από τους εναγόμενους 7 μέχρι 10 καθότι παρά τη συνεχή αλληλογραφία και ανταλλαγή τηλετύπων ποιθενά δεν φαίνεται να ερώτησε ο μάρτυρας αυτός ή να ζήτησε προσφορά ή να διαπραγματεύθηκε την τιμή ή τους όρους για την σύναψη του εν λόγω ναυλοσυμφώνου για το πλοίο, πράγμα που οπωσδήποτε θα έπραττε και αυτό θα καταδεικνύετο κι από την αλληλογραφία εάν αυτός ήταν πράγματι ο ναυλωτής. Η μαρτυρία που υπάρχει γι αυτό το θέμα είναι το αναφερόμενο τηλετύπο με το οποίο απλώς πληροφορείται ο μάρτυρας και η εταιρεία του L.T.T. SARL το γεγονός της ναύλωσης του πλοίου για το προαναφερθέν ποσό ως κάτι που ήδη είχε γίνει. Εάν ο μάρτυρας ήταν ναυλωτής τότε σίγουρα θα υπήρχε μία ανταλλαγή τηλεμηνυμάτων (προσφορά-αντιπροσφορά-διαπραγμάτευση-αποδοχή) πράγμα που εγένετο για πιο επουσιώδη θέματα πόσο μάλλον για κάτι τόσο σημαντικό όπως η ναύλωση του πλοίου. Η αναφορά που γίνεται στο εν λόγω τηλετύπο στη μείωση των εξόδων εάν η φόρτωση γινόταν στη Λεμεσό καθώς και η αναφορά στο ότι η συμφωνηθείσα τιμή για τη ναύλωση ήταν 4.000 δολάρια Αμερικής έγινε η εισήγηση ότι ήταν

απλώς ενημερωτικής φύσεως και απλή πληροφόρηση των παραληπτών που έλαβε χώρα μέσω του αντιπροσώπου τους μάρτυρα. Το μόνο ενδιαφέρον των ιδιοκτητών/παραληπτών των εμπορευμάτων ήταν να παραλάβουν τα εμπορεύματα τους και να πληρώσουν τα έξοδα που είχαν γίνει στην Κύπρο ως και τα ναύλα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στη Βηρυτό. Οι οποιοσδήποτε διευθετήσεις που είχαν κάνει οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 για ναύλωση πλοίου ή άλλες ενέργειες για τη μεταφορά ήταν θέμα των ιδίων.

Εξάλλου κατά τους ενάγοντες πάντοτε φαίνεται καθαρά από τη μαρτυρία ότι στόχος των ήταν να ανατεθεί σε κάποιον στην Κύπρο, και η ανάθεση αυτή έγινε τελικά στους εναγόμενους 7 μέχρι 10, να αναλάβουν το έργο της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων που θα έφθαναν στην Κύπρο, υπό διαμετακόμιση για την Βηρυτό, την εκτελώνιση τους και τη φόρτωση τους στην συνέχεια σ' άλλο πλοίο με προορισμό τη Βηρυτό. Ήταν φυσικό ότι θα διευκολύνετο τα μέγιστα αυτός που θ' αναλάμβανε το έργο και μειώνονταν τόσο η ταλαιπωρία όσο και τα έξοδα του εάν η φόρτωση όλων των εμπορευμάτων με προορισμό τη Βηρυτό γίνετο επί ενός και μόνο πλοίου στα πλαίσια ενός και μόνο συγκεκριμένου ταξιδιού. Γι' αυτό υποβλήθηκε ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 έκριναν ότι θα ήταν ευκολότερο να ναυλώσουν το πλοίο γι αυτό τον σκοπό. Και πράγματι ναύλωσαν το ΑΥΠ ANARGIRI για το ποσό των 4.000 δολλαρίων.

Οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ως ήταν φυσικό κι εξ όσων εξάγεται από τη μαρτυρία θα πλήρωναν το ποσό των 4.000 δολλαρίων για την ναύλωση προς τους ιδιοκτήτες και/ή διαχειριστές και/ή άλλως πως του πλοίου. Στη συνέχεια οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 θα χρέωναν τους παραλήπτες του φορτίου στη Βηρυτό για όλα τα έξοδα και υπηρεσίες τους στην Κύπρο (εκφόρτωση, εκτελώνιση φόρτωση επί του ΑΥΠ ANARGIRI και παρόμοια) καθώς και όλα τα έξοδα για την αποστολή των εμπορευμάτων στον προορισμό τους στα οποία έξοδα περιλαμβάνετο και το ποσό των 4.000 δολλαρίων ως κόστος. Οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10, ως ήτο φυσικό, πλέον των πραγματικών εξόδων θα εχρέωναν κάποιο λογικό κέρδος ή ποσό ως αμοιβή για τις υπηρεσίες τους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων και ασφαλή παράδοση τους στους δικαιούχους. Τα πιο πάνω ενισχύονται και από το άλλο τηλέτυπο που είναι επίσης τεκμήριο ενώπιον του Δικαστηρίου (Αρ. Αναφοράς επ' αυτού 048-1644) που υπογράφεται από τον κ. Άνθιμο (Άνθιμο Δημητρίου Εναγόμενο 2) προσωπικά και απευθύνεται προς NAKIS 2034 CY για επιβεβαίωση ότι το πλοίο ναυλώθηκε για το ποσό των 4.000 δολλαρίων για ένα ταξίδι Λεμεσός - Βηρυτός - Λεμεσός. Το τηλέτυπο που στέλλεται ταυτόχρονα στο LTT42027 LE και είναι ενσωματωμένο σ' αυτό επιβε-

βαιώνει την ναύλωση προφανώς και πάλι για ενημέρωση και στη συνέχεια αναφέρει προς τους LTT (αντιπρόσωπο των παραληπτών του φορτίου) αυτό και μόνο που θα τους ενδιέφερε άμεσα δηλαδή ότι η φόρτωση θα γίνει το Σάββατο στις 20 Φεβρουαρίου 1982).

