ΒΙΒΛΙΟΔΕΤΕΙΟΝ
ΣΠ. ΑΜΠΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ
7 ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 7
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

CH. LYON-CAEN ΚΑΙ L. RENAULT
Καθηγητῶν ἐν τῇ Νομικῇ Σχολῇ τῶν Παρισίων καὶ ἐν τῇ Σχολῇ τῶν Πολιτικῶν Ἐπιστημῶν.

# ΣΥΣΤΗΜΑ
# ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΡΑΣΙΝ

ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ—ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ—ΑΡΓΥΡΟΥ

ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ

ΤΟΜΟΣ ΠΕΜΠΤΟΣ

**Περὶ πλοίων — Περὶ τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων καὶ περὶ τῆς εὐθύνης αὐτῶν.—Περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.—Περὶ τοῦ πλοιάρχου —Περὶ τῆς ναυλώσεως.**

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Δ. ΦΕΞΗ
Πλατεῖα Λουδοβίκου, ἔναντι τοῦ Νέου Δημοτικοῦ Θεάτρου
1901

Εἰς τὰ ὀνόματα τῶν μεταφραστῶν τοῦ παρόντος συγγράμματος κ. Μιλτιάδου Σακελλαρίου καὶ Νικολάου Κουντουριώτου ἀπὸ τοῦ τόμου τούτου προστίθεται καὶ τὸ τοῦ κ. Ἀθανασίου Ἀργυροῦ. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ὁ ἡμέτερος Οἶκος ἐκ προνοίας πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀπροσκόπτου ἀποπερατώσεως τοῦ παρόντος μεγάλου ἔργου ἔγνω νὰ ζητήσῃ πρὸς τοῦτο ἐνωρὶς καὶ τὴν σύμπραξιν τοῦ κ. Ἀργυροῦ, ὅστις προθύμως ἀποδεχθεὶς τὴν ἡμετέραν παράκλησιν, πρὸ πολλοῦ ἤγαγεν εἰς πέρας τὴν μετάφρασιν τοῦ παρόντος πέμπτου καὶ τῶν ἑπομένων ἕκτου, ἑβδόμου καὶ ὀγδόου τόμου, τῶν μέχρι τοῦδε ἐν τῷ πρωτοτύπῳ ἐκδεδομένων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΦΕΞΗΣ**

# ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟΝ

## ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΝ, ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΣ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

**1.** Τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου (ἄρθρα 190 μέχρι 436) εἶναι ἀφιερωμένον ὁλόκληρον εἰς τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ τίτλου του (1), ἥκιστα ὅμως περιλαμβάνει ὁ ἐμπορικὸς νόμος πάντα τὰ κείμενα τὰ ἀναφερόμενα εἰς ναυτικὰ θέματα. Τυγχάνουσι μάλιστα οἱ νόμοι οἱ διέποντες τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν τοσοῦτον πολυάριθμοι, κέκτηνται δὲ τοσαύτην πρωτοτυπίαν, ὥστε ἐκ τοῦ συνόλου τῶν νόμων τούτων, καλουμένων περιληπτικῶς *Ναυτικοῦ Δικαίου*, ἀπετελέσθη εἰδικὸς κλάδος τῆς νομοθεσίας. Πολλοὶ λόγοι ἠνάγκασαν τὸν νομοθέτην νὰ ἀσχοληθῇ ἐπιμελῶς καὶ ἀπὸ ποικίλων ἀπόψεων περὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τρεῖς δὲ ἐξ αὐτῶν τυγχάνουσι τὰ μάλιστα ἄξιοι μνείας.

**2.** α') Αἱ θαλάσσιαι ἐπιχειρήσεις ἐκθέτουσι τὴν περιουσίαν καὶ τὴν ζωὴν τῶν ἀνθρώπων εἰς σοβαρωτάτους κινδύνους. Διὸ ὁ νομοθέτης ὑποχρεοῦται νὰ παρεμβῇ, ὅπως ἐπιβάλῃ, ἐν ὀνόματι τῆς Πολιτείας, τὰ ἀναγκαῖα προφυλακτικὰ μέτρα πρὸς περιορισμὸν τῶν κινδύνων τούτων ἐντὸς στενωτάτων κατὰ τὸ δυνατὸν ὁρίων.

**3.** β') Ὁ νόμος ὀφείλει νὰ ὑποθάλπῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀφοῦ ἐξυπηρετεῖ αὕτη μεγάλως πάντας τοὺς κλάδους

(1) Περὶ ναυτικῆς ἐμπορίας.

τῆς ἐθνικῆς βιομηχανίας. Δι' αὐτῆς πορίζόμεθα τὰς πρώτας ὕλας τὰς μὴ παραγομένας ἐν τῇ χώρᾳ ἡμῶν· δι' αὐτῆς ἐκπέμπονται τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα ἡμῶν εἰς τὰς ἀπωτάτας ἀγοράς. Ἐκ τούτου δὲ ἐξηγεῖται καὶ τὸ ὅτι αἱ χῶραι αἱ κατέχουσαι τὴν πρώτην θέσιν ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ, αὐταὶ καὶ ἀκμάζουσι ὑπὲρ πάσας τὰς ἄλλας ἐμπορικῶς καὶ βιομηχανικῶς.

4 γ') Ἕτερος εἰδικώτερος λόγος, λόγος τοῦ ὁποίου ἡ γνῶσις εἶναι ἀναγκαιοτέρα πρὸς κατανόησιν πολλῶν ἐκ τῶν ναυτικῶν ἡμῶν νόμων, ἐξηγεῖ τὸ ὅτι πολλάκις ἡ προσοχὴ τοῦ νομοθέτου ἐστράφη πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Ὁ λόγος δὲ οὗτος εἶναι τὸ ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐνδιαφέρει αὐτὴν ταύτην τὴν ἄμυναν τῆς χώρας· στεναὶ σχέσεις ὑφίστανται μεταξὺ ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ παρακμὴ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξασθενεῖ τὸ πολεμικὸν ναυτικόν. Οἱ μεταξὺ τῶν δύο τούτων κλάδων τῆς ναυτιλίας δεσμοὶ ἀναφέρονται εἴς τε τὸ ὑλικὸν καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν αὐτῶν.

Αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης ἀπαιτοῦσι μέγιστον ἀριθμὸν ἐμπορικῶν σκαφῶν. Μάλιστα δὲ ἴσχυε τοῦτο πρὸ τῆς περιφήμου *Διακηρύξεως τῶν Παρισίων* τῆς 4)16 Ἀπριλίου τοῦ 1856· διότι ἡ κυβέρνησις ἠδύνατο τότε νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς ἐμπορικὰ σκάφη νὰ ἐξοπλίζωνται πολεμικῶς καὶ νὰ καταλαμβάνωσι τὰ ἐχθρικὰ πλοῖα καὶ ἐμπορεύματα. Ὁ δὲ ἐκ τῶν ἐμπολέμων κεκτημένος μέγα ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἠδύνατο νὰ καταβάλλῃ τοὺς ἐχθρούς του, ἐξολοθρεύων τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριόν των. Τοῦ κακοῦ τούτου ἡ Γαλλία ἔλαβε πεῖραν ἐπὶ τῶν πολέμων τῆς ἐπαναστάσεως κατὰ τῆς Μεγάλης Βρεττανίας.

Ἡ Γαλλία μετὰ τῶν κρατῶν τῶν προσχωρησάντων εἰς τὴν Διακήρυξιν τῶν Παρισίων παρῃτήθη ἐν ἔτει 1856 τῆς ἐξασκήσεως τῆς καταδρομῆς. Τὰ πολεμικὰ μόνον πλοῖά μας δύνανται νῦν νὰ καταλαμβάνωσι τὴν ἐν θαλάσσῃ ἰδιοκτησίαν τοῦ ἐχθροῦ.

Ἀλλὰ καὶ νῦν ἔτι συμφέρει μεγάλως εἰς ἓν κράτος, διεξάγον πόλεμον εἰς μεμακρυσμένον μέρος, νὰ ἔχῃ πολλὰ πλοῖα. Τὰ πολεμικὰ σκάφη δὲν ἐπαρκοῦσι συνήθως πρὸς μεταφορὰν τῶν πολεμεφοδίων καὶ τῶν ζωοτροφιῶν· πρὸς τοῦτο ἀνάγκη προσφυγῆς εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, ὡς συνέβη κατὰ τὸν Κριμαϊκὸν πόλεμον. Δυνατὸν δὲ καὶ νὰ μετασχηματισθῶσι πλοῖα ἐμπορικὰ εἰς πολεμικὰ σκάφη,

ὅπως χρησιμοποιηθῶσιν ὑπὸ τῆς πολιτείας (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ κατάργησις τῆς καταδρομῆς δὲν εἶναι πλήρης· ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ἐμπορικὰ πλοῖα νὰ ἐξοπλισθῶσι πολεμικῶς καὶ νὰ ἐνεργήσωσιν εἴτε κατὰ τῶν κρατῶν τῶν μὴ παραιτηθέντων τοῦ δικαιώματος τῆς ἐξασκήσεως τῆς καταδρομῆς (2), εἴτε κατὰ τῶν κρατῶν, ἅτινα, παραιτηθέντα τῆς καταδρομῆς, θὰ παρεβίαζον τὴν εἰς τὴν Διακήρυξιν τῶν Παρισίων προσχώρησίν των (3).

Ὁ μεταξὺ τῶν δύο κλάδων τῆς ναυτιλίας δεσμὸς εἶναι στενώτερος ἀκόμη ὡς πρὸς τὸ προσωπικόν. Ὁ τρόπος τῆς στρατολογίας τοῦ στρατοῦ τῆς θαλάσσης δὲν εἶναι, κατ' ἀρχήν (4), ἐν Γαλλίᾳ ὁ ἰσχύων καὶ ἐν τῇ στρατολογίᾳ τοῦ στρατοῦ τῆς ξηρᾶς. Τὰ πληρώματα τοῦ στόλου στρατολογοῦνται πρωτίστως τῇ βοηθείᾳ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Δυνάμει τοῦ μεγάλου τούτου θεσμοῦ, οὗ ἡ σύστασις ὀφείλεται εἰς τὸν Κολβέρτον, οἱ ναῦται τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἐγγράφονται ἐν εἰδικοῖς πίναξιν, ἐπιτρέπεται δὲ νὰ κληθῶσιν οἱ ἄγοντες ἡλικίαν ἀπὸ εἴκοσι μέχρι πεντήκοντα ἐτῶν, ὅπως ὑπηρετήσωσιν εἰς τὰ πλοῖα τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Οὕτω οἱ ναῦται τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἀποτελοῦσιν εἶδός τι ἐφεδρείας τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Κατὰ ταῦτα αἱ κατὰ θάλασσαν πολεμικαὶ δυνάμεις τοῦ κράτους εἶναι τόσῳ μᾶλλον μεγαλείτεραι, ὅσῳ τὸ προσωπικὸν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ εἶναι πολυαριθμότερον.

Οἱ Ῥωμαῖοι νομοδιδάσκαλοι εἶχον κατανοήσει τὴν μεγάλην σπου-

---

(1) Ἐκ τούτου ἐξηγοῦνται πολλαὶ διατάξεις τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1893 περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τὸ ἄρθρον 7 τοῦ νόμου τούτου παρέχει αὔξησιν τῆς εἰς τὴν ναυτιλίαν παρεχομένης ἐπιχορηγήσεως (prime) κατὰ 25 τοῖς 100 ὑπὲρ τῶν ἀτμοπλοίων τῶν ναυπηγουμένων ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίων ἐκ τῶν προτέρων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν. Πλὴν τούτου δύναται ἡ πολιτεία ἐν ὥρᾳ πολέμου νὰ ἐξαναγκάσῃ τοὺς ἰδιοκτήτας ἐμπορικῶν πλοίων εἰς εἰσφορὰν αὐτῶν.

(2) Οἷον τῆς Ἱσπανίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, τοῦ Μεξικοῦ.

(3) Τὸ ἄρθρον 208 τοῦ ἰταλικοῦ νόμου περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας (ἀριθ. 17) καθιεροῖ τὰς ἀρχὰς ταύτας.

(4) Ὁ στρατὸς τῆς θαλάσσης σύγκειται ἐν μέρει ἐξ ἀνδρῶν προερχομένων ἐκ τῆς στρατολογίας τῆς ἐνεργουμένης ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ γενικοῦ νόμου περὶ ὀργανισμοῦ τοῦ στρατοῦ : Νόμος τῆς 15 Ἰουλίου 1889 ἄρθρον 43.

δαιότητα τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὸ γενικὸν συμφέρον τῆς πολιτείας. Ὁ Οὐλπιανὸς ἔλεγεν : ad summam rempublicam exercitio pertinet (Πανδ. νόμ. 1, § 20, de exercit. act., XVI, 1) (1). Ἐν Γαλλίᾳ ἡ σπουδαιότης τῆς βιομηχανίας ταύτης ἀνεγνωρίσθη μάλιστα ἀπὸ τοῦ Κολβέρτου. Ἔν τινι διατάγματι τοῦ 1666 Λουδοβῖκος ὁ ΙΔ' ἔλεγε : *Τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον εἶναι μέτρον ἐκ τῶν δραστηριωτάτων ὅπως ἐπιτευχθῇ ἡ ὑλικὴ εὐημερία ἐν εἰρήνῃ, κατασταθῇ δὲ φοβερὰ ἡ δύναμις τοῦ κράτους ἐν πολέμῳ.*

**5.** Ἵνα ὑποθάλψῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὁ Γάλλος νομοθέτης προσέφυγεν εἰς πολλὰ καὶ διάφορα μέσα. Τὸ πρώτιστον αὐτῶν ἐπὶ πολὺν χρόνον ἦτο ὁ εἰδικὸς ὀργανισμὸς ὑφ' ὃν ὑπήγετο τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν. Τὸ σύστημα τοῦτο, εἰσαχθὲν ὑπὸ τοῦ Κολβέρτου καὶ ἀναπτυχθὲν κατὰ τοὺς χρόνους τῆς Συμβατικῆς (Convention) καὶ τῆς Παλινορθώσεως (Restauration), ἐγκατελείφθη ὁριστικῶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Ἐν τοσούτῳ ἡ ἐξέτασις αὐτοῦ δὲν στερεῖται ἐνδιαφέροντος, διότι τοῦτο μὲν τὸ σύστημα τοῦτο κατέλιπεν ἴχνη τινά, τοῦτο δὲ πολλοὶ ὑπάρχουσιν οἱ ἀποδίδοντες εἰς τὴν ἐγκατάλειψιν αὐτοῦ τὴν ἀναμφισβήτητον δυστυχῶς παρακμὴν τῆς γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ὁ ὀργανισμὸς ὅστις διεῖπε τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἀπετέλει ἀπὸ τοῦ Κολβέρτου μέχρι τῶν ἡμερῶν ἡμῶν ἕνα τῶν κλάδων τοῦ *προστατευτικοῦ συστήματος*. Τὸ προστατευτικὸν τῆς ναυτιλίας σύστημα ἀπετελεῖτο ἐξ ἀπαγορεύσεων, ἐκ βαρέων τελωνιακῶν δασμῶν, σκοπὸς τῶν ὁποίων ἦτο νὰ ἐξασφαλίσωσιν ὑπὲρ τῆς Γαλλίας τὴν ἀνάπτυξιν εἴτε τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εἴτε τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

**Ἀλλ'** εἰς τί ἀκριβῶς συνίστατο τὸ σύστημα τοῦτο ; Τίνες ἦσαν οἱ δικαιολογητικοὶ λόγοι αὐτοῦ ; Πῶς κατὰ μικρὸν ἐξέλιπε ; Πρέπει νὰ λυπῆταί τις ἢ μὴ διὰ τὴν ἐξαφάνισιν αὐτοῦ ; Ἰδοὺ τὰ ἐρωτήματα εἰς ἃ ὀφείλομεν ν' ἀπαντήσωμεν.

**6.** Ἡ ἐγκαθίδρυσις τοῦ προστατευτικοῦ τῆς ναυτιλίας συστή-

---

(1) Διὸ ἡ ναυπήγησις ἑνὸς πλοίου ἦτο εἷς τῶν λόγων κτήσεως τῆς ρωμαϊκῆς ἰσοπολιτείας διὰ τοὺς Λατίνους. Γάϊος, Ο. Ι, § 34, Οὐλπιανός, Κανονες, τίτλος ΙΙΙ, § 1 καὶ 6.

ματος προῆλθεν ἐκ τῆς ἰδέας, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ἡμῶν ναυτιλία, ἐγκαταλειπομένη εἰς ἑαυτήν, ἤθελε συντριβῆ ὑπὸ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων. Ἐπεζητήθη λοιπὸν ἡ εἰς τὴν ἡμετέραν ναυτιλίαν διὰ τεχνητῶν μέσων παροχὴ τῶν στοιχείων ἐκείνων ἅτινα ἐφαίνετο ὅτι δὲν εἶχεν ἐκ φύσεως (1).

Πολλαὶ συνθῆκαι, ἔλεγον, εἶναι ἀναγκαῖαι ὅπως ἀναπτυχθῇ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔν τινι χώρᾳ. Αἱ δύο δὲ σπουδαιότεραι εἶναι ἀναμφιβόλως αἱ ἑπόμεναι :

α') Ἀνάγκη νὰ ἀκμάζῃ ἐν τῇ χώρᾳ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία· ἄλλως ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι ὑποτελὴς εἰς τὰς ξένας χωρας, εἰς ἃς οἱ ἐφοπλισταὶ καταφεύγουσιν ὅπως ἀγοράσωσι τὰ πλοῖά των. Ἐνέχει δὲ τοῦτο σοβαρὰ ἄτοπα : ὡς ἐκ τούτου οἱ ξένοι συναγωνισταὶ κατορθοῦσι νὰ μανθάνωσι τὰς ἀγορὰς (debouchés) καὶ τὰς σχέσεις τῶν προσφευγόντων εἰς τὴν ξένην ναυτιλίαν· πλὴν τούτου, ἐν ὥρᾳ πολέμου, τὸ οὐδέτερον κράτος ἐνδεχόμενον νὰ μὴ εὑρίσκῃ παρὰ τοῖς ἐμπολέμοις, τοῖς προμηθεύουσιν αὐτῷ συνηθως τὰ πλοῖα ὧν λαμβάνει ἀνάγκην, τὰ ἀναγκαιοῦντα αὐτῷ σκάφη.

β') Ἔπειτα ἡ ναυτιλία πρέπει νὰ ἔχῃ ναῦλον ἀπόπλου καὶ ναῦλον ἐπανόδου.

Τῶν δύο τούτων οὐσιωδῶν διὰ τὴν ἀκμὴν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας συνθηκῶν ὑστερεῖ ἡ Γαλλία. Δὲν κέκτηται ἐν ἀφθονίᾳ τὰς πρώτας ὕλας τὰς ἀναγκαίας πρὸς ναυπήγησιν. Δὲν ὑπάρχουσιν ἐν αὐτῇ μεταλλεῖα σιδήρου, ὡς ὑπάρχουσιν ἐν Ἀγγλίᾳ, μηδὲ ξυλεία ὡς ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις. Κατ' ἀκολουθίαν δὲν ναυπηγοῦνται ἐν Γαλλίᾳ πλοῖα ἐξ ἴσου εὐθηνά, ὡς ἐν πολλαῖς ἄλλαις χώραις. Ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου εἶχε συναχθῆ τὸ συμπέρασμα, ὅτι πρὸς πρόληψιν τῆς ἐξαφανίσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐν Γαλλίᾳ, ἦτο ἀνάγκη νὰ ἐμποδισθῶσιν οἱ Γάλλοι ἀπὸ τοῦ νὰ μεταβαίνωσιν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν πρὸς ἀγορὰν πλοίων. Διὸ τὸ διάταγμα τῆς 21 Σεπτεμβρίου τοῦ 1793 (2) ὥριζεν, ὅτι, ἵνα ἔχῃ τὸ πλοῖον τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα καὶ ἀπολαύῃ τῶν παρομαρτούντων αὐτῇ πλεονεκτημάτων, ἔδει νὰ εἶναι ναυπηγημένον ἐν Γαλλίᾳ. Μετὰ πολλῶν κρατῶν εἶχον συνομολογηθῆ ἰδιαίτεραι συνθῆκαι, δι' ὧν

(1) Ὅρα Léveillé, Notre marine marchande et son avenir (1868).
(2) Ἴδε ἀριθ. 10.

ἐπετρέπετο ἡ εἰσαγωγὴ τῶν ἐν τῇ χώρᾳ τούτων ναυπηγηθέντων πλοίων· ἀλλὰ καὶ τοῦτο δὲν ἐγίνετο ἄνευ τῆς καταβολῆς βαρέων τελῶν. Ἐξαιρετικῶς δὲ μόνον ἐπετράπη ἐνίοτε ἡ εἰσαγωγὴ πλοίων ναυπηγηθέντων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἰδίᾳ δὲ ἐγένετο τοῦτο κατὰ τὸν Κριμαϊκὸν πόλεμον (1854 μέχρι 1856)· διότι τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα δὲν ἠδύναντο τότε νὰ ἐπαρκῶσιν εἰς πάσας τὰς ἀνάγκας.

Ἡ δευτέρα συνθήκη ἡ ἀναγκαία πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας, ἡ ἐν ἀφθονίᾳ ὕπαρξις ναύλου ἀπόπλου καὶ ναύλου ἐπανόδου, ἐλλείπει ἐπίσης ἐν Γαλλίᾳ.

Δὲν ἔχομεν ἀφθόνους ναύλους, διότι ὁ ναῦλος εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὸ βάρος καὶ τὸν ὄγκον τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων· ἡ Γαλλία ὀλίγα ἐξάγει βαρέα καὶ ὀγκώδη ἐμπορεύματα. Ἡ ἔλλειψις ναύλου ἀπόπλου κωλύει τὰ ἡμέτερα πλοῖα ἀπὸ τοῦ νὰ εὑρίσκωσιν εὐκόλως ναῦλον ἐπανόδου· δὲν δύνανται νὰ φορτώσωσι διὰ τὴν ἐπάνοδον εἰμὴ ἀντὶ βαρυτάτου ναύλου· ἀποπλεύσαντα σχεδὸν κενὰ εἶναι ἠναγκασμένα νὰ πραγματοποιήσωσι δι' ἑνὸς καὶ μόνου πλοῦ τὰς ὠφελείας τὰς ὁποίας οἱ Ἄγγλοι καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ πραγματοποιοῦσι διὰ πλοῦ ἀμφοτερόπλου. Κατ' ἀκολουθίαν ἐσχηματίσθη ἡ γνώμη, ὅτι, ἂν μὴ ἐπενέβαινεν ὁ νομοθέτης, τὰ πλοῖα ἡμῶν, ἀποπλέοντα μετὰ ἔρματος, θὰ ἐπανήρχοντο σχεδὸν πάντοτε κενά.

7. Πρὸς πρόληψιν τούτου ἐξησφαλίσθησαν εἰδικὰ πλεονεκτήματα ὑπὲρ τῶν γαλλικῶν πλοίων καὶ ἐπεβλήθησαν ἰδιαίτερα βάρη ἐπὶ τῶν ξένων :

1ον. Ἡ *ἀκτοπλοία* μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἐπεφυλάχθη ὑπὲρ τῆς γαλλικῆς σημαίας.

2ον. Ἐπίσης ἐπεφυλάχθη ἀποκλειστικῶς ὑπὲρ αὐτῆς ἡ μεταξὺ τῆς μητροπόλεως καὶ τῶν ἀποικιῶν ναυτιλία, ὁ *ἀποικιακὸς διάπλους* (intercourse coloniale).

3ον. Ὡρίσθησαν εἰδικὰ τέλη ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων τῶν εἰσερχομένων εἰς τοὺς ἡμετέρους λιμένας (droits de tonnage, δικαιώματα χωρητικότητος) καὶ πρόσθετα τελωνιακὰ τέλη ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν εἰσαγομένων διὰ τῶν ξένων πλοίων (surtaxes de pavillon, πρόσθετα τέλη σημαίας).

Ἕκαστον τῶν στοιχείων τούτων τοῦ προστατευτικοῦ συστήματος ἔχει ἀνάγκην ἐξηγήσεών τινων.

8. 1ον. Ὁ νόμος τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1793 ἐπεφύλαξε τὴν με-

ταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἀκτοπλοίαν εἰς τὴν ἐθνικὴν σημαίαν (ἄρθρ. 3 καὶ 4). Τὸ προνόμιον τοῦτο διασῴζεται ἀκόμη. Ἴδε ἀριθ. 18.

**9.** 2ον. Μέχρι τοῦ 1861 εἰδικοὶ κανόνες διεῖπον τὰς σχέσεις τῆς μητροπόλεως μετὰ τῶν γαλλικῶν ἀποικιῶν. Τὸ σύνολον τῶν κανόνων τούτων ἀποτελεῖ τὸ λεγόμενον *ἀποικιακὸν σύμφωνον* (pacte colonial). Τὸ ὄνομα τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ὑπετίθετο, ὅτι οἱ κανόνες οὗτοι εἶχον καθορισθῆ διὰ συμβάσεως. Ἀλλὰ τοῦτο εἶναι καθαρὸν πλάσμα· διότι ἡ ἀλήθεια εἶναι, ὅτι οἱ κανόνες οὗτοι εἶχον ἐπιβληθῆ εἰς τὰς ἀποικίας.

Περιεῖχε δὲ τὸ *ἀποικιακὸν σύμφωνον* τέσσαρας διαφόρους κανόνας :

α) Αἱ ἀποικίαι δὲν ἠδύναντο νὰ πορίζωνται τὰ χρειώδη εἰ μὴ ἐκ Γαλλίας.

β) Τὰ ἀποικιακὰ προϊόντα δὲν ἠδύναντο νὰ πωληθῶσιν εἰ μὴ εἰς τὴν μητρόπολιν.

γ) Ὁ *ἀποικιακὸς διάπλους*, τουτέστιν ἡ μεταξὺ τῶν ἀποικιῶν ἢ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῆς μητροπόλεως ναυτιλία δὲν ἐπετρέπετο εἰ μὴ εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα.

δ) Εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν πλεονεκτημάτων τούτων τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας τῆς μητροπόλεως αἱ ἀποικίαι ἐκέκτηντο ὡρισμένα προνόμια ἐν τῇ γαλλικῇ ἀγορᾷ. Αὐταὶ ἰδίᾳ μόναι εἶχον τὸ δικαίωμα νὰ εἰσάγωσι ζάκχαριν εἰς Γαλλίαν.

**10.** Ὁ Κολβέρτος ἐπεθύμει νὰ ἔχῃ ἡ Γαλλία ἰδίαν ναυτιλίαν, ἐπεθύμει νὰ μὴ εὑρίσκηται τὸ γαλλικὸν ἐμπόριον πάντοτε εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προσφεύγῃ εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἢ ὁλλανδικὴν ναυτιλίαν. Πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ τούτου εἶχεν ἐπιβάλει δικαιώματα χωρητικότητος ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων, τουτέστι τέλη ἀνάλογα πρὸς τὴν περιεκτικότητα, πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν τόννων τῶν ξένων πλοίων τῶν εἰσερχομένων εἰς τοὺς ἡμετέρους λιμένας. Τὰ τέλη ταῦτα ἠνάγκαζον τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς νὰ ὑψώνωσι τὸν ναῦλον, ὅστις ἔφερε τὸ βάρος τῶν τελῶν τούτων, οὕτω δὲ οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ ἠδύναντο νὰ ἀρκοῦνται εἰς ναῦλον μικρότερον ἢ νὰ μὴ καταβιβάζωσιν αὐτόν, ἀφοῦ ἐπροστατεύοντο κατὰ τοῦ ξένου συναγωνισμοῦ. Οὐδέποτε ὅμως ἐπὶ τῆς παλαιᾶς μοναρχίας ἐκλείσθησαν εἰς τὰ ξένα πλοῖα οἱ ἡμέτεροι λιμένες.

Δὲν εἶχον ὅμως οὕτω πάντοτε τὰ πράγματα. Ἡ ἐθνικὴ Συμβα-

τικὴ ἐψήφισε τὴν 21 Σεπτεμβρίου 1793 ψήφισμα, ὅπερ ἀπέβη διάσημον ὑπὸ τὸ ὄνομα *νόμος περὶ ναυτιλίας* (acte de navigation). Τὸ ὄνομα τοῦτο ἐδόθη εἰς τὸ ψήφισμα τοῦτο, διότι, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας ἡμῶν, ἡ ἐθνικὴ Συμβατικὴ προσέδραμεν εἰς μέτρα ἀνάλογα πρὸς ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα εἶχον ληφθῆ ἐπὶ Κρόμβελ ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ τοῦ *νόμου περὶ ναυτιλίας* (acte de navigation) τοῦ 1651. Τὸ ψήφισμα τοῦ 1793 ὥριζεν, ὅτι τὰ ξένα ἐμπορεύματα δὲν ἠδύναντο νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν Γαλλίαν εἰ μὴ διὰ γαλλικῶν πλοίων ἢ διὰ πλοίων τῆς χώρας τῆς προελεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων τούτων. Οὕτω ἡ *τρίτη σημαία* (le tiers pavillon) ἀπεκλείετο· ἀπηγορεύετο εἰς τὰ ξένα πλοῖα ἡ λεγομένη *ἔμμεσος ναυτιλία* (navigation indirecte). Ἐνεθαρρύνοντο οὕτω αἱ *ἄμεσοι* σχέσεις μεταξὺ τῆς Γαλλίας καὶ τῶν μεμακρυσμένων χωρῶν τῆς προελεύσεως. Ἐν τούτοις ἡ ἀπόλυτος αὕτη ἀπαγόρευσις τῶν ξένων πλοίων ὡς πρὸς τὴν *ἔμμεσον ναυτιλίαν* οὐδέποτε ἐφηρμόσθη. Ἐπὶ τῶν πολέμων τῆς Ἐπαναστάσεως καὶ τῆς Αὐτοκρατορίας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων οἱ λιμένες ἡμῶν διετέλουν σχεδὸν πάντοτε ἀποκεκλεισμένοι, δὲν ἐπεδιώχθη ἡ ἐφαρμογή. Ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ναυτικοῦ ὑλικοῦ δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαγορευτικῶν τούτων διατάξεων ἐπὶ τῆς Παλινορθώσεως. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην αἱ ἀνάγκαι τοῦ δημοσίου ταμείου καὶ αἱ ἀξιώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, παραπονουμένων ὅτι εἶχον νὰ ὑποστῶσι τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ναυτιλιῶν, ἤγαγον εἰς τὴν ἐπιβολὴν *προσθέτων τελῶν σημαίας* (surtaxes de pavillon) πρὸς τοῖς δικαιώμασι χωρητικότητος (droits de tonnage). Τὰ πρόσθετα ταῦτα τέλη ἦσαν συμπληρώματα τῶν ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν εἰσαγομένων διὰ ξένων πλοίων τελωνιακῶν δασμῶν. Ἡ ἐπιβολὴ τῶν νέων τούτων τελῶν παρήγαγε ζωηροτάτην δασμολογικὴν πάλην ἰδίᾳ πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς. Μετὰ συνθήκην τῆς 24 Ἰουνίου 1822, συνομολογηθεῖσαν μετὰ τῆς τελευταίας ταύτης χώρας, ἠκολούθησαν εἴκοσιν ἓξ ἄλλαι συνθῆκαι, αἵτινες, τοὐλάχιστον διὰ *τὸν ἄμεσον διάπλουν*, καθώριζον τὴν ἀρχὴν τῆς ἀμοιβαιότητος, καταργήσασαι ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τῶν συμβαλλομένων κρατῶν τὰ δικαιώματα χωρητικότητος καὶ τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας, ἅτινα οὕτω δὲν ὑφίσταντο σχεδὸν πλέον εἰ μὴ διὰ τὴν ἔμμεσον ναυτιλίαν.

11. Τὸ ὡς ἄνω ἐκτεθὲν σύστημα ἐξηφανίσθη σχεδὸν ὁλοσχερῶς.

Ἡ περίφημος ἐμπορικὴ συνθήκη, ἡ συνομολογηθεῖσα μετὰ τῆς Ἀγγλίας τῇ 3 Ἰανουαρίου 1860, δὲν ἔθιγε ποσῶς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν· ἀλλ' ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις δὲν ἔμελλε νὰ βραδύνῃ νὰ ἐφαρμόσῃ καὶ εἰς αὐτό, μάλιστα κατὰ τρόπον ἀπόλυτον, τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθέρας συναλλαγῆς. Δύο μεγάλοι νόμοι τοῦ 1861 καὶ τοῦ 1866 ἀντικατέστησαν τὸ προστατευτικὸν τῆς ναυτιλίας σύστημα διὰ τοῦ *συστήματος τῆς ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν* (système de l' assimilation des pavillons).

12. Πρῶτον δὲ κατηργήθη τὸ *ἀποικιακὸν σύμφωνον*. Τὸ σύμφωνον τοῦτο προεκάλει ζωηρότατα καὶ εὐλογώτατα παράπονα ἐκ μέρους τῶν ἀποικιῶν. Ἡ μητρόπολις, ἀπολαύουσα ἀληθοῦς μονοπωλίου διὰ τὰ προϊόντα τὰ ἀναγκαῖα εἰς τὴν ἀποικιακὴν κατανάλωσιν καὶ διὰ τὴν *μεταξὺ τῶν ἀποικιῶν ναυτιλίαν* (navigation intercoloniale), ἀπῄτει διὰ τὰ προϊόντα ταῦτα καὶ διὰ τὸν ναῦλον ὑπερόγκους τιμάς. Πλὴν τούτου ἡ διατήρησις τοῦ ἀποικιακοῦ συμφώνου ἦτο ἀδύνατος, ὡς ἀποτελοῦσα ἀληθῆ ἀδικίαν, διότι εἶχε λυθῆ οὕτως εἰπεῖν ὡς πρὸς τὸ ἕτερον τῶν μερῶν, ἀφοῦ δὲν παρεῖχε πλέον οὐδὲν προνόμιον εἰς τὰς ἀποικίας. Ἡ ξένη ζάκχαρις ἡ εἰσαγομένη εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ ἡ ἐγχώριος ζάκχαρις συνηγωνίζοντο ἐν αὐτῇ πρὸς τὴν ἀποικιακὴν ζάκχαριν (1).

Ὁ νόμος λοιπὸν τῆς 3 Ἰουλίου 1861 κατήργησε τὸ ἀποικιακὸν σύμφωνον ὡς πρὸς τὴν Γουαδελούπην, τὴν Μαρτινίκην καὶ τὴν Ἕνωσιν (Réunion), ὁρίσας, ὅτι αἱ ἀποικίαι αὗται ἠδύναντο νὰ πωλῶσι τὰ προϊόντα των ὅπου ἔκρινον προτιμότερον, καὶ ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν ἀποικιῶν ναυτιλία ἠδύνατο νὰ ἐνεργῆται ὑπὸ πάσης σημαίας (2).

---

(1) Ὅρα περὶ τῆς νομοθεσίας περὶ ζακχάρεως Paul Cauwès, Cours d'économie politique (3η ἔκδοσις) I, n⁰ 353· II, n⁰ 758 μέχρι 760. Ὅρα ἐπίσης IV, n⁰ 1283.

(2) Ῥητέον ἐν τούτοις, ὅτι ὁ νόμος τῆς 3 Ἰουλίου 1861 ἐπέβαλλε πρόσθετα τέλη σημαίας ἐπὶ τῶν ξένων ἐμπορευμάτων τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς ἀποικίας διὰ ξένων πλοίων (ἄρθρον 3) καὶ ἐπὶ τῶν ἀποικιακῶν προϊόντων τῶν εἰσαγομένων εἰς τὴν Γαλλίαν ἢ ἐπὶ τῶν γαλλικῶν προϊόντων τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς ἀποικίας διὰ ξένων πλοίων (ἄρθρον 6). Τὰ πρόσθετα ταῦτα τέλη ἐξέλιπον δυνάμει τοῦ νόμου τοῦ 1866, περὶ οὗ γενήσεται λόγος κατωτέρω (ἀριθ. 13 καὶ ἑπόμ.), καὶ ὅστις ἐν γένει κατήργησε τοὺς προσθέτους τούτους τελωνιακοὺς δασμούς.

Διάταγμα τῆς 9 Ἰουλίου 1869 ἐπεξέτεινε τὴν μεγάλην ταύτην μεταρρύθμισιν ἐπὶ πασῶν τῶν ἀποικιῶν τῶν μὴ περιλαμβανομένων εἰς τὸν νόμον τοῦ 1861.

**13.** Ὁ δὲ νόμος τῆς 19 Μαΐου τοῦ 1866 καθιέρωσε συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῆς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίας καινοτομίας σπουδαιοτέρας ἀκόμη τῶν προηγουμένων. Κατήργησεν ἀπὸ τοῦ 1867 τὰ δικαιώματα χωρητικότητος ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1869 τὰ *πρόσθετα τέλη σημαίας*. Ἀλλ' ὁ νομοθέτης, ὑποβάλλων οὕτω τοὺς Γάλλους ἐφοπλιστὰς εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ναυτιλιῶν, ὤφειλεν ἐκ λόγων δικαιοσύνης νὰ παράσχῃ εἰς αὐτοὺς τὴν εὐκολίαν τοῦ ἀγοράζειν τὰ πλοῖά των ὅσον τὸ δυνατὸν εὐωνότερον, ἵνα δύνανται οὕτω νὰ διεξάγωσι τὸν ἀγῶνα μετά τινος ἐλπίδος ἐπιτυχίας. Ὁ νόμος λοιπὸν τοῦ 1866 παρεδέχθη τὴν εἰσαγωγὴν πλοίων ναυπηγημένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπὶ καταβολῇ ἐλαφροῦ τέλους, τέλους 2 φράγκων κατὰ τόννον (1).

Ἀλλὰ τοῦτο ἠδύνατο νὰ παραβλάψῃ τὰ συμφέροντα τῶν Γάλλων ναυπηγῶν· ὅθεν, ἵνα μὴ ἀποβῇ εἰς αὐτοὺς ἀδύνατος ὁ ἀγὼν πρὸς τὰ ξένα ναυπηγεῖα, ἐπετράπη ἡ ἀτελὴς εἰσαγωγὴ τῶν ὑλικῶν τῶν προωρισμένων εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίων. Ὑπῆρχεν οὕτω εἶδός τι λογικῆς συναφείας μεταξὺ τῆς καταργήσεως τῶν δικαιωμάτων χωρητικότητος καὶ τῶν *προσθέτων τελῶν σημαίας*, τῆς ἐλαττώσεως τοῦ δασμοῦ εἰσαγωγῆς τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀτελοῦς εἰσαγωγῆς τῶν ὑλικῶν τῶν προωρισμένων διὰ τὴν ναυπηγίαν.

**14.** Ἡ κατάργησις τοῦ ἀποικιακοῦ συμφώνου ἔτυχε γενικῆς ἐπιδοκιμασίας. Δὲν συνέβη ὅμως τὸ αὐτὸ ὡς πρὸς τὴν κατάργησιν τῶν δικαιωμάτων χωρητικότητος καὶ τῶν προσθέτων τελῶν σημαίας τὴν ἀπορρέουσαν ἐκ τοῦ νόμου τῆς 19 Μαΐου τοῦ 1866. Οἱ Γάλλοι ναυπηγοὶ παρεπονέθησαν διὰ τὴν ἐλάττωσιν τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν των, ἣν ἀπέδιδον εἰς τὸν ξένον συναγωνισμόν· οἱ ἐφοπλισταὶ ἰσχυρίσθησαν, ὅτι ἡ κατάργησις τῶν δικαιωμάτων χωρητικότητος καὶ τῶν προσθέτων τελῶν σημαίας ἠνάγκαζεν αὐτοὺς νὰ καταβιβάσωσι τοὺς ναύλους των, ὅτι ἕνεκα τούτου δὲν ἠδύναντο πλέον νὰ εὑρίσκωσι ναύλους συμφέροντας, καὶ ἦσαν ἠναγκασμένοι νὰ περιορίσωσι τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων των.

Τὰ παράπονα ταῦτα προεκάλεσαν ἐν ἔτει 1870 μεγάλην κοινοβου-

(1) Ἴδε περὶ τόννων ἀριθ. 69 καὶ 70.

λευτικὴν ἔρευναν περὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (1). Ὁ πόλεμος δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὴν ἔρευναν ταύτην νὰ φθάσῃ εἰς τὸν σκοπόν της. Ἀλλ' ἐν ἔτει 1872 αἱ ἀνάγκαι τοῦ δημοσίου ταμείου καὶ αἱ οἰκονομικαὶ ἰδέαι τῆς κυβερνήσεως ἤγαγον εἰς μερικὴν ἐπάνοδον πρὸς τὸ προστατευτικὸν σύστημα. Ὁ νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1872 ἐπανέφερεν, ἂν μὴ τὰ δικαιώματα χωρητικότητος, τοὐλάχιστον τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας. Ἀφοῦ δὲ οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ ἐπροστατεύθησαν καὶ αὖθις κατὰ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων, ὁ νόμος τοῦ 1872 ἀνεβίβασε τὰ τέλη εἰσαγωγῆς ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ναυπηγηθέντων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε τὸ τέλος ἀνήρχετο ἐνίοτε μέχρις 60 φράγκων κατὰ τόννον (ἄρθρον 5). Τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀτελοῦς εἰσαγωγῆς τῶν ὑλικῶν τῶν προωρισμένων διὰ τὴν ναυπηγίαν κατηργήθη, ἀφοῦ οἱ Γάλλοι ναυπηγοὶ ἐπροστατεύοντο διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων εἰσαγωγικοῦ τέλους.

15. Ἡ ἐπάνοδος αὕτη εἰς τὸ προστατευτικὸν σύστημα δὲν διήρκεσεν ἐπὶ πολὺν χρόνον. Νόμος τῆς 25 Ἰουλίου τοῦ 1873 κατήργησε καὶ αὖθις τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας. Διάφοροι λόγοι ἐξηγοῦσι τὴν ταχεῖαν ταύτην κατάργησιν τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1872. Ἀπὸ τῆς 24 Μαΐου τοῦ 1873 εἶχεν ἐπέλθει κυβερνητικὴ μεταβολή (2)· πλὴν τούτου εἶχε παρατηρηθῆ, ὅτι ἡ ἐπαναφορὰ τῶν προσθέτων τελῶν σημαίας δὲν ἠδύνατο μήτε τὰ ἐξ αὐτῶν προσδοκώμενα ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ δημοσίου ταμείου ἀποτελέσματα νὰ παραγάγῃ, μήτε τὴν ναυτιλίαν ἡμῶν ἀποτελεσματικῶς νὰ προστατεύσῃ.

Ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις εἶχε συνομολογήσει μετὰ πολλῶν κρατῶν συνθήκας ἐμπορίας καὶ ναυτιλίας περιεχούσας τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων τοῦ νόμου τοῦ 1866. Ἀπέναντι τῶν κρατῶν τούτων, πρὸς ἃ ἡ Γαλλία ἦτο δεσμευμένη, τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας δὲν ἠδύναντο νὰ ἐπιβληθῶσιν ἐκ νέου διὰ νόμου. Οὕτω ἡ κυβέρνησις ἐν ἔτει 1872 ὑπελόγιζεν εἰς 6 ἑκατομμύρια τὰ πρόσθετα τέλη τὰ ὁποῖα ἠδύναντο νὰ εἰσπραχθῶσι, καὶ ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ 1874 περιώρισε τὸ ποσὸν τοῦτο εἰς 1,200,000.

---

(1) Ἡ ἔρευνα αὕτη, δημοσιευθεῖσα ἐν παραρτήματι εἰς τὴν **Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως** ἐξεδόθη καὶ εἰς ἴδιον τεῦχος.

(2) Ἐννοοῦμεν τὴν ἀνατροπὴν τοῦ Θιέρσου, τοῦ ὁποίου αἱ προσωπικαὶ ἰδέαι εἶχον ἐπιβάλει τὸν νόμον τοῦ 1872.

**16.** Ὁ νόμος τῆς 28 Ἰουλίου 1873, καταργήσας καὶ αὖθις τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας, δὲν ἐπανέφερε ῥητῶς καὶ πλήρη τὴν κατάστασιν τῶν πραγμάτων τὴν εἰσαχθεῖσαν διὰ τοῦ νόμου τῆς 19 Μαίου τοῦ 1866. Ἀφῆκεν ἐν ἰσχύι τὰ εἰσαγωγικὰ τέλη τὰ ἐπιβληθέντα ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων διὰ τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1872 καὶ δὲν ἐπανέφερε τὴν ἀτελῆ εἰσαγωγὴν τὴν καταργηθεῖσαν διὰ τοῦ τελευταίου τούτου νόμου ὡς πρὸς τὰ ὑλικὰ τὰ προωρισμένα διὰ τὴν ναυπηγίαν.

Παρατηρητέον ὅμως, ὅτι τὰ μετριασμένα εἰσαγωγικὰ τέλη καὶ τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀτελοῦς εἰσαγωγῆς, ἀπόρροια τῶν διατάξεων τοῦ νόμου τῆς 19 Μαίου τοῦ 1866, δὲν εἶχον παύσει νὰ ὑφίστανται ἀπέναντι ὡρισμένων κρατῶν. Τοῦτο προήρχετο ἐκ τοῦ ὅτι οἱ κανόνες οἱ καθιερούμενοι διὰ τοῦ νόμου τοῦ 1866 εἶχον ἐν γένει περιληφθῆ εἰς τὰς συνθήκας ἐμπορίας καὶ ναυτιλίας. Ὁ νόμος λοιπὸν τοῦ 1866 διετηρεῖτο ἀκέραιος τοὐλάχιστον ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν συμβαλλομένων Δυνάμεων.

**17.** Ὁ νόμος τῆς 5 Μαίου 1881, ὁ περὶ γενικοῦ τελωνιακοῦ δασμολογίου (εἰσαγωγικὰ τέλη, πίναξ Α. n⁰ 542), εἶχεν ὁρίσει καὶ αὖθις τὸ εἰσαγωγικὸν τέλος εἰς 2 φράγκα κατὰ τόννον. Ὁ νόμος τῆς 11 Ἰανουαρίου τοῦ 1892 περὶ γενικοῦ τελωνιακοῦ δασμολογίου (εἰσαγωγικὰ τέλη, πίναξ Α, n⁰ 615) ὥρισε τὸ εἰσαγωγικὸν τέλος εἰς 5 φράγκα κατὰ τόννον ὡς ἀνώτατον τέλος (tarif maximum) καὶ εἰς 2 φράγκα κατὰ τόννον ὡς κατώτατον τέλος (tarif minimum).

**18.** Ἐπὶ τοῦ παρόντος λοιπὸν τὰ ξένα πλοῖα τὰ εἰσπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας ἡμῶν δὲν βαρύνονται ὑπ' οὐδενὸς τέλους μὴ ἐπιβεβλημένου εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα, καὶ τὰ ἐμπορεύματα τὰ εἰσαγόμενα διὰ τῶν πρώτων δὲν ὑπόκεινται εἰς τελωνιακοὺς δασμοὺς βαρυτέρους ἐκείνων εἰς οὓς ὑποβάλλονται τὰ δεύτερα. Κατ' ἀκολουθίαν λέγεται ἐνίοτε, ὅτι ζῶμεν ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ἀρχῆς τῆς *ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν*. Τὸ ἀληθὲς εἶναι, ὅτι ἡ ἐξομοίωσις δὲν εἶναι ἀπόλυτος· ὑπάρχουσι πλοῖ ἐπιφυλαγμένοι εἰς τὴν γαλλικὴν σημαίαν, εἶναι δὲ οὗτοι οἱ τῆς ἀκτοπλοΐας μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων, οἱ μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀλγερίας πλοῖ, ἡ παρὰ τὰς ἀκτὰς ἁλιεία.

Ἡ ὑπὲρ τῆς γαλλικῆς σημαίας ἐπιφύλαξις τῆς ἀκτοπλοΐας μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἀπορρέει ἐκ τοῦ νόμου τῆς 21 Σεπτεμ-

βρίου τοῦ 1793 (ἄρθρ. 4). Καθιερώθη αὕτη πρὸς ἐξασφάλισιν ναύλου ὑπὲρ τῶν ἡμετέρων πλοίων καὶ χάριν ἀστυνομικῶν σκοπῶν. Τὸ πλεονέκτημα τοῦτο τὸ χορηγηθὲν εἰς τὴν γαλλικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν μειοῦται ἕνεκα τοῦ συναγωνισμοῦ ὃν ὑφίσταται αὕτη ἐκ μέρους τῶν σιδηροδρόμων τῶν συνδεόντων τοὺς λιμένας. Αἱ σιδηροδρομικαὶ ἑταιρεῖαι ζημιοῦσι πολλάκις τὴν μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἀκτοπλοίαν διὰ τῶν διαφορικῶν τιμολογίων (tarifs différentiels).

Ἐπὶ πολὺν χρόνον ὑφίστατο ἐξαίρεσίς τις ὡς πρὸς τὴν ἐπιφύλαξιν τὴν γενομένην ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν γαλλικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταξὺ τῶν ἡμετέρων λιμένων ἀκτοπλοίαν· ἡ ἐξαίρεσις αὕτη ἐγίνετο ὑπὲρ τῆς ἱσπανικῆς σημαίας διὰ τῆς συνθήκης τῆς 15 Αὐγούστου τοῦ 1761, τῆς γνωστῆς ὑπὸ τὸ ὄνομα τοῦ *Οἰκογενειακοῦ συμφώνου* (pacte de famille), ἐπαναχθείσης ἐν ἰσχύι διὰ τῆς συνθήκης τῶν Παρισίων τοῦ 1814. Τὸ προνόμιον τὸ δημιουργηθὲν οὕτω ἐν ἔτει 1761 ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἱσπανικῆς σημαίας κατηργήθη διὰ συνθήκης τῆς 8 Δεκεμβρίου 1877 (ἄρθρον 9). Καὶ ἡ ἀκτοπλοία δὲ μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἀφέθη ἐλευθέρα εἰς τὸν συναγωνισμὸν διὰ λόγους ἐξαιρετικοὺς καὶ προσωρινῶς. Συνεπείᾳ τοῦ κατὰ τῆς Γερμανίας πολέμου οἶνοι εἰς μεγάλας ποσότητας εἶχον συσσωρευθῆ ἐν τῇ μεσημβρινῇ Γαλλίᾳ. Πρὸς κατάπαυσιν τῆς συσσωρεύσεως ὁ νόμος τῆς 22 Ἰουλίου 1871 εἶχεν ἀπονείμει εἰς τὰ ξένα πλοῖα τὸ δικαίωμα τῆς φορτώσεως οἴνων ἐν γαλλικῷ λιμένι προωρισμένων δι' ἄλλον γαλλικὸν λιμένα.

Ἡ ἐπιφύλαξις τῆς μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀλγερίας ναυτιλίας εἶναι κατὰ πολὺ νεωτέρα. Ὁ νόμος τῆς 2 Ἀπριλίου 1889 καθιέρωσεν αὐτὴν ἐπίσης, ὅπως παράσχῃ νέον ναῦλον εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν μας καὶ ὅπως ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον ἐκδηλουμένην ἐπιθυμίαν τῆς ἀφομοιώσεως τῆς Ἀλγερίας καὶ τῆς ἠπειρωτικῆς Γαλλίας.

Ἡ παρὰ τὰς ἀκτὰς ἁλιεία, ἤτοι ἡ ἁλιεία ἡ γινομένη εἰς τὰ παράλια τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἀλγερίας (1), ἐπεφυλάχθη ὑπὲρ τῶν ἡμετέρων πλοίων, ὅπως ἐξασφαλισθῇ ὑπὲρ τῶν Γάλλων ἐργατῶν θαλάσσης πλεονέκτημα ἀντισταθμίζον τὰ βάρη ἅτινα ἐπιβάλλει

(1) Ἡ ἀπὸ τῶν ἀκτῶν ἀπόστασις, ἐντὸς τῆς ὁποίας δὲν δύνανται νὰ γίνηται ἁλιεία εἰμὴ ὑπὸ γαλλικῶν πλοίων, ὡρίσθη εἰς τρία ναυτικὰ μίλια.

αὐτοῖς ἡ ναυτικὴ ἀπογραφή. Νόμος τῆς 1 Μαρτίου 1888. Διάταγμα τῆς 19 Αὐγούστου 1888.

19. Ἀλλ' ἡ ἀρχὴ τῆς ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν ὑπόκειται καὶ εἰς ἐνδεχομένην ἐξαίρεσιν. Εἰδικὰ δικαιώματα χωρητικότητος ἢ πρόσθετα τέλη δύνανται νὰ ἐπιβληθῶσιν ὡς μέτρον ἀνταποδοτικὸν (mesure de rétorsion) ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὡρισμένης χώρας. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ νόμου τῆς 19 Μαΐου τοῦ 1866 «ἐν ᾗ »περιπτώσει ἡ γαλλικὴ σημαία ἤθελεν ὑποβληθῇ ἔν τινι ξένῃ χώρᾳ, »ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς κυβερνήσεως, τῶν πόλεων ἢ τῶν σωματείων, εἴτε »ἀμέσως εἴτε ἐμμέσως, διὰ τὴν ναυτιλίαν, τὴν εἰσαγωγὴν ἢ τὴν »ἐξαγωγὴν τῶν ἐμπορευμάτων, εἰς δικαιώματα ἢ βάρη οἱαδήποτε, »ὧν εἶναι ἀπηλλαγμένα τὰ σκάφη τῆς εἰρημένης χώρας, δύνανται »νὰ ἐπιβληθῶσι διὰ διαταγμάτων ἐπὶ τῶν σκαφῶν τοῦ εἰρημένου »κράτους εἰσπλεόντων εἰς γαλλικοὺς λιμένας, εἰς λιμένας γαλλικῆς »ἀποικίας ἢ κτήσεως καὶ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα εἶναι φορ- »τωμένα ἐπ' αὐτῶν, ὅσα δικαιώματα ἢ πρόσθετα τέλη ἤθελον κριθῇ »ἀναγκαῖα πρὸς ἀντιστάθμησιν τῶν μειονεκτημάτων εἰς ἃ ἤθελεν »ὑποβληθῇ ἡ γαλλικὴ σημαία». Δυνάμει τῆς διατάξεως ταύτης ἐπεβλήθησαν δικαιώματα χωρητικότητος ἐπὶ τῶν ἰταλικῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῶν εἰσπλεόντων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἀλγερίας διὰ διατάγματος τῆς 17 Ἰουλίου τοῦ 1886.

**20.** Ἀλλ' ἂν μὴ ὑπάρχωσι πλέον, πλὴν τοῦ ὡς ἄνω σημειωθέντος περιορισμοῦ, πρόσθετα τέλη ἐπιβαρύνοντα τὰ ἐμπορεύματα τὰ εἰσαγόμενα εἰς τὴν Γαλλίαν διὰ ξένων πλοίων, μηδὲ εἰδικὰ δικαιώματα ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων εἰσπλεόντων εἰς τοὺς ἡμετέρους λιμένας, ὑπάρχουσιν ἐν τοσούτῳ συμπληρωτικοὶ τελωνιακοὶ δασμοὶ ἐπιβαρύνοντες ὡρισμένα ἐμπορεύματα ὡς ἐκ τοῦ τόπου τῆς προελεύσεώς των, ἀδιαφόρως πρὸς τὴν ἐθνικότητα τοῦ πλοίου τοῦ εἰσάγοντος αὐτά. Οἱ δασμοὶ οὗτοι εἶναι τὰ λεγόμενα *πρόσθετα τέλη ἀποθηκεύσεως* (surtaxes d'entrepôt), ἐπιβαλλόμενα ἐπὶ ἐμπορευμάτων μὴ εὐρωπαϊκῆς ἢ εὐρωπαϊκῆς προελεύσεως, εἰσαχθέντων οὐχὶ ἐκ τοῦ τόπου τῆς παραγωγῆς ἀλλ' ἄλλοθεν (1). Σκοπὸς τῆς ἐπι-

(1) Νόμος τῆς 11 Ἰανουαρίου 1892 περὶ γενικοῦ τελωνιακοῦ δασμολογίου ἄρθρον 2 καὶ πίναξ C. καὶ D.—Ὅρα Cauwès, Cours d'économie politique (ἔκδοσις 3η) II, ἀριθ. 767 καὶ 772.

βολῆς τῶν τελῶν τούτων ἦτο ἡ ὑπόθαλψις τῶν σχέσεων τῆς γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μετὰ τῶν χωρῶν τῆς καταγωγῆς καὶ ἡ ἐξασφάλισις τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐν τοῖς ἡμετέροις λιμέσι καταστημάτων ἀποθηκεύσεως (1).

**21**. Ὑπάρχουσιν ἐπίσης δικαιώματα χωρητικότητος, ἤτοι δικαιώματα ἀναλογικὰ πρὸς τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων, ἐφαρμοζόμενα εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὰ γαλλικὰ ἢ ξένα, τοιαῦτα δὲ εἶναι εἰδικῶς τὰ *μωλικὰ τέλη* (droits de quai) καὶ τὰ τέλη τὰ εἰσπραττόμενα ὑπὲρ τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων, τῶν δήμων, τῶν νομῶν.

Κατὰ τὸν νόμον τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1872 τὰ *πάσης σημαίας* πλοῖα τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἢ τῶν γαλλικῶν ἀποικιῶν ἢ κτήσεων, τὰ φορτωμένα ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, καταβάλλουσι διὰ μωλικὰς δαπάνας τέλος ὁριζόμενον κατὰ τόννον. Τὸ τέλος τοῦτο εἶναι 50 λεπτὰ κατὰ τόννον διὰ τὰς ἐξ εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἢ ἐκ τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου προελεύσεις καὶ 1 φράγκον διὰ τὰς ἐκ πάσης ἄλλης χώρας προελεύσεις (2) (3).

---

(1) Ἡ καταγωγὴ τῶν προσθέτων τελῶν ἀποθηκεύσεως ἀνάγεται εἰς τὸν Κολβέρτον. Διάταγμα τοῦ 1669, ἀποσκοποῦν εἰς τὴν ὑπόθαλψιν τῶν μεταξὺ τῶν ἡμετέρων λιμένων καὶ τῶν ἀγορῶν τῆς Ἀνατολῆς (Levant) ἀμέσων σχέσεων, εἶχεν εἰσαγάγει δικαίωμα 20 τοῖς 100 ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν προερχομένων ἐκ Γενούης. Κατὰ τὸ 1814 καὶ τὸ 1826 τὰ τέλη ταῦτα ἐγενικεύθησαν καὶ ἐπεβλήθησαν καὶ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν προερχομένων ἐξ ἄλλων εὐρωπαϊκῶν καταστημάτων ἀποθηκεύσεως. Διετηρήθησαν δὲ ἐν τῷ μέσῳ πασῶν τῶν καινοτομιῶν, ἃς ὑπέστη ἡ τελωνιακὴ ναυτικὴ νομοθεσία· παραλλαγαί τινες μόνον εἰσήχθησαν, ἀναφερόμεναι εἴτε εἰς τὸ ποσοστὸν τῶν προσθέτων τελῶν ἀποθηκεύσεως εἴτε εἰς τὰ ἐμπορεύματα ἐφ' ὧν ἐπιβάλλονται.

(2) Ἐν περιπτώσει ἀλλεπαλλήλων προσεγγίσεων εἰς πολλοὺς λιμένας κατὰ τὸν αὐτὸν πλοῦν τὸ τέλος πληρώνεται μόνον εἰς τὸ τελωνεῖον τῆς πρώτης προσεγγίσεως. Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1872 ἄρθρ. 6.

(3) Δυσκολία τις παρουσιάσθη ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μωλικῶν τελῶν. Κατὰ τὸ ἄρθρον 6 τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1872 τὸ τέλος δέον νὰ πληρώνηται ὑπὸ τῶν πάσης σημαίας πλοίων τῶν προερχομένων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἢ ἐκ γαλλικῶν ἀποικιῶν ἢ κτήσεων, φορτωμένων ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Ὀφείλεται ἆρά γε τὸ τέλος τοῦτο καὶ ὑπὸ τῶν πλοίων τῶν προερχομένων ἐξ Ἀλγερίας εἰς Γαλλίαν; Ὑπεστηρίχθη ἡ ἀποφατικὴ λύσις διὰ τοῦ ἰσχυρισμοῦ, ὅτι οἱ λιμένες τῆς Ἀλγερίας ἐξωμοιώθησαν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς μητροπόλεως. Ἀπόφασις τῆς ὁλομελείας τοῦ

Ἡ πολιτεία ὑπέστη πολλὰς θυσίας πρὸς βελτίωσιν τῶν λιμένων, ἡ δὲ οἰκονομικὴ αὐτῆς κατάστασις δὲν τῇ ἐπέτρεπε νὰ ὑφίσταται πάντοτε νέας τοιαύτας. Διὸ τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια, οἱ δῆμοι, οἱ νομοὶ λαμβάνουσιν ἐνίοτε τὴν ἄδειαν νὰ δανείζωνται, εἴτε ἵνα ἐνεργήσωσι πρὸς τὸ κράτος προκαταβολάς χάριν τῶν ἔργων τούτων (1), εἴτε ἵνα ἐκτελέσωσιν αὐτά. Ὅπως φέρωσι δὲ τὰ βάρη τῶν δανείων τούτων, λαμβάνουσι τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια, οἱ δῆμοι, οἱ νομοί, ἢ δημόσια ἱδρύματα τὴν ἄδειαν νὰ εἰσπράττωσι προσωρινὰ τοπικὰ διόδια (péages). Ἡ ἄδεια αὕτη χορηγεῖται διὰ διατάγματος ἐκδιδομένου ὑπὸ τὸν τύπον τῶν διοικητικῶν κανονισμῶν (règlements d' administration publique) προτάσει τοῦ ὑπουργείου τοῦ ἐμπορίου μετὰ ἔρευναν καὶ γνωμοδότησιν τοῦ ὑπουργοῦ τῶν δημοσίων ἔργων καὶ τοῦ τῶν οἰκονομικῶν. Δύνανται δὲ τὰ διόδια ταῦτα, πληρωτέα ὑπό τε τῶν γαλλικῶν καὶ τῶν ξένων πλοίων, νὰ ὁρίζωνται κατὰ λόγον τῆς χωρητικότητος, τοῦ φορτίου, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν: Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893, ἄρθρον 11, τροποποιοῦν τὸ ἄρθρον 4, ἐδάφ. 3 τοῦ νόμου τῆς 19 Μαΐου 1866.

