ΑΝΩΤΑΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΚΥΠΡΟΥ

ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

(*Πολιτική Έφεση Αρ. E168/2016*)

31 Οκτωβρίου, 2023

[ΜΑΛΑΧΤΟΣ, ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, ΕΦΡΑΙΜ, Δ/στές]

DIMI LABELS WORLDWIDE LTD

*Εφεσείουσα,*

ν.

GULF AIR G.S.C.

*Εφεσίβλητης.*

……………………

*Ε. Ασσιώτου (κα), για Κώστας Μελάς & Συνεργάτες Δ.Ε.Π.Ε.*, για την Εφεσείουσα.

*Π. Μακρίδης, για Χρυσαφίνης & Πολυβίου Δ.Ε.Π.Ε.*, για την Εφεσίβλητη.

**ΜΑΛΑΧΤΟΣ, Δ.:** Η απόφαση του Δικαστηρίου είναι ομόφωνη και

θα δοθεί από την Εφραίμ, Δ.

**Α Π Ο Φ Α Σ Η**

**ΕΦΡΑΙΜ, Δ.:** Η παρούσα Έφεση στρέφεται εναντίον της απόφασης με την οποία, στo πλαίσιo εκδίκασης προδικαστικής ένστασης για το θέμα της δικαιοδοσίας, η αγωγή εναντίον της Εφεσίβλητης απορρίφθηκε λόγω έλλειψης δικαιοδοσίας των Κυπριακών Δικαστηρίων.

Η Εφεσείουσα (Ενάγουσα), κατόπιν προκήρυξης διαγωνισμού, συμβλήθηκε με την Κυπριακή Δημοκρατία για την παράδοση στολών για διάφορα κρατικά τμήματα. Προς τούτο η Εφεσείουσα συνήψε δύο συμφωνίες με την Εναγομένη 1 εταιρεία, υπό την προσωπική εγγύηση του Εναγομένου 2, για την κατασκευή και παράδοση των εν λόγω στολών από την Ινδία στην Κύπρο. Η Εφεσείουσα πλήρωσε ολόκληρο το τίμημα της πρώτης συμφωνίας και μέρος της δεύτερης. Η Εναγομένη 3, εταιρεία ναύλωσης και φόρτωσης προϊόντων, ήταν ο μεταφορέας των εμπορευμάτων για τα οποία εκδόθηκε αεροπορική φορτωτική (air waybill). Μετά την αποστολή από την Εναγομένη 1 της αεροπορικής φορτωτικής στην Εφεσείουσα, η τελευταία προέβη σε έλεγχο και διαπίστωσε ότι το έγγραφο της φορτωτικής ήταν πλαστό και ότι ουδέποτε φορτώθηκαν εμπορεύματα για μεταφορά και παράδοση σε αυτή. Αποτελεί ισχυρισμό της Εφεσείουσας ότι οι πιο πάνω ενέργειες συνιστούν δόλο και ή απάτη και ή ψευδείς παραστάσεις εκ μέρους των Εναγομένων, οι οποίες προκάλεσαν τον τερματισμό των συμφωνιών από την Κυπριακή Δημοκρατία, την είσπραξη των εγγυητικών που είχαν εκδοθεί δυνάμει αυτών και ζημιές στην Εφεσείουσα τις οποίες διεκδικεί με την Αγωγή. Η Εφεσείουσα εξασφάλισε ερήμην δικαστική απόφαση εναντίον των Εναγομένων 1-3.

Σύμφωνα με την έκθεση απαίτησης, στην Εφεσίβλητη (Εναγομένη 4), αεροπορική εταιρεία, αποδίδεται η έκδοση της αεροπορικής φορτωτικής (air waybill) των εν λόγω εμπορευμάτων προς όφελος και για λογαριασμό της Εναγομένης 3 και συνακόλουθα δόλος, απάτη και ή ψευδείς παραστάσεις εκ μέρους της.

Μετά την έκδοση της απόφασης εναντίον των Εναγομένων 1-3, οι δύο πλευρές συμφώνησαν στην εκδίκαση της προδικαστικής ένστασης της Εφεσίβλητης η οποία προβλήθηκε στην υπεράσπιση της ως προς την έλλειψη δικαιοδοσίας των Κυπριακών Δικαστηρίων και παρέθεσαν συμφωνημένο υπόβαθρο γεγονότων. Με βάση το εν λόγω υπόβαθρο και το περιεχόμενο των δικογράφων, το πρωτόδικο Δικαστήριο κατέληξε στην προσβαλλόμενη απόφαση του περί έλλειψης δικαιοδοσίας των Κυπριακών Δικαστηρίων.

Η υπό κρίση απόφαση προσβάλλεται με τρεις λόγους έφεσης. Ο πρώτος αφορά στην, κατά την Εφεσείουσα, λανθασμένη κατάληξη του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι δεν είχε κατά τόπο αρμοδιότητα να εκδικάσει την αγωγή και ο δεύτερος αφορά στον λανθασμένο προσδιορισμό της σχέσης αντιπροσωπείας μεταξύ της Εφεσίβλητης και της Εναγομένης 3, η οποία (σχέση) κατ’ ισχυρισμό παρείχε στην Εφεσείουσα αγώγιμο δικαίωμα εναντίον της Εφεσίβλητης. Με τον τρίτο λόγο προβάλλεται ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν έλαβε υπόψιν και παρερμήνευσε τα πραγματικά γεγονότα για να καταλήξει πως δεν προσέδιδαν δικαιοδοσία στα Κυπριακά Δικαστήρια.

Όπως ορθώς ανέφερε το πρωτόδικο Δικαστήριο, είναι νομολογιακά αναγνωρισμένο ότι, παρόλο που το θέμα της δικαιοδοσίας είναι δυνατό να εγερθεί σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας, εντούτοις είναι ορθό να επιλύεται το συντομότερο δυνατόν. Σχετική είναι η υπόθεση ***Αγρόκτημα ΛΑΝΙΤΗ ΛΤΔ κ.ά. v. Γενικού Εισαγγελέα της Δημοκρατίας κ.ά. (1991) 1 Α.Α.Δ. 225***. Στις υποθέσεις ***Μούρτζινος v. Global Cruises SA. (1992) 1(Β) A.A.Δ. 1160***, ***Parico Aluminium Designs Ltd v. Muskita-Aluminium Co Ltd κ.ά. (2002) 1(Γ) Α.Α.Δ. 2015*** και ***Powertools Electro SRL v. Black & Decker (Ελλάς) Α.Ε. (2013) 1Γ Α.Α.Δ. 2182*** λέχθηκε πως η απόφαση ως προς την ύπαρξη ή μη δικαιοδοσίας είναι το αποτέλεσμα της αντιπαραβολής των επίδικων θεμάτων όπως αυτά προσδιορίζονται από τα δικόγραφα. Στην υπό κρίση περίπτωση το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε ενώπιον του τόσο τη δικογραφία όσο και τα παραδεκτά γεγονότα τα οποία αποτελούσαν τη βάση εξέτασης του ζητήματος της δικαιοδοσίας.

Στην προσβαλλόμενη απόφαση, το πρωτόδικο Δικαστήριο ταυτίζει τη δικαιοδοσία με την αρμοδιότητα, εξού και χρησιμοποιεί τη λέξη «*αρμοδιότητα*» και στην παρένθεση τη λέξη «*δικαιοδοσία*». Tο πρωτόδικο Δικαστήριο ορθώς ανέφερε ότι για να αναλάβει δικαιοδοσία ένα Κυπριακό Δικαστήριο, θα πρέπει ταυτόχρονα να έχει και καθ’ ύλην και κατά τόπο αρμοδιότητα, όπως λέχθηκε στην υπόθεση ***Παπακόκκινου v. Landbroke Group PLC κ.ά. (1999) 1(B) A.A.Δ. 838***. Εξέτασε πρώτα το θέμα της κατά τόπο αρμοδιότητας με αναφορά στο ***άρθρο 21(1)*** των ***περί Δικαστηρίων Νόμων του 1960 έως (αρ. 4) του 2022, Ν.14/60***. Αφού κατέληξε ότι δεν τυγχάνει εφαρμογής το ***άρθρο 21(1)(β)*** του ***Ν.14/60*** λόγω του ότι η Εφεσίβλητη εδρεύει και κατά τον ουσιώδη χρόνο διεξήγαγε τις εργασίες της στο εξωτερικό, προχώρησε στην εξέταση του ***άρθρου 21(1)(α)*** το οποίο προσδίδει δικαιοδοσία στο Επαρχιακό Δικαστήριο εντός των ορίων της επαρχίας του οποίου έχει προκύψει εξ ολοκλήρου ή εν μέρει η βάση της αγωγής. Προφανώς το πρωτόδικο Δικαστήριο θεώρησε ότι αν ήθελε καταλήξει ότι η βάση της αγωγής δεν είχε προκύψει ούτε εν όλω ούτε εν μέρει εντός οποιασδήποτε επαρχίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, τότε τα Κυπριακά Δικαστήρια δεν έχουν δικαιοδοσία να εκδικάσουν την Αγωγή, όπως και τελικώς αποφάνθηκε.

Ο πρώτος λόγος έφεσης εστιάζεται στη λανθασμένη ερμηνεία της ***Σύμβασης του Μόντρεαλ για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων για τις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές ημερ. 28.5.1999*** και στον ομώνυμο Κυρωτικό αυτής Νόμο (***Ν.3(ΙΙΙ)/2002***).

Αφού το πρωτόδικο Δικαστήριο ανέφερε ότι το υπόβαθρο του αγώγιμου δικαιώματος εναντίον της Εφεσίβλητης είναι η αεροπορική φορτωτική (air waybill), κατέληξε ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ στην οποία στηρίχθηκε η Εφεσείουσα δεν τυγχάνει εφαρμογής. Το σκεπτικό του πρωτόδικου Δικαστηρίου ήταν ότι η Σύμβαση αφορά περιπτώσεις όπου υπάρχει σύμβαση μεταφοράς και ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπήρχε τέτοια σύμβαση μεταξύ της Εφεσείουσας και της Εφεσίβλητης. Επί τούτου το πρωτόδικο Δικαστήριο ανέφερε τα εξής:

«*Η καθ’ ης η αίτηση [Εφεσείουσα] ουδέποτε είχε οποιανδήποτε επικοινωνία με την αιτήτρια [Εφεσίβλητη], ούτε και υπήρχε μεταξύ τους συμβατική σχέση (παράγραφος 14 παραδεκτών γεγονότων). Δεν συμβλήθηκε δηλαδή με την αιτήτρια και/ή με τον αντιπρόσωπο της – εναγόμενη 3 για τη μεταφορά εμπορευμάτων από την Ινδία στην Κύπρο, τα οποία, σε αντίθεση με τα γραφόμενα στην αεροπορική φορτωτική, να μην έφτασαν στην περιγραφόμενη ποιότητα/ποσότητα. Συνεπώς, αιτία αγωγής, στηριζόμενη σε σύμβαση, δεν μπορεί να υπάρξει.*»

Ακολούθως το πρωτόδικο Δικαστήριο ασχολήθηκε με τις βάσεις αγωγής περί δόλου, απάτης και ή ψευδών παραστάσεων. Θεώρησε πως ούτε και αυτές παρείχαν αγώγιμο δικαίωμα εναντίον της Εφεσίβλητης για αστικό αδίκημα στα Κυπριακά Δικαστήρια, για δύο λόγους. Πρώτον, διότι τα εμπορεύματα ουδέποτε φορτώθηκαν σε αεροσκάφος της Εφεσίβλητης και η αεροπορική φορτωτική ήταν πλαστή. Το πρωτόδικο Δικαστήριο σημείωσε περαιτέρω πως η Εφεσίβλητη δεν παραδέχεται την έκδοση της φορτωτικής, παρά μόνο ότι με βάση την πάγια πρακτική στην Ινδία, είχαν εκδοθεί ασυμπλήρωτες φορτωτικές προς την Εναγομένη 3 η οποία ήταν εγκεκριμένη αντιπρόσωπος της ΙΑΤΑ. Δεύτερον, η όποια παράσταση προς την Εφεσείουσα με την πλαστή φορτωτική έγινε από τους Εναγόμενους 1 και 2 με τους οποίους είχε συμβατική σχέση, εξού και η Εφεσείουσα απέκτησε αγώγιμο δικαίωμα εναντίον τους. Το πρωτόδικο Δικαστήριο κατέληξε ως εξής:

«*Αν οι εναγόμενοι 1 και/ή 2 στα πλαίσια ή στην προσπάθεια τους να αποφύγουν τις συμβατικές του υποχρεώσεις, μεθόδευσαν ή χρησιμοποίησαν ως «όχημα» ένα πλαστό airway bill, τούτο αντανακλά αποκλειστικά σ’ αυτούς, προσδίδοντας στην καθ’ ης η αίτηση, επιπλέον αιτίες αγωγής εναντίον τους. Τα άλλα όλα συνέβησαν στην Ινδία. Δεν υπάρχει οτιδήποτε στην Έκθεση Απαίτησης ή στα παραδεκτά γεγονότα που να προσδίδει αρμοδιότητα εκδίκασης σε κυπριακό Δικαστήριο – για τις όποιες πράξεις ή παραλείψεις της αιτήτριας σε σχέση με την πρακτική που ακολουθεί στα πλαίσια εκτέλεσης των εργασιών της στην Ινδία.*»

Έχει ήδη λεχθεί ότι η ***Σύμβαση του Μόντρεαλ για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων για τις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές ημερ. 28.5.1999*** ενσωματώθηκε στο ημεδαπό δίκαιο με τον ομώνυμο κυρωτικό ***Ν.3(ΙΙΙ)/2002***. Δεν αμφισβητήθηκε η εφαρμογή της Σύμβασης τόσο στην Κύπρο όσο και στο Βασίλειο του Μπαχρέιν όπου εδρεύει η Εφεσίβλητη.

Σύμφωνα με το ***άρθρο 1*** του Νόμου, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλες τις επί πληρωμή διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών, αποσκευών και φορτίου και στις δωρεάν αεροπορικές μεταφορές που εκτελούνται από επιχειρήσεις μεταφορών. Το ***άρθρο 4*** προνοεί για την έκδοση αεροπορικής φορτωτικής για τη μεταφορά φορτίου και το ***άρθρο 5*** αναφέρει τι πρέπει να περιέχει μια τέτοια φορτωτική, μεταξύ των οποίων είναι η αναγραφή του τόπου αναχώρησης και προορισμού. Το ***άρθρο 7*** έχει τη σημασία του και παρατίθεται αυτούσιο:

«*Άρθρο 7 — Περιγραφή της αεροπορικής φορτωτικής*

*1. Η αεροπορική φορτωτική συντάσσεται από τον αποστολέα σε τρία πρωτότυπα µέρη.*

*2. Το πρώτο µέρος φέρει τη µνεία "για το µεταφορέα" και υπογράφεται από τον αποστολέα. Το δεύτερο µέρος φέρει τη µνεία "για τον παραλήπτη" και υπογράφεται από τον αποστολέα και το µεταφορέα. Το τρίτο µέρος υπογράφεται από το µεταφορέα, ο οποίος το παραδίδει στον αποστολέα αφού το φορτίο γίνει δεκτό.*

*3. Η υπογραφή του µεταφορέα και του αποστολέα µπορεί να είναι τυπωµένη ή να έχει τη µορφή σφραγίδας.*

*4. Εάν, κατ’ αίτησιν του αποστολέα, ο µεταφορέας εκδώσει αεροπορική φορτωτική, θεωρείται ότι ο µεταφορέας την εξέδωσε, εκτός απόδειξης του αντιθέτου, εξ ονόµατος του αποστολέα.*»

Το ***άρθρο 10*** ρυθμίζει την ευθύνη για τα στοιχεία των εγγράφων και προνοεί τα ακόλουθα:

«*1. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια των στοιχείων και των ένθετων στο φορτίο δηλώσεων ή των ένθετων στοιχείων και των ένθετων δηλώσεων στην εξ ονόµατος του αεροπορική φορτωτική ή των στοιχείων και δηλώσεων που παρείχε ή παραδόθηκαν εξ ονόµατος του στο µεταφορέα για να εισαχθούν στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου ή για να εισαχθούν στο πρωτόκολλο που τηρείται µε τα άλλα µέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4. Τα ανωτέρω ισχύουν επίσης όταν το πρόσωπο που ενεργεί εξ ονόµατος του αποστολέα είναι ταυτόχρονα και πράκτορας του µεταφορέας.*

*2. Ο αποστολέας αποζηµιώνει το µεταφορέα για όλες τις ζηµίες που υπέστη, ή αποζηµιώνει οιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου είναι υπεύθυνος ο µεταφορέας, εξαιτίας της παρατυπίας, ανακρίβειας ή ατέλειας των στοιχείων και των δηλώσεων που παρείχε ο αποστολέας ή παρασχέθηκαν εξ ονόµατος του. 3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ο µεταφορέας αποζηµιώνει τον αποστολέα για όλες τις ζηµίες που υπέστη, ή αποζηµιώνει οιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου είναι υπεύθυνος ο αποστολέας, εξαιτίας της παρατυπίας, ανακρίβειας ή ατέλειας των στοιχείων και των δηλώσεων που παρείχε ο µεταφορέας ή παρασχέθηκαν εξ ονόµατος του στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου ή στο πρωτόκολλο που τηρείται µε τα άλλα µέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4.*»

Με βάση το περιεχόμενο των δικογράφων και τα παραδεκτά γεγονότα, το πρωτόδικο Δικαστήριο είχε ενώπιον του ως δεδομένα πως η Εφεσείουσα είχε συνάψει δύο συμφωνίες για την προμήθεια στολών στην Κυπριακή Δημοκρατία για τις οποίες η Εφεσείουσα εξέδωσε εγγυητικές προς όφελος της τελευταίας. Η Εφεσείουσα συνήψε δύο συμφωνίες για την κατασκευή και παράδοση σε αυτή από την Εναγομένη 1 των εμπορευμάτων και κατέβαλε ολόκληρο το τίμημα της πρώτης συμφωνίας και μέρος του τιμήματος της δεύτερης συμφωνίας στην Εναγομένη 1. Τα υπόλοιπα παραδεκτά γεγονότα παρατίθενται αυτούσια:

«*2. Η εναγόμενη 4 είναι αεροπορική εταιρεία που ασχολείται με υπηρεσίες ναύλωσης και φόρτωσης προϊόντων, εγκεκριμένη από την διεθνή ένωση αερομεταφορών (ΙΑΤΑ), με έδρα το Βασίλειο του Μπαχρέιν.*

*3. Κατά τον ουσιώδη χρόνο υπήρχε μεταξύ των εναγόμενων 4 από το Βασίλειο του Μπαχρέιν και των εναγόμενων 3 από την Ινδία σχέση αντιπροσωπείας και/ή συνεργασίας.*

……………………………………………………………………………….

*10. Οι εναγόμενοι 1 και 2 απέστειλαν στην ενάγουσα ένα Air Way Bill, ημερομηνίας 19/02/2010, με αριθμό 072-6259 3543. Η εναγόμενη 4 αναγράφεται ως ο εκδότης του πιο πάνω Air Way Bill, ημερομηνίας 19/02/2010.*

*11. Οι εναγόμενοι 3 ήταν αυτοί που απέστειλαν το Air Way Bill στους εναγόμενους 1 και 2, οι οποίοι με τη σειρά τους το απέστειλαν στους ενάγοντες.*

*12. Βάσει του πιο πάνω Air Way Bill, η ενάγουσα θα ισχυριστεί ότι πήρε παράταση από την Κυπριακή Δημοκρατία για τον χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων.*

*13. Το πιο πάνω Air Way Bill ήταν πλαστό/δεν ανταποκρίνετο στην πραγματικότητα αφού ουδέποτε υπήρχε παράδοση των εμπορευμάτων από τους εναγόμενους 1 στους εναγόμενους 3 και συνεπώς ούτε στους εναγόμενους 4 και συνεπώς ουδέποτε έγινε φόρτωση των εμπορευμάτων.*

*14. Οι ενάγοντες ουδέποτε είχαν οποιανδήποτε επικοινωνία με τους εναγόμενους 4. Ούτε και υπήρχε οιαδήποτε συμβατική σχέση μεταξύ τους.*

*15. Κατά την ακρόαση της Αγωγής, η ενάγουσα θα ισχυριστεί ότι εξαιτίας της μη αποστολής των εμπορευμάτων, η Κυπριακή Δημοκρατία τερμάτισε τις συμφωνίες που υπέγραψε με την ενάγουσα στις 17/06/2009 και 03/07/2009, την κήρυξε έκπτωτη και κατάσχεσε τα ποσά των εγγυήσεων που η ενάγουσα έδωσε προς το σκοπό πιστής εκτέλεσης των συμφωνιών και σαν αποτέλεσμα υπέστη ζημιά.*

*16. Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι το αγώγιμο τους δικαίωμα εναντίον των εναγόμενων 4 πηγάζει από τη σχέση αντιπροσώπευσης/συνεργασία μεταξύ των εναγόμενων 3 και των εναγόμενων 4.*»

Με βάση τα όσα είχαν τεθεί ενώπιον του πρωτόδικου Δικαστηρίου, διαφαίνεται ότι η παράδοση θα γινόταν με την αποστολή των εμπορευμάτων από την Εναγομένη 1 από την Ινδία στην Εφεσείουσα στην Κύπρο αεροπορικώς μέσω της Εναγομένης 3, εταιρείας ναύλωσης και φόρτωσης προϊόντων, με αεροπλάνο της Εφεσίβλητης, με την οποία η Εναγομένη 3 είχε σχέση αντιπροσώπευσης και συνεργασία. Αυτά τα στοιχεία ήταν επαρκή για να εντάξουν την υπό κρίση περίπτωση εντός του πεδίου εφαρμογής της ***Σύμβασης του Μόντρεαλ*** και του ***Ν.3(ΙΙΙ)/2002***, εφόσον φαίνεται να υπήρχε μια σύμβαση διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς φορτίου μεταξύ της Εναγομένης 1 και της Εναγομένης 3.

Θεωρούμε εσφαλμένη την προσέγγιση του πρωτόδικου Δικαστηρίου το οποίο κατέληξε ότι η απουσία συμβατικής σχέσης μεταξύ της Εφεσείουσας και της Εφεσίβλητης είναι καταλυτική για τη μη εφαρμογή της Σύμβασης και του Νόμου. Τέτοια ερμηνεία δεν φαίνεται να προκύπτει από το ίδιο το λεκτικό της Σύμβασης ή του Νόμου. Η Σύμβαση και ο Νόμος καλύπτουν την περίπτωση ύπαρξης σύμβασης μεταφοράς μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα, εξού και η φορτωτική δύναται μεν να συντάσσεται από τον αποστολέα αλλά να εκδίδεται από τον μεταφορέα. Σύμφωνα με το ***άρθρο 7*** του Νόμου, στην περίπτωση έκδοσης της φορτωτικής από τον μεταφορέα κατ’ εντολή του αποστολέα, τότε αυτή, εκτός απόδειξης περί του αντιθέτου, θεωρείται ότι εξεδόθη εξ’ ονόματος του αποστολέα.

Σύμφωνα με τα παραδεκτά γεγονότα, το πρωτόδικο Δικαστήριο όφειλε να διαπιστώσει ότι για την εν λόγω μεταφορά εκδόθηκε αεροπορική φορτωτική, ως απαιτείται από το ***άρθρο 4*** του Νόμου. Ο αποστολέας φερόταν η Εναγομένη 1 και ο μεταφορέας ήταν η Εναγομένη 3 η οποία ήταν αντιπρόσωπος της Εφεσίβλητης η οποία με τη σειρά της φέρεται η εκδότης της φορτωτικής. Πράγματι η αναφορά στην απόφαση πως αποστολέας φέρεται η Εναγομένη 3 δεν βρίσκει έρεισμα στο περιεχόμενο της έκθεσης απαίτησης ούτε και στα παραδεκτά γεγονότα.

Η ύπαρξη σύμβασης μεταφοράς και η έκδοση φορτωτικής δυνάμει αυτής, που ήταν τα αδιαμφισβήτητα δεδομένα που είχε ενώπιον του το πρωτόδικο Δικαστήριο, ήταν ικανά να καταδείξουν την ενδεχόμενη ευθύνη της Εφεσίβλητης, λόγω της ιδιότητας της Εναγομένης 3 ως αντιπρόσωπου αυτής, για να αποζημιώσει «*οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου είναι υπεύθυνος ο αποστολές, εξαιτίας της παρατυπίας, ανακρίβειας ή ατέλειας των στοιχείων και των δηλώσεων που παρείχε ο μεταφορέας*». Και τούτο, καθότι στην έκθεση απαίτησης η Εφεσείουσα ισχυρίζεται ότι η φορτωτική η οποία εκδόθηκε από την Εφεσίβλητη ήταν πλαστή και επομένως τα εμπορεύματα ουδέποτε παραδόθηκαν στην Εναγομένη 3 και συνακόλουθα στην Εφεσίβλητη και επομένως ουδέποτε φορτώθηκαν για μεταφορά και παράδοση στην Εφεσείουσα, δυνάμει των συμφωνιών που είχε με την Εναγομένη 1. Σύμφωνα με το ***άρθρο 13(3)*** του ***Ν.3(ΙΙΙ)/2002***, σε περίπτωση που το φορτίο δεν φθάσει μετά την πάροδο επτά ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φθάσει, τότε ο παραλήπτης, ήτοι η Εφεσείουσα στην προκειμένη περίπτωση, δικαιούται να επιβάλει έναντι του μεταφορέα τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς. Το ***άρθρο 33*** του Νόμου παρέχει το δικαίωμα στον ενάγοντα να επιλέξει να καταχωρίσει δικαστική αγωγή για αποζημίωση «*ενώπιον δικαστηρίου στον τόπο προορισμού*».

Η Εφεσίβλητη εισηγείται ότι το πλαστό της φορτωτικής εξουδετερώνει την όποια σύμβαση μεταφοράς. Αυτή η εισήγηση δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

Επί τούτου το ***άρθρο 11*** είναι βοηθητικό καθότικαθορίζει την αποδεικτική αξία των εγγράφων και προβλέπει τα ακόλουθα:

«*1. Η αεροπορική φορτωτική ή η απόδειξη παραλαβής του φορτίου αποτελούν απόδειξη prima facie για τη σύναψη της σύµβασης µεταφοράς, ή για την αποδοχή του φορτίου και των όρων µεταφοράς που αναφέρονται στην παρούσα σύµβαση.*

*2. Τυχόν δηλώσεις στην αεροπορική φορτωτική ή στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου σχετικά µε το βάρος, τις διαστάσεις και τη συσκευασία του φορτίου, καθώς και σχετικά µε τον αριθµό των δεµάτων, αποτελούν απόδειξη prima facie των δηλούµενων δεδοµένων οι δηλώσεις που αφορούν την ποσότητα, τον όγκο και την κατάσταση του φορτίου δεν αποτελούν αποδεικτικό στοιχείο έναντι του µεταφορέα, εκτός εάν και οι δύο τύποι δηλώσεων ελέγχθηκαν από το µεταφορέα και αναγράφηκαν στην αεροπορική φορτωτική ή την απόδειξη παραλαβής του φορτίου, παρουσία του αποστολέας, ή εκτός εάν συνδέονται µε την εµφανή κατάσταση του φορτίου.»*

Κατ’ αρχάς, σύμφωνα με το ***άρθρο 11(1)*** του Νόμου, η φορτωτική αποτελεί εκ πρώτης όψεως απόδειξη για τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς. Στην προκειμένη περίπτωση, αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι εκδόθηκε φορτωτική, πλην όμως ήταν πλαστή. Θεωρούμε ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο δεν μπορούσε να εξετάσει τις συνέπειες της πλαστότητας της φορτωτικής με μόνη βάση την ενώπιον του μαρτυρία, ελλείψει μαρτυρίας ή κοινού υπόβαθρου γεγονότων ως προς τις συνθήκες έκδοσης της εν λόγω φορτωτικής και την ανάμειξη και γνώση της κάθε πλευράς επί τούτου. Εν πάση περιπτώσει, η φορτωτική αποτελεί ένα είδος μαρτυρίας προς απόδειξη της σύναψης σύμβασης μεταφοράς, ενώ δύναται να προσαχθεί και άλλη μαρτυρία ως προς τη συμπεριφορά των μερών (πάντα στα πλαίσια των δικογραφημένων θέσεων της κάθε πλευράς), η οποία (μαρτυρία) να καταδεικνύει την ύπαρξη τέτοιας σύμβασης μεταφοράς εφόσον, με βάση τα παραδεκτά γεγονότα, αποδίδεται στην Εναγομένη 3 (αντιπρόσωπο της Εφεσίβλητης) η κατοχή και αποστολή από την Εναγομένη 3 της φορτωτικής στους Εναγόμενους 1 και 2.

Η μη παραδοχή από την Εφεσίβλητη ως προς την έκδοση της φορτωτικής και ο ισχυρισμός της στην ένορκη δήλωση που συνόδευε την αίτηση για την εκδίκαση της προδικαστικής ένστασης, πως οι φορτωτικές εκδίδονταν ασυμπλήρωτες προς την Εναγομένη 3, δεν ήταν ικανοί να οδηγήσουν το πρωτόδικο Δικαστήριο στα συμπεράσματα του ως προς τις συνθήκες έκδοσης της φορτωτικής, τις συνέπειες της πλαστότητας αυτής και την εμπλοκή της Εφεσίβλητης.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και το ζήτημα της σχέσης αντιπροσώπευσης της Εναγομένης 3, ως του μεταφορέα, και της Εφεσίβλητης, ως της κατ’ ισχυρισμό εκδότριας της φορτωτικής. Η Εφεσίβλητη εκλαμβάνει ότι ο όποιος δόλος και ή οι ψευδείς παραστάσεις αποδίδονται μόνο στους Εναγόμενους 1 και 2 και όχι στην Εναγομένη 3 και επιπλέον ότι δεν υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της κατ’ ισχυρισμό ζημιάς και των κατ’ ισχυρισμό πράξεων και παραλείψεων της Εναγομένης 3 και συνακόλουθα της Εφεσίβλητης.

Θεωρούμε ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο αδυνατούσε να καταλήξει στα εν λόγω συμπεράσματα του και ουσιαστικά προχώρησε στην εξέταση αυτών των θεμάτων επί της ουσίας, κάτι το οποίο δεν ήταν δυνατό στη βάση της δικογραφίας και των παραδεκτών γεγονότων που είχαν τεθεί ενώπιον του.

Υπό το φως των πιο πάνω διαπιστώσεων μας, τα συμπεράσματα του πρωτόδικου Δικαστηρίου αναφορικά με τις βάσεις αγωγής του δόλου, της απάτης και των ψευδών παραστάσεων δεν βρίσκουν έρεισμα στο υπόβαθρο το οποίο υπήρχε ενώπιον του για να μπορούσε να καταλήξει σε αυτά. Ειδικότερα, δεν υπήρχε το αναγκαίο υπόβαθρο ως προς τις συνθήκες έκδοσης, συμπλήρωσης και αποστολής της φορτωτικής για να μπορούσε να καταλήξει ότι η όποια παράσταση προς την Εφεσείουσα έγινε αποκλειστικά από τους Εναγόμενους 1 και 2 ως εκ της συμβατικής τους σχέσης.

Επομένως, με βάση τα ενώπιον του δεδομένα, το πρωτόδικο Δικαστήριο όφειλε να ικανοποιείτο ότι η ύπαρξη σύμβασης μεταφοράς, η έκδοση της φορτωτικής από την Εφεσίβλητη, η κατοχή και παράδοση αυτής στους Εναγόμενους 1 από την Εναγομένη 3, χωρίς ποτέ να παραδόθηκαν εμπορεύματα, και η σχέση αντιπροσωπείας μεταξύ της Εναγομένης 3 και της Εφεσίβλητης, όπως περιγράφονται ανωτέρω, ήταν ικανά σε εκείνο το προδικαστικό στάδιο, να αποδώσουν δικαιοδοσία στα Κυπριακά Δικαστήρια. Αυτή η διαπίστωση βεβαίως περιορίζεται στο προκαταρκτικό στάδιο εξέτασης του ζητήματος της δικαιοδοσίας, χωρίς να δεσμεύει το Δικαστήριο να αποφασίσει διαφορετικά σε περίπτωση που ήθελε φανεί μεταγενέστερα, στη βάση της μαρτυρίας κατά τη δίκη, ότι τα Κυπριακά Δικαστήρια δεν έχουν δικαιοδοσία.

Για τους λόγους που αναφέρονται ανωτέρω, καταλήγουμε ότι το πρωτόδικο Δικαστήριο λανθασμένα έκρινε στα πλαίσια της προδικαστικής ένστασης πως τα Κυπριακά Δικαστήρια στερούνται δικαιοδοσίας αναφορικά με την αξίωση εναντίον της Εφεσίβλητης.

Η Έφεση επιτυγχάνει. Η πρωτόδικη απόφαση παραμερίζεται.

Επιδικάζονται έξοδα Έφεσης €3.500 υπέρ της Εφεσείουσας και εναντίον της Εφεσίβλητης, πλέον ΦΠΑ αν υπάρχει.

Χ. ΜΑΛΑΧΤΟΣ, Δ.

Ι. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, Δ.

Ε. ΕΦΡΑΙΜ, Δ.

/κβπ