- 5 Επίσης στο τηλετύπο (Αρ. Αναφοράς επ' αυτού 060-4229) που στάληκε μετά τη βύθιση του πλοίου οι NAKIS 2034 CY ανέφεραν στους L.T.T. 42023 LE ότι πληροφορήθηκαν από τους ιδιοκτήτες τη βύθιση του πλοίου και επιχειρούν να αποποιηθούν ευθύνες ("we decline any responsibility"). Έγινε εισήγηση ότι αυτό δείχνει ότι ετίθη
- 10 θετο θέμα ύπαρξης ή μη ευθύνης των εναγομένων 7 μέχρι 10. Εάν ήταν απλώς εκτελωνιστές ή αντιπρόσωποι με ευθύνη μέχρι το σημείο φορτώσεως (pass the ship's rail) γιατί να ανησυχούν για την πιθανή ευθύνη τους από την απώλεια των εμπορευμάτων λόγω βυθίσεως του πλοίου. Γιατί να προσπαθήσουν να αρνηθούν κάποια ευθύνη που δεν υπήρχε σ' αυτούς ευθύς εξ αρχής. Επίσης στο ίδιο τηλετύπο ενημερώνουν, απ' ότι φαίνεται για πρώτη φορά τους LTT ότι ο καπετάνιος του πλοίου είναι ο LOUIS CHAMOUN. Θα ήταν πρωτόγνωστο στα ναυτιλιακά θέσμια ένας υποτιθέμενος ναυλωτής (δηλαδή ο M.E.1 Roger Dagher) ως ισχυρίστησαν οι εναγόμενοι 7
- 20 μέχρι 10 να μην γνώριζε καν το όνομα του καπετάνιου ενός πλοίου που ναύλωσε και με τον οποίο θα έπρεπε να ερχόταν συνέχεια σε επαφή για ενημέρωση, οδηγίες και παρόμοια. Ο P.W.1 επίσης ανέφερε ότι η πρώτη φορά που γνώρισε τον Άνθιμο Δημητρίου ήταν μετά τη βύθιση του πλοίου και ουδέποτε υπήρξε επικοινωνία μεταξύ του και του Άνθιμου Δημητρίου. Τέλος ο ίδιος ο Άνθιμος Δημητρίου, εναγόμενος 2, ανέφερε ότι ο Νάκης Θεοχαρίδης είχε ναυλώσει το πλοίο για 4.000 δολάρια.

- 30 Το ίδιο περιεχόμενο του εν λόγω τηλετύπου επαναλαμβάνεται στο ίδιο τεκμήριο (Αρ. Αναφοράς επ' αυτού 060-1238) με κάποιες προσθήκες ειδικά αναφέρεται ονομαστικά ο Άνθιμος Δημητρίου (εναγόμενος 2), ως ιδιοκτήτης του πλοίου). Για το ποιός ήταν ο ιδιοκτήτης γίνεται εκτενέστερη αναφορά πιο κάτω.

- 35 Ειδικά ο εναγόμενος 8 Νάκης Θεοχαρίδης και οι εναγόμενοι 7 NAKIS BONDED WAREHOUSE Co Ltd, περισσότερο από τους εναγομένους 9 και 10, φαίνεται ότι είχαν σημαντικό ρόλο στην όλη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων και λόγω της παρουσίας των ονομάτων τους επί των τεκμηρίων αλλά κι' απ' ότι προκύπτει από την προφορική μαρτυρία που δόθηκε.

- 40 Σημειώνεται εδώ ότι ο κ. Νάκης Θεοχαρίδης έλαβε ενεργό μέρος και συνέτεινε στην απόφαση για υπερφόρτωση και πλημμελή φόρ-

τωση του πλοίου. Ο καπετάνιος του πλοίου Μ.Ε.2 ανέφερε ότι διαπίστωσε τον κίνδυνο από τον τρόπο φορτώσεως του πλοίου και τον υπέδειξε αλλά τον ανάγκασε ο κ. Dimis (Δημήτρης Καραπατάκης, εναγόμενος 3), να φορτώσει το πλοίο με τον τρόπο που φορτώθηκε αφού προηγουμένως συνομίλησε με τον εναγόμενο 8 Νάκη Θεοχαρίδη. Επίσης ο Μ.Ε.1 ανέφερε στη μαρτυρία του ότι ο κ. Dimis του είπε ότι το πρόβλημα ήταν η φόρτωση του πλοίου και ότι αυτό το είχε αναφέρει στον κ. Νάκη Θεοχαρίδη. Εφάνηκε καθαρά από τη μαρτυρία ότι η υπερφόρτωση του πλοίου μ' όλους τους κινδύνους που συνεπήγγοτο έγινε για ν' αποφευχθεί δεύτερο ταξίδι στο Λίβανο. Εφόσο η ναύλωση ήταν για ένα συγκεκριμένο ταξίδι για 4.000 δολ- 5
 λάρια οι ιδιοκτήτες του πλοίου δεν είχαν κανένα λόγο να μη θέλουν δεύτερο ταξίδι. Ακριβώς το αντίθετο γιατί έτσι πιθανόν να κέρδι- 10
 ζαν άλλες 4.000 δολάρια. Ούτε θα ετιθετο θέμα ή θα ήταν λογικό ή θα εγίνετο αποδεκτό από αυτούς οι παραλήπτες των εμπορευμάτων να επεβαρύνοντο με ένα επιπρόσθετο ποσό 4.000 δολλαρίων για ένα 15
 δεύτερο ταξίδι κατά το οποίο το πλοίο θα είχε ελάχιστο φορτίο. Στην ουσία οι παραλήπτες πλήρωναν ναύλα για τη μεταφορά του φορτίου (cargo freight) και όχι ναύλα για τη ναύλωση του πλοίου (charter freight). Εκείνου που δεν συνέφερε το δεύτερο ταξίδι ήταν 20
 κάποιου που ήταν ναυλωτής (δηλαδή στους εναγόμενους 7 μέχρι 10) γιατί, σε τέτοια περίπτωση, θα επιβαρύνοντο με διπλά έξοδα χωρίς να έχουν κατ' ανάγκη τα ανάλογα εμπορεύματα για πλήρες φορτίο και για τα δύο ταξίδια. Γι αυτό και η παρέμβαση του εναγόμενου 8 25
 που, πέραν αυτού δείχνει ότι είχε και λόγο και ίσως έλεγχο για το πλοίο ειδικά στην φόρτωση αλλά και ευθύνη για την πλημμελή φόρ- 30
 τωση και κατ' επέκταση, ευθύνη μαζί με τους άλλους εναγομένους 7, 9 και 10 για την απώλεια των εμπορευμάτων.

Τελικά ο εναγόμενος 3, Δημήτρης Καραπατάκης ανέφερε ότι ο "ναυλωτής" ήταν υπεύθυνος για παράδοση της λίστας των εμπο- 30
 ρευμάτων στον καπετάνιο. Αυτό για το ΑΥΙΙ ANARGIRI το είχε πιάξει ο Νάκης Θεοχαρίδης και οι εναγόμενοι 7.

Απ' όλα τα πιο πάνω έγινε εισήγηση ότι υπάρχει ικανοποιητική μαρτυρία ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ήσαν οι ναυλωτές του πλοίου τουλάχιστο δε για τον εναγόμενο 7 και κατά δεύτερο λόγο για 35
 τους εναγόμενους 8 δύναται με ασφάλεια να εξαχθεί από τη μαρτυρία ότι ήσαν οι ναυλωτές του ΑΥΙΙ ANARGIRI.

Ως προς τη ιδιοκτησία του πλοίου ο εναγόμενος με αριθμό 2 αναφέρεται ως ο ιδιοκτήτης του πλοίου. Η μαρτυρία αυτή ενισχύεται κατά τους ενάγοντες από τη μαρτυρία του μάρτυρα Πολάκη 40
 Σαορή ο οποίος κατέθεσε το Τεκμήριο "Δ" και οι εναγόμενοι 7-10 οι

οποίοι συμφώνησαν μαζί του για τη ναύλωση του πλοίου και οι οποίοι λένε ότι ιδιοκτήτης του πλοίου ήταν ο Άνθιμος Δημητρίου. Περαιτέρω υπάρχει μαρτυρία του Roger Dagher μάρτυρα των εναγόντων 1 και του Lois Chamoun, μάρτυρα εναγόντων 2, ότι ο καπετάνιος του πλοίου ο οποίος κατέθεσε ότι ο Άνθιμος Δημητρίου ήταν ο ιδιοκτήτης του πλοίου, τον είχε διορίσει ως καπετάνιο, αυτός πλήρωνε τους μισθούς του και αυτός έδιδε οδηγίες είτε προσωπικά ή μέσω ασυρμάτου ή προσωπικού τηλεφώνου ή μέσω του Δημήτριου Καραπατάκη, τον κάλεσε στην Κύπρο μετά τη βύθιση του πλοίου για διακανονισμό των λογαριασμών τους, αυτού και του πληρώματος και ότι αυτός ήτο υπεύθυνος για τα καύσιμα, προμήθειες του πλοίου και γενικά το πρόσωπο με το οποίο υπήρχε επαφή για το πλοίο.

Αναφορικά με τη εγγραφή του πλοίου και το Τεκμήριο Δ, που παρουσιάστηκε και που ήταν πιστοποιητικό προσωρινής εγγραφής κάποιου πλοίου “Ayii Anargyri” υπό Παναμαϊκή σημαία που ανήκε στην εταιρεία Ayii Anargiri Shipping Co., S.A., η εγγραφή του ονόματος του πλοίου ήτο διαφορετική από αυτό που παρουσιάζετο στα διάφορα άλλα τεκμήρια. Ο μάρτυρας Πακούτας, Επιθεωρητής Πλοίων Α, στο Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, εκ μέρους του νηολογείου έκαμε αναφορά σε κάποιο άλλο πλοίο με το ίδιο όνομα που ανήκε στον Άνθιμο Δημητρίου αλλά όπως φάνηκε από τη μαρτυρία δεν ήταν αυτό που βυθίστηκε.

Έγινε εισήγηση να μη γίνει δεκτή η μαρτυρία του κ. Σαρρή και ότι η μαρτυρία από πλευράς των εναγομένων 1-6 ήταν αντιφατική.

Ο εναγόμενος 2, Άνθιμος Δημητρίου ανέφερε ότι ιδιοκτήτης του “Ayii Anargyri”, ήταν κάποιος Μιχάλης Βασιλάκης και μετά το θάνατο του η γυναίκα του Βασιλάκη, παραδέχθηκε ότι αυτός είχε ναυλώσει το πλοίο στο Νάκη Θεοχαρίδη και ότι ενεργούσε ως αντιπρόσωπος του ιδιοκτήτη.

Στηρίζουν την όλη τους υπόθεση οι ενάγοντες ως προς την απόδειξη της ιδιοκτησίας του πλοίου που έφερε τα επίδικα εμπορεύματα ότι ήταν ο Άνθιμος Δημητρίου, εναγόμενος 2, προσωπικά και αυτό λόγω ελλείψεως άλλης μαρτυρίας για την ιδιοκτησία που οι ενάγοντες δεν παρουσίασαν στο Δικαστήριο.

Άσχετα όμως με την απόδειξη της ιδιοκτησίας προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι ο Άνθιμος Δημητρίου ενεργούσε για κάποιο μη αποκαλυφθέντα κύριο (undisclosed principal) και ότι σαν επακόλουθο η προσωπική ευθύνη του Άνθιμου Δημητρίου ως ιδιοκτήτη παραμένει

και δεν μπορεί να την αποποιηθεί.

Προς υποστήριξη της θέσεως αυτής έγινε αναφορά στις υποθέσεις *Sehmaltz and Avery* [1851] 16 Q.B 655, 658, 663, *Carr and Jackson* [1852] 7 Exch 382, 385, *Adams and Hall* [1887] 37 L.T. 70, *Jankins and Hutchinson* [1849] 13 Q.B 744 (named principal).

5

Ο Roger Dagher μάρτυρας ενάγοντος 1, κατέθεσε αναφορικά με το ρόλο του ή το ρόλο της εταιρείας Lebanese Transport and Trade S.A.R.L. του Λιβάνου ως αντιπροσώπων του πλοίου, μόλις θα έφθανε στο λιμάνι της Βηρυτού ως εκτελωνιστού των εμπορευμάτων και ως μεσάζοντος για να διευκολύνει την επικοινωνία και την πληρωμή μεταξύ των παραληπτών των εμπορευμάτων και των εναγομένων 7 μέχρι 10. Προς ενίσχυση της μαρτυρίας αναφέρθηκε στο τηλέτυπο που απέστειλαν οι Νάκης 2034 CY με το οποίο ενημέρωναν μεταξύ άλλων για την αναμενόμενη άφιξη του πλοίου στη Λάρνακα στις 11 Φεβρουαρίου 1982 για το ότι η συμφωνηθείσα τιμή ήταν 4.000 δολάρια Αμερικής και ότι το πλοίο θα φορτώνετο στη Λεμεσό για μείωση των εξόδων. Και ότι αυτοί ήσαν οι ναυλωτές και όχι ο μάρτυρας, όπως υπάρχει ισχυρισμός από τους εναγόμενους 7 μέχρι 10.

10

15

Ο στόχος ήταν να ανατεθεί σε κάποιον στην Κύπρο και αυτό το έργο ανατέθηκε στους εναγόμενους αυτούς να αναλάβουν το έργο της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων που θα έφθαναν στην Κύπρο υπό διαμετακόμιση για τη Βηρυτό, την εκτελώνιση τους και τη φόρτωση τους σε άλλο πλοίο με προορισμό τη Βηρυτό.

20

Επιπλέον οι εναγόμενοι αυτοί θα πλήρωναν το ποσό των 4.000 δολλαρίων για τη ναύλωση προς τους ιδιοκτήτες ή διαχειριστές του πλοίου, θα χρέωναν τους παραλήπτες στη Βηρυτό για όλα τα έξοδα και υπηρεσίες τους στην Κύπρο και θα προσέθεταν σε αυτό λογικό κέρδος. Ως προς την ιδιότητα των άλλων εναγομένων είναι ο ισχυρισμός των εναγόντων ότι μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα από την προσαχθείσα μαρτυρία ότι οι εναγόμενοι 1, 3, 4, 5, 6 ήσαν οι διαχειριστές του πλοίου (ship-managers) και ότι υπό την ιδιότητα τους αυτή εφαινόνο να είχαν κατοχή και έλεγχο του πλοίου και κατ' επέκταση ευθύνη, μεταφορά και τελικά απώλεια των εμπορευμάτων.

25

30

35

Έγινε η εισήγηση ότι την ευθύνη για την απώλεια των εμπορευμάτων στην παρούσα υπόθεση τη φέρει ο μεταφορέας, είτε ο μεταφορέας είναι ο εναγόμενος 2 ως ιδιοκτήτης του Ayii Anargiri ή οι εναγόμενοι 1, 3, 4, 5 και 6 ως διαχειριστές του εν λόγω πλοίου ή οι

εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ως ναυλωτές του πλοίου. Πιο συγκεκριμμένα στην παρούσα υπόθεση είναι υπεύθυνοι ή συνυπεύθυνοι για πληρωμή αποζημιώσεων και/ή για ικανοποίηση αξίωσης των εναγόντων οι ιδιοκτήτες και/ή οι διαχειριστές και/ή οι ναυλωτές του πλοίου.

- 5 Στις σχετικές φορτωτικές στο εμπρόσθιο κάτω μέρος αναφέρεται ότι “In witness whereof the Master of the said vessel has signed the number - - - void.” Παρά τη ρητή αναφορά ότι οι φορτωτικές υπεγράφησαν από τον καπετάνιο του πλοίου στην πραγματικότητα αυτοί που υπέγραψαν ήσαν οι εναγόμενοι 7 “As Agents”. Το “As agents”
 10 πρέπει να ερμηνευθεί ως αντιπρόσωποι του καπετάνιου (Master). Εδώ σημειώνεται ότι ο εναγόμενος Νάκης Θεοχαρίδης, στην προσάθεια του να υποστηριχθεί ότι δηλαδή το “As Agents” σήμαινε ως αντιπρόσωποι του Μ.Ε.1. Ο καπετάνιος του πλοίου στην παρούσα περίπτωση εκπροσωπεί το μεταφορέα δηλαδή τους ιδιοκτήτες και/ή
 15 διαχειριστές και/ή ναυλωτές του “Ayii Anargiri”.

Επομένως οι εναγόμενοι 7 φαίνεται ότι υπέγραψαν τις φορτωτικές πράγματι υπό την ιδιότητα τους ως αντιπρόσωποι του μεταφορέα ως επεξηγείται ανωτέρω. Ειδικά οι εναγόμενοι 7, όμως ενεργούσαν στην παρούσα υπόθεση και υπό άλλες ιδιότητες δηλαδή ως

- 20 (1) Προωθητές του φορτίου (Forwarding agents) εκ μέρους των παραληπτών.
 (2) Αντιπρόσωποι φορτώσεως (Loading Brokers) εκ μέρους των πλοιοκτητών.
 (3) Φορτωτές (Shippers) ως αναγράφεται ρητά στις εν λόγω φορτωτικές.
 25 (4) Εκτελωνιστές του φορτίου στην Κύπρο.
 (5) Ναυλωτές του πλοίου (που ως είναι η εισήγηση προκύπτει από τα έγγραφα και τη μαρτυρία).

- 30 Επομένως το ερώτημα που ανακύπτει είναι υπό ποία ιδιότητα οι εναγόμενοι 7, ειδικά φέρουν ευθύνη για την απώλεια του φορτίου. Έγινε εισήγηση ότι η απάντηση πρέπει να είναι ότι θεωρούνται υπεύθυνοι υπό την ιδιότητα τους ως ναυλωτές του πλοίου.

- 35 Στους όρους που αναγράφονται όπισθεν της φορτωτικής ο όρος 4 λέγει ότι ο μεταφορέας ή ο αντιπρόσωπος του δεν είναι υπεύθυνος για την περίοδο πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση. Ο

όρος 17 "Identity of the Carrier", κατ' αρχή λέει καθαρά ότι αυτοί που υπέγραψαν τις φορτωτικές ως αντιπρόσωποι του καπετάνιου δεν έχουν ευθύνη. Δηλαδή οι εναγόμενοι 7 δεν είναι υπεύθυνοι υπό την ιδιότητα υπό την οποία υπέγραψαν τις φορτωτικές. Περαιτέρω ο όρος 17 λέει ότι η σύμβαση που μαρτυρείται από τη φορτωτική είναι μεταξύ των ιδιοκτητών του πλοίου και των "ιδιοκτητών του φορτίου-εμπόρων" γι αυτό και μόνο οι ιδιοκτήτες του πλοίου μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνοι. Στη συνέχεια όμως γίνεται εισήγηση ότι "εάν παρά τα ανωτέρω αποφασισθεί από το Δικαστήριο ότι κάποιος άλλος είναι ο μεταφορέας τότε αυτός θ' απολαμβάνει τις ίδιες εξαιρέσεις και περιορισμούς από την ευθύνη που απολαμβάνουν οι ιδιοκτήτες".

Έχει υποστηριχθεί ότι η φορτωτική προνοεί για την πρωταρχική ευθύνη των ιδιοκτητών ως μεταφορέων αλλά αφήνει περιθώριο για κάποιους άλλους να θεωρηθούν ως μεταφορείς πλην των πλοιοκτητών. Κι αυτοί οι άλλοι, σύμφωνα με την εισήγηση, είναι οι ναυλωτές ή διαχειριστές του πλοίου. Ειδικά οι ναυλωτές θα ήταν υπεύθυνοι εάν υπήρχε demise charterparty ή τέτοιου είδους ναύλωση με την οποία ο έλεγχος και κατοχή του πλοίου μεταβιβάζετο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης προς τους ναυλωτές. Επίσης οι διαχειριστές θα ήταν υπεύθυνοι εάν ανέλαμβαναν τη διαχείριση υπό τέτοιες συνθήκες που να τους καθιστούν υπεύθυνους για τον έλεγχο του πλοίου και του ταξιδιού μεταφοράς.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι στην παρούσα υπόθεση τίθεται θέμα να είναι υπεύθυνοι ή συνυπεύθυνοι για την απώλεια του φορτίου τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι διαχειριστές και οι ναυλωτές. Από τη μαρτυρία υποβλήθηκε ότι υπεύθυνοι και/ή συνυπεύθυνοι για τις ζημιές και/ή απώλεια που υπέστησαν οι ενάγοντες και οι εναγόμενοι υπό τις ως άνω ιδιότητες τους ως έχει καταδειχθεί και από τη μαρτυρία που παρουσιάστηκε ενώπιον του Δικαστηρίου.

Είναι καθαρό ότι δεν υπήρχε γραπτό ναυλοσύμφωνο μεταξύ των πλοιοκτητών ή διαχειριστών του πλοίου και των ναυλωτών. Εάν υπήρχε θα μπορούσε να γίνει αναφορά σ' αυτό για να εξακριβωθεί σε ποιους ανήκε η ευθύνη δηλαδή εάν ανήκε στους πλοιοκτήτες ή διαχειριστές ή ναυλωτές. Επίσης δεν είναι εύκολο να συμπεράνει κάποιος από την προφορική μαρτυρία που δόθηκε σε ποιους ανήκε συμβατικά ή άλλως πως η ευθύνη.

Θα ήταν όμως κατά την άποψη των εναγόντων τελείως άδικο για τους δικαιούχους του φορτίου δηλαδή τους ενάγοντες να αποστερηθούν των νομίμων δικαιωμάτων τους απλώς και μόνο γιατί οι με-

- ταφορείς επέλεξαν να μην καταγράψουν τους όρους της συμφωνίας τους σ' ένα ναυλοσύμφωνο. Ακόμα περισσότερο όπως σ' αυτή την περίπτωση που το βάρος της απόδειξης μεταφέρθηκε καθαρά στο μεταφορέα να αποδείξει ότι δεν είναι υπεύθυνος ή ότι δεν απολαμβάνει των υπαρχουσών εξαιρέσεων εκ της ευθύνης δυνάμει των “Κανόνων της Χάγης”.

- Φυσικά οι εναγόμενοι οι ίδιοι είχαν την ευχέρεια εάν, δυνάμει των όρων της προφορικής τους συμφωνίας για τη ναύλωση, που οι ίδιοι μόνο γνώριζαν αισθάνοντο ότι η ευθύνη ανήκε σε οποιοδήποτε άλλο εναγόμενο εκτός από αυτούς τους ίδιους να το ισχυρισθούν ή να το επικαλεσθούν στα πλαίσια της διαδικασίας της παρούσας ή άλλης υπόθεσης και να προσαγάγουν και την ανάλογη μαρτυρία για να αποδείξουν τους ισχυρισμούς τους. Αυτό ουδείς από τους εναγόμενους το έπραξε.
- Έγινε εισήγηση στο Δικαστήριο ότι δύναται, εάν φυσικά γίνει κατ' αρχή δεκτό ότι οι ενάγοντες απέδειξαν ότι υπάρχει ευθύνη επί του μεταφορέα, να αποφασίσει ότι οι εναγόμενοι δεν απαλλάσσονται ευθύνης απλώς και μόνο γιατί δεν υπάρχει σαφής μαρτυρία ως προς το κατά πόσο η ευθύνη του μεταφορέα πρέπει να τοποθετηθεί επί των πλοιοκτητών ή των διαχειριστών ή των ναυλωτών.

- Εφόσον το βάρος της αποδείξεως μεταφέρθηκε επί του μεταφορέα, ο κάθε ένας από αυτούς που αποδεικνύεται ότι ήταν μεταφορέας έγινε η εισήγηση ότι έχει το βάρος να αποδείξει, είτε ότι αυτός δεν ήταν ο μεταφορέας ή εάν ήταν, ότι δεν είναι αυτός που υπείχε ευθύνη αλλά κάποιος άλλος. Γι' αυτό έγινε η εισήγηση ότι το Δικαστήριο έχει την ευχέρεια να αποφασίσει ότι όλοι οι εναγόμενοι ήταν συνυπεύθυνοι για την απώλεια των εμπορευμάτων ή τουλάχιστο αυτοί εκ των εναγομένων για τους οποίους έχει καταδειχθεί ότι ήταν μεταφορείς.

- Σε τελευταία ανάλυση οι ενάγοντες που ήταν οι δικαιούχοι των επιδικίων εμπορευμάτων, ανέθεσαν μέσω του αντιπροσώπου τους Μ.Ε.1, στους εναγόμενους 7 μέχρι 10, που στη συνέχεια ανέθεσαν και/ή ανέλαβαν μαζί με τους εναγόμενους 1 μέχρι 6 τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων από τη Λεμεσό στο Λίβανο. Τα εμπορεύματα, των οποίων η αξία έχει αποδειχθεί, φορτώθηκαν σε φαινομενικά καλή κατάσταση στο πλοίο “Ayii Anargiri” που βυθίστηκε και τελικά τα εμπορεύματα δεν παρεδόθησαν στους ενάγοντες. Οι εναγόμενοι, έγινε εισήγηση ότι δεν έπεισαν με τη μαρτυρία τους το Δικαστήριο ότι δεν ήταν οι μεταφορείς και/ή ότι δεν είχαν ευθύνη για την μη παράδοση ή ότι η τέτοια ευθύνη ανήκε σε ένα ή περισσό-

τερους από αυτούς και όχι σε όλους, και ότι δεν απέσεισαν το βάρος της αποδείξεως εκ των ώμων τους γι' αυτό το Δικαστήριο έχει όλη την ευχέρεια να εκδώσει απόφαση υπέρ των εναγόντων και εναντίον των εναγομένων ως η αξίωση, πλέον τα έξοδα της δικαστικής διαδικασίας.

5

Καταλήγοντας λοιπόν έγινε εισήγηση

- (1) Σε περίπτωση που ήθελε γίνει αποδεκτό από το Δικαστήριο ότι οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 ή οποιοσδήποτε από αυτούς ήταν οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές του πλοίου (υπό συνθήκες που να καθιστούν τους διαχειριστές υπεύθυνους) και ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ή οποιοσδήποτε από αυτούς ήταν οι ναυλωτές έγινε η εισήγηση ότι οι εναγόμενοι 1 μέχρι 10 ή εκείνοι απ' αυτούς που ήθελε αποδειχθεί ότι είχαν ή ενεργούσαν υπό τις ως άνω ιδιότητες, ήταν συνυπεύθυνοι για την απώλεια των εμπορευμάτων. 10 15
- (2) Σε περίπτωση που δεν ήθελε γίνει αποδεκτό ότι οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 ή οποιοσδήποτε από αυτούς ήταν οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές (υπό συνθήκες που να καθιστούν τους διαχειριστές υπεύθυνους) και επίσης δεν ήθελε γίνει αποδεκτό ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ή οποιοσδήποτε από αυτούς ήταν οι ναυλωτές του πλοίου, τότε η υπόθεση των εναγόντων δύναται να βασιστεί επί της ιδιότητας και ευθύνης των εναγομένων 1 μέχρι 10 ή οποιωνδήποτε από αυτούς ως θεματοφυλάκων, ως συνάγεται από τις περιστάσεις και τη μαρτυρία και τις πρόνοιες των άρθρων 106 μέχρι 129 του Περί Συμβάσεων Νόμου Κεφ. 149. Τα αγαθά στην παρούσα υπόθεση, ήτοι τα εμπορεύματα, παραδόθηκαν από τους δικαιούχους τους (τους ενάγοντες) μέσω του αντιπροσώπου τους Μ.Ε.Ι στους εναγόμενους 7 μέχρι 10 που στη συνέχεια τα παρέδωσαν στους εναγόμενους 1 μέχρι 6. Οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 δύναται να συναχθεί ότι ενεργούσαν ως κύριοι και θεματοφύλακες που συνεβλήθησαν απευθείας με τους ενάγοντες μέσω των αντιπροσώπων τους εναγομένων 7 μέχρι 10 οπότε είχαν και την απόλυτη ευθύνη ως θεματοφύλακες. Επίσης εάν τα προαναφερθέντα δεν γίνουν αποδεκτά από το Δικαστήριο διαζευκτικά δύναται να συναχθεί ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ήταν οι κύριοι και θεματοφύλακες με απευθείας συμβατική σχέση με τους ενάγοντες και υπό αυτή τους την ιδιότητα είχαν αναθέσει τη μεταφορά σε υπεργολάβους (sub-contractors), ήτοι τους εναγομένους 1 μέχρι 6 οπότε σε τέτοια περίπτωση είχαν και την απόλυτη ευθύνη ως θεματοφύλακες. Ο σκοπός 20 25 30 35 40

της παραδόσεως ήταν η μεταφορά των αγαθών (άρθρο 116 ε Κεφ. 149) από τη Λεμεσό στην Βηρυτό όπου με την εκπλήρωση του σκοπού της παρακαταθήκης ήτοι την άφιξη των εμπορευμάτων στην Βηρυτό οι θεματοφύλακες είχαν ευθύνη να τα παραδώσουν σύμφωνα με τις οδηγίες των εναγόντων, παρακαταθετών. Οι θεματοφύλακες είχαν τις υποχρεώσεις που προνοούνται από το άρθρο 109 του Κεφ. 149 και το βάρος της αποδείξεως ευρίσκετο επί των ώμων τους να πείσουν το Δικαστήριο ότι επέδειξαν την επιμέλεια που προνοείται στο προαναφερθέν άρθρο πράγμα που απέτυχαν να πράξουν στην παρούσα υπόθεση. Τα αγαθά δεν παρεδόθησαν λόγω του ότι δεν επεδείχθη η δέουσα επιμέλεια και/ή λόγω παράβασης των καθηκόντων των θεματοφυλάκων (άρθρο 118 Κεφ. 149) και έτσι οι θεματοφύλακες ευθύνονται για την απώλεια των εμπορευμάτων (άρθρο 119 Κεφ. 149) είτε αυτοί ήσαν οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 ή οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10.

(3) Σε περίπτωση που δεν ήθελε γίνει αποδεκτό ότι οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 ήσαν οι πλοιοκτήτες ή διαχειριστές (υπό συνθήκες που να καθιστούν τους διαχειριστές υπεύθυνους) αλλά ήθελε γίνει αποδεκτό ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ήσαν οι ναυλωτές του πλοίου έγινε εισήγηση μας ότι η μαρτυρία και οι περιστάσεις καταδεικνύουν ότι υπήρχε ναύλωση By demise (Charter by demise) ή ναύλωση υπό συνθήκες που ο έλεγχος και η κατοχή του πλοίου και της μεταφοράς περιήλθε στους εναγομένους 1 μέχρι 7. Έτσι κατ' επέκταση οι εναγόμενοι 1 μέχρι 7 (ή εκείνου εξ αυτών που θα ικανοποιηθεί το Δικαστήριο ότι ήσαν οι ναυλωτές) είχαν και όλη την ευθύνη και πρέπει να υποστούν τις συνέπειες για την απώλεια των εμπορευμάτων. Αυτό ενισχύεται και από την έντονη ανάμειξη των εναγομένων 7 μέχρι 10 ειδικά των εναγομένων 7 και 8 στην όλη διαδικασία μεταφοράς (Βλέπετε παρέμβαση του εναγομένου 8 που είχε ως αποτέλεσμα ο Δημ. Καραπατάκης Εναγόμενος 3 να αλλάξει τις οδηγίες του προς τον καπετάνιο του πλοίου και, παρά τις αντιρροήσεις του καπετάνιου, να γίνει η πλημμελής φόρτωση που οδήγησε τελικά, απ' ότι φαίνεται, στη βύθιση του πλοίου και απώλεια των εμπορευμάτων.)

(4) Σε περίπτωση που δεν ήθελε γίνει αποδεκτό ότι οι εναγόμενοι 7 μέχρι 10 ήσαν οι ναυλωτές του πλοίου αλλά ήθελε γίνει αποδεκτό ότι οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 (ή εκείνου εξ αυτών που θα ικανοποιηθεί το Δικαστήριο ότι ενεργούσαν υπό τέτοια ιδιότητα) ήσαν οι πλοιοκτήτες ή διαχειριστές (υπό συν-

θήκες που να καθιστούν τους διαχειριστές υπεύθυνους) τότε έγινε εισήγηση ότι οι εναγόμενοι 1 μέχρι 6 υπέχουν καθαρά ευθύνη ως μεταφορείς ειδικά ένεκα των προνοιών των όρων των σχετικών φορτωτικών και των “Κανόνων της Χάγης”.

Αναφορικά με τους εναγόμενους 1-6, αυτοί ουδεμία σχέση είχαν με τις φορτωτικές τις οποίες έλαβαν οι ενάγοντες από τον εναγόμενο (7), ο οποίος τις έδωσε και του οποίου το όνομα φαίνεται πάνω σε αυτές. 5

Σε ότι αφορά τους πρώτους έξι εναγόμενους δεν έχει σημασία εάν ο έβδομος εναγόμενος υπέγραψε ως αντιπρόσωπος είτε όχι, και είτε ενεργούσε αυτός ως αντιπρόσωπος του Roger Dagher είτε όχι, το γεγονός παραμένει ότι δεν φέρουν πουθενά την υπογραφή των εναγόντων αυτών και σύμφωνα με τον Roger Dagher με τον οποίο έγινε η ισχυριζόμενη συμφωνία για τη μεταφορά, εκείνος με τον οποίο έγινε η συμφωνία για τη μεταφορά ήταν ο εναγόμενος 7 ο οποίος ισχυρίστηκε στη μαρτυρία του ότι Nakis Bonded Warehouse και Νάκης Θεοχαρίδης εναγόμενοι 7 και 8, όπως και ο Χαράλαμπος Θεοχαρίδης και Χαρίδημος Θεοχαρίδης, εναγόμενοι 9 και 10 ήταν οι ναυλωτές του πλοίου. Υποστηρίχθηκε δε ότι υπάρχει telex το οποίο του στάληκε από τους πιο πάνω που εναύλωσαν το πλοίο. 10 15 20

Ο ίδιος δε Roger Dagher λέγει ότι ουδέποτε συνεβλήθη με τον κ. Ανθιμο και ουδέποτε το συνάντησε πριν τη βύθιση του πλοίου, ούτε και γνώριζε αν ήταν ο εναγόμενος 2, ο ιδιοκτήτης του πλοίου, πράγμα που άκουσε μόνο από τον καπετάνιο του πλοίου.

Ως προς τον ισχυρισμό ότι οι εναγόμενοι 1-6 ήταν εκείνοι μεταφορείς σύμφωνα με τον Carver Carriage by Sea 12th edition volume 1, παραγραφος 251 “carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper”. 25

Στην υπό εξέταση υπόθεση οι εναγόμενοι 1-6 δεν έκαμαν οποιαδήποτε σύμβαση μεταφοράς είτε δυνάμει φορτωτικής είτε προφορικά με τους ενάγοντες και εν πάση περιπτώσει δεν έχει αποδειχθεί ότι ήταν ιδιοκτήτες ή ναυλωτές του βυθισθέντος πλοίου. Η προσπάθεια να παρουσιαστεί ο δεύτερος εναγόμενος ως ιδιοκτήτης του πλοίου, στηρίζετο πάνω σε εξ ακοής μαρτυρία γιατί ο μάρτυρας Roger Dagher αναφέρθηκε σε έγγραφα στα οποία αναφέρετο ο εναγόμενος 2 Ανθιμος Δημητρίου ως ο ιδιοκτήτης αλλά τα έγγραφα αυτά ποτέ δεν παρουσιάστηκαν στο Δικαστήριο και επομένως είναι εξ ακοής μαρτυρία η οποία δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. 30 35

5 Ως προς δε την αναφορά στους πρώτους εναγόμενους και ότι υπήρχε σφραγίδα των στο cargo manifest, ο ισχυρισμός αυτός τους παρουσίαζε ως διαχειριστές και όχι ως ιδιοκτήτες του πλοίου και επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο cargo declaration αναφέρεται μόνο το όνομα Άνθιμος Δημητρίου, αλλά ότι είναι shipping agents.

10 Το γεγονός ότι μετά τη βύθιση του πλοίου οι ενάγοντες επισκέφθηκαν τα γραφεία των εναγομένων 1 και 2 μαζί με τον εναγόμενο 8, η μαρτυρία αυτή δεν βοηθά γιατί δεν μιλούν Ελληνικά και έτσι δεν αντελήφθησαν το περιεχόμενο της συνομιλίας. Το γεγονός ότι
 10 εξεπλήρωσαν τις υποχρεώσεις του πλοίου δεν αποτελεί απόδειξη οποιασδήποτε ευθύνης. Αντίθετα οι πράξεις των εναγομένων 1 και 2 συνάδουν με τον ισχυρισμό τους ότι ήσαν απλώς αντιπρόσωποι του πλοίου.

15 Η μαρτυρία του καπετάνιου Σιαμούν που απέβλεπε στο να αποδειχθεί, ότι οι εναγόμενοι 1 και 2 ήσαν ιδιοκτήτες του πλοίου, ότι έδιδαν οδηγίες ότι πλήρωναν μισθούς και ότι του υπέδειξαν να μετακινήσει τη σαβούρα του πλοίου και ότι ο εναγόμενος 2 του έδωσε οδηγίες να υπακούει τις οδηγίες του εναγόμενου 3, δεν αποδεικνύει
 20 τίποτε το συγκεκριμένο διότι μπορούσε να ενεργούσαν και ως αντιπρόσωποι. Από τη μαρτυρία των εναγόντων 2 και 3 προκύπτει ότι οι εναγόμενοι 2 και 3 ενεργούσαν πάντοτε για λογαριασμό της πρώτης εναγόμενης εταιρείας, οι οποίοι ήσαν αντιπρόσωποι του πλοίου. Δεν φάνηκε αξιόπιστος ο μάρτυρας αυτός, ο Σιαμούν και αντίθετα υπάρχει μαρτυρία του εναγόμενου 2, ο οποίος αρνείται τους
 25 ισχυρισμούς του μάρτυρα. Το μόνο στοιχείο που προέκυψε από το μάρτυρα αυτό είναι ότι το πλοίο αυτό λεγόταν “Ayii Anargiri” και είχε Παναμαϊκή σημαία.

30 Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει αναφορά στη μαρτυρία του μάρτυρα εναγομένων 1, Π. Σαρρή, ο οποίος παρουσίασε πιστοποιητικό του πλοίου στο οποίο αναφέρεται ότι ιδιοκτήτης του πλοίου “Ayii Anargiri” υπό Παναμαϊκή σημαία είναι η εταιρεία “Ayii Anargiri Shipping S.A” που σε συνδυασμό με τη μαρτυρία του καπετάνιου δείχνει την ταυτότητα του πλοίου. Το πλοίο που βυθίστηκε ήτο Παναμαϊκό και όχι Κυπριακό, όπως καταβλήθηκε προσπάθεια
 35 να αποδειχθεί από τους ενάγοντες.

40 Πέραν όμως από αυτά, υπάρχει η μαρτυρία του εναγόμενου 2, ότι ο ίδιος και ο εναγόμενος 3 ήσαν απλώς Διευθυντές και μέτοχοι της πρώτης εναγόμενης εταιρείας οι οποίοι ήταν αντιπρόσωποι της “Ayii Anargiri Shipping S.A.”. Ο Π. Σαρρής απέκλεισε τη δυνατότητα ύπαρξης παράλληλης νηολόγησης του πλοίου, αλλά εφόσο ο κα-

πετάνιος κ. Σιαμούν μαρτύρησε ότι το πλοίο ήταν Παναμαϊκό δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ικανοποιεί το βάρος της αποδίξεως ως προς την ιδιοκτησία του πλοίου το οποίο έφεραν οι ενάγοντες.

Μια άλλη προσπάθεια απόδειξης της ιδιοκτησίας του πλοίου ήταν ο μάρτυρας Πακούτας ο οποίος κατέθεσε ότι το πλοίο "Ayii Anargiri" υπό Κυπριακή σημαία ανήκε κατά πάντα κρίσιμο χρόνο στον εναγόμενο 2. Παραδέχθηκε ο μάρτυρας αυτός στην αντεξέταση ότι το πλοίο αυτό διαγράφηκε από το Κυπριακό νηολόγιο στις 26 Σεπτεμβρίου 1985, όχι μετά που βυθίστηκε αλλά αφού διαλύθηκε στη μαρίνα στη Λάρνακα, όπου είχε παραμείνει για αρκετό καιρό εκτεθειμένο. Είναι φανερό ότι το πλοίο αυτό δεν είναι το αναφερόμενο στην αγωγή ότι βυθίστηκε. Ως προς τον ισχυρισμό των εναγόντων ότι οι εναγόμενοι παρουσίασαν τους εαυτούς τους ως ιδιοκτήτες ή/και ναυλωτές ή/και διαχειριστές του πλοίου ή/και αντιπροσώπους που έχουν την κατοχή ή/και πραγματικό συμφέρο, ή/και ιδιοκτησία ή/και πλήρη έλεγχο του θα μπορούσε να λεχθεί ότι δεν φαίνεται σε κανένα έγγραφο τίποτε από τα πιο πάνω, ότι οι εναγόμενοι 1, 2, 3 ήταν αντιπρόσωποι των ιδιοκτητών του πλοίου και καμιά μαρτυρία δεν υπάρχει που να συνδέει με οτιδήποτε τους εναγομένους 4, 5, 6. Υπάρχει δε στην οπισθογράφηση των φορτωτικών και συγκεκριμένα στην παράγραφο 18, πρόνοια ότι "it is hereby expressly agreed that no servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the merchant for any loss, damage or delay arising or resulting - - -". Δεν υπάρχει ικανοποιητική μαρτυρία ότι ήταν ναυλωτές, κάτοχοι ή ιδιοκτήτες, ή είχαν τον έλεγχο του πλοίου.

Ως προς τους εναγομένους 7 - 10 για να αποδείξουν την υπόθεση τους οι ενάγοντες κάλεσαν πέντε μάρτυρες.

Είναι γεγονός ότι τα Hague Rules ενσωματώθηκαν στις φορτωτικές. Ανεξαρτήτως του ότι οι εναγόμενοι 1-6 δεν έχουν καμιά ευθύνη σύμφωνα με τα πιο πάνω πρέπει να αναφερθούν τα εξής:

Τα Hague Rules εφαρμόζονται στην Κύπρο δυνάμει του Κεφ. 263 και του πίνακα στο αρ. 2, [Βλέπε *The Ship Dama v. Georghiades SA* (1980) 1 C.L.R. 368, *Kounnas and Sons Ltd v. Zim* (1966) 1 C.L.R. 181], στην οποία αναφέρεται ότι "The Hague Rules apply only where there is a bill of lading". Τέτοια συμφωνία στη φορτωτική δεν υπάρχει με τους εναγομένους 1-6. Ούτε καν φορτωτική των εναγομένων 1-6 δεν υπάρχει.

Τα Hague Rules όμως δεν μπορούν να εφαρμοσθούν και για το λόγο ότι οι εναγόμενοι 1-6 δεν είναι ιδιοκτήτες (Άρθρο 1α και β), και δεν υπάρχει οποιαδήποτε συμφωνία με τους εναγόμενους αυτούς όπως υποδείχθηκε πιο πάνω. Επομένως οποιαδήποτε αναφορά στα Hague Rules, όσον αφορά τους εναγομένους 1-6 στην παρούσα περίπτωση είναι άνευ αντικειμένου.

Ο επόμενος ισχυρισμός των εναγόντων είναι ότι οι εναγόμενοι ευθύνονται σαν κοινοί μεταφορείς ή και θεματοφύλακες δυνάμει προφορικής συμφωνίας.

10 α) Σύμφωνα με τη μαρτυρία των ιδίων των εναγόντων καμμία προφορική συμφωνία δεν έγινε με τους εναγόμενους 1-6.

15 β) Κοινός μεταφορέας: Από όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω είναι φανερό ότι οι εναγόμενοι 1-6 δεν ήσαν μεταφορείς δεδομένου ότι ούτε ιδιοκτήτες του πλοίου ήταν ούτε ναυλωτές ούτε οποιαδήποτε συμφωνία είχαν κάμει με τους ενάγοντες.

20 γ) Συνήθης θεματοφύλακας: Δεν υπάρχει ίχνος μαρτυρίας ότι οι εναγόμενοι 1-6 ήταν θεματοφύλακες οποιωνδήποτε εμπορευμάτων των εναγόντων. Για να υπάρξει παρακαταθήκη χρειάζεται να αποδειχθεί ότι υπάρχει παράδοση εμπορευμάτων από κάποιο πρόσωπο σε κάποιο άλλο για κάποιο σκοπό με τη συμφωνία ότι, όταν εκπληρωθεί ο σκοπός αυτός, τα εμπορεύματα θα του επιστραφούν ή θα διατεθούν σύμφωνα με τις οδηγίες του παρακαταθέτη (άρθρο 106 του Κεφ. 149). Είναι φανερό και πάλι ότι για τη δημιουργία αυτής της σχέσης χρειάζεται συμφωνία που, στην παρούσα περίπτωση, δεν υπάρχει μεταξύ των εναγόντων και των εναγομένων 1-6 ή οποιουδήποτε από αυτούς. Εν πάση περιπτώσει οι εναγόμενοι 1-6 δεν ήσαν ιδιοκτήτες του πλοίου.

30 Ο τελευταίος ισχυρισμός των εναγόντων είναι ότι με τις πράξεις ή και παραλείψεις ή και αμέλειες των εναγομένων οι εναγόμενοι ή και καθένας από αυτούς κατακρατούν το πιο πάνω φορτίο ή και το μετέτρεψαν οι ίδιοι σε περιουσία τους ή και περιουσία τρίτου προσώπου ή και προκάλεσαν σ' αυτό απώλειες.

35 Ούτε ίχνος μαρτυρίας δεν εδόθη από τους ενάγοντες προς αυτή την κατεύθυνση. Απλώς οι ενάγοντες πρόβαλαν τον ισχυρισμό αυτό με τον οποίο το μόνο που κατάφεραν ήταν να συσκοτίσουν τα δικώγραφα και να προσπαθήσουν να μειώσουν τους εναγόμενους. Όμως ως εκ περισσού μπορεί να αναφερθεί ότι αν αυτή ήταν η υπό-

θεση των εναγόντων, θα επέρριπταν στους εναγόμενους και ποινική ευθύνη.

Δεδομένου λοιπόν ότι το αδίκημα στο οποίο αναφέρονται οι ενάγοντες θα αποτελούσε κακούργημα (Κεφ. 154, άρθρο 262 και η αγωγή θα έπρεπε να απορριφθεί γιατί δεν δόθηκε η σχετική έγγραφη ειδοποίηση προς το Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας, Κεφ. 148, άρθρο 67, Νόμος 77/73 *Malli v. Toumba* (1978) 2 J.S.C. 313, *Eleftheriades v. Mavrellis* (1985) 1 C.L.R. 436, στις σελ. 441 και 444.

5

Αν και με τα πιο πάνω δεν χρειάζεται να υπεισέλθει κανείς στις λεπτομέρειες των ισχυριζομένων ζημιών θα μπορούσε να λεχθεί ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε απόδειξη ενώπιον του Δικαστηρίου που να αποδεικνύει τους ισχυρισμούς των εναγόντων ότι επλήρωσαν οποιαδήποτε από τα ποσά των τιμολογίων ή και ότι αυτά τα ποσά είναι πραγματικά.

10

15

Ο μάρτυρας Dagher ανέφερε ότι αυτά τα ποσά τα πλήρωσαν οι ενάγοντες αλλά οι ενάγοντες δεν είχαν μαζί τους να παρουσιάσουν καμιά απόδειξη προς τις τράπεζες αν και ήλθαν στην Κύπρο για να δώσουν μαρτυρία για την υπόθεση αυτή.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους οι αγωγές εναντίον των εναγόμενων 1-6 αποτυγχάνουν.

20

Ως προς το θέμα του αν ήσαν ναυλωτές ή όχι, δόθηκε μαρτυρία από τον Roger Dagher ο οποίος σε σχετική ερώτηση απάντησε ότι ναυλωτές ήταν οι εναγόμενοι 7 και 8 και ο γιός τους Χαράλαμπος Θεοχαρίδης εναγόμενος 9 και ο εναγόμενος 10.

25

Επομένως οι εναγόμενοι 1-6 δεν μπορούν να κριθούν υπεύθυνοι υπό την ιδιότητα των και ως ναυλωτών.

Αναφορικά με τους εναγόμενους 7-10 όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ενάγοντες εισηγήθηκαν ότι ήταν οι ναυλωτές του πλοίου. Αφού εξέτασα προσεκτικά τη σχετική μαρτυρία την θεωρώ αναξιόπιστη και δεν τη δέχομαι. Πέρα από το γεγονός ότι η σχετική μαρτυρία είναι αναξιόπιστη έχω τη γνώμη ότι δεν θα ήταν αρκετή για να θεμελιώσει τον ισχυρισμό των εναγόντων ότι οι εναγόμενοι ήταν οι ναυλωτές. Σε σχέση με τους άλλους λόγους για τους οποίους οι ενάγοντες επεδίωκαν να αποδώσουν ευθύνη στους εναγόμενους 7-10 για τη ζημιά που έχουν υποστεί, αφού εξέτασα την σχετική μαρτυρία βρίσκω ότι δεν είναι αρκετή για την απόδοση στους εναγόμενους 7-

30

35

10, οποιασδήποτε άλλης ευθύνης και η υπόθεση αποτυγχάνει και εναντίον τους.

5 Ως προς τους εναγομένους 11 δεν φαίνεται να έχει γίνει η δέουσα επίδοση, και δεν έχει γίνει οποιαδήποτε εμφάνιση εκ μέρους των, ως εκ τούτου η αγωγή δεν μπορεί να προχωρήσει εναντίον των.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους οι αγωγές εναντίον όλων των εναγομένων απορρίπτονται με έξοδα.

*Οι αγωγές απορρίπτονται με
έξοδα.*