**22.** Ἀπὸ τῆς παραδοχῆς τῆς ἀρχῆς τῆς ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν ἐν ἔτει 1866 οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν εἶχον παύσει παραπονούμενοι,

---

Ἀκυρωτικοῦ τῆς 22 Ἰουλίου 1881 (D.1882. 1. 26. S. 1882. 1. 121, J. Pal. 1882. 1. 265), ἀπέκρουσε τὸ σύστημα τοῦτο, στηριζομένη πρωτίστως ἐπὶ τῆς γενικότητος τοῦ γράμματος τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1872. Τὸ μωλικὸν τέλος ὀφείλεται μάλιστα ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ προερχόμενα ἐξ Ἀλγερίας καὶ ἀφότου ὁ νόμος τῆς 2 Ἀπριλίου 1889 ἐπεφύλαξεν εἰς τὴν γαλλικὴν σημαίαν τὴν μεταξὺ τῶν γαλλικῶν καὶ τῶν ἀλγερινῶν λιμένων ἀκτοπλοΐαν καὶ ἐξωμοίωσεν οὕτω ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην τὴν Ἀλγερίαν πρὸς τὴν μητρόπολιν. Ἀκυρ. 9 Ἰουνίου 1891, S. καὶ J. Pal. 1892. 1. 233. Πρότασις νόμου ὑποβληθεῖσα τὴν 2 Φεβρουαρίου 1882 εἰς τὴν Βουλήν, ἀποβλέπουσα δὲ εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἐξ Ἀλγερίας προερχομένων πλοίων ἀπὸ τῶν μωλικῶν τελῶν δὲν ἐπεψηφίσθη. (Παράρτημα n° 374. Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως. Κοινοβουλευτικὰ ἔγγραφα (documents parlementaires) Βουλὴ σελ. 333).

(1) Ὁ νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 ἀφορᾷ τὰ ἔργα τὰ σχετικὰ πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν, τὴν βελτίωσιν, τὴν ἀνανέωσιν τῶν ἔργων ἢ τῶν δημοσίων ἐργαλείων ἐκμεταλλεύσεως ἑνὸς λιμένος καὶ τῶν προσόδων (accès) αὐτοῦ, τὴν διατήρησιν τοῦ βάθους τῶν ὅρμων, διόδων, ρευμάτων (chenaux) καὶ λεκανῶν.

ὅτι ἐξετέθησαν εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ναυτιλιῶν. Ἐβεβαίουν ὅτι οἱ συνομολογούμενοι ναῦλοι δὲν ἦσαν συμφέροντες καὶ ὅτι ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ χωρητικότης τῶν γαλλικῶν πλοίων ἠλαττοῦντο (1). Ἡ παρακμὴ τῆς ἡμετέρας ἐμπορικῆς ναυτιλίας σχεδὸν δὲν ἠμφισβητεῖτο (2). Διὸ ὁ νόμος τῆς 28 Ἰουλίου 1873 (ἄρθρον 2), καταργῶν τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας τὰ ἐπαναχθέντα ἐν ἰσχύι ἐν ἔτει 1872 (ἀριθμὸς 16) προέλεγε τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς, ἥτις ἔμελλε νὰ ἐπιφορτισθῇ τὴν ἀναζήτησιν τῶν μᾶλλον ἀποτελεσματικῶν μέσων πρὸς ἐπικουρίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἡ ἐπιτροπὴ αὕτη πράγματι συσταθεῖσα ὑπέδειξε πολλὰ τοιαῦτα μέσα (3)· ἰδίᾳ ἀπῄτησε τὴν εἰσαγωγὴν βραβείων (primes) πληρωτέων ὑπὸ τῆς πολιτείας εἴτε εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς γαλλικῶν πλοίων, εἴτε εἰς τοὺς ναυπηγοὺς πλοίων, ἀποβλεπόντων δὲ τῶν μὲν πρώτων εἰς ὑποστήριξιν τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν, τῶν δὲ δευτέρων εἰς προστασίαν τῶν Γάλλων ναυπηγῶν κατὰ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων.

**23.** Τὰ βραβεῖα ταῦτα εἰσήχθησαν διὰ τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881. Ἀλλ' ὁ νόμος οὗτος, ἀποδεχθεὶς τὴν ἀρχὴν τῶν βραβείων μόνον διὰ μίαν δεκαετίαν, παραταθεὶς δὲ διὰ δύο ἐπὶ πλέον ἔτη, ἀντικατεστάθη μετὰ σπουδαίων τροποποιήσεων διὰ τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893, ὅστις, ῥητέον, ἐπίσης δὲν ἀπεδέχθη τὰ βραβεῖα εἰμὴ ὡς μέτρον προσωρινόν. Ἴδε ἀριθ. 32.

Ἀναγκαῖον δὲ νὰ ὁρίσωμεν : 1ον διὰ τίνας λόγους κατὰ τὸ 1881 δὲν ἐπανῆλθεν ὁ νομοθέτης εἰς τὴν ἀρχὴν τῶν δικαιωμάτων χωρητικότητος καὶ τῶν προσθέτων τελῶν σημαίας· 2ον εἰς τί συνίστανται τὰ ὑπὲρ τῆς ναυπηγίας καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ βραβεῖα· 3ον ποῖα ὑπῆρξαν τὰ γενικὰ ἀποτελέσματα τοῦ συστήματος τῶν βραβείων ἀπὸ τοῦ 1881· 4ον κατὰ τί διαφέρουσιν οἱ κανόνες τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 τῶν κανόνων τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881.

**24.** Πολλοὶ λόγοι ἐκώλυσαν τὴν ἐπάνοδον εἰς τὰ δικαιώματα χω-

---

(1-2) Δελτίον συγκριτικῆς στατιστικῆς καὶ νομοθεσίας, 1880 (II) σελ. 453.

(3) Συνέστησε τὴν εἰς τὴν ἡμετέραν νομοθεσίαν εἰσαγωγὴν τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης καὶ διαφόρους τροποποιήσεις εἰς τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου. Ὁ νόμος τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874, ἀντικατασταθεὶς ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου τοῦ 1885, καὶ ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου τοῦ 1885 ἐξεπλήρωσαν τὰς συστάσεις ταύτας.

ρητικότητος καὶ εἰς τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας. Διὰ πολλῶν συνθηκῶν ἐμπορίας καὶ ναυτιλίας ἡ Γαλλία εἶχεν ἀναλάβει πρὸς τὰ σπουδαιότερα τῶν κρατῶν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ ἐπιβαρύνῃ δι' εἰδικῶν τελῶν τὰ ἐμπορικά των πλοῖα ὡς καὶ τὰ ἐμπορεύματα τὰ εἰσαγόμενα ὑπ' αὐτῶν. Πλὴν τούτου ὑπῆρχεν ὁ φόβος τῆς ὑπὸ τῶν ξένων λήψεως μέτρων ἀνταποδοτικῶν (mesures de rétorsion) κατὰ τῶν γαλλικῶν πλοίων. Ἔπειτα πολλοὶ μετὰ λόγου ὑπεστήριζον, ὅτι τὸ σύστημα τῶν δικαιωμάτων χωρητικότητος καὶ τῶν προσθέτων τελῶν σημαίας δὲν συνῆδε πρὸς τὰ ἀληθῆ συμφέροντα τῆς χώρας.

Πρόκειται ἐνταῦθα ζήτημα περίπλοκον· πρὸς λύσιν αὐτοῦ ὀφείλομεν νὰ διακρίνωμεν δύο ἀπόψεις, διότι ἀληθῶς πρόκειται περὶ δύο κυριωτάτων συμφερόντων. Ἐξεταστέον πρῶτον, ἂν τὸ προστατευτικὸν σύστημα ἀπέβη ἐν γένει ἐπωφελὲς εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς ἐθνικῆς βιομηχανίας, ἔπειτα ἂν εἰδικῶς ἐξυπηρέτησε τὰ συμφέροντα τῆς ἐμπορικῆς ἡμῶν ναυτιλίας.

Ὡς πρὸς τὸ πρῶτον ζήτημα οὐδεμία ἐπιτρέπεται ἀμφιβολία. Τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας καὶ τὰ δικαιώματα χωρητικότητος ζημίας μόνον ἐπροξένησαν εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς βιομηχανίας μας, οἵτινες ἐπέχουσι θέσιν καταναλωτοῦ ἀπέναντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας· διότι ἡ βιομηχανία ὑπὸ τὰς διαφόρους μορφάς της καταναλίσκει τὰς πρώτας ὕλας ἃς προσκομίζει αὐτῇ ἡ ναυτιλία ἐκ τῶν μᾶλλον μεμακρυσμένων χωρῶν. Τὸ συμφέρον τῆς βιομηχανίας εἶναι νὰ πορίζηται τὰς πρώτας ταύτας ὕλας ὅσον τὸ δυνατὸν εὐθηνότερον. Ἀλλὰ τὸ προστατευτικὸν σύστημα ἀναγκαίως ἐπέφερε τὴν ὕψωσιν τῆς τιμῆς τῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν. Οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταί, προστατευόμενοι διὰ τῶν προσθέτων τελῶν καὶ τῶν δικαιωμάτων χωρητικότητος, ἀπῄτουν ναῦλον μεγαλείτερον ἢ ὅσον θὰ ἀπῄτουν, ἂν ἐφοβοῦντο τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων. Καὶ ἡ βιομηχανία, ἀγοράζουσα ἀκριβώτερον τὰς πρώτας ὕλας, ἐπώλει τὰ προϊόντα της εἰς τιμὰς μεγαλειτέρας. Κατ' ἀκολουθίαν τὰ βιομηχανικά μας προϊόντα δυσκόλως κατηναλίσκοντο εἰς τὰς ξένας ἀγοράς. Τὸ προστατευτικὸν λοιπὸν σύστημα ἐζημίου τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς ἐθνικῆς βιομηχανίας καὶ τὸ κοινὸν ἐν γένει.

Ἀλλ' ὑπέθαλψε τοὐλάχιστον τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ;

Καὶ οἱ θερμότεροι ἀντίπαλοι τῆς ἀρχῆς τῆς προστασίας τῆς ναυ-

τιλίας δὲν δύνανται νὰ μὴ παραδεχθῶσιν, ὅτι τὸ προστατευτικὸν σύστημα δύναται νὰ χρησιμεύσῃ εἰς ἀποτελεσματικὴν προάσπισιν γεννωμένης ναυτιλίας κατὰ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων. Ἡ γαλλικὴ ναυτιλία εἰς τὸ προστατευτικὸν σύστημα τὸ εἰσαχθὲν ὑπὸ τοῦ Κολβέρτου ὀφείλει ἀναμφιβόλως τὴν μεγάλην ἀνάπτυξίν της ἐπὶ Λουδοβίκου τοῦ ΙΔ', ὡς ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλία ἀνεπτύχθη κυρίως ἕνεκα τοῦ περὶ ναυτιλίας νόμου τοῦ Κρόμβελ (τοῦ 1651). Ἀλλ' ἀφοῦ ναυτιλία τις ἀποκτήσῃ τὴν σπουδαιότητα τῆς ἡμετέρας, τὸ προστατευτικὸν σύστημα δύναται νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀνακοπὴν τῆς προόδου αὐτῆς. Τὰ δικαιώματα χωρητικότητος καὶ τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας ἀντὶ νὰ παράσχωσιν εἰς τὴν ἡμετέραν ναυτιλίαν τὸν ναῦλον ἐπανόδου καὶ τὸν ναῦλον ἀπόπλου, τοὐναντίον κατήντησαν εἰς τὸ νὰ διακυβεύσωσιν ἀμφοτέρους.

Διεκύβευσαν τὸν ναῦλον ἀπόπλου. Διότι ὁ ναῦλος οὗτος, ἐν χώρᾳ, ὡς ἡ Γαλλία, μὴ κεκτημένῃ ἐκ φύσεως προϊόντα βαρέα καὶ ὀγκώδη πρὸς ἐξαγωγήν, δὲν δύναται ν' αὐξήσῃ εἰ μὴ συνεπείᾳ τῆς ἀναπτύξεως τῶν βιομηχανικῶν καταστημάτων τῆς χώρας καὶ αὐτῆς τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πωλήσεων ἃς ἐνεργοῦσι ταῦτα πέραν τῶν θαλασσῶν. Τὸ προστατευτικὸν σύστημα παρενέβαλε σὺν τῷ χρόνῳ πρόσκομμα εἰς τὴν ἀκμὴν τῶν βιομηχανικῶν μας καταστημάτων καὶ παρημπόδισε τὴν ἐπέκτασιν τῶν σχέσεων αὐτῶν μετὰ τῶν ξένων χωρῶν. Ἐπειδὴ δὲ τὰ δικαιώματα χωρητικότητος καὶ τὰ πρόσθετα τέλη σημαίας ἐπέφερον, ὡς ἐξηγήσαμεν ἀνωτέρω, τὴν τεχνητὴν ὕψωσιν τῆς τιμῆς τῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν, οἱ Γάλλοι βιομήχανοι ἠγόραζον ἀκριβότερον τὰς πρώτας ὕλας ἢ λόγου χάριν οἱ Ἄγγλοι βιομήχανοι. Κατ' ἀκολουθίαν ἐπώλουν τὰ προϊόντα των ἀκριβότερον. Οὕτω ἐν τῇ διεθνεῖ ἀγορᾷ τὰ προϊόντα τῶν ξένων βιομηχανιῶν, ἕνεκα τῆς εὐθηνίας των ἀκριβῶς, προετιμῶντο πολλάκις τῶν προϊόντων τῆς γαλλικῆς βιομηχανίας· διὸ ὁ ναῦλος ἀπόπλου περιωρίσθη.

Καὶ ὁ ναῦλος δὲ ἐπανόδου ὑπέστη ἀναγκαίως τὰ κακὰ ἀποτελέσματα τοῦ προστατευτικοῦ συστήματος. Ἐπειδὴ οἱ ναῦλοι διὰ τοὺς γαλλικοὺς λιμένας ἦσαν ὑψωμένοι τεχνητῶς, οἱ ξένοι βιομήχανοι ἢ γεωργοὶ οἱ θέλοντες νὰ μεταφέρωσι τὰ προϊόντά των κατὰ θάλασσαν, ὅπως τοποθετήσωσιν αὐτὰ εἰς ξένην τινὰ ἀγοράν, προετίμων πολλάκις, πρὸς ἀποφυγὴν ὑπερβολικοῦ ναύλου, νὰ ἐξαποστέλλωσιν αὐτὰ εἰς ἄλλην ἀγορὰν καὶ ὄχι εἰς τὴν γαλλικήν.

Οὕτω δὲ οἱ ξένοι παραγωγοὶ εἰθίζοντο εἰς τὸ νὰ ἀποφεύγωσι τὴν εἰς τὴν Γαλλίαν ἄγουσαν, καὶ ὁ ναῦλος ἐπανόδου ἐξέλειπε.

Οἱ ὀπαδοὶ τοῦ παλαιοῦ προστατευτικοῦ συστήματος λέγουσιν, ὡς εἰκός, ὅτι ἀπὸ τῆς ἐν Γαλλίᾳ εἰσαγωγῆς τοῦ συστήματος τῆς ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἡμῶν τῶν ναυπηγουμένων εἰς γαλλικὰ ναυπηγεῖα ἠλαττώθη ἐπαισθητῶς· ὅτι ἡ μερὶς τῆς γαλλικῆς ναυτιλίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῶν ξένων ναυτιλιῶν ἐν τῷ ναυτικῷ συναγωνισμῷ, ὑφίστατο κατ' ἔτος νέαν ἐλάττωσιν· τέλος, ὅτι τὸ ὑλικὸν τῆς ἡμετέρας ναυτιλίας ἥκιστα ηὔξανε καθ' ἣν ἀναλογίαν τὸ τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἐθνῶν· ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην ἡ Γαλλία ἐξέπεσεν ἐκ τῆς θέσεως ἣν κατέχει.

Ἀλλὰ τὰ καθ' ἑαυτὰ ἀναμφισβήτητα ταῦτα γεγονότα δὲν ἠδύναντο νὰ ἀνατρέψωσι τὸ νέον σύστημα τῆς ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν. Ὅσον καλὸν καὶ ἂν εἶναι ἓν νέον σύστημα, προκειμένου ν' ἀντικαταστήσῃ ἀποτόμως ἓν σύστημα παλαιόν, δύναται νὰ παραβλάψῃ σπουδαιότατα τὰ συμφέροντα εἰς τῶν ὁποίων τὴν προστασίαν ἀπέβλεπε τὸ παλαιόν, ἂν μὴ λάβῃ ὁ νομοθέτης τὰ κατάλληλα μέτρα φρονήσεως ὅπως διευκολύνῃ τὴν μετάβασιν εἰς τὸ νέον καθεστώς, ἂν μὴ προνοήσῃ νὰ ἐπιφέρῃ εἰς τὴν νομοθεσίαν τὰς τροποποιήσεις τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ τῆς νέας καταστάσεως τῶν πραγμάτων. Τοῦτο δὲ φαίνεται ὅτι συνέβη ὡς πρὸς τὸν νόμον τοῦ 1866. Ὁ νομοθέτης ἐγκατέλιπεν ἀποτόμως ἀπροστάτευτον τὴν γαλλικὴν ναυτιλίαν εἰς τὸν ἀπεριόριστον συναγωνισμὸν τῶν ξένων σημαιῶν, χωρὶς νὰ εἰσαγάγῃ εἰς τοὺς νόμους ἡμῶν τὰς ἀναγκαίας βελτιώσεις, δι' ὧν θὰ ἠδύνατο αὕτη νὰ ὑποστῇ τὸν ἀγῶνα μετά τινος ἐλπίδος ἐπιτυχίας.

**25.** Τὸ σύστημα τῶν βραβείων τῶν χορηγουμένων ὑπὸ τοῦ κράτους πρὸς ὑπόθαλψιν ἢ προστασίαν βομηχανίας τινὸς δὲν ἦτο νέον ἐν Γαλλίᾳ κατὰ τὸ ἔτος 1881. Πρὸ πολλοῦ ἤδη χρόνου εἶχε γίνει δεκτὸν ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς ὡρισμένα εἴδη ἁλιείας. Αἱ ἐπιχορηγήσεις αἱ παρεχόμεναι εἴς τινας ἀτμοπλοϊκὰς ἑταιρείας πρὸς συντήρησιν τακτικῆς ὑπηρεσίας συγκοινωνίας μεταξὺ τῆς Γαλλίας καὶ ὡρισμένων ξένων χωρῶν εἶναι ἐπίσης εἴδη βραβείων. Προσθετέον, ὅτι καὶ διὰ βιομηχανίας ξένας πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἔχουσιν ὁρισθῆ πολλάκις βραβεῖα.

Μία σοβαρὰ ἀντίρρησις δύναται νὰ ἀντιταχθῇ κατὰ τοῦ συστή-

ματος τῶν βραβείων· διὰ τοῦ συστήματος τούτου νέα βάρη ἐπιβάλλονται ἐπὶ πάντων τῶν φορολογουμένων πρὸς ὑπόθαλψιν εἰδικῆς βιομηχανίας. Ἀλλ' ἡ ἀντίρρησις αὕτη ἀποβάλλει τὴν ἀξίαν της ἀντιτασσομένη κατὰ τῶν βραβείων τῶν παρεχομένων εἰς τὴν ναυπηγίαν καὶ εἰς τὸν ἐφοπλισμόν. Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἶναι διακεκριμένα εἴδη βιομηχανίας. Ἡ ἀκμὴ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δὲν ἐνδιαφέρει μόνον τοὺς ἐφοπλιστάς, εἶναι ὅρος εὐημερίας τῶν ἄλλων βιομηχανιῶν, καὶ ἄνευ αὐτῆς θὰ ἐξετίθετο εἰς κινδύνους ἡ ἄμυνα τῆς χώρας· δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὰ βραβεῖα τὰ παρεχόμενα εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν συνδέονται στενῶς πρὸς τὰς στρατιωτικὰς δαπάνας. Ὡς πρὸς δὲ τὰ βραβεῖα τὰ ὑπὲρ τῆς ναυπηγίας, ταῦτα δικαιολογοῦνται ὡς ἐκ τῆς ἀνάγκης τοῦ νὰ ὑπάρχῃ ἐν αὐτῇ τῇ Γαλλίᾳ προσωπικὸν πολυαρίθμων εἰδικῶν ἐργατῶν δυναμένων ἐν ὥρᾳ πολέμου νὰ ἐπισκευάζωσι τὰ ἡμέτερα πλοῖα· οἱ ἐργάται οὗτοι δὲν αὐτοσχεδιάζονται, ἐλλείπουσι δὲ ἂν μὴ ἀκμάζωσι τὰ ναυπηγεῖα.

Οἱ νόμοι τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881 καὶ τῆς 30 Ἰανουαρίου τοῦ 1893 προβάλλουσιν ἄλλους λόγους πρὸς δικαιολόγησιν τῶν βραβείων. Ἀναγράφεται ἐν αὐτοῖς, ὅτι τὰ ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλισμοῦ βραβεῖα παρέχονται λόγῳ ἀποζημιώσεως διὰ τὰ βάρη τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν διὰ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς (Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 ἄρθρον 5), καὶ ὅτι τὰ ὑπὲρ τῆς ναυπηγίας βραβεῖα καθωρίσθησαν εἰς ἀντιστάθμησιν τῶν βαρῶν τῶν ἐπιβαλλομένων ὑπὸ τοῦ τελωνιακοῦ δασμολογίου εἰς τοὺς ναυπηγούς (Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 ἄρθρα 2 καὶ 3). Τὰ τελευταῖα ταῦτα βραβεῖα ἀντικαθιστῶσιν οὕτω τὸ εὐεργέτημα τῆς ἀτελοῦς εἰσαγωγῆς τῶν ὑλικῶν τῶν προωρισμένων διὰ τὴν ναυπηγίαν (1).

**26.** *Βραβεῖα ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας.* — Τὰ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας (ἢ τοῦ ἐφοπλισμοῦ) βραβεῖα προφανῶς δὲν παρέχονται εἰ μὴ ὑπὲρ τῶν γαλλικῶν πλοίων. Ὅπως ὑπάρχῃ δικαίωμα λήψεως βραβείου: 1ον ἀνάγκη νὰ ἐνεργῶσι τὰ πλοῖα ταῦτα πλοῦς μακροὺς ἢ διεθνῆ ἀκτοπλοΐαν· 2ον νὰ εἶναι ναυπηγημένα ἐν Γαλλίᾳ· 3ον νὰ ὑπερβαίνωσιν ὡρισμένην χωρητικότητα· 4ον νὰ μὴ ἀνήκωσιν εἰς μηδε-

(1) Ὅρα Paul Cauwès, Cours d' économie politique ἔκδοσις 3η) II, n° 751

μίαν τῶν κατηγοριῶν πλοίων τῶν ὑπ' αὐτοῦ τοῦ νόμου σημειουμένων.

Τῶν ὅρων τούτων ἕκαστος χρήζει εἰδικῶν ἐξηγήσεων.

**27.** 1ον Ὁ νόμος τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881, θέλων νὰ εὐνοήσῃ μόνον τὴν μεγάλην ναυτιλίαν δὲν εἶχεν ὁρίσει βραβεῖα εἰ μὴ ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων μακροὺς πλοῦς. Ἐν ἔτει ὅμως 1893 ἐπῆλθεν ἡ σκέψις, ὅτι τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα τὴν διεθνῆ ἀκτοπλοΐαν ἦσαν ἐπίσης ἄξια εὐνοίας, εἶχε δὲ παρατηρηθῆ ἀπὸ τοῦ 1881, ὅτι τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶδος τῶν πλῶν εἶχον ἐλαττωθῆ, ἐνῷ τὰ πλοῖα τῶν μακρῶν πλῶν εἶχον προκόψει. Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι τὰ πλοῖα τὰ διατιθέμενα διὰ τὴν μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἀκτοπλοΐαν δὲν μετέχουσι τοῦ εὐεργετήματος τῶν βραβείων (ἄρθρ. 5). Διὰ τὴν ναυτιλίαν ταύτην τὰ βραβεῖα δὲν θὰ ἐδικαιολογοῦντο, ἀφοῦ ἐπεφυλάχθη αὕτη ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς σημαίας (ἀριθ. 18).

Ἕνεκα τοῦ διαφέροντος ὅπερ παρουσιάζει ἡ διάκρισις τῶν διαφόρων εἰδῶν ναυτιλίας, ὁ νόμος τοῦ 1893 ὥρισε τὰ εἴδη ταῦτα (1). Κατὰ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου τούτου, «ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία διαιρεῖται εἰς ναυτιλίαν μακρῶν πλῶν, εἰς ἀκτοπλοΐαν διεθνῆ καὶ εἰς γαλλικὴν ἀκτοπλοΐαν.» Ὅπως ὁρίσῃ τὴν ναυτιλίαν τῶν μακρῶν πλῶν τὸ ἄρθρον 1 περιορίζεται εἰς ἀντιγραφὴν τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 377 τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου. Πλοῖ διεθνοῦς ἀκτοπλοΐας εἶναι οἱ γινόμενοι ἐντεῦθεν τῶν ὁρίων τῶν μακρῶν πλῶν, ἐὰν γίνωνται μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων, — ἐν οἷς περιλαμβάνονται καὶ οἱ τῆς Ἀλγερίας — ἀφ' ἑνός, καὶ τῶν ξένων λιμένων ἀφ' ἑτέρου (2). Πλοῖ δὲ γαλλικῆς ἀκτοπλοΐας εἶναι οἱ γινόμενοι ἀπὸ γαλλικῶν εἰς γαλλικοὺς λιμένας, περιλαμβανομένων ἐν αὐτοῖς καὶ τῶν λιμένων τῆς Ἀλγερίας (3).

---

(1) Κατωτέρω (ἀριθ. 99 καὶ ἑπόμ.) θέλομεν ἐξηγήσει, ὅτι διακρίνονται τρία εἴδη ναυτιλίας, ἡ τῶν μακρῶν πλῶν, ἡ ἀκτοπλοΐα καὶ ἡ ἀγχιπλοΐα. Ὁ νόμος τοῦ 1893 δὲν ὁμιλεῖ εἰδικῶς περὶ ἀγχιπλοΐας, περιλαμβάνεται δὲ τὸ εἶδος τοῦτο τῆς ναυτιλίας, ὡς συμβαίνει συνηθέστατα, εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἀντιτιθεμένην εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν μεγάλων πλῶν.

(2) Προκειμένου περὶ βραβείων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας, δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ξένων λιμένων, ὀφείλονται δὲ τὰ βραβεῖα, ὅσον ἐγγὺς καὶ ἂν εἶναι οἱ λιμένες οὗτοι.

(3) Ἐν τῷ νόμῳ τοῦ 1893 ὑπάρχει διάταξίς τις μεταβατική. Κατὰ τὸ

**28**. 2ον Ὁ νόμος τοῦ 1881, ἀποβλέπων εἰς τὴν παρόρμησιν τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ νὰ ναυπηγῶσι τὰ πλοῖά των ἐν Γαλλίᾳ, δὲν προέβαινε μέχρι τοῦ σημείου τοῦ ν' ἀρνῆται τὰ βραβεῖα εἰς τὰ πλοῖα τὰ ναυπηγούμενα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀλλὰ περιώριζεν αὐτὰ εἰς τὸ ἥμισυ διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν τελευταίων τούτων πλοίων. Ὁ νόμος τῆς 31 Ἰουλίου 1890 καὶ ὁ τῆς 20 Ἰουλίου τοῦ 1892, οἱ παρατείναντες τὴν διάρκειαν τῶν βραβείων, κατήργησαν τὰ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας βραβεῖα ὡς πρὸς τὰ γαλλικὰ πλοῖα τὰ ναυπηγούμενα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Ἡ κατάργησις αὕτη ἐπανελήφθη ὁριστικῶς διὰ τοῦ νόμου τοῦ 1893 (ἄρθρον 6, ἐδ. 1). Ὁ νομοθέτης δὲν ἐνόμισεν ὅτι χάριν τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν γαλλικῶν πλοίων ὤφειλε νὰ προβῇ μέχρι τοῦ σημείου τοῦ νὰ χορηγήσῃ βραβεῖον ναυτιλίας, ἔστω καὶ ἠλαττωμένον, εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κατεσκευασμένα (1), μεριμνῶν μᾶλλον περὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐν Γαλλίᾳ ναυπηγείων.

**29**. 3ον Τὸ σπουδαῖον δὲ πρὸ πάντων διὰ τὴν ἐμπορικὴν ἡμῶν ναυτιλίαν εἶναι τὸ νὰ ἔχῃ πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος. Διὸ δὲν δικαιοῦνται εἰς λῆψιν βραβείων ναυτιλίας τὰ πλοῖα τὰ μὴ ἔχοντα χωρητικότητα πλέον τῶν 80 ἀκαθαρίστων τόννων, ἐὰν εἶναι ἱστιοφόρα, ἢ πλέον τῶν 100 ἀκαθαρίστων, ἐὰν εἶναι ἀτμοκίνητα. Νόμος τοῦ 1893, ἄρθρον 1, ἐδ. 1.

**30**. 4ον Πάντως ὅμως πλοῖά τινα ἐξαιροῦνται τῆς ἀπονομῆς βραβείων, καίτοι ἀνταποκρίνονται εἰς πάντας συλλήβδην τοὺς προεκτεθέντας ὅρους. Τὰ πλοῖα ταῦτα εἶναι τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεγάλην ἢ τὴν μικρὰν ἁλιείαν, διὰ τὰς γραμμὰς χάριν τῶν ὁποίων παρέχει τὸ κράτος ἐπιχορήγησιν, διὰ τὴν ναυτιλίαν τὴν χάριν διασκεδάσεως (ἄρθρ. 5, ἐδ. 4). Τῷ ὄντι δὲ τὰ πλοῖα τῶν δύο πρώτων κατηγοριῶν λαμβάνουσιν ἤδη ἐπιχορήγησιν ὡς πρὸς δὲ τὰ

---

ἄρθρον 5 ἐδ. 5, «Πάντως δέ, ἐφ' ὅσον εἰς τὰ πλοῖα τῶν εὐνοουμένων κρατῶν ἐπιτρέπεται νὰ ἐκτελῶσι πλοῦς μεταξὺ Γαλλίας καὶ τῶν λιμένων τῆς Ἀλγερίας ἢ τανάπαλιν, τὰ γαλλικὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα τοὺς πλοῦς τούτους θὰ ἔχωσι δικαίωμα ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν ὁριζομένων ἐν τῷ νόμῳ τούτῳ ὑπὲρ τῆς διεθνοῦς ἀκτοπλοΐας.»

(1) Τὸ ζήτημα τοῦτο συνεζητήθη λίαν ζωηρῶς κατὰ τὴν ψήφισιν τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893.

τῆς τρίτης, ἀφοῦ δὲν ἐπιδίδονται εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, οὐδεὶς λόγος συνδρομῆς πρὸς αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν.

**31.** Τὸ μέγεθος τοῦ βραβείου ναυτιλίας εἶναι ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητα ἅμα τοῦ πλοίου καὶ τὴν διανυομένην ὑπ' αὐτοῦ ἀπόστασιν. Ἐλαττοῦται δὲ κατ' ἔτος, διότι πρὸ παντὸς συμφέρει ἡ ἐνθάρρυνσις τοῦ ἐφοπλισμοῦ νέων πλοίων (ἄρθρ. 6). Πρόσθετον δὲ βραβεῖον 25 % παρέχεται ὑπὲρ τῶν ἀτμοπλοίων τῶν κατασκευαζομένων ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν.

**32.** Ὁ νόμος μέλλει νὰ ἰσχύσῃ ἐπὶ δέκα ἔτη καὶ τὸ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας βραβεῖον μέλλει νὰ ἀπονέμηται, ἐπὶ δέκα ἔτη ἀπὸ τῆς κτήσεως τῆς γαλλικῆς ἐθνικότητος, εἰς τὰ πλοῖα τὰ κατεσκευασμένα ἐν Γαλλίᾳ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου (ἄρθρ. 5, ἐδ. 2). Διὰ τῶν διατάξεων τούτων ἐπεδιώκετο ἡ ἐπανόρθωσις τῶν ἀτόπων τὰ ὁποῖα εἶχον προκύψει ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881· ἐπειδὴ τὰ βραβεῖα δὲν θὰ ἀπενέμοντο ἀπὸ τοῦ 1891 εἰς τὰ πλοῖα τὰ κατεσκευασμένα καθ' οἱανδήποτε ἐποχήν, αἱ ναυπηγήσεις πλοίων καὶ οἱ ἐφοπλισμοὶ περιωρίσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου.

**33.** *Βραβεῖα ναυπηγίας.* — Τὰ βραβεῖα ταῦτα ποικίλλουσι καθόσον τὰ πλοῖα εἶναι σιδηρᾶ ἢ ξύλινα καὶ κατὰ λόγον τῆς χωρητικότητός των (ἄρθρον 2). Ἀπονέμονται ἐν περιπτώσει μετασχηματισμοῦ πλοίου τινὸς ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς αὐξήσεως τῆς χωρητικότητός του (ἄρθρον 2, ἐδ. τελευταῖον). Ὑπάρχει ἐπίσης βραβεῖον διὰ τὰς κινητηρίους μηχανὰς καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα (ἄρθρον 3).

**33** *δίς.* Σημειωτέον, ὅτι τὸ σύστημα τῶν βραβείων δὲν ἰσχύει μόνον ὑπὲρ τῆς γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Καὶ ἄλλαι χῶραι παρεδέχθησαν τὴν ἀρχὴν τῶν βραβείων [1].

**34.** ΔΙΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ. — Τὰ θέματα τὰ περιλαμβανόμενα εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον εἶναι τόσον πολλὰ καὶ διάφορα συνάμα, ὥστε διηρέθη τὸ ναυτικὸν δίκαιον ὡς διαιρεῖται τὸ

---

(1) Ἰταλικὸς νόμος τῆς 6 Δεκεμβρίου 1887, τροποποιηθεὶς διὰ τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰουνίου 1889.

καθόλου δίκαιον. Οὕτω διακρίνομεν *διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον*, *δημόσιον καὶ διοικητικὸν ναυτικὸν δίκαιον*, *ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον* (*ἢ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δίκαιον*).

Τὸ πρῶτον περιλαμβάνει τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὰς κατὰ θάλασσαν σχέσεις τῶν κρατῶν πρὸς ἄλληλα. Οὕτω ἐν τῷ διεθνεῖ ναυτικῷ δικαίῳ περιλαμβάνονται οἱ περὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, περὶ λειῶν, περὶ ἀποκλεισμῶν κλπ. κλπ. κανόνες.

Τὸ δημόσιον καὶ διοικητικὸν ναυτικὸν δίκαιον εἶναι τὸ σύνολον τῶν κανόνων περὶ τῶν σχέσεων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας πρὸς τὴν πολιτείαν καὶ τὰς διαφόρους δημοσίας ἀρχάς. Περιλαμβάνει δὲ τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὴν ἀστυνομίαν τῆς ναυτιλίας, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ ἰδικίτερον σύστημα εἰς ὃ ὑπάγονται οἱ ἐργάται θαλάσσης (ναυτικὴ ἀπογραφή, ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον, κλπ. κλπ.).

Τέλος τὸ ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον ἢ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δίκαιον περιλαμβάνει τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὰς σχέσεις ἃς γεννῶσιν αἱ θαλάσσιαι ἀποστολαὶ μεταξὺ τῶν ἰδιωτῶν· ἐν αὐταῖς καταλέγονται πᾶσαι αἱ ἀρχαὶ αἱ διέπουσαι τὰ ναυτικὰ συμβόλαια (ναυλώσεις, θαλασσίας ἀσφαλείας, ναυτικὰ δάνεια κλπ.).

Οὕτω δύναταί τις νὰ θεωρήσῃ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δίκαιον ὡς μέρος τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Δύναταί τις ὅμως νὰ διίδῃ ἐν αὐτῷ καὶ μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου, διότι τὸ δίκαιον τοῦτο περιλαμβάνει τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας εἴτε τὴν ἐμπορίαν ἐν γένει, εἴτε τὴν κατὰ γῆν ἐμπορίαν, εἴτε τέλος τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν. Ὡς ἐκ τῆς τελευταίας δὲ ταύτης ἀπόψεως ἐξηγεῖται, ὅτι οἱ πλεῖστοι τῶν ἐμπορικῶν κωδίκων διαλαμβάνουσι περὶ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἀφιεροῦσι μάλιστα εἰς αὐτὸ ὁλόκληρον βιβλίον (ἀριθ. 40 καὶ 47).

**35** ΑΡΧΑΙΑΙ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΙΝΑΙ ΠΗΓΑΙ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (1). — Οἱ ναυτικοὶ νόμοι τῶν ἀρχαίων λαῶν δὲν

---

(1) Λίαν ἐπωφελῶς δύναταί τις νὰ συμβουλευθῇ διὰ τὴν ἱστορίαν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τὰ ἑπόμενα ἔργα : Pardessus, Collection des lois maritimes antérieures au XVII siècle (6 τόμ. εἰς 4ον). Travers Twiss, Monumenta juridica. The black book of the Admiralty, with one appendice. Desjardins, Introduction historique à l'étude du Droit commercial mari-

εἶναι ἀρκούντως γνωστοί, ἐν γένει δὲ μικρὰν ἤσκησαν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν νόμων τῶν νεωτέρων λαῶν. Εἰς τὸν μεσαίωνα δὲ μόνον ἢ εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν νεωτέρων χρόνων δύναταί τις ν' ἀναγάγῃ κυρίως τὴν καταγωγὴν τῶν ἐν ἰσχύι ναυτικῶν ἡμῶν νόμων.

**36.** Τοῦ ναυτικοῦ τῶν Ἑλλήνων δικαίου δὲν ἔχομεν εἰ μὴ ὀλίγα ἴχνη περισωθέντα ἰδίᾳ εἰς τοὺς λόγους τοῦ Δημοσθένους. Οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς ἐπαινοῦσι μεγάλως τοὺς ναυτικοὺς νόμους τῶν Ῥοδίων, ἐξ ὧν οἱ Ῥωμαῖοι παρέλαβον σπουδαίους τινὰς κανόνας, ὡς τὴν θεωρίαν περὶ τῶν κοινῶν ἀβαριῶν (1). Οἱ νόμοι οὗτοι δὲν περιῆλθον μέχρις ἡμῶν ὡς εἶχον ἐν πρωτοτύπῳ. Εἶναι ἀληθές, ὅτι κατὰ τὸν XVI, αἰῶνα ἐδημοσιεύθη ἑλληνικὸν χειρόγραφον ὑπὸ τὸν τίτλον Ναυτικὸν Δίκαιον τῶν Ῥοδίων, ἐπιστεύετο δὲ ἐπὶ πολὺν χρόνον, ὅτι ἦτο γνήσιον· ἀπεδείχθη ὅμως, ὅτι ἦτο ἁπλῶς συλλογὴ ναυτικῶν ἐθίμων τοῦ μεσαίωνος (2).

Εἰς τὰ κείμενα τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου δὲν ἀπαντῶσιν εἰ μὴ ὀλίγοι τινὲς κανόνες ἀναφερόμενοι εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον. Οὕτω ἐν τοῖς Πανδέκταις καὶ ἐν τῷ Κώδικι τοῦ Ἰουστινιανοῦ ὑπάρχει τίτλος περὶ ναυτοδανείου (3), ἕτερος περὶ χύσεως καὶ κοινῶν ἀβαριῶν (4) καὶ ἄλλος τίτλος περὶ τῆς ἀγωγῆς κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (5).

**37.** Κατὰ τὸν μεσαίωνα καὶ ἐν τοῖς νεωτέροις χρόνοις μέχρι τοῦ περὶ ναυτιλίας Διατάγματος τοῦ 1681 ἡ Γαλλία δὲν εἶχεν ὁμοιόμορφον δι' ὅλα τὰ παράλια αὐτῆς ναυτικὸν δίκαιον. Οἱ ἐν αὐτοῖς ἐφαρμοζόμενοι κανόνες ἦσαν ἀπόρροια ἐθίμων συγκεντρωθέντων ἐν διαφόροις συλλογαῖς, αἵτινες, ρητέον, δὲν εἶχον καταρτισθῆ ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν Γαλλίαν. Ὑπῆρχον δέ: 1ον Διὰ τὰ δυτικὰ παράλια τῆς Γαλλίας αἱ *Ἀποφάσεις τῆς Ὀλερίας* (jugements ἢ rôles d' Oleron), 2ον διὰ τὴν Μεσόγειον, τὸ *Θαλάσσιον δικαστή-*

---

time· Wagner, Handbuch des Seerechts, I, σελ. 1 μέχρι 99. Ὅρα καὶ Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts (ἔκδοσις 3η), I, σποράδην, ἰδίᾳ δὲ σελ. 335 μέχρι 383.

(1) De lege Rhodia de jactu, Πανδ XIV, 2.

(2) Pardessus, Collection des lois maritimes antérieures au XVIII, siècle, I, σελ. 21 καὶ ἑπόμ.

(3) De nautico foenore, Πανδ. XXII, 2· Κώδ. IX, 33.

(4) De lege Rhodia de jactu, Πανδ. XIV, 2.

(5) De exercitoria actione, Πανδ. XIV, 1 Κώδ. IV, 25.

*ριον* (Consulat de la mer)· *Ζον ὁ Ὁδηγὸς τῆς θαλάσσης* (Guidon de la mer). Ὅρα τὸ ἀνὰ χεῖρας *Σύστημα* I, ἀριθ. 22 μέχρις 25.

**38.** Τὰ οὕτω συλλεγέντα ἐθιμα εἶχον ὑποστῆ διαφόρους τροποποιήσεις δι' ἐθίμων νεωτέρων. Ἵνα τεθῇ δὲ τέρμα εἰς τὸ χάος τοῦτο, *ἵνα δοθῇ εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμτορίαν ἀσφαλὲς δίκαιον* (pour donner au commerce de mer un droit certain) ἐγένετο ἐπὶ τῆς βασιλείας τοῦ Λουδοβίκου ΙΔ', ἐπὶ τῆς ὑπουργίας τοῦ Κολβέρτου, τὸ περὶ *Ναυτιλίας Διάταγμα* (Ordonnance sur la marine) *τοῦ μηνὸς Αὐγούστου* τοῦ 1681 (1)· Ἡ κατὰ γῆν ἐμπορία εἶχεν ἀποκτήσει ἤδη τὸν κώδικά της ἐν τῷ Διατάγματι τοῦ 1673.

Τῆς συντάξεως τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 προηγήθησαν ἔρευναι ἐν τοῖς ναυτικοῖς λιμέσι. Μετὰ ταῦτα παρεσκευάσθη ὑπὸ ἐπιτροπῆς ἐργασθείσης πρὸς τοῦτο ἐπὶ δέκα ἔτη. Δὲν εἶναι γνωστὸν τίς ὑπῆρξεν ὁ συντάκτης αὐτοῦ· ὑποτίθεται μόνον ὡς τοιοῦτος ὁ Levayer de Boutigny, χρηματίσας ἐπὶ πολὺν χρόνον δικηγόρος, εἶτα δὲ maître des requêtes. *

Τὸ διάταγμα τοῦ 1681 εἶναι τὸ τελειότερον νομοθετικὸν ἔργον τῆς βασιλείας τοῦ Λουδοβίκου ΙΔ', ἐξήσκησε δὲ μεγίστην ἐπιρροὴν εἴς τε τὴν σύνταξιν τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ νόμου καὶ εἰς τὰς ναυτικὰς νομοθεσίας τῶν ἄλλων χωρῶν, ἐν αἷς παρελήφθη ὡς εἶδος προτύπου (2). Ἡ ἐπιρροὴ αὕτη ὀφείλεται εἴς τε τὴν ὀρθότητα τῶν δια-

(1) Ἐν τῷ προοιμίῳ τοῦ Διατάγματος τοῦ 681 φέρονται πρὸς τοῖς ἄλλοις τὰ ἑπόμενα: «Ἐπειδὴ εἶναι ἐξ ἴσου ἀναγκαῖον νὰ ἀσφαλίσωμεν τὸ ἐμπόριον διὰ καλῶν νόμων, ὅπως καὶ νὰ καταστήσωμεν αὐτὸ ἐλεύθερον καὶ ἀπρόσκοπτον διὰ καλῶν λιμένων καὶ ἰσχυρᾶς πολεμικῆς δυνάμεως, καὶ ἐπειδὴ τὰ ἡμέτερα διατάγματα ὡς καὶ τὰ τῶν προκατόχων ἡμῶν καὶ αὐτὸ τὸ ρωμαϊκὸν δίκαιον δὲν περιέχουσι διατάξεις πρὸς λύσιν τῶν διαφορῶν τῶν γεννωμένων μεταξὺ τῶν ἐμπόρων καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἐκρίναμεν, ὅτι, ἵνα μὴ παραλίπωμεν μηδὲν τὸ συντελεστικὸν εἰς τὴν εὐημερίαν τῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ ἐμπορίου, ἦτο ἀναγκαῖον νὰ ὁρίσωμεν τοὺς περὶ ναυτικῶν συμβολαίων νομικοὺς κανόνας τοὺς μέχρι τοῦδε ἀβεβαίους, νὰ κανονίσωμεν τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ναυαρχείου (officiers de l' Amirauté) καὶ τὰς κυριωτέρας ὑποχρεώσεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ νὰ ἐγκαταστήσωμεν καλὴν ἀστυνομίαν εἰς τοὺς λιμένας, τὰς ἀκτὰς καὶ ὅρμους τοὺς εὑρισκομένους ἐν ταῖς ἡμετέραις κτήσεσιν.»

* Σ. Μ. Εἰσηγητὴς κυρίως ἐν τῷ Συμβουλίῳ τῆς Ἐπικρατείας.

(2) Ὁ Valin, εἷς τῶν κυριωτέρων ὑπομνηματιστῶν τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, ἐκφράζεται ὡς ἑξῆς περὶ τοῦ διατάγματος τούτου ἐν τῷ προλόγῳ τοῦ

τάξεων αὐτοῦ καὶ εἰς τὴν φήμην ἣν περιεποίησαν αὐτῷ οἱ ἐπιφανεῖς νομοδιδάσκαλοι, ὧν αἱ σχετικαὶ ἑρμηνεῖαι καὶ ὑπομνήματα ἀπέβησαν δικαίως κλασσικὰ δι' ὅλας τὰς χώρας.

**39**. Οἱ ὑπομνηματισταὶ οὗτοι εἶναι ὁ Βαλὲν (Valin), ὁ Ἐμεριγὼν (Emerigon), ὁ Ποτιὲ (Pothier). Ὁ Βαλέν, χρηματίσας καὶ Β. Ἐπίτροπος παρὰ τῷ Ναυτοδικείῳ (amirauté) τῆς Ῥοσέλλης, ἐδημοσίευσεν ἐν ἔτει 1760 πλήρη ἑρμηνείαν τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ὑπὸ τὸν τίτλον : *Νέον ὑπόμνημα ἐπὶ τοῦ περὶ ναυτιλίας διατάγματος τοῦ 1681* (Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine de 1681) (1). Ὁ Ἐμεριγών, χρηματίσας δικηγόρος καὶ μέλος τοῦ Ναυτοδικείου (conseiller à l'amirauté) τῆς Μασσαλίας, ἐδημοσίευσεν ἐν ἔτει 1784 *Πραγματείαν περὶ τῶν ἀσφαλειῶν καὶ τῶν ναυτοδανείων* (Traité des assurances et des contrats à la grosse. Ὁ Ποτιὲ ἔγραψε πολλὰ συγγράμματα ἀναφερόμενα εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον οἷον: τὴν *Πραγματείαν περὶ συμβολαίων ναυτικῶν μισθώσεων* (Traité des contrats des louages maritimes), τὴν *Περὶ ἀσφαλειῶν πραγματείαν* (Traité des assurances).

**40**. Τὸ διάταγμα τοῦ 1681 ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη διὰ δογμάτων (édits), διακηρύξεων (declarations), διαταγμάτων, ἐκδοθέντων ἐπὶ τοῦ παλαιοῦ πολιτεύματος (ancien régime) καὶ διὰ νόμων καὶ διαταγμάτων (décrets) μεταγενεστέρων τοῦ 1789. Ἀντικατεστάθη δέ, ὄχι ὅμως ὁλοσχερῶς, ἀλλὰ κατὰ μέγα μέρος, διὰ τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου (Code de commerce) τοῦ 1807, τοῦ ὁποίου τὸ δεύτερον βιβλίον εἶναι ἀφιερωμένον εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν.

Τὸ ἀντικείμενον τοῦ δευτέρου βιβλίου καὶ τὸ τοῦ Διατάγματος δὲν εἶναι ἐντελῶς τὸ αὐτό. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 ἐπραγματεύετο

---

μεγάλου ἑρμηνευτικοῦ ἔργου του: «Εἶναι ἀναντιρρήτως τὸ ἄριστον πάντων τῶν διαταγμάτων τοῦ Λουδοβίκου ΙΔ', ὅστις ἐν τοσούτῳ εἶχεν ἀποδειχθῆ ἄξιος τοῦ τίτλου τοῦ νομοθέτου τῆς Γαλλίας ἕνεκα τῶν διαταγμάτων τοῦ 1667, 1669, 1670 καὶ 1673. Ἀλλὰ τὸ ἀριστούργημα αὐτοῦ ἐν τῇ νομοθετικῇ του ὁράσει εἶχεν ἐπιφυλαχθῆ διὰ τὴν ναυτικὴν νομοθεσίαν τὴν ἕως τότε ἄγνωστον ἐν τῷ βασιλείῳ. Ἂς μὴ παρασιωπήσωμεν ὅτι ἡ ναυτικὴ νομοθεσία του εἶναι τοιαύτη, ὥστε καὶ τὰ μᾶλλον ζηλότυπα τῆς δόξης ἡμῶν κράτη, καταθέτοντα τὰς προλήψεις καὶ αὐτὰ τὰ μίση των, παρεδέχθησαν αὐτὴν ἐναμίλλως ὡς αἰώνιον μνημεῖον σοφίας καὶ φρονήσεως.»

(1) Προηγουμένως εἶχε δημοσιευθῆ ὑπόμνημα ἄνευ ὀνόματος συγγραφέως.

περὶ τῶν τριῶν κλάδων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου : οὕτω ὑπάρχουσι διατάξεις ἀφορῶσαι τὴν ἀστυνομίαν τῶν λιμένων, τὴν κατὰ θάλασσαν ἁλιείαν, τὰς θαλασσίους λείας, τὰ ἀντίποινα κλπ. Διῃρεῖτο δὲ εἰς 5 βιβλία, ὑποδιαιρούμενα ἕκαστον εἰς ἱκανὰ τμήματα : κατὰ τοὺς τίτλους αὐτῶν τὸ πρῶτον βιβλίον πραγματεύεται *περὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ναυτοδικείου* (officiers de l'Amirauté) *καὶ τῆς δικαιοδοσίας αὐτῶν*, τὸ δεύτερον *περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ τῶν πλοίων*, τὸ τρίτον *περὶ τῶν ναυτικῶν συμβολαίων*, τὸ τέταρτον *περὶ τῆς ἀστυνομίας τῶν λιμένων, ἀκτῶν, ὅρμων καὶ αἰγιαλῶν*, τὸ πέμπτον *περὶ τῆς ἐν θαλάσσῃ ἁλιείας*.

Τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου, πλὴν ἐλαχίστων σημείων, δὲν πραγματεύεται εἰμὴ περὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου. Περιέχει δὲ τὰ ἄρθρα 190 μέχρι 436 καὶ διαιρεῖται εἰς δέκα τέσσαρα τμήματα.— ΤΜΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ : *Περὶ πλοίων* (ἄρθρον 190 μέχρι 196).— ΤΜΗΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟΝ : *Περὶ κατασχέσεως καὶ πωλήσεως πλοίων* (ἄρθρα 197 μέχρι 215). — ΤΜΗΜΑ ΤΡΙΤΟΝ : *Περὶ τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων* (ἄρθρον 216 μέχρι 220). — ΤΜΗΜΑ ΤΕΤΑΡΤΟΝ : *Περὶ πλοιάρχων* (ἄρθρα 221 μέχρι 249).— ΤΜΗΜΑ ΠΕΜΠΤΟΝ : *Περὶ τῆς ὑποχρεώσεως καὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτῶν καὶ τοῦ ὑπολοίπου πληρώματος* (ἄρθρα 250 μέχρι 272).—ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΟΝ : *Περὶ τῶν ναυλωτικῶν καὶ τῶν ναυλώσεων* (ἄρθρα 273 μέχρι 280). — ΤΜΗΜΑ ΕΒΔΟΜΟΝ : *Περὶ τοῦ φορτωτικοῦ* (ἄρθρα 281 μέχρι 285). — ΤΜΗΜΑ ΟΓΔΟΟΝ : *Περὶ τοῦ ναύλου* (ἄρθρα 286 μέχρι 310). — ΤΜΗΜΑ ΕΝΑΤΟΝ : —*Περὶ τοῦ ναυτικοῦ δανείου* (ἄρθρα 311 μέχρι 331). — ΤΜΗΜΑ ΔΕΚΑΤΟΝ : *Περὶ ἀσφαλειῶν* (ἄρθρα 332 μέχρι 396).—ΤΜΗΜΑ ΔΕΚΑΤΟΝ ΠΡΩΤΟΝ : *Περὶ ἀβαριῶν* (ἄρθρα 397 μέχρι 409). — ΤΜΗΜΑ ΔΕΚΑΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ : *Περὶ χύσεως καὶ συνεισφορᾶς* (ἄρθρα 410 μέχρι 429).— ΤΜΗΜΑ ΔΕΚΑΤΟΝ ΤΡΙΤΟΝ : *Περὶ παραγραφῶν* (ἄρθρα 430 μέχρι 434). — ΤΜΗΜΑ ΔΕΚΑΤΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ : *Περὶ τοῦ ἀπαραδέκτου* (ἄρθρα 435 καὶ 436).

Μόνον τὸ ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον εἶναι κωδικοποιημένον ἐν Γαλλίᾳ. Διὰ τὰ θέματα τοῦ δημοσίου ἢ διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου τὸ διάταγμα τοῦ 1681 ἐξηκολούθησε νὰ ἰσχύῃ, ἀφοῦ ὁ κῶδιξ

τοῦ 1807 οὐδένα ποιεῖται λόγον περὶ αὐτῶν (1), μετὰ τῶν τροποποιήσεων ἢ συμπληρωμάτων ἅτινα ἐπέφεραν νεώτερα νομοθετήματα. Τὰ νομοθετήματα ταῦτα, χρονολογούμενα ἀπὸ τῆς ἀρχαίας μοναρχίας ἢ τῆς διαμέσου περιόδου, εἶναι λίαν πολυάριθμα· δυσκόλως δύναταί τις ἐνίοτε νὰ ἀνεύρῃ τί τὸ ἰσχῦον (2). Τηλικαῦται εἶναι αἱ ἐπὶ τοῦ προκειμένου δυσκολίαι, ὥστε, πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῶν, ἢ, τοὐλάχιστον, πρὸς μείωσιν αὐτῶν, δύο σπουδαῖα μέτρα ἐλήφθησαν ἐπὶ τῆς δευτέρας Αὐτοκρατορίας.

**41**. Αἱ ἀποφάσεις τῶν ἀρχαίων βασιλέων ἡμῶν (διατάγματα, διακηρύξεις, δόγματα, κλπ.) δὲν εἶχον ἰσχὺν νόμου, εἰ μὴ καθόσον κατεχωρίζοντο ἐν τοῖς Παρλαμέντοις. Ἐπικαλούμενός τις νομοθετικήν τινα πρᾶξιν τῆς ἀρχαίας μοναρχίας, ὑποχρεοῦται, αὐστηρῶς εἰπεῖν, ν' ἀποδείξῃ τὴν καταχώρισίν της (enregistrement), τοῦθ' ὅπερ ἐπιβάλλει ἐνίοτε ἐρεύνας πολυπλόκους καὶ λίαν δυσχερεῖς. Πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῶν ὡς πρὸς τὸ ναυτικὸν δίκαιον, νομοδιάταγμα (décret-loi) τῆς 4-22 Μαρτίου τοῦ 1852 ὥριζεν, ὅτι ἡ ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν ναυτικῶν ἔκδοσις γνησίου ἀντιγράφου καθιστᾷ τοῦ λοιποῦ περιττὴν τὴν ἀπόδειξιν τῆς καταχωρίσεως (3).

**42**. Ἐν ἔτει 1866 ὁ ὑπουργὸς τῶν ναυτικῶν(4) διέταξε τὴν κατάρτισιν συλλογῆς περιεχούσης ἐν μιᾷ καὶ μόνῃ σειρᾷ ἄρθρων (περιέχει δὲ 314) τὰς διατάξεις τὰς ἀφορώσας τὴν ἀστυνομίαν τῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ναυτικὴν ἀπογραφήν. Ἡ συλλογὴ αὕτη φέρει τὸν τίτλον *Κανονισμὸς τῆς διοικήσεως τῶν ναυτικῶν καταλυμάτων*, ἀποκα-

---

(1) Ἀκυρ. 12 Δεκεμβρίου 1864. D. 1867. 3. 315.

(2) Πολλάκις ἐξηνέχθη ἡ εὐχὴ τῆς κωδικοποιήσεως τῶν νομοθετημάτων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ διοικητικὸν ναυτικὸν δίκαιον. Ὅρα τὰς περὶ τούτου εὐχὰς τοῦ Dupin (1814) καὶ τοῦ Odilon Barrot (1821), ἀναδημοσιευθείσας ἐν τῷ προλόγῳ (σελ. 19 καὶ 21) τοῦ Beaussant, Code maritime ou lois de la marine marchande (1840).

(3) «Τὰ διατάγματα, κανονισμοὶ καὶ ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου, τὰ ἀφορῶντα τὸ ναυτικόν, τὰ προγενέστερα τοῦ 1789, τὰ μὴ καταργηθέντα, θέλουσιν ἔχει ἰσχὺν ἄνευ προσαγωγῆς τῆς ἀποδείξεως τῆς καταχωρίσεώς των. Ἡ παρὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν ναυτικῶν, ἐν δεδομένῃ περιπτώσει, ἔκδοσις γνησίου ἀντιγράφου πράξεώς τινος ἐξ αὐτῶν θὰ ἀρκῇ πρὸς βεβαίωσιν τῆς ἰσχύος αὐτῆς.»

(4) Ὁ κ. de Chasseloup-Laubat.

*ταλυμάτων καὶ συνδικάτων, τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, τῆς ναυτολογίας, τῆς ἀστυνομίας τῆς ναυτιλίας, τῆς κατὰ θάλασσαν ἁλιείας* (Règlement sur l' administration des quartiers, sous-quartiers, syndicats maritimes, κλπ. κλπ.) Τὰ ἄρθρα τὰ ἀποτελοῦντα τὸν κανονισμὸν τοῦτον εἶναι πάντα εἰλημμένα ἐκ νόμων, διαταγμάτων καὶ ἐκ νομοθετικῶν πράξεων ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ προγενεστέρων τοῦ 1789· τὰς διατάξεις ταύτας συνοδεύουσι σημειώσεις περὶ τῆς χρονολογίας καὶ τοῦ ἀντικειμένου τῶν κειμένων, ἐξ ὧν κατὰ γράμμα ἐλήφθησαν.

Σημειωτέον, ὅτι ὁ κανονισμὸς οὗτος εἶναι ἁπλοῦν ἐράνισμα ἐγκεκριμένον διὰ διατάγματος. Πᾶσαι αἱ διατάξεις αἱ περιληφθεῖσαι ἐν αὐτῷ διετήρησαν τὸν ἀρχικὸν χαρακτῆρά των, μηδόλως λαβοῦσαι νέαν νομοθετικὴν δύναμιν. Διὸ μόνον τὰ ἀρχαῖα κείμενα δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν ὑπὸ τῶν δικαστικῶν ἀρχῶν καὶ νὰ χρησιμεύωσιν ὡς βάσις τῶν ἀποφάσεών των (1). Προσθετέον ἄλλως, ὅτι ὁ κανονισμὸς τοῦ 1866 ἔπαυσε νὰ παρακολουθῇ τὴν νομοθεσίαν· αἱ ἐν αὐτῷ περιεχόμεναι διατάξεις ὑπέστησαν πλείστας τροποποιήσεις.

**43.** Τοῦ δὲ διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου, ὡς πάντων τῶν κλάδων τοῦ διεθνοῦς δικαίου, πηγαὶ εἶναι τὰ ἔθιμα καὶ αἱ συνθῆκαι. Εὐάριθμοι δὲ εἶναι αἱ τελευταῖαι αὗται, καὶ μνημονευτέα πρὸ πάντων ἐξ αὐτῶν ἡ Διακήρυξις τῶν Παρισίων τῆς 16 Ἀπριλίου 1856.

**44.** Τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ἀπὸ πολλοῦ ἤδη χρόνου, μάλιστα δὲ ἀπὸ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας καὶ τῶν τηλεγραφικῶν μέσων ἐπικοινωνίας, ἀφίσταται πλέον πολὺ τῶν συνηθειῶν καὶ ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορίου. Πολλάκις ἐγένετο λόγος περὶ ἀναθεωρήσεως τοῦ μέρους τούτου τοῦ κώδικος. Ἐν ἔτει 1865 συνεστάθη ἐπιτροπὴ μὴ κοινοβουλευτικὴ (extraparlemantaire), ὅπως συντάξῃ νομοσχέδιον πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ δευτέρου βιβλίου. Τὸ νομοσχέδιον τοῦτο συνετάχθη καὶ ἐδημοσιεύθη μετὰ αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως (2)· τὰ συμβεβηκότα τοῦ

(1) Ἐγκύκλιος τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν τῆς 17 Φεβρουαρίου 1873 συνιστᾷ εἰς τοὺς δημοσίους λειτουργοὺς νὰ ἐπικαλῶνται αὐτὰ ταῦτα τὰ ἀρχαῖα κείμενα.

(2) Ὅρα τὰ δύο ἑπόμενα κείμενα : 1ον **Révision du livre II du Code de commerce : texte actuel, modifications proposées·** 2ον **Note explicative sur le projet de révision du livre II du Code de commerce.**

1870 δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ὑποβολὴν αὐτοῦ εἰς τὰς βουλάς. Ἀπεσπάσθησαν ὅμως ἐξ αὐτοῦ δύο σπουδαῖα τμήματα τὰ ὁποῖα ἀπετέλεσαν νόμους : τὸν νόμον τῆς 17 Δεκεμβρίου τοῦ 1874 περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης, καταργηθέντα καὶ ἀντικατασταθέντα διὰ τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885, καὶ τὸν νόμον τῆς 12 Αὐγούστου 1885, τροποποιοῦντά τινας τῶν διατάξεων τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου καὶ ἰδίᾳ τὰς ἀφορώσας τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, τὰς ἀσφαλείας, τὰ ναυτικὰ δάνεια.

Προσθετέον ἐν τοῖς τροποποιήσασιν ἢ συμπληρώσασι τὸν ἐμπορικὸν κώδικα νόμοις : 1ον τὸν νόμον τῆς 10 Μαρτίου τοῦ 1891 περὶ τῶν δυστυχημάτων καὶ συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ, 2ον τὸν νόμον τῆς 24 Μαρτίου 1891, τροποποιοῦντα τὰ ἄρθρα 435 καὶ 436 τοῦ ἐμπ. κώδικος τὰ περὶ ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου δεκτῆς ἐπὶ ναυτικῆς συγκρούσεως (abordage maritime).

45. Ὡς στοιχεῖα τοῦ ἐν ἰσχύι ναυτικοῦ δικαίου πρέπει νὰ προσθέσωμεν εἰς τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, εἰς τὰς ἰσχυούσας διατάξεις τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, εἰς τὰ κείμενα τὰ τροποποιήσαντα τὸν ἐμπορικὸν κώδικα καὶ τὸ Διάταγμα : 1ον Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833 περὶ τῶν σχέσεων τῶν προξένων πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. 2ον Τὸ νομοδιάταγμα περὶ πειθαρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ποινῶν ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ τῆς 24 Μαρτίου 1852. Τὸ νομοδιάταγμα τοῦτο διοργανίζει ὑπὸ τὸ ὄνομα *ναυτικὰ ἐμπορικὰ δικαστήρια* τὰς δικαστικὰς ἀρχὰς τὰς τεταγμένας νὰ δικάζωσι τὰ ναυτικὰ ἐγκλήματα, ὁρίζει τὰ ἐγκλήματα ταῦτα καὶ προσδιορίζει τὰς ἐπιβλητέας ποινάς.

Ἀκριβῶς δὲ ἐπειδὴ τὸ ναυτικὸν ἐμπορικὸν δίκαιον εἶναι μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου, δέον νὰ συμπληροῦται, προκειμένου περὶ ζητημάτων μὴ λελυμένων, διὰ τῶν ἐθίμων, καὶ ἐν ἐλλείψει ἐθίμων ἐπιβοηθητικῶς διὰ τῶν κανόνων τοῦ ἀστικοῦ δικαίου. Ὅρα τὸ ἀνὰ χεῖρας Σύστημα, I, ἀριθ. 74 μέχρι 85.

**46.** ΓΑΛΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ. — Τὰ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος τοῦ 1807 δημοσιευθέντα συγγράμματα περὶ ναυτικοῦ δικαίου εἶναι ἀρκούντως πολυάριθμα, πολλὰ δὲ δέον νὰ καταταχθῶσι μεταξὺ τῶν ἀρίστων τῆς νομικῆς φιλολογίας μας.

Σημειωτέον ὡς πρὸς τὸ *ναυτικὸν ἐμπορικὸν δίκαιον* :

Τὸ τοῦ Dufour, Droit maritime (*Ναυτικὸν δίκαιον*), 2 τόμοι εἰς 8ον. Τὸ σύγγραμμα τοῦτο δὲν ἐπερατώθη· περιλαμβάνει μόνον ἑρμηνείαν τοῦ πρώτου καὶ δευτέρου τμήματος τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

Τὸ τοῦ Arthur Desjardins, Traité de droit commercial maritime (Σύστημα ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου) τόμοι 9 εἰς 8ον· Τὸ σύγγραμμα τοῦτο, τὸ σπουδαιότερον τῶν ἐν Γαλλίᾳ ἐκδοθέντων, περιέχει λίαν λεπτομερεῖς πληροφορίας περὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου τῶν ξένων κρατῶν, ἐν τῷ πρώτῳ δὲ τόμῳ αὐτοῦ ὑπάρχει *Ἱστορικὴ Εἰσαγωγή*.

Τὸ τοῦ De Valroge, Droit maritime. Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce, (Ναυτικὸν Δίκαιον. Θεωρητικὴ καὶ πρακτικὴ ἑρμηνεία τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος) τόμοι 5 εἰς 8ον.

Τὸ τοῦ De Fresquet, Précis d'un cours de droit commercial maritime (Ἐγχειρίδιον ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου).

Τὸ τῶν Cresp καὶ Laurin, Cours de Droit maritime (Ναυτικὸν Δίκαιον) τόμοι 5 εἰς 8ον. Τὸ σύγγραμμα τοῦτο περιέχει τὰς παραδόσεις τοῦ κ. Cresp ἐν τῇ Νομικῇ Σχολῇ τῆς Αἴξ, ἐπλουτίσθη δὲ διὰ σημειώσεων, συνεπληρώθη καὶ ἐνημερώθη ὑπὸ τοῦ Laurin.

Τὸ τοῦ De Courcy, Questions de droit maritime (Ζητήματα ναυτικοῦ δικαίου) τόμοι 4 (1).

Εἰς τὰ κυριώτερα τῶν περὶ ἐμπορικοῦ δικαίου συγγραμμάτων ἓν μέρος ἀφιεροῦται συνήθως εἰς τὰ περὶ ναυτικῆς ἐμπορίας (2).

Ἡ ναυτικὴ νομολογία τῆς Γαλλίας καὶ ἐν γένει πασῶν τῶν χωρῶν περιέχεται ἐν τῇ Revue internationale du droit maritime (Διεθνεῖ ἐπιθεωρήσει τοῦ ναυτικοῦ δικαίου), ἥτις ἐκδίδεται ἀπὸ τοῦ

---

(1) Οἱ τέσσαρες οὗτοι τόμοι βρίθουσιν ἰδεῶν ἐξηκριβωμένων καὶ ἀρίστων κρίσεων περὶ τῶν ἡμετέρων νόμων, ἠντλημένων ὑπὸ τοῦ πολυκλαύστου δημοσιολόγου ἐκ τῆς τελειοτάτης πρακτικῆς ἐμπειρίας του καὶ ἐκτεθειμένων μετὰ συναρπαστικῆς ζωηρότητος. Ἴσως μόνον ὑπερμέτρως παραβλέπει πολλάκις ὁ κ. de Courcy τὰς νομικὰς διατάξεις, ὅπως καταλήξῃ εἰς λύσεις τὰς ὁποίας θεωρεῖ μᾶλλον συναδούσας πρὸς τὸ δίκαιον καὶ πρὸς τὰς ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας τῆς πρακτικῆς.

(2) Ὅρα Pardessus, Cours de Droit commercial, τόμ. II, Bravard καὶ Demangeat, Traité de Droit commercial, τόμ. IV.

1884 ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Autran. Αἱ ἀποφάσεις τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων ἀναγράφονται συνήθως ἐν εἰδικοῖς δημοσιογραφικοῖς ὀργάνοις ἐκδιδομένοις εἰς τὰς μεγάλας παραλίους πόλεις, ἰδίᾳ δὲ ἐν τῷ Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille τῷ ἱδρυθέντι ἐν ἔτει 1820 ὑπὸ τῶν Girod καὶ Clariond. Δογματικὴ ἐξέτασις τῆς ναυτικῆς νομολογίας δημοσιεύεται ἀπὸ τοῦ 1880 ὑπὸ τοῦ κ. Ch. Lyon-Caen ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ *διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου* ὁ Beaussant ἐξέδωκεν ἐν ἔτει 1840 δύο τόμους εἰς 4ον ὑπὸ τὸν τίτλον *Ναυτικὸς κῶδιξ* (Code maritime).

Ὁ Cauchy ἐδημοσίευσεν ἐν ἔτει 1862 ἔργον ὑπὸ τὸν τίτλον : Le droit maritime international consideré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. Τέλος ὁ Θεόδωρος Ortolan εἶναι ὁ συγγραφεὺς πραγματείας ὁμοειδοῦς φερούσης τὸν τίτλον Règles internationales et diplomatie de la mer.

Πλὴν τούτων ἐξεδόθησαν εἰδικὰ συγγράμματα περὶ τῶν σπουδαιοτέρων θεμάτων τοῦ ἐμπορικοῦ ἢ διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου (1). Θέλομεν μνημονεύσει ταῦτα ἐν ἀρχῇ τῶν κεφαλαίων ἐν οἷς θέλομεν πραγματευθῇ περὶ τῶν θεμάτων τούτων.

**47.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.—Τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δίκαιον ἐκωδικοποιήθη ἐν πᾶσι σχεδὸν τοῖς κράτεσι μετὰ τῶν ἄλλων μερῶν τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου, ἀποτελεῖ δὲ μάλιστα συνήθως ὁλόκληρον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος. Δὲν συμβαίνει ὅμως τὸ αὐτὸ ἐν Αὐστρίᾳ οὐδὲ ἐν Οὐγγαρίᾳ. Ἐν δὲ τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ καὶ ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς, ὅπου δὲν ὑπάρχει ἐμπορικὸς κῶδιξ, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δίκαιον ἐξακολουθεῖ διατελοῦν κατὰ μέγα μέρος δίκαιον ἐθίμων.

Ἰδοὺ δὲ αἱ σημεριναὶ πηγαὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἐν τοῖς κυριωτέροις τῶν κρατῶν.

*Γερμανία.*—Τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρα

---

(1) Περὶ τοῦ διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου ὑπάρχουσι πολλὰ ξένα συγγράμματα, τὰ ὁποῖα καὶ οἱ ἐν Γαλλίᾳ δύνανται νὰ συμβουλευθῶσιν ἐξ ἴσου ἐπωφελῶς ἕνεκα τῆς φύσεως τοῦ ἐξεταζομένου θέματος ὅσον καὶ οἱ ὁμιλοῦντες τὴν γλῶσσαν ἐν ᾗ ἐγράφησαν ταῦτα. Ὅρα ἀριθ. 48.

432 μέχρι 911) ἀναφέρεται εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν. Πολλοὶ ἐξεδόθησαν νόμοι περὶ τοῦ διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Οὕτω ὑπάρχει ἰδίᾳ νόμος τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872 περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (Seemansordnung), νόμος τῆς 17 Μαΐου 1872 περὶ ναυαγίας (Strandungsordnung) (1).

*Ἱσπανία.* — Ἐμπορικὸς κῶδιξ τοῦ 1885 (ἄρθρα 309 μέχρι 869).

*Ὁλλανδία.* — Ἐμπορικὸς κῶδιξ τοῦ 1838, βιβλίον δεύτερον (ἄρθρα 309 μέχρι 763). Τὸ βιβλίον τοῦτο τιτλοφορούμενον : *περὶ δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων ἀπορρεόντων ἐκ τῆς ναυτιλίας*, πραγματεύεται περὶ τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας ὡς καὶ περὶ τῆς κατὰ θάλασσαν.

*Ἰταλία.* — Πλὴν τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος τοῦ 1882 (ἄρθρα 480 μέχρι 682), τὸ ὁποῖον πραγματεύεται περὶ τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας, ἡ Ἰταλία ἔχει εἰδικὸν κώδικα διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν (Codice per la marina mercantile). Ὁ τελευταῖος οὗτος κῶδιξ, χρονολογούμενος ἀπὸ τοῦ 1865, ἀναθεωρηθεὶς λίαν οὐσιωδῶς ἐν ἔτει 1877 (2), περιλαμβάνει 461 ἄρθρα εἰς δύο μέρη· τὸ πρῶτον ἀναφέρεται εἰς τὸ διοικητικὸν ναυτικὸν δίκαιον, καὶ περιλαμβάνει διατάξεις τινὰς ἀφορώσας τὸ διεθνὲς δίκαιον, ἰδίᾳ τὸ περὶ λειῶν ἐν ὥρᾳ πολέμου, τὸ περὶ ἀντιποίνων καὶ οὐδετερότητος. Τὸ δεύτερον μέρος ἀφιεροῦται εἰς τὸ ποινικὸν ναυτικὸν δίκαιον.

*Πορτογαλλία.* — Ἐμπορικὸς κῶδιξ τοῦ 1888, βιβλίον τρίτον (ἄρθρα 485 μέχρι 691).

*Δανία, Σουηδία καὶ Νορβηγία.* — Ἡ ὑπὲρ τῆς ἑνοποιήσεως τῆς ἐμπορικῆς νομοθεσίας τῶν τριῶν σκανδιναυϊκῶν κρατῶν τάσις, ἡ ἀρξαμένη ἀπό τινων ἐτῶν (3), ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορικὴν νομοθεσίαν. Ἐν ἔτει 1891 ἐξεδόθη ἐν Σουηδίᾳ κῶδιξ ναυτικός (4)· ὑπάρχει δὲ σχέδιον ναυτικοῦ κώδικος παρόμοιον διά τε

(1) Οἱ γερμανικοὶ ναυτικοὶ νόμοι συνεκεντρώθησαν ἐν διαφόροις ἔργοις, ἰδίᾳ δὲ ἐν τῷ τοῦ Stabenow, Sammlung der deutschen Seeschifffahrtsgesetze (1875).

(2) Ὅρα ἀνάλυσιν τοῦ ἰταλικοῦ κώδικος διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἐν τῷ Bulletin de la Société de législation comparée, 1886, σελ. 656 καὶ ἑπ.

(3) Ὅρα Σύστημα Ἐμπορικοῦ δικαίου, I, ἀριθ. 73.

(4) Ἐν ἔτει 1892 ἐξεδόθη ἐν Στοκχόλμῃ γαλλικὴ μετάφρασις τοῦ κώδικος τούτου.

τὴν Νορβηγίαν καὶ διὰ τὴν Δανίαν. Θὰ ἔχωμεν λοιπὸν ἀναμφιβόλως λίαν ταχέως κοινὸν διὰ τὰ τρία ταῦτα κράτη ναυτικὸν κώδικα, ὡς ὑπάρχει ἀπὸ τοῦ 1881 σκανδιναυϊκὸς νόμος περὶ συναλλαγῆς, πραγματευόμενος περὶ συναλλαγματικῆς καὶ περὶ γραμματίου εἰς διαταγήν.

Ἐν *Αὐστρίᾳ* εἰσήχθη ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ, ἐξαιρέσει ὅμως τοῦ πέμπτου βιβλίου, τοῦ περὶ ναυτικῆς ἐμπορίας. Ἰσχύουσι δὲ ἐν αὐτῇ ἔθιμα σχηματισθέντα ὑπὸ τὴν ἐπιρροὴν τοῦ γαλλικοῦ καὶ τοῦ ἰταλικοῦ κώδικος. Ὑπάρχει ἐν τούτοις δόγμα (édit) τῆς Μαρίας Θηρεσίας ἀναγόμενον εἰς τὸ ἔτος 1774, πραγματευόμενον περὶ διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου· ἐτροποποιήθη ὅμως λίαν ριζικῶς διὰ νόμου τῆς 7 Μαΐου 1879 (1). Καὶ ἐν τῷ *οὐγγρικῷ* δὲ ἐμπορικῷ κώδικι ἐπίσης δὲν ὑπάρχουσι διατάξεις ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν. Τὸ δόγμα τῆς Μαρίας Θηρεσίας ἰσχύει ἐν Οὐγγαρίᾳ μετὰ τροποποιήσεων παρομοίων πρὸς τὰς ἐπενεχθείσας ἐν Αὐστρίᾳ (2). Ἀπὸ πολλοῦ δὲ γίνεται λόγος περὶ εἰσαγωγῆς εἰς τὰ δύο τμήματα τῆς αὐστροουγγρικῆς μοναρχίας ὁμοιομόρφου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, τιθεμένου ἐν ἰσχύι τοῦ πέμπτου βιβλίου τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (3).

Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δίκαιον ἀποτελεῖται σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐκ συνηθειῶν. Ὑπάρχει βεβαίως εἷς ἀληθὴς κῶδιξ, ὁ περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας νόμος (merchant shipping act (4), χρονολογούμενος ἀπὸ τοῦ 1854, πολλάκις δὲ ἔκτοτε τροποποιηθείς, ἰδίᾳ δὲ ἐν ἔτει 1855 (5), ἐν ἔτει 1862 (6), ἐν ἔτει 1867 (7), ἐν ἔτει 1876 (8). Ἀλλ' ὁ νόμος οὗτος δὲν πραγματεύεται σχεδὸν οὐδόλως ἐν τοῖς 548 ἄρθροις του εἰ μὴ περὶ τοῦ διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, περιέχει μόνον διατάξεις τινὰς περὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ

---

(1) Annuaire de législation étrangère, 1880 σελ. 301 καὶ ἑπόμ.

(2) Annuaire de législation étrangère, 1880 σελ. 315.

(3) Ὅρα Annuaire de législation étrangère, 1875 σελ. 236· 1876, σελ. 492· 1885 σελ. 285.

(4) 17 καὶ 18 Victoria, κεφάλ. 91, 104.

(5) 18 καὶ 19 Victoria, κεφάλ. 91.

(6) 25 καὶ 26 Victoria, κεφάλ. 63.

(7) 30 καὶ 31 Victoria, κεφάλ. 124.

(8) 39 καὶ 40 Victoria, κεφάλ. 80.

δικαίου, λόγου χάριν περὶ τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης (1) καὶ περὶ τῶν περιορισμῶν τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων διὰ τὰς ἀθεμίτους πράξεις τῶν πλοιάρχων (2). Ἀλλ' ἡ τάσις πρὸς προικοδότησιν τῆς Μεγάλης Βρεττανίας διὰ γραπτῶν νόμων περὶ τῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων ἐπεξετάθη καὶ ὡς πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν, προσχέδια δὲ εἰδικῶς συνετάχθησαν ὡς πρὸς τὴν τῆς θαλασσίου ἀσφαλείας.

Ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς* τὸ ναυτικὸν δίκαιον οὔτε ἐκωδικοποιήθη, οὔτε ἡνοποιήθη. Τὰ ἔθιμα ἐξ ὧν ἀποτελεῖται εἶναι ἀγγλικῆς καταγωγῆς, ὡς ἄλλως ἐν γένει πάντα τὰ ἐμπορικὰ ἔθιμα. Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις ὁμοσπονδιακοί τινες νόμοι, ἰδίᾳ ὁ νόμος τῆς 3 Μαρτίου 1851 καὶ τῆς 26 Ἰουνίου 1884 διὰ τὴν προστασίαν καὶ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (3).

**48.** ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.— Τὰ κυριώτερα συγγράμματα ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου εἶναι :

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* τὸ τοῦ Abbot, law of merchant ships and seamen, 12 ἔκδοσις, 1881.

Ἐν *Γερμανίᾳ*, Wagner, Handbuch des Seerechts. Lewis, Das deutsche Seerecht, τόμος 2, 1883. Endemann, Handbuch des deutschen Handels-See und Wechselrechts (τόμ. IV).

Ἐν *Ἰταλίᾳ*, Mauro Morrone, Il diritto maritimo del regno d'Italia. Gaetano Majorana, Principi di diritto nautico secondo il codice di commercio italiano.

Ἐν *Βελγίῳ*, Jacobs, Le droit maritime belge, 2 τόμοι εἰς 8ον, 1889.

Ὡς πρὸς δὲ τὸ διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον σημειωτέον :

Perels, Handbuch des internationalen Seerechts (μεταφρασθὲν εἰς τὴν γαλλικὴν ὑπὸ τοῦ Arendt), 1884.

Carlos Testa, Le droit public international maritime (μεταφρασθὲν ἐκ τῆς πορτογαλικῆς ὑπὸ Boutiron), 1886.

**49.** Ὡς εἶχε δὲ καταρθωθῆ περὶ τῆς ἀρχαίας μοναρχίας νὰ πε-

---

(1) 25 καὶ 26 Vectoria, κεφάλ, 63. ἄρθρ. 54.

(2) 17 καὶ Victoria, κεφάλ. 104, ἄρθρ. 66 καὶ ἑπόμ.

(3) An act to remove certain burdens on the american merchant marine and encourage the american foreign carying trade and for other purposes.

ριληφθῶσιν ἐν τῷ ἑνὶ καὶ μόνῳ Διατάγματι τοῦ 1681 πάντες οἱ κανόνες τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, οὕτω συνεκεντρώθησαν εἰς μίαν καὶ μόνην διοίκησιν πάντα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸ ναυτικόν. Ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ ναυτικοῦ ἦτο εἷς μέγας δημόσιος λειτουργὸς καλούμενος Μέγας Ναύαρχος (Grand Amiral). Οὗτος διηύθυνε τὰ ναυτικὰ πράγματα ὑπό τε πολιτικήν, στρατιωτικήν, δικαστικὴν καὶ διοικητικὴν ἔποψιν. Ἐν τῇ δικαστικῇ του ἐξουσίᾳ ἀπένεμε τὴν δικαιοσύνην διὰ δικαστηρίων, τῶν ὁποίων τὰ μέλη διώριζεν αὐτὸς ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως τῶν διορισμῶν ὑπὸ τοῦ βασιλέως. Τὰ δικαστήρια ταῦτα, καλούμενα ναυτοδικεῖα (amirautés), ἐδίκαζον πᾶσαν πολιτικὴν ἢ ποινικὴν ὑπόθεσιν σχετιζομένην πρὸς τὴν θαλασσοπλοίαν. Εἶχον δὲ ταῦτα συγχρόνως καὶ δικαιώματά τινα διοικητικά, καθόσον εἰς τὴν δικαιοδοσίαν αὐτῶν ὑπήγοντο ἡ ἐποπτεία τῶν λιμένων, αἱ διατυπώσεις περὶ μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τῶν πλοίων, καὶ ἐν γένει πάντα τὰ πρόσωπα καὶ πάντα τὰ πράγματα τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὴν κατὰ θάλασσαν ναυτιλίαν.

Ὁ μέγας νόμος περὶ ὀργανισμοῦ τῶν δικαστηρίων τῶν 16—24 Αὐγούστου 1790 ἀφῄρεσε παρὰ τῶν ναυτοδικείων (amirautés) τὴν ἁρμοδιότητα τῆς ἐκδικάσεως τῶν διαφορῶν ἐπὶ θεμάτων τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἀπένειμεν αὐτὴν εἰς τὰ ἐμποροδικεῖα. Τὰ δὲ ναυτοδικεῖα (amirautés), περιορισθέντα εἰς καθήκοντα διοικητικά, κατηργήθησαν τελείως μετὰ τοῦ ἀξιώματος τοῦ Μεγάλου Ναυάρχου διὰ τῶν διαταγμάτων τῆς 22 Ἀπριλίου, 4—15 Μαΐου 1791 καὶ τῶν 9—13 Αὐγούστου 1791.

**50**. Τὰ νῦν ἥκιστα ὑφίσταται ἐν Γαλλίᾳ ἡ συγκέντρωσις τῶν ὑποθέσεων τῶν ἀφορωσῶν τὴν κατὰ θάλασσαν ναυτιλίαν ὑπάρχουσα ἐπὶ τῆς ἀρχαίας μοναρχίας. Λίαν ὀρθῶς δὲ ἐλέχθη, ὅτι ὑπάρχουσι ράκη τοῦ ναυαρχείου εἰς ὅλα τὰ ὑπουργεῖα (1). Πάντα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξαρτῶνται ἐκ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν ἕνεκα τῶν στρατιωτικῶν ὑποχρεώσεων τῶν συνδεομένων ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης μετὰ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Ἡ ναυπηγία καὶ ἡ συντήρησις τῶν λιμένων ὑπάγονται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ὑπουργείου τῶν δημοσίων ἔργων. Ἡ τελωνιακὴ ὑπηρεσία, ἐξαρτωμένη ἐκ τοῦ ὑπουργείου

(1) Beaussant, Code maritime, I, σελ. 17.

τῶν οἰκονομικῶν, εἶναι ἐπιφορτισμένη τὴν ἐπίσημον μέτρησιν τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατυπώσεων τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τῶν πλοίων (mutation en douane) καὶ τὴν δημοσιότητα τῶν ναυτικῶν ὑποθηκῶν. Τὰ ἐμποροδικεῖα, τὰ ἐξαρτώμενα ἐκ τοῦ ὑπουργείου τῆς δικαιοσύνης, ἐκδικάζουσι τὰς ὑποθέσεις τὰς ἀναφερομένας εἰς τὸ ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον. Τὰ ἐμπορικὰ ναυτικὰ δικαστήρια, τὰ ἐξαρτώμενα ἐκ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν, εἶναι ἐπιφορτισμένα τὴν ἐκδίκασιν τῶν πλημμελημάτων καὶ πταισμάτων τῶν σχετιζομένων πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ὁ καταμερισμὸς οὗτος δύναται νὰ καταλήξῃ εἰς συγκρούσεις δυναμένας νὰ ἐπιβραδύνωσι τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ὑποθέσεων. Πλὴν τούτου, ἕνεκα τοῦ καταμερισμοῦ τούτου τὰ ζητήματα ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ δὲν ἐξετάζονται εἰ μὴ ἀπὸ μιᾶς μόνης ἀπόψεως, ἐνῷ θὰ ἦτο χρήσιμον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν διὰ τὴν λύσιν αὐτῶν τὰ διάφορα συμφέροντα, ἅτινα φαίνονται συγκρουόμενα πρὸς ἄλληλα. Θὰ ἦτο λίαν χρήσιμον νὰ συνενωθῶσι εἰς ἓν μόνον ὑπουργεῖον πᾶσαι αἱ ὑποθέσεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἢ τοὐλάχιστον νὰ ἱδρυθῇ ἀνώτατον συμβούλιον ἐπιφορτισμένον ν' ἀντιπροσωπεύῃ καὶ νὰ ὑπερασπίζῃ τὰ συμφέροντα τοῦ βιομηχανικοῦ τούτου κλάδου (1).

**51.** Οἱ ναυτικοὶ νόμοι τῶν διαφόρων λαῶν διίστανται ἀκόμη ἐν πολλοῖς σημείοις. Αἱ διαφωνίαι αὗται εἶναι εἷς λόγος νομικῶν συγκρούσεων, αἵτινες τόσῳ μᾶλλον τυγχάνουσι συνηθέστεραι, ὅσῳ τὰ πλοῖα, ὡς ἐκ τοῦ προορισμοῦ των, καταπλέουσιν εἰς διαφόρους χώρας, καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία φέρει εἰς σχέσεις πρόσωπα ἀνήκοντα εἰς διάφορα κράτη. Διὰ τοῦτο μάλιστα ὡς πρὸς τὰ ναυτικὰ πράγματα τὸ ὁμοιόμορφον τῆς νομοθεσίας θὰ ἦτο μέγα εὐεργέτημα (2). Ἐν

---

(1) Ἐν Ἰταλίᾳ συνεστάθη τοιοῦτο ἀνώτατον συμβούλιον διὰ διατάγματος τῆς 15 Ἰανουαρίου 1886.

(2) Ὁ de Courcy ἐδημοσίευσε περὶ τοῦ θέματος τούτου ἐν ἔτει 1863 βιβλίον ἐπιγραφόμενον· D' une réforme internationale du droit maritime (Περὶ διεθνοῦς μεταρρυθμίσεως τοῦ ναυτικοῦ δικαίου). Ἀνακηρύττει οὗτος τὴν χρησιμότητα τῆς ὁμοιομόρφου ναυτικῆς νομοθεσίας δι' ὅλα τὰ κράτη, καὶ ὑποδεικνύει τὰς κυριωτέρας τροποποιήσεις τὰς ὁποίας ἔπρεπε κατ' αὐτὸν νὰ ὑποστῇ ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ὅπως ἀποτελέσῃ τὴν βάσιν τῆς νομοθεσίας ταύτης.

ἐλλείψει τῆς ὁμοιομόρφου νομοθεσίας θὰ ἦτο τοὐλάχιστον εὐχῆς ἔργον νὰ ἐλύοντο αἱ συγκρούσεις τῶν ναυτικῶν νόμων κατὰ τοὺς αὐτοὺς κανόνας καθ' ὅλας τὰς χώρας· τοῦτο ἠδύνατο νὰ κατορθωθῇ τῇ βοηθείᾳ διεθνῶν συμβάσεων.

**52.** Κατεβλήθησαν δὲ προσπάθειαι, μάλιστα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, πρὸς ἐπίτευξιν τῶν δύο τούτων σκοπῶν. Αἱ κυριώτεραι τῶν προσπαθειῶν τούτων εἶναι ἄξιαι σημειώσεως (1).

Ἐν ἔτει 1885 ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς παγκοσμίου ἐκθέσεως τῆς Ἀμβέρσης, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς βελγικῆς κυβερνήσεως, συνεκροτήθη ἐν τῇ πόλει ταύτῃ διεθνὲς συνέδριον τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου. Τὸ συνέδριον τῆς Ἀμβέρσης ἠκολούθησεν ἐν ἔτει 1888 τὸ τῶν Βρυξελλῶν συνέδριον, τὸ ὁποῖον ἀπετελείωσε τὸ ἔργον τοῦ πρώτου. Τὰ συνέδρια ταῦτα, ἐν οἷς ἀντεπροσωπεύοντο πολλαὶ χῶραι, συνέταξαν ἰδίᾳ σχέδιον ναυτικοῦ νόμου ἐπὶ τῷ σκοπῷ νὰ συστήσωσιν αὐτὸ εἰς τὴν ἀποδοχὴν πάντων τῶν κρατῶν, καὶ σύμβασιν περὶ τῶν συγκρούσεων νόμων εἰς θέματα ναυτικοῦ δικαίου (2).

Ἐν ἔτει 1892 ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν πρὸς τιμὴν τοῦ Χριστοφόρου Κολόμβου ἑορτῶν παρομοία ἐργασία ἐγένετο ὑπὸ διεθνοῦς συνεδρίου συνελθόντος ἐν Γενούῃ τῆς Ἰταλίας (3).

Σημειωτέον ἐπίσης παρόμοια σχέδια συνταχθέντα ὑπὸ ἑταιρειῶν συγκειμένων ἐκ μελῶν διαφόρων ἐθνικοτήτων καὶ συνερχομένων εἰς συνεδριάσεις ἐν διαφόροις χώραις. Οὕτω ἡ Ἑταιρεία πρὸς κωδικοποίησιν τοῦ διεθνοῦς δικαίου ἐψήφισεν ἐν Ὑόρκῃ (1864) καὶ ἐν Ἀμβέρσῃ (1877) τοὺς περιφήμους «κανόνας τῆς Ὑόρκης καὶ τῆς Ἀμβέρσης περὶ τῶν κοινῶν ἀβαριῶν», κανόνας τροποποιηθέντας ἐν ἔτει 1890 ἐν Λιβερπούλῃ (4). Τὸ Ἰνστιτοῦτον τοῦ Διεθνοῦς δικαίου

(1) Ὅρα προηγουμένην σημείωσιν.

(2) Αἱ συζητήσεις καὶ αἱ ἀποφάσεις τῶν δύο τούτων συνεδρίων ἐδημοσιεύθησαν εἰς δύο κεχωρισμένους τόμους : 1ον Actes du Congrès international de droit commercial d' Anvers (1886)· 2ον Actes du Congrès international de droit commercial de Bruxelles (1889).

(3) Ὅρα περὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Συνεδρίου τῆς Γενούης : Arthur Desjardins, Le Congrès international de droit maritime de Gênes (ὑπόμνημα ἀναγνωσθὲν ἐν τῷ Ἰνστιτούτῳ)· Fromageot, Rapport sur le Congrès international de droit maritime de Gênes.

(4) York-Antwerp Rules, 1890· Erläutende Bemerkungen ὑπὸ Jacob Ahlers· Règles d' York et d' Anvers, ἔκθεσις τοῦ Léon Van Peborgh.

παρεδέχθη ἐν ἔτει 1885 ἐν Βρυξέλλαις σχέδιον διεθνοῦς κανονισμοῦ τῶν συγκρούσεων νόμων ἐπὶ θεμάτων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, σχέδιον ὁμοιόμορφον νόμου περὶ θαλασσίων ἀσφαλειῶν (1)· ἐν ἔτει 1888 ἐν Λωζάννῃ (Lausanne-Ἑλβετίας) σχέδιον νόμου ὁμοιόμορφον περὶ τῶν θαλασσίων συγκρούσεων καὶ σχέδιον διεθνοῦς κανονισμοῦ τῶν συγκρούσεων νόμων ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν θαλασσίων συγκρούσεων (2).

Μέχρι τοῦδε οὐδὲν τῶν σχεδίων τούτων ἐπέτυχε τοῦ σκοποῦ του, καθόσον οὐδὲν ἐξ αὐτῶν ἐγένετο καθ' ὁλοκληρίαν δεκτὸν ὑπό τινος κράτους. Οὐχ ἧττον σπουδαῖα ὑπῆρξαν τὰ ἀποτελέσματα αὐτῶν καὶ λίαν λυσιτελῆ ὡς πρὸς τὴν μέλλουσαν ἑνοποίησιν τῶν ναυτικῶν νομοθεσιῶν. Ἐν αἷς χώραις ἀνεθεωρήθη ἡ ναυτικὴ νομοθεσία λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν τὰ σχέδια ταῦτα, πολλάκις δέ, καίτοι δὲν υἱοθετοῦνται, ἐπιδιώκεται ἡ πρὸς αὐτὰ προσέγγισις. Μάλιστα δὲ μεγάλη ὑπῆρξεν ἡ ἐπιρροὴ τῶν κανόνων τῆς Ὑόρκης καὶ τῆς Ἀμβέρσης. Ῥητέον δέ, ὅτι πολλάκις ἐν τοῖς φορτωτικοῖς αὐτοὶ οὗτοι οἱ συμβαλλόμενοι ὁρίζουσιν ὅτι αἱ ἀβαρίαι θέλουσι κανονισθῆ κατὰ τοὺς κανόνας τῆς Ὑόρκης καὶ τῆς Αμβέρσης. Οὕτω αἱ τῶν συμβαλλομένων συμβάσεις τείνουσιν εἰς καθιέρωσιν ποιᾶς τινος ἑνοποιήσεως ἐπὶ τοῦ θέματος, ἑνοποιήσεως μὴ ὑπαρχούσης ἐν τοῖς νόμοις.

53. ΣΧΕΔΙΟΝ ΚΑΙ ΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΤΗΣ ΥΛΗΣ — Ἀφοῦ ἀντικείμενον τοῦ παρόντος συγγράμματος εἶναι τὸ ἐμπορικὸν δίκαιον, θέλομεν ὁμιλήσει ἐν τῷ παρόντι τόμῳ ἀποκλειστικῶς σχεδὸν περὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου. Ἀλλ' ἕνεκα τῶν δεσμῶν οἵτινες ὑπάρχουσι μεταξὺ τῶν τριῶν κλάδων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, δὲν δύναταί τις νὰ μελετήσῃ τὸν ἕνα καθ' ὅλα τὰ μέρη αὐτοῦ, ἀφίνων ἐντελῶς κατὰ μέρος τοὺς ἄλλους δύο. Διὸ ἀναγκαίως θέλει γίνει ἐν μικρῷ μέτρῳ λόγος περὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, τοῦ τε διοικητικοῦ καὶ τοῦ διεθνοῦς. Οὕτω, προκειμένου περὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, θ' ἀποβῇ ἀναγκαῖον νὰ δοθῶσι πληροφορίαι τινὲς περὶ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν στρατιωτικῶν βαρῶν ἅτινα ἐπιβάλλει αὕτη εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, καὶ τῶν πλεονεκτημάτων

---

(1) Annuaire de l' Institut de droit international 1885-86, σελ. 123 μέχρι 128.

(2) Annuaire de l' Institut de droit international, 1888-89 σελ. 104 μέχρι 152.

ἅτινα παρέχονται αὐτοῖς εἰς ἀντιστάθμησιν τῶν βαρῶν τούτων. Ἄνευ τῆς γνώσεως τῶν βαρῶν τούτων καὶ τῶν πλεονεκτημάτων πολλοὶ κανόνες σχετικοὶ πρὸς τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης παραμένουσιν ἀνεξήγητοι. Παρομοίως πρέπει νὰ ἔχῃ τις γνώσεις τινὰς ἐκ τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ὅπως ἐννοήσῃ τοὺς διαφόρους κινδύνους εἰς οὓς εἶναι ἐκτεθειμένα τὰ πλοῖα ἐν ὥρᾳ πολέμου, καὶ τὴν ἐπιρροὴν τῶν κινδύνων τούτων ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἢ ἐπὶ τῆς ναυλώσεως.

Τὸ μέρος τοῦτο θέλει διαιρεθῇ εἰς ἑπτὰ κεφάλαια :

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ. Περὶ τῶν πλοίων καὶ τῶν τρόπων κτήσεως τῆς κυριότητος αὐτῶν. — ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ. Περὶ τῶν προσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὰς θαλασσίας ἀποστολὰς (ἰδιοκτῆται, συνιδιοκτῆται πλοίων, ἐφοπλισταὶ κλπ. . . .) Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων ὡς ἐκ τῶν δικαιοπραξιῶν καὶ πράξεων τοῦ πλοιάρχου (παρκίτησις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου).—ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ. Περὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων (ἄνδρες τοῦ πληρώματος καὶ πλοίαρχος).—ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ. Περὶ ναυλώσεως. -- ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ. Περὶ ἀβαριῶν καὶ κανονισμοῦ αὐτῶν. Περὶ συγκρούσεων. Περὶ ναυαγαιρεσίας καὶ συνδρομῆς (assistance). — ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΤΟΝ. — Περὶ θαλασσίων ἀσφαλειῶν. — ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΒΔΟΜΟΝ. Περὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων δικαιωμάτων τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν. Περὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων προνομίων. Περὶ τῶν μέσων πραγματικῆς πίστεως ἐπὶ τῶν πλοίων : ναυτικοῦ δανείου καὶ ναυτικῆς ὑποθήκης. Περὶ κατασχέσεως καὶ πωλήσεως τῶν πλοίων.

Ἡ ἀνωτέρω διάταξις τῆς ὕλης δύναται νὰ δικαιολογηθῇ διὰ βραχέων. Τὰ πλοῖα εἶναι τὸ κύριον ὄργανον τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας· διὸ εἶναι εὔλογον καὶ μάλιστα καὶ ἀναγκαῖον νὰ πραγματευθῶμεν ἐν πρώτοις περὶ τούτων. Αὐτὴ ἄλλως ἐν γένει εἶναι καὶ ἡ διάταξις ἣν ἠκολούθησαν οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες. Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τὰ πλοῖα χρησιμοποιοῦνται εἰς μετακόμισιν ἐμπορευμάτων, διὸ πολλὰ ὑπάρχουσι πρόσωπα ἐνδιαφερόμενα εἰς τὰς θαλασσίας ἀποστολάς· πρῶτοι δὲ πάντων εἶναι οἱ ἰδιοκτῆται τῶν πλοίων. Καὶ ἐπειδὴ συνήθως δὲν παρακολουθοῦσιν οὗτοι τὸ πλοῖόν των, ἀλλ' ἀναθέτουσι τὴν διοίκησιν αὐτοῦ εἰς πλοίαρχον, ὀφείλομεν νὰ ὁρίσωμεν ἐν τίνι μέτρῳ εὐθύνεται ὁ ἰδιοκτήτης ἐκ τῶν δικαιοπραξιῶν ἢ πράξεων τοῦ πλοιάρχου. Ὡς

πρὸς τοῦτο ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ παραδέχεται ὅλως ἐξαιρετικὸν κανόνα λίαν εὐεργετικὸν διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ἐπιτρέπων εἰς αὐτὸν νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὑποχρεώσεών του διὰ τῆς παραιτήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Πολλάκις τὸ πλοῖον ἀνήκει ἐξ ἀδιαιρέτου εἰς πολλοὺς συνιδιοκτήτας· ἡ συνιδιοκτησία τῶν πλοίων διέπεται ὑπὸ κανόνων παρεκκλινόντων ἀπὸ τῶν περὶ συγκυριότητος ἀρχῶν τοῦ κοινοῦ δικαίου. Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία προκαλεῖ τὴν σύναψιν διαφόρων συμβολαίων, ὧν σπουδαιότερον εἶναι τὸ τῆς ναυλώσεως, δι' οὗ πλοῖόν τι χρησιμοποιεῖται εἰς μετακόμισιν ἐμπορευμάτων ἀνηκόντων εἰς ἓν ἢ πλείονα πρόσωπα διάφορα τῶν πλοιοκτητῶν. Τὰ πλοῖα καὶ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἀποτελοῦντα τὸ φορτίον αὐτῶν εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς πολλοὺς κινδύνους, οἵτινες πραγματοποιούμενοι προξενοῦσιν ἀβαρίας, τουτέστιν ὑλικὰς ζημίας ἢ ἐκτάκτους δαπάνας. Διὸ ἀνάγκη νὰ ὁρισθῇ τίς ὑφίσταται τὰς ἀβαρίας. Αὐτὸ δὲ ἀκριβῶς τὸ ζήτημα λύεται διὰ τῆς περὶ ἀβαριῶν θεωρίας, καθ' ἣν δύο μεγάλαι κατηγορίαι ἀβαριῶν διακρίνονται. αἱ μερικαὶ καὶ αἱ κοιναὶ ἀβαρίαι. Πολλάκις αἱ ἀβαρίαι προέρχονται ἐκ συγκρούσεων διεπομένων ὑπὸ ὅλως εἰδικῶν κανόνων. Οἱ κίνδυνοι οἱ προξενοῦντες ἀβαρίας εἶναι πολυάριθμοι, εἶναι δὲ λίαν ὠφέλιμον νὰ δύνανται νὰ προφυλάσσωνται οἱ ἰδιοκτῆται τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τῶν χρηματικῶν ζημιῶν αἵτινες δύνανται νὰ ἐπέλθωσι δι' αὐτούς. Τὸ δὲ μέσον ὅπερ παρέχεται αὐτοῖς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἶναι τὸ συνάλλαγμα τῆς θαλασσίας ἀσφαλείας· δὲν ὑπάρχει σύνάλλαγμα χρησιμώτερον εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Οἱ ναυπηγοὶ καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἔχουσιν ἀνάγκην μεγάλων χρηματικῶν ποσῶν διὰ τὴν κατασκευήν, διὰ τὴν συντήρησιν καὶ διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων ὡς καὶ διὰ τὸν ὀργανισμὸν τῶν θαλασσίων ἀποστολῶν. Ὁ νόμος τίθησιν εἰς τὴν διάθεσιν αὐτῶν δύο μέσα ναυτικῆς πίστεως, τὸ ναυτικὸν δάνειον καὶ τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην. Σημειωτέον δέ, ὅτι λόγῳ εὐνοίας ὁ νόμος παρέχει πρός τινας πιστωτὰς προνόμια ἐπὶ τῶν πλοίων. Προσθετέον, ὅτι τὰ δικαιώματα τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν εἶναι εὐρύτερα ἐπὶ τῶν πλοίων ἢ ἐπὶ πάντων τῶν λοιπῶν κτημάτων, κινητῶν ἢ ἀκινήτων. Ἡ κατάσχεσις τῶν πλοίων καὶ ἡ παρακολουθοῦσα αὐτὴν ἀναγκαστικὴ πώλησις ὑπόκεινται εἰς εἰδικοὺς κανόνας.

Ἐπὶ ναυτικῶν θεμάτων ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ παρεδέχθη ἰδίας παραγραφὰς (ἄρθρα 430 μέχρι 434) καὶ ἐνστάσεις ἀπαραδέκτου (ἄρθρα

435 καὶ 436), εἰς ταύτας δὲ ἀφιεροῦνται τὰ δύο τελευταῖα τμήματα τοῦ δευτέρου βιβλίου αὐτοῦ. Ἐπειδὴ δὲ αἱ παραγραφαὶ αὗται καὶ ἐνστάσεις ἔχουσιν ἐφαρμογὴν εἰς πάντα τὰ θέματα τὰ περιλαμβανόμενα ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ, θέλομεν πραγματευθῆ περὶ αὐτῶν ἐν ἑκάστῳ τῶν κεφαλαίων. Οὕτω αἱ παραγραφαὶ καὶ αἱ ἐνστάσεις ἀπαραδέκτου αἱ ἰσχύουσαι ἐπὶ ναυλώσεως καὶ θαλασσίας ἀσφαλείας θέλουσιν ἐξετασθῆ ἐν τοῖς κεφαλαίοις τοῖς ἀφιερωμένοις εἰς τὰ συναλλάγματα ταῦτα.

Πολλαὶ καὶ σπουδαῖαι συγκρούσεις νόμων γεννῶνται ἐπὶ ναυτικῶν ζητημάτων· αὗται δὲ δὲν θέλουσιν ἐξετασθῆ ἐν εἰδικῷ κεφαλαίῳ, ἀλλ' ἐν ἑκάστῳ τῶν κεφαλαίων μετὰ τοῦ θέματος τῶν ὁποίων συνδέεται ἑκάστη σύγκρουσις.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

## ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΚΤΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ ΑΥΤΩΝ (1)

---

**54.** ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ —Τὸ πλοῖον δὲν εἶναι τὸ ἀντικείμενον τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας· εἶναι ὅμως τοὐλάχιστον τὸ κύριον ὄργανον αὐτῆς. Διὸ οἱ περὶ αὐτοῦ νομικοὶ κανόνες κέκτηνται μεγάλην σπουδαιότητα.

Νομικῶς τὸ πλοῖον εἶναι κτῆμα, ἀλλὰ κτῆμα, ὅπερ ὑπὸ διαφόρους ἐπόψεις διέπεται ὑπὸ ὅλως εἰδικῶν ἀρχῶν, ὑπαγορευθεισῶν ὑπὸ τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας, ὑπὸ τοῦ συμφέροντος τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ὑπὸ τῶν ἀναγκῶν τῆς διεθνοῦς ἀστυνομίας τῶν θαλασσῶν. Ὑπό τινας μάλιστα ἐπόψεις τὰ πλοῖα ὑπολαμβάνονται τρόπον τινὰ ὡς πρόσωπα· ἔχουσιν ἐθνικότητα (οὕτω ὑπάρχουσι *γαλλικὰ* (ἐθνικὰ) *πλοῖα* καὶ *πλοῖα ξένα*), ἔχουσιν ὄνομα, εἶδός τι κατοικίας, εἶναι δὲ τοιαύτη *λιμὴν τῆς κατατάξεως* (port d' attache) ἢ *λιμὴν τοῦ νηολογίου* (port d' immatricule)· τέλος ἔχουσιν εἶδός τι πράξεως γεννήσεως, προωρισμένης κυρίως νὰ ἀποδεικνύῃ τὴν ἐθνικότητά των καὶ καλουμένης ἐγγράφου ἐθνικότητος ἢ ἰδιοκτησίας (acte de francisation). Ἡ μερικὴ αὕτη ἐξομοίωσις τῶν πλοίων πρὸς τὰ πρόσωπα εἶναι κοινὴ εἰς πάντα τὰ ναυτικὰ κράτη (2).

**55.** Τὰ πλοῖα ἔχουσι τὴν ἐθνικότητά των καὶ ἐνδιαφέρει μεγάλως νὰ γνωρίζωμεν, ἂν πλοῖόν τι εἶναι γαλλικὸν ἢ ξένον. Ἐκ τούτου δὲ δύο γεννῶνται ζητήματα. Α'. Ὑπὸ τίνας ὅρους εἶναι πλοῖόν τι γαλλικόν (ἐθνικόν). Β'. Ποῖαι διαφοραὶ ὑπάρχουσι μεταξὺ γαλλικῶν (ἐθνικῶν) καὶ ξένων πλοίων.

---

(1) Ἐμπ. νόμος, ἄρθρα 190 καὶ 191.

(2) Ὅρα ἀριθ. 60.

56. Α'. *Ὑπό τίνας ὅρους εἶναι πλοῖόν τι γαλλικόν*; — Κατὰ τὴν ἰσχύουσαν νομοθεσίαν δύο ὅροι ἀπαιτοῦνται. Πρέπει: 1ον Νὰ ἀνήκῃ τὸ πλοῖον τοὐλάχιστον κατὰ τὸ ἥμισυ εἰς Γάλλους (Νόμος τῆς 11 Ἰουνίου 1845, ἄρθρ. 12, περιληφθὲν ἐν τῷ ἄρθρ. 141 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866). 2ον Νὰ εἶναι Γάλλος ὁ πλοίαρχος, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ τρία τέταρτα τοὐλάχιστον τοῦ πληρώματος (Διάταγμα τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1793, ἄρθρ. 2).

Οἱ δύο οὗτοι ὅροι εὐκόλως δύνανται νὰ δικαιολογηθῶσιν. Αἱ θαλάσσιαι ἀποστολαὶ φέρουσι διηνεκῶς τὰ πλοῖα ἡμῶν εἰς συνάφειαν μετὰ ξένων ἀρχῶν. Ἐκ τῆς συναφείας ταύτης γεννῶνται ἐνίοτε σοβαραὶ περιπλοκαὶ εἰς ἃς ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις παρεμβαίνει ὅπως προστατεύῃ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν καὶ τὸ γαλλικὸν ἐμπόριον. Διὸ κρίνεται εὔλογον νὰ παρέχηται ἡ προστασία αὕτη εἰς συμφέροντα ἀληθῶς γαλλικά.

Ὁ δεύτερος ὅρος ἐξηγεῖται ἐκ διαφόρων λόγων. Εἰς ἀντιστάθμησιν τῶν βαρῶν ἅτινα ἐπιβάλλει ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ ἐπὶ τῶν Γάλλων ἐργατῶν θαλάσσης ἐκρίθη εὔλογον νὰ ἐπιδειχθῇ πρὸς αὐτοὺς ἡ εὔνοια τοῦ νομοθέτου ὑποχρεοῦντος τοὺς πλοιάρχους νὰ ἐκλέγωσιν ἐξ αὐτῶν τὸ πλεῖστον τοῦ πληρώματος. Δυνάμεθα νὰ προσθέσωμεν ὡς πρὸς τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς ἀξιωματικούς, ὅτι εἶναι σπουδαία ἡ θέσις αὐτῶν ἐν ταῖς διαφοραῖς αἵτινες δύνανται νὰ γεννηθῶσι πρὸς τὰς ξένας ἀρχάς· πόλεμοι ἐνίοτε ἐξερράγησαν ἐξ ἀφορμῆς τοιούτων περιπλοκῶν. Διὰ τοῦτο δὲν πρέπει νὰ διακυβεύωνται τὰ συμφέροντα τῆς Γαλλίας ὑπὸ ἀλλοδαπῶν.

57. Πολλάκις σκάφη ἐμπορικὰ ἀνήκουσιν εἰς ἑταιρείας. Διὸ γεννᾶται τὸ ζήτημα, εἰς τί δέον ν' ἀποβλέψῃ τις, ὅπως κρίνῃ ἂν εἶναι γαλλικά, ὡς ἀνήκοντα τοὐλάχιστον κατὰ τὸ ἥμισυ εἰς Γάλλους;

Ἐν τῇ σιωπῇ τῶν εἰδικῶν κειμένων πρέπει νὰ εἴπωμεν, ὅτι ὁ ὅρος ὁ ἀπαιτούμενος ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ 1845 ἐκπληροῦται καθόσον καὶ μόνον τὸ πλοῖον ἀνήκει εἰς ἑταιρείαν δυναμένην νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς *γαλλικὴ* κατὰ τοὺς γενικοὺς κανόνας. Πρβλ. ἀνὰ χεῖρας *Σύστημα*, II, ἀριθ. 1164 καὶ ἑπομ. Οὕτω ἑταιρεία τις συνέστη ἐν Γαλλίᾳ, ὅπως ἐπιδοθῇ εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν, συνεμορφώθη πρὸς τοὺς γαλλικοὺς νόμους, ἔχει ἐν Γαλλίᾳ τὴν κατοικίαν της· ἡ ἑταιρεία αὕτη εἶναι γαλλικὴ καὶ κατὰ συνέπειαν δύναται νὰ εἶναι ἰδιοκτήτρια γαλλικῶν πλοίων. Εἶναι ἀδιάφορον, ἂν οἱ ἑταῖροι, κατὰ

μέγα ἢ μικρὸν μέρος, εἶναι ἀλλοδαποί, ἐπίσης εἶναι ἀδιάφορον ἂν ὁ διαχειριστής, ὁ διευθυντής, ἢ οἱ διοικηταὶ εἶναι ξένοι, διότι ἡ ἐθνικότης τῶν διαφόρων τούτων προσώπων δὲν ἐξασκεῖ ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἐθνικότητος τῆς ἑταιρείας, ἧς ἡ ὕπαρξις καὶ ἡ προσωπικότης εἶναι διακεκριμέναι τῆς ὑπάρξεως καὶ τῆς προσωπικότητος τῶν προσώπων τῶν συγκροτούντων ἢ διευθυνόντων αὐτήν. Τοῦτο νομίζομεν δέον νὰ παραδεχθῇ τις, ἐφαρμόζων τὰς γενικὰς ἀρχάς.

Δὲν φρονοῦμεν ὅμως, ὅτι ἡ λύσις αὕτη εἶναι ἡ πρέπουσα ὑπὸ πᾶσαν ἔποψιν. Τουναντίον εἴμεθα τῆς γνώμης, ὅτι ὁ Γάλλος νομοθέτης ἠδύνατο νὰ εἶναι πλέον ἀπαιτητικός. Ἠδύνατο, λόγου χάριν, νὰ ἀπαιτήσῃ, ὡς πράττει ὁ Γερμανὸς νομοθέτης (1), νὰ ἔχωσι τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα τὰ μέλη τὰ προσωπικῶς ὑπεύθυνα· ἐπίσης ἠδύνατο ν' ἀξιώσῃ νὰ εἶναι Γάλλος πολίτης ὁ διευθυντὴς ἢ ἐντεταλμένος διοικητὴς τῆς ἀνωνύμου ἑταιρείας.

Κατά τινα γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας τῆς 18 Ἀπριλίου 1887, δὲν δύναταί τις νὰ διατυπώσῃ ἀκριβεῖς κανόνας, ὁρίζοντας τοὺς ὅρους τοὺς ἀπαιτουμένους ὅπως ἔχωσι τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς ἀνωνύμους ἑταιρείας, ἐπαφίεται δὲ εἰς τὴν μέριμναν τῆς διευθύνσεως τῶν τελωνείων ὅπως κρίνῃ, ἂν ἱκανοποιοῦνται τὰ γαλλικὰ συμφέροντα εἰς τῶν ὁποίων τὴν περιφρούρησιν ἀποσκοπεῖ ἡ ἡμετέρα νομοθεσία.

**58**. Ἐὰν τὴν σήμερον, ὅπως εἶναι γαλλικὸν πλοῖόν τι, τοῦτο μόνον ἀπαιτεῖται, τὸ ν' ἀνήκῃ τοὐλάχιστον κατὰ τὸ ἥμισυ εἰς Γάλλους καὶ νὰ εἶναι Γάλλοι πολῖται ὁ πλοίαρχος, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ τρία τέταρτα τοῦ πληρώματος, ἄλλοτε δὲν ἀπῃτοῦντο μόνον οἱ δύο οὗτοι ὅροι. Ὁ περὶ ναυτιλίας νόμος (Acte de navigation) τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1793 ἦτο μᾶλλον ἀπαιτητικός. Κατ' αὐτόν, ἵνα ἀναγνωρισθῇ πλοῖόν τι γαλλικόν, ἀπῃτεῖτο: 1ον Νὰ εἶναι Γάλλοι πολῖται ὁ πλοίαρχος, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ τρία τέταρτα τοὐλάχιστον τοῦ πληρώματος. Οὗτος δὲ μόνος ὁ ὅρος παρέμεινεν ἀτροποποίητος. 2ον Νὰ ἀνήκῃ ἡ κυριότης τοῦ πλοίου *ἀποκλειστικῶς* εἰς Γάλλους. Ὁ νόμος τῆς 11 Ἰουνίου 1845 περιώρισε

(1) Γερμανικὸς νόμος τῆς 25 Ὀκτωβρίου τοῦ 1867 περὶ τῆς ἐθνικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ περὶ τοῦ δικαιώματος αὐτῶν ὅπως φέρωσι τὴν γερμανικὴν σημαίαν. Ὅρα ἀριθ. 60.

τὴν ἀξίωσιν ταύτην εἰς τὸ ἥμισυ τῆς κυριότητος, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τοῦ νὰ προσελκύσῃ τὰ ξένα κεφάλαια εἰς τὴν ἡμετέραν ναυτικὴν βιομηχανίαν. 3ον Νὰ εἶναι ναυπηγημένον τὸ πλοῖον ἐν Γαλλίᾳ. Διὰ τῆς διατάξεως ταύτης ἐπεζητεῖτο ἡ ἐνίσχυσις τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐν τῇ ἡμετέρᾳ χώρᾳ. Ὁ τρίτος οὗτος ὅρος ἐξηφανίσθη ὁλοσχερῶς. Ὁ νόμος τῆς 19 Μαΐου τοῦ 1866 παρεδέχθη, ὅτι ἐπὶ τῇ καταβολῇ μετρίου εἰσαγωγικοῦ τέλους τὰ πλοῖα τὰ κατασκευασθέντα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δύνανται νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ νὰ γίνωσι γαλλικά· τὸ τέλος τοῦτο, αὐξηθὲν διὰ τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1872, ἠλαττώθη καὶ αὖθις διὰ τοῦ νόμου τῆς 7 Μαΐου 1881 ὡς καὶ διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Ἰανουαρίου τοῦ 1892 (ἀριθ. 17). Δὲν πρέπει ἐν τούτοις νὰ εἴπωμεν, ὅτι εἶναι ἀδιάφορον τὸ ζήτημα τοῦ τόπου τῆς κατασκευῆς ἑνὸς πλοίου. Διότι ὁ νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 δὲν ἀπονέμει βραβεῖον ἐφοπλισμοῦ εἰ μὴ ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν ναυπηγηθέντων ἐν Γαλλίᾳ (ἀριθ. 26 καὶ 28).

Ρητέον ὅμως, ὅτι ὑπάρχουσιν ἐξαιρετικαὶ περιπτώσεις, καθ' ἃς δύναται νὰ γίνῃ γαλλικὸν πλοῖον ξένον, χωρὶς νὰ καταβάλῃ πρὸς τοῦτο εἰσαγωγικὸν τέλος. Τοῦτο συμβαίνει : 1ον ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ ἀναγνωριζόμενα ὡς καλὴ λεία ἢ δημευθέντα διὰ παράβασιν τῶν νόμων τοῦ κράτους· 2ον ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ ναυαγήσαντα εἰς τὰ παράλια τῆς Γαλλίας ἢ γαλλικῆς κτήσεως, ἐπισκευασθέντα δὲ ἐν Γαλλίᾳ ἢ ἐν γαλλικῇ κτήσει διὰ δαπάνης ἴσης τοὐλάχιστον πρὸς τὸ τετραπλάσιον τοῦ τιμήματος τῆς πωλήσεως (διάταγμα τῆς 27 vendémiaire τοῦ 2 ἔτους, ἄρθρ. 7)· 3ον ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ ναυαγιαιρεθέντα ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ καὶ πωληθέντα δημοσίᾳ ὑπὸ τῆς διευθύνσεως τοῦ ναυτικοῦ (administration de la marine) ὡς μὴ ζητηθέντα ἐντὸς ὡρισμένης προθεσμίας ὑπὸ τῶν ἰδιοκτητῶν.

**59**. Οἱ ἐφοπλισταὶ πολλάκις διετύπωσαν παράπονα κατὰ τοῦ περὶ τῆς ἐθνικότητος τῶν τριῶν τετάρτων τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ὅρου. Λέγουσιν, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπεργίας τῶν ναυτῶν θὰ περιήρχοντο εἰς θέσιν δυσκολωτάτην· ἀφ' ἑνὸς οἱ Γάλλοι ἐργάται θαλάσσης θὰ ἀπεποιοῦντο εἰς αὐτοὺς τὴν ἐργασίαν των, καὶ ἀφ' ἑτέρου αὐτοὶ δὲν θὰ ἠδύναντο νὰ προσφύγωσιν εἰς ἀλλοδαποὺς ἐργάτας θαλάσσης. Διὸ ἡ ἐπιτροπὴ ἡ συσταθεῖσα ἐν ἔτει 1873, ὅπως ἐξετάσῃ τίνα τὰ κατάλληλα μέσα πρὸς ἐμψύχωσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας

(ἀριθ. 22), διετύπωσε τὴν εὐχὴν ὅπως περιορισθῇ εἰς τὸ ἥμισυ ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν γαλλικῆς ἐθνικότητος ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Ρητέον δέ, ὅτι κατὰ γνωμοδότησιν τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης ὁ ὑπουργὸς τῶν ναυτικῶν ἠδύνατο ἐν περιπτώσει ἀπεργίας νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ καταρτίσωσι τὰ πληρώματά των κατ' ἀρέσκειαν. Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁ ὑπουργὸς δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ οὕτω τὴν παράβασιν νόμου, χωρὶς νὰ ἐξουσιοδοτηθῇ εἰς τοῦτο διὰ ρητῆς νομικῆς διατάξεως.

Ἀλλ' ἐν τῇ ἐφαρμογῇ παραβιάζεται ἐνίοτε ὁ δεύτερος οὗτος ὅρος. Οὕτω διάταγμα τῆς 12 Ἀπριλίου 1872 ἐπέτρεψεν εἰς τὰ ταχυδρομικὰ πλοῖα τὰ πλέοντα ἐν τῇ Ἐρυθρᾷ θαλάσσῃ καὶ εἰς τὴν θάλασσαν τῶν Ἰνδιῶν, καὶ ὅταν ἀκόμη ἀποπλέωσιν ἐκ λιμένος γαλλικοῦ, νὰ συγκροτῶσι τὸ προσωπικὸν τὸ ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν μηχανῶν ἐξ ἀνδρῶν τῶν κλιμάτων τὰ ὁποῖα διαπλέουσι. Διατάξεις ληφθεῖσαι ἐκ συμφώνου ὑπὸ τῶν ἐπὶ τῶν ἐξωτερικῶν, ἐπὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ὑπουργείων, ἐπιτρέπουσιν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ καταρτίζωσιν ὅπως δύνανται τὸ πλήρωμα πλοίου ἀγορασθέντος ἢ ἐφοπλισθέντος ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ὅπως ὁδηγηθῇ εἰς τὴν Γαλλίαν, ἀρκεῖ μόνον ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ νὰ εἶναι Γάλλοι. Ἐν ταῖς θαλάσσαις τῆς Ἀπωτάτης Ἀνατολῆς καὶ εἰς τὰ δυτικὰ ἢ ἀνατολικὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς τὰ γαλλικὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα τὴν ἐπιτόπιον ἀκτοπλοΐαν συγκροτοῦσι τὸ πλήρωμά των σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ἐξ ἐντοπίων ναυτικῶν· μόνον ὁ πλοίαρχος ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι Γάλλος.

**60.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.— Ἐὰν ἐν πάσαις ταῖς χώραις ὑπάρχῃ διάκρισις μεταξὺ ἐθνικῶν καὶ ξένων πλοίων, οἱ ὅροι τοὐλάχιστον οἱ ἀπαιτούμενοι ὅπως πλοῖόν τι ἀνήκῃ εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν δὲν εἶναι πανταχοῦ οἱ αὐτοί, καίτοι, κατὰ τὰ διάφορα κράτη, πάντοτε ἡ ἐθνικότης τοῦ πλοίου σχετίζεται εἴτε πρὸς τὴν ἐθνικότητα τῶν ἰδιοκτητῶν, εἴτε πρὸς τὴν ἐθνικότητα τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, εἴτε πρὸς τὴν χώραν τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων (1). Ἰδοὺ δὲ ὡς πρὸς τοῦτο οἱ κανόνες οἱ

(1) Πίνακα τῶν ὅρων τῶν προσδιοριζόντων τὴν ἐθνικότητα τῶν πλοίων κατὰ τοὺς ἰδιαιτέρους νόμους ἑκάστου κράτους δύναταί τις νὰ εὕρῃ ἐν τῇ Jurisprudence du Conseil des prises pendant la guerre de 1870-1871 τοῦ

ἰσχύοντες εἰς τὰ κυριώτερα τῶν κρατῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς.

Ἐν *Γερμανίᾳ* μέχρι τοῦ ἔτους 1867 τὰ πλοῖα ἠδύναντο νὰ ἔχωσι τόσας διαφόρους ἐθνικότητας ὅσα ὑπῆρχον κράτη ἐν τῇ Γερμανικῇ Ὁμοσπονδίᾳ. Νόμος τῆς 25 Ὀκτωβρίου τοῦ 1867, ψηφισθεὶς ἐν τῇ Βορείῳ Γερμανικῇ Ὁμοσπονδίᾳ καὶ γενόμενος νόμος τῆς Γερμανικῆς Αὐτοκρατορίας ἐν ἔτει 1871, καθιέρωσε τὸ ἐνιαῖον τῆς γερμανικῆς σημαίας. Ἀπαιτεῖ δὲ οὗτος πρὸς ἀναγνώρισιν πλοίου τινὸς ὡς γερμανικοῦ μόνον τὸ νὰ ἀνήκῃ τοῦτο εἰς Γερμανούς. Διακηρύττει ρητῶς, ὅτι ἀναγνωρίζει ὡς γερμανικὰς τὰς ἀνωνύμους ἑταιρείας τὰς συσταθείσας καὶ ἑδρευούσας ἐν Γερμανίᾳ, τὰς κατὰ μετοχὰς ἑτερορρύθμους, ὧν πάντες οἱ προσωπικῶς ὑπεύθυνοι ἑταῖροι κέκτηνται τὴν γερμανικὴν ἐθνικότητα (2), τέλος τοὺς ἐργατικοὺς συνεταιρισμοὺς τοὺς καταχωρισθέντας προσηκόντως ἐν Γερμανίᾳ.

Ἐν *Αὐστρίᾳ* μέχρι τοῦ ἔτους 1879 αὐστριακὰ πλοῖα ἦσαν τὰ ἀνήκοντα ὁλοσχερῶς εἰς Αὐστριακοὺς πολίτας, ἔχοντα πλοίαρχον Αὐστριακὸν καὶ πλήρωμα συγκεκροτημένον κατὰ τὰ δύο τρίτα τοὐλάχιστον ἐξ Αὐστριακῶν. Ὁ νόμος τῆς 7 Μαΐου 1879 (3) ἀπαιτεῖ μόνον νὰ ἀνήκῃ τὸ πλοῖον, τοὐλάχιστον κατὰ τὰ δύο τρίτα, εἰς Αὐστριακοὺς καὶ νὰ ἔχῃ πλοίαρχον αὐστριακῆς ἐθνικότητος. Οἱ

---

H. Barboux ἐν σελ. 156 καὶ 157. Παρόμοιος πίναξ ἔχει προστεθῆ ἐν ἔτει 1874 εἰς βιβλίον περιέχον τὰ πρακτικὰ τῆς ἐπιτροπῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀλλ' οἱ πίνακες οὗτοι δὲν εἶναι πλέον ἐνήμεροι· οἱ ὅροι τῆς ἐθνικότητος τῶν πλοίων ἐτροποποιήθησαν εἰς πολλὰ κράτη ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῶν πινάκων τούτων.

(2) Ἐκ τῆς γερμανικῆς νομοθεσίας φαίνεται συναγόμενον, ὅτι ἐν ταῖς ἑταιρείαις προσώπων (sociétés de personnes) ἐξετάζεται ἡ ἐθνικότης τῶν ἑταίρων καὶ ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι πάντες οὗτοι Γερμανοὶ πολῖται. Ἀλλ' ἐν Γαλλίᾳ δὲν δυνάμεθα, φαίνεται, νὰ παραδεχθῶμεν παρομοίαν λύσιν σιωπῶντος τοῦ νόμου. Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι τὸ ζήτημα συνεζητήθη ἀπὸ γενικῆς ἀπόψεως ἀσχέτως πρὸς τὴν κυριότητα τῶν πλοίων. Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, τόμ. II, σελ. 959 σημ. 1.

(3) Ὁ νόμος οὗτος, ἐπιγραφόμενος Νόμος περὶ καταχωρίσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων (Gesetz über die Registrirung der Seehandelsschiffe), ἐτροποποίησεν ἐν πολλοῖς τὸ Editto politico di navigazione austriaca τοῦ 1774. Ὅρα Annuaire de législation étrangère, 1880, σελ. 301 καὶ ἑπόμ.

αὐτοὶ ὅροι ἀπαιτοῦνται καὶ ἐν Οὐγγαρίᾳ διὰ τὴν ἀναγνώρισιν πλοίου τινὸς ὡς οὐγγρικοῦ.

Ἐν *Βελγίῳ* ὁ νόμος τῆς 20 Ἰανουαρίου 1873 περὶ *γραμμάτων θαλάσσης* (lettres de mer), τὰ ὁποῖα ἀντιστοιχοῦσι πρὸς τὸ ἡμέτερον *ἔγγραφον ἐθνικότητος* (acte de francisation), ἀναγνωρίζει τὴν ἰδιότητα πλοίου βελγικοῦ εἰς τὰ σκάφη τὰ ἀνήκοντα εἴτε εἰς Βέλγους, εἴτε εἰς ἐμπορικὰς ἑταιρείας ἑδρευούσας ἐν Βελγίῳ, εἴτε εἰς ἀλλοδαποὺς κατοικοῦντας ἐν τῇ χώρᾳ ἀπὸ ἑνὸς ἔτους, εἴτε τέλος εἰς ἀλλοδαποὺς λαβόντας τὴν ἄδειαν νὰ ὁρίσωσι τὴν κατοικίαν των ἐν Βελγίῳ.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* ἀρκεῖ, ὅπως ἀναγνωρισθῇ πλοῖόν τι ὡς ἀγγλικόν, τὸ νὰ εἶναι Ἄγγλοι πολῖται πάντες οἱ ἰδιοκτῆται· οὐδεὶς ἀπαιτεῖται ὅρος οὔτε ὡς πρὸς τὴν χώραν τῆς κατασκευῆς, οὔτε ὡς πρὸς τὴν ἐθνικότητα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

Κατὰ τὸν *ἰταλικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας (ἄρθρον 40), τὰ ἰταλικὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα ὡς τοιαῦτα τὸ δικαίωμα νὰ λάβωσιν ἔγγραφον ἐθνικότητος (atto di nazionalità) εἶναι τὰ σκάφη τὰ ἀνήκοντα εἰς πολίτας Ἰταλοὺς ἢ εἰς ἀλλοδαποὺς ἔχοντας κατοικίαν ἢ διαμείναντας ἐπὶ πέντε τοὐλάχιστον ἔτη ἐν Ἰταλίᾳ. Πάντως ὅμως καὶ ἀλλοδαποὶ μὴ ἔχοντες μήτε κατοικίαν μήτε διαμονὴν ἐν Ἰταλίᾳ δύνανται νὰ γίνωνται ἰδιοκτῆται ἰταλικῶν πλοίων εἰς τὸ τρίτον. — Αἱ ὁμόρρυθμοι καὶ αἱ ἑτερόρρυθμοι ἑταιρεῖαι θεωροῦνται ὡς κεκτημέναι τὴν ἰταλικὴν ἐθνικότητα, καὶ ὅταν ἀκόμη ἔχωσι τὴν ἕδραν των ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀρκεῖ μόνον εἷς τῶν ἀλληλεγγύων ἑταίρων τοῦ ὁποίου τὸ ὄνομα περιλαμβάνεται εἰς τὴν ἑταιρικὴν ἐπωνυμίαν νὰ εἶναι Ἰταλὸς πολίτης. Αἱ τῆς αὐτῆς κατηγορίας ἑταιρεῖαι αἱ συγκροτούμεναι ὑπὸ ἀλλοδαπῶν, ἀλλ' ἐγκαθεστκμέναι ἢ ἔχουσαι τὴν κυρίαν ἕδραν των ἐν Ἰταλίᾳ, ἐξομοιοῦνται πρὸς τοὺς ἀλλοδαποὺς τοὺς ἔχοντας τὴν κατοικίαν των ἐν τῷ βασιλείῳ. Αἱ δὲ ἀνώνυμοι ἑταιρεῖαι θεωροῦνται ἰταλικῆς ἐθνικότητος, ἐὰν ἡ κυρία ἕδρα αὐτῶν εἶναι ἐν τῷ βασιλείῳ καὶ αἱ γενικαὶ συνελεύσεις αὐτῶν συγκροτοῦνται ἐν αὐτῷ. Τὰ ὑποκαταστήματα τῶν ξένων ἑταιρειῶν, τὰ ἐξουσιοδοτημένα ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως νὰ ἐνεργῶσι πράξεις ἐν τῷ βασιλείῳ, ἐξομοιοῦνται πρὸς τοὺς ἀλλοδαποὺς τοὺς ἔχοντας τὴν κατοικίαν των ἢ διαμένοντας ἐν αὐτῷ, ἀρκεῖ νὰ ἔχωσιν

ἔργῳ (en fait) ἐν αὐτῷ ἀντιπρόσωπον ἐφωδιασμένον διὰ γενικῆς πληρεξουσιότητος.

Ἐν *Σουηδίᾳ* θεωρεῖται σουηδικὸν πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον κατὰ τὰ δύο τρίτα τοὐλάχιστον εἶναι ἰδιοκτησία Σουηδῶν πολιτῶν ἢ Σουηδῶν καὶ Νορβηγῶν ὁμοῦ πολιτῶν, ἢ ἀνήκει εἰς ἑταιρείαν κατὰ μετοχάς, τῆς ὁποίας ἡ διεύθυνσις ἑδρεύει ἐν τῇ χώρᾳ καὶ ἀποτελεῖται ἐκ μετόχων Σουηδῶν (Ναυτικὸς νόμος τῆς 12 Ἰουνίου 1891, ἄρθρ. 1) (1).

Ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις* τῆς Ἀμερικῆς, ἵνα δικαιοῦται τὸ πλοῖον νὰ φέρῃ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν, πρέπει: 1ον πάντες οἱ ἰδιοκτῆται νὰ εἶναι πολῖται τῆς Συμπολιτείας· 2ον νὰ κατεσκευάσθη τὸ πλοῖον ἐν τῇ Συμπολιτείᾳ· 3ον οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ δύο τρίτα τοὐλάχιστον τοῦ πληρώματος νὰ εἶναι ἀμερικανικῆς ἐθνικότητος (2).

Καίτοι ὅμως ὑπάρχουσι τοσαῦται διαφοραὶ μεταξὺ τῶν νομοθεσιῶν, δὲν ὑπάρχουσιν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συγκρούσεις νόμων· Αἱ συμβάσεις ναυτιλίας περιέχουσι συνήθως τὸν ἑπόμενον ὅρον:

«Ἡ ἐθνικότης τῶν πλοίων θέλει ἀναγνωρίζεσθαι ἀμοιβαίως κατὰ τοὺς ἰδιαιτέρους νόμους καὶ κανονισμοὺς ἑκάστου κράτους ἐπὶ τῇ βάσει διπλωμάτων καὶ ναυτιλιακῶν ἐγγράφων ἐκδιδομένων καὶ παραδιδομένων ὑπὸ τῶν ἁρμοδίων ἀρχῶν εἰς τοὺς πλοιάρχους καὶ ἰδιοκτήτας (patrons).»

60 δίς. Συγγραφεῖς τινες, τονίσαντες τὴν ὑφισταμένην μεταξὺ τῶν διαφόρων νομοθεσιῶν διάστασιν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐθνικότητος τῶν πλοίων, ἐξέφρασαν τὴν εὐχὴν περὶ συνεννοήσεως πρὸς παραδοχὴν ἑνιαίων κανόνων (3). Ἡ εὐχὴ δὲν νομίζομεν ὅτι δύναται νὰ ἐκπληρωθῇ, διὰ τὸν λόγον ὅτι οἱ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου κανόνες δὲν καθορίζονται μόνον ἐπὶ τῇ βάσει ἀφῃρημένων ἰδεῶν, ἀλλ' ἐπιβάλλονται καὶ ὑπὸ τῶν συμφερόντων τὰ ὁποῖα θίγει τὸ ζήτημα τοῦτο, συμφερόντων τὰ ὁποῖα κατ' ἀνάγκην ποικίλλουσι κατὰ χώρας. Χώρα τις ἔχει κεφάλαια καὶ ναύτας ἐπαρκεῖς, ἄλλη ἔχει ναύτας ἀλλ' ὄχι καὶ κεφάλαια ἀρκετά· ἡ μία δὲν ἔχει ναυπηγεῖα, ἐνῷ

---

(1) Πρόκειται δὲ νὰ εἰσαχθῇ νόμος παρόμοιος ἐν Νορβηγίᾳ καὶ ἐν Δανίᾳ.

(2) Νόμος τῆς 26 Ἰουνίου 1884.

(3) Ὅρα Annuaire de l' Institut de Droit international, 1889 92 σελ. 11 καὶ 485.

ἡ ἄλλη ἔχει τοιαῦτα καὶ θέλει νὰ ἐμψυχώσῃ τὸν βιομηχανικὸν τοῦτον κλάδον· εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐξευρεθῇ κοινὸς τύπος ὡς πρὸς τὸν ὁποῖον νὰ συμφωνήσωσιν αἱ διάφοροι αὗται χῶραι. Συμβαίνει καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου παρόμοιόν τι πρὸς ὅ,τι παρουσιάζεται ἐν τῷ ζητήματι τῆς ἐθνικότητος τῶν προσώπων· τῷ ὄντι ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου θέματος ἡ διαφορὰ τῶν κανόνων ἐξηγεῖται ἐπίσης ἐκ τῆς διαφορᾶς τῶν συμφερόντων.

**61.** Β. *Χρησιμότης τῆς διακρίσεως μεταξὺ γαλλικῶν καὶ ξένων πλοίων.* — Ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις εἶναι ζήτημα μεγάλου διαφέροντος ὁ καθορισμὸς τῆς ἐθνικότητος πλοίου τινὸς ὡς γαλλικοῦ ἢ ξένου. Διό, καίτοι ὁ νόμος τῆς 19 Μαΐου 1866 παρεδέχθη τὴν ἀρχὴν τῆς ἀφομοιώσεως τῶν σημαιῶν, ἱκανὰ τὸν ἀριθμὸν πλεονεκτήματα παρέχονται ἀκόμη εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα, ὡς συνάγεται ἄλλως τοῦτο ἐξ ὧν εἴπομεν περὶ τοῦ θέματος ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 18 καὶ ἑπομ.).

1. Ἡ ἀκτοπλοΐα μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων εἶναι ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῆς ἐθνικῆς σημαίας. — 2. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ ὡς πρὸς τοὺς πλοῦς μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀλγερίας. — 3. Παρόμοιον δικαίωμα διεφυλάχθη ὑπὲρ τῶν ἡμετέρων πλοίων ὡς πρὸς τὴν ἁλιείαν ἐν τοῖς παραλίοις (1). — 4. Νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι τὸ βραβεῖον ἐφοπλισμοῦ δὲν ἀπονέμεται εἰ μὴ εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα.

Ἀλλὰ δὲν εἶναι ταῦτα μόνα· ὑπάρχουσι γαλλικοὶ ναυτικοὶ νόμοι θεσπισθέντες μόνον διὰ τὰ ἡμέτερα πλοῖα καὶ κατ' ἀκολουθίαν μὴ ἐφαρμοζόμενοι εἰς ξένα πλοῖα καὶ ὅταν εὑρίσκωνται ταῦτα εἰς γαλλικοὺς λιμένας. Τοῦτο ἀπορρέει ἐκ τοῦ ὅτι ἐν μεγάλῳ μέτρῳ δέον νὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ τῶν πλοίων ὁ νόμος τῆς σημαίας, τουτέστιν ὁ νόμος τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκουσι ταῦτα, ἀποκλειομένου τοῦ νόμου τῆς χώρας ἐν ᾗ εὑρίσκονται· κατ' ἀκολουθίαν ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις οἱ ἀλλοδαποὶ νόμοι διέπουσι τὰ ξένα πλοῖα καὶ ἐν Γαλλίᾳ εὑρισκό-

(1) Πρὸ τοῦ νόμου τῆς 3 Ἰουλίου 1861, τοῦ καταργήσαντος τὸ ἀποικιακὸν σύμφωνον, ὁ ἀποικιακὸς διάπλους δὲν ἐπετρέπετο εἰ μὴ εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα. Πλὴν τούτου ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ προστατευτικοῦ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας συστήματος ὑπῆρχον δικαιώματα χωρητικότητος (droits de tonnage) ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων τῶν καταπλεόντων εἰς τοὺς ἡμετέρους λιμένας καὶ πρόσθετα τέλη σημαίας ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν εἰσαγομένων δι' αὐτῶν.

μενα. Ἀλλὰ τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν δύναται νὰ ἐξετασθῇ εἰ μὴ προκειμένου περὶ τῶν συγκρούσεων νόμων τῶν παρουσιαζομένων ἐν ἑκάστῳ θέματι τοῦ ναυτικοῦ δικαίου (1).

Καὶ ὑπὸ ἔποψιν ποινικοῦ δικαίου ἐνδιαφέρει ἐπίσης νὰ διακρίνωμεν τὰ ξένα τῶν γαλλικῶν πλοίων. -- Τὸ ἐμπορικὸν πλοῖον δὲν εἶναι ἐπέκτασις τῆς κυριαρχίας τοῦ κράτους ὡς τὸ πολεμικόν, ἐν τούτοις δὲν δύναταί τις νὰ τὸ ἐξομοιώσῃ πρὸς ἁπλοῦν ἰδιώτην. Τὸ πλήρωμα αὐτοῦ συνεκροτήθη συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους τῆς χώρας τῆς ὁποίας φέρει τὴν σημαίαν, ὁ πλοίαρχος αὐτοῦ ἐκρίθη ὑπὸ τῆς δημοσίας ἀρχῆς ἱκανὸς νὰ ἐξασκῇ τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου καὶ κέκτηται ἐξουσίαν ἣν ἀπονέμουσιν αὐτῷ οἱ νόμοι τῆς χώρας ταύτης. Διό, ὅταν πλοῖον ἐμπορικὸν εὑρίσκεται εἰς τὰ ὕδατα ξένου κράτους, τὰ γεγονότα τὰ συμβαίνοντα ἐν τῷ πλοίῳ δὲν ὑπάγονται ἀναγκαίως εἰς τὴν δικαιοδοσίαν καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ κράτους τούτου. Ἐκ τῶν ἰδεῶν τούτων συνήχθη ἡ συνέπεια, ὅτι ἐν περιπτώσει διαπράξεως ἐγκλήματος ἔν τινι ξένῳ ἐμπορικῷ πλοίῳ μεταξὺ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, δὲν δικαιοῦνται νὰ ἐπεμβῶσιν αἱ γαλλικαὶ δικαστικαὶ ἀρχαί, πλὴν ἐὰν διεταράχθη ἡ ἡσυχία τοῦ λιμένος ἢ ἐζητήθη ἡ ἐπέμβασις τῶν ἀρχῶν τούτων (2).

**62.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.— Ἡ χρησιμότης τῆς διακρίσεως μεταξὺ ἐθνικῶν καὶ ξένων πλοίων δὲν εἶναι ἡ αὐτὴ εἰς πάντα τὰ κράτη. Ὅπως μάθῃ τις τοῦτο, ἀνάγκη ν' ἀνατρέξῃ εἰς τοὺς νόμους ἑκάστου κράτους. Οὕτω, εἰδικῶς, κατὰ τὰ κράτη, ἡ ἀκτοπλοΐα μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς χώρας εἶναι ἢ μὴ ἀποκλειστικὸν δικαίωμα ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς σημαίας.

Ἐν *Βελγίῳ* ἡ ἐλευθερία τῆς ἀκτοπλοΐας μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς χώρας ὑφίσταται, ἀλλὰ τὸ εἶδος τοῦτο τῆς ναυτιλίας κέκτηται πολὺ μικρὰν σπουδαιότητα ἀκριβῶς ἕνεκα τῆς μικρᾶς ἐκτάσεως τῶν

(1) Ὁ ἕτερος τῶν συγγραφέων τοῦ συγγράμματος τούτου ἐπεζήτησε νὰ βεβαιώσῃ, ὅτι συχνὰ ἐφαρμόζεται ὁ νόμος τῆς σημαίας.—Τὴν θεωρίαν ταύτην ἀπεδέχθη ἐν ἔτει 1888 τὸ ἐν Βρυξέλλαις διεθνὲς συνέδριον τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου.

(2) Γνωμοδότησις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας τῆς 20 Νοεμβρίου 1806. Ἐφ. τοῦ Ἀλγερίου, 19 Αὐγούστου 1873. S. 1874.2.282. J.Pal. 1874. 1168.—Ὅρα Ortolan, Eléments de droit pénal, ἀριθ. 930 Perels, Manuel de droit maritime international, σελ. 83 καὶ ἑπόμ.

ἀκτῶν. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ*, ὅπου πάντως τὸ δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοΐας δύναται νὰ ἀπαγορευθῇ εἰς τὰ πλοῖα ξένου κράτους λόγῳ ἀνταποδόσεως (à titre de mesure de rétorsion). Ἐν *Γερμανίᾳ* (1) ἡ ἀκτοπλοΐα εἶναι ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῆς ἐθνικῆς σημαίας· ἀλλὰ τὸ δικαίωμα τῆς τοιαύτης ναυτιλίας δύναται ν' ἀπονεμηθῇ εἰς ξένα πλοῖα εἴτε δι' αὐτοκρατορικοῦ διατάγματος, ἐκδιδομένου ἐπὶ τῇ γνωμοδοτήσει τοῦ ὁμοσπονδιακοῦ συμβουλίου, εἴτε διὰ συνθήκης.

**63**. Γενικὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ὁ προσδιορισμὸς τῆς ἐθνικότητος τῶν πλοίων ἐν ὥρᾳ πολέμου. Ἐν περιπτώσει ναυτικοῦ πολέμου ἡ ἰδιωτικὴ ἰδιοκτησία παραβιάζεται· τὸ δικαίωμα λείας, τὸ ἀναγνωριζόμενον δι' ἕκαστον τῶν ἐμπολέμων, δὲν δύναται νὰ ἐξασκηθῇ εἰ μὴ ἐπὶ τῶν ἐχθρικῶν πλοίων ἢ ἐπὶ τῶν ἐχθρικῶν ἐμπορευμάτων (τουτέστι τῶν ἀνηκόντων εἰς ὑπηκόους τοῦ ἄλλου ἐμπολέμου) καὶ φορτωμένων ἐπὶ ἐχθρικοῦ πλοίου. Ἐνδιαφέρει λοιπὸν σπουδαίως νὰ γνωρίζωμεν, ἂν πλοῖόν τι ἀνήκῃ εἰς ἔθνος οὐδέτερον ἢ εἰς ἐμπόλεμον.

**64**. Διὰ τὸν λόγον δὲ ἀκριβῶς, ὅτι τὰ πλοῖα ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις ὑπὸ διαφόρων διέπονται κανόνων κατὰ τὴν ἐθνικότητά των, ἐνδιαφέρει σπουδαίως ἡ εὔκολος ἀπόδειξις τῆς ἐθνικότητος ταύτης, εἴτε τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν λιμένι εἴτε ἐν θαλάσσῃ.

Τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ἔχουσι βεβαίως πάντα σημαίαν, ἥτις εἶναι τὸ ἐξωτερικὸν καὶ ὑλικὸν σημεῖον τῆς ἐθνικότητός των, δὲν εἶναι ὅμως ἡ σημαία ἀπόδειξις τῆς ἐθνικότητος. Διότι τῷ ὄντι εἶναι εὐκολώτατον νὰ ἀναπετάσῃ τὸ πλοῖον σημαίαν ἄλλην ἢ τὴν τῆς πραγματικῆς ἐθνικότητός του. Διὰ τοῦτο τὸ διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1883 (ἄρθρον 1) ἐπιβάλλει εἰς τοὺς προξένους τῆς Γαλλίας νὰ ἀγρυπνῶσιν, ὅπως μὴ γίνηται χρῆσις τῆς γαλλικῆς σημαίας εἰ μὴ συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους καὶ τοὺς κανονισμούς, ἀπαγορεύει αὐτοῖς ν' ἀπονέμωσιν οἱανδήποτε ἀπαλλαγὴν ἢ νὰ ἐπιτρέπωσιν ἐξαίρεσιν ἀπὸ τῶν κανονισμῶν τούτων ἐπὶ οἱαδήποτε προφάσει καὶ ἐντέλλεται αὐτοῖς νὰ καταγγέλλωσι τὰς καταχρήσεις αἵτινες ἠδύναντο νὰ διαπραχθῶσιν ἢ νὰ εἰσαχθῶσιν ὡς πρὸς τοῦτο.

---

(1) Νόμος τῆς 22 Μαΐου 1881. Ὅρα Annuaire de législation étrangère, 1882, σελ. 112 καὶ ἑπομ.

Πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ἐθνικότητός του πᾶν γαλλικὸν πλοῖον πρέπει νὰ ἔχῃ ἔγγραφον καλούμενον *ἔγγραφον ἐθνικότητος* (acte de francisation). Τὸ ἔγγραφον τοῦτο δέον νὰ εὑρίσκηται ἐντὸς τοῦ πλοίου εἰς ὃ ἀναφέρεται, διὸ περιλαμβάνεται ἐν τοῖς ἐγγράφοις τοῦ πλοίου (ἄρθρον 226 ἐμπ. κώδ.). Τὸ ἔγγραφον τοῦτο ἐκδίδεται ἐν ὀνόματι τοῦ γαλλικοῦ λαοῦ ὑπὸ τῆς διευθύνσεως τῶν Τελωνείων καὶ ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, εἰς ὃν ὑπάγεται ἡ διεύθυνσις αὕτη. Ὁ κανονισμὸς τοῦ 1866 περιέχει ἐν ἄρθρῳ 141 ὁρισμὸν τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος, ἔχοντα ὡς ἑξῆς: «Τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος εἶναι τὸ βεβαιοῦν τὸ δικαίωμα τοῦ πλοίου τοῦ νὰ φέρῃ τὴν γαλλικὴν σημαίαν καὶ ἐξασφαλίζον αὐτῷ τὰ πλεονεκτήματα τὰ ἐπιφυλαγμένα ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας».

**65.** Ἐν πάσαις ταῖς χώραις ἀπαντᾷ διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ἔγγραφον παρεμφερὲς πρὸς τὸ ἐν Γαλλίᾳ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος (acte de francisation), τοῦ ὁποίου τὸ ὄνομα ποικίλλει κατὰ τὰς διαφόρους χώρας. Ἐν Βελγίῳ καλεῖται τοῦτο lettres de mer (θαλάσσια γράμματα), ἐν Ἰταλίᾳ atto di nazionalità (ἔγγραφον ἐθνικότητος), ἐν Γερμανίᾳ Certifikat (πιστοποιητικόν), ἐν Αὐστρίᾳ Registerbrief (ἔγγραφον καταχωρίσεως), ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ certificat of registry (πιστοποιητικὸν καταχωρίσεως) (1).

**66.** Δὲν χορηγεῖται δὲ τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος ἀνεξετάστως (de plano) εἰς πάντα ζητοῦντα τοιοῦτο διὰ πλοῖον τοῦ ὁποίου λέγει ὅτι εἶναι ἰδιοκτήτης. Ὑπάρχουσιν ὡρισμέναι διατυπώσεις τὰς ὁποίας πρέπει πρότερον νὰ ἐκπληρώσῃ τις, διατυπώσεις αἵτινες καλοῦνται ἐνίοτε *διατυπώσεις τῆς ἐθνικότητος* (formalités de la francisation).

Σκοπὸς τῶν διατυπώσεων τούτων εἶναι: τὸ νὰ βεβαιωθῇ κατὰ τὸ δυνατόν, ὅτι τὸ πλοῖον, διὰ τὸ ὁποῖον ζητεῖται τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος, εἶναι γαλλικόν, ὅτι τὸ ἔγγραφον τοῦτο δὲν θέλει χρησιμοποιηθῇ δι' ἄλλο πλοῖον, καὶ ὅτι, ἂν τὸ πλοῖον διὰ τὸ ὁποῖον δίδεται ἀπολεσθῇ, καταστῇ ξένον, κυριευθῇ ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ, τὸ ἔγγραφον

---

(1) Ἡ γερμανική, ἡ αὐστριακὴ καὶ ἡ ἀγγλικὴ ὀνομασία ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι τὰ πλοῖα ἐγγράφονται ἐν βιβλίῳ (registres), ἐκδίδεται δὲ πιστοποιητικὸν πρὸς βεβαίωσιν τῆς ἐγγραφῆς των. Ὅρα δὲ ὡς πρὸς τὴν Γαλλίαν, ἀριθ. 66, τὰς διατυπώσεις τὰς ἀπαιτουμένας διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος.

τῆς ἐθνικότητος θέλει ἐπιστραφῆ εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ τελωνείου τὴν ἐκδώσασαν αὐτό.

**67** Πρὸ παντὸς δὲ δέον νὰ βεβαιοῦται προσηκόντως ἡ ταυτότης τοῦ πλοίου. Τὰ πλοῖα λαμβάνουσιν ἀτομικὴν ὑπόστασιν διὰ τοῦ ὀνόματος καὶ διὰ τῆς χωρητικότητός των.

Ἀνάγκη λοιπὸν ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ὁ θέλων νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀναγνώρισιν αὐτοῦ ὡς γαλλικοῦ νὰ δώσῃ εἰς αὐτὸ ὄνομα. Τὸ ὄνομα τοῦτο δέον νὰ ἐγγραφῇ εἰς τὴν πρύμναν, τουτέστι εἰς τὴν ὀπισθίαν ἄκραν τοῦ πλοίου. Τὸ περὶ πειθαρχίας μάλιστα καὶ ποινῶν διάταγμα τῆς 24 Μαρτίου 1852 (ἄρθρον 6) ὁρίζει καὶ τὸ μέγεθος τῶν γραμμάτων καὶ ἀπαγγέλλει ποινὰς κατὰ τῶν μὴ σημειούντων τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου ἐν τῇ οἰκείᾳ θέσει, ἢ ἐξαλειφόντων, ἀλλοιούντων, καλυπτόντων ἢ ἀποκρυπτόντων τὸ ὄνομα τοῦτο ἀφοῦ τὸ ἀνέγραψαν.

Ἀφοῦ ἅπαξ δοθῇ τὸ ὄνομα εἰς τὸ πλοῖον, δὲν δύναται νὰ μεταβληθῇ (νόμος περὶ τελωνείων τῆς 5 Ἰουλίου 1836 ἄρθρ. 8). Πρὸ τοῦ νόμου τούτου τὰ ὀνόματα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἠδύναντο νὰ μεταβληθῶσι κατόπιν ὡρισμένων διατυπώσεων (1). Τοῦτο ὅμως διηυκόλυνε τὰς πλάνας καὶ ἐνίοτε τὰς ἀπάτας, ἐπειδὴ οἱ ναυλωτκὶ καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπέβαλλον ὡς ἐκ τούτου τὰ ἴχνη τῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὸ ὄνομα εἶχε μεταβληθῆ. Ἀκριβῶς δὲ πρὸς ἀποφυγὴν πάσης πλάνης καὶ ἀπάτης ἐνομοθετήθη ἡ ἀπαγόρευσις τῆς μεταβολῆς τοῦ ὀνόματος (2).

---

(1) Ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου ἠδύνατο νὰ μεταβληθῇ. Ἀπῃτεῖτο μόνον νὰ καταχωρισθῇ ἐν τῷ γραφείῳ τοῦ ναυτοδικείου (amirauté) ἡ πρᾶξις ἡ περιέχουσα τὴν μεταβολὴν ταύτην. Ὅρα Ἐμεριγών, Traité des assurances, κεφ. VI, τμῆμα 1. — Ὑπουργικὴ διαταγὴ τῆς 14 Σεπτεμβρίου 1826 εἶχεν ἐπίσης καθιερώσει τὴν ἐλευθέραν μεταβολὴν τοῦ ὀνόματος.

(2) Κατά τινα ἀπόφασιν τῆς 21 Ἰανουαρίου 1861, ληφθεῖσαν ἐκ συμφώνου ὑπὸ τῶν ὑπουργείων τῶν οἰκονομικῶν, τοῦ ἐμπορίου καὶ τοῦ τῶν ναυτικῶν, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων κεκτημένων τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα ἡ χρῆσις νέου ὀνόματος, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ ὄνομα τοῦτο θὰ παρακολουθῆται ὑπὸ τῆς προτέρας ἐπωνυμίας.

Ἐν τούτοις ἐξαίρεσίς τις τοῦ κανόνος ἐπετράπη δι' ἐγκυκλίου τῆς Διευθύνσεως τῶν Τελωνείων τῆς 16 Μαρτίου 1848 ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων τὸ ὄνομα εἶχε χαρακτῆρα ἀντικείμενον εἰς τὴν νέαν τάξιν τῶν πραγμάτων τὴν ἐγκαθιδρυθεῖσαν ἐν Γαλλίᾳ διὰ τοῦ δημοκρατικοῦ πολιτεύματος.

**68.** Ἀλλὰ τὸ ὄνομα δὲν ἀρκεῖ ὅπως διακρίνῃ ἓν πλοῖον ἀπὸ τῶν λοιπῶν· τῷ ὄντι ἐνδεχόμενον πολλὰ πλοῖα νὰ φέρωσι τὸ αὐτὸ ὄνομα. Δὲν ὑπάρχει ἐν τῇ νομοθεσίᾳ ἡμῶν διάταξις ἀπαγορεύουσα τὸ νὰ δώσῃ τις εἰς ἓν πλοῖον τὸ ὄνομα τὸ ὁποῖον φέρει ἕτερον πλοῖον ἐκτελοῦν τὸ αὐτὸ εἶδος ναυτιλίας (1). Εἶναι ὅμως σχεδὸν ἀδύνατον νὰ ἔχωσι πολλὰ πλοῖα τὸ αὐτὸ ὄνομα καὶ τὴν αὐτὴν χωρητικότητα. Διὸ ἐπιβάλλεται εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τὸν ζητοῦντα τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ πλοίου του ὡς γαλλικοῦ νὰ ὁρίσῃ ἐπισήμως τὴν χωρητικότητα αὐτοῦ. Καλεῖται δὲ αὕτη γαλλιστὶ tonnage, διότι ἡ μονὰς τοῦ μέτρου καλεῖται tonneau (τόννος).

Καλεῖται δὲ ἡ ἐργασία τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος jaugeage, καὶ ἐνεργεῖται ὑπὸ τελωνιακῶν ὀργάνων κατὰ τρόπον διαγραφόμενον ὑπὸ τῶν κανονισμῶν.

Ἡ ἐπίσημος μέτρησις τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων δὲν εἶναι χρήσιμος μόνον πρὸς προσδιορισμὸν τῆς ταυτότητος τῶν πλοίων, ἀλλ' εἶναι χρήσιμος καὶ διὰ τὴν εἴσπραξιν τῶν πολυαρίθμων δικαιωμάτων ἅτινα εἶναι ἀνάλογα πρὸς τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων. Οὕτω οἱ ἐφοπλισταὶ πληρώνουσι δίπλωμα περιλαμβάνον ἓν σταθερὸν τέλος καὶ ἓν τέλος ἀναλογικόν, ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ ἐξαρτιζομένου πλοίου. Ἐπίσης ὁ νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1872 (ἄρθρον 6), τοῦ ὁποίου ἡ διάταξις ἐμνημονεύθη ἤδη ἀνωτέρω (ἀριθ. 21), ἐπιβάλλει ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν καταπλεόντων εἰς τοὺς γαλλικοὺς λιμένας ἐκ ξένων χωρῶν, ἢ ἐκ κτήσεων καὶ ἀποικιῶν γαλλικῶν μωλικὰ δικαιώματα ἀνάλογα πρὸς τὴν νόμιμον χωρητικότητα. Τὰ τέλη τὰ εἰσπραττόμενα παρὰ τῶν πλοίων ὑπὲρ τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων ἢ τῶν πόλεων, αἱ ὁποῖαι προέβησαν εἰς δαπάνας διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμένων, τὸν αὐτὸν ἔχουσι χαρακτῆρα (ἀριθ. 21).

Ἡ μέτρησις τῆς χωρητικότητος εἶναι ἐπίσης λίαν χρήσιμος ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων. Ἐὰν τὸ πλοῖον ναυλοῦται ὁλόκληρον, ἡ χωρητικότης μνημονεύεται γενικῶς, καὶ ὁ πλοίαρχος εἶναι μάλιστα ὑπεύθυνος διὰ τὰς ψευδεῖς περὶ τούτου δηλώσεις του (ἄρθρ. 273 καὶ 289 τοῦ ἐμπ. κώδ.). — Εἶναι εὐνόητον, ὅτι πρὸς

(1) Ὁ αὐστριακὸς νόμος τῆς 7 Μαΐου 1879 (ἄρθρ. 14) περιέχει τοιαύτην ἀπαγόρευσιν. Ὅρα Annuaire de législation étrangère, 1880, σελ. 305.

ἀποφυγὴν παντὸς δόλου καὶ ἀμφισβητήσεως ὁ νομοθέτης δὲν ἐπαφῆκεν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τὸν προσδιορισμὸν τῆς χωρητικότητος.

**69**. Διακρίνεται δὲ ἐνίοτε ἡ *ἀκαθάριστος τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος*.

Ἡ ἀκαθάριστος χωρητικότης παριστᾷ τὴν ὁλικὴν περιεκτικότητα τοῦ πλοίου.

Ἡ καθαρὰ χωρητικότης εἶναι ἡ μερὶς τοῦ πλοίου ἡ δυναμένη νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ διὰ τὰ ἐμπορεύματα. Πρὸς εὕρεσιν τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος ἐνεργοῦνται διάφοροι ἀφαιρέσεις ἐκ τῆς ἀκαθαρίστου χωρητικότητος· ἀφαιροῦνται δὲ ὁ χῶρος ὃν κατέχουσιν οἱ θάλαμοι τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὑπόστεγα (abris), αἱ μηχαναὶ κλπ.

**70**. Αὐστηρῶς εἰπεῖν, ἡ χωρητικότης ἔπρεπε νὰ παριστᾷ τὴν περιεκτικότητα τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ τὰ πλοῖα λαμβάνουσι σχήματα τόσον ποικίλα καὶ τόσον ἀκανόνιστα, ὥστε εἶναι ἀδύνατον νὰ ὁρίσῃ τις μετ' ἀπολύτου ἀκριβείας ποῖος εἶναι ὁ χῶρος οὗτος. Διὰ τοῦτο ἀποβαίνει ἀναγκαῖον νὰ προσφύγῃ τις εἰς εἰδικὰς μεθόδους ὑπολογισμοῦ παρεχούσας ἀποτελέσματα κατὰ προσέγγισιν ἀκριβῆ.

Ἡ μέθοδος τῆς μετρήσεως, ἧς ἐγίνετο χρῆσις ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως τῶν Γαλλικῶν τελωνείων, ἐχρονολογεῖτο ἀπὸ τοῦ νόμου τῆς 12 nivôse τοῦ ἔτους II· ὁ τύπος αὐτῆς εἶχε δοθῆ ὑπὸ τοῦ Legendre. Ἄλλαι χῶραι παρεδέχθησαν μεθόδους ἧττον αὐστηράς, καὶ ἡ Γαλλία ἠκολούθησε τὸ παράδειγμα αὐτῶν· ἀπὸ τοῦ 1837 ἡ ἐπίσημος χωρητικότης περιωρίσθη κατὰ 1]6. Προηγουμένως ἰσοδυνάμει πρὸς τὰ 3]5 περίπου τῆς πραγματικῆς περιεκτικότητος τῶν πλοίων· ἀπὸ τοῦ 1837 δὲν παρίστα αὕτη πλέον εἰ μὴ τὸ ἥμισυ περίπου τῆς περιεκτικότητος ταύτης. Ἐνδιαφέρει σπουδαίως νὰ μὴ διάκεινται τὰ ἡμέτερα πλοῖα εἰς χείρονα μοῖραν τῶν πλοίων τῶν ἄλλων κρατῶν ἐν σχέσει πρὸς τὰ λίαν πολυάριθμα τέλη, ἅτινα ἐν πάσαις ταῖς χώραις εἰσπράττονται ἐπὶ τῶν θαλασσίων σκαφῶν ἀναλόγως πρὸς τὴν χωρητικότητά των.

Ἡ μέθοδος ἡ ἐν Ἀγγλίᾳ ἐν χρήσει, ἡ γνωστὴ ὑπὸ τὸ ὄνομα *μέθοδος* Moorson, παρουσιάζει περισσοτέρας ἀρετάς(1)· πολλὰ κράτη

(1) Διὰ τῆς ἀγγλικῆς μεθόδου δὲν ἐπιτυγχάνονται εἰμὴ τὰ ὀκτὼ δέκατα

εἶχον ἀσπασθῆ αὐτήν. Παρεδέχθη δὲ αὐτὴν καὶ ἡ Γαλλία διὰ διατάγματος τῆς 24 Δεκεμβρίου 1872 (1). Σήμερον τὸ ἐπίσημον μέτρον δηλοῖ τὸν ἀριθμὸν 2 κυβικῶν μέτρων καὶ 83 ἑκατοστῶν, ἅτινα δύναται νὰ περιλαμβάνῃ πλοῖον κενόν, τοῦ ὁποίου ἡ περιεκτικότης προσδιωρίσθη διὰ τῶν ὑπολογισμῶν, οἵτινες ἀποτελοῦσι τὴν μέθοδον Moorson. Ὁ τόννος λοιπὸν δι' οὗ μετρεῖται ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων εἶναι νῦν 2 κυβικῶν μέτρων καὶ 83 ἑκατοστῶν (2). Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέῃ τις πρὸς τὸν τόννον τῆς μετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων, τὸν τόννον τοῦ βάρους ἢ τῆς ναυλώσεως. Ὁ τόννος οὗτος εἶναι τὸ μέτρον κατὰ τὸ ὁποῖον ὁρίζεται συνήθως ὁ ναῦλος ὁ πληρωτέος διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ μετακομιζόμενα κατὰ θάλασσαν. Ὅρα κατωτέρω, Κεφάλαιον IV.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν τόννων δέον νὰ χαραχθῇ ἐπὶ τῶν χωρομετρηθέντων πλοίων (3).

**71.** Ἀφοῦ δώσῃ ὁ ἰδιοκτήτης ὄνομα εἰς τὸ πλοῖόν του καὶ ἐνερ-

---

περίπου τῆς πραγματικῆς περιεκτικότητος τῶν πλοίων. Ἀλλ' ἐνῷ ἡ παλαιὰ γαλλικὴ μέθοδος δὲν ἀπέδιδεν εἰς τὰ σκάφη εἰ μὴ μίαν μόνην θεωρητικὴν μορφήν, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστήριζε τοὺς ὑπολογισμούς της, ἡ ἀγγλικὴ μέθοδος ἐξετάζει τὴν μορφὴν ἑκάστου πλοίου, καὶ οὕτω ἡ ἐπίσημος ἀγγλικὴ χωρητικότης εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὸν πραγματικὸν ὄγκον. Πλὴν τούτου αἱ γινόμεναι ἀφαιρέσεις ἕνεκα τοῦ χώρου τοῦ καταλαμβανομένου ὑπὸ τῶν ἀτμοκινήτων μηχανῶν ὑπολογίζονται ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸν χῶρον ὅστις κατέχεται ὑπ' αὐτῶν· ἐν Γαλλίᾳ ὡρίζοντο τὰ ἀφαιρετέα ὁμοιοτύπως εἰς τὰ 2)5 τῆς ὅλης χωρητικότητος.

(1) Διάταγμα τῆς 24 Μαΐου 1873 ὥρισε τοὺς κανόνας τοὺς τηρητέους πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς νέας μεθόδου. Πάντα τὰ ἐπίσημα κείμενα τὰ ἀφορῶντα τὸν νέον τρόπον μετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων συνεκεντρώθησαν εἰς τεῦχος εἰς 4ον ἐκδοθὲν ἐν ἔτει 1873 ὑπὸ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου. Τὸ διάταγμα τῆς 24 Μαρτίου 1873 ἐτροποποιήθη διὰ διαταγμάτων τῆς 21 Ἰουλίου 1887, τῆς 7 Μαρτίου 1889 καὶ τῆς 31 Ἰανουαρίου 1893.

(2) Μέχρι τῆς παραδοχῆς τῆς νέας μεθόδου ὁ τόννος τῆς μετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἦτο ἑνὸς κυβικοῦ μέτρου καὶ 44 ἑκατοστῶν. Τοῦτο ἰσοδυνάμει πρὸς 42 κυβικοὺς πόδας, μέτρον ὅπερ εἶχεν ὁρίσει τὸ διάταγμα τοῦ 1681 ὡς τόννον τῆς μετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων.

(3) Νόμος τῆς 12 nivôse τοῦ ἔτους II, διάταγμα τῆς 18 Νοεμβρίου 1837, ἄρθρ. 1· διάταγμα τῆς 18 Αὐγούστου 1839, ἄρθρ. 1. — Ὅρα τὰς διατάξεις ταύτας εἰς τὸ ἄρθρον 144 τοῦ κανονισμοῦ τοῦ 1866.

γήση τὴν ἐπίσημον μέτρησιν τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ, ὀφείλει α' νὰ κατατάξῃ τὸ πλοῖον τοῦτο εἰς ὡρισμένον λιμένα, β' νὰ δηλώσῃ ἐνόρκως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου ποῖα εἶναι τὰ πρόσωπα, εἰς ἃ ἀνήκει, γ' νὰ ἀναλάβῃ τὰς ὑποχρεώσεις ἃς διαγράφει ὁ νόμος, δ' νὰ δώσῃ ἐγγύησιν προωρισμένην νὰ ἀσφαλίσῃ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τούτων.

**72**. *Λιμὴν κατατάξεως*. — Ὅπως κατατάξῃ τὸ πλοῖον εἰς ἕνα λιμένα, ὀφείλει ὁ ἰδιοκτήτης νὰ τὸ ἐγγράψῃ ἐν εἰδικῷ βιβλίῳ (ἢ καταχωρίσῃ ἐν νηολογίῳ) τηρουμένῳ ἐν τῷ γραφείῳ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Ἡ πολιτεία τῆς Γαλλίας διαιρεῖται εἰς πέντε ναυτικὰ διαμερίσματα (arrondissements) (1), περιλαμβάνοντα 12 ὑποδιαμερίσματα (sous-arrondissements), ὑποδιαιρούμενα εἰς 83 τμήματα (quartiers), περιέχοντα καὶ ταῦτα συνδικᾶτα. Ἑκάστου διαμερίσματος προΐσταται εἷς ναυτικὸς ἔπαρχος (préfet maritime), ἑκάστου ὑποδιαμερίσματος εἷς γενικὸς ἐπίτροπος (commissaire général) ἢ ἐπίτροπος τοῦ ναυτικοῦ (commissaire de la marine) ἑκάστου τμήματος προΐσταται εἷς παρεπίτροπος (commissaire adjoint) ἢ ὑπεπίτροπος τοῦ ναυτικοῦ (sous-commissaire de la marine), λαμβάνων τὸν τίτλον τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς (commissaire de l' inscription maritime) (2). Ἑκάστου συνδικάτου προΐσταται εἷς σύνδικος (syndic) τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, εἰς ὃν ἀπονέμεται ἐνίοτε ὁ τίτλος τοῦ *προϊσταμένου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς* (préposé à l'inscription maritime) (3).

Τὰ μητρῷα πάντων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῶν ἐγγραφέντων οὕτω εἰς τὰ τμήματα (quartiers) συγκεντροῦνται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν ναυτικῶν.

**73**. Μετὰ ταῦτα ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὀφείλει νὰ διαβεβαιώσῃ ἐνόρκως, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἀνήκει εἰ μὴ εἰς αὐτὸν ἢ, ἄλλως, εἰς αὐτὸν καὶ εἰς ὡρισμένα πρόσωπα τὰ ὁποῖα ὀνομάζει καὶ ἅτινα εἶναι συνιδιοκτῆται. Ὁ ὅρκος δίδεται εἴτε ἐνώπιον τοῦ εἰρηνοδίκου, εἴτε ἐνώπιον ἐμποροδίκου ἢ πρωτοδίκου. Διάταγμα τῆς 17 vendémiaire ἔτους 2, ἄρθρ. 13 (ἄρθρ. 146 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866). Τὸ ἔγ-

(1) Χερβοῦργον, Βρέστη, Λοριέντη, Ροσεφόρ, Τουλών.

(2-3) Οἱ τίτλοι οὗτοι δίδονται εἰς τοὺς δημοσίους τούτους λειτουργοὺς ἕνεκα τοῦ ὅτι ἀσχολοῦνται εἰδικώτατα εἰς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφήν.

γραφον ἢ ἡ ἔκθεσις τῆς ὁρκοδοσίας μεταγράφεται ἐν τῷ γραφείῳ τῆς εἰσπράξεως τοῦ τελωνείου τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

**74.** Ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ ἰδιοκτήτου ὁ εἰσπράκτωρ τοῦ τελωνείου τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως ἐγγράφει ἐν εἰδικῷ βιβλίῳ καλουμένῳ *καταλόγῳ τῶν δηλώσεων ναυπηγίας καὶ ὑποχρεώσεων τῶν θαλασσίων σκαφῶν* (registre de déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer) τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὴν χωρητικότητα, τὸ εἶδος, τὰς διαστάσεις, τὸν τόπον τῆς κατασκευῆς, τὰ ὀνόματα τῶν ἰδιοκτητῶν του. Τὸ βιβλίον τοῦτο κατέχει σπουδαιοτάτην θέσιν ἐν τῷ θέματι τῶν δικτυπώσεων δημοσιότητος τῶν ἐκπληρωτέων κατὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τῶν πλοίων. Ὅρα ἀριθ. 120.

Ὁ ἰδιοκτήτης ὑπογράφει ἐν τῷ βιβλίῳ τούτῳ (registre) νέαν δήλωσιν βεβαιοῦσαν, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἀνήκει εἰ μὴ εἰς αὐτόν, ἢ εἰς αὐτὸν καὶ εἰς τὰ πρόσωπα ὧν ἀναφέρει τὰ ὀνόματα. Δηλοῖ δὲ πρὸς τούτοις, ὅτι ἀναλαμβάνει (se soumettre) (1) νὰ πληρώσῃ χρηματικόν τι ποσὸν ἐν ᾗ περιπτώσει ἡ δήλωσίς του ἤθελεν ἐξελεγχθῇ ψευδής, καὶ ὑπόσχεται ἐγγράφως ὅτι δὲν θέλει πωλήσει, δανείσει ἢ δωρήσει τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος τοῦ πλοίου ἢ διαθέσει αὐτὸ ἄλλως πως, ὅτι δὲν θέλει τὸ μεταχειρίζεσθαι εἰ μὴ διὰ τὸ πλοῖον δι' ὃ ἐξεδόθη, καὶ ὅτι θέλει ἀποδώσει αὐτὸ εἰς τὴν Διεύθυνσιν τῶν Τελωνείων, ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ ἢ πωληθῇ εἰς ἀλλοδαποὺς κατὰ μοῖραν μείζονα τῆς ἡμισείας. Ὑπόσχεται νὰ πληρώσῃ πρόστιμον ἐν ᾗ περιπτώσει ἤθελε παραβῇ τινα τῶν ὑποχρεώσεων τούτων, καὶ δίδει ἐγγύησιν πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς σχετικῆς ὑποχρεώσεώς του. Διάταγμα τῆς 27 vendémiaire, ἔτους II, ἀριθ. 11, 13 καὶ 16. Κανονισμὸς τοῦ 1866, ἀριθ. 147 καὶ 148.

Κατόπιν τῆς ἐκπληρώσεως τῶν διατυπώσεων τούτων τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος χορηγεῖται ὑπὸ τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς τοῦ λιμένος εἰς ὃν ἀνήκει τὸ σκάφος Διάτ. 27 vendémiaire ἔτους II, ἄρθρ. 10.

**75.** Τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος ἀπαιτεῖται κατ' ἀρχὴν δι' ὅλα τὰ σκάφη καὶ πλοιάρια τὰ θαλασσοπλοοῦντα, ὁσηδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ

---

(1) Ἐκ τούτου δὲ προέρχεται τὸ ὄνομα τοῦ βιβλίου.

χωρητικότης αὐτῶν. Διάταγμα τῆς 27 vendemiaire ἔτους II, ἄρθρ. 22. Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις ἐξαιρέσεις τινές. Ἀπαλλάσσονται τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ λαμβάνωσιν ἔγγραφον ἐθνικότητος: 1ον τὰ πλοιάρια (embarcations) τὰ πλέοντα ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ αὐτοῦ ὅρμου· 2ον τὰ πλοιάρια τὰ δύο καὶ ὀλιγωτέρων τόννων τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ἁλιείαν τῶν νωπῶν ἰχθύων ἢ τὴν συλλογὴν θαλασσίων λιπασμάτων· 3ον τὰ δύο ἢ ὀλιγωτέρων τόννων πλοιάρια τὰ ἀνήκοντα εἰς πρόσωπα κατοικοῦντα ἐγγὺς τῶν παραλίων καὶ μὴ χρησιμοποιοῦντα αὐτὰ εἰ μὴ διὰ τὴν προσωπικήν των χρῆσιν, ἀποκλειομένης τῆς μετακομίσεως ἐμπορευμάτων· 4ον τὰ ὁσησδήποτε χωρητικότητος πλοιάρια τὰ πλέοντα παραλίως ἐντεῦθεν τοῦ πρώτου λιμένος τοῦ κειμένου εἰς τὸ στόμιον τῆς θαλάσσης· 5ον αἱ βυθοκόροι (bateaux drageurs) καὶ αἱ πηλοφόροι (bateaux vasiers) αἱ χρησιμεύουσαι ὡς παράρτημα αὐτῶν· 6ον αἱ ἐλάσσονος τῶν δέκα τόννων χωρητικότητος θαλαμηγοί· 7ον αἱ λέμβοι καὶ αἱ ἄκατοι αἱ ἀποτελοῦσαι παράρτημα (dépendant) γαλλικῶν πλοίων, ἐν τῇ ἀπογραφῇ τῶν ὁποίων μνημονεύονται αἱ λέμβοι αὗται καὶ αἱ ἄκατοι (1).

Αἱ θαλαμηγοὶ λαμβάνουσι εἰδικὸν ἔγγραφον ἐθνικότητος δι' οὗ ἀπαλλάσσονται τῶν ναυτιλιακῶν δικαιωμάτων εἰς τὰς πλείστας τῶν ξένων χωρῶν.

**76.** Πρὸς κύρωσιν τῶν περὶ ἐθνικότητος τῶν πλοίων διατάξεων ἐπιβάλλονται διάφοροι ἐπιζήμιοι συνέπειαι κατὰ τῆς παραβάσεώς των. Οὕτω: 1ον Πρόστιμον 6000 φράγκων ἐπιβάλλεται κατὰ παντὸς προσώπου συμπράττοντος εἰς ψευδῆ ἐθνικότητα. Ὁ πλοίαρχος ὁ ἔνοχος τοιαύτης πράξεως κηρύσσεται ἔκπτωτος τοῦ δικαιώματος τοῦ νὰ κυβερνᾷ γαλλικὸν πλοῖον. Διάτ. τῆς 27 vendémiaire, ἔτους II, ἄρθρ. 15. — Ἐὰν τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος δανεισθῇ εἰς ξένον πλοῖον ἢ δὲν ἀπεδόθη ἐν περιπτώσει πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς ξένους, ἀπωλείας ἢ ἁλώσεως, ἡ ἐγγύησις ἀποβάλλεται. Διάτ. τῆς 27 vendémiaire, ἔτους II, ἄρθρ. 16.

**77.** Διπλῆ εἶναι ἡ χρησιμότης τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος· χρησιμεύει εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἐθνικότητος τοῦ πλοίου εἰς ὃ ἀνήκει, καὶ ἐπέχει σπουδαίαν θέσιν ἐν ταῖς διατυπώσεσι δημοσιότητος ταῖς

---

(1) Ὅρα Κανονισμὸν τοῦ 1866, ἄρθρ. 151.

ἐπιβαλλομέναις διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου.

**77** *δίς*. Τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος ἀποδεικνύει τὴν ἐθνικότητα τοῦ πλοίου καθ' ἣν στιγμὴν χορηγεῖται. Ἀλλ' ἡ ἐθνικότης αὕτη δύναται ν' ἀπολεσθῇ συνεπείᾳ ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου πρὸς ξένους κατὰ μοῖραν μείζονα τῆς ἡμισείας, ἢ συνεπείᾳ ἐκλογῆς ἀλλοδαπῶν πρὸς συγκρότησιν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου. Ἵνα μὴ δύναται τὸ πλοῖον νὰ φέρῃ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν, ὅταν δὲν ἀνήκῃ πλέον εἰς Γάλλους κατὰ τὴν ἀπαιτουμένην μοῖραν, ὁ νομοθέτης ὥρισε τὰς διατυπώσεις τῆς ἐν τελωνείῳ μεταθέσεως κυριότητος (mutation en douane) (ἀριθ. 120) καὶ διέγραψε τὰ τῆς χορηγήσεως *ἀδειῶν* (congés) (Ὅρα Κεφαλ. τρίτον, 2 *περὶ πλοιάρχου*). Πλὴν τούτου, ἐπειδὴ τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος δὲν σχετίζεται ποσῶς πρὸς τὴν ἐθνικότητα τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ἓν τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου, τὸ *ναυτολόγιον* (rôle d'équipage), δέον νὰ περιλαμβάνῃ πληροφορίας δι' ὧν δύναται νὰ ἐξακριβωθῇ ἡ ἐθνικότης αὕτη. Ὅρα Κεφάλ. τρίτον.

**78**. Τὸ νηλόγιον (le registre des soumissions de francisation) τὸ τηρούμενον ἐν τῷ τελωνείῳ τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως δὲν χρησιμεύει μόνον ἵνα ἐγγράφωνται ἐν αὐτῷ τὰ πλοῖα μετὰ τὰς διατυπώσεις τῆς μεταγραφῆς (les formalités de la transcription). Ἐν τῷ βιβλίῳ τούτῳ ὑπάρχει ἀνοικτὸς λογαριασμὸς δι' ἕκαστον πλοῖον, πᾶσαι δὲ αἱ πράξεις μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου δέον νὰ σημειῶνται ἐν αὐτῷ (1). Πρέπει δὲ συγχρόνως νὰ γίνεται μνεία τούτου εἰς τὴν ὀπισθίαν ὄψιν (au dos) τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος, οὕτως ὥστε, ἐξετάζων τις τὸ ἔγγραφον τοῦτο, νὰ δύναται νὰ μανθάνῃ τίς εἶναι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου. Ἡ διπλῆ αὕτη μνεία ἀποτελεῖ τὴν λεγομένην mutation en douane (2).

---

(1) Κατὰ ταῦτα τὸ νηλόγιον (le registre des douanes) εἶναι εἶδός τι ληξιαρχικοῦ τῶν πλοίων βιβλίου. Ἐγγράφονται ταῦτα ἐν αὐτῷ, ὅταν εἰσέρχωνται οὕτως εἰπεῖν εἰς τὴν ἐθνικὴν ζωήν. Ἐπίσης δύναται νὰ παρομοιάσῃ τις αὐτὸ πρὸς τὸ βιβλίον τῶν μεταγραφῶν ὡς πρὸς τὰ ἀκίνητα. Κατὰ τοῦτο δὲ μόνον διαφέρει τὸ νηλόγιον τοῦ βιβλίου μεταγραφῶν, καθ' ὅτι δὲν κρατεῖται κατ' ὄνομα τῶν προσώπων ἀλλὰ κατὰ πλοῖον.

(2) Ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ πρώτου νόμου περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874 (ἄρθρον 6) ἀπῃτεῖτο νὰ μνημονεύωνται ἐπὶ τῆς ὀπισθίας

**79.** Τὸ γαλλικὸν πλοῖον δύναται νὰ γίνῃ ξένον, καθὼς τὸ πρόσωπον τὸ κεκτημένον τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα. Τοῦτο ἐπέρχεται ὅταν τὸ πλοῖον συνεπείᾳ ἀπαλλοτριώσεως ἀνήκῃ τοῦ λοιποῦ εἰς ξένους κατὰ μοῖραν μείζονα τῆς ἡμισείας. Κατ' ἀρχὴν ἡ εἰς ἀλλοδαποὺς πώλησις, ἐξ ἧς τὸ πλοῖον ἀποβάλλει τὴν ἰδιότητα αὐτοῦ ὡς γαλλικοῦ πλοίου, εἶναι ἐλευθέρα. Ἐν τούτοις ὁ περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 ἐπέφερε περιορισμόν τινα εἰς τὴν ἐλευθερίαν ταύτην. Τὸ ἄρθρον 33 τοῦ νόμου τούτου ἀπαγορεύει τὴν εἰς ἀλλοδαποὺς πώλησιν πλοίων βεβαρημένων δι' ὑποθήκης. Κηρύττει τὴν πώλησιν ἄκυρον καὶ ἐπιβάλλει κατὰ τοῦ ἐνεργήσαντος τοιαύτην πώλησιν τὰς ποινὰς καταχρήσεως ἐμπιστοσύνης (ὑπεξαιρέσεως). Ὁ λόγος τῆς εἰδικῆς ταύτης ἀπαγορεύσεως εἶναι ὅτι ἡ πώλησις πλοίου βεβαρημένου δι' ὑποθήκης ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας, ὥστε νὰ γίνηται ξένον, δύναται νὰ καταστήσῃ ἀδύνατον ἢ λίαν δύσκολον τὴν ἐξάσκησιν τοῦ δικαιώματος τῆς ὑποθήκης. Τὸ πλοῖον ἀλλάσσει συνήθως μετὰ τῆς ἐθνικότητος καὶ ὄνομα καὶ δύναται ν' ἀποβῇ δυσκολωτάτη ἡ ἀναγνώρισις αὐτοῦ.

Σημειωτέον δέ, ὅτι μόνον ἡ ἐπιβολὴ τῆς ποινῆς δύναται ν' ἀποβῇ ἀποτελεσματική. Ἡ ἀκυρότης τῆς πωλήσεως δὲν δύναται νὰ ἔχῃ μεγάλην βαρύτητα· διότι εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ μὴ ἀποδεχθῶσιν αὐτὴν αἱ ξέναι δικαστικαὶ ἀρχαί. Ὅρα ἀριθ. 132.

**80.** Το ΦΥΣΕΙ ΚΙΝΗΤΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΟΥΤΟΥ. — Ἐν τῇ μεγάλῃ ταξινομήσει τῶν κτημάτων τὰ πλοῖα κατατάσσονται μεταξὺ τῶν φύσει κινητῶν. Ἀνταποκρίνονται δὲ τελείως εἰς τὸν ὁρισμὸν ὃν δίδει περὶ τῶν φύσει κινητῶν τὸ ἄρθρον 528 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, λέγον «*εἶναι φύσει κινητὰ τὰ δυνάμενα νὰ μεταφερθῶσιν ἀπὸ τόπου εἰς τόπον*, εἴτε κινοῦνται ἀφ' ἑαυτῶν, ὡς τὰ ζῷα, *εἴτε ἀδυνατοῦσι νὰ ἀλλάξωσι θέσιν ἄλλως εἰ μὴ τῇ ἐπενεργείᾳ ξένης δυνάμεως, ὡς τὰ ἄψυχα πράγματα*». Ῥητέον ἄλλως, ὅτι τὸ ἄρθρον 531 τοῦ ἀστ. κώδικος καὶ τὸ ἄρθρον 190 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου κηρύττουσι ῥητῶς, ὅτι τὰ πλοῖα εἶναι ἐκ τῶν κι-

---

ὄψεως (au dos) τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος καὶ αἱ ἐγγεγραμμέναι ὑποθῆκαι. Ἡ διατύπωσις αὕτη κατηργήθη διὰ τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 6), ὅστις κατήργησε τὸν προηγούμενον. Ὅρα τὴν σημ. τοῦ ἀριθ. 127.

νητῶν· εἶχεν ἀποβῆ δὲ ἀναγκαία ἡ διάταξις αὕτη ἕνεκα ἱστορικῶν τινων προηγουμένων.

Ὁ χαρακτηρισμὸς τῶν πλοίων ὡς κινητῶν εἶχεν ἤδη βεβαίως ἀναγνωρισθῆ ὑπὸ τοῦ ῥωμαϊκοῦ δικαίου, Πανδ. νόμ. 20, § 4, 43, 24, Quod vi aut clam. Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη δὲν ἐγένετο πάντοτε ἀπεριορίστως δεκτὴ ἐν τῇ ἀρχαίᾳ Γαλλίᾳ. Δὲν πρέπει νὰ ἐκπλήσσηταί τις διὰ τοῦτο· κατὰ τὸ ἀρχαῖον δίκαιον κατετάσσοντο εἰς τὴν τάξιν τῶν ἀκινήτων ὡρισμένα κτήματα ἐπὶ μόνῳ τῷ σκοπῷ τοῦ νὰ ἐπωφεληθῶσι καὶ ταῦτα τῶν νομικῶν διατάξεων τῶν ἐφαρμοζομένων εἰς τὰ ἀκίνητα κτήματα (1). Ἔν τισι τῶν ἐπαρχιῶν ἐλογίζοντο τὰ πλοῖα ὑπό τινας τοὐλάχιστον ἐπόψεις ὡς ἀκίνητα. Οὕτω ἰδίᾳ ἐν Βρεττάνῃ καὶ ἐν Προβιγκίᾳ ἴσχυεν ἡ ἀρχὴ ὅτι τὰ πλοῖα ἠδύναντο νὰ ὑποθηκευθῶσι καὶ ὅτι ἡ ὑποθήκη ἡ ἐγγραφεῖσα ἐπ' αὐτῶν παρεῖχε δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite). «Ὡς πρὸς τὰς ὑποθήκας καὶ τὰς συνεπείας αὐτῶν τὸ πλοῖον θεωρεῖται ἀκίνητον», λέγει ὁ Cleirac (Juridiction de la marine, ἄρθρ. 5, ἀριθ. 11 καὶ 12). Δόγμα τοῦ 1666 ὥριζεν, ὅτι πάντα τὰ πλοῖα θὰ ἐθεωροῦντο τοῦ λοιποῦ ὡς κινητά. Ἐν τῷ προοιμίῳ τοῦ δόγματος τούτου φέρεται «ὅτι συνήθειά τις καταχρηστικῶς παρεισῆλθεν εἰς τοὺς ὅρμους καὶ λιμένας τῆς Προβιγκίας, ἡ συνήθεια τοῦ νὰ θεωρῶνται κατὰ πλάσμα ἐν τοῖς συναλλάγμασι τὰ πλοῖα καὶ πᾶν εἶδος ναυπηγήματος ὑπερβαίνοντος ὡρισμένον τίμημα ὡς ἀκίνητα». Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον II, τίτλ. X, ἄρθρ. 1) καθιέρου τὴν ἀρχὴν ἣν εἶχεν εἰσαγάγει τὸ δόγμα τοῦ 1666 καὶ συνῆγε μάλιστα ἐξ αὐτῆς δύο συνεπείας: «Πᾶν πλοῖον καὶ ἄλλο θαλάσσιον σκάφος θεωρεῖται κινητὸν καὶ δὲν ὑπόκειται εἰς retrait lignager (γενεαλογικὴν ἀποξένωσιν) ἢ εἰς οἱαδήποτε ἄλλα δικαιώματα αὐθεντικά» (2).

**81.** Τοῦτο δὲν σημαίνει ὅτι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν πλοίων ὅλοι οἱ κανόνες οἱ διέποντες τὰ κινητά. Ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις τὰ πλοῖα λογίζονται ὡς ἀκίνητα, ὑπὸ ἄλλας ἐπόψεις ἐφαρμόζονται ἐπ' αὐτῶν κανόνες διάφοροι τῶν ἐφαρμοζομένων εἴτε εἰς κινητὰ εἴτε εἰς ἀκίνητα.

Τὰ πλοῖα λογίζονται ὡς ἀκίνητα καθόσον: 1ον τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων

---

(1) Τοιαῦτα ἦσαν τὰ ἀξιώματα (offices), αἱ πρόσοδοι κλπ.

(2) Ὅρα Dufour, Droit maritime, I, ἀριθ. 35 καὶ ἑπόμ.

προνόμια ἐνέχουσι δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite), 2ον τὰ πλοῖα εἶναι ἐπιδεκτικὰ ὑποθήκης, 3ον ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρου 2279 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος *ἐπὶ κινητῶν ἡ κατοχὴ ἰσοδυναμεῖ πρὸς τίτλον* δὲν ἐφαρμόζεται ἐπ' αὐτῶν· ἐπὶ τῶν πλοίων ἰσχύουσιν ἀρχαὶ διάφοροι ἢ ἐπὶ πάντων τῶν ἄλλων κτημάτων, καθόσον καὶ αὐτοὶ οἱ ἀνέγγυοι πιστωταὶ ἔχουσιν ἐπ' αὐτῶν ἐπιδιώξεως δικαίωμα (droit de suite).

**82.** Κατὰ τὸν κανόνα *ἐπὶ τῶν κινητῶν δὲν ἀποκτᾶται δικαίωμα ἐπιδιώξεως δι' ὑποθήκης* (les meubles n'ont pas de suite par hypothéque) (ἄρθρ. 2119 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος), οἱ προνομιοῦχοι πιστωταὶ οἱ ἔχοντες δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) ἐπὶ τῶν ἀκινήτων δὲν ἔχουσι τοιοῦτο ἐπὶ τῶν κινητῶν. Δὲν συμβαίνει ὅμως τὸ αὐτὸ ὡς πρὸς τοὺς πιστωτὰς τοὺς ἔχοντας προνόμια ἐπὶ τῶν πλοίων· αἱ ἀπαιτήσεις αὐτῶν παρακολουθοῦσι τὰ βεβαρημένα διὰ τῶν προνομίων πλοῖα καὶ εἰς χεῖρας τῶν νέων κυρίων (ἄρθρ. 190, ἐδ. 2 τοῦ ἐμπ. κώδ.). Ὁ νομοθέτης ἠθέλησε νὰ παράσχῃ διὰ τοῦ κανόνος τούτου σπουδαιοτέραν ἐγγύησιν εἰς τοὺς προνομιούχους πιστωτὰς τῶν πλοιοκτητῶν. Ἔπραξε δὲ τοῦτο χωρὶς νὰ προξενήσῃ κακόν τι: τὸ ἐπὶ τῶν συνήθων κινητῶν δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) ἠδύνατο νὰ παρεμποδίσῃ τὴν κυκλοφορίαν αὐτῶν· τὸ ἄτοπον τοῦτο δὲν παρουσιάζεται ὡς πρὸς τὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι ἀντικείμενον τῆς ἐμπορίας προωρισμένον εἰς λίαν συχνὰς μεταβιβάσεις. Ἄλλως, ἵνα μὴ παραβλάψῃ τὴν εὐκολίαν τῆς ἀπαλλοτριώσεως τῶν πλοίων, ὁ νομοθέτης ἐπρονόησε νὰ ὑποβάλῃ τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων προνομιούχων πιστωτῶν εἰς εἰδικὸν λόγον ἀποσβέσεως, δυνάμενον νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ταχεῖαν ἐξαφάνισιν αὐτοῦ πρὸ τῆς ἀποσβέσεως τῶν πιστώσεων τῶν ἠσφαλισμένων διὰ τῶν προνομίων. Ὅρα κατωτέρω Κεφάλαιον ἕβδομον, ἄρθρ. 193 καὶ 194 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**83.** Τὰ μόνα κτήματα τὰ ἐπιδεκτικὰ ὑποθήκης εἶναι τὰ ἀκίνητα, ἄρθρ. 2118 τοῦ ἀστ. κώδ. Ἐξαιρετικῶς ὅμως ἡ νομοθεσία ἡμῶν παραδέχεται τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην ἢ ὑποθήκην τῶν πλοίων, ὅταν τοὐλάχιστον ἔχωσι ταῦτα χωρητικότητα εἴκοσι τόννων κατ'

ἐλάχιστον ὅρον (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885) (1). Ἡ παρέκκλισις αὕτη ἀπὸ τοῦ γενικοῦ κανόνος εὐκόλως δικαιολογεῖται· οἱ λόγοι τῆς ἀποκλείσεως τῆς ὑποθήκης ἐπὶ τῶν κινητῶν ἐν γένει δὲν ὑπάρχουσιν ὡς πρὸς τὰ πλοῖα. Ἡ ὑποθήκη τῶν κινητῶν ἀποκρούεται διὰ τὸν λόγον ὅτι ἡ ὑποθήκη ἄνευ δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) δὲν ἀποτελεῖ σοβαρὰν ἐγγύησιν, δὲν δύναται δὲ ἡ νομοθεσία, ἄνευ βλάβης τῆς κυκλοφορίας τῶν κινητῶν, νὰ ἀποδεχθῇ δικαίωμα ἐπιδιώξεως ἐπ' αὐτῶν. Πλὴν τούτου ἐν καλῷ νομοθετικῷ συστήματι ἡ ὑποθήκη, ἵνα ἀντιτάσσηται εἰς τρίτους, δέον νὰ στηρίζηται ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς δημοσιότητος. Ἀλλ' ἕνεκα τῆς διηνεκοῦς μετατοπίσεως τῶν κινητῶν δὲν θὰ ἐγνώριζέ τις εἰς ποῖον τόπον νὰ ἐκπληρώσῃ τὰς διατυπώσεις τῆς δημοσιότητος τὰς ἀφορώσας τὰς ἐπ' αὐτῶν ἐγγραφομένας ὑποθήκας. Οὐδένα τῶν λόγων τούτων δύναταί τις νὰ ἐπικαλεσθῇ ὡς πρὸς τὰ πλοῖα. Δύναται νὰ ὑπάρχῃ ἐπ' αὐτῶν δικαίωμα ἐπιδιώξεως ἄνευ φόβου μήπως ἐπέλθῃ ἄτοπόν τι. Ὑπάρχει δὲ τοιοῦτο ὑπὲρ τῶν προνομιούχων πιστωτῶν καὶ αὐτῶν τῶν ἀνεγγύων. Πλὴν τούτου τὰ πλοῖα ἔχουσι λιμένα κατατάξεως, ὅπου ἔχουσιν ἐκπληρωθῇ ἤδη αἱ διατυπώσεις δημοσιότητος αἱ συνοδεύουσαι τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τῶν πλοίων (ἀριθ. 78). Ἦτο δὲ φυσικώτατον νὰ διαταχθῇ, ὡς ἄλλως καὶ ἐγένετο, ἡ ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ ἐκπλήρωσις τῶν διατυπώσεων δημοσιότητος τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ναυτικὰς ὑποθήκας.

**84.** Ἡ ἀρχὴ ὅτι *ἐπὶ κινητῶν ἡ κατοχὴ ἰσοδυναμεῖ πρὸς τίτλον* δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἡ παρέκκλισις αὕτη ἀπὸ τῶν συνήθων περὶ κινητῶν κανόνων δὲν καθιερώθη, ὡς αἱ δύο προηγούμεναι, διὰ κατηγορηματικῆς νομοθετικῆς διατάξεως. Συνάγεται αὕτη ἐκ τοῦ ὅτι οἱ λόγοι τῆς ἀρχῆς ταύτης δὲν ὑφίστανται ὡς πρὸς τὰ πλοῖα· ἐφαρμόζεται δηλαδὴ ἐνταῦθα ὁ ἑρμηνευτικὸς κανὼν cessante ratione legis, cessat lex. Ὁ δικαιολογητικὸς λόγος τοῦ ἄρθρου 2279 τοῦ ἀστ. κώδικος εἶναι ὅτι, ἐπειδὴ ἡ ἀπαλλοτρίωσις τῶν κινητῶν δὲν γίνεται κατὰ γενικὸν κανόνα ἐγγράφως, οἱ κτώμενοι τὴν κυριότητα δὲν δύνανται νὰ ζητήσωσι παρὰ τῶν ἀπαλλοτριωτῶν τὴν ἀπόδειξιν τοῦ δικαιώματός των. Θὰ ἦτο κατ' ἀκολουθίαν ὑπερ-

(1) Ὁ νόμος οὗτος ἀντικατέστησε τὸν νόμον τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874, ὅστις εἰσήγαγεν ἐν Γαλλίᾳ τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην.

βολὴ αὐστηρότητος νὰ παραδεχθῇ τις, ὅτι ὁ ἀληθὴς κύριος δύναται νὰ ἐκνικήσῃ. Τοὐναντίον, ἕνεκα τῆς μεγάλης ἀξίας τῶν πλοίων ὁ νομοθέτης διατάσσει τὴν δι' ἐγγράφου ἀπόδειξιν τῶν πωλήσεων τῶν πλοίων (ἄρθρ. 195 τοῦ ἐμπ. νόμου). Οὐδὲν λοιπὸν κωλύει τὸν ἀγοραστὴν ἑνὸς πλοίου νὰ ζητήσῃ τὴν προσαγωγὴν τοῦ τίτλου τοῦ προκατόχου κυρίου. Ἂν μὴ πράξῃ τοῦτο, αὐτὸς πταίει, ἡ δὲ ἐκνίκησις αὐτοῦ δὲν εἶναι ἄδικος, ὡς δὲν εἶναι ἡ ἐκνίκησις ἐκείνου ὅστις ἠγόρασεν ἀκίνητον *παρὰ μὴ κυρίου* (a non domino). Ἡ θεωρία αὕτη εἶναι γενικῶς παραδεδεγμένη (1). Ἐν τούτοις ὑπάρχουσι καὶ οἱ ἀντιδοξοῦντες· οὗτοι ὑπεστήριξαν, ὄχι βεβαίως ὅτι τὸ ἄρθρ. 2279 τοῦ ἀστ. κώδικος διέπει τὰ πλοῖα ἀπολύτως, ἀλλ' ὅτι τότε ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπ' αὐτῶν, ὅταν ἀποσβεσθῇ τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) ἐπί τινος πλοίου κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρ. 193 καὶ 194 τοῦ ἐμπ. κώδ., τουτέστιν ὅταν τὸ πλοῖον τελειώσῃ ἕνα διάπλουν ὑπὸ τὸ ὄνομα καὶ μὲ κίνδυνον τοῦ ἀγοραστοῦ κατὰ τοὺς ὅρους τοὺς διαγραφομένους ὑπὸ τῶν διατάξεων τούτων (2). Δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν τὴν γνώμην ταύτην· τὰ περὶ ὧν ὁ λόγος ἄρθρα δὲν ποιοῦνται λόγον εἰμὴ περὶ τῆς ἀποσβέσεως τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων προνομιούχων καὶ ἀνεγγύων πιστωτῶν· δὲν ἔχουσιν οὐδεμίαν σχέσιν πρὸς τὸ δικαίωμα διεκδικήσεως τοῦ κυρίου, ἐννοεῖται δὲ ὅτι ἀποσβέννυται τοῦτο ἧττον εὐκόλως ἢ τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν πιστωτῶν.

Ἐκ τῆς ἀποκλείσεως τῆς ἀρχῆς τοῦ ἄρθρ. 2279 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος γεννᾶται ὡς εἰκὸς τὸ ζήτημα, ἐν πόσῳ χρόνῳ δύναται ν' ἀποκτήσῃ τις τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου, ὅπερ ἠγόρασε παρὰ μὴ κυρίου, διὰ τῆς παραγραφῆς, ὅταν διατελῇ ἐν *καλῇ πίστει*. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐξετάζεται κατωτέρω ἐν οἷς γίνεται λόγος περὶ τρόπων κτήσεως τῶν πλοίων (ἀριθ. 161).

---

(1) Ἀκυρ. πολ. τμ. 18 Ἰανουαρίου 1870. S. 1870. 1. 145. J. Pal. 1870. 353. D. 1870. 1. 127. Labbé σημειώσις ὑπὸ τὴν προηγουμένην ἀπόφασιν ἐν τῷ Recueil de Sirey καὶ ἐν τῷ Journal du Palais· Cresp καὶ Laurin I, σελ. 221· Desjardins, I ἀριθ. 57, σελ. 121· de Valroger, I, ἀριθ. 3· Boistel ἀριθ. 1156.

(2) Pardessus. II, ἀριθ. 618. Dufour, ἔνθα ἀνωτέρω, II, ἀριθ. 593 μέχρι 604.

**85.** Ὁ νόμος παρεκκλίνει ῥιζικῶς ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τῶν διεπουσῶν πάντα τὰ κτήματα κινητὰ ἢ ἀκίνητα, ἀναγνωρίζων δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ὑπὲρ αὐτῶν τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν. Κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον οἱ ἀνέγγυοι πιστωταὶ ἔχουσι γενικὸν δικαίωμα ἀσφαλείας (droit de gage) ἐπὶ τῶν κτημάτων τοῦ ὀφειλέτου των, δυνάμει τοῦ ὁποίου δύνανται νὰ κατάσχωσιν αὐτά, ὅπως πληρωθῶσιν ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος (ἄρθρα 2092 καὶ 2093 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἀλλὰ τὸ γενικὸν τοῦτο ἀσφαλιστικὸν δικαίωμα τόσον ἐπὶ τῶν ἀκινήτων ὅσον καὶ ἐπὶ τῶν κινητῶν εἶναι λίαν ἐπισφαλές. Ἐπειδὴ δὲν ἐνέχει δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite), οἱ ἀνέγγυοι πιστωταὶ ἀποβάλλουσι πᾶν δικαίωμα ἐπὶ τῶν κτημάτων τοῦ ὀφειλέτου των ἅμα ὡς ἀπηλλοτρίωσεν οὗτος ταῦτα. Ἡ παυλιανὴ ἀγωγὴ τοῦ ἄρθρου 1167 τοῦ ἀστ. κώδικος καὶ αἱ ἀκυρότητες τῶν ἄρθρων 446 καὶ 447 τοῦ ἐμπορικοῦ, αἱ δεκταὶ ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως καὶ δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως, προστατεύουσι μόνον τοὺς πιστωτὰς κατὰ τῶν ἀπαλλοτριώσεων τῶν γενομένων ὑπὸ τοῦ ὀφειλέτου των. Κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν θεμελιωδῶν τούτων ἀρχῶν, οἱ ἀνέγγυοι πιστωταὶ τοῦ ἰδιοκτήτου ἑνὸς πλοίου ἔχουσιν ἐπ' αὐτῶν δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite), οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ αἰτία τῆς πιστώσεώς των, εἴτε σχετίζεται εἴτε μὴ πρὸς τὴν θαλασσοπλοίαν. Ἡ νομικὴ αὕτη ἐξαιρετικότης ἀπορρέει ἐκ τοῦ ἄρθρου 190 ἐδ. 2 τοῦ ἐμπ. νόμου. Κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην τὰ πλοῖα ὑπόκεινται εἰς τὰ χρέη τοῦ πωλητοῦ, *καὶ ἰδιαιτέρως εἰς ἐκεῖνα ὅσα κατὰ νόμον ἔχουν προνόμιον*. Ἡ τελευταία αὕτη φράσις ὑπονοεῖ, ὅτι ὑπάρχουσι καὶ ἄλλοι πιστωταὶ πλὴν τῶν προνομιούχων ἔχοντες δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) ἐπὶ τοῦ πλοίου. Δὲν δύνανται δὲ νὰ εἶναι ἄλλοι εἰ μὴ οἱ ἀνέγγυοι πιστωταί· ὅτε ἐψηφίσθη ὁ κῶδιξ τοῦ 1807, δὲν ὑπῆρχον ποσῶς ἐνυπόθηκοι πιστωταὶ ἐπὶ τῶν πλοίων. Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν ἦτο καθιερωμένον διὰ τοῦ διατάγματος τοῦ 1681· τὸ ἄρθρον 2 τοῦ βιβλίου II, τίτλου X, τοῦ διατάγματος τούτου ἔλεγεν : *ὑπόκεινται ἐν τούτοις πάντα τὰ πλοῖα εἰς τὰ χρέη τοῦ πωλητοῦ* (1).

(1) Ὅρα περὶ ἀναγνωρίσεως δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) ὑπὲρ τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν : Rouen, 20 Μαΐου 1863, S. 1863. 2. 234·

Θέλομεν πραγματευθῆ λεπτομερῶς περὶ τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν προνομιούχων καὶ ἀνεγγύων πιστωτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐν τῷ ἑβδόμῳ κεφαλαίῳ, ὅπερ προκειμένου περὶ τῶν διαφόρων μέσων ναυτικῆς πίστεως θέλει παρουσιάσει τὸν πίνακα τῶν διαφόρων τάξεων τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων πιστωτῶν καὶ τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν. Ἐκεῖ λοιπὸν θέλομεν καθορίσει τὴν φύσιν τοῦ δικαιώματος τούτου ἐπιδιώξεως (droit de suite) καὶ θέλομεν ἐξετάσει ἐὰν δικαιολογεῖται.

Ἀνάγκη ἐν τούτοις νὰ σημειώσωμεν ἐνταῦθα, ὅτι τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν προνομιούχων καὶ ἀνεγγύων πιστωτῶν εἶναι ἧττον σταθερὸν κατὰ τοῦτο, ὅτι ἀποσβέννυται εὐκολώτερον ἢ τὸ τῶν ἐνυποθήκων πιστωτῶν.

**86.** Ἐπὶ συγκρούσεων νόμων δεκτὸν τυγχάνει νὰ ἐφαρμόζηται εἴτε ἐπὶ τῶν ἀκινήτων, εἴτε ἐπὶ τῶν κινητῶν, λαμβανομένων ἀτομικῶς, ὁ νόμος τοῦ τόπου ὅπου εὑρίσκονται (lex rei sitae), οὕτως ὥστε ὁ νόμος οὗτος χρησιμεύει εἰς τὸ νὰ ὁρίζῃ ἰδίᾳ εἴτε τὰ πραγματικὰ δικαιώματα (droits réels), οἷα τὰ προνόμια καὶ αἱ ὑποθῆκαι, αἵτινες δυνατὸν νὰ ὑφίστανται ἐπ' αὐτῶν, εἴτε τὰς διατυπώσεις δημοσιότητος, αἵτινες δέον νὰ ἐκπληρωθῶσιν, ὅπως καταστῶσι τὰ δικαιώματα ταῦτα ἱκανὰ ν' ἀντιταχθῶσι κατὰ τῶν τρίτων. Εἶναι ὅμως ἀμφίβολον, ὅτι πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ νόμος τοῦ τόπου ἔνθα εὑρίσκεται τὸ πλοῖον πρὸς λύσιν τῶν ζητημάτων τούτων καθ' ὅσον ἀφορῶσι ταῦτα τὸ πλοῖον. Θέλει καταδειχθῆ ἐν Κεφαλαίῳ ἑβδόμῳ, ὅτι ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην ἐφαρμόζεται ὁ *νόμος τῆς σημαίας*, τουτέστιν ὁ νόμος τοῦ τόπου εἰς ὃν ἀνήκει τὸ πλοῖον, ὁπουδήποτε καὶ ἂν εὑρίσκηται τοῦτο.

---

Ἀκυρ. 16 Μαρτίου 1864, D. 1864. 1. 161. — Dufour, I, ἀριθ. 34 καὶ ἐπόμ. II, ἀριθ. 328. Desjardins, I, ἀριθ. 101· Laurin sur Cresp., I, σελ. 89· de Valroger, I, ἀριθ. 5- Boistel, σελ. 848.—Ἐν τούτοις συγγραφεῖς τινες ὑπεστήριξαν, ὅτι τὸ δικαίωμα ἐπιδιώξεως δὲν ἔχουσι οὐδ' ἐπ' αὐτῶν τῶν πλοίων οἱ ἀνέγγυοι πιστωταί, καὶ ὅτι δὲν ὑφίσταται τοῦτο εἰ μὴ ὑπὲρ τῶν προνομιούχων: Houzard, Revue pratique, XXII, σελ. 174. Cauvet, Revue de législation, III, σελ. 275. Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι σφάλλονται κατὰ τοῦτο, ὅτι προσκολλῶνται εἰς τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 193 τοῦ ἐμπ. κώδικ. τὸ ὁποῖον ποιεῖται λόγον περὶ τῶν ὅρων ὑφ' οὓς ἀποσβέννυνται τὰ προνόμια τῶν πιστωτῶν, μὴ προσέχοντες εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 190 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**87.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι, ἂν μὴ ἐξάγεται τὸ ἐναντίον ἐκ τοῦ γράμματος ἢ ἐκ τῶν δικαιολογητικῶν λόγων τοῦ νόμου, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται ὡς πρὸς τὰ πλοῖα, καὶ διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι κατατάσσονται μεταξὺ τῶν κινητῶν, οἱ κανόνες οἱ διέποντες συνήθως τὰ ἐνσώματα κινητὰ κτήματα. Οὕτω τὰ πλοῖα τῶν συζύγων περιέρχονται εἰς τὴν νόμιμον κοινοκτημοσύνην (communauté légale)· περιλαμβάνονται ἐν τῷ κληροδοτήματι τῶν κινητῶν τῷ γενομένῳ ὑπό τινος διαθέτου· πρὸς ἀπαλλοτρίωσιν αὐτῶν πρέπει καὶ ἀρκεῖ νὰ ἔχῃ τις τὴν ἱκανότητα ἢ τὴν ἐξουσίαν τὴν ἀπαιτουμένην πρὸς ἀπαλλοτρίωσιν κινητῶν ἐνσωμάτων. Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς αὐτῆς σκέψεως θέλομεν δεχθῆ, ὅτι, καίτοι τὰ πλοῖα ἐγένοντο ἐπιδεκτικὰ ὑποθηκεύσεως δυνάμει τοῦ νόμου τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874, ἀντικατασταθέντα διὰ τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885, δύνανται νὰ ἐνεχυριασθῶσι ὡς κατὰ κανόνα ἐνεχυριάζονται πάντα τὰ κινητά.

**88.** *Ἔννοια τοῦ ὅρου πλοίου.*—Ὁ εἰδικὸς χαρακτὴρ πολλῶν κανόνων διεπόντων τὰ *πλοῖα* (navires) ἀπαιτεῖ τὸν ἀκριβῆ καθορισμὸν τῆς ἐννοίας τῆς λέξεως ταύτης. Καὶ ἐν πρώτοις δύναταί τις νὰ ἐννοήσῃ δι' αὐτῆς πᾶν πλοιάριον χρησιμεῦον εἰς οἱανδήποτε ναυσιπλοίαν. Ἡ λέξις αὕτη λαμβάνεται ἐνίοτε ἐν τῇ συνηθείᾳ καὶ μάλιστα καὶ ἐν τῇ νομοθεσίᾳ ἡμῶν ὑπὸ τὴν εὐρεῖαν ταύτην ἔννοιαν (1). Ἀλλ' ἐν τῷ δευτέρῳ βιβλίῳ τοῦ ἐμπ. κώδικος ἡ λέξις πλοῖον (navire) σημαίνει ἀποκλειστικῶς τὰ θαλάσσια σκάφη (bâtiments de mer). Τοῦτο συνάγεται καὶ ἐξ αὐτοῦ τοῦ τίτλου τοῦ πρώτου τμήματος τοῦ δευτέρου βιβλίου *Περὶ πλοίων καὶ ἄλλων θαλασσίων σκαφῶν* (Des navires et autres bâtiments de mer), ἐκ διαφόρων ἐπεισοδίων τῶν προπαρασκευαστικῶν ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ἐργασιῶν καὶ ἐκ τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἐφαρμογῆς εἰς τὰ σκάφη τὰ ἐκτελοῦντα τὴν ἐσωτερικὴν ναυτιλίαν πολλῶν διατάξεων τοῦ δευτέρου βιβλίου.

Τὰ ἐφετεῖα τῶν Βρυξελλῶν, τῆς Ρουένης καὶ τῆς Τολώσσης εἶχον ἐκφράσει τὴν εὐχήν, ὅπως προστεθῶσιν εἰς τὸ σχέδιον τοῦ ἐμπορικοῦ

(1) Μνημονευτέον ἐπὶ παραδείγματι τὸ ἄρθρον 9 (τίτλος 13) τοῦ νόμου τῶν 6-22 Αὐγούστου 1791, ὅπερ ἀπαγορεύει, πλὴν τῆς περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, πᾶσαν οἱανδήποτε ἐκφόρτωσιν ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τῶν λιμένων ὅπου κεῖνται τὰ τελωνεῖα.

κώδικος διατάξεις περὶ τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας (1)· ἡ εὐχὴ αὕτη δὲν εἰσηκούσθη. Τοῦ ἀνωτέρου συμβουλίου τῆς Κολωνίας ἐρωτήσαντος, ἂν αἱ λέξεις «navires et autres bâtiments» («πλοῖα καὶ ἄλλα σκάφη») ἐφηρμόζοντο εἰς πάντα τὰ σκάφη (2), οἱ συντάκται τοῦ ἐμπ. κώδικος ἔθεσαν ἐν τῷ τίτλῳ τοῦ πρώτου τμήματος τοῦ δευτέρου βιβλίου καὶ ἐν τῷ ἄρθρῳ 190 : des navires et autres bâtiments de mer (περὶ πλοίων καὶ ἄλλων θαλασσίων σκαφῶν) (3).

Ἐν τῷ δευτέρῳ βιβλίῳ τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος τὰ ἄρθρα 193 καὶ 194 ἰδίᾳ προφανῶς δὲν δύνανται νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς ἄλλα σκάφη πλὴν τῶν θαλασσίων· διότι πρὸς ἀπόσβεσιν τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) τῶν προνομιούχων καὶ ἀνεγγύων πιστωτῶν ἐπί τινος πλοίου ἀπαιτοῦσι ταῦτα νὰ ἐτελείωσε τὸ πλοῖον *θαλάσσιον πλοῦν* (un voyage en mer) (*).

Δυνάμεθα ἄλλως νὰ εἴπωμεν γενικῶς, ὅτι τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος καὶ οἱ συμπληρωτικοὶ αὐτοῦ νόμοι ἀναφέρονται μόνον εἰς τὰ θαλάσσια σκάφη (4). Δὲν πρέπει δὲ νὰ ἐκπλήσσηταί τις ἐπὶ τούτῳ· τὸ δεύτερον βιβλίον ἐπιγράφεται du commerce maritime (περὶ τῆς *κατὰ θάλασσαν* ἐμπορίας) (**).

---

(1) Observations des tribunaux de commerce, I, σελ. 124 καὶ 269· II σελ. 541.

(2) Observations des tribunaux de commerce, II σελ. 332.

(3) Ὁ ὁλλανδικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ὁμιλεῖ τοὐναντίον περὶ τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας ἐν τῷ βιβλίῳ τῷ πραγματευομένῳ περὶ τῆς θαλασσίας ναυτιλίας. Τὸ δέκατον τρίτον τμῆμα τοῦ δευτέρου βιβλίου (ἄρθρ. 748 μέχρι 763) ἐπιγράφεται : Des navires et bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures (περὶ πλοίων καὶ σκαφῶν πλεόντων εἰς τοὺς ποταμοὺς καὶ τὰ ἐσωτερικὰ ὕδατα).

(*) Σ. Μ. Ἐν τῇ ἑλληνικῇ μεταφράσει τῶν ὡς ἄνω ἄρθρων τοῦ ἐμπορ. κώδικος τῆς Γαλλίας δὲν διαφαίνεται ἡ διάκρισις αὕτη, διότι γίνεται λόγος ἁπλῶς περὶ διάπλου.

(4) Bordeaux, 5 Ἰουλίου 1870. S. 1870. 2. 327. J. Pal. 1870. 1.190. D. 1871. 1. 138. Ἀκυρ. 7 Ἀπριλίου 1874. S. 1874. 1. 205. J. Pal. 1874. 518. D. 1874. 1. 289.—Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 39. Dufour, I, ἀριθ. 56. Cresp καὶ Laurin, I, σελ 49 καὶ ἑπόμ.· de Valroger, I, ἀριθ. 9. Boistel, ἀριθ. 1116.

(**) Σ. Μ. Σημειωτέον ὅτι ἐν τῇ ἑλληνικῇ μεταφράσει τοῦ γαλλ. ἐμπ. κώδικος τὸ μὲν δεύτερον βιβλίον ἐπιγράφεται περὶ ναυτικῆς ἐμπορίας, τὸ δὲ πρῶτον τμῆμα περὶ πλοίων ἁπλῶς.

Ἐκ τούτου πολλὰς δύναταί τις νὰ συναγάγῃ συνεπείας, ἰδίᾳ δὲ τὰς ἑπομένας :

α. Οἱ προνομιοῦχοι πιστωταὶ δὲν ἔχουσι δικαίωμα ἐπιδιώξεως ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας (bâtiments de l'intérieur).

β. Τὸ αὐτὸ ρητέον κατὰ μείζονα λόγον περὶ τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν.

γ. Τὰ πλοῖα τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας δὲν δύνανται νὰ ὑποθηκευθῶσι (1).

δ. Τὰ σκάφη ταῦτα διέπονται ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ τόπου ὅπου εὑρίσκονται, ἰδίᾳ καθόσον ἀφορᾷ τὰ δικαιώματα ἅτινα δύνανται νὰ ἐπιβαρύνωσιν αὐτά.

ε. Οἱ εἰδικοὶ κανόνες τοῦ ἄρθρου 195 περὶ τῆς ἀποδείξεως τῆς πωλήσεως τῶν πλοίων δὲν ἀφορῶσι ποσῶς τὰ σκάφη τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας. Ὅρα ἀριθ. 112.

ς. Τὸ συνάλλαγμα τῆς διὰ ποταμῶν μετακομίσεως ἐξομοιοῦται πρὸς τὴν διὰ γῆς μετακόμισιν (ἄρθρ. 107 τοῦ ἐμπορ. κώδ.) καὶ κατ' ἀκολουθίαν δὲν διέπεται ὑπὸ τῶν περὶ ναυλώσεως κανόνων. Ἄρθρ. 273 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**89.** Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται, ὅτι ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις μεγάλην πρακτικὴν σημασίαν κέκτηται τὸ ζήτημα, ἂν πλοῖόν τι εἶναι ἢ μὴ θαλάσσιον σκάφος. Ἀλλὰ ποῖον εἶναι τὸ κριτήριον δι' οὗ δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν τὰ θαλάσσια σκάφη ἀπὸ τῶν λοιπῶν σκαφῶν. Δὲν εἶναι βεβαίως τοιοῦτο ἡ χωρητικότης. Σκάφη μεγάλης χωρητικότητος περιορίζονται εἰς τὸ νὰ διατρέχωσι τοὺς ἡμετέρους ποταμούς, ἐνῷ ἄλλα μικροτέρας χωρητικότητος θαλασσοπλοοῦσιν. Ἀλλ' οὐδὲ εἰς τὴν ὕπαρξιν ἢ ἔλλειψιν ἐγγράφου ἐθνικότητος δέον νὰ προσκολληθῶμεν. Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ τήρησις ἢ ἡ παράβασις τῶν νόμων ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων δύναται νὰ ἔχῃ ἐπιρροήν τινα ἐπὶ τοῦ νομίμου χαρακτηρισμοῦ τῶν σκαφῶν καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐπὶ τῶν ἐφαρμοστέων ἐπ' αὐτῶν κανόνων. Εἶναι εὔλογον νὰ ἐξετάσῃ τις τὴν ναυτιλίαν εἰς ἣν ἐπιδίδεται ἐν

---

(1) Προσπάθειαι, μὴ ἐπιτυχοῦσαι μέχρι τοῦδε τοῦ σκοπουμένου, ἐγένοντο πρὸς εἰσαγωγὴν τῆς ὑποθήκης ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας ἐν τῇ ἡμετέρᾳ νομοθεσίᾳ.

σκάφος· δὲν εἶναι δὲ τοῦτο θαλάσσιον ἢ μὴ θαλάσσιον σκάφος εἰ μὴ καθόσον ἐκτελεῖ πλοῦς θαλασσίους ἢ ποταμίους (1).

Ἐὰν πλοῖόν τι ἐπιδίδεται εἰς ἀμφοτέρας τὰς ναυτιλίας, πρέπει ν' ἀναζητήσωμεν εἰς ποίαν ἐπιδίδεται συχνότερον.

Δυνατὸν νὰ ἐνδιαφέρῃ νὰ προσδιορίσωμεν, ἂν πλοῖόν τι, καὶ πρὸ τῆς κατασκευῆς του, εἶναι ἢ μὴ θαλάσσιον σκάφος. Τὸ ἐνδιαφέρον τοῦτο ὑφίσταται εἴτε ἐν σχέσει πρὸς τὸ ζήτημα τῶν προνομίων, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ λάβωσιν ὕπαρξιν ἐπί τινος πλοίου ἐν ᾧ χρόνῳ κατασκευάζεται (ἄρθρον 191 τοῦ ἐμπ. κώδικος), εἴτε ἐν σχέσει πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 5). Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δέον νὰ ἐξετάσῃ τις, ποῖος εἶναι ὁ προορισμὸς τοῦ πλοίου ὡς ἐκ τῆς προαιρέσεως τοῦ προσώπου ὅπερ παρήγγειλε τὴν κατασκευὴν αὐτοῦ. Ἡ προαίρεσις αὕτη δύναται νὰ συναχθῇ ὡς ἐκ τοῦ σχήματος τοῦ σκάφους καὶ ἐκ τῆς δηλώσεως ἣν ὀφείλει νὰ ποιήσῃ ἐν τῷ τελωνείῳ ὁ ἰδιοκτήτης ὁ βουλόμενος νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ κατασκευαζόμενον πλοῖόν του (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 5).

**90.** Ἀπὸ διαφόρων ἀπόψεων ἀναγκαῖον καθίσταται νὰ προσδιορίζωνται τὰ ὅρια τῶν θαλασσίων ἀπὸ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδάτων. Ἀνάγκη νὰ προσδιορίζωνται ἀπὸ τῆς ἀπόψεως κυριότητος, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς διὰ τὴν στρατολογίαν τοῦ κατὰ θάλασσαν στρατοῦ, τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν (2). Ἀλλ' ἀπὸ οὐδεμιᾶς τῶν ἀπόψεων τούτων εἶναι ἀναγκαῖον νὰ προσδιορίσῃ τις τὰ ὅρια ταῦτα, προκειμένου νὰ διακριθῇ ἂν σκάφος τι εἶναι θαλάσσιον ἢ μή. Φαίνεται λοιπὸν φυσικὸν νὰ ἐξετάσωμεν ποῦ εὑρίσκονται αἱ μεγάλαι σταθεραὶ γέφυραι, ἔνθα σταματᾷ πράγματι ἡ κατὰ θάλασσαν ναυτιλία. Διὸ δὲν δυνάμεθα νὰ ἀρκεσθῶμεν εἰς τὸν περὶ πλοίων ἐκτελούντων *ναυτιλίαν κατὰ θάλασσαν* ὁρισμὸν

---

(1) Bordeaux, 5 Ἰουλίου 1870, S. 1870. 2. 327. J. Pal. 1870, 1190. D. 1871. 2. 138· Rennes, 18 Φεβρουαρίου 1887, Revue intern. du Droit maritime, 1886-1887, 652, Πρβλ. ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης 22 Ἰανουαρίου 1886, Revue intern. du Droit maritime, 1885-1886, σελ. 544.—Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 35· Dufour, I, n. 56. Cresp καὶ Laurin, I, σημ. τῆς σελ. 51

(2) Ὅρα ὡς πρὸς τὰ ζητήματα ταῦτα τὸ Bulletin du Ministère des Travaux publics, 1882. σελ. 384 καὶ 385· 1883 σελ. 94 μέχρις 103.

τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 17 Μαρτίου 1852, ὅπερ ἀνακηρύττει ὑποχρεωτικὸν τὸ ναυτολόγιον ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ ἐν τῇ μοίρᾳ τῶν ποταμῶν *τῶν περιλαμβανομένων ἐν τοῖς ὁρίοις τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς* (1).

**90** δίς. Σκάφος θαλάσσιον δύναται ν' ἀποβῇ σκάφος ἐσωτερικῆς ναυτιλίας καὶ σκάφος ἐσωτερικῆς ναυτιλίας σκάφος θαλάσσιον, ὅταν ἡ ναυτιλία εἰς ἣν εἶναι ἀφιερωμένον μεταβάλλεται. Ἡ ἀλλαγὴ αὕτη ἰδιότητος συνεπάγεται τὴν ἐφαρμογὴν εἰς τὸ περὶ οὗ πρόκειται πλοῖον ἄλλων νόμων ἢ ἐκείνων οἵτινες διεῖπον αὐτὸ πρότερον (2).

**91**. Ἐὰν αἱ διατάξεις τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος καὶ τῶν συμπληρωτικῶν νόμων δὲν ἐτέθησαν εἰ μὴ διὰ τὰ θαλάσσια σκάφη, τοῦτο δὲν σημαίνει, ὅτι πᾶσαι αὗται ἐφαρμόζονται εἰς *πάντα* ταῦτα τὰ σκάφη. Ἐνίοτε ὁ νομοθέτης λαμβάνει τὴν πρόνοιαν νὰ ὁρίσῃ ποῖα σκάφη ἔχει κατὰ νοῦν ἢ ἐξαιρεῖ. Οὕτω κατὰ τὸν περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης νόμον τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 26) μόνον τὰ 20 καὶ πλέον τόννων πλοῖα εἶναι ἐπιδεκτικὰ ὑποθήκης (3). Ἀλλ' ἐν ἐλλείψει πάσης εἰδικῆς διατάξεως οἱ αὐτοὶ κανόνες διέπουσι πάντα τὰ θαλάσσια σκάφη, οἱονδήποτε καὶ ἂν εἶναι τὸ μέγεθος αὐτῶν (4).

**92**. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ καὶ οἱ συμπληρωτικοὶ αὐτοῦ νόμοι μεταχειρίζονται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τὴν λέξιν navires (πλοῖα), ἵνα δηλώσωσι τὰ θαλάσσια σκάφη (bâtiments de mer). Ἐν τούτοις μεταχειρίζονται ἐνίοτε τὴν λέξιν vaisseaux (ἄρθρ. 350 καὶ 351 τοῦ ἐμπ. κώδ.), ἧς ἐν τούτοις γίνεται συνηθέστερον χρῆσις πρὸς δήλωσιν τῶν πολεμικῶν πλοίων (*).

---

(1) Bordeaux, 5 Ἰουλίου 1870, S. 1871. 1. 327. J. Pal. 1870. 1190. D. 1871. 2. 138.

(2) Ἀκυρ. 7 Ἀπριλίου 1874, D. 1874. 1. 290.— Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 35.

(3) Ὅρα ἀνωτέρω περὶ τῶν πλοίων τῶν μὴ ὑποχρεουμένων νὰ λάβωσιν ἔγγραφον ἐθνικότητος τὸν ἀριθ. 35.

(4) Ἀκυρ. 14 Μαΐου 1873. D. 1874. 1. 105. Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 36.

(*) Σ. Μ. Ἡ ἑλληνικὴ μετάφρασις τοῦ γαλλ. ἐμπ. κώδικος μεταχειρίζεται ἀδιακρίτως τὸν ὅρον πλοῖον.

**93**. Τὸ πλοῖον δὲν εἶναι πρᾶγμα ἁπλοῦν, ἀλλὰ συγκροτεῖται τοὐναντίον ἐκ διαφόρων μερῶν συνημμένων πρὸς ἄλληλα δι' ὑλικοῦ δεσμοῦ ἢ διὰ τῆς κοινῆς χρήσεως δι' ἣν εἶναι προωρισμένα. Οὕτω ἔχομεν τὸ *σῶμα* (corps) ἢ *σκάφος* (coque) τοῦ πλοίου, τὴν *μηχανὴν* καὶ τὰ διάφορα ἐξαρτύματα τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου, οἷον οἱ ἱστοί, τὰ ἱστία, οἱ κάλοι, αἱ ἄγκυραι, αἱ ἄκατοι κλπ. Τὰ ἐξαρτύματα ταῦτα δηλοῦνται ἐνίοτε διὰ τοῦ περιληπτικοῦ ὀνόματος *ἄρμενα* (agrès) καὶ *ἐξάρτια* (apparaux). Ὅρα ἄρθρα 315 καὶ 334 τοῦ ἐμπ. κώδ. Νόμον 10 Ἰουλίου 1885 ἄρθρ. 4. Τὰ πράγματα ταῦτα ἢ εἶναι συνημμένα μετὰ τοῦ πλοίου καὶ δὲν δύνανται ν' ἀποσπασθῶσιν αὐτοῦ χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ ἐκ τούτου βλάβη (ἱστοί, πηδάλιον κλπ.) ἢ εἶναι προσδιωρισμένα διὰ τὴν χρῆσιν αὐτοῦ χωρὶς νὰ εἶναι προσκεκολλημένα ἐπ' αὐτοῦ (κεραῖαι, ἄγκυραι, οἱ ἐργάται [cabestans] κλπ.) Δύνατκί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὰ διάφορα ταῦτα πράγματα διατελοῦσι πρὸς τὸ πλοῖον εἰς σχέσεις ἀναλόγους πρὸς τὰς σχέσεις τῶν κινητῶν τὰ ὁποῖα θεωροῦνται ὡς ἀκίνητα ὡς ἐκ τῆς σχέσεώς των μετὰ τοῦ ἀκινήτου τοῦ ὁποίου τυγχάνουσιν ἐξαρτήματα. Ὅρα ἄρθρ. 524, τοῦ ἀστ. κώδικος.

**94**. Κατὰ γενικὸν κανόνα τὰ ἄρμενα καὶ ἐξάρτια ὡς καὶ ἡ μηχανὴ δέον νὰ θεωρῶνται ὡς ὑπαγόμενα εἰς τὰς νομικὰς διατάξεις ἢ εἰς τὰς συμβάσεις τὰς ἀφορώσας τὸ πλοῖον. Οὕτω τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων προνόμια βαρύνουσι τὰ ἄρμενα καὶ τὰ ἐξάρτια μετ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου τοῦ ὁποίου τυγχάνουσιν ἐξαρτύματα· ἡ ναυτικὴ ὑποθήκη ἐκτείνεται ἐπίσης ἐπ' αὐτῶν. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὡς πρὸς τὸ τελευταῖον τοῦτο σημεῖον ὑπάρχει ρητὴ διάταξις ἐν τῷ νόμῳ τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 4). Ἐν τῇ πωλήσει τοῦ πλοίου περιλαμβάνονται ἐπίσης τὰ ἄρμενα καὶ τὰ ἐξάρτια. Ρητέον ὅμως, ὅτι δὲν ἰσχύει τοῦτο εἰ μὴ ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἀντίθετος σύμβασις. Οὕτω συνιστωμένης ὑποθήκης ἐπί τινος πλοίου δύνανται νὰ ἐξαιρεθῶσι τὰ ἄρμενα καὶ τὰ ἐξάρτια ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Τοιαύτη ἐξαίρεσις δύναται νὰ γίνῃ καὶ ἐπὶ τῆς πωλήσεως θαλασσίου σκάφους.

**95**. Δυσκολίαι γεννῶνται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν ὡρισμένα τινὰ πράγματα πρέπει νὰ περιλαμβάνωνται ἐν τοῖς ἀρμένοις καὶ ἐξαρτίοις. Ἡ σπουδαιοτέρα δὲ πασῶν ἐγείρεται ὡς πρὸς τὴν ἄκατον καὶ τὴν λέμβον. Αὐτὸς ὁ Λαβέων καὶ ὁ Παῦλος, οἱ Ρωμαῖοι νομοδιδάσκαλοι, διεφώνουν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα ἂν ἡ ἄκατος (chaloupe

λατ. scapha) δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐξάρτυμα τοῦ πλοίου (instrumentum navis), Νόμος 29. Πανδ. de instruct. legat.(XXIII, 7). Τὴν γνώμην τοῦ Παύλου τοῦ καταφατικῶς ἀποφαινομένου ἀπεδέχθη ὁ Ἐμεριγών (Traité des assurances, Κεφάλ. ἕκτον, τμῆμα 7). Ἡ γνώμη δὲ αὕτη δέον νὰ γίνῃ ἀσπαστὴ σήμερον (1)· ἔχομεν ἐνταῦθα πράγματα ἀναγκαῖα εἰς τὴν ναυτιλίαν.

**96.** Τὸ πυροβολικὸν καὶ τὰ πολεμεφόδια εἶναι ἐξαρτύματα τοῦ πλοίου. Ἐλέχθη ἀκριβῶς, ὅτι εἶναι ταῦτα ἐξαρτύματα ἀναγκαῖα πρὸ πάσαν ναυτιλίαν καὶ αὐτὴν τὴν ἐμπορικήν (2). Ἡ λύσις αὕτη εἶναι τοὐλάχιστον ὀρθή, ὅταν τὰ πράγματα εἶναι εἰς τὸ διηνεκὲς καὶ ὄχι τυχαίως καὶ προσωρινῶς προσδιωρισμένα διὰ τὸ πλοῖον ἐν τῷ ὁποίῳ εἶναι τοποθετημένα (3).

**97.** Πρέπει ἆρά γε νὰ κατατάξωμεν ἐν τοῖς ἐξαρτύμασι τοῦ πλοίου τὰς ζωοτροφίας; Ἡ καταφατικὴ λύσις ὑπεστηρίχθη ἀπολύτως (4). Φαίνεται ὅμως προτιμότερον νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι αἱ ζωοτροφίαι δὲν εἶναι ἐξαρτύματα τοῦ πλοίου, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας (5). Διότι δὲν εἶναι αὗται ἐν ὅλῃ τῇ σημασίᾳ τοῦ ὅρου πράγματα χρήσιμα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σκάφους.

**98.** Ὁ ναῦλος τὸν ὁποῖον κερδαίνει ἓν πλοῖον εἶναι εἶδός τι πολιτικοῦ καρποῦ ἀναλόγου πρὸς τὸ μίσθωμα μιᾶς οἰκίας. Ἀλλὰ κατ' ἀρχὴν ὁ ναῦλος δὲν πρέπει νὰ θεωρῆται ὡς περιλαμβανόμενος ὑπὸ τὴν λέξιν *πλοῖον* ἐν ταῖς νομικαῖς διατάξεσιν ἢ ἐν ταῖς συμβάσεσιν. Ὁσάκις θέλῃ ὁ νόμος νὰ θεωρηθῇ ὁ ναῦλος ὡς ἐξάρτυμα τοῦ πλοίου τὸ λέγει ρητῶς. Ὅρα ἄρθρ. 216, 217 καὶ πρώην ἄρθρον 386 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐκ τούτου δέον νὰ συναγάγῃ τις ἰδίᾳ· α. ὅτι ἡ ὑποθήκη ἡ συσταθεῖσα ἐπί τινος πλοίου δὲν βαρύνει τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναύλου· β. ὅτι τὰ ναυτικὰ προνόμια δὲν ἐπεκτείνονται ἐπὶ τοῦ ναύλου εἰ μὴ εἰς τὰς περιπτώσεις τὰς ρητῶς ὡρισμένας ὑπὸ τοῦ νόμου.

---

(1) Arth. Desjardins, I ἀριθ. 37. Laurin sur Cresp., σημ. τῶν σελίδων 55 καὶ ἑπόμ.

(2) Laurin sur Cresp, I, σελ. 55.

(3) Dufour, II, ἀριθ. 527· Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 38.

(4) Laurin sur Cresp. I, σημ. τῆς σελίδος 58.

(5) Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 38.

**99**. ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΛΟΩΝ. — Κατὰ κανόνα οἱ αὐτοὶ νομικοὶ κανόνες ἐφαρμόζονται εἰς πάντα τὰ πλοῖα εἴτε οἱ πλοῖ εἰς οὓς ἐπιδίδονται ταῦτα εἶναι μακρότεροι εἴτε εἶναι οὗτοι βραχύτεροι. Σπουδαῖαι ὅμως ἐξαιρέσεις εἰσήχθησαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

Ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις ἡ νομοθεσία ἡμῶν ποιεῖται διάκρισιν μεταξὺ δύο εἰδῶν πλόων διαφερόντων κατὰ τὴν ἔκτασίν των, τῶν *μακρῶν πλόων* καὶ τῆς *ἀκτοπλοΐας*. Τὸ ἄρθρον 377 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁρίζει τοὺς μακροὺς πλοῦς, λέγον, ὅτι εἶναι τοιοῦτοι οἱ ἐκτελούμενοι πέραν τῶν ὑπ' αὐτοῦ μνημονευομένων βαθμῶν γεωγραφικοῦ πλάτους καὶ μήκους. Ὁ ὁρισμὸς οὗτος ἐπανελήφθη ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893, ὅστις πρὸς ἀπονομὴν τῶν βραβείων ναυτιλίας διακρίνει τοὺς μεγάλους πλοῦς ἀπὸ τοὺς διεθνεῖς καὶ τῆς γαλλικῆς ἀκτοπλοίας. Ὅρα ἀριθ. 27.

**100**. Ἐνδιαφέρει δὲ ἡ διάκρισις μεταξὺ μακρῶν πλόων καὶ ἀκτοπλοΐας ἰδίᾳ ὑπὸ τὰς ἑπομένας ἐπόψεις: α. Τὰ προσόντα τὰ ἀπαιτούμενα παρὰ τοῦ πλοιάρχου δὲν εἶναι τὰ αὐτὰ διὰ τὰ δύο εἴδη τῶν πλόων. β. Τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα τὸ ἓν ἢ τὸ ἕτερον εἶδος τῶν πλόων δὲν ὑπόκεινται εἰς τὴν ἐπίσκεψιν κατὰ τὰς αὐτὰς ἐποχάς. γ. Αἱ προθεσμίαι, αἵτινες δέον νὰ διαρρεύσωσι, χωρὶς νὰ ὑπάρχωσιν εἰδήσεις περὶ τοῦ ἀσφαλισθέντος πλοίου, ὥστε νὰ χωρήσῃ τὸ τεκμήριον τῆς ἀπωλείας του καὶ νὰ ἐπιτρέπηται κατ' ἀκολουθίαν νὰ ἐγκαταλειφθῇ εἰς τὸν ἀσφαλιστήν, εἶναι μακρότεραι ἢ βραχύτεραι κατὰ τὸ εἶδος τοῦ πλοῦ. Τοῦτο δὲ ἐξηγεῖ, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 377) παρέχει τὸν ὁρισμὸν τῶν μακρῶν πλόων προκειμένου περὶ ἐγκαταλείψεως δι' ἔλλειψιν εἰδήσεων.

**101**. Ὑποδιαιρεῖται δὲ ἐνίοτε ἡ ἀκτοπλοία εἰς *μεγάλην καὶ μικρὰν ἀκτοπλοΐαν*. Ἡ διάκρισις αὕτη ἀπώλεσε μέγα μέρος τῆς σημασίας της· μέχρι τοῦ νόμου τῆς 25 Νοεμβρίου τοῦ 1827 τὰ προσόντα τὰ ἀπαιτούμενα παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἐποίκιλλον καθ' ὅσον ἐκυβέρνα οὗτος εἰς πλοῦς μεγάλης ἢ μικρᾶς ἀκτοπλοΐας· τὰ δύο ταῦτα εἴδη τῶν πλόων ἐξωμοιώθησαν ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην (κεφάλαιον τρίτον). Εἶναι χρήσιμος ὅμως ἀκόμη ἡ διάκρισις διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 229 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅπερ ἀπαγορεύει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φορτώνῃ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος

ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ φορτωτοῦ, πλὴν προκειμένου περὶ μικρᾶς ἀκτοπλοΐας (ἀγχιπλοΐας).

Πρόκειται δὲ ἐνταῦθα περὶ ἀκτοπλοΐας ἐν θαλάσσῃ. Ἀλλ' ἐν τῇ γλώσσῃ τῆς τελωνιακῆς ὑπηρεσίας, ἰδίᾳ δὲ ἐν τῇ στατιστικῇ, οἱ ὅροι *μεγάλη καὶ μικρὰ ἀκτοπλοΐα* ἔχουσιν ὅλως διάφορον σημασίαν, ἀνεξάρτητον τῆς μείζονος ἢ ἐλάσσονος ἐκτάσεως τοῦ πλοῦ· οὕτω ἐν τῇ τελωνιακῇ γλώσσῃ καλεῖται μικρὰ ἀκτοπλοΐα ἡ ἐκτελουμένη μεταξὺ λιμένων τῆς αὐτῆς θαλάσσης, τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἢ τῆς Μεσογείου, μεγάλη δὲ ἀκτοπλοΐα ἡ γινομένη μεταξὺ λιμένων διαφόρων θαλασσῶν, ἀπὸ λιμένος τῆς Μεσογείου εἰς λιμένα τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τἀνάπαλιν.

**102.** *Περὶ προσόρου ναυτιλίας* (du bornage).—Ἀποβλέπων εἰς ὅλως εἰδικὸν σκοπὸν τὸ νομοδιάταγμα τῆς 20 Μαρτίου 1852 διέκρινε τῆς ἀκτοπλοΐας τὴν *πρόσορον ναυτιλίαν*. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν μεταξὺ λίαν πλησιοχώρων λιμένων σχέσεων τὰ προσόντα τὰ ἀπαιτούμενα παρὰ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν πρόσορον ναυτιλίαν ἠπλοποιήθησαν. Νοεῖται δὲ ὑπὸ τὸν ὅρον *πρόσορος ναυτιλία* ἡ ἐκτελουμένη ὑπὸ πλοιαρίου 25 τόννων χωρητικότητος κατ' ἀνώτατον ὅρον μετὰ προσεγγίσεων διαμέσων μεταξὺ τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεώς του καὶ ἄλλου ὡρισμένου σημείου, τὸ ὁποῖον ὅμως δὲν πρέπει νὰ ἀπέχῃ πλέον τῶν 15 ναυτικῶν λευγῶν (ἄρθρ. 2 τοῦ διατάγματος τῆς 20 Μαρτίου 1852). Εἶναι δὲ χρησιμωτάτη ἡ πρόσορος ναυτιλία· δι' αὐτῆς μετακομίζονται εὐκόλως καὶ ἐπὶ μικρᾷ δαπάνῃ τὰ παντὸς εἴδους προϊόντα, μάλιστα δὲ τὰ γεωργικὰ προϊόντα· συντελεῖ δὲ εἰς μόρφωσιν ναυτικῶν (1).

**103.** ΤΡΟΠΟΣ ΚΤΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. — Καίτοι τὰ πλοῖα δὲν εἶναι τὸ ἀντικείμενον τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας, λίαν συχνὰ ἐν τούτοις ἀλλάσσουσι κύριον.

Ὑπάρχουσι τρόποι κτήσεως ὅλως εἰδικοὶ διὰ τὰ θαλάσσια σκάφη, καθιερούμενοι διὰ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ διὰ τοῦ διεθνοῦς

(1) Ἐγένετο ἔστιν ὅτε λόγος περὶ ἐπεκτάσεως τῶν ὁρίων τῆς προσόρου ναυτιλίας. Κατά τινα πρότασιν νόμου ὑποβληθεῖσαν ἐν τῇ Βουλῇ τῆς 6 Δεκεμβρίου 1879 (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, ἀριθ. τῆς 3 Ἰανουαρίου 1880) ἡ πρόσορος ναυτιλία θὰ ἐπεξετείνετο μέχρις ἀποστάσεως 25 ναυτικῶν λευγῶν ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως.

ναυτικοῦ δικαίου. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι τρόποι κτήσεως εἶναι : 1ον ἡ *παραίτησις* (abandon) (1), 2ον ἡ *ἐγκατάλειψις* (délaissement), 3ον ἡ *ἅλωσις*. Θέλομεν πραγματευθῆ περὶ αὐτῶν προκειμένου περὶ τῶν θεμάτων εἰς ἃ ἀναφέρεται ἕκαστος αὐτῶν. Ἀλλ' οἱ τρόποι κτήσεως τοῦ κοινοῦ δικαίου (ἄρθρ. 711 καὶ 1138 ἀστ. κώδ.) ἐφαρμόζονται ἐπίσης καὶ πολὺ συχνότερον εἰς τὰ πλοῖα. Ἡ διαφορὰ εἶναι, ὅτι, ὅταν οἱ τρόποι οὗτοι κτήσεως κυριότητος ἔχωσιν ἀντικείμενον ἓν πλοῖον, ὑπόκεινται εἴς τινας ἰδιαιτέρους κανόνας, ἰδίᾳ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἀποδείξεως ἢ τῶν διατυπώσεων δημοσιότητος. Θέλομεν δὲ διαπραγματευθῆ περὶ τῶν τρόπων κτήσεως κυριότητος τοῦ κοινοῦ δικαίου ἐν τῇ ἐφαρμογῇ των ἐπὶ τῶν πλοίων.

**104.** Τὰ πλοῖα, ὡς καὶ τὰ ἄλλα κτήματα δύνανται ν' ἀποκτηθῶσι διὰ συναλλάγματος (ἄρθρ. 711 καὶ 1138 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ὁμιλεῖ μόνον περὶ τοῦ συνηθεστέρου ἐξ αὐτῶν, τῆς πωλήσεως. Ἄρθρ. 195 καὶ ἑπόμ.

Δύναται δὲ ἡ πώλησις πλοίου νὰ εἶναι ἑκουσία ἢ ἀναγκαστική. Τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶδος πωλήσεως διέπεται ὑπὸ τῶν ἄρθρ. 197 μέχρι 215 τοῦ ἐμπορ. κώδικος, τροποποιηθέντων διὰ τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885. Ὅρα Κεφάλ. ἕβδομον.

**105.** *Αἱ ἀγοραί, πωλήσεις καὶ μεταπωλήσεις πλοίων πρὸς τὴν ἐντὸς ἢ ἐκτὸς τοῦ κράτους ναυτιλίαν χρησίμων* ἀπαριθμοῦνται ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 633 τοῦ ἐμπ. κώδικος * μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν πράξεων. Λίαν ἰσχυρῶς θὰ ἠδύνατό τις βεβαίως νὰ ὑποστηρίξῃ ἕνεκα τῆς γενικῆς ταύτης διατάξεως, ὅτι πᾶσα πώλησις πλοίου εἶναι πρᾶξις ἐμπορικὴ διὰ τὸν πωλητὴν καὶ διὰ τὸν ἀγοραστήν. Δύναταί τις μάλιστα νὰ εἴπῃ, αὐστηρῶς σκεπτόμενος, ὅτι, ἂν τὸ ἄρθρ. 633 δὲν εἶχε σκοπὸν νὰ δώσῃ τὸν ἐμπορικὸν χαρακτῆρα εἰς τὴν πώλησιν πλοίου ἐν αἷς περιστάσεσιν ἡ πώλησις τῶν ἄλλων κινητῶν πραγμάτων δὲν ἔχει τὸν χαρακτῆρα τοῦτον δυνάμει τοῦ ἄρθρου 632 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 633 τοῦ ἐμπ. κώδικος θὰ ἦτο περιττή.

---

(1) Κατατάσσοντες τὴν παραίτησιν, περὶ ἧς ὁμιλεῖ τὸ ἄρθρον 210 τοῦ ἐμπ. κώδικος, μεταξὺ τῶν τρόπων κτήσεως τῆς κυριότητος τῶν πλοίων, λύομεν ἀμφισβητούμενον ζήτημα. Ὅρα κεφάλαιον δεύτερον.

* Σ. Μ. Ἄρθρ. 3 τοῦ περὶ ἁρμοδιότητος τῶν ἐμποροδικείων ἑλληνικοῦ νόμου.

Ἀλλ' ἡ ἀπόλυτος αὕτη γνώμη δὲν εἶναι δεκτή, γενικῶς δὲ ἀναγνωρίζεται, ὅτι ἡ πώλησις πλοίου δὲν εἶναι πρᾶξις ἐμπορικὴ διὰ τὰ μέρη εἰ μὴ ἐν αὐταῖς ἐκείναις ταῖς περιπτώσεσιν, ἐν αἷς ἡ πώλησις παντὸς ἄλλου πράγματος ἔχει τὸν χαρακτῆρα τοῦτον. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ πώλησις πλοίου εἶναι πρᾶξις ἐμπορικὴ διὰ τὸν ἀγοραστήν, ὅταν ἀγοράζῃ αὐτὸ πρὸς μεταπώλησιν ἢ ἵνα χρησιμοποιήσῃ αὐτὸ πρὸς σκοπὸν ἐμπορικον, λόγου χάριν εἰς τὴν ἁλιείαν ἢ εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν ἐφοπλισμῶν. Τοὐναντίον ἀποτελεῖ πρᾶξιν ἀστικὴν διὰ τὸν ἀγοραστήν, προκειμένου νὰ χρησιμοποιήσῃ αὐτὸ ὡς θαλαμηγόν (1). Ὡς πρὸς τὸν πωλητὴν ἡ πώλησις πλοίου εἶναι πρᾶξις ἐμπορική, ὅταν μεταπωλῇ τὸ πλοῖον τὸ ἀγορασθὲν ὑπ' αὐτοῦ πρὸς μεταπώλησιν (2)· προκειμένου ὅμως περὶ κληρονόμου, ὅστις, εὑρὼν πλοῖον ἐν τῇ κληρονομίᾳ, ἐνεργεῖ τὴν πώλησιν αὐτοῦ, ἡ πρᾶξις αὕτη δὲν εἶναι ὡς πρὸς αὐτὸν ἐμπορική (3).

**106.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι δὲν ἐνδιαφέρει μεγάλως τὸ ζήτημα τοῦ καθορισμοῦ τοῦ ἀστικοῦ ἢ ἐμπορικοῦ χαρακτῆρος τῆς πωλήσεως πλοίου. Τὸ ζήτημα ἐνδιαφέρει ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἁρμοδιότητος, ἀλλ' εἶναι μηδαμινὸν ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἀποδείξεως (4) καὶ τῶν δικαιωμάτων σημάνσεως, διὰ τὰ ὁποῖα εἰδικοὶ κανόνες εἰσὶ καθιερωμένοι. Ὅρα ἀριθ. 107 καὶ ἑπομ.

**107.** Ἀσχέτως πρὸς τὸ ζήτημα τῆς διακρίσεως, *ἂν ἡ ἐκουσία πώλησις πλοίου ἀποτελῇ πρᾶξιν ἀστικὴν ἢ ἐμπορικήν, δέον νὰ γίνηται αὕτη ἐγγράφως εἴτε διὰ δημοσίου εἴτε δι' ἰδιωτικοῦ ἐγγράφου.* Τὸ ὅτι δὲ διατάσσεται νὰ γίνηται ἡ πώλησις τῶν πλοίων ἐγγράφως, τοῦτο δὲν ὀφείλεται μόνον εἰς τὴν μεγάλην ἀξίαν τὴν ὁποίαν ἔχουσι ταῦτα συνήθως· ὑπάρχουσι πράγματα κινητὰ διάφορα τῶν πλοίων, τὰ ὁποῖα ἔχουσι μεγάλην ἀξίαν καὶ διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἐπιβάλλεται παρόμοιόν τι. ( ). Ἡ τοιαύτη ἀξίωσις τοῦ νόμου ὀφείλεται εἰς τὰς ἀμφισβητήσεις τὰς ὁποίας προκαλεῖ ἡ χρῆσις ἀποδεικτικῶν μέσων ἄλλων ἢ τῆς ἐγγράφου ἀποδείξεως (πρὸ πάντων ἡ ἐμμάρτυρος ἀπόδειξις). Δίκαι περὶ κυριότητος τοῦ πλοίου ἐγειρόμεναι ἠδύ-

---

(1) Προβ. 23 Ἰανουαρίου 1888, S. 1888. 1. 104 J. Pal., 1888. 1. 262.
(2-3) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα I, ἀριθ. 155.
(4) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, I ἀριθ 93 καὶ III ἄρθρ. 46 καὶ ἑπομ.
(5) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, I ἀριθ. 98.

ναντο ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ἐμπορίου νὰ παρεμποδίζωσιν αὐτὰ ἀπὸ τοῦ νὰ πλέωσι καθ' ὃν χρόνον θὰ διετέλει ἐν ἀβεβαιότητι τὸ ζήτημα τῆς κυριότητος. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐν γένει ὁ κῶδιξ, κατὰ παρέκκλισιν τοῦ ἄρθρου 109, ἀπαιτεῖ ἔγγραφον δι' ὅλας τὰς συμβάσεις καὶ συναλλάγματα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν (ἄρθρ. 218, 273, 311, 332) (1).

**108**. Ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 εἶναι τοῦ νέου δικαίου· τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 δὲν ἀπῄτει ἔγγραφον. Τοὐναντίον ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire ἔτους II (ἄρθρ. 18) ἠξίου νὰ γίνηται ἢ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει πώλησις πλοίου ἐνώπιον δημοσίας ἀρχῆς. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀφίνει ἐλευθέραν τὴν ἐκλογὴν μεταξὺ δημοσίου καὶ ἰδιωτικοῦ ἐγγράφου· εἶναι κατὰ ταῦτα ἧττον ἐλευθέριος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 καὶ συνάμα μᾶλλον ἐλευθέριος τοῦ νόμου τῆς 27 vendémiaire ἔτους II.

**109**. Τὸ ἔγγραφον δὲν ζητεῖται ad solemnitatem, τουτέστι διὰ τὸ κῦρος τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ μόνον διὰ τὴν ἀπόδειξιν (ad probationem) (2).

Ἔχομεν λοιπὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου μόνον παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου, καθ' ἃς ἀφοῦ ἡ πώλησις πλοίου εἶναι πρᾶξις ἐμπορική (ἄρθρ. 633 τοῦ ἐμπ. κώδ.) (ἀριθ. 105), ἔπρεπε νὰ δύναται νὰ ἀποδεικνύηται δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων (ἄρθρ. 109, ἐμπ. κώδικος) (3).

Κατὰ συνέπειαν οὐδὲν κωλύει νὰ προσφύγωμεν εἰς τὴν ὁμολογίαν ἢ εἰς τὸν ὅρκον (4) πρὸς ἀπόδειξιν τῆς πωλήσεως πλοίου μὴ τελεσθείσης ἐγγράφως (5). Τὰ ἀποδεικτικὰ ταῦτα μέσα εἶναι δεκτὰ καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη καθ' ἣν ἀπαιτεῖται ἔγγραφον ad probationem. Τοὐναντίον ἐκ τοῦ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 συνάγεται, ὅτι δὲν δυνάμεθα νὰ προσφύγωμεν εἰς τὴν ἐμμάρτυρον ἀπόδειξιν, μηδὲ εἰς τὰ δικαστικὰ τεκμήρια, ἢ εἰς τὴν ἀλληλογραφίαν καὶ τὰ βιβλία

---

(1) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, III, ἀριθ. 50.

(2) Αὕτη εἶναι ἡ κρατοῦσα γνώμη : Dufour, II, ἀριθ. 488, Desjardins, I, ἀριθ. 72.

(3) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, I, ἀριθ. 93· III, ἀριθ. 46 καὶ ἑπόμ.

(4) Ὅρα ἐν τούτοις ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης, 13 Δεκεμβρίου 1882, Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille, 1884. 2.28.

(5) Dufour, II, ἀριθ. 488· Desjardins, I, ἀριθ. 72.

τῶν μερῶν. Τοῦτο ὀφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν καὶ ἐν ᾗ ἀκόμη περιπτώσει ὑπάρχῃ ἀρχὴ ἐγγράφου ἀποδείξεως, μεθ' ὅλην τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 1347 τοῦ ἀστ. κώδικος. Τὸ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 ἀπαιτοῦν ἔγγραφον δὲν ποιεῖται οὐδένα περιορισμόν. Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι καὶ οἱ λόγοι τῆς διατάξεως ταύτης οἱ ἀνωτέρω μνημονευθέντες (ἀριθ. 107) συντρέχουσιν εἰς τὴν μὴ παραδοχὴν περιορισμοῦ (1).

**110.** Ἀλλὰ τὸ ἄρθρον 195 ἐδ. 1, ἀκριβῶς ἐπειδὴ παρεκκλίνει ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου, πρέπει νὰ ἑρμηνευθῇ στενῶς. Σημαίνει βεβαίως ὅτι ἀπαιτεῖται ἔγγραφον πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ συναλλάγματος τῆς πωλήσεως, τουτέστι πράξεως μεταβιβαστικῆς κυριότητος· δὲν σημαίνει ὅτι εἶναι ἀνάγκη ἐγγράφου πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ὑπάρξεως τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς πώλησιν. Τὰ ἀποδεικτικὰ μέσα τὰ μὴ δυνάμενα νὰ χρησιμεύσωσιν εἰς ἀπόδειξιν πωλήσεως μεταβιβαστικῆς κυριότητος εἶναι, τοὐλάχιστον, δεκτὰ ὅπως ἀποδειχθῇ δι' αὐτῶν ἡ ὑποχρέωσις πρὸς πώλησιν, ὑποχρέωσις τῆς ὁποίας ἡ μὴ ἐκτέλεσις τίκτει δικαίωμα ἀποζημιώσεως (2).

**111.** Τὸ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 δὲν ἀφορᾷ εἰ μὴ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἐννοεῖται οἴκοθεν, ἕνεκα πλήρους ταυτότητος τῶν λόγων, ὅτι πρέπει ἐπίσης νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἀνάγκην ἐγγράφου δι' ὅλα τὰ συναλλάγματα τὰ μεταβιβαστικὰ κυριότητος τὰ ἔχοντα ἀντικείμενον πλοῖον, ἰδίᾳ δὲ τὴν ἀνταλλαγὴν ἑνὸς ἢ δύο πλοίων.— Διὰ τὴν δωρεὰν πλοίου ἀπαιτεῖται συμβολαιογραφικὸν ἔγγραφον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 931 τοῦ ἀστ. κώδικος.

**112.** Ἐννοεῖται βεβαίως, ὅτι πρόκειται μόνον περὶ τῆς πωλήσεως τῶν θαλασσίων σκαφῶν. Ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῆς ἐσωτερικῆς ναυτιλίας ἐφαρμόζεται τὸ κοινὸν δίκαιον καὶ κατ' ἀκολουθίαν ὅταν ἡ πώλησις

---

(1) Ὅρα ἐν τούτοις Rennes 21 Ἰανουαρίου 1876.

(2) Dufour, II, ἀριθ. 485 μέχρι 487· Desjardins, I, ἀριθ. 74· Ch. Lyon-Caen, ὑπὸ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου τοῦ Bordeaux τῆς 25 Ἀπριλίου 1872. τὴν μνημονευθεῖσαν εἰς τὴν προηγουμένην σημείωσιν.—Ἀπόφασις τοῦ πολιτικοῦ τμήματος τοῦ Ἀκυρ. τῆς 26 Μαΐου 1852, D. 1852. 1 178, φαίνεται ἀποδεχομένη τὴν διάκρισιν ἣν ἡμεῖς ἀσπαζόμεθα. — Ὁ Laurin (I, σελ. 160) φρονεῖ τοὐναντίον ὅτι ἡ πώλησις δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ διὰ μαρτύρων, ἔστω καὶ ὡς ἐνέχουσα τὴν ὑποχρέωσιν πρὸς πώλησιν.

εἶναι ἐμπορική, ἀποδεικνύεται δι' ὅλων τῶν μέσων (ἄρθρον 109 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος) (1).

**113.** Τὸ ἄρθρον 195, ἐδ. 1, διέπει ἄλλως τὴν πώλησιν τῶν θαλασσίων σκαφῶν, εἴτε ἔχουσιν ἀποκτήσει τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα, εἴτε δὲν ἀπέκτησαν αὐτὴν ἀκόμη· τὸ ἄρθρον δὲν ποιεῖται οὐδεμίαν διάκρισιν (2).

**114.** Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 195 ἐδ. 1 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἀποδείξεων προκειμένου περὶ ἑταιρειῶν μετοχικῶν (ἄρθρ. 47 τοῦ ἐμπ. κώδικος) ἐγέννησε τὸ ἑπόμενον εἰδικὸν ζήτημα: πρόσωπον ἀξιοῦν, ὅτι μετέχει μετοχικῆς ἑταιρείας σκοπούσης νὰ κερδοσκοπήσῃ διὰ τῆς ἐκτελέσεως πλόων ἑνὸς πλοίου, δύναται ν' ἀποδείξῃ διὰ μαρτύρων ἢ διὰ τεκμηρίων δικαστικῶν τὴν ὕπαρξιν τῆς συμμετοχῆς του; Ἐὰν δὲν ἀναφαίνεται ποσῶς ζήτημα κυριότητος, οἱ κανόνες περὶ μετοχικῆς ἑταιρείας ἄγουσιν εἰς τὴν παραδοχὴν πάντων τῶν μέσων τῆς ἀποδείξεως· πρὸς κύρωσιν τούτου τὸ ἄρθρον 47 τοῦ ἐμπ.κώδ. δὲν διακρίνει ἂν ἡ ἑταιρεία ἀναφέρεται εἰς τοῦτο ἢ ἐκεῖνο τὸ πρᾶγμα (3). Ἀλλ' ἂν τὸ ζήτημα σχετίζεται πρὸς τὴν κυριότητα ἢ τὴν συγκυριότητα τοῦ πλοίου, τὸ ἄρθρον 195 ἀναλαμβάνει ὅλον τὸ κράτος του· ὁ ὑπ' αὐτοῦ καθιερούμενος κανὼν περὶ ἀποδείξεως δὲν ἀναφέρεται εἰδικῶς εἰς τὴν πώλησιν, ἀλλ' ἐφαρμόζεται εἰς πάντας τοὺς τρόπους κτήσεως τῆς κυριότητος τῶν πλοίων. Ὅρα ἀριθ. 111.

**115.** Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδ. ἐπεκρίθη πολλάκις. Ἐλέχθη, ὅτι μεγάλα ἄτοπα ἐπῆλθον ἐκ τῆς ἀξιώσεως τοῦ νόμου. Ἔστιν ὅτε τὰ δικαστήρια εὑρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ μὴ παραδεχθῶσι, δι' ἔλλειψιν ἐγγράφου ἀποδείξεως, πωλήσεις τῶν ὁποίων ἡ τέλεσις ἦτο βεβαία κατὰ τὴν συνείδησίν των, καὶ ἡ κακὴ πίστις τῶν συμβαλλομένων εὗρεν ἀσφαλὲς καταφύγιον εἰς τὰς

---

(1) Nantes, 3 Ἀπριλίου 1880, Recueil de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes 1880. 1. 289.

(2) Ὅρα τὴν ἀντίθετον γνώμην Delamarre καὶ Lepoitvin, V, ἀριθ. 86. Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι στηρίζονται ἐπὶ τοῦ ἐξαιρετικοῦ χαρακτῆρος τοῦ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ ἐπὶ τοῦ ὅτι, ὁμιλοῦν περὶ πλοίου προτωρμισμένου ἢ διαπλέοντος, τὸ ἄρθρον 195 φαίνεται ὑπονοοῦν πλοῖον ἐφωπλισμένον καὶ κατ' ἀκολουθίαν κεκτημένον τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα.

(3) Πρβλ.. Caen, 8 Ἰουλίου 1873. D. 1877. 5. 303.

τυπικὰς διατάξεις (formalisme) τοῦ νόμου. Διὸ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 194) ὥριζεν, ὅτι ἡ πώλησις πλοίου δύναται ν' ἀποδειχθῇ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων τῶν ἀναγραφομένων ἐν τῷ ἄρθρῳ 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Ἐὰν ἐγίνετο δεκτὴ ἡ συσταλτικὴ ἑρμηνεία ἡ δοθεῖσα εἰς τὸ ἄρθρον 195 ἐδ. 1 (ἀριθ. 110), τὰ σημειωθέντα ἄτοπα θὰ ἠλαττοῦντο κατὰ πολύ.

**115** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Πολλοὶ ξένοι νόμοι παρέλαβον τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 195 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδ. ἀξιώσαντες ἔγγραφον. Τοιοῦτοι εἶναι ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 2), ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 483), ὁ *πορτογαλικὸς* κῶδιξ (ἄρθ. 490 ἐδ. 1) ὁ *ἱσπανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 573 ἐδ. 1) ὁ *ἀργεντινὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 859, ἐδ. 2) (1), ὁ ναυτικὸς κῶδιξ τῆς Ζηλανδίας τοῦ 1874 (ἄρθρ. 87). Ὁ *γερμανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 440) περιορίζεται εἰς τὸ ν' ἀφήσῃ εἰς ἕκαστον συμβαλλόμενον τὴν εὐκολίαν ν' ἀποκτήσῃ τὴν σύνταξιν ἐπισήμου ἐγγράφου.

**116.** Εἶναι πρόδηλον ὅτι δυνάμει τοῦ κανόνος locus regit actum τὸ ἄρθρ. 195 ἐδάφ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδικος τὸ ἀπαιτοῦν ἔγγραφον διὰ τὴν πώλησιν τῶν πλοίων δὲν ἐφαρμόζεται εἰμὴ εἰς τὴν πώλησιν τὴν συνομολογηθεῖσαν ἐν Γαλλίᾳ καὶ ὄχι εἰς τὴν πώλησιν τὴν συνομολογηθεῖσαν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ· εἰς τὴν πώλησιν ταύτην ἐφαρμόζεται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἀποδείξεως ὁ νόμος τοῦ τόπου τούτου.

**117.** Ὁ θέλων νὰ βεβαιώσῃ ἐπισήμως τὴν πώλησιν πλοίου δύναται βεβαίως νὰ προστρέξῃ εἰς τοὺς συμβολαιογράφους, οἵτινες ἔχουσι παρὰ τοῦ νόμου τὴν γενικὴν ἐντολὴν τοῦ νὰ συντάσσωσι τὰς πράξεις τὰς ὁποίας τὰ μέρη θέλουσι νὰ περιβάλωσι διὰ τῆς ἐπισημότητος. Νόμος 25 ventôse ἔτους XI, ἄρθρ. 1.

Ἐν τῇ πρακτικῇ προσφεύγουσι συνήθως οἱ συμβαλλόμενοι εἰς τοὺς ναυλομεσίτας (2). Ὑπεστηρίχθη, ὅτι τὸ πωλητήριον τὸ συντασσόμενον ὑπὸ ἑνὸς τῶν μεσιτῶν τούτων εἶναι ἐπίσημον (3). Δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν τὴν θεωρίαν ταύτην. Ὁ ναυλο-

---

(1) Ὁ ἀργεντινὸς κῶδιξ περιορίζει τὸν κανόνα εἰς τὰ πλοῖα τὰ πλέον τῶν ἓξ τόννων.

(2) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, IV, ἀριθ. 1025.

(3) Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 71. Douai, 20 Δεκεμβρίου 1872, D. 1873. 5. 150.

μεσίτης εἶναι ἀναμφιβόλως δημόσιος λειτουργός· ἀλλ' ἵνα εἶναι ἐπίσημος μία πρᾶξις, δὲν ἀρκεῖ νὰ συνταχθῇ ὑπὸ δημοσίου λειτουργοῦ· πρέπει νὰ ἔχῃ ὁ δημόσιος οὗτος λειτουργὸς καὶ ἁρμοδιότητα ὅπως συντάσσῃ αὐτήν, ἄρθρ. 1317 τοῦ ἀστ. κώδικος. Ἡ δὲ κατάρτισις τῶν πράξεων ἑκουσίας πωλήσεως πλοίων δὲν κατατάσσεται μεταξὺ τῶν καθηκόντων τῶν ναυλομεσιτῶν, ἄρθρ. 80 τοῦ ἐμπ. κώδικος (1).

**118.** Ὅταν ἡ πώλησις πλοίου γίνεται δι' ἰδιωτικοῦ ἐγγράφου, πρέπει νὰ συντάσσωνται τόσα πρωτότυπα, ὅσα ὑπάρχουσι μέρη ἔχοντα διάφορον συμφέρον καὶ νὰ μνημονεύηται ἐν ἑκάστῳ αὐτῶν ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν συνταχθέντων πρωτοτύπων. Εἶναι ἀληθές, ὅτι τὸ ἄρθρον 1325 τοῦ ἀστ. κώδικος, τὸ ἐπιβάλλον τὴν περὶ διπλῶν διατύπωσιν διὰ τὰ ἀμφοτεροβαρῆ συναλλάγματα (contrats synallagmatiques), δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ἐμπορικὰ συναλλάγματα (2). Ἀλλὰ τοῦτο εἶναι ὀρθὸν μόνον ὡς πρὸς ἐκεῖνα ἐκ τῶν συμβολαίων τούτων τὰ δυνάμενα ν' ἀποδειχθῶσι δι' ὅλων τῶν μέσων συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ὁ κανὼν τοῦ κοινοῦ δικαίου ὁ περιεχόμενος ἐν τῷ ἄρθρ. 1325 τοῦ ἀστ. κώδικος ἀναλαμβάνει ὅλον τὸ κράτος του προκειμένου περὶ ἐμπορικῶν συναλλαγμάτων διὰ τὰ ὁποῖα ἀποκλείεται ἡ διὰ μαρτύρων ἀπόδειξις (3) (4).

**119.** Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, ἀπαιτῶν ἔγγραφον πρὸς ἀπόδειξιν τῆς πωλήσεως πλοίου, δὲν ἀναφέρει τί πρέπει νὰ περιέχῃ τὸ ἔγγραφον τοῦτο, ὡς πράττει δι' ἄλλας πράξεις τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας. Ὅρα ἄρθρ. 273, 281, 311 καὶ 332 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Πάντως ὅμως ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire, ἔτους II, ἄρθρ. 18 (5) ἀπαιτεῖ ν' ἀναγράφηται ἐν τῷ πωλητηρίῳ κατὰ γράμμα τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότη-

---

(1) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, IV, ἀριθ. 1019 καὶ ἑπομ. καὶ εἰδικῶς ἀριθ. 1025.

(2-3) Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, III, ἀριθ. 56.

(4) Θὰ ἔπρεπε νὰ ἔλεγέ τις τὸ αὐτὸ περὶ τοῦ ἄρθρου 1328 τοῦ ἀστ. κώδ., ἂν ἡ πώλησις πλοίου δὲν ὑπεβάλλετο, ἀνεξαρτήτως τῆς καταχωρίσεως (enregistrement) εἰς εἰδικὰς διατυπώσεις, ὥστε νὰ δύναται ν' ἀντιτάσσηται εἰς τρίτους. Πρβλ. ἡμέτερον Σύστημα, III. ἀριθ 58.

(5) Εἶναι τὸ διάταγμα τὸ ἐκδοθὲν πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ περὶ ναυτιλίας νόμου (acte de navigation) τῆς 21 Σεπτεμβρίου 1793.

τος. Ἡ εἰδικὴ αὕτη διατύπωσις, ὑπ' οὐδενὸς νόμου καταργηθεῖσα (1), δύναται νὰ εἶναι χρήσιμος πρὸς βεβαίωσιν τῆς ταυτότητος τοῦ πωληθέντος πλοίου. Δὲν κυροῦται αὕτη διὰ διατάξεώς τινος ἐπιβαλλούσης ἐπιζημίους συνεπείας διὰ τὴν μὴ τήρησιν αὐτῆς.

**120.** ΜΕΤΑΘΕΣΙΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ ΕΝ ΤΕΛΩΝΕΙΩ (MUTATION EN DOUANE).—Δὲν ὑπεβλήθη δὲ ἡ πώλησις καὶ ἐν γένει πᾶσα μεταβίβασις κυριότητος πλοίου εἰς εἰδικοὺς κανόνας μόνον διὰ τὸ ζήτημα τῆς ἀποδείξεως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ ζήτημα τῶν ἐκπληρωτέων διατυπώσεων δημοσιότητος.

Ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire ἔτους II (ἄρθρ. 17) ἀπαιτεῖ δι' ὅλας τὰς ἀλλαγὰς καταστάσεως τὰς ἐπιφερομένας εἰς τὴν κυριότητα τῶν πλοίων νὰ γίνηται περὶ αὐτῶν μνεία : 1ον ἐν τῷ βιβλίῳ τῶν εἰσπράξεων τῶν τελωνείων (registre de la recette principale des douanes), 2ον ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος. Τὸ εἰρημένον βιβλίον εἶναι τὸ τῶν soumissions de francisation, τὸ ὁποῖον, ὡς ἐλέχθη (ἀριθ. 74), ἀποτελεῖ διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα εἶδος βιβλίου ληξιαρχικοῦ. Αἱ δύο αὗται διατυπώσεις ἀποτελοῦσι τὴν λεγομένην mutation en douane.

Τὸ ἄρθρ. 17 τοῦ νόμου τῆς 27 vendémiaire ἔτους II, ὅπερ διατάσσει τὴν διατύπωσιν ταύτην, δὲν ποιεῖται λόγον περὶ πωλήσεως *μερικῆς* πλοίου. Τὸ ἄρθρον 154 τοῦ γενικοῦ κανονισμοῦ τοῦ 1866 διορθοῖ τὴν διάταξιν ταύτην, ὁμιλοῦν ρητῶς περὶ πωλήσεως *ὅλου* ἢ μέρους τοῦ πλοίου.

Ἂν ὁ νόμος τοῦ vendémiaire τοῦ ἔτους II δὲν ὁμιλεῖ εἰ μὴ περὶ τῆς μερικῆς πωλήσεως, ὁ λόγος τούτου εἶναι ὅτι, κατὰ τὸ πνεῦμα αὐτοῦ, ἔπρεπε νὰ συντάσσηται νέον ἔγγραφον ἐθνικότητος ἐν περιπτώσει ὁλικῆς πωλήσεως. Ἐπειδὴ δὲ ἡ ἀνανέωσις αὕτη τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος εἶχε σκοπὸν καθαρῶς ταμιευτικόν, οὐδέποτε ἐξετελέσθη ἐν τῇ πρακτικῇ. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὁ νομοθέτης καθιέρωσε πρὸ τοῦ κανονισμοῦ τοῦ 1866 (ἄρθρ. 154) τὸ ἔθος τοῦ ἐνεργεῖν τὴν mutation en douane διὰ τὴν ὁλικὴν πώλησιν. Τὸ ἄρθρ. 6 τοῦ νόμου τῆς 6 Μαΐου 1841 ἔχει ὡς ἑξῆς : «Δὲν θὰ εἰσπράττεται πλέον τὸ δικαίωμα τῶν 6 φράγκων τὸ ἐπιβληθὲν διὰ τοῦ

(1) Πρβλ. Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, 6 Ἰανουαρίου 1875. D. 1875. 3. 117. S. 1876. 2. 276.

ἄρθρου 17 τοῦ νόμου τῆς 27 vendémiaire ἔτους II, διὰ τὴν ἐγγραφὴν ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος τῶν πωλήσεων τοῦ *ὅλου* ἢ μέρους τῶν πλοίων (1).»

**121.** Ἡ mutation en douane διατάσσεται διὰ πάσας τὰς μεταβιβάσεις κυριότητος πλοίου εἴτε μεταξὺ ζώντων, οἷα ἡ πώλησις, εἴτε αἰτίᾳ θανάτου (κληροδοσία ἢ κληρονομία ἐξ ἀδιαθέτου). Ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire ἔτους II δὲν ποιεῖται ὡς πρὸς τοῦτο οὐδεμίαν διάκρισιν. Ὅρα ἀριθ. 125.

**122.** Τίς εἶναι ὁ σκοπὸς καὶ τίνα τὰ ἀποτελέσματα τῆς mutation en douane; Ποία εἶνε ἡ κύρωσις τῶν διατάξεων τῶν διαγραφουσῶν αὐτήν; Τὰ κείμενα οὐδὲν λέγουσιν ὡς πρὸς τὰ δύο ταῦτα ζητήματα, τὰ ὁποῖα συνδέονται στενῶς πρὸς ἄλληλα, ἐπὶ πολὺν δὲ χρόνον ὑπῆρχεν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀρκετὰ μεγάλη ἀστάθεια ἐν τῇ νομολογίᾳ.

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἡ mutation en douane δὲν ἔχει εἰ μὴ σκοπὸν πολιτικὸν ἢ ἀστυνομικόν, ὅτι διετάχθη μόνον καὶ μόνον ἵνα ἐμποδίζωνται οἱ ξένοι οἱ ἀποκτήσαντες πλοῖα γαλλικὰ ἀπὸ τοῦ νὰ ἐξακολουθῶσι νὰ περιποιῶσιν εἰς αὐτὰ τὰ δικαιώματα τὰ ἀποκλειστικὰ ὑπὲρ τῶν ἡμετέρων πλοίων, ὡς νὰ μὴ ἔπαυσαν ἀνήκοντα εἰς Γάλλους. Κατὰ τὴν γνώμην ταύτην, ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ πώλησις συνωμολογήθη, ὁ ἀγοραστὴς τοῦ πλοίου θεωρεῖται κύριος οὐ μόνον ἀπέναντι τοῦ πωλητοῦ του, ἀλλὰ καὶ ἀπέναντι πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων τρίτων. Πρὸς ὑποστήριξιν τῆς τοιαύτης ἀντιλήψεως παρατηροῦσιν οἱ οὕτω φρονοῦντες, ὅτι ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire ἔτους II (ἄρθρ. 15) περιορίζεται εἰς τὸ νὰ τιμωρῇ τὴν δολίαν πώλησιν τὴν γενομένην ἐπ' ὠφελείᾳ ἀλλοδαποῦ, ἀδιαφορῶν περὶ τῆς ἀποκρύψεως τῆς πωλήσεως τῆς γενομένης ὑπὸ Γάλλου πρὸς Γάλλον, καὶ ὅτι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, ὁ προωρισμένος νὰ διέπῃ τὴν πώλησιν τῶν πλοίων ὑπὸ ἔποψιν ἰδιωτικοῦ δικαίου δὲν μνημονεύει τὴν διατύπωσιν ταύτην ὡς ὅρον τῆς μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος ἀπέναντι τρίτων (2).

---

(1) Dufour I, ἀριθ. 490.

(2) Bordeaux, 26 Ἰουλίου 1858 καὶ 22 Αὐγούστου 1860, S. 1858. 2. 300· 1861. 2. 49· J. Pal. 1859, 857 καὶ 1861. 327. — Cauvet, Revue de législation, III, σελ. 286 μέχρι 290· Alauzet, σημείωσις ἐν τῷ Journal du Palais, 1961, σελ. 327.

Ἡ γνώμη αὕτη εὐλόγως ἐγκατελείφθη σήμερον καὶ κατεδικάσθη ὑπὸ τῆς νομολογίας. Ἡ mutation en douane ἔχει βεβαίως σκοπὸν πολιτικὸν ἢ ἀστυνομικόν· ἔχει ὅμως καὶ ἄλλον σκοπόν, σκοπὸν δημοσιότητος· δὲν εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀνταναχλᾷ μία διατύπωσις, διαταχθεῖσα πρὸς περιφρούρησιν πολιτικοῦ συμφέροντος, καὶ ἐπὶ συμφερόντων ἰδιωτικῶν ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις.

Ὁ νομοθέτης ἠθέλησε νὰ ὀργανώσῃ εἶδός τι μεγάλης βίβλου τῆς κυριότητος τῶν πλοίων, ἵνα δύναται πᾶς τις εὐκόλως νὰ γινώσκῃ εἰς τίνα ἀνήκει ἓν πλοῖον. Τὸ ἱστορικὸν τοῦ νόμου ἔρχεται εἰς ἐπικύρωσιν τῆς θεωρίας ταύτης. Ἐν τῇ ἀρχαίᾳ νομοθεσίᾳ δυνάμει τοῦ κανονισμοῦ τοῦ 1681, τοῦ λεγομένου *κανονισμοῦ τοῦ Στρασβούργου*, οἱ κτώμενοι πλοῖον ὤφειλον νὰ ποιήσωσι δήλωσιν κυριότητος ἐνώπιον τῶν μελῶν τοῦ ναυτοδικείου (officiers de l'amirauté) καὶ νὰ ἐνεργήσωσι τὴν καταχώρισιν τοῦ τίτλου τῆς κτήσεώς των ἐν τῷ γραφείῳ τοῦ ναυτοδικείου. Ἐν περιπτώσει παραλείψεως τῶν διατυπώσεων τούτων τὸ πλοῖον ἐθεωρεῖτο ὅτι δὲν ἤλλαξε κύριον ἀπέναντι τῶν τρίτων. Ὁ Βαλὲν (ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 16 βιβλίου II, τίτλου I, τοῦ διατάγματος τοῦ 1681) ἔλεγεν : «Οὗ ἄνευ, τὸ πλοῖον θεωρεῖται ἀνῆκον εἰς τοὺς αὐτοὺς ἐνδιαφερομένους τοὺς δεδηλωμένους ἀρχῆθεν». Ἡ mutation en douane ἀντικατέστησε τὰς διατυπώσεις ταύτας. Δὲν εἶναι φυσικὸν νὰ ἔχῃ αὕτη τὸν αὐτὸν σκοπὸν καὶ τὴν αὐτὴν κύρωσιν ; Ἡ mutation en douane εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν ἐπὶ ἀκινήτων μεταγραφήν. Ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος παντὸς ἄλλου κτήματος, τελεῖται διὰ μόνης τῆς συμβάσεως (ἄρθρ. 711 καὶ 1138 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἀλλ' ἡ mutation en douane ἀπαιτεῖται διὰ νὰ τελεσθῇ ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος τῶν πλοίων ἀπέναντι τῶν τρίτων· ἐφ'ὅσον δὲν ἐνεργεῖται αὕτη, δύνανται οὗτοι νὰ θεωρῶσι τὸν πρῶτον κύριον ὡς διατηροῦντα ἀκόμη τὴν κυριότητα (1).

---

(1) Ἀκυρ. 3 Ἰουνίου 1863. S. 1863. 1. 287. J. Pal. 1863, σελ. 745. Ἀκυρ. 16 Μαρτίου 1864. S. 1864. 1. 111. J. Pal. 1864. 551. Ἀκυρ. 27 Φεβρουαρίου 1877. S. 1877. 1. 209. J. Pal. 1877. 523. Ἡ νομολογία τῶν ἐφετείων εἶναι σύμφωνος, καὶ αὐτὸ δὲ τὸ ἐφετεῖον τοῦ Bordeaux φαίνεται ἐγκαταλιπὸν τὴν προτέραν γνώμην του : Rennes 12 Μαΐου 1863. S. 1863. 1. 287 (ἐν σημειώσει). Bordeaux 5 Ἰουλίου 1870. S. 1870. 2.

**123**. Ὑπεστηρίχθη δὲ σύστημα κατά τι διάφορον (1). Ἰσχυρίσθησάν τινες, ὅτι οἱ τρίτοι, ἐμπεσόντες εἰς πλάνην ὡς πρὸς τὸ πρόσωπον τοῦ κυρίου ἕνεκα ἐλλείψεως mutation en douane, ἔχουσι τὸ δικαίωμα νὰ ἀποζημιωθῶσι, καὶ ὅτι ὁ καλλίτερος τρόπος ἀποζημιώσεως εἶναι τὸ νὰ θεωρηθῇ ἡ πώλησις μὴ γενομένη ἀπέναντι αὐτῶν. Οὕτω θὰ εἴχομεν ἐντεῦθεν ἐφαρμογὴν οὐχὶ τῶν εἰδικῶν διατάξεων τοῦ νόμου τοῦ vendémiaire ἔτους II, ἀλλὰ τῶν ἀρχῶν τοῦ κοινοῦ δικαίου τῶν περιεχομένων ἐν τοῖς ἄρθροις 1382 καὶ 1383 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Ἡ γνώμη αὕτη καταλήγει εἰς φαῦλον κύκλον. Ἓν ἐκ τῶν δύο, ἢ ἡ mutation en douane ἀπαιτεῖται πρὸς τὸ συμφέρον τῶν τρίτων, ἢ δὲν ὑπάρχει εἰ μὴ πρὸς συμφέρον πολιτικόν· ἐν τῇ πρώτῃ περιπτώσει ἡ ἄρνησις τοῦ δικαιώματος τῆς ἀντιτάξεως τῆς πωλήσεως πρὸς τοὺς τρίτους εἶναι ἔμφυτος εἰς τὸ σύστημα τοῦ εἰδικοῦ νόμου. Ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει τὰ ἄρθρα 1382 καὶ 1383 τοῦ ἀστ. κώδικος εἶναι ἀνεφάρμοστα διὰ τοῦτο ἀκριβῶς, ὅτι δὲν θὰ ἠδύνατό τις νὰ εἴπῃ ὅτι ὁ κτήτωρ παρημέλησε τὴν ἐκπλήρωσιν νομίμου ὑποχρεώσεως διατασσομένης ἐν τῷ συμφέροντι τῶν τρίτων.

**124**. Ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire ἔτους II, σιωπῶν καὶ ὡς πρὸς τὴν φύσιν τῆς κυρώσεως τῶν διατυπώσεων τῆς mutation en douane, δὲν ὁρίζει ποσῶς ποῖα εἶναι τὰ πρόσωπα τὰ δικαιούμενα νὰ προτείνωσι (se prevaloir) τὴν παράλειψιν τῶν διατυπώσεων. Τοιοῦτοι εἶναι οἱ *τρίτοι*· ἀλλὰ τίνα πρόσωπα νοοῦνται ἐνταῦθα ὑπὸ τὸν ὅρον τοῦτον; Παρόμοιον ζήτημα περὶ τῆς σημασίας τοῦ ὅρου *τρίτος* παρουσιάζεται εἰς πολλὰ θέματα τοῦ δικαίου (2). Πρέπει δὲ νὰ λυθῇ κεχωρισμένως δι' ἕκαστον ἐξ αὐτῶν. Ἐν τῇ σιωπῇ τῶν νόμων οἵτινες δὲν παρέχουσιν ὡς πρὸς τοῦτο οὐδε-

---

427. J. Pal. 1870. 1190. Πρωτοδ. τοῦ Saint-Malo 27 Ἰουνίου 1885 Revue internationale du Droit maritime 1885—1886, σελ. 613. Ὑπὲρ τῆς αὐτῆς γνώμης ἀποφαίνονται οἱ περισσότεροι τῶν συγγραφέων. Delamarre καὶ Lepoitvin, IV, ἀριθ. 87 καὶ ἑπόμ. Pardessus τ. III, ἀριθ. 607 καὶ 620. Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 22 καὶ ἑπόμ. Cresp καὶ Laurin I, σελ. 265 καὶ ἑπόμ. Desjardins I, ἀριθ. 76.

(1) Dufour, II, ἄρθρ. 512.

(2) Ἄρθρ. 1321, 1328, 1690 ἀστ. κώδικος. Νόμος τῆς 23 Μαρτίου 1855, ἄρθρ. 3 καὶ ἄρθρ. 7. Νόμος τῆς 7 Ἰουλίου 1844, ἄρθρ. 20.

μίαν περιοριστικὴν διάταξιν, πρέπει νὰ δώσωμεν εἰς τὸν ὅρον τρίτοι προκειμένου περὶ mutation en douane, ὅσον οἷόν τε εὐρυτέραν ἔννοιαν. Ὑπὸ τὸν ὅρον λοιπὸν *τρίτοι* πρέπει νὰ νοήσωμεν πάντα τὰ πρόσωπα τὰ ὁποῖα οὔτε μετέσχον τῆς πωλήσεως ἢ ἐπὶ τὸ γενικώτερον τοῦ συναλλάγματος τοῦ μεταβιβαστικοῦ κυριότητος, οὔτε διεδέχθησαν ὡς καθολικοὶ διάδοχοι ἕνα τῶν συμβαλλομένων· πάντα τὰ πρόσωπα ταῦτα δύνανται νὰ θεωρήσωσιν ὡς μὴ γενομένην ἀπέναντι αὐτῶν τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξετασθῇ ἂν ἔχωσι ταῦτα ἢ οὐ πραγματικόν τι δικαίωμα ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ἐκ τούτου ἀπορρέουσι πολλαὶ συνέπειαι :

α. Ἐὰν ἓν πλοῖον ἐπωλήθη εἰς δύο διαφόρους ἀγοραστάς, ἐπικρατεῖ ἐξ αὐτῶν ὁ πρῶτος ἐνεργήσας τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν διατυπώσεων τῆς mutation en douane, καὶ ἂν ἀκόμη τυγχάνῃ οὗτος ὁ δεύτερος κατὰ τὴν χρονολογικὴν τάξιν ἀγοραστής.

β. Πιστωταὶ δύνανται ν' ἀποκτήσωσι παρὰ τοῦ ἀπαλλοτριωτοῦ ὑποθήκας ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον δὲν ἐγένετο ἡ mutation en douane.

γ. Οἱ προνομιοῦχοι πιστωταί, καὶ αὐτοὶ οἱ ἀνέγγυοι, ἔχουσι δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite) ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ὀφειλέτου των(ἄρθρ.190 ἐδ.2 τοῦ ἐμπ.κώδ.).Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἀποσβέννυται, ὅταν τὸ πλοῖον ἀπαλλοτριωθὲν τελειώσῃ ἕνα διάπλουν κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 194 τοῦ ἐμπ. κώδικ. Ἀλλ' ἡ ἀπαλλοτρίωσις δὲν ὑφίσταται διὰ τοὺς πιστωτάς, προνομιούχους ἢ ἐγχειρογράφους, εἰ μὴ ὅταν ἐγένετο αὕτη ἀντικείμενον μιᾶς mutation en douane. Ἄλλως,δύνανται νὰ ἐξασκήσωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου δικαίωμα κατασχέσεως,ὡς νὰ ἀνῆκεν ἀκόμη εἰς τὸν ὀφειλέτην των, μεθ' ὅλην τὴν γενομένην ἀπαλλοτρίωσιν ἧς ὑπῆρξε τὸ ἀντικείμενον καὶ τοὺς πλοῦς τοὺς ὁποίους δύναται νὰ ἐκτελέσῃ. Τοῦτο φαίνεται ὅτι θέλει νὰ εἴπῃ τὸ ἄρθρον 193 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἀπαιτοῦν διὰ τὴν ἀπόσβεσιν τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) νὰ ἀπετελείωσε τὸ ἀπαλλοτριωθὲν πλοῖον ἕνα διάπλουν ὑπὸ τὸ ὄνομα τοῦ κτήτορος. Ὅρα κεφάλ. VII.

δ. Ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος πρὸς τοὺς τρίτους περὶ τῶν δικαιοπραξιῶν τὰς ὁποίας ἐνήργησεν ὁ πλοίαρχος διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀποστολῆς. Εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου (ἀδικήματα καὶ οἱονεὶ ἀδικήματα) ἄρθρ. 216 ἐδ. 1

τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐφ' ὅσον ἐν περιπτώσει ἀπαλλοτριώσεως δὲν ἐγένετο ἡ mutation en douane, κατὰ τοῦ ἀπαλλοτριωτοῦ δέον νὰ στρέφωνται οἱ τρίτοι διὰ τὰς δικαιοπραξίας ἢ πράξεις τοῦ πλοιάρχου, ὡσανεὶ ὁ ἀπαλλοτριωτὴς οὗτος νὰ διετέλει ὢν ἰδιοκτήτης (1).

ε. Ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως τοῦ ἀπαλλοτριωτοῦ ἑνὸς πλοίου, δέον νὰ θεωρηθῇ τοῦτο ὡς ἀποτελοῦν μέρος τοῦ ἐνεργητικοῦ τῆς πτωχεύσεως, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ὁμάδος τῶν πιστωτῶν, ἐφ' ὅσον δὲν ἐγένετο ἡ mutation en douane (2).

**125.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι πᾶν ὅ,τι ἐρρήθη περὶ κυρώσεως τῶν διατυπώσεων τῆς mutation en douane δὲν εἶναι ὀρθὸν εἰ μὴ ἐν τῇ περιπτώσει ἀπαλλοτριώσεως μεταξὺ ζώντων. Ἡ μὴ ἐκπλήρωσις τῶν διατυπώσεων τούτων ἐπὶ τῶν αἰτίᾳ θανάτου μεταβιβάσεων δὲν δύναται νὰ συνίσταται εἰς τὸ ὑπὲρ τῶν τρίτων δικαίωμα τοῦ νὰ μὴ ἀναγνωρίζωσι τὰς μεταβιβάσεις ταύτας. Καθόσον ἀφορᾷ αὐτάς, οὐδεμία ὑπάρχει κύρωσις.

**126.** Ἐνδεχόμενον νὰ ἔλαβον τρίτοι πράγματι γνῶσιν τῆς μεταβολῆς τῆς ἐπελθούσης ὡς πρὸς τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ ἐξεπληρώθη ἡ mutation en douane. Δύνανται οἱ τρίτοι οὗτοι, μεθ' ὅλην τὴν κακὴν πίστιν των, νὰ ἐπικαλεσθῶσι τὴν παράληψιν τῆς διατυπώσεως καὶ νὰ θεωρῶσι τὸν προκάτοχον ἰδιοκτήτην ὡς ἔχοντα ἀκόμη τὴν κυριότητα ; Τὸ αὐτὸ ζήτημα παρουσιάζεται ὡς πρὸς τὰς ἀπαλλοτριώσεις ἀκινήτων, ἐὰν δὲν ἐνηργήθη ἡ μεταγραφή. Ἡ διδομένη λύσις εἶναι, ὅτι οἱ τρίτοι δύνανται πάντοτε νὰ προτείνωσι τὴν ἔλλειψιν τῆς μεταγραφῆς (3). Δὲν ὑπάρχει εὔλογος λόγος ἵνα δώσωμεν ἄλλην λύσιν προκειμένου περὶ πλοίων. Ὅταν ὁ νόμος διαγράφῃ ἓν μέτρον δημοσιότητος, ἡ παράλειψις αὐτοῦ τίκτει ἀπόλυτον τεκμήριον ἀγνοίας, ὡς ἡ ἐκτέλεσις αὐτοῦ τεκμηριοῖ κατὰ τρόπον ἀναντίρρητον, ὅτι ἡ πρᾶξις περὶ ἧς πρόκειται εἶναι γνωστή. Ὅρα. ἀναλ. ἄρθρ. 1071 ἀστ. κώδικος (4).

(1) Ἀκυρ. 27 Φεβρουαρίου 1877. S. 1877. 1. 289. J. Pal., 1877. 423. Ἐμποροδικεῖον τῆς Nantes, 17 Δεκεμβρίου 1877. Revue internationale du Droit maritime, 1888—1889 σελ. 296.

(2) Ἐφ. Παρισίων, 4 Ἰουνίου 1866· la Loi ἀριθ. 29 Ἰουλίου 1886.

(3) Ὅρα ἐν ἡμετέρῳ Συστήματι, II, ἀριθ. 230 ἀνάλογον ζήτημα ἐγειρόμενον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς δημοσιότητος τῶν ἑταιρικῶν πράξεων.

(4) V. Biville, Les conséquences de la mauvaise foi du second acquéreur d' un immeuble qui a transcrit son contrat avant le premier.

Ἐν τοσούτῳ ἡ ἀντίθετος γνώμη εἶναι γενικῶς παραδεδεγμένη (1). Οἱ ὀπαδοὶ αὐτῆς στηρίζονται ἐπὶ τοῦ ὅτι ὁ νόμος τῆς 27 vendémiaire ἔτους II δὲν ἠθέλησε νὰ ὑποθάλψῃ τὴν κακὴν πίστιν καὶ ἐπὶ τοῦ ὅτι ὁ σκοπὸς αὐτοῦ ἐπιτυγχάνεται ὅταν δι' οἱουδήποτε τρόπου οἱ τρίτοι ἔμαθον τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου. Αἱ εὐλογοφανεῖς αὗται σκέψεις ἀναιροῦνται διὰ τῆς ὑπομνησθείσης γενικῆς ἀρχῆς περὶ τῆς σημασίας τῶν νομικῶν διατάξεων τῶν διαγραφουσῶν μέτρα δημοσιότητος πρὸς τὸ συμφέρον τῶν τρίτων.

Πάντως ὅμως πρέπει νὰ ἀνομολογήσωμεν, ὅτι ἡ λύσις, ἣν ἀποκρούομεν ἡμεῖς ἐνταῦθα, εἶναι τοὐλάχιστον λογικὴ ἐν τῷ ἀνωτέρω (ἀριθ. 123) ἀπορριφθέντι συστήματι καὶ καθ' ὃ τὸ δικαίωμα τῆς μὴ ἀναγνωρίσεως τῆς πωλήσεως πλοίου τῆς μὴ δημοσιευθείσης διὰ τῆς mutation en douane ἀπορρέει ἐκ τῆς γενικῆς ἀρχῆς τοῦ ἄρθρου 1382 τοῦ ἀστ. κώδικος. Τῷ ὄντι ἔπρεπε νὰ εἴπῃ τις, ὅτι ἐν περιπτώσει κακῆς πίστεως οἱ τρίτοι δὲν δύνανται νὰ ἔχωσι παράπονα διὰ βλάβην τὴν ὁποίαν δὲν ὑπέστησαν ἀκριβῶς διότι ἔμαθον τὴν πρᾶξιν ἀπαλλοτριώσεως.

**126** δίς. Μεταξὺ τῆς mutation en douane διὰ τὰ πλοῖα καὶ τῆς μεταγραφῆς τῆς διαγραφείσης διὰ τοῦ νόμου τῆς 23 Μαρτίου 1855 δύναται νὰ γίνῃ φυσική τις προσέγγισις. Ὁ σκοπὸς τῶν δύο διατυπώσεων εἶναι ταυτόσημος. Ἀλλὰ μεταξὺ τῶν κανόνων τῶν διεπόντων αὐτὰς ὑπάρχουσι πολλαὶ διαφοραί· εἶναι δὲ αἱ ἑπόμεναι:

α. Αἱ δύο διατυπώσεις δὲν εἶναι τῆς αὐτῆς φύσεως. Ἡ μεταγραφὴ συνίσταται εἰς αὐτολεξεὶ ἀντίγραφον τῆς πράξεως ἀπαλλοτριωσεως ἐπὶ εἰδικοῦ βιβλίου. Ἡ mutation en douane συνίσταται εἰς ἁπλῆν ἀνάλυσιν τῆς πράξεως γινομένην ἐπὶ βιβλίου καὶ ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος.

β. Αἱ δύο διατυπώσεις δὲν ἐκπληροῦνται ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ. Ἡ

---

(1) Caen, 25 Αὐγούστου 1868 § 1870. 2. 247. J. Pal. 1870, 930· D. 1870. 2. 79. Ἐμποροδ. Μασσαλίας 9 Μαΐου 1876, Journal de Marseille, 1876, 1. 186. Ἐμποροδικεῖον τῆς Rochelle, 3 Σεπτεμβρίου 1886, Revue international du Droit maritime, 1886-87, σελ. 436. Dufour, II, ἀριθ. 592· Desjardins, I, ἀριθ. 76· Laurin sur Cresp, I, σελ. 263· Boistel, ἀριθ. 1162· de Valroger, I, ἀριθ. 137. Δύναταί τις νὰ παρατηρήσῃ ὅτι ἡ γνώμη αὕτη καθιεροῦται ρητῶς ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς διὰ τοῦ ἄρθρ. 1492 τῶν ἀναθεωρουμένων καταστατικῶν. Ὅρα ἀριθ. 128 δίς.

μεταγραφὴ γίνεται ἐν τῷ γραφείῳ τῶν ὑποθηκῶν τῆς τοποθεσίας τοῦ ἀκινήτου· ἡ mutation en douane ἐνεργεῖται ἐν τῷ γραφείῳ τῆς εἰσπράξεως τοῦ τελωνείου τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως. Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὸ γραφεῖον τοῦτο ἐκπληροῖ διὰ τὰς ναυτικὰς ὑποθήκας τὸ ἔργον τοῦ διὰ τὰ ἀκίνητα γραφείου ὑποθηκῶν.

γ. Ἡ μεταγραφή, πλὴν μιᾶς ὅλως εἰδικῆς ἐξαιρέσεως (ἄρθρ. 1069 τοῦ ἀστ. κώδικος), δὲν ἐφαρμόζεται εἰμὴ ἐπὶ πράξεων μεταξὺ ζώντων (ἄρθρ. 1 καὶ 2 Νόμος 23 Μαρτίου 1855· ἄρθρ. 939 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἡ mutation en douane ἀπαιτεῖται καὶ δι' αὐτὰς τὰς αἰτίᾳ θανάτου μεταβιβάσεις.

δ. Ἡ ἔλλειψις μεταγραφῆς δὲν ἀντιτάσσεται εἰ μὴ ὑπὸ τρίτων ἀποκτησάντων πραγματικὰ δικαιώματα ἐπὶ τοῦ ἀκινήτου καὶ διατηρησάντων αὐτὰ συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους (ἄρθρ. 3, Νόμ. 23 Μαρτίου 1855) (1). Πάντες οἱ τρίτοι, καὶ αὐτοὶ οἱ ἀνέγγυοι πιστωταὶ δύνανται νὰ προτείνωσι τὴν ἔλλειψιν τῆς mutation en douane.

**127**. Προδήλως ἐξάγεται ἐκ τῶν διατυπώσεων τῶν συνιστωσῶν τὴν mutation en douane, ὅτι δὲν δύνανται αὗται νὰ ἐκπληρωθῶσιν εἰ μὴ διὰ πλοῖον εὑρισκόμενον εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεώς του. Αἱ διατυπώσεις αὗται περιλαμβάνουσιν ἰδίᾳ μνείαν τῆς ἀπαλλοτριώσεως γινομένην ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος (ἀριθ. 120), τὸ ἔγγραφον δὲ τοῦτο εἶναι ἐξ ἐκείνων τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ὑπάρχωσιν ἐντὸς τοῦ πλέοντος πλοίου (ἄρθρ. 226 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Εἶναι ἀληθές, ὅτι ὁ ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 196) ὑποδεικνύει, ὅτι δύναται ἓν πλοῖον νὰ πωληθῇ κατὰ τὸν διάπλουν του. Ἀλλ' ἐφ' ὅσον δὲν ἐπανέρχεται τοῦτο εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεως, ἡ πώλησις δὲν δύναται τελείως νὰ κανονισθῇ, κατὰ τοῦτο, ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκπληρωθῶσιν αἱ διατυπώσεις τῆς mutation en douane, ὅπως δύναται ν' ἀντιτάσσηται ἡ πώλησις εἰς τοὺς τρίτους (2). Ὁ ἀγοραστὴς λοιπὸν πλοίου ἐκτελοῦντος πλοῦν δὲν ἔχει

(1) Ἀφίνομεν ἐνταῦθα κατὰ μέρος τὰ ἀφορῶντα τὰ πρόσωπα τὰ δυνάμενα ν' ἀντιτάξωσι τὴν ἔλλειψιν μεταγραφῆς τῶν δωρεῶν ἀκινήτων ἐπιδεκτικῶν ὑποθήκης, ἄρθρ. 939 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἀστ. κώδικος.

(2) Ἐνταῦθα δύναται νὰ γίνῃ μία παραβολὴ πρὸς τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην. Ὁ νόμος τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874 (ἄρθρ. 6) ἀπῄτει νὰ ἐγγράφηται αὕτη ἐν βιβλίῳ τηρουμένῳ ἐν τῷ γραφείῳ τῆς εἰσπράξεως τοῦ τελωνείου, πλὴν δὲ

μεγαλην ἀσφάλειαν, ἐφ' ὅσον τὸ ἀγορασθὲν πλοῖον δὲν ἐπανέρχεται εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεως.

**128**. Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 194 ἐδ. 2) καθιέρου τὸ σύστημα τὸ ὁποῖον ἐπεκράτησεν ἄλλως ἐν τῇ νομολογίᾳ ἐν σχέσει πρὸς τὴν κύρωσιν τῆς mutation en douane, λέγον ὅτι «ἡ πώλησις ἡ ὁλικὴ ἢ μερικὴ ἑνὸς πλοίου δὲν ἀντιτάσσεται κατὰ τῶν τρίτων εἰμὴ ὁσάκις μνημονεύεται ἐπὶ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος».

**128** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἐν πάσαις ταῖς χώραις εὑρίσκει τις διατυπώσεις δημοσιότητος διὰ τὴν ἀπαλλοτρίωσιν τῶν πλοίων. Ἀλλ' αἱ διατυπώσεις αὗται δὲν εἶναι πάντοτε ὅμοιαι πρὸς τὰς τοῦ γαλλικοῦ νόμου. Ὑπάρχουσιν ἰδίᾳ χῶραι, ἔνθα ἡ μνεία τῆς μεταβιβάσεως ἐπὶ βιβλίου ἀπαιτεῖται ἀποκλειομένης πάσης ἐγγραφῆς ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος.

Κατὰ τὸν *βελγικὸν* νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 2) ἡ πρᾶξις ἀπαλλοτριώσεως μεταγράφεται ἀκεραία ἐν βιβλίῳ εἰδικῷ τηρουμένῳ ἐν τῷ ἐν Ἀμβέρσῃ ὑποθηκοφυλακείῳ. Πρὸ τῆς μεταγραφῆς δὲν δύναται νὰ ἀντιταχθῇ εἰς τρίτους συμβληθέντας καλῇ τῇ πίστει.

Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ διαγράφει τὰ τῆς τηρήσεως βιβλίου διὰ τὰ γερμανικὰ σκάφη τὰ προωρισμένα διὰ τὴν κατὰ θάλασσαν ἐμπορίαν. Τὸ βιβλίον τοῦτο εἶναι δημόσιον. Κατὰ τὰ διάφορα κράτη διάφοροι δημόσιοι ὑπάλληλοι εἶναι ἐντεταλμένοι τὴν τήρησιν αὐτοῦ. Πᾶσαι δὲ αἱ μεταβιβάσεις κυριότητος ὅλου ἢ μέρους τοῦ πλοίου πρέπει νὰ καταχωρίζωνται καὶ νὰ μνημονεύωνται εἰς τὸ πιστοποιητικὸν ἐθνικότητος (1).

---

τούτου καὶ νὰ σημειοῦται ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος Οὕτω ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου δὲν ἠδύνατο σχεδὸν νὰ συστήσῃ ναυτικὴν ὑποθήκην, ὅταν τὸ πλοῖόν του δὲν εὑρίσκετο εἰς τὸν λιμένα κατατάξεως. Πρὸς ἄρσιν τοῦ ἀτόπου τούτου καὶ ἵνα ἐπιτραπῇ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην νὰ ὑποθηκεύῃ τὸ πλοῖόν του καὶ ὅταν ἀκόμη δὲν εὑρίσκεται τοῦτο ἐν τῷ λιμένι τῆς κατατάξεως, ὁ νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 6) περιορίζεται εἰς τὸ νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ βιβλίον τῶν ὑποθηκῶν τὸ κρατούμενον ἐν τῷ ταμείῳ τοῦ τελωνείου τοῦ λιμένος τούτου, χωρὶς νὰ ἀπαιτῇ ἀκόμη τὴν μνείαν ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος.

(1) Γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ, ἄρθρ. 432 μέχρι 437. Νόμος 25 Ὀκτωβρίου 1867.

Κατὰ τὸν *ἰταλικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρον 483) ἡ ἀπαλλοτρίωσις ἑνὸς πλοίου δὲν ἔχει ἀποτελέσματα ἀπέναντι τρίτων εἰ μὴ ἐὰν ἡ πρᾶξις ἀπαλλοτριώσεως ἐγγραφῇ εἰς τὸ βιβλίον τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς (officio maritimo) ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι ἐγγεγραμμένον. Πλὴν τούτου ἡ ἀπαλλοτρίωσις δέον νὰ μνημονευθῇ ἐν τῷ περιθωρίῳ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος μετὰ σημειώσεως, ἂν ὑπάρχῃ λόγος, ὅτι ὁ πωλητὴς ἔμεινε πιστωτὴς τοῦ τιμήματος ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Ἐν περιπτώσει συνδρομῆς πολλῶν ἀπαλλοτριώσεων, ἡ χρονολογία τῆς ἐπὶ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος μνείας ἀποφασίζει περὶ τῆς προτιμήσεως. Ὅταν ἡ ἀπαλλοτρίωσις γίνεται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, δὲν ἔχει ἀποτελέσματα ἀπέναντι τῶν τρίτων εἰ μὴ ἂν μεταγραφῇ ἐν τοῖς βιβλίοις τοῦ προξενείου. Ὁ δὲ πρόξενος ὑποχρεοῦται νὰ πέμψῃ ἀντίγραφον ὑπ' αὐτοῦ ἐπικεκυρωμένον τῆς πράξεως ἀπαλλοτριώσεως εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου. Ὡς δὲ ἐπὶ ἀπαλλοτριώσεως γινομένης ἐν Ἰταλίᾳ, οὕτω καὶ ἐπὶ τῶν γινομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δέον νὰ γίνεται μνεία αὐτῶν ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐθνικότητος.

Ὁ *ἱσπανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ διατάσσει ν' ἀνοιχθῇ εἰς πάσας τὰς πρωτευούσας τῶν ἐπαρχιῶν βιβλίον ἐμπορίας. Τὸ βιβλίον τοῦτο ἀποτελεῖται κατ' ἀρχὴν ἐκ δύο ἀνεξαρτήτων τόμων· εἰς τὸν ἕνα ἐξ αὐτῶν ἐγγράφονται οἱ ἰδιῶται οἱ ἐξασκοῦντες τὴν ἐμπορίαν, εἰς δὲ τὸ ἄλλο ἐγγράφονται αἱ ἑταιρεῖαι. Εἰς τὰς παραλίους ἐπαρχίας μάλιστα καὶ εἰς ἐκείνας τοῦ ἐσωτερικοῦ ὅπου κρίνεται χρήσιμον νὰ ὑπάρχῃ ναυτιλιακὴ ὑπηρεσία τὸ βιβλίον τοῦ ἐμπορίου περιλαμβάνει καὶ τρίτον τόμον προωρισμένον διὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν πλοίων ἄρθρ. 16. Ἡ ἀπαλλοτρίωσις ἑνὸς πλοίου δὲν ἔχει ἀποτελέσματα ἀπέναντι τρίτων εἰ μὴ ἀπὸ τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ἐγγράφεται εἰς τὸ βιβλίον τῆς ἐμπορίας ἀριθ. 22 ἐδ. 2 καὶ 573, ἐδ. 1.

Ὁ *πορτογαλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ ὀργανίζει κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον καθ' ὃν καὶ ὁ ἱσπανικὸς τὸ βιβλίον τῆς ἐμπορίας. Ὁρίζει (ἄρθρ. 46, 3ον), ὅτι τὸ βιβλίον τοῦτο περιλαμβάνει τὸ μητρῷον τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐν τοῖς γραφείοις τῶν ἐμπορικῶν δικαστηρίων τῶν ἐγκαθιδρυμένων ἐν ταῖς ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ὡρισμέναις πόλεσι. Αἱ πράξεις ἀπαλλοτριώσεως τῶν πλοίων δέον νὰ μνημονεύωνται ἐν τῷ βιβλίῳ τούτῳ (ἄρθρ. 49 8ον) καὶ δὲν ἔχουσιν ἀποτελέσματα ἀπέναντι τῶν τρίτων εἰ μὴ ἀπὸ τῆς γενομένης περὶ αὐτῶν

μνείας (ἄρθρ. 57). Ὁσάκις ἡ ἀπαλλοτρίωσις γίνεται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἡ πρᾶξις δέον νὰ καταχωρίζεται ἐν τῷ προξενείῳ τῆς περιφερείας ἐν ᾗ εὑρίσκεται τὸ πλοῖον κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἀπαλλοτριώσεως ἢ ἐν τῷ προξενείῳ τοῦ πρώτου λιμένος εἰς ὃν καταπλέει, ἐὰν ἡ ἀπαλλοτρίωσις ἐγένετο ἐν χώρᾳ, ἐν ᾗ δὲν ὑπῆρχε πορτογαλικὸν προξενεῖον. Ὁ πρόξενος ὀφείλει ν' ἀπευθύνῃ διὰ πρώτου ταχυδρομείου εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ ἐμποροδικείου, ἐν τῷ ὁποίῳ τὸ πλοῖον εἶναι ἐγγεγραμμένον, ἀντίγραφον τῆς καταχωρίσεως.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* ὑπάρχει ἐπίσης ἐν τοῖς κυριωτέροις τῶν λιμένων βιβλίον ἐν τῷ ὁποίῳ δέον νὰ ἐγγράφωνται (registry of british ships) μεθ' ὅλων τῶν ἀναγκαίων πληροφοριῶν πρὸς βεβαίωσιν τῆς ταυτότητός των. Ὁ ὑπάλληλος ὁ τεταγμένος εἰς τήρησιν τοῦ βιβλίου τούτου ἐκδίδει πιστοποιητικὸν καταχωρίσεως (certificate of registry) ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὸ ἡμέτερον ἔγγραφον ἐθνικότητος (acte de francisation) (1). Πᾶσα μεταβίβασις τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου δέον νὰ μνημονεύηται ὑπὸ τοῦ registrar ἐν τῷ νηολογίῳ καὶ ἐν τῷ πιστοποιητικῷ καταχωρίσεως (2).

Ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς* τὸ ἄρθρον 419 τῶν ἀναθεωρημένων καταστατικῶν διατάσσει ὅτι: «πρᾶξις πωλήσεως ἢ μεταβιβάσεως (transfert) πλοίου ἢ μέρους πλοίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δὲν δύναται νὰ ἰσχύῃ ἀπέναντι ἄλλου προσώπου πλὴν τοῦ πωλητοῦ, τῶν κληρονόμων ἢ εἰδικῶν διαδόχων ἢ τῶν λαβόντων γνῶσιν αὐτῆς (3), εἰ μὴ καθ' ὅσον ἡ πρᾶξις αὕτη τῆς πωλήσεως ἢ μεταβιβάσεως ἐνεγράφη ἐν τῷ γραφείῳ τοῦ ταμείου τοῦ τελωνείου, ἐν ᾧ εἶναι τὸ πλοῖον τοῦτο ἐγγεγραμμένον». Ἡ ἀμερικανικὴ νομοθεσία δὲν ἀπαιτεῖ νὰ γίνῃ μνεία τῆς ἀλλαγῆς κυρίου ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐθνικότητος ὅπως τελεσθῇ ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος ἀπέναντι τῶν τρίτων.

**129.** ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΝΟΜΩΝ. — Ἐκ τῶν μεταξὺ τῶν νόμων διαφορῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν διατυπώσεων δημοσιότητος τῶν ἀφορωσῶν τὰς μεταβιβάσεις πλοίων γεννῶνται συγκρούσεις νόμων προ-

---

(1) Abbott's Law of merchant ships and seamen (ἔκδοσις 12 σελ. 42 μέχρι 47.

(2) Merchant spipping Act τοῦ 1854 ἄρθρ. 45 (17 καὶ 18 Victoria, κεφάλ. 104).—Ὅρα Rouen 31 Ἰουλίου 1876. S. 1877. 2. 129.

(3) Ὅρα ἀριθ. 126 καὶ σημ. 4 τῆς σελ. 98.

κειμένου νὰ ὁρισθῇ εἰς ποῖα πλοῖα ἐφαρμόζονται αἱ νομικαὶ διατάξεις αἱ ἀπαιτοῦσαι τὴν mutation en douane.

Ἡ mutation en douane ἡ ὀργανωθεῖσα ὑπὸ τῶν γαλλικῶν νόμων ἐφαρμόζεται βεβαίως εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα ἅτινα εὑρίσκονται ἐν γαλλικῷ λιμένι καθ' ἣν ὥραν γίνεται ἡ πώλησις. Ἀλλ' ἵνα ἀπαιτῆται ἡ mutation en douane, ἆρά γε εἶναι ἀναγκαῖον νὰ συνυπάρχωσι κατὰ τὴν ὥραν τῆς πωλήσεως οἱ δύο οὗτοι ὅροι, ὁ τῆς γαλλικῆς ἐθνικότητος καὶ ὁ τῆς παρουσίας τοῦ πλοίου εἰς τὰ γαλλικὰ ὕδατα; Γαλλικὸν πλοῖον δύναται νὰ πωληθῇ καθ' ἣν στιγμὴν εὑρίσκεται ἐν ξένῳ λιμένι (ἄρθρ. 196 τοῦ ἐμπ. κώδ.) καὶ τἀνάπαλιν ξένον πλοῖον δύναται νὰ εἶναι τὸ ἀντικείμενον πωλήτεως ἐνῷ εὑρίσκεται εἰς τὰ γαλλικὰ ὕδατα. Τίνος χώρας τὸν νόμον πρέπει νὰ ἐφαρμόσῃ τις ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν διατυπώσεων αἱ ὁποῖαι δέον νὰ περιβάλλωσι τὴν πώλησιν τῶν πλοίων διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος ἀπέναντι τρίτων;

Παρόμοιον ζήτημα πολλάκις ἐξητάσθη ὡς πρὸς τὰ ἀκίνητα καὶ τὰ κινητὰ τὰ μὴ πλοῖα. Ἐνδιαφέρει λοιπὸν νὰ ἴδωμεν πῶς ἐλύθη τὸ ζήτημα ὡς πρὸς τὰ ἄλλα κτήματα, ἵνα κατανοήσωμεν κάλλιον τὴν δυσκολίαν ἥτις ἐγείρεται ὡς πρὸς τὰ θαλάσσια σκάφη.

Αἱ διατυπώσεις δημοσιότητος ὧν ἡ ἐκπλήρωσις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τῶν ἀκινήτων δὲν ὁρίζονται ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ τόπου τῶν συμβαλλομένων· δὲν πρόκειται ἐνταῦθα ζήτημα ἱκανότητος, σημειωτέον δ' ἄλλως καὶ ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι δυνατὸν νὰ ἀνήκωσιν εἰς διαφόρους χώρας. Ἐπίσης δὲν ὁρίζονται οὐδὲ ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ τόπου ὅπου ἐγένετο ἡ μεταβιβαστικὴ τῆς κυριότητος πρᾶξις· δὲν ἐφαρμόζεται ἐνταῦθα ὁ κανὼν locus regit actum. Πρέπει κατὰ τὴν κοινὴν θεωρίαν ν' ἀποβλέψῃ τις εἰς τὸν νόμον τῆς τοποθεσίας τοῦ ἀκινήτου. Οὕτω ἐν οἱαδήποτε χώρᾳ καὶ ἂν πωληθῇ ἀκίνητον κείμενον ἐν Γαλλίᾳ καὶ οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ ἐθνικότης τοῦ πωλητοῦ καὶ τοῦ ἀγοραστοῦ, ἐπιβάλλεται ἡ μεταγραφὴ τῆς πράξεως τῆς πωλήσεως συμφώνως πρὸς τὸν ἡμέτερον νόμον τῆς 23 Μαρτίου 1855. Τῷ ὄντι ὁ περὶ μεταγραφῆς νόμος εἶναι νόμος ἀναφερόμενος εἰς τὴν σύστασιν τῆς ἀκινήτου κυριότητος· ὁ νόμος οὗτος δέον κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος νὰ διέπῃ πάντα τὰ ἀκίνητα τοῦ ἡμετέρου ἐδάφους. Ἄνευ τούτου ὁ σκοπὸς τῆς δημοσιότητος, εἰς ὃν ἀποβλέπει ὁ νόμος, δὲν θὰ ἐπετυγ-

χάνετο· ἵνα διαφύγῃ πρᾶξίς τις ἀπαλλοτριώσεως γαλλικοῦ ἀκινήτου τοὺς κανόνας τοῦ νόμου τοῦ 1855, θὰ ἤρκει νὰ ἐτελεῖτο αὕτη ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ (1).

Ὡς πρὸς τὰ κινητὰ ὑπάρχει λόγος νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπίσης ὁ νόμος τοῦ τόπου ὅπου κεῖνται ταῦτα κατὰ τὴν πώλησιν (2). Οὐδέποτε ἠμφισβητήθη ὅτι τὰ κινητὰ θεωρούμενα ἀτομικῶς (3) διέπονται ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ τόπου ὅπου κεῖνται (lex rei sitae), μὴ λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἐθνικότητος τοῦ κυρίου αὐτῶν. Οὕτω ἐν Γαλλίᾳ ἡ κυριότης τῶν κινητῶν κτημάτων, καὶ εἰς ἀλλοδαποὺς ἀνηκόντων, μεταβιβάζεται διὰ μόνης τῆς συμβάσεως (ἄρθρ. 711 καὶ 1138 τοῦ ἀστ. κώδικος) μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 1141 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Ἀφοῦ τὰ πλοῖα θεωροῦνται κινητά, δέον ἆρά γε νὰ ἐφαρμόσωμεν εἰς αὐτὰ ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν τηρητέων διὰ τὴν πώλησιν αὐτῶν διατυπώσεων δημοσιότητος τὸν νόμον τοῦ τόπου ὅπου εὑρίσκονται κατὰ τὴν ὥραν τῆς πωλήσεως ;

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὑπάρχει λόγος ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου τούτου ἢ τῆς lex rei sitae (4). Τὰ ὑπὲρ τῆς γνώμης ταύτης ἐπιχειρήματα εἶναι εὐλογοφανῆ. Τὰ πλοῖα, λέγουσιν οἱ ὀπαδοὶ τῆς θεωρίας ταύτης, εἶναι κινητὰ (ἄρθρ. 190 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καὶ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῶσιν ἐπ' αὐτῶν οἱ κανόνες οἱ ἐφαρμοζόμενοι καὶ ἐπὶ τῶν ἄλλων

---

(1) Aubry et Rau, I, § 31 σελ. 84. Demolombe, I, ἀριθ. 107· Laurent, Principes de Droit civil, I ἀριθ. 102. Pasquale-Fiore (μετάφρασις ὑπὸ Pradier-Fodéré) Traité de Droit international privé, ἀριθ. 205 σελ. 349· Weiss, Traité élémentaire de Droit international privé, σελ. 391.

(2) Pasquale-Fiore, ἔνθα ἀνωτέρω, ἀριθ. 197 καὶ ἑπόμ., Weiss, ἔνθα ἀνωτέρω, σελ. 191 καὶ ἑπόμ.

(3) Διαφωνία ὑπάρχει μόνον ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦ νόμου τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς τὰς ὁμάδας τῶν κινητῶν, καὶ εἰδικῶς εἰς τὰς κληρονομίας κινητῶν Ὅρα L. Renault, Journal du Droit international privé, 1875, σελ. 329, 422 καὶ ἑπόμ., 1876, σελ. 15 καὶ ἑπόμ.

(4) Rouen 31 Ἰουλίου 1893. S. 1877. 2. 129· J. Pal. 1877. Ἐμποροδικεῖον τῆς Havre 24 Αὐγούστου 1877, «le Droit», ἀριθ. τῆς 20 Ὀκτωβρίου 1877. Πρωτοδικεῖον τοῦ Saint-Malo, 27 Ἰουνίου 1885. Journal de jurisprudence de Nantes, 1886. 1. 77. — De Valroger, I, ἀριθ. 136. Ὅρα de Bar, Théorie and Praxis des internationalen Privatrechts, II, σελ. 189 καὶ ἑπόμ. Πρβλ. Ἀκυρ. 19 Μαρτίου 1872. S. 1872. 1. 238. J. Pal. 1872.

κινητῶν κτημάτων, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχουσιν ἐν τῇ νομοθεσίᾳ ρηταὶ ἐξαιρέσεις. Ἐὰν διὰ τοῦτο καὶ μόνον, ὅτι δηλ. πλοῖόν τι εὑρίσκεται ἐν λιμένι γαλλικῷ, δὲν ἐφηρμόζοντο ἐπ'αὐτοῦ ἀναγκαίως οἱ γαλλικοὶ νόμοι, οἱ Γάλλοι θὰ ἠδύναντο νὰ γίνωνται θύματα ἐπιζημιωτάτων πλανῶν. Δυνάμεθα κατ' αὐστηρότητα νὰ παραδεχθῶμεν τὸ τεκμήριον ὅτι οἱ Γάλλοι γνωρίζουσι τοὺς νόμους τῆς χώρας των· ἀλλὰ θὰ ἦτο τερατῶδες νὰ παραδεχθῶμεν τὸ τεκμήριον ὅτι γινώσκουσι καὶ τοὺς ξένους νόμους.

Καθ' ἡμᾶς ὡς πρὸς τὰς τηρητέας διατυπώσεις δημοσιότητος πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ νόμος τῆς σημαίας, τουτέστιν ὁ νόμος τῆς χώρας, εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πωλούμενον πλοῖον, ὁπουδήποτε καὶ ἂν εὑρίσκηται τὸ πλοῖον τοῦτο (1). Οὕτω, ἐὰν ἀμερικανικὸν πλοῖον πωληθῇ, ἔστω καὶ ἐν γαλλικῷ λιμένι, ὁ ἀμερικανικὸς νόμος θέλει ἐφαρμοσθῇ προκειμένου νὰ ὁρισθῇ ἂν ἐξεπληρώθησαν αἱ διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου τούτου διαγραφόμεναι διατυπώσεις δημοσιότητος. Ἐξ ἴσου ὁ ἡμέτερος νόμος θέλει ἐφαρμοσθῇ εἰς πλοῖον γαλλικον πωλούμενον ἔστω καὶ ἐν λιμένι τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, καὶ ἑπομένως θέλουσιν ἐκπληρωθῇ αἱ διατυπώσεις τῆς mutation en douane αἱ διαγραφόμεναι ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ νόμου. Εἶναι ἀληθές, ὅτι τὰ κινητὰ κτήματα διέπονται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας ἐν ᾗ εὑρίσκονται, καὶ ἂν ἀκόμη ἀνήκωσιν εἰς πολίτας ἄλλης χώρας. Ἀλλὰ τὰ πλοῖα ὡς πρὸς τὴν σχέσιν ταύτην δὲν πρέπει νὰ ἀφομοιωθῶσι πρὸς τὰ ἄλλα κινητά. Ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις τὰ πλοῖα ἐκλαμβάνονται ὡς ἀκίνητα ἢ ὑπόκεινται εἰς κανόνας ἀλλοτρίους πρὸς πάντα τὰ λοιπὰ κτήματα.

Κατὰ τῆς γνώμης ταύτης ἀντιτάσσεται, ὅτι ὁ νόμος ὁρίζει περιοριστικῶς τὰς διαφορὰς τὰς χωριζούσας τὰ πλοῖα ἀπὸ τῶν κινητῶν κτημάτων ἐν γένει, καὶ ὅτι σιωπῶντος τοῦ νόμου δέον νὰ παραδεχθῶ-

---

(1) Ch. Lyon-Caen, «Études de Droit international privé maritime», σελ. 4 μέχρι 18· Asser et Rivier, «Eléments de Droit international privé», ἀριθ. 109.—Τὴν λύσιν ταύτην ἀπεδέχθη ἐν ἔτει 1888 τὸ ἐν Βρυξέλλαις συνέδριον τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου. Ὅρα ἄρθρ. 1, 2ον τοῦ σχεδίου διεθνοῦς συμβάσεως περὶ συγκρούσεως νόμων ἐν τῷ θέματι τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

μεν τὴν ἀφομοίωσιν. Ἀλλ' ὑπάρχει ἐνταῦθα μία καταφανὴς ὑπερβολή. Ἵνα μὴ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰ πλοῖα οἱ κανόνες οἱ διέποντες τὰ ἄλλα κινητά, δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη ρητῆς νομικῆς διατάξεως ἐπιβαλλούσης δι' αὐτὰ εἰδικοὺς κανόνας· ἀρκεῖ νὰ μὴ ὑφίστανται διὰ τὰ πλοῖα οἱ δικαιολογητικοὶ λόγοι νομικοῦ τινος κανόνος τεθειμένου διὰ τὰ κινητὰ κτήματα. Πρέπει δηλαδὴ νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐνταῦθα τὸν ἑρμηνευτικὸν κανόνα cessante ratione legis cessat lex. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἀδιστάκτως δὲν ἐφαρμόζεται ὡς πρὸς τὰ πλοῖα ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρου 2279 τοῦ ἀστ. κώδικος, *ἐπὶ κινητῶν ἡ κατοχὴ ἰσοδυναμεῖ πρὸς τίτλον*, καὶ ὅμως οὐδεμία νομικὴ διάταξις ἀποκλείει τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ. Ὅρα ἀριθ. 84 (1). Καθ' ἡμᾶς οἱ λόγοι οἱ συνηγοροῦντες ὑπὲρ τῆς εἰς τὰ κινητὰ ἐφαρμογῆς τῆς lex rei sitae δὲν παρουσιάζονται ποσῶς ὡς πρὸς τὰ πλοῖα. Ὅ,τι δικαιολογεῖ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου τούτου εἶναι τὸ ὅτι δὲν θὰ ὑπῆρχεν ἀσφάλεια εἰς τὰς συναλλαγάς, ἐὰν κτήματα κινητὰ εὑρισκόμενα ἔν τινι χώρᾳ ἐπετρέπετο νὰ διέπωνται ὑπὸ νόμων ἄλλων καὶ ὄχι τῶν νόμων τῆς χώρας ταύτης. Ἰδίᾳ δὲ θὰ συνέβαινε τοῦτο, ἐὰν ἐφηρμόζετο εἰς αὐτὰ ὁ νόμος τῆς χώρας τοῦ κυρίου αὐτῶν· τὰ συνήθη κινητὰ δὲν ἔχουσιν οὐδὲν νομικὸν σημεῖον συνδέον αὐτὰ πρὸς τὴν χώραν ταύτην.

Τοῦτο δὲν δύναται νὰ λεχθῇ ὡς πρὸς τὰ πλοῖα. Ταῦτα ἔχουσι κατὰ τοὺς νόμους ὅλων τῶν ναυτικῶν κρατῶν εἶδός τις ἕδρας ἢ νομικῆς κατοικίας ἐν ὡρισμένῃ χώρᾳ, εἶναι δὲ τοῦτο ὁ λιμὴν τῆς κατατάξεώς των. Πλὴν τούτου ἡ ἐθνικότης τοῦ πλοίου εἶναι γνωστὴ διὰ τοῦ οἰκείου ἐγγράφου ἐθνικότητος (2) τὸ ὁποῖον κατὰ τὰς διαφόρους νομοθεσίας ὀφείλει ὁ πλοίαρχος νὰ ἔχῃ ἐντὸς τοῦ πλοίου. Ὅρα ἄρθρ. 226 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἡ ἐθνικότης αὕτη μάλιστα ἐκδηλοῦται δι' ἐξωτερικοῦ γνωρίσματος, τῆς σημαίας τὴν ὁποίαν φέρει. Οὐδεὶς λοιπὸν φόβος ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἐν ξένῃ χώρᾳ, ἰδίᾳ ἐν Γαλλίᾳ, θ' ἀποβῇ πηγὴ ἐπιζημίων πλανῶν διὰ τοὺς κατοίκους τῆς χώρας.

Οἱ λόγοι οὗτοι εἶναι γενικοὶ καὶ δέον ν' ἀγάγωσιν εἰς τὴν ἐφαρ-

---

(1) Ἀκυρ. 29 Ἰανουαρίου 1870, S. 1870. 1. 145. J. Pal. 170. 353. D. 1870. 1. 127.

(2) Ἡ acte de francisation ὡς πρὸς τὰ γαλλικὰ πλοῖα.

μογὴν τοῦ νόμου τῆς σημαίας πρὸς λύσιν ἂν μὴ πασῶν τῶν συγκρούσεων τῶν νόμων τῶν ἀφορωσῶν τὰ πλοῖα, μεγάλου τοὐλάχιστον μέρους τῶν συγκρούσεων τούτων, ὡς θέλομεν καταδείξει τοῦτο προκειμένου περὶ ἑκάστου τῶν θεμάτων. Εἰδικοὶ λόγοι ἰσχυρότεροι ἀκόμη ὑπάρχουσιν ὅπως ἐφαρμοσθῇ ὁ νόμος τῆς σημαίας ὡς πρὸς τὰς τηρητέας διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου ἀπέναντι τῶν τρίτων διατυπώσεις δημοσιότητος. Ἡ δημοσιότης εἰς τὴν ὁποίαν ἀποβλέπουν αἱ διατυπώσεις αὗται δὲν θὰ ἐπετυγχάνετο ἂν μὴ ἀπῃτοῦντο διὰ τὸν λόγον καὶ μόνον ὅτι τὸ πλοῖον ἐπωλήθη εἰς χώραν τῆς ὁποίας ὁ νόμος δὲν ἀπαιτεῖ αὐτάς. Οὕτω, κατὰ τὸ ἀντίθετον σύστημα, πλοῖον γαλλικὸν θὰ ἐθεωρεῖτο erga omnes ὅτι ἤλλαξε κύριον, χωρὶς νὰ ἐκπληρωθῶσιν αἱ διατυπώσεις τῆς mutation en douane, ἐκ τοῦ λόγου καὶ μόνου, ὅτι τὸ πλοῖον τοῦτο ἔχει πωληθῆ ἐν χώρᾳ ἔνθα αἱ διατυπώσεις αὗται δὲν ἀπαιτοῦνται ὑπὸ τοῦ νόμου. Τὰ βιβλία λοιπὸν τῶν τελωνιακῶν εἰσπράξεων (Les registres des recettes de douanes) δὲν θὰ παρίστανον πλέον, ἀντιθέτως πρὸς τὸν βέβαιον σκοπὸν τῶν ἡμετέρων νόμων, πλήρη πίνακα τῆς καταστάσεως τῆς κυριότητος τῶν ἐμπορικῶν ἡμῶν πλοίων. Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου τῆς σημαίας ἀποφεύγομεν τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο· αἱ μεταβιβάσεις κυριότητος πλοίου ὑποβάλλονται εἰς ἕνα μοναδικὸν νόμον, τὸν αὐτὸν πάντοτε ἀνεξαρτήτως τῶν διαφόρων ἑκάστοτε περιπτώσεων.

**130.** Ῥητέον ἄλλως ὅτι, ἐὰν ἐξεπληρώθησαν αἱ διατυπώσεις αἱ διαγραφόμεναι ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας τοῦ πλοίου καθ' ἣν ὥραν ἐτελέσθη ἡ πώλησις, ἐνῷ τὸ πλοῖον εὑρίσκετο ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ, τὸ γεγονὸς ὅτι τὸ πλοῖον ἀπέρχεται ἔπειτα εἰς τὰ γαλλικὰ ὕδατα δὲν δύναται νὰ κωλύσῃ τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ νὰ θεωρῆται ὁ ἀγοραστὴς κύριος erga omnes ὑπὸ τὴν πρόφασιν ὅτι δὲν ἐτηρήθη ὁ γαλλικὸς νόμος. Γεγονὸς μεταγενέστερον δὲν δύναται νὰ ἐπιφέρῃ προσβολὴν εἰς τὸ κεκτημένον δικαίωμα τοῦ ἀγοραστοῦ. Τοῦτο δὲν ἀμφισβητεῖται ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν κτήματα κινητά, ἀφοῦ ἐπωλήθησαν, μετεφέρθησαν εἰς ἄλλον τόπον. Ἡ αὐτὴ λύσις εἶναι ὀρθὴ διὰ τὰ πλοῖα. Θὰ ἦτο τόσῳ μᾶλλον τερατῶδες τὸ νὰ μὴ παραδεχθῇ τις αὐτήν, ὅσῳ ὡς ἐξ αὐτοῦ τοῦ προορισμοῦ των τὰ πλοῖα κατασκευάζονται ἵνα μεταβαίνωσιν εἰς διαφόρους χώρας ὑποκειμένας εἰς διαφο-

ρους νομοθεσίας. Ἐφαρμοζομένου ἄλλου συστήματος, δὲν θὰ ὑπῆρχε πλέον ἀσφάλεια διὰ τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων (1).

**131.** Ὑπὸ ἔποψιν οὐσιαστικὴν ἡ πώλησις τῶν πλοίων ὑπόκειται κατ' ἀρχὴν εἰς οὓς κανόνας καὶ ἡ πώλησις ἐν γένει. Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις διαφοραί τινες τὰς ὁποίας πρέπει νὰ σημειώσωμεν καὶ εἰδικά τινα ζητήματα δεόμενα λύσεως.

**132.** Τὰ πλοῖα δύνανται κατ' ἀρχὴν νὰ πωληθῶσιν ἐλευθέρως εἴτε εἰς Γαλλους εἴτε εἰς ξένους, οὕτως ὥστε συνεπείᾳ τῆς πωλήσεως νὰ παύωσι νὰ εἶναι πλοῖα γαλλικά. Ἐν τούτοις ὁ νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 33) ἀπαγορεύει τὴν πώλησιν πλοίου ὑποθηκευμένου εἰς ξένους, τουτέστι ἐν μοίρᾳ τοσκύτῃ ὥστε ν' ἀποβῇ ξένον. Ἡ ἀλλαγὴ τῆς ἐθνικότητος πλοίου τινὸς δύναται νὰ καταστήσῃ δύσκολον τὴν ἐξάσκησιν τῶν δικαιωμάτων τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν, καὶ μόνον διὰ τῆς ἀλλαγῆς τοῦ ὀνόματος καὶ τοῦ λιμένος κατατάξεως, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας δὲν δύναταί τις ν' ἀναγνωρίσῃ τὸ πλοῖον.

Ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη κυροῦται διὰ τῶν ἐπὶ καταχρήσει ἐμπιστοσύνης (ὑπεξαιρέσει) ἐπιβαλλομένων κατὰ τοῦ πωλητοῦ ποινῶν (ἄρθρ. 408 τοῦ ποιν. κώδ.) καὶ διὰ τῆς ἀκυρότητος τῆς πωλήσεως. Ἀλλ' ἡ ἀκυρότης αὕτη δὲν ἀποτελεῖ σοβαρὰν κύρωσιν, διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς ὅτι, ἂν ἀπαγγελθῇ ὑπὸ τῶν ἡμετέρων δικαστηρίων συμφώνως πρὸς τὸν γαλλικὸν νόμον, δύναται ν' ἀποκρουσθῇ ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τῆς χώρας, τῆς ὁποίας τοὐντεῦθεν φέρει τὸ πλοῖον τὴν σημαίαν καὶ μένει οὕτω ἄνευ ἀποτελέσματος, ἂν μὴ ἐπανέλθῃ τὸ πλοῖον εἰς τὰ γαλλικὰ ὕδατα.

**133.** Τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ πωληθῇ εἰ μὴ ὑπὸ τοῦ ἱκανοῦ κυρίου ἢ ὑπὸ προσώπου λαβόντος παρὰ τοῦ κυρίου εἰδικὴν ἐντολὴν (ἄρθρ. 1988 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος).

Ὁ πλοίαρχος ὁ τεταγμένος ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου εἰς τὴν διοίκησιν τούτου ὡς ἐκ τῆς ἰδιότητός του καὶ μόνης κέκτηται εὐρυτάτην ἐξουσίαν ἐκτὸς τοῦ τόπου τῆς διαμονῆς τοῦ ἰδιοκτήτου (ἄρθρ.

---

(1) Ὅρα σύμφωνον πρὸς τὴν ἡμετέραν γνώμην Arth. Desjardins I, σελ. 180.—Τὸ ἐφετεῖον τῆς Rouen καὶ τὸ ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης παρεγνώρισαν τὰς ἰδέας ταύτας ἐν ταῖς ἀποφάσεσι ταῖς σημειωθείσας εἰς τὴν σημ. 4 τῆς σελ. 104

232 τοῦ ἐμπ. κώδικος), ἀλλ' ἐπειδὴ ἡ ἐξουσία αὕτη δὲν ἀναφέρεται εἰ μὴ εἰς τὰς πράξεις αἵτινες δέον νὰ ἐνεργηθῶσι διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀποστολῶν, δὲν χωρεῖ μέχρι τοῦ σημείου τοῦ νὰ δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ πωλῇ τὸ ὑπὸ τὴν διοίκησίν του πλοῖον. Κατὰ τὸ ἄρθρον 237 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁ χοςπλοίαρ δὲν δύναται νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον χωρὶς ἐπὶ τούτῳ ἀδείας τῶν ἰδιοκτητῶν. Πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῆς διατάξεως ταύτης ὁ πλοίαρχος, ἂν μὴ ἐκτελῇ τὴν πώλησιν ἐνώπιον τοῦ προξένου, ὀφείλει προηγουμένως νὰ ἐφοδιασθῇ διὰ πιστοποιητικοῦ τοῦ προξένου βεβαιοῦντος ὅτι ἡ ἐξουσία εἶναι ἐν τάξει. Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833 ἄρθρ. 82.

Διπλῆ δὲ ὑπάρχει κύρωσις τοῦ κανόνος τούτου. — α. Ἡ πώλησις πλοίου ἡ ἐνεργηθεῖσα ὑπὸ πλοιάρχου ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς ἀποτελεῖ ἔγκλημα τιμωρούμενον διὰ φυλακίσεως, ἄρθρ. 92 Διατ. 24 Μαρτίου 1853. — β. Ἡ πώλησις εἶναι ἄκυρος ὡς πώλησις πράγματος ἀλλοτρίου, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1599 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὸ ἄρθρον 237 τοῦ ἐμπορ. κώδικ. ἀπαγγέλλει τὴν ἀκυρότητα.

Ὁ ἀγοραστὴς ὅστις διέπραξε τὸ λάθος τοῦ νὰ μὴ ζητήσῃ παρὰ τοῦ πλοιάρχου νὰ παρουσιάσῃ τοὺς τίτλους του, ἢ ὁ εἰδικὸς διάδοχος αὐτοῦ, δύναται νὰ ἐκνικηθῇ, ἐφ' ὅσον δὲν ἀπέκτησε τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου διὰ παραγραφῆς. Ὅρα περὶ τῆς προθεσμίας τῆς παραγραφῆς ἀριθ. 161.

**134.** Ἐν τούτοις ἡ ἀδυναμία τοῦ πλοιάρχου τοῦ νὰ πωλῇ τὸ πλοῖον ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς δὲν εἶναι ἀπόλυτος. Τὸ ἄρθρον 237 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐξαιρεῖ ρητῶς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν· «*ἀπαγορεύεται*», λέγει τὸ εἰρημένον ἄρθρον, «*εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ χωρὶς ἐπὶ τούτῳ ἀδείας τῶν ἰδιοκτητῶν πώλησις τοῦ πλοίου, ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος τῆς πωλήσεως, ΕΚΤΟΣ ἂν ἀποδειχθῇ νομίμως, ΟΤΙ ΗΤΟ ΑΝΙΚΑΝΟΝ ΠΡΟΣ ΠΛΟΥΝ.*

**135.** Πότε δύναταί τις νὰ εἴπῃ ὅτι ὡρισμένον πλοῖον εἶναι ἀνίκανον πρὸς πλοῦν; Τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν παρουσιάζεται μόνον προκειμένου περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρ. 237 τοῦ ἐμπ. κώδικος· ἐγεί-

---

(1) Τὸ ἄρθρον 1599 τοῦ ἀστ. κώδικος ἐφαρμόζεται εἰς τὰς ἐμπορικὰς πωλήσεις ὡς καὶ εἰς τὰς ἀστικάς. Ὅρα ἡμέτερον Σύστημα, III, ἀριθ. 105.

ρεται ἐπίσης καὶ πρὸ πάντων μάλιστα ἐν τῷ θέματι τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου (ἀσφάλεια ἐπὶ τοῦ σκάφους), προκειμένου νὰ κριθῇ, ἐὰν ὁ ἀσφαλισθεὶς δύναται νὰ ἐγκαταλείψῃ αὐτὸ λόγῳ ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν δυνάμει τοῦ ἄρθρου 369 ἐδ. τελευταίου τοῦ ἐμπ. κώδικ. Ἀλλὰ τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια περιέχουσιν ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐξηγηματικὰς διατάξεις ὡς πρὸς τοῦτο (1).

Κατ' ἀρχαιοτάτην καὶ λογικὴν παράδοσιν διακρίνεται ἀνικανότης πρὸς πλοῦν *ἀπόλυτος καὶ σχετική*. Ὑπάρχει ἀπόλυτος πρὸς πλοῦν ἀνικανότης ὁσάκις ἓν πλοῖον, ἕνεκα τῶν ἀβαριῶν, ἃς ὑπέστη, δὲν εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν νὰ πλέῃ (tenir la mer). Ὑπάρχει σχετικὴ ἀνικανότης, ὅταν αἱ δαπάναι αἱ ἀπαιτούμεναι ἵνα καταστα θῇ τὸ πλοῖον ἱκανὸν νὰ πλεύσῃ θὰ ἦσαν ὑπερβολικαί. Θὰ ἦτο παράλογον νὰ ὑποχρεοῦται ὁ πλοίαρχος νὰ ἐνεργήσῃ ἐπισκευὰς καταστρεπτικὰς διὰ τὸν ἰδιοκτήτην (2). Ὑπάρχει ἐπίσης σχετικὴ ἀνικανότης πρὸς πλοῦν, ὅταν τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ δι' ἔλλειψιν ἐργατῶν ἢ ὑλικῶν ἐν τῷ ὅρμῳ, ὅπου ἐμποδίσθη τὸ πλοῖον.

**136.** Τὸ ἄρθρ. 237 ὑποθέτει ὅτι ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης *ἀπεδείχθη νομίμως*. Ἡ ἀπόδειξις τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος προβλέπεται ὑπὸ κειμένων, ἅτινα ὑποδεικνύουσι καὶ τοὺς τύπους, ὑφ' οὓς γίνεται ἡ ἀπόδειξις αὕτη. Πραγματογνώμονες, διοριζόμενοι ὑπὸ τοῦ προξένου καὶ τοῦ ὑποπροξένου ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ὑπὸ τοῦ ἐμποροδικείου ἢ ἐν ἐλλείψει τοιούτου ὑπὸ τοῦ εἰρηνοδίκου ἐν Γαλλίᾳ, ἐξετάζουσιν ἐὰν ὑπάρχῃ ἀνικανότης πρὸς πλοῦν, καὶ ἐπὶ τῇ ἐκθέσει αὐτῶν ἡ ἀρχή, ἡ διορίσασα αὐτούς, ἀποφαίνεται ὅτι ὑπάρχει ἢ οὐ ἀνικανότης (3). Λέγεται τότε ἔστιν ὅτε ὅτι τὸ πλοῖον εἶνε *καταδεδικασμένον* ἢ κεκηρυγμένον *ἀνίκανον πρὸς πλοῦν*. (ἄρθρ. 390 τοῦ ἐμπορ. κώδικος).

**137.** Τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 237 λαμβανόμενον κατὰ γράμμα θὰ ἐφαίνετο ἐπιβάλλον ἐπιτακτικῶς τὴν παρουσίασιν τῆς κηρύξεως

---

(1) Ὅρα τὴν police francaise d' assurance maritime sur corps, ἀριθ. 9, 10 καὶ 11.

(2) Rouen, 3 Ἰουλίου 1867, D. 1867. 2. 61. — Arih. Desjardins, II, ἀριθ. 520.

(3) Déclaration τοῦ 1779, ἀρθρ. 4 καὶ 7. Νόμος 9—13 τοῦ Αὐγούστου τοῦ 1791.

τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος ὡς προαπαιτούμενον ὅρον τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου, τῆς ἐνεργουμένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Ἀλλ' οὐδεὶς ἐσκέφθη ν' ἀποδώσῃ εἰς τὸ ἄρθρον 237 τὴν ἔννοιαν ταύτην. Ὑπάρχουσι περιπτώσεις, καθ' ἃς τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν τόπῳ, ὅπου δὲν ὑπάρχει ἀρχή, δυναμένη νὰ προβῇ εἰς τὴν κήρυξιν τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος. Ἔπειτα, ἐὰν ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης ὑπάρχῃ πράγματι, δὲν βλέπομεν διὰ τίνα λόγον δὲν θὰ ἀνεγνωρίζετο, ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶχε τὴν ἐξουσίαν νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον. Ἡ ἀντίθετος λύσις θὰ ἀπέδιδεν εἰς τὸν ἡμέτερον κώδικα χαρακτῆρα φιλοτυπικόν, ὁποῖον ἀληθῶς δὲν ἔχει (1).

**137** δίς. Ἀντιθέτως, ἐπειδὴ ἡ κήρυξις τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος δὲν εἶναι ἀπόφασις ἐπὶ διενέξεως, δὲν ἔχει τὸ κῦρος τοῦ δεδικασμένου. Καίτοι ἐκηρύχθη ἡ ἀνικανότης, δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ καὶ ν' ἀποδειχθῇ, ὅτι τὸ πωληθὲν πλοῖον ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν (2). Ὁ ἰδιοκτήτης λοιπὸν τοῦ πλοίου θὰ ἠδύνατο, μεθ' ὅλην τὴν κήρυξιν τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος, ν' ἀποδείξῃ ὅτι ὁ πλοίαρχος ἔπταισε, προκαλέσας τὴν κήρυξιν τοῦ πλοίου ὡς ἀνικάνου πρὸς πλοῦν, καὶ νὰ ζητήσῃ τὴν καταδίκην αὐτοῦ εἰς ἀποζημιώσεις.

Θὰ ἠδύνατο ὅμως, μεθ' ὅλην τὴν κήρυξιν τῆς ἀνικανότητος, νὰ ἀκυρωθῇ ἡ πώλησις κατὰ τοῦ ἀγοραστοῦ, ἂν ἐβεβαιοῦτο ὅτι πράγματι τὸ πλοῖον δὲν ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν ; Ἡ καταφατικὴ λύσις εἶναι ἀναμφισβήτητος ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ὁ ἀγοραστὴς εἴτε προυκάλεσε δολίως τὴν τῆς ἀνικανότητος κήρυξιν ἢ πρὸ τῆς ἀγορᾶς ἐγίνωσκεν ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν (3) ; Πρέπει ὅμως νὰ παραδεχθῇ τις τὴν ἀκυρότητα τῆς πωλήσεως καὶ ἐν ᾗ περιπτώσει ὁ ἀγοραστὴς εἶναι καλῆς πίστεως ; Ἡ αὐστηρότης τῶν ἀρχῶν φαίνεται ὅτι ἀναγκαίως ἄγει μέχρι τοῦ σημείου τούτου. Τὸ ἄρθρον 237 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀπαιτεῖ τὴν πρὸς πλοῦν ἀνικανότητα, ἵνα ἔχῃ ὁ πλοίαρχος τὴν ἐξουσίαν νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον. Ἐὰν μὴ ὑφίσταται αὕτη πράγματι, ἡ πώλησις ἐγένετο ὑπὸ προσώπου τὸ ὁποῖον δὲν εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον· εἶναι ἄκυρος ἡ

---

(1) De Vairoger, II, ἀριθ. 450, σελ. 580.

(2) Πρβλ. Ἀκυρ. 27 Ἀπριλίου 1887. «Revue international du Droit maritime, 1887-88, σελ. 150.

(3) Ἀκυρ. 3 Ἀπριλίου 1867. S. 1867, 1. 385.—Pardessus II, ἀρ. 606.

πώλησις πράγματος ἀλλοτρίου. Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη εἶναι σκληρὰ σφόδρα διὰ τὸν καλῆς πίστεως ἀγοραστήν, καὶ τὸ Ἀκυρωτικὸν ἔκρινεν ὅτι ἠδύνατο νὰ προβῇ μέχρι τοῦ ν' ἀναγνωρίσῃ ἐπ' ὠφελείᾳ αὐτοῦ τὸ ἔγκυρον τῆς πωλήσεως (1) (2) οὕτως ὥστε ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὁ ἀποστερηθεὶς τῆς κατοχῆς τούτου θὰ περιήρχετο εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προσφύγῃ εἰς ἀγωγὴν περὶ ἀποζημιώσεως κατὰ τοῦ πλοιάρχου.

**138.** Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἡ πώλησις πλοίου καταδεδικασμένου γίνεται ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ. Ἀλλ' ἐπειδὴ δὲν ὑπάρχει περὶ τούτου οὐδεμία νομικὴ διάταξις, δὲν δύναταί τις νὰ μεμφθῇ τοῦ πλοιάρχου, ἂν μὴ διατελῇ οὗτος ποσῶς ἐν δόλῳ, ὅτι ἐνήργησε τὴν πώλησιν ἄνευ δημοσίου πλειστηριασμοῦ (3).

**139.** Ῥητέον ἄλλως, ὅτι ἡ εὐκολία τῶν συγκοινωνιῶν καθιστᾷ ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον σπανίαν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 237 ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν. Πάντοτε σχεδὸν σήμερον δύναται ὁ πλοίαρχος εὐκόλως νὰ εἰδοποιήσῃ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου καὶ νὰ ζητήσῃ παρ' αὐτοῦ ὁδηγίας. Διό, συνήθως πωλεῖ τὸ πλοῖον καὶ ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος αὐτοῦ πρὸς πλοῦν δυνάμει ἐπὶ τούτῳ ἀδείας τοῦ ἰδιοκτήτου.

**140.** Ἐν τῇ ἐξαιρετικῇ περιπτώσει τῇ προβλεπομένῃ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 237 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἡ ἐπιτόπιος ἢ ἡ προξενικὴ ἀρχὴ δὲν ἐπιτρέπει τὴν πώλησιν εἰ μὴ ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ πλοιάρχου· ἡ πώλησις θὰ ἦτο ἄκυρος, ἐάν, ἐλλείψει τοιαύτης αἰτήσεως ἡ ἀρχὴ αὕτη διέτασσε τὴν πώλησιν. Θὰ ὑπῆρχεν ἀληθῶς ἐπὶ τοῦ προκειμένου πώλησις ἀλλοτρίου πράγματος (4). Ὁ ἀγοραστὴς λοιπὸν θὰ διέτρεχε

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ἡ καλὴ πίστις τοῦ ἀγοραστοῦ δὲν κρίνεται ὡς προστατεύουσα αὐτὸν κατὰ τῆς περὶ ἀκυρώσεως τῆς πωλήσεως ἀγωγῆς. Maclachlan, σελ. 176.

Ἐν Γερμανίᾳ τὸ ζήτημα συζητεῖται. Ὅρα ὑπὲρ τῆς ἀκυρότητος τῆς πωλήσεως, Lewis, das deutsche Handelsgesetzbuch σελ. 950, ἀριθ. 211. Ὅρα ὑπὲρ τῆς ἐγκυρότητος τῆς πωλήσεως Makower, das allgemeine deutsche Handelsgestzbuch.

(2) Ἀκυρ. 3 Ἀπρίλιου 1867. S. 1867. 1. 385. J. Pal. 1867. 1869. D. 1868. 1. 50 —Art. Desjardins, II, ἀριθ. 522. de Valroger, II, ἄρθρ. 452.

(3) Arth Desjardin, II, ἀριθ. 521.

(4) Ἀκυρ. 18 Ἰανουαρίου 1870. D. 1870. 1. 127. S. 1870. 1. 145. J. Pal. 1870. 353.

τὸν κίνδυνον τῆς ἐκνικήσεως διὰ τῆς διεκδικήσεως τοῦ ἰδιοκτήτου ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἔχῃ ἀποκτήσει τὸ πλοῖον διὰ τῆς παραγραφῆς. Ὅρα ἀριθ. 161.

**140** δίς. Ὁ κανὼν ὁ ἀπαγορεύων τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου περιείχετο εἰς τὰς *Ἀποφάσεις τῆς Ὀλέργης*· le maistre, ἀναγράφεται ἐν τῇ συλλογῇ ταύτῃ, ne poet mye vendre la neef, s'il n'a commandement ou proquracion des seignors (ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον, ἂν μὴ ἔχῃ διαταγὴν ἢ πληρεξουσιότητα τῶν κυρίων). Τὸ διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον II, τίτλος I, ἄρθρ. 19, *Περὶ πλοιάρχου*) καθιέρωσεν αὐτὸν ἐπίσης. Καίτοι τὸ κείμενον τοῦ διατάγματος δὲν περιεῖχεν οὐδεμίαν ἐξαίρεσιν τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς πωλήσεως, φαίνεται ὅτι ἡ πρακτικὴ παρεδέχετο, ὡς πράττει καὶ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶχε τὴν ἐξουσίαν νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν. — Ἰδοὺ τί λέγει ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄνω μνημονευθέντος ἄρθρου τοῦ Διατάγματος: «Ὁ πλοίαρχος δὲν σκέπτεται νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖόν του· ἀλλ' ὅταν θέλῃ ν' ἀπαλλαγῇ αὐτοῦ, εὑρίσκει εὐκόλως τὸ μυστήριον τῆς καταδίκης του· ὑπάρχουσι τοὐλάχιστον πολλὰ παραδείγματα, ὥστε νὰ δύναταί τις νὰ ἀποφανθῇ, ἄνευ παρακεκινδυνευμένης κρίσεως, ὅτι οὐκ ὀλίγα κατεδικάσθησαν πλοῖα, ἐνῷ δὲν ἦσαν ἄξια καταδίκης· ἀλλ' ὅταν δὲν ὑπάρχῃ ἀπόδειξις δολιότητος, εἶναι ἀδύνατον νὰ τιμωρήσῃ τις αὐτήν». Ἐκ τῶν λόγων τούτων τοῦ Valin συνάγεται, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀληθοῦς ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν ὁ πλοίαρχος ἠδύνατο νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον ἐγκύρως.

**141.** Αἱ αὐταὶ ἀρχαὶ ἀναγράφονται εἰς τὰς πλείστας τῶν ξένων νομοθεσιῶν, (ἄρθρ. 376 ἐμπ. κώδικος τῆς *Ὁλλανδίας*· ἄρθρ. 499 γερμανικοῦ κώδικος· ἄρθρ. 49 ἐδ. 2, τοῦ ναυτικοῦ κώδικος τῆς Φιλλανδίας· ἄρθρ. 513 τοῦ ἰταλικοῦ κώδικος· ἄρθρ. 27 τοῦ βελγικοῦ κώδικος τῆς 21 Αὐγούστου 1879· editto politico di navigazione austriaca τοῦ 1774 ἄρθρ. 35· κῶδιξ *πορτογαλικὸς* ἄρθρ. 513, κῶδιξ *ἱσπανικὸς* ἄρθρ. 579· κῶδιξ τῆς *Χιλῆς* ἄρθρ. 845· κῶδιξ τῆς *Ἀργεντινῆς* ἄρθρ. 955· ναυτικὸς *σουηδικὸς* κῶδιξ τοῦ 1891 ἄρθρ. 50· ναυτικὸς *δανικὸς* κῶδιξ τοῦ 1892 ἄρθρ. 50· παραδέχεται δὲ αὐτὰς καὶ τὸ τῶν ἐθίμων δίκαιον τῆς *Μεγάλης*

*Βρεττανίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς* (1).

**142.** Ἡ πώλησις πλοίου ὑποθέτει πλοῖον ὑπάρχον. Κατ' ἀρχὴν ἡ πώλησις πλοίου εἶναι ἄκυρος ἐλλείψει ἀντικειμένου, ὅταν κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς πωλήσεως τὸ πωληθὲν πλοῖον εἶχεν ἤδη ἀπολεσθῇ (ἄρθρ. 1601 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἐνδεχόμενον ὅμως, ὅταν τὸ πωλούμενον πλοῖον εἶναι ἐν πλῷ, νὰ ἠθέλησαν οἱ συμβαλλόμενοι νὰ ἐνεργήσωσι πώλησιν τυχαίαν : πώλησιν à toutes chances (εἰς τὴν τύχην) ἢ ἐπ' *ἀγαθαῖς ἢ κακαῖς εἰδήσεσι*. Τότε ἡ πώλησις εἶναι ἔγκυρος, καὶ ἂν ἀκόμη τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ προηγουμένως, καὶ τὸ τίμημα ὀφείλεται ὁτιδήποτε καὶ ἂν συνέβη.

**143.** Ἐν περιπτώσει πωλήσεως τοῦ τελευταίου τούτου εἴδους, ἐὰν τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον ἀπολεσθῇ πρὸ τῆς συμβάσεως, ἦτο ἠσφαλισμένον ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ, θὰ ἔχῃ ὁ ἀγοραστὴς δικαίωμα ἐπὶ τῆς ἀποζημιώσεως τῆς ὀφειλομένης ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀντὶ τοῦ πωλητοῦ, καὶ ἂν ἀκόμη ὁ πωλητὴς δὲν ἐξεχώρησεν αὐτὴν ῥητῶς εἰς τὸν ἀγοραστήν ; Θὰ ἠδύνατό τις νὰ παραδεχθῇ, ὅτι ἡ ἀποζημίωσις ἡ ὀφειλομένη ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ, θεωρουμένη ὡς ἀντιπροσωπεύουσα τὸ πλοῖον, ἀνήκει τούτῳ τῷ λόγῳ εἰς τὸν ἀγοραστήν. Οὐδεμία ὅμως διάταξις τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας ἐπιτρέπει νὰ ἀποφανθῶμεν οὕτω περὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως (2). Εἶναι ἀληθές, ὅτι νόμος τις τῆς 19 Φεβρουαρίου τοῦ 1889 (ἄρθρ. 2) παραδέχεται, ὅτι οἱ πιστωταὶ οἱ ἔχοντες ὑποθήκην ἢ προνόμιον ἐπί τινος κτήματος δύνανται νὰ ἐξασκήσωσι τὸ δικαίωμά των προτιμήσεως ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως τῆς ὀφειλομένης ἕνεκα τῆς ἀπωλείας ἢ χειροτερεύσεως τοῦ κτήματος τούτου. Ἀλλ' ἡ διάταξις αὕτη εἶναι εἰδική, ὑπαγορευθεῖσα πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀναπτύξεως τῆς πίστεως, μὴ δυναμένη δὲ νὰ ἐπεκταθῇ ὑπὲρ ἄλλων προσώπων πλὴν τῶν πιστωτῶν πρὸς τοὺς ὁποίους ῥητῶς ἀποβλέπει τὸ κείμενον τοῦ νόμου.

Ῥητέον ἄλλως, ὅτι δὲν πρέπει νὰ συγχέωμεν τὸ ζήτημα τῆς ἀπονομῆς τῆς ἀποζημιώσεως πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν ὁ ἀγοραστὴς ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεών του τίθεται εἰς τὴν θέσιν τοῦ πωλητοῦ ὅστις συνῆψε τὴν ἀσφάλειαν. Τὸ ζήτημα τοῦτο,

---

(1) Dixon, Law of shipping, σελ.5 καὶ ἑπόμ.—Under what circumstances has the Master Power to sell the Ship, Maclachlan, σελ. 153.

(2) Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 141.

τιθέμενον ὅτε μετὰ τὴν πώλησιν τὸ ἀσφαλισθὲν πλοῖον ἀπωλέσθη ἢ ὑπέστη ἀβαρίας, θέλει ἐξετασθῆ ἐν τῷ τετάρτῳ κεφαλαίῳ τῷ πραγματευομένῳ περὶ θαλασσίων ἀσφαλειῶν.

**144.** Ὡς πᾶσα πώλησις, οὕτω καὶ ἡ πώλησις πλοίου παράγει διὰ τὸν πωλητὴν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς παραδόσεως καὶ τῆς ἐγγυήσεως πρὸς τὸν ἀγοραστήν.

Ἡ ὑποχρέωσις τῆς παραδόσεως ἐφαρμόζεται εἰς τὸ πλοῖον καὶ εἰς πάντα τὰ ἐξαρτύματα αὐτοῦ τὰ μὴ ἐξαιρεθέντα διὰ ῥητῆς συμφωνίας. Ὡρίσθη δὲ ἀνωτέρω (ἀριθ. 93 καὶ ἑπόμ.) τίνα τὰ πράγματα τὰ ὁποῖα δέον νὰ θεωρηθῶσιν ὡς ἀποτελοῦντα ἐξαρτύματα τοῦ πλοίου.

**145.** Ἐὰν ὁ πωλητὴς πρὸ τῆς πωλήσεως εἶχε ναυλώσει τὸ πλοῖον, εἶναι ὁ ἀγοραστὴς ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ ναυλωτοῦ, ἢ δύναται νὰ κηρύξῃ ὅτι ἡ ναύλωσις δὲν δύναται ν' ἀντιταχθῇ κατ' αὐτοῦ ; Ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἀντίθετος ὅρος ἐν τῇ πωλήσει, ὁ ἀγοραστὴς δύναται νὰ μὴ ἐκτελέσῃ τὴν ναύλωσιν τὴν συνομολογηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ του. Τὸ συνάλλαγμα τοῦτο δὲν παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὴν δικαίωμα πραγματικὸν δυνάμενον ν' ἀντιταχθῇ ὡς τοιοῦτον εἰς αὐτοὺς τοὺς ἐπὶ ἰδιαιτέρῳ τίτλῳ τοῦ ναυλοῦντος εἰδικοὺς διαδόχους· ὁ ναυλωτὴς ἔχει ἁπλῶς ἐνοχικὸν δικαίωμα. Ἠθέλησάν τινες νὰ ὑποστηρίξωσι τὴν ἀντίθετον γνώμην, ἐπικαλούμενοι τὸ ἄρθρον 1743 τοῦ ἀστ. κώδικος (1). τὸ ὁποῖον ἀντιθέτως πρὸς τὸν ἀρχαῖον κανόνα vente passe louage (ἡ πώλησις λύει τὴν μίσθωσιν) παραδέχεται, ὅτι ἡ μίσθωσις ἡ ἀποκτήσασα βεβαίαν χρονολογίαν πρὸ τῆς πωλήσεως ἀντιτάσσεται κατὰ τοῦ ἀγοραστοῦ. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἡ ναύλωσις εἶναι εἶδος μισθώσεως (ἄρθρ. 273 καὶ 286 τοῦ ἀστ. κώδικος), ἀλλ' εἶναι μίσθωσις κινητοῦ πράγματος, τὸ δὲ ἄρθρον 1743 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, τεθειμένον ἐν τῷ τμήματι τῷ περιλαμβάνοντι τοὺς κανόνας τοὺς κοινοὺς εἰς τὴν μίσθωσιν τῶν οἰκιῶν καὶ τῶν ἀγροτικῶν κτημάτων, δὲν ἀφορᾷ εἰ μὴ τὰς μισθώσεις ἀκινήτων (2).

---

(1) Arth. Desjardins, ἔνθα ἀνωτέρω, III, ἀριθ. 762· De Valroger I, ἀριθ. 142, σελ. 214.

(2) Pothier (Traité de la charte-partie, ἀριθ. 55) παρεδέχετο κατ' ἀρχήν, ὅτι ἡ ναύλωσις δὲν ἠδύνατο νὰ ἀντιταχθῇ κατὰ τοῦ ἀγοραστοῦ τοῦ

**146.** Ὅταν τῷ ὄντι ἡ ναύλωσις ἡ συναφθεῖσα ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ ἐξακολουθήσῃ νὰ παράγῃ τὰ ἀποτελέσματά της μετὰ τὴν πώλησιν, πρέπει νὰ ὁρισθῇ εἰς τίνα ἀνήκει ὁ ναῦλος τοῦ πωληθέντος πλοίου. Ὁ ναῦλος δέον νὰ διανεμηθῇ μεταξὺ τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ τοῦ πωλητοῦ, οὕτως ὥστε νὰ λάβῃ ὁ πρῶτος τὸ ἀναλογοῦν πρὸς τὸν διαρρεύσαντα ἀπὸ τῆς πωλήσεως χρόνον (1). Δὲν δύναταί τις νὰ εἴπῃ πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης ταύτης, ὅτι ὁ ναῦλος ἀποτελεῖ πολιτικὸν καρπὸν καὶ ὅτι συνεπῶς δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ γενικὸς κανὼν τοῦ ἄρθρου 586 τοῦ ἀστ. κώδικος περὶ κτήσεως τῶν καρπῶν ὑπὸ τοῦ ἐπικαρπωτοῦ. Ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρ. 586 τοῦ ἀστ. κώδικος εἰσήχθη μόνον ὅπως κανονίσῃ τὰς σχέσεις τοῦ ἐπικαρπωτοῦ καὶ τοῦ ψιλοῦ κυρίου· δὲν δύναται νὰ ἐπεκταθῇ εἰς τὰς σχέσεις τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ τοῦ πωλητοῦ (2). Καθόσον ἀφορᾷ τούτους, τὸ ἄρθρ. 1614 τοῦ ἀστ. κώδικος παραδέχεται, ὅτι οἱ καρποὶ ἀνήκουσιν εἰς τὸν ἀγοραστὴν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πωλήσεως. Δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ μὴ ἐφαρμόσωμεν τὸν γενικὸν τοῦτον κανόνα εἰς τὸν ναῦλον ἐν περιπτώσει πωλήσεως ναυλωμένου πλοίου.

Ἀδύνατον φαίνεται νὰ δικαιολογήσῃ τις ἄλλην τινὰ γνώμην, καθ' ἣν καὶ ὁ προγενέστερος τῆς πωλήσεως ναῦλος ἀνήκει εἰς τὸν ἀγοραστὴν ὡς ἐξάρτυμα τοῦ πωληθέντος πλοίου (3). Ἡ γνώμη αὕτη τότε μόνον θὰ ἦτο ὀρθή, ὅταν ὁ νόμος θὰ ἐθεώρει τὸν ναῦλον ὡς ἐξάρτυμα τοῦ πλοίου παρακολουθοῦν αὐτὸ ἀναποσπάστως· ἀλλ' εἴπομεν ἀνωτέρω (ἀριθ. 98) ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι ἀληθές.

---

πλοίου. Ἀπεφαίνετο ὅμως, ὅτι ἐν τῷ συμφέροντι τοῦ ἐμπορίου ὁ ἀγοραστὴς ὤφειλε νὰ εὐλαβῆται τὴν ναύλωσιν, ἐὰν τὰ ἐμπορεύματα εἶχον ἤδη φορτωθῆ. Ἡ μεσάζουσα αὕτη θεωρία δὲν δύναται νὰ δικαιολογηθῇ ἐν τῷ δικαίῳ.

(1) Art. Desjardins I, ἀριθ. 78.

(2) Ὑπάρχουσι μάλιστα συγγραφεῖς μὴ ἐφαρμόζοντες τὸ ἄρθρ. 586 τοῦ ἀστ. κώδικος εἰς τὸν καλῆς πίστεως νομέα τοῦ ἀλλοτρίου πράγματος, καίτοι ἡ θέσις αὐτοῦ ἔχει μεγίστην ὁμοιότητα πρὸς τὴν τοῦ ἐπικαρπωτοῦ. Ὅρα Demante, Cours analytique du Code civil, II, ἀριθ. 384 δίς 5. — Διὰ τὴν ἀντίθετον γνώμην Valette, De la propriété et de la distinction des biens σελ. 136 μέχρι 138.

(3) Πρότασις νόμου κατετέθη ὅπως ὑποβληθῇ εἰς σταθερὸν τέλος τριῶν φράγκων ἡ καταχώρισις τῶν πράξεων μεταβιβάσεως κυριότητος τῶν ποταμοπλοίων καὶ τῶν προγενεστέρων τῆς 31 Ἰανουαρίου 1893 (Συνεδρίασις τῆς Γερουσίας τῆς 2 Ἰουνίου 1893).

Ῥητέον ἄλλως, ὅτι τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν ἔχει μεγάλην σημασίαν, ὂν ἁπλοῦν ζήτημα ἑρμηνείας. Οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ κατ' ἀρχὴν παραδεκτὴ γνώμη, δύναταί τις ν' ἀποφύγῃ τὴν ἐφαρμογήν της δι' ἐναντίας συμφωνίας.

**146** δίς. Τὸ ζήτημα τὸ ἀφορῶν τὴν ἀπονομὴν τοῦ ναύλου ἐλύθη ὑπὸ πολλῶν ξένων κωδίκων. Ὁ *γερμανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 441) παραδέχεται, ὅτι ἐν περιπτώσει πωλήσεως πλοίου εὑρισκομένου ἐν πλῷ, αἱ ὠφέλειαι τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ πλοῦ ἀνήκουσιν εἰς τὸν ἀγοραστὴν τὸν φέροντα τὰς ἀντιστοιχούσας δαπάνας. Ὁ *ἱσπανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 577) διακρίνει μεταξὺ τῆς περιπτώσεως πωλήσεως πλοίου εὑρισκομένου ἐν πλῷ καὶ τῆς περιπτώσεως πωλήσεως πλοίου μετὰ τὴν ἄφιξιν αὐτοῦ εἰς τὸν προορισμόν του. Κατὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν (τὴν μόνην ἄλλως τε τῆς ὁποίας δύναται νὰ ὑπάρξῃ συζήτησις) ἀπονέμει ἐξ ὁλοκλήρου τὸν ναῦλον εἰς τὸν ἀγοραστήν· κατὰ τὴν δευτέραν ἀπονέμει αὐτὸν εἰς τὸν πωλητήν. Ὁ κῶδιξ τῆς *Χιλῆς* (ἄρθρ. 832) καθιεροῖ τὰς αὐτὰς λύσεις.

**147.** *Τέλος σημάνσεως.* — Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ τέλη σημάνσεως (enregistrement) τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τὴν πώλησιν πλοίου, ὁ νομοθέτης ἐφάνη εὔνους πρὸς αὐτήν. Κατὰ τὸν νόμον τῆς 22 frimaire ἔτους VII, οὐδεμία ὑπῆρχε δι' αὐτὴν εὔνοια. Τὸ τέλος ἦτο 2 τοῖς $^0/_0$ ἐπὶ τοῦ τιμήματος. Ὁ νόμος τῆς 21 Ἀπριλίου 1818 (ἄρθρ. 64) ὑποκατέστησεν εἰς τὸ ἀναλογικὸν τέλος σταθερὸν τέλος 1 φράγκου, τὸ ὁποῖον βραδύτερον ηὐξήθη εἰς 2. Ὁ νόμος τῆς 28 Φεβρουαρίου 1872 (ἄρθρ. 5, 2ον) ἐπανῆλθεν εἰς τὸ κοινὸν δίκαιον, τουτέστι εἰς τὸ ἀναλογικὸν τέλος τῶν 2 φράγκων, ἅτινα μετὰ τοῦ διπλοῦ δεκάτου ἀνήρχοντο εἰς 2 φράγκα καὶ 40 λεπτά. Ὁ νόμος τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881 περὶ βραβείων (ἄρθρ. 3) ἐπαναφέρει σταθερὸν τέλος 3 φράγκων· τὸ τέλος δὲ τοῦτο καθιεροῖ καὶ ὁ νόμος τῆς 20 Ἰανουαρίου 1893 (ἄρθρ. 10), ὁ ἀντικαταστήσας τὸν προγενέστερον. Ῥητέον δ' ὅτι ἡ εὐεργετικὴ αὕτη διάταξις ἐπεξετάθη διὰ τοῦ τελευταίου τούτου νόμου καὶ εἰς τὰ παντὸς εἴδους πλοῖα τὰ χρησιμεύοντα εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ναυτιλίαν (¹).

Κατὰ τοῦ ἀναλογικοῦ τέλους τοῦ ἐπιβληθέντος ἐπὶ τῶν πωλήσεων τῶν θαλασσίων σκαφῶν καὶ ὑπὲρ τοῦ σταθεροῦ τέλους προετάθησαν

(1) Ὅρα τὴν ἀνωτέρω σημείωσιν.

πρὸ πάντων αἱ ἑπόμεναι σοβαραὶ σκέψεις. Ἐν πρώτοις ἕνεκα τῆς μεγάλης τιμῆς τῶν πλοίων πρέπει νὰ ὑποθάλπῃ τις μᾶλλον ἢ νὰ παρεμποδίζῃ τὴν συνιδιοκτησίαν. Ὁ ναυπηγησάμενος πλοῖον δὲν ἠδύνατο, ὅτε ἴσχυε τὸ ἀναλογικὸν τέλος, νὰ εὕρῃ συνιδιοκτήτας χωρὶς νὰ εἶναι ἠναγκασμένος νὰ πληρώσῃ ἐξ αἰτίας τῶν πωλήσεων ἑκάστης μερίδος 2 φράγκα καὶ 40 λεπτὰ τοῖς $^0/_0$ ἐπὶ τοῦ τιμήματος. Πλὴν τούτου, ἰσχύοντος τοῦ ἀναλογικοῦ τέλους, ἡ ἀγορὰ γαλλικοῦ πλοίου προεκάλει περισσότερα ἔξοδα ἢ ἡ ἀγορὰ ξένου πλοίου. Ὁ ἀγοραστὴς ξένου πλοίου δὲν ὑπεχρεοῦτο νὰ πληρώσῃ εἰ μὴ τέλος εἰσαγωγικὸν 2 φράγκων κατὰ τόννον (ἀριθ. 17) ἤτοι 2000 φράγκα διὰ πλοῖον 1000 τόννων. Ἀλλ' ὁ ἀγοράζων γαλλικὸν πλοῖον ἴσης χωρητικότητος ἐπλήρωνε διὰ τίμημα ἑνὸς ἑκατομμυρίου 24,000 φράγκα λόγῳ τελῶν σημάνσεως.

**148.** ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗΝ, ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ. — Συχνὰ συμβαίνει νὰ μὴ ἀποκτᾷ τις τὸ πλοῖον ἕτοιμον· ἀποκτᾷ τὴν κυριότητα πλοίου καὶ διότι ἐνήργησε τὴν ναυπήγησίν του. Δύο δὲ κυριώτεραι ὑπάρχουσι μέθοδοι κατασκευῆς : ἡ *οἰκονομικὴ* (construction par économie) καὶ ἡ *κατ' ἀποκοπὴν* (construction à forfait), καλουμένη καὶ *κατασκευὴ ἐπὶ λογαριασμῷ* (construction pour compte) ἢ *ἐργολαβικὴ* (construction à l' entreprise).

Λέγομεν ὅτι ἔχομεν *ναυπήγησιν οἰκονομικήν*, ὅταν ἐνεργῇ τις τὴν κατασκευὴν πλοίου, διατάσσων καὶ διευθύνων τὰ κατ' αὐτὴν ὁ ἴδιος· συναλλάσσεται τότε ἀπ' εὐθείας μετὰ τῶν προμηθευτῶν τῶν ὑλικῶν καὶ μετὰ τῶν ἐργατῶν. Ἄλλοτε ἡ *οἰκονομικὴ ναυπήγησις* ἦτο συνήθης· ἦτο μάλιστα συνήθης ἀκόμη καὶ κατὰ τὸν ΙΖ' καὶ ΙΗ' αἰῶνα (1). Ἀλλὰ σήμερον οὐδεὶς σχεδὸν προσφεύγει εἰς τὸ σύστημα τοῦτο· ἡ κατασκευὴ ἑνὸς πλοίου ἀπαιτεῖ πολλὰς τεχνικὰς γνώσεις, τὰς ὁποίας δυσκόλως δύνανται νὰ ἔχωσι πάσας οἱ ἐφοπλισταί. Αἱ ἐπισκευαὶ γίνονται ἐνίοτε κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο· μόνον σχεδὸν ὅμως οἱ ἐξ ἐπαγγέλματος ναυπηγοὶ κατασκευάζουσι πλέον κατὰ

(1) Ἐν τούτοις εἶναι βέβαιον, ὅτι καὶ εἰς παλαιοτάτους χρόνους ἐγίνοντο ναυπηγήσεις κατ' ἀποκοπήν. Consulat de la Mer, V, κεφ. IX. Pardessus, Lois antérieures au XVIII siècle, II, σελ. 59.

τὴν οἰκονομικὴν μέθοδον πλοῖα, τὰ ὁποῖα πωλοῦσι μετὰ τὴν ἀποπερράτωσίν των. Καὶ τοῦτο μάλιστα δὲν εἶναι τὸ συνηθέστερον (1)· τὸ πλοῖον εἶναι ἔργον δαπανηρότατον, ἀπαιτοῦν σχεδὸν πάντοτε τὴν σύμπραξιν τῶν κεφαλαίων τοῦ ἐφοπλιστοῦ μετὰ τῶν κεφαλαίων καὶ τῆς τέχνης τοῦ ναυπηγοῦ.

**149.** Ἡ οἰκονομικὴ ναυπήγησις δὲν τίκτει οὐδεμίαν εἰδικὴν νομικὴν δυσκολίαν. Συνεπάγεται αὕτη κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον πολλὰς ἀγορὰς ὑλικῶν γινομένας ὑπὸ τοῦ κατασκευάζοντος καὶ μισθώσεις ὑπηρεσιῶν συνομολογουμένας ὑπ' αὐτοῦ πρὸς τοὺς ἐργάτας.

Νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἡ κυριότης τῶν ὑλικῶν ἀνήκει εἰς τὸν ἀγοράσαντα αὐτά, καὶ ὅτι διατηρεῖ οὗτος τὴν κυριότητα αὐτῶν καὶ ἀφοῦ μετασχηματισθῶσι διὰ τῆς ἐργασίας τῶν ἐργατῶν. Ἐκ τούτου δέον νὰ συναγάγωμεν, ὅτι κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 3 καὶ 5), αἵτινες παρέχουσιν εἰς τὸν ἰδιοκτήτην πλοίου τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ ὑποθηκεύσῃ αὐτὸ καὶ δέχονται τὴν σύστασιν ὑποθήκης ἐπὶ πλοίου κατασκευαζομένου ἀκόμη, ὁ κατασκευαστὴς δύναται διαρκούσης τῆς κατασκευῆς νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον.

**150.** Ἡ *κατ' ἀποκοπὴν ἢ ἐργολαβικὴ* κατασκευὴ τοὐναντίον τίκτει πολλὰ ζητήματα ἀφορῶντα τὴν φύσιν τοῦ συναλλάγματος καὶ τὸν ὁρισμὸν τοῦ προσώπου εἰς ὃ ἀνήκει τὸ πλοῖον πρὸ τῆς ἀποπερατώσεώς του.

Ὑπάρχει ναυπήγησις *κατ' ἀποκοπὴν ἐπὶ λογαριασμῷ ἢ ἐργολαβική*, ὅταν ὁ κατασκευαστὴς ἀναδέχεται νὰ κατασκευάσῃ πλοῖον διὰ λογαριασμὸν ἄλλου προσώπου ὑπὸ ὅρους ὡρισμένους ἐκ τῶν προτέρων καὶ ἀντὶ σταθεροῦ τιμήματος, τὸ ὁποῖον τὸ πρόσωπον τοῦτο ἀναλαμβάνει καὶ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσῃ.

Δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν δύο εἴδη κατασκευῆς κατ' ἀποκοπὴν ἀναλόγως τῆς εἰσφορᾶς ἑκάστου τῶν συμβαλλομένων.

Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ κατασκευαστὴς παρέχει τά τε ὑλικὰ καὶ τὴν ἐργασίαν· δυνατὸν ὅμως νὰ παρέχῃ ὁ κατασκευαστὴς καὶ μόνον τὴν

---

(1) Τοὐλάχιστον ἐν Γαλλίᾳ καὶ εἰς τὰ πλεῖστα τῶν κρατῶν. Ἀλλ' ἐν Ἀγγλίᾳ ὅπου ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔχει μεγίστην ἀνάπτυξιν καὶ ὅπου προστρέχουσιν ἐξ ὅλων τῶν μερῶν τοῦ κόσμου ὅπως προμηθευθῶσι πλοῖα, οἱ ἐργολάβοι ναυπηγίας κατασκευάζουσι πλοῖα ἄνευ προηγουμένης παραγγελίας καὶ ἔχουσιν αὐτὰ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἀγοραστῶν.

ἐργασίαν. Τὸ κοινὸν μεταξὺ τῶν δύο τούτων περιπτώσεων εἶναι, ὅτι ἐν ἑκατέρᾳ ὁ κατασκευαστὴς ἀποζημιοῦται διὰ χρηματικοῦ ποσοῦ ὡρισμένου ἐκ τῶν προτέρων.

**151.** Ὅταν τὰ ὑλικὰ δὲν παρέχωνται ὑπὸ τοῦ κατασκευαστοῦ, ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὑπάρχει μίσθωσις ὑπηρεσίας καὶ ὄχι πώλησις (ἄρθρ. 1711 προτελευταῖον ἐδ. τοῦ ἀστ. κώδικος)· ὁ κατασκευαστὴς οὐδὲν πωλεῖ. Ἡ κυριότης ἀνήκει ab initio (ἀρχῆθεν) εἰς τὸν πελάτην τοῦ κατασκευαστοῦ· τὸ πλοῖον οὐδὲν ἄλλο εἶναι εἰ μὴ τὰ ὑλικὰ τοῦ πελάτου τούτου ἐξειργασμένα καὶ συνηρμολογημένα οὕτως ὥστε νὰ ἀποτελῶσι πλοῖον. Διὸ μόνος ὁ πελάτης τοῦ κατασκευαστοῦ δύναται κατὰ τὸν χρόνον τῆς κατασκευῆς νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 3 καὶ 5 τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885.

Ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ κατὰ τὸν χρόνον τῆς κατασκευῆς, ἡ ἀπώλεια ὁρᾷ τὸν δόντα τὴν παραγγελίαν τῆς κατασκευῆς, πλὴν ἐὰν ὑπάρχῃ πταῖσμα τοῦ ἐργάτου ἢ ἡ ἀπώλεια ἐπῆλθε μετὰ τὴν ὄχλησιν (mise en demeure) (ἄρθρ. 1789 τοῦ ἀστ. κώδικος), ἀλλ' ὁ πελάτης δὲν εἶναι ἐκτεθειμένος εἰς τὴν ἀπώλειαν τοῦ μισθοῦ τοῦ ὀφειλομένου εἰς τὸν κατασκευαστήν, εἰ μὴ ἂν ἡ ἀπώλεια ἐπῆλθε μετὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ ἔργου ἢ τὴν πρόσκλησιν (mise en demeure) ὅπως ἐνεργήσῃ τὴν ἔγκρισιν (ἄρθρ. 1790 ἀστ. κώδικος).

**152.** Κατὰ τὴν συνηθεστεραν περίπτωσιν, τὴν περίπτωσιν δηλαδὴ καθ' ἣν ὁ ἐργολάβος ναυπηγὸς παρέχει τά τε ὑλικὰ καὶ τὴν ἐργασίαν, δύναταί τις νὰ διστάσῃ ἂν ὑπαρχῇ πώλησις ἢ μίσθωσις ὑπηρεσίας. Τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν εἶναι οὔτε νέον οὔτε ἀναφέρεται εἰδικῶς εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον. Παρουσιάζεται δὲ ὁσάκις, ἀναλαμβάνων τις νὰ ἐκτελέσῃ ἓν ἔργον δι' ἄλλον, παρέχει τήν τε ἐργασίαν καὶ τὰ ὑλικά. Εἶχεν ἤδη συζητηθῆ τὸ ζήτημα ὑπὸ τῶν Ρωμαίων νομοδιδασκάλων. Ὁ Ἰουστινιανὸς (Εἰσηγ. § 4, βιβλίον III, τίτλος 24) ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῆς πωλήσεως, ἡ λυσις δε αυτη φαινεται ὅτι ἦτο ἡ κρατοῦσα ἐν τῇ ἀρχαίᾳ νομικῇ ἐπιστήμῃ. Ταύτην δὲ πρέπει καὶ νῦν ἀκόμη νὰ ἀποδεχθῶμεν (1). Δὲν ἔχομεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου πώ-

(1) Τὸ ζήτημα συζητεῖται καὶ σήμερον ἀκόμη. Ὅρα συμφώνως πρὸς τὴν ἡμετέραν γνώμην, Dufour, ἔνθα ἀνωτέρω, II, ἀριθ. 561 μέχρι 563· Laurin sur Cresp I, σημείωσις τῆς σελ. 233, Desjardins, I, ἀριθ. 62. Ἄλ-

λησιν πράγματος μὴ ὑπάρχοντος ἀκόμη, εἶδός τι πωλήσεως ἐπὶ παραδόσει (à livrer) (ἀριθ. 153). Ἡ λύσις αὕτη εἶναι σύμφωνος πρὸς τὸν κυριώτερον σκοπὸν τῶν συμβαλλομένων μερῶν, ὅ ἐστιν ὅτι ὁ συναλλαχθεὶς μετὰ τοῦ ναυπηγοῦ ἠθέλησε κυρίως ν' ἀποκτήσῃ τὴν κυριότητα ἑνὸς πλοίου. Ἀφοῦ τὸ πλοῖον δὲν ὑπάρχει, πρέπει βεβαίως νὰ ναυπηγηθῇ, ἀλλ' ἡ ὑποχρέωσις τῆς κατασκευῆς εἶναι παρεπόμενον τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ παραδοθῇ τὸ πλοῖον κατεσκευασμένον καὶ νὰ κατασταθῇ κύριος αὐτοῦ ὁ δοὺς τὴν περὶ τούτου παραγγελίαν. Ἡ τοιαύτη ἀντίληψις τοῦ συναλλάγματος δὲν διατελεῖ ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 1788 τοῦ ἀστ. κώδικος, κατὰ τὸ ὁποῖον, ὅταν ὁ ἐργάτης παρέχῃ τὴν ὕλην, ἐὰν τὸ πρᾶγμα ἀπολεσθῇ καθ' οἱονδήποτε τρόπον, πρὸ τῆς παραδόσεως, ἡ ἀπώλεια ὁρᾷ τὸν ἐργάτην. Ἐπὶ πωλήσεως ἐπὶ παραδόσει οἱ κίνδυνοι τρέχουσι διὰ τὸν πωλητὴν μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς παραδόσεως· μέχρι τῆς στιγμῆς λοιπὸν ταύτης διατελεῖ κύριος. Οὕτω ἐν περιπτώσει κατασκευῆς πλοίου κατ' ἀποκοπήν, ὁ παραγγείλας αὐτὸ δὲν ἀποκτᾷ τὴν κυριότητα, εἰ μὴ μετὰ τὴν παραλαβὴν αὐτοῦ. Ἐκ τούτου δέον

---

λοι συγγραφεῖς τοὐναντίον ἰσχυρίσθησαν ὅτι ὑπάρχει πάντοτε μίσθωσις ὑπηρεσίας, εἴτε παρέχονται τὰ ὑλικὰ ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ εἴτε μή: Duranton (XVII, 250)· Duvergier (II, 355). Τὸ ἄρθρ. 1711 τοῦ ἀστ. κώδικος φαίνεται ἀληθῶς καταδικάζον τὴν θεωρίαν ταύτην, κηρῦττον ὅτι ἡ κατάστασις τῶν δαπανῶν τοῦ ἔργου (devis), ἡ ἀγορὰ (marché) ἢ γενομένη τιμὴ (prix fait) διὰ τὴν ἐργολαβίαν ἔργου ἀντὶ ὡρισμένου τιμήματος εἶναι ἐπίσης μίσθωσις, ὅταν τὸ ὑλικὸν χορηγῆται ὑπ' ἐκείνου δι' ὃν γίνεται τὸ ἔργον Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὸ ἄρθρ. 1787, κατὰ τὸ σχέδιον τοῦ νόμου, περιεῖχε δύο διατάξεις ὁριζούσας, ὅτι, ὅταν ὁ ἐργάτης δὲν παρέχῃ εἰ μὴ τὴν ἐργασίαν του, ὑπάρχει καθαρὰ μίσθωσις, ἐνῷ κατὰ τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν ὑπάρχει πώλησις πράγματος γενομένου. Οἱ κανόνες οὗτοι διεγράφησαν ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ σχεδίου τοῦ νόμου τῇ αἰτήσει τοῦ Tribunat [νομοθετικοῦ σώματος] οὐχὶ διότι δὲν ἦσαν ὀρθοί, ἀλλὰ τοὐναντίον «διότι ἦσαν καθαρὰ θεωρία, μὴ ἔχοντες ποσῶς τὸν χαρακτῆρα νομοθετικῆς διατάξεως.» (Locré, XIV, σελ. 401, ἀριθ. 38). — Εἶναι πρόδηλον, ὅτι εἶναι ἐν τούτοις ἀνάγκη νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ὑπάρχει μίσθωσις ὑπηρεσίας, ἐὰν τὰ ὑλικὰ τὰ παρεχόμενα ὑπὸ τοῦ ἐργάτου ἔχουσι χαρακτῆρα ὅλως δευτερεύοντα: Marcadé, ἐπὶ τῶν ἄρθρων 1787 μέχρι 1791, ἀριθ. 1. — Οἱ Aubry et Rau (IV § 374 καὶ σημ. 2) λέγουσιν ὅτι ὑπάρχει συνάλλαγμα μετέχον τῆς πωλήσεως καὶ τῆς μισθώσεως.

τὰ συνάγωμεν, ὅτι κατ' ἀρχήν, διαρκούσης τῆς κατασκευῆς, τὸ πλοῖον δύναται νὰ ὑποθηκευθῇ ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ. Ὅρα ἀριθ. 156.

**153.** Παραδεχόμενοι ὅτι ὑπάρχει ἐνταῦθα πώλησις, ὀφείλομεν νὰ ἐξετάσωμεν ποῖον εἶδος πωλήσεως ἔχομεν. Ὑπεστηρίχθη (1), ὅτι ἡ πώλησις εἶναι πώλησις ὑπὸ αἵρεσιν ἀναβλητικήν, ὑποκειμένη εἰς τὴν αἵρεσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Ἀφοῦ ἡ κατασκευὴ συντελεσθῇ, ἡ αἵρεσις θεωρεῖται πληρωθεῖσα, καὶ κατ' ἐφαρμογὴν τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 1179 τοῦ ἀστ. κώδικος), ἡ κυριότης τοῦ πλοίου περιέρχεται εἰς τὸν ἀγοραστὴν ἀναδρομικῶς.

Καθ' ἡμᾶς ἡ πώλησις δὲν εἶναι πώλησις ὑπὸ αἵρεσιν, ἀλλὰ πώλησις ἐπὶ παραδόσει. Ἡ αἵρεσις δὲν εἶναι μόνον γεγονὸς μέλλον καὶ ἀβέβαιον, ἀλλὰ γεγονὸς τὸ ὁποῖον ἔχει τὰ δύο ταῦτα χαρακτηριστικὰ καὶ ἐξ ὧν πρὸς τούτοις ἡ βούλησις τῶν μερῶν αὐθαιρέτως ἐξαρτᾷ τὴν δικαιοπραξίαν (2). Προκειμένου περὶ τῆς κατασκευῆς πλοίου ἐργολαβικῶς, ἡ ἀποπεράτωσις τοῦ πλοίου εἶναι βεβαίως γεγονὸς μέλλον καὶ ἀβέβαιον, ἀλλὰ τὸ γεγονὸς τοῦτο, ἐν τῇ περὶ ἧς πρόκειται ἐπιχειρήσει, οὐδὲν ἔχει τὸ αὐθαίρετον. Ἡ ὕπαρξις τοῦ πωλουμένου πράγματος εἶναι οὐσιώδης ἐν τῇ πωλήσει (ἄρθρ. 1601 τοῦ ἀστ. κώδικος)· δὲν δύναταί τις νὰ ἐννοήσῃ πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχωσιν ἄλλως τὰ πράγματα.

Ἐν τούτοις ἡ πώλησις δὲν εἶναι πώλησις ἁπλῆ καὶ καθαρά, εἶναι πώλησις ἐπὶ παραδόσει. Τῷ ὄντι, ἐκ τούτου καὶ μόνου, ὅτι δηλ. κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συνάψεως τοῦ συναλλάγματος τὸ πλοῖον δὲν ὑπάρχει ἀκόμη, δέον νὰ διαρρεύσῃ ὡρισμένη προθεσμία μέχρις οὗ τὸ πλοῖον κατασκευασθῇ καὶ κατ' ἀκολουθίαν γίνῃ δεκτὴ ἡ παράδοσις αὐτοῦ(3).

---

(1) Dufour, ἀριθ. 563, 571 καὶ 572.

(2) Aubry et Rau, IV, 1, 302. Bufnoir, Théorie de la condition en Droit romain, σελ. 50 καὶ ἑπόμ.

Ἡ ἀντίθετος γνώμη ἀποκρούεται ἐν γένει καὶ ὑπὸ τῶν συγγραφέων τῶν γραψάντων περὶ ναυτικοῦ δικαίου· δὲν ἀναφέρουσιν ὅμως τὸν λόγον, τὸν ἀπορρέοντα ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου, ἕνεκα τοῦ ὁποίου πρέπει νὰ ἀπορριφθῇ ἡ ἀντίθετος γνώμη

(3) Ἡ προθεσμία (terme), διαφόρως τῆς αἱρέσεως, δύναται νὰ προκύψῃ ἀναγκαίως ἐκ τῶν περιστάσεων, ἀνεξαρτήτως τῆς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον αὐθαιρέτου βουλήσεως τῶν μερῶν. Ὅρα Εἰσηγήσεις Ἰουστινιανοῦ βιβλ. III, τίτλ. XV, de verborum obligatione, § 5. Ἡ παράγραφος αὕτη ὁμιλεῖ περὶ συμφωνίας ἥτις re ipsa habet tempus injectum.

**154**. Οἱ συγγραφεῖς οἱ παραδεχόμενοι τὴν γνώμην, ὅτι τὸ συνάλλαγμα τῆς ἐργολαβικῆς ναυπηγήσεως εἶναι πώλησις ὑπὸ αἵρεσιν, ἀποφαίνονται, ὅτι τὰ πραγματικὰ δικαιώματα, τὰ παραχωρηθέντα ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς, λύονται κατὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ πλοίου ἕνεκα τοῦ ἀναδρομικοῦ ἀποτελέσματος τῆς πληρωθείσης αἱρέσεως (ἄρθρ. 1179 τοῦ ἀστ. κώδικος) (1). Τὸ συμπέρασμα τοῦτο θὰ ἦτο ἀκριβές, ἐὰν ἦτο ὀρθὴ ἡ ἀρχὴ ἐξ ἧς συνήχθη. Ἀλλὰ τοὐναντίον δέον νὰ ἀποκρουσθῇ ὡς ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἡ κατ'ἀποκοπὴν συμφωνία (marché à forfait) διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίου εἶναι πώλησις ἐπὶ παραδόσει καὶ ὄχι πώλησις ὑπὸ αἵρεσιν (2). Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὴν ἡμετέραν θεωρίαν ἐπεβεβαίωσε τὸ γεγονὸς ὅτι ὁ νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 5), ἐπαναλαμβάνων τὸ ἄρθρον 5 τοῦ νόμου τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874, ἐπιτρέπει τὴν ὑποθήκευσιν τοῦ πλοίου διαρκούσης τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ, εἰς διάφορα δὲ χωρία τῆς ἐκθέσεως τῆς γενομένης πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Συνέλευσιν περὶ τοῦ νόμου τῆς 10 Δεκεμβρίου τοῦ 1874, ἡ ὑποθήκη αὕτη παριστάνεται ὡς σπουδαία ἀσφάλεια διὰ τοὺς τρίτους, παρὰ τῶν ὁποίων ὁ ναυπηγὸς δανείζεται ὅπως ἀνταποκρίνηται εἰς τὰς δαπάνας τῆς κατασκευῆς. Δὲν θὰ ὑπῆρχε δὲ ἀληθὴς ἀσφάλεια, ἐὰν αἱ ὑποθῆκαι αἱ συσταθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ ἐλύοντο συνεπείᾳ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ πλοίου.—Ὅρα ἀριθ. 156 καὶ ἰδίᾳ τὴν σημείωσιν 1 τῆς σελ. 127.

**154** δίς. Εἰδική τις δυσκολία, διάφορος τοῦ ζητήματος τοῦ σχετικοῦ πρὸς τὴν φύσιν τῆς πωλήσεως ὡς συναλλάγματος ὑπὸ αἵρεσιν καὶ πρὸς τὴν ἀναδρομικότητα τῆς πληρουμένης αἱρέσεως, ἐγείρεται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦ προνομίου τοῦ παραχωρουμένου ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 191 8ον τοῦ ἐμπ. κώδικος, εἰς τοὺς προμηθευτὰς καὶ τοὺς ἐργασθέντας εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου. Πρόκειται νὰ ἐξακριβώσωμεν, ἐὰν τὸ προνόμιον τοῦτο ὑφίσταται καὶ δύναται νὰ ἀντιταχθῇ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐν τῇ περιπτώσει τῆς κατ' ἀποκοπὴν ναυπηγήσεως καὶ κατὰ τὴν περίπτωσιν ἀκόμη καθ' ἣν οἱ προμηθευταὶ καὶ οἱ ἐργάται ἐγνώριζον, ὅτι ἡ κατασκευὴ ἦτο κατ'

---

(1) Dufour ἔνθα ἀνωτ. II, ἀριθ. 563, 571 καὶ 572.

(2) Πρβλ. Ἀκυρ. 10 Ἰουλίου 1888, Revue internationale du droit maritime, 1888—89, σελ. 131.

ἀποκοπὴν καὶ ὄχι οἰκονομική. Τὸ ζήτημα τοῦτο θέλομεν ἐξετάσει προκειμένου περὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων προνομίων ἐν τῷ Ζ' Κεφαλαίῳ.

**155.** Ἡ πώλησις ἡ γινομένη ὑπὸ τοῦ ναυπηγοῦ ἐν περιπτώσει κατασκευῆς πλοίου κατ' ἀποκοπὴν συνοδεύεται ὑπὸ ἐνοχῆς τοῦ ποιῆσαι (de faire) ἐκ μέρους τοῦ ναυπηγοῦ, τοῦ ἐπέχοντος θέσιν πωλητοῦ. Διὸ εἰδική τις δυσκολία ἐγείρεται εἴτε ὁσάκις τὸ πλοῖον ἔχει κεκρυμμένα ἐλαττώματα, εἴτε, τοῦθ' ὅπερ καταντᾷ εἰς τὸ αὐτό, ὁσάκις δὲν ἔχει τὰς συνομολογηθείσας ἰδιότητας (1). Πρέπει τότε νὰ ὁρίσωμεν ποῖα εἶναι τὰ δικαιώματα τοῦ ἀγοραστοῦ. Ἔχει ἆρά γε οὗτος τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ μείωσιν τοῦ τιμήματος ἢ τὴν λύσιν τῆς πωλήσεως συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας τὴν ἐγγύησιν τῶν ἀναστρεπτικῶν ἐλαττωμάτων ἐν τῷ συναλλάγματι τούτῳ (ἄρθρ. 1641 τοῦ ἀστ. κώδ.), ἢ μήπως δύναται ὁ ἀγοραστής, κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 1142 καὶ 1144 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, περὶ τῶν ἐνοχῶν τοῦ ποιῆσαι. νὰ ἐνεργήσῃ τὴν δαπαναις αυτοῦ τούτου τοῦ πωλητοῦ ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν τῶν ἀναγκαίων ὅπως προσδώσῃ εἰς τὸ πλοῖον τὰς συνομολογηθείσας ἰδιότητας ἢ ὅπως λάβῃ παρὰ τοῦ ναυπηγοῦ τὰ ἀναγκαῖα χρήματα ὅπως ἐνεργήσῃ αὐτάς;

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνου, ὅτι ἡ κατ' ἀποκοπὴν συμφωνία ἡ συνομολογηθεῖσα διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίου εἶναι πώλησις, ὁ ἀγοραστὴς δὲν πρέπει νὰ ἔχῃ εἰ μὴ τὴν ἐκτιμητιτικὴν ἀγωγὴν πρὸς μείωσιν τοῦ τιμήματος ἢ τὴν ἀναστρεπτικὴν ἀγωγὴν ὅπως ἐπιτύχῃ τὴν λύσιν (2). Καίτοι ἀναγνωρίζομεν ὅτι ὑπάρχει ἐνταῦθα συνάλλαγμα πωλήσεως, φρονοῦμεν ὅτι ὁ ἀγοραστὴς δύναται συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 1142 καὶ 1144 τοῦ ἀστ. κώδικος νὰ ἐνεργήσῃ εἰς βάρος τοῦ πωλητοῦ τὰ ἀπαιτούμενα ἔργα ὅπως προσδώσῃ εἰς τὸ πλοῖον τὰς συμπεφωνημένας ἰδιότητας, ἢ ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ πωλητοῦ τὰ ἀναγκαῖα χρήματα ὅπως ἐνεργήσῃ αὐτάς (3). Δὲν πρέπει ἀληθῶς νὰ λησμονῶμεν, ὅτι ἡ πώλησις συνο-

---

(1) Λόγου χάριν, προκειμένου περὶ ἀτμοκινήτου πλοίου, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ταχύτητος.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Rouen, 10 Ἰουλίου 1889, Revue internationale du Droit maritime. 1890, σελ. 10.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 4 Ἰουνίου 1836, Journal de juris-

δεύεται ὑπὸ ἐνοχῆς τοῦ ποιῆσαι καὶ δὲν ὑπάρχει λόγος ὅπως μὴ ἐφαρμόσωμεν ἐνταῦθα τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας συνήθως τὰς τοιούτου εἴδους ἐνοχάς.

**156**. Συμφωνία τις συνηθεστάτη ἐν τῇ κατ' ἀποκοπὴν ναυπηγήσει ἤγειρε σοβαρὰν δυσκολίαν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦ ἀκριβοῦς χρόνου τῆς μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου. Πολλάκις συμφωνεῖται, ὅτι τὸ τίμημα θέλει πληρωθῆ τμηματικῶς κατὰ μέτρον τῆς προόδου τῆς κατασκευῆς. Τὸ συχνὸν τῆς συμφωνίας ταύτης ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι ὁ ναυπηγὸς θὰ ἐδυσκολεύετο σφόδρα εἰς τὰς μεγίστας δαπάνας τὰς ὁποίας προκαλεῖ ἡ κατασκευή, ἐὰν μὴ ἐτύγχανε, καὶ πρὸ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ πλοίου, τῆς συνδρομῆς τῶν κεφαλαίων τοῦ ἐφοπλιστοῦ τοῦ δόντος τὴν παραγγελίαν.

Τὸ ἐγειρόμενον ζήτημα ἔχει ὡς ἑξῆς : Ὁ ἐφοπλιστὴς καθίσταται ἰδιοκτήτης τῶν ἤδη κατεσκευασμένων τμημάτων τοῦ πλοίου καθ' ὅσον τελεῖται ἡ πληρωμὴ αὐτῶν, ἢ τοὐναντίον, ἡ κυριότης ἀνήκει εἰς τὸν ναυπηγὸν μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀποπερατωθῇ ἐντελῶς ; Τὸ ζήτημα παρουσιάζει μέγα πρακτικὸν ἐνδιαφέρον ἐν τῇ περιπτώσει τῆς πτωχεύσεως ἢ τῆς δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ναυπηγοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς. Ἐὰν ἡ κυριότης τῶν συντελεσθέντων ἤδη μερῶν τοῦ μὴ ἀποπερατωμένου πλοίου ἀνήκῃ εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, τὸν πληρώσαντα τὸ τίμημα τῶν μερῶν, δύναται οὗτος νὰ διεκδικήσῃ αὐτὰ κατὰ τῶν πιστωτῶν τοῦ ναυπηγοῦ. Τοὐναντίον ἐὰν ἡ κυριότης παραμένει εἰς τὸν ναυπηγὸν ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἀποπερατωμένον, τὰ κατεσκευασμένα ἤδη τμήματα ἀποτελοῦσι μέρος τοῦ ἐνεργητικοῦ τῆς πτωχεύσεως ἢ τῆς δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως αὐτοῦ· ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι δανειστὴς τῶν προκαταβολῶν ἃς ἐνήργησεν ἀπέναντι τοῦ τιμήματος (1) καὶ ὑπό-

---

prudence commerciale et maritime de Marseille, 1838. 1. 145 Rouen, 26 Φεβρουαρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890, σελ.24.

(1) Ἐπλήρωσε τμήματα κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον σπουδαῖα τοῦ τιμήματος καὶ δὲν λαμβάνει τὰ κατεσκευασμένα ἤδη μέρη τοῦ πλοίου· ἡ κατασκευὴ διακόπτεται συνεπείᾳ τῆς πτωχεύσεως ἢ τῆς δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ναυπηγοῦ.

Προφανῶς ἀπορρέει ἐκ τούτου, ὅτι τὸ ζήτημα δὲν ἐγείρεται ποσῶς, ἐάν, μεθ' ὅλην τὴν πτώχευσιν ἢ τὴν δικαστικὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ ἐργολάβου, ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου συνεχίζεται καὶ ἀποπερατοῦται.

κειται εἰς τὸν νόμον τῆς διαιρέσεως, οὕτως ὥστε ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἀποδίδεται μέρος μόνον τῶν προκαταβολῶν του.

Κατά τινα θεωρίαν, ἣν εἶχον καθιερώσει εἰς παλαιοτέρους καιροὺς πολλαὶ δικαστικαὶ ἀποφάσεις(1), ἡ παραλαβὴ ἑκάστου τμήματος τοῦ πλοίου, παρακολουθουμένη ὑπὸ τῆς πληρωμῆς, ἐθεωρεῖτο ὡς ἰσοδυναμοῦσα πρὸς παράδοσιν, καὶ ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι πᾶν τμῆμα τοῦ πλοίου παύει κατὰ διαδοχὴν ν' ἀνήκῃ εἰς τὸν ναυπηγόν. Ἀλλ' ἡ γνώμη αὕτη δὲν ἠδύνατο νὰ θριαμβεύσῃ. Δὲν πρόκειται περὶ ἔργου κατασκευαστέου εἰς πολλὰ τμήματα ἢ κατὰ μέτρον καὶ τοῦ ὁποίου πᾶν τμῆμα ἀποτελεῖ τι ὅλως διακεκριμένον, ἀλλὰ περὶ ἔργου ἀδιαιρέτου θεωρουμένου ὡς ἀποτελοῦντος ἓν μόνον ὅλον. Τὸ ἔργον τοῦτο δὲν ὑπάρχει εἰ μὴ μετὰ τὴν πλήρη ἀποπεράτωσιν τοῦ πλοίου· τότε μόνον εἶναι δυνατὴ ἡ μεταβίβασις κυριότητος, διότι τότε μόνον ἐπίσης ὑπάρχει τὸ πωλούμενον πρᾶγμα (ἀριθ. 153)(2).

---

(1) Rouen. 24 Ἰανουαρ. 1826· Aix, 7 Δεκ. 1826· Marseille. 19 Ἰανουαρίου 1843· Bordeaux, 23 Μαρτίου 1857. Journal de Marseille, 1827. 1 65· 1843. 1. 236· 1857. 2. 90.

Dufour, II, ἀριθ 574 καὶ ἑπόμ. — Ὁ συγγραφεὺς οὗτος προσχωρεῖ εἰς τὴν λύσιν τῶν ἀποφάσεων τούτων, ἀποκρούων τὰς σκέψεις αὐτῶν. Ὡς ἐσημειώθη τοῦτο προηγουμένως (ἀριθ. 153 καὶ σημ. 1 τῆς σελ. 122.) ἐν τῇ συμφωνίᾳ περὶ ναυπηγήσεως ὁ Dufour διαβλέπει πώλησιν ὑπὸ αἵρεσιν καὶ λέγει, ὅτι ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως ἡ αἵρεσις δέον νὰ θεωρηθῇ πληρωθεῖσα ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ πλήρωσις αὐτῆς (τουτέστιν ἡ ἀποπεράτωσις τοῦ πλοίου) ἐμποδίζεται ὑπὸ τοῦ ὀφειλέτου ὅστις ἐνταῦθα εἶναι ὁ ναυπηγὸς (ἄρθρ 1178 ἀστ. κώδ.). Ἐσημειώσαμεν ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 153), διατὶ ἐν προκειμένῳ δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ὑπάρχει αἵρεσις. Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι συγγραφεῖς παραδεχόμενοι μετὰ τοῦ Dufour πώλησιν ὑπὸ αἵρεσιν ἀποποιοῦνται νὰ ἐπιτρέψωσι τὴν διεκδίκησιν ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως τοῦ ναυπηγοῦ. Ὁ πιστωτής, λέγουσι, δύναται νὰ θεωρήσῃ πληρωθεῖσαν τὴν αἵρεσιν καθ' ὅσον δύναται νὰ συνεχίσῃ τὰς προκαταβολὰς καὶ νὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἡ ἐκπλήρωσις τῆς αἱρέσεως ἐμπόδισε τὴν ὕπαρξιν τοῦ πλοίου καὶ δὲν δύναταί τις νὰ διεκδικήσῃ πρᾶγμα μὴ ὑπάρχον. Ὅρα ὑπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο Laurin sur Cresp, I, σημ. τῆς σελ. 334· Desjardins, I, ἀριθ. 62.

(2) Κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο ἀποφαίνονται ἐπὶ τοῦ παρόντος ἡ νομολογία καὶ πάντες σχεδὸν οἱ συγγραφεῖς : Rennes, 24 Ἰανουαρίου 1870. D. 1871. 2. 140. Rennes, 23 Ἰουλίου 1873. S. 1874. 2. 36. Ἀκυρ. (Civ. Rej.) 20 Μαρτίου 1872. S. 1872. 1. 101. J. Pal. 1872. 247. Ἀκυρ. (Civ. Rej.) 17 Μαΐου 1876 (δύο ἀποφάσεις). S.1877.1.337. Journal du Palais 1877.881.

**157.** Ὅσον ὀρθὴ καὶ ἂν εἶναι ἡ λύσις αὕτη, ἐκθέτει οὐχ ἧττον εἰς μεγάλους κινδύνους τὸν ἐνεργοῦντα προκαταβολὰς διὰ τὴν κατασκευὴν ἑνὸς πλοίου. Πρὸς ἀποφυγὴν τῶν κινδύνων τούτων, δύο μέσα δύνανται νὰ τεθῶσιν εἰς ἐνέργειαν : α. Δύναται ρητῶς νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ἡ κυριότης θέλει μεταβιβάζεσθαι εἰς τὸν ἐνεργοῦντα τὰς προκαταβολὰς κατὰ μέτρον τῆς προόδου τῆς κατασκευῆς. β. Ὁ ναυπηγὸς δύναται νὰ συστήσῃ ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ πελάτου αὐτοῦ, διὰ τὰ ποσὰ τὰ προκαταβληθέντα ὑπ' αὐτοῦ ἀπέναντι τοῦ τιμήματος ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ πλοίου εὑρισκομένου ἐν τῷ ναυπηγείῳ(ἄρθρ. 5 τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885). Ἡ ὑποθήκη αὕτη ἐξασφαλίζει εἰς τὸν παραγγέλλοντα τὴν κατασκευήν, ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως ἢ δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ ναυπηγοῦ, δικαίωμα προτιμήσεως διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν προκαταβολῶν (1) 2).

---

Amiens, 28 Μαρτίου 1889, Revue internationale du Droit maritime, 1889—90, σελ. 614. Delammarre et Lepoitvin, τόμος V, ἀριθ. 90. Bravard et Demangeat, τόμος IV. σελ. 14, Cresp sur Laurin, I, σημείωσις τῶν σελίδων 237 καὶ ἑπόμ. Arth Desjardins I, ἀριθ. 62.

(1) Προκειμένου περὶ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ πρώτου νόμου περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης (τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874), ἡ χρησιμότης τὴν ὁποίαν δύναται νὰ παρουσιάσῃ ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην ἡ ὑποθήκη ἡ συστημένη ἐπὶ πλοίου ὑπὸ κατασκευὴν κατεδείχθη ἐν τῇ ἐκθέσει τῇ ὑποβληθείσῃ εἰς τὴν Ἐθνικὴν Συνέλευσιν ὑπὸ τοῦ Grivart. Ἰδοὺ τί ἀναγινώσκομεν ἐν αὐτῇ : «Συνήθως ἡ κατασκευὴ γίνεται κατὰ παραγγελίαν δι' ἐφοπλιστὴν καταβάλλοντα προκαταβολὰς καθ'ὅσον προβαίνει ἡ ἐργασία. Μακρὰν καὶ σοβαρὰν διαφωνίαν παρουσιάζει ἡ νομολογία ἐπὶ τοῦ ζητήματος, εἰς τίνα ἀνήκει τὸ πλοῖον μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς ὁριστικῆς παραλαβῆς. Ἀνήκει ἆρά γε εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ὅστις παρήγγειλεν αὐτὸ καὶ ἔκαμε προκαταβολὰς ἀπέναντι ; Ἢ τοὐναντίον μέχρι τῆς παραδόσεως εἶναι ἰδιοκτησία τοῦ ναυπηγοῦ καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως τούτου δέον νὰ περιληφθῇ εἰς τὸ ἐνεργητικόν, ὡς κοινὸν ἐχέγγυον τῶν πιστωτῶν ; Ἡ τελευταία αὕτη λύσις ὑπερίσχυσεν· εἶναι παραδεδεγμένον σήμερον, ὅτι πλοῖον κατεσκευασμένον κατὰ παραγγελίαν δὲν γίνεται ἰδιοκτησία τοῦ ἐφοπλιστοῦ, κατὰ διαταγὴν τοῦ ὁποίου κατεσκευάσθη, εἰ μὴ μετὰ τὴν συντέλεσιν τῆς παραλαβῆς. Εἶναι εὐνόητον ὁποῖον κίνδυνον διέτρεχον ἕνεκα τούτου αἱ προκαταβολαὶ τὰς ὁποίας ὁ ναυπηγὸς πάντοτε ζητεῖ καὶ αἵτινες κατὰ τὴν συνήθειαν ἀνέρχονται εἰς τὰ τέσσαρα πέμπτα τῆς τιμῆς. Κατὰ τοῦ κινδύνου τούτου ἡ ὑποθήκη θὰ εἶναι ἀποτελεσματικὸν προφυλακτικὸν μέσον· πρὶν ἢ ἐνεργήσῃ προκαταβολὰς ὁ προνοητικὸς χορηγὸς τῶν χρημάτων θὰ ἔχῃ τοῦ λοιποῦ τὸ μέσον τοῦ νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς ἑαυτὸν δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν κατα-

**158.** Ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνον, ὅτι ἡ κατ' ἀποκοπὴν συμφωνία (marché) ἀποτελεῖ πώλησιν πλοίου, δέον ν' ἀποδεικνύηται αὕτη ἐγγράφως, συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα τοῦ ἄρθρου 195 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὸν διέποντα τὰς πωλήσεις πλοίων μὴ κτησαμένων τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα, ὡς καὶ τὰς πωλήσεις τῶν γαλλικῶν πλοίων (ἀριθ. 113).

**159.** Ἀλλ' ἀκριβῶς διὰ τὸν λόγον ὅτι ἡ σύμβασις ἡ ἀφορῶσα τὴν κατασκευὴν ἀναφέρεται εἰς πλοῖον μὴ κεκτημένον τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα (διότι δὲν ὑπάρχει ἀκόμη), δὲν ἐπιβάλλεται ἡ ἐκπλήρωσις τῶν διατυπώσεων τῆς mutation en douane (ἀριθ. 120 καὶ ἑπόμ.)· ἡ κυριότης τοῦ πλοίου μεταβιβάζεται καὶ ἀπέναντι τῶν τρίτων καὶ χωρὶς νὰ ἐκπληρωθῶσιν αἱ διατυπώσεις αὗται.

**160.** Τὸ συνάλλαγμα περὶ κατασκευῆς πλοίου ἀποτελεῖ πρᾶξιν ἐμπορικὴν διὰ τὸν ναυπηγόν. Κατὰ τὸ ἄρθρον 633 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁ νόμος θεωρεῖ πρᾶξιν ἐμπορικήν . . . . *πᾶσαν ἐπιχείρησιν κατασκευῆς πλοίου διὰ τὴν ἐντὸς ἢ ἐκτὸς τοῦ κράτους ναυτιλίαν χρησίμου.* Ἀλλὰ διὰ τὸν δόντα τὴν παραγγελίαν τοῦ πλοίου τὸ συνάλλαγμα δὲν εἶναι ἐμπορικὸν εἰ μὴ καθόσον πρόκειται περὶ πλοίου

---

σκευὴν τοῦ ὁποίου θέλουσι χρησιμοποιηθῆ αἱ προκαταβολαί, καὶ ἐπειδὴ τὸ δικαίωμα τοῦτο θέλει ὑποβληθῆ αὐστηρῶς εἰς τὸν ὅρον τῆς δημοσιότητος, δὲν θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπέλθῃ μηδεμία προσβολὴ κατὰ τῆς πίστεως τῶν ναυπηγῶν οἵτινες δὲν ἤθελον ποιήσει χρῆσιν τῆς εὐκολίας τῆς παρεχομένης ὑπὸ τοῦ νόμου».

Πολλαὶ συνεστάθησαν ὑποθῆκαι ἐπὶ πλοίων ὑπὸ κατασκευὴν ἰδίᾳ ὑπὲρ τοῦ κράτους, τὸ ὁποῖον συχνὰ παραγγέλλει εἰς τὴν ἰδιωτικὴν βιομηχανίαν τὴν κατ' ἀποκοπὴν κατασκευὴν πλοίων μετὰ ἀλλεπαλλήλων προκαταβολῶν. Ἰδοὺ δὲ οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ οὓς παρέχει ἡ ἐπίσημος στατιστική: ἀπὸ τῆς 1 Μαΐου 1875, ἀφ' ὅτου χρονολογεῖται ἡ ἰσχὺς τοῦ πρώτου νόμου περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων τῆς 10 Ἰουλίου 1874, μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου τοῦ 1891 συνεστάθησαν 465 ὑποθῆκαι ἐπὶ πλοίων ὑπὸ κατασκευὴν διὰ τὸ ὁλικὸν χρηματικὸν ποσὸν 143,653,275 φράγκων καὶ 93 λεπτῶν, ἐξ ὧν 142 ὑπὲρ ἰδιωτῶν διὰ 61,604,263 φράγκα καὶ 383 ὑπὲρ τοῦ κράτους δι' 82, 049, 012 φράγκα καὶ 93 λεπτά Ὅρα Bulletin de statistique et de législation comparée 1892. 1, σελ. 617.

(2) Ἡ κρατοῦσα ἐν Γαλλίᾳ γνώμη ὡς πρὸς τὴν στιγμὴν τῆς μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος ἐν περιπτώσει ναυπηγήσεως κατ' ἀποκοπὴν ἔτυχε γενικῆς ὑποδοχῆς καὶ ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ. Ὅρα Abbott's Law of merchant ships and seamen, σελ. 2.

προωρισμένου εἰς ἐμπορικὰς ἐπιχειρήσεις· τὸ συνάλλαγμα θὰ ἦτο ἀστικὸν δι' αὐτόν, ἐὰν τὸ πλοῖον ἦτο θαλαμηγόν (1). Πρβλ ἀναλ. ἀριθ. 105 (2).

**160** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Οὐδεὶς τῶν ξένων κωδίκων περιέχει πλήρεις διατάξεις περὶ τῆς κατασκευῆς πλοίων. Ἔνιοι ὅμως ἐξ αὐτῶν λύουσι, τοὐλάχιστον, πολλὰ σχετικὰ ζητήματα. Οὕτω ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 481) καὶ ὁ *ρουμανικὸς* (ἄρθρ. 491) ἀπαιτοῦσιν ἔγγραφον διὰ τὰ συναλλάγματα τὰ σχετικὰ πρὸς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων καὶ τὰς ἐπενεκτέας εἰς αὐτὰ τροποποιήσεις· ἀρνοῦνται τὴν ἐκ τῶν συναλλαγμάτων τούτων γέννησιν ἀποτελεσμάτων ἀπέναντι τῶν τρίτων, ἐὰν δὲν μετεγράφησαν ἐν τῷ βιβλίῳ τοῦ γραφείου ἐν τῇ περιφερείᾳ τοῦ ὁποίου κατεσκευάσθη ἢ δέον νὰ κατασκευασθῇ. Ὁ πορτογαλικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 489) ἐπαναλαμβάνει τὰς διατάξεις ταύτας. Διακηρύττει δὲ ὅτι ἀποτελεῖ συνάλλαγμα μεγάλης ἐπισκευῆς ἀποδεικτέον δι' ἐγγράφου πᾶν συνάλλαγμα τοῦ ὁποίου ἡ σπουδαιότης ὑπερβαίνει τὸ ἥμισυ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.

**161**. ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ. — Ἡ κυριότης τῶν πλοίων δύναται νὰ κτηθῇ διὰ τῆς παραγραφῆς. Ὁ τρόπος οὗτος τῆς κτήσεως ἀληθῶς εἰπεῖν δὲν ἐφαρμόζεται εἰς αὐτὰ ἔργῳ. Εἶναι σπάνιον νὰ ἐγκαταλειφθῇ ἓν πλοῖον καὶ νὰ καταλάβῃ αὐτὸ ἄλλος τις. Ἵνα ἐφαρμοσθῇ ἡ παραγραφή, πρέπει λόγου χάριν νὰ ὑποθέσωμεν, ὅτι ἐγένετο πώλησις πλοίου ὑπὸ συνιδιοκτήτου ