|  |
| --- |
| **Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ  (INTRASOFT INTERNATIONAL)**  |
| ΠΡΟΣΟΧΗ: Για την ΤΑΧΥΤΕΡΗ & καλύτερη ΑΝΤΙΓΡΑΦΗ - ΕΠΙΚΟΛΛΗΣΗ ολόκληρου του κειμένου στο WORD (select all) και καλύτερη εκτύπωση συνιστάται η χρήση της κατωτέρω επιλογής Εκτύπωση\Αποθήκευση. |

|  |
| --- |
|  |

 Μέγεθος Γραμμάτων

|  |
| --- |
|  |

|  |
| --- |
|  |

**1292/1993 ΕΦ ΑΘ ( 58781)**

 ΑΡΜ/1993 (413), ΕΕΜΠΔ/1993 (578)

 Πώληση. Τόποι εκπλήρωσης της παροχής. Αρσιμα και κομίσιμα χρέη. Πέμψιμα

 χρέη. Εξεύρεση του τόπου εκπλήρωσης με ερμηνεία της συμβάσεως. Χρόνος

 μετάβασης του κινδύνου από τον πωλητή στον αγοραστή. Σύμβαση πωλήσεως

 μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Καναδικής εταιρίας. Πώληση αραβοσίτου σε

 λιμάνι της Λουϊζιάνας το οποίο θα φορτωθεί σε πλοίο για να μεταφερθεί

 στην Ελλάδα. Τόπος εκπλήρωσης η Λουϊζιάνα. Ρήτρες FOB, CIF, CF. Ρήτρα

 "Καθαρού Βάρους". Ελαττώματα του πωληθέντος. Ευρωτίαση του αραβοσίτου.

 Ευθύνη του μεταφορέα. Καταστροφή του φορτίου λόγω της μεταβολής της

 θερμοκρασίας.

 ΕφΑθ 1292/1993

 Πρόεδρος:Ιωάννης Δεληγιάννης.

 Δικαστές:Κ.Παπακώστας,Ε.Τσακόπουλος (εισηγητής).

 Δικηγόροι:Κ.Ματθαίου - Δ.Χειμώνας.

 Και οι δύο διάδικοι ομολογούν ότι στην Αθήνα, την 26.9.1980,μεταξύ

 της καναδικής εταιρίας,"A.Ltd",που συνεβλήθη με την ιδιότητα της

 πωλητρίας,και του Ελληνικού Δημοσίου ως αγοραστού,καταρτίσθηκε η

 υπ`αριθμ.59569/80 έγγραφος σύμβαση πωλήσεως 96.000 μετρικών τόννων

 αραβοσίτου,αμερικανικής προελεύσεως,ο οποίος έπρεπε να ανταποκρίνεται

 σε ορισμένες ειδικά συμφωνηθείσες προδιαγραφές,έναντι τιμήματος εκ

 δολλαρίων ΗΠΑ 177.54 ανά μετρικό τόννο,που αντιπροσώπευε την αξία CFFO

 του πωληθέντος (C & F - Free Out). Η σύμβαση αυτή εκτελέσθηκε

 τμηματικά. `Ενα μέρος της πωληθείσας ποσότητας από 33.596,970 μ.τ.,στο

 οποίο αναφέρεται η ερευνώμενη διαφόρά,προωθήθηκε από την πωλήτρια στο

 λιμένα Myrtle Grove των ΗΠΑ (Λουϊζιάνα),όπου και φορτώθηκε στο υπό

 ελληνική σημαία πλοίο Κ.Ξ.,με προορισμό τη Θεσσαλονική. Το ενλόγω πλοίο

 κατέπλευσε στο λιμένα προορισμού την 09.45`ώρα της 6.11.1980 και

 αυθημερόν επιδόθηκε στον παραλήπτη του φορτίου δήλωση ετοιμότητας. Η

 εκφόρτωση περατώθηκε την 28.1.1981. Κατά τη διάρκεια όμως

 αυτής,διαπιστώθηκε ότι ένα μέρος από 15.000 μ.τ.φορτίου,που είχε

 αποθηκευθεί στα κύτη υπ`αριθμ.1,2,5,7,8 και 9,υπέστη ευρωτίαση,εξαιτίας

 της οποίας κρίθηκε ακατάλληλο να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό που

 παρηγγέλθη,δηλαδή για ζωοτροφές. Μία ποσότητα όμως 13.800 μ.τ.εκ του

 βλαβέντος φορτίου πωλήθηκε από το Δημόσιο σε πλειοδοτικό

 διαγωνισμό,έναντι συνολικού τιμήματος 57.768.180 δραχμών,ισαξίου τότε

 των 1.083.424 δολλαρίων ΗΠΑ. Κατόπιν τούτου,προκειμένου να απαιτήσει

 δικαστικώς την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 561 του ΑΚ,το Δημόσιο

 ισχυρίσθηκε ότι η ευρωτίαση του αραβοσίτου οφειλόταν σε πλημμελή

 ξήρανση,εξαιτίας της οποίας η περιεκτικότητά του σε υγρασία υπήρξε

 ανωτέρα του συμφωνηθέντος ποσοτού εκ 15%. Κατά τούτο,συνεπώς,ο πωληθείς

 αραβόσιτος είχε πραγματικά ελαττώματα, τα οποία γνώριζε και δολίως του

 απέκρυψε η πωλήτρια,κατά τον χρόνο παραδόσεως αυτού στο λιμένα

 εκφορτώσεως,δηλαδή τη Θεσσαλονίκη. Με βάση τα περιστατικά αυτά και

 δεδομένου ότι συνομολογούνται οι τόποι και οι χρόνοι φορτώσεως και

 εκφορτώσεως του εφοδίου,η διαφορά των διαδίκων εντοπίζεται στα εξής δύο

 θέματα,ήτοι:α)Ποίος είναι ο χρόνος,κατά τον οποίο ο κίνδυνος του

 πράγματος μετέβη στον αγοραστή,αφού,κατά το εφαρμοζόμενο εν προκειμένω

 άρθρο 561 του ΑΚ,επί πωλήσεως πράγματος κατά γένος ορισμένου,η αξίωση

 του αγοραστή προς αποζημίωση για τη μη εκτέλεση της συμβάσεως υφίσταται

 "εάν,κατά τον χρόνο που ο κίνδυνος του πράγματος μεταβαίνει στον

 αγοραστή,ελλείπει η συμφωνηθείσα ιδιότητα ή ο πωλητής δολίως απέκρυψε

 το ελάττωμα",και β)εάν κατά τον χρόνο μεταστάσεως του κινδύνου στον

 αγοραστή,ο αγοραστή,ο πωληθείς αραβόσιτος είχε πράγματι το επικληθέν

 ελάττωμα.

 Επειδή,σύμφωνα με τα άρθρα 320-324 ΑΚ,ο τόπος και ο χρόνος

 εκπληρώσεως της περιοχής αποτελεί στοιχείο που προσδιορίζεται συνήθως

 από τη δικαιοπρακτική βούληση των συμβαλλομένων. Σε περίπτωση σιωπής

 της συμβάσεως,τα χρέη είναι "άρσιμα",δηλαδή καταβάλλονται στον τόπο της

 κατοικίας του οφειλέτη,με εξαίρεση μόνο τα χρηματικά,τα οποία

 χαρακτηρίζονται ως "κομίσιμα",επειδή είναι καταβλήτεα πάντοτε στην

 κατοικία του δανειστή. Τον πιο πάνω κανόνα,που θεσπίζουν τα άρθρα 320

 και 321 ΑΚ,δεν μεταβάλλει η περίπτωση των "πεμψίμων" χρεών,δηλαδή αυτών

 που,κατόπιν αιτήσεως του δανεισμού,αποστέλλονται σε τόπο διαφορετικό

 από εκείνον της εκπληρώσεως της παροχής. Σε ό,τι αφορά τα χρέη αυτά,τα

 οποία αποτελούν κατηγορία των "αρσίμων"χρεών,ο όρος τόπος εμφανίζεται

 με μία διπλή έννοια:i)αυτήν του τόπου "εκπληρώσεως"της παροχής,που

 εξακολουθεί να είναι η κατοικία του οφειλέτη,και ii)εκείνη του τόπου

 "προορισμού"της παροχής,δηλαδή του τόπου,στον οποίο αυτή περαιτέρω

 εξαποστέλλεται. Η αξία της ενλόγω διακρίσεως αφορά τη συγκέντρωση της

 κατά γένος ενοχής (ΑΚ 290 β`) και το χρόνο μεταστάσεως του κινδύνου

 στον αγοραστή (ΑΚ 524),που συντελούνται στον τόπο κατοικίας του

 οφειλέτη και όχι στον τόπο προορισμού της παροχής,καθώς επίσης και τα

 έξοδα αποστολής και παραλαβής του πωληθέντος,που παραμένουν σε βάρος

 του αγοραστή (ΑΚ 526). Οσάκις όμως ο όρος της αποστολής ετέθη εξ

 υπαρχής,αποτελεί ζήτημα ερμηνείας κάθε φορά,αν με αυτόν συνομολογήθηκε

 ένα pactum adjectum,ή αν ο τόπος προορισμού καθορίσθηκε ως τόπος

 εκπληρώσεως. Στις διεθνείς συναλλαγές και ειδικότερα αυτές που έχουν τη

 μορφή της "ναυτικής πωλήσεως",η υποχρέωση της αποστολής,με την έννοια

 ενός παρεπομένου συμφώνου που ακολουθεί την εκπλήρωση της παροχής του

 πωλητού,σημασιοδοτείται από τυποποιημένες εμπορικές ρήτρες,όπως η FOB

 μετ`αποστολής,η CIF ή η CF. Και οι τρεις ρήτρες συνεπάγονται υποχρέωση

 του αγοραστή να καταβάλει στον πωλητή το ναύλο μεταφοράς του

 φορτίου,που περιέχει και τα έξοδα εκφορτώσεως στο λιμένα προορισμού.

 Αλλά και σε σχέση με τον κίνδυνο του πωληθέντος,η ρυθμιστική σημασία

 των ως άνω τριών ρητρών είναι ταυτόσημη,δηλαδή υποδηλώνουν ότι η

 παράδοση νοείται μόνο στο λιμένα φορτώσεως,μετά την περάτωση της οποίας

 ο κίνδυνος μεταβαίνει στον αγοραστή. Η έννοια αυτή,αν και δρν είναι

 νομοθετημένη,εντούτοις γίνεται παγίως δεκτή στις διεθνείς συναλλαγές

 και κατ`αυτόν τον τρόπο αποσαφηνίζεται στην ερμηνεία των incoterms από

 το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (βλέπε:Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες,

 1992,έκδ.ICC και Ενώσεως Ελληνικών Τραπεζών,σελίδες 105,106,παρ,Α.5 και

 Α.6,Αργυριάδης,ΕΕμπΔ ΛΘ`185,Τσιριντάνης,Η αγοραπωλησία εν τω θαλασσίω

 εμπρίω,σελ.67,160 επ.,184 επ.,191 επ.,ΕρμΑΚ:άρθρα 513-573

 αρ.78-91,άρθρο 513 αρ.118,άρθρο 524 αρ.25,άρθρο 526 αρ.10). Η πιο

 πάνω δε έννοια των ναυτικών πωλήσεων CIF και CF ως "επί φορτώσει",με

 κανένα τρόπο δεν μεταβάλλεται σε τοιαύτη "επί αφίξει ή εκφορτώσει"από

 την προσθήκη της ρήτρας free out,σκοπός της οποίας είναι να καταστήσει

 σαφές ότι στο συμφωνηθέντα ναύλο,που κατά το άρθρο 150 του ΚΙΝΔ

 υπολογίζεται "...εφ`όσον δεν συνεφωνήθη άλλως,από της ημέρας της

 ενάρξεως της φορτώσεως,μέχρι της ημέρας καθ`ήν συνεπληρώθη η εις τον

 τόπον του προορισμού εκφόρτωσις",δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες

 εκφορτώσεως,οι οποίες θα καταβληθούν στο μεταφορέα από τον παραλήπτη

 του φορτίου-αγοραστή. Τέλος,η πρόβλεψη ότι η "ποσότητα θα είναι τελική

 στον τόπο εκφορτώσεως"έχει προδήλως έννοια ίδια με εκείνη της ρήτρας

 "Καθαρού Βάρους". Βάσει αυτής επέρχεται παρέκκλιση από τον κανόνα

 ότι,κατ`αρχήν,λαμβάνεται υπόψη το βάρος του πράγματος κατά τη φόρτωση.

 Αποτέλεσμα είναι ότι ο αγοραστής θα καταβάλει μόνο για όσο βάρος

 πράγματι του παραδόθηκε,πράγμα που σημαίνει ότι η εκ φυσικών ή άλλων

 αιτίων απομείωση του πωληθέντος παραμένει μεν εις βάρος του πωλητή,ως

 κίνδυνος όμως αντιπαροχής και όχι ως τοιούτος παροχής (Τσιριντάνης,

 ένθ`ανωτ.,σελ.193,παρ.VI επ.). Αυτό το ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός

 υποδηλώνει ότι ο πωλητής δεν υποχρεούται σε συμπλήρωση ή αποζημίωση του

 απομειωθέντος (ΑΚ 543,561),ακριβώς επειδή απηλλάγη του κινδύνου της

 παροχής.

 Εν προκειμένω,όπως αποδεικνύεται από το νομίμως με επίκληση

 προσκομιζόμενο υπ`αριθμ.59569/80 έγγραφο του Υπουργείου Εμπορίου,που

 φέρει τις υπογραφές των νομίμων εκπροσώπων και των δύο διαδίκων,η

 επίδικη σύμβαση πωλήσεως αφορά ποσότητα 32.000 τόννων κιτρίνου

 αραβοσίτου (πλέον ή έλαττον 5%),η οποία,κατά την χρονική περίοδο

 13-16.10.1980,φορτώθηκε στο λιμένα Myrtle Grove των ΗΠΑ,επί του υπό

 ελληνική σημαία πλοίου Κ.Ξ.,και συμφωνήθηκε ως τελική στο λιμένα

 εκφορτώσεως (Θεσσαλονίκη),έναντι τιμήματος 177,54 δολλαρίων ΗΠΑ ανά

 μετρικό τόννο,αξία CFFO. Με αυτό το περιεχόμενο,είναι απολύτως σαφές

 ότι τόπος παραδόσεως του πωληθέντος αραβοσίτου είναι το λιμάνι Myrtle

 Grove των ΗΠΑ. Ουδεμία δε σύγχυση δικαιολογείται από το γεγονός ότι

 στην ίδια σύμβαση ο τόπος αποστολής (Θεσσαλονίκη) χαρακτηρίζεται ως

 τόπος παραδόσεως του φορτίου,γιατί η καθαρή και πρόδηλη έννοια της

 συμφωνίας αυτής είναι ότι στο λιμένα της Θεσσαλονίκης θα εκπληρωθεί όχι

 η παροχή του πωλητού,αλλ`η του θαλασσίου μεταφορέως,πράγμα το οποίο

 είναι εντελώς άσχετο προς την προκείμενη διαφορά. Τούτου

 δοθέντος,πρέπει να γίνει δεκτό ότι χρόνος μεταβάσεως του κινδύνου στο

 Ελληνικό Δημόσιο,ως αγοραστή της επίδικης ποσότητας αραβοσίτου,είναι ο

 συνομολογούμενος χρόνος κατά τον οποίο περατώθηκε η φόρτωση αυτού επί

 του ελληνικού πλοίου Κ.Ξ.,στο λιμένα Myrtle Grove των ΗΠΑ,δηλ.η

 16.10.1980.

 Επειδή,σε ό,τι αφορά το ζήτημα αν κατά τον προεκτεθέντα χρόνο

 (16.10.1980) ο πωληθείς αθαβόσιτος είχε τα επικαλούμενα πραγματικά

 ελαττώματα,επισημαίνονται τα ακόλουθα:

 Κατόπιν διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού που διενεργήθηκε στην

 Αθήνα,κατά τους όρους της υπ`αριθμ.1009/80 Διακήρυξης του Υπουργείου

 Εμπορίου,υπεγράφη η υπ`αριθμ.59569/80 έγγραφος σύμβαση μεταξύ των

 διαδίκων (αμφότερα τα έγγραφα προσκομίζονται νομίμως με

 επίκληση),κατ`ακολουθίαν της οποίας η εταιρία "A.Ltd" ανέλαβε την

 υποχρέωση να προμηθεύσει το Ελληνικό Δημόσιο με μία ποσότητα κιτρίνου

 αμερικανικού αραβοσίτου,τελευταίας εσοδείας,που έπρεπε να πληροί τις

 επίσημες προδιαγραφές των ΗΠΑ για τον τύπο Yellow Corner / U.S.Νο 2 και

 να έχει μέγιστο ποσοστό υγρασίας 15%. Στο άρθρο 4 της ανωτέρω συμβάσεως

 ορίζεται ότι:"Η ποιοτική κατάσταση του εφοδίου θ`αποδεικνύεται από το

 επίσημο πιστοποιητικό ποιότητος που θα έχει εκδοθεί όμως από την

 Κρατική Επιθεώρηση Σπόρων,κατά το χρόνο φορτώσεως του εφοδίου στο

 μεταφορικό μέσο. Ακόμη,η ποιοτική κατάσταση του εφοδίου θ`αποδεικνύεται

 και από επίσημο πιστοποιητικό αρμοδίου οργάνου του τόπου φορτώσεως ή

 από επιστολή του Elevator,με την οποία θα πιστοποιείται ότι το εφόδιο

 που φορτώθηκε στο πλοίο είναι υγιές,χωρίς άλλη οσμή,εκτός από τη φυσική

 οσμή του και το έτος της εσοδείας. Η οριστική ποιοτική παραλαβή θα

 γίνει με βάση το δελτίο χημικής αναλύσεως των δειγμάτων που λήφθηκαν

 κατά τη διάρκεια της φορτώσεως,σύμφωνα με αυτά που αναφέρονται ειδικώς

 στο κατωτέρω άρθρο 5". Στο άρθρο δε τούτο (5) προβλέπεται λεπτομερώς η

 διαδικασία δειγματισμού του αραβοσίτου και η χημική ανάλυση των

 δειγμάτων στους λιμένες φορτώσεως και εκφορτώσεως,καθώς και η

 κατ`ένσταση επανεξέταση αυτών από το Γενικό Χημείο του Κράτους ή άλλο

 ισοδύναμο ευρωπαϊκό εργαστήριο. Σε εκτέλεση της συμβάσεως αυτής,μία

 ποσότητα 33.596,970 μ.τ.αραβοσίτου φορτώθηκε χύδην επί του υπό ελληνική

 σημαία φορτηγού πλοίου Κ.Ξ.,στο λιμένα M.G. της Λουϊζιάνας των ΗΠΑ,κατά

 το χρονικό διάστημα από 13 έως 16.10.1980. Για την ποσότητα αυτή,την

 16.10.1980 εκδόθηκαν τα ακόλουθα,νομίμως με επίκληση προσκομιζόμενα

 έγγραφα,ήτοι:α)πιστοποιητικό της Mississippi River Grain Elevator

 Inc.,που πιστοποιεί ότι ο φορτωθείς αραβόσιτος είναι προϊόν των

 ΗΠΑ,β)βεβαίωση της ιδίας ότι ο αραβόσιτος είναι "υγιής,άνευ ουδεμίας

 άλλης οσμής,εκτός της φυσικής οσμής του αραβοσίτου και ανήκει εις την

 τελευταίαν εσοδείαν",γ)το υπ`αριθμ.695944 πιστοποιητικό της Υπηρεσίας

 Επιθεωρήσεως Δημητριακών του Υπουργείου Γεωργίας των ΗΠΑ,που βεβαιώνει

 ότι πληροί επίσης τις προδιαγραφές των Official U.S.Standards for

 Grain,που αφορούν τον κίτρινο αραβόσιτο τύπου U.S. Νο 2 και ότι έχει

 ποσοστό υγρασίας 13,6% και δ)το υπ`αριθμ.833592 πιστοποιητικό

 φυτοϋγείας της Υπηρεσίας Επιθεωρήσεως Υγείας Ζώων και Φυτών του

 Υπουργείου Γεωργίας των ΗΠΑ,με το οποίο βεβαιώνεται ότι ο ανωτέρω

 αραβόσιτος "είναι απηλλαγμένος από επιζημίους ασθενείας και

 έντομα-μύκητας". Ακόμη,από την προσκομιζόμενη υπό ημερομηνία 21.2.1985

 επιστολή της Nash C.Roberts,Jr,Consultants Inc. και την αναφορά που

 γίνεται σ`αυτήν περί των μετεωρολογικών δεδομένων της περιόδου

 13-16.10.1980,ειλημμένων εκ των αρχείων του αεροναυτικού σταθμού της

 Belle Chasse L.a.,προκύπτει ότι κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο δεν

 σημειώθηκε βροχόπτωση στο Myrtle Grove,η δε μέση θερμοκρασία κυμάνθηκε

 από 64,4ο έως 75,1ο F(=18ο - 24οC). Προσκομίζονται επίσης με επίκληση

 τρία πιστοποιητικά με αριθμούς 177893/12.10.80,177896/13.10.80 του

 αμερικανικού Υπουργείου Γεωργίας και το υπ`αριθμ.69853/16.10.80 της

 National Cargo Bureau Inc.,από τα οποία προκύπτει ότι κατόπιν

 επιθεωρήσεως διαπιστώθηκε η καταλληλότητα των κυτών του πλοίου Κ.Ξ. για

 τη φόρτωση και μεταφορά του επιμάχου αραβοσίτου. Τα περιστατικά αυτά

 βεβαιώνονται πλήρως και από τις καταθέσεις των πρωτοδίκως εξετασθέντων

 μαρτύρων, που περιέχονται στις υπ` αριθ. 472/87 και 867/90 εκθέσεις

 του Εισηγητού Πρωτοδίκου, στις υπ`αριθ. 683/17/18.2.87 και

 683/17α/19.2.1987 εκθέσεις του εν Μόντρεαλ Καναδά έλληνος Προξένου και

 στην από 15.3.1990 έκθεση του αυτού Προξένου.

 Συνεπώς, αποδεικνύεται ότι τον προαναφερθέντα χρόνο της 16.10.1980,

 κατά τον οποίο ο κίνδυνος του πωληθέντος μετέβη στον αγοραστή, ο

 αραβόσιτος που φορτώθηκε στα κύτη 1 - 9 του ελληνικού πλοίου Κ.Ξ. ήταν

 σύμφωνος με την σύμβαση ΝΟ 59569/80, πληρούσε όλους τους όρους των

 επίσημων αμερικανικών προδιαγραφών για τον αραβόσιτο τύπου U.S. No 2,

 είχε παραχθεί στις ΗΠΑ το έτος 1980 και είχε υγρασία 13.6%, άρα δεν

 βαρύνονταν με τα επικληθέντα ελαττώματα. Το γεγονός αυτό ομολόγησε και

 το Δημόσιο στις από 25.4.1982 προτάσεις που υπέβαλε προς το Πολυμελές

 Πρωτοδικείο Θεσσαλονικής κατά την διάρκεια της δίκης για την ανάκληση

 της υπ`αριθμ. 623/81 επί ασφαλιστικών μέτρων αποφάσεως του Μονομελούς

 Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, η οποία διεξήχθη κατ` αίτηση του θαλασσίου

 μεταφορέως, ήτοι της εταιρεία "I. S.A" , πλοιοκτήτριας του πλοίου Κ.Ξ.

 Αναφορικά δε με την εμπλοκή της τελευταίας στη συγκεκριμένη διαφορά,

 επισημαίνονται τα ακόλουθα : Οπως στην αρχή εξετέθη, το φορτίο

 αραβοσίτου που κομίσθηκε στην Θεσσαλονίκη με το πλοίο Κ.Ξ., κατά την

 εκφόρτωσή του βρέθηκε να έχει προσβληθεί απο ευρωτιάση σε μεγάλη

 έκταση, που μετρήθηκε σε 15.000 τόνους μετρικούς. Η ζημίας αποδόθηκε

 αρχικά σε εισροή θαλασσίου ύδατος εντός των κυτών του πλοίου, και η

 εξάρτησή της από την βαριά αμέλεια του πλοιάρχου και του πληρώματος

 βασίστηκε στον ισχυρισμό ότι αποθήκευσαν το φορτίο σε μη στεγανούς

 και, επομένως ακατάλληλους χώρους. Η εκδίκαση της σχετικής επί

 αποζημιώσει αγωγής του Δημοσίου, που κατατέθηκε ενώπιον του Πολυμελούς

 Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης με αριθμό 1063/81, παραπέμφθηκε σε διαιτησία

 στο Λονδίνο, μετά την διεξαγωγή της οποίας εκδώθηκε η από 15.7.1986

 απόφαση του άγγλου διοικητού Μ.Β., η οποία προσκομίζεται νομίμως με

 επίκληση. Από αυτή προκύπτει ότι ένα μέρος της ζημίας, που αφορά 45

 μετρικούς τόνου αραβοσίτου σε εισροπή θαλασσίου ύδατος μέσω μιας

 διαβρωμένης οπής, διαστάσεων 10Χ20 χιλιοστών η οποία υπήρχε επί των

 μεταλλικών ελασμάτων του καταστρώματος, κάτω από αυτή την θέση του

 βαρούλκου. Για την ποσότητα αυτή και μόνο αναγνωρίσθηκε υποχρέωση

 αποζημιώσεως υπέ του Ελληνικού Δημοσίου και εις βάρος της μεταφορέως.

 `Οσον αφορά την ζημία της υπόλοιπης ποσότητας, έγινε δεκτό ότι

 προκλήθηκε από "άναμμα" του φορτίου. Τούτο αποτελεί φαινόμενο σύνηθες

 κατά τη διαμετακόμιση σιτηρών από θερμά σε ψυχρά κλιματα και

 συμβαίνει όταν, η εκ θερμοδυναμικών αιτιών μετανάστευση υγρασίας από τα

 κατώτερα (θερμά) στρώματα του φορτίου προς τα ανώτερα (πιο ψυχρά)

 εξακολουθήσει και μετά το σημείο κορεσμού (Dew Point), οπότε η υγρασία

 που δεν απορροφάται καθιζάνει με τη μορφή δρόσου, δίνοντας στο φορτίο

 μια όψη εφιδρώσεως. Από τη στιγμή εκείνη αρχίζει η δράσητης

 βιολογικής διαδικασίας της ευρωτιάσεως, αοράτου στην αρχή, αργότερα,

 δε εμφανούς με την εικόνα και την οσμή της μούχλας. Το ίδιο δε

 συνέβη και κατά την μεταφορά του επιδίκου φορτίου, λόγω της μεγάλης

 αποκλίσεως των κλιματολογικών συνθηκών μεταξύ των λιμένων και των

 χρόνων φορτώσεως και εκφορτώσεως, που ορίζεται από τους 31ο C (μεγίστη

 θερμοκρασία της 16.10.1980 στο Μyrtle Grove) και τους - 6 ο C, που

 σημειώθηκε αρκετές φορές στη Θεσσαλονίκη κατά τους μήνες Δεκέβριο 1980

 και Ιανουάριο 1981. Σε αυτήν την αιτία αποδίδουν τη ζημία του

 φορτίου, τόσο η πιο πάνω διαιτητική απόφαση όσο και η προσκομιζόμενη

 από 16.6.1981 έκθεση των Perfect, Lambert & Co, επιθεωρητών των

 Lloyd`s, καθώς και οι μάρτυρες της πωλήτριας, οι καταθέσεις των οποίων

 περιέχονται στις προεκτεθείσες εισηγητικής εκθέσεις. Κάτ` ακολουθίαν

 τούτων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η έλλειψη των επικληθέντων

 πραγματικών ελαττωμάτων και, ειδικότερα, υγρασίας, καθώς και η

 συνδρομή όλων των συνολογηθείσων ιδιοτήτων της συγκεκριμένης ποσότητας

 αραβοσίτου, στο λιμένα και κατά τα χρόνο της φορτώσεως, αποτελούν

 γεγονότα τα οποία κείνται πέραν πάσης λογικής αμφιβολίας, αφού

 αποδεικνύονται πλήρως από τα αποδεικτικά μέσα που προαναφέρθηκαν.

 Επί τη βάσει των διαπιστώσεων αυτών, κρίνεται ότι η αγωγή του Ελληνικού

 Δημοσίου, καθ` οσον αφορά το αποζημιωτικό της αίτημα, έπρεπε να

 απορριφθεί ως αβάσιμη κατ` ουσίαν. Με το να δεχθεί συνεπώς αυτήν η

 εκκαλούμενη οριστική απόφαση έσφαλε περί την εκτίμηση των

 αποδείξεων, γι` αυτό και πρέπει να εξαφανισθεί, κατά παραδοχή του

 συγκεκριμένου λόγου της εφέσεως της εναγομένης. Αφού δε διακρατηθεί

 η υπόθεση από το Δικαστήριο τούτο, σύμφωνα με το άρθρο 535.1 του

 ΚΠολΔ, θέλει απορριφθεί ως προς το κεφάλαιο τούτο, η αγωγή του

 Ελληνικού Δημοσίου.