

10 Νοεμβρίου, 1993

[ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Δ/στής]

DISPLAY ARTS LTD,

Ενάγοντες,

v.

COMPANIE MARITIME D' AFFRETEMENT,

Εναγομένων.

(Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 81/91)

5 *Μεταφορά αγαθών εν μέρει δια θαλάσσης και εν μέρει δια ξηράς — Μία φορτωτική — Αξίωση για αποζημιώσεις λόγω ζημιών που προκλήθηκαν στο σκέλος της μεταφοράς δια ξηράς — Δεν παραγράφεται μετά την πάροδο ενός έτους από την ημερομηνία παράδοσης των εμπορευμάτων, σύμφωνα με το άρθρο III.6 του Πίνακα του περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ.263.*

10 Με φορτωτική ημερομηνίας 22.8.89 η εναγόμενη ανάλαβε να μεταφέρει τα εμπορεύματα της ενάγουσας με πλοίο μέχρι το λιμάνι της Μερσίνας και από εκεί διά ξηράς μέχρι τον τελικό τους προορισμό στην Τεχεράνη. Τα εμπορεύματα φορτώθηκαν την ίδια ημέρα και παραδόθηκαν στην Τεχεράνη σε δύο αποστολές, στις 16 και στις 25.9.89. Τα εμπορεύματα είχαν φθάσει στο λιμάνι της Μερσίνας στις 26.8.89. Η ενάγουσα, ισχυριζόμενη ότι ο συνήθης χρόνος μεταφοράς με την διαδρομή αυτή ήταν συνολικά οκτώ ημέρες, και ότι λόγω της καθυστέρησης της παράδοσης στην Τεχεράνη είχε υποστεί σοβαρές ζημιές, κίνησε αγωγή εναντίον της εναγόμενης αξιώνοντας αποζημιώσεις. Η αγωγή καταχωρήθηκε στις 7.6.91, δηλαδή μετά την πάροδο ενός έτους από την ημερομηνία κατά την οποία τα εμπορεύματα έπρεπε να είχαν παραδοθεί. Με αίτησή της η εναγόμενη ζήτησε την ακύρωση του κλητηρίου εντάλματος και παρεπόμενες θεραπείες ισχυριζόμενη ότι, δυνάμει του άρθρου III.6 του Πίνακα του περί Μεταφοράς Αγαθών δια Θαλάσσης Νόμου, Κεφ.263, η αγωγή είχε παραγραφεί και η αιτία αγωγής είχε εξλειφθεί. Η Καθ' ης η αίτηση ενάγουσα ισχυρίσθηκε ότι, εφόσον η αξίωση της βασιζόταν στην καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων στο σκέλος της μεταφοράς των δια ξηράς, η υπόθεση δεν καλύπτετο από το Κεφ. 263, που εισάγει τους Κανόνες της Χάγης στο Κυπριακό δίκαιο.

Αποφασίσθηκε ότι:

- (α) Σύμφωνα με το άρθρο I(e) των Κανόνων της Χάγης ο όρος “μεταφορά αγαθών (δια θαλάσσης)” καλύπτει την περίοδο από την ώρα που τα αγαθά φορτώνονται πάνω στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωση τους από αυτό. Κατά συνέπεια, οι πρόνοιες των Κανόνων της Χάγης εφαρμόζονται στις περιπτώσεις όπου η ισχυριζόμενη ζημία προκλήθηκε σε κάποιο στάδιο μεταξύ της φόρτωσης των αγαθών στο πλοίο και της εκφόρτωσής τους στο λιμάνι του προορισμού, και ότι η παράδοση των αγαθών στον δικαιούχο παραλήπτη δεν εμπίπτει κατ' ανάγκη στις πρόνοιες των Κανόνων. 5 10
- (β) Στη προκειμένη περίπτωση, παρά την ύπαρξη μιας και μόνο φορτωτικής, η μεταφορά των αγαθών μπορούσε να χωριστεί σε δύο ξεχωριστά σκέλη, την μεταφορά διά θαλάσσης στο λιμάνι της Μερσίνας και την μεταφορά διά ξηράς στην Τεχεράνη. Εφόσον η αγωγή της Καθ' ης βασιζόταν σε ισχυριζόμενη ζημία που προκλήθηκε από την καθυστέρηση παράδοσης στην Τεχεράνη, i) δεν ικανοποιείτο η προϋπόθεση της πρόκλησης της ζημίας σε οποιοδήποτε στάδιο της μεταφοράς διά θαλάσσης, που είχε αρχίσει με την φόρτωση των αγαθών στο πλοίο στη Λεμεσό και είχε λήξει με την εκφόρτωση τους στο λιμάνι της Μερσίνας, και ii) δεν μπορούσε εύλογα να λεχθεί ότι η εξάλειψη του αγωγίμου δικαιώματος της ενάγουσας, σύμφωνα με την πρόνοια του άρθρου III.6 των Κανόνων της Χάγης, περιλαμβανόταν μεταξύ των απαλλαγών στις οποίες δικαιούται ο μεταφορέας σύμφωνα με το άρθρο II των Κανόνων της Χάγης. 15 20

*Η αίτηση απορρίφθηκε με έξοδα.* 25

*Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:*

*Unicef v. Armar Shipping Co Ltd (1983) 1 C.L.R. 361·*

*Peta Co Ltd v. Beaulieu Shipping Co Ltd (1986) 1 C.L.R. 354·*

*Taito Co Ltd v. The Ship “Armar” (1985) 1 C.L.R. 142·*

*Cyprus Phassouri Plantations Co Ltd v. Adriatica Di Navigazione SP (1985) 1 C.L.R. 290·* 30

*Goulandris Brothers Ltd v. B. Goldman & Sons Ltd [1958] 1 Q.B. 74·*

*Adamastos Shipping Co Ltd v. Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd [1959] A.C. 133·*

*Seven Seas Transportation v. Pacific Union Marina Corp [1983] 1 All E.R. 672.*

*Ioannou & Paraskevaides Ltd v. S. Ch Ieropoulos & Co Ltd (1986) 1 C.L.R. 348.*

5 *George Counnas & Sons Ltd v. Zim Israel Navigation Co Ltd (1966) 1 C.L.R. 181.*

*The Cyprus Potato Marketing Board v. Pan Arab Shipping Company και Άλλοι, (1990) 1 A.A.Δ. 622.*

10 *Cia Portoraffi Commerciale SA v. Ultramar Panama Inc [1989] 2 All E.R. 54.*

### Αίτηση σε αγωγή Ναυτοδικείου.

15 Αίτηση σε αγωγή ναυτοδικείου με την οποία οι εναγόμενοι ζητούν απόρριψη και/ή παραμερισμό και/ή ακύρωση της αγωγής λόγω του ότι η αγωγή καταχωρήθηκε μετά την εκπνοή της προθεσμίας του ενός χρόνου από την παράδοση των εμπορευμάτων.

Γ. Κακογιάννης, για τους αιτητές-εναγομένους.

Τ. Παπαδόπουλος, για τους καθ' ών η αίτηση-ενάγοντες.

20 ΠΟΓΙΑΤΖΗΣ, Δ.: Ανάγνωσε την ακόλουθη απόφαση. Το κεντρικό επίδικο θέμα που καλούμαι ν' αποφασίσω στο παρόν στάδιο αφορά την εφαρμογή, στα γεγονότα της παρούσας υπόθεσης, της πρόνοιας της παραγράφου 6 του άρθρου III του Πίνακα του περί Μεταφοράς Αγαθών διά Θαλάσσης Νόμου, Κεφ.263, το καθοριστικό δε ερώτημα που απαιτείται ν' απαντηθεί είναι κατά πόσο το  
25 ισχυριζόμενο αγώγιμο δικαίωμα των εναγόντων έχει εξαλειφθεί επειδή η αγωγή δεν έχει, ομολογουμένως, καταχωρηθεί μέσα στην προβλεπόμενη από την επίδικη νομοθετική πρόνοια προθεσμία του ενός έτους από την ημέρα της παράδοσης των εμπορευμάτων στον προορισμό τους από τους εναγόμενους. Το επίδικο θέμα έχει ανα-  
30 κύψει ως αποτέλεσμα της αίτησης ημερομηνίας 22/4/1992, με την οποία οι εναγόμενοι ζητούν την ακόλουθη θεράπεια:

35 "Α. Διάταγμα του Δικαστηρίου με το οποίο να απορρίπτεται και/ή παραμερίζεται και/ή να ακυρώνεται η πιο πάνω αγωγή και/ή το κλητήριο ένταλμα στην πιο πάνω αγωγή και/ή η επίδοση του κλητηρίου εντάλματος και/ή η μέχρι σήμερα διαδικασία ως αντικανονική και/ή ως εκπρόθεσμη λόγω του ότι η παρούσα

αγωγή καταχωρίστηκε μετά την εκπνοή της προθεσμίας για την έγερση αγωγών του ενός χρόνου από την ημερομηνία παράδοσης των εν λόγω εμπορευμάτων.”

Τα γεγονότα με βάση τα οποία συζητήθηκε η παρούσα αίτηση και αναφορικά με τα οποία δεν έχει εκδηλωθεί οποιαδήποτε διαφωνία μεταξύ των διαδίκων, είναι σε συντομία τα εξής:

Με το κλητήριο ένταλμα στην παρούσα αγωγή, ημερομηνίας 7/6/1991, οι ενάγοντες απαιτούν από τους εναγόμενους ποσό άνω των £50.000,00 “Αποζημιώσεις για παράβαση συμβάσεως που έγινε στη Λεμεσό για μεταφοράν εμπορευμάτων με το πλοίο M/V “Ville D’ Orient” που καλύπτονταν από την φορτωτική αριθ. 0001 Λεμεσός, 22 Αυγούστου 89, με τελικό προορισμό Teheran Namayaschga ή/και περαιτέρω ή/και διαξευκτικά οι ενάγοντες απαιτούν αποζημιώσεις για παράβαση των νομίμων καθηκόντων από τους εναγόμενους υπό την ιδιότητα τους ως μεταφορέων ή/και καταπιστευματοδόχων των ως άνω αναφερομένων εμπορευμάτων ή/και για αμέλεια ή/και άλλως πως”.

Η ενδιάμεση φορτωτική που περιέχει τη συμφωνία των διαδίκων στην παρούσα υπόθεση εκδόθηκε στη Λεμεσό στις 22/8/1989, αφορά δε τη συνδυασμένη μεταφορά δια θαλάσσης εμπορευμάτων των εναγόντων από το λιμάνι της Λεμεσού στο λιμάνι της Μερσίνας και από εκεί δια ξηράς μέχρι την Τεχεράνη που ήταν ο τελικός προορισμός τους. Στις 22/8/1989 τα εμπορεύματα φορτώθηκαν για τον ως άνω σκοπό στο πλοίο “Ville D’ Orient” και παραδόθηκαν στον προορισμό τους σε δυο αποστολές, η πρώτη στις 16/9/1989 και η δεύτερη στις 25/9/1989.

Η θέση των εναγόντων είναι ότι ο εύλογος ή/και συνήθης χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων στην προαναφερόμενη διαδρομή δεν υπερέβαινε τις οκτώ μέρες από τη φόρτωσή τους, και ότι η άφιξη των εμπορευμάτων στον προορισμό τους στις πιο πάνω ημερομηνίες συνιστά παράβαση από τους εναγόμενους ουσιώδους ρητού ή εξυπακουόμενου όρου της σύμβασης μεταξύ των διαδίκων, και ότι η εν λόγω καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων προκάλεσε στους ενάγοντες μεγάλη ζημία την οποία απαιτούν με την αγωγή τους.

Επιβάλλεται να λεχθεί στο σημείο αυτό ότι, από τη δέσμη τηλετύπων που ανταλλάγηκαν μεταξύ των διαδίκων και έχουν επισυναφθεί ως Τεκμήριο Β στην ένορκη δήλωση του Μιχάλη Αντωνιάδη, ημερομηνίας 20/6/1991, η οποία καταχωρήθηκε προς υποστήριξη της αίτησης των εναγόντων για έκδοση διαταγής για επίδοση ειδο-

ποίησης του κλητηρίου εντάλματος εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου, προκύπτει ότι τα εμπορεύματα των εναγόντων εκφορτώθηκαν από το πλοίο "Ville D' Orient" στο λιμάνι της Μερσίνας στις 26/8/1989 όπου παρέμειναν για έντεκα περίπου μέρες πριν η πρώτη αποστολή ξεκινήσει για την Τεχεράνη στις 6/9/1989. Με αφετηρία το γεγονός αυτό που οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα, σύμφωνα πάντοτε με την εκδοχή των τηλετύπων των εναγομένων, η οποία έχει υιοθετηθεί από τους ενάγοντες, ότι η οποιαδήποτε καθυστέρηση στη μεταφορά και παράδοση των εμπορευμάτων ανέκυψε κατά το στάδιο της μεταφοράς τους δια ξηράς από τη Μερσίνα στην Τεχεράνη, και εν πάση περιπτώσει, μετά την εκφόρτωση τους στο λιμάνι της Μερσίνας, οι ενάγοντες προέβλεπαν το επιχείρημα ότι η πρόνοια του άρθρου III.6 των Κανόνων της Χάγης σε σχέση με Φορτωτικές, γνωστών ως Hague Rules\* του 1924, που ενσωματώθηκαν ως Παράρτημα στον περί Μεταφοράς Αγαθών δια Θαλάσσης Νόμο, Κεφ. 263, στην οποία στηρίζεται η αίτηση των εναγομένων, δεν τυγχάνει εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση.

Πρέπει επίσης να λεχθεί ότι ορθά οι ευπαιδευτοί δικηγόροι των διαδίκων συμφωνούν ότι, αν η επίδικη πρόνοια του άρθρου III.6 εφαρμόζεται στην παρούσα υπόθεση, το οποιοδήποτε αγωγήμο δικαίωμα των εναγόντων όχι μόνο παραγράφεται αλλά εξαλείφεται εξ ολοκλήρου. Σχετικές επί του προκειμένου είναι οι υποθέσεις *Unicel v Armar Shipping Co Ltd* (1983) 1 C.L.R. 361, *Peta Co Ltd v Beaulieu Shipping Co Ltd* (1986) 1 C.L.R. 354, και *Taito Co Ltd and others v The Ship "Armar" and Another* (1985) 1 C.L.R. 142.

Προς υποστήριξη της επιχειρηματολογίας του υπέρ της εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση της πρόνοιας του άρθρου III.6 των Κανόνων της Χάγης, ο ευπαιδευτος δικηγόρος των εναγομένων παρέπεμψε το Δικαστήριο σε διάφορες αυθεντίες περιλαμβανομένων των υποθέσεων *Cyprus Phassouri Plantations Co Ltd v. Adriatica Di Navigazione SP* (1985) 1 C.L.R. 290, *Goulandris Brothers Ltd v. B. Goldman & Sons Ltd* [1958] 1 Q.B. 74, *Adamastos Shipping Co Ltd v. Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd* [1959] A.C. 133, και *Seven Seas Transportation v. Pacific Union Marina Corp* [1983] 1 All E.R. 672, στις οποίες αντικείμενο ήταν η ερμηνεία της φράσης "loss or damage" που απαντάται στους Κανόνες της Χάγης. Ανα-

---

\* Οι Κανόνες της Χάγης, μετά την ενσωμάτωσή τους στο δικό μας Νόμο, Κεφ. 263, στις 4/2/1927, τροποποιήθηκαν με τους Κανόνες Hague Visby Rules οι οποίοι έχουν εισαχθεί στο Αγγλικό Δίκαιο με το Νόμο Carriage of Goods by Sea Act 1971.

φέρθηκε επίσης και σχολίασε την υπόθεση *Ioannou & Paraskevaides Ltd v S. Ch. Ieropoulos & Co Ltd and Others* (1986) 1 C.L.R. 348.

Προς υποστήριξη της δικής του επιχειρηματολογίας εναντίον της εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση της πρόνοιας του άρθρου III.6 των Κανόνων της Χάγης, ο ευπαίδευτος δικηγόρος των εναγόντων επέσυρε την προσοχή του Δικαστηρίου κυρίως στις υποθέσεις *George Counnas & Sons Ltd v Zim Israel Navigation Co Ltd* (1966) 1 C.L.R. 181, και *The Cyprus Potato Marketing Board v. I) Pan Arab Shipping Company και Άλλου* (1990) 1 A.A.Δ. 622 στην οποία αναφέρθηκε και υιοθετήθηκε η υπόθεση *Cia Portoraffi Commerciale SA v. Ultramar Panama Inc and Others* [1989] 2 All E.R. 54. 5 10

Το επίδικο άρθρο III.6 έχει ως εξής:

“.....  
In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.” 15

Σύμφωνα με το άρθρο 2\* του Νόμου, Κεφ. 263, οι Κανόνες της Χάγης, περιλαμβανομένου του επίδικου άρθρου III.6, εφαρμόζονται αναφορικά και σε σχέση με τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης σε πλοία που μεταφέρουν αγαθά από οποιοδήποτε λιμάνι της Κύπρου σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι μέσα ή έξω από την Κύπρο. 20

Σχετικό με το επίδικο θέμα είναι και το άρθρο II\*\* των Κανόνων της Χάγης καθώς και η πρόνοια της παραγράφου (ε) του άρθρου I των εν λόγω Κανόνων, με την οποία δίδεται η ακόλουθη ερμηνεία στον όρο “carriage of goods” (“μεταφορά αγαθών”) οπουδήποτε αυτός απαντάται στο κείμενο των εν λόγω Κανόνων: 25

---

\*2. Subject to the provisions of this Law, the rules set out in the Schedule hereto (in this Law referred to as “the rules”) shall have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships carrying goods from any port in Cyprus to any other port in or outside Cyprus.

\*\*II Subject to the provisions of article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, custody, care, and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

“Carriage of goods” covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship”

5 Σύμφωνα με δική μου ελεύθερη μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, η πιο πάνω πρόνοια έχει ως ακολούθως:

“μεταφορά αγαθών” καλύπτει την περίοδο από την ώρα που τα αγαθά φορτώνονται πάνω στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωση τους από αυτό.”

10 Η επίδικη πρόνοια της παραγράφου 6 του άρθρου III των Κανόνων της Χάγης, ερμηνευόμενη σε συνάρτηση με τα άρθρα I(e) και II των ίδιων Κανόνων, καθώς και με το άρθρο 2 του Νόμου, Κεφ. 263, οδηγεί στο συμπέρασμα, αφ' ενός, ότι η εφαρμογή της προϋποθέτει ότι η ζημιά προκλήθηκε σε κάποιο ενδιάμεσο στάδιο μεταξύ της φόρτωσης των αγαθών στο πλοίο και της εκφόρτωσης τους στο λιμάνι του προορισμού και, αφ' ετέρου, ότι η παράδοση των αγαθών στο δικαιούχο παραλήπτη δεν εμπίπτει σε οποιοδήποτε στάδιο μεταφοράς των αγαθών δια θαλάσσης, αναφορικά με το οποίο υφίστανται οι υποχρεώσεις ή οι απαλλαγές και οι ελαφρύνσεις του μεταφορέα, οι οποίες προβλέπονται στους Κανόνες της Χάγης.

20 Έπεται από το πιο πάνω συμπέρασμα στο οποίο έχω καταλήξει ότι, παρόλο που η αγωγή των εναγόντων καταχωρήθηκε σε χρόνο πολύ μεγαλύτερο του ενός έτους από την παράδοση των αγαθών σ' αυτούς στην Τεχεράνη, η αγωγή τους δεν είναι εκπρόθεσμη, ούτε έχει εξαιρεθεί το ισχυριζόμενο αγωγήμο δικαίωμα τους κατ' εφαρμογή 25 της πρόνοιας του άρθρου III.6 του Πίνακα του Νόμου, Κεφ. 263, όπως λανθασμένα εισηγείται ο ευπαιδευτος δικηγόρος των εναγομένων, για τους ακόλουθους δυο διαζευκτικούς και αυτοτελείς λόγους:

30 1. Η συμφωνηθείσα μεταφορά των αγαθών των εναγόντων από τους εναγόμενους δια ξηράς από το λιμάνι της Μερσίνας στην Τεχεράνη, δεν είναι παρεμφερής (incidental) προς τη μεταφορά των εν λόγω αγαθών δια θαλάσσης από το λιμάνι της Λεμεσού στο λιμάνι της Μερσίνας, παρόλο που η ίδια φορτωτική καλύπτει και τα δυο στάδια, δια θαλάσσης και δια ξηράς, της συμφωνηθείσας μεταφοράς των αγαθών. Εφόσον η 35 απαίτηση στην αγωγή περιορίζεται σε ζημιά που προκλήθηκε στους ενάγοντες λόγω της ισχυριζόμενης καθυστέρησης στην παράδοση των αγαθών στην Τεχεράνη, και εφόσον η εν λόγω καθυστέρηση προέκυψε στη διάρκεια της μεταφοράς των αγαθών δια ξηράς, μετά την εκφόρτωση τους στο λιμάνι της

Μερσίνας, δεν ικανοποιείται η προϋπόθεση της πρόκλησης της ζημιάς σε οποιοδήποτε στάδιο της μεταφοράς διά θαλάσσης, η οποία άρχισε με τη φόρτωση των αγαθών στο πλοίο στη Λεμεσό και έληξε με την εκφόρτωση τους στο λιμάνι της Μερσίνας.

5

2. Εφόσο η απαίτηση στην αγωγή των εναγόντων αφορά ζημιά που σχετίζεται αποκλειστικά με το χρόνο παράδοσης των αγαθών από τους εναγόμενους τους ενάγοντες στην Τεχεράνη, δεν μπορεί εύλογα να λεχθεί ότι η εξάλειψη του αγώγιμου δικαιώματος των εναγόντων, σύμφωνα με την πρόνοια του άρθρου III.6 των Κανόνων της Χάγης, περιλαμβάνεται μεταξύ των απαλλαγών και/ή των ελαφρύνσεων στις οποίες δικαιούται ο μεταφορέας (carrier) κάτω από το άρθρο II των εν λόγω Κανόνων.

10

Για τους πιο πάνω λόγους, η αίτηση των εναγομένων απορρίπτεται με έξοδα εναντίον τους και υπέρ των εναγόντων.

15

*Η αίτηση απορρίπτεται με έξοδα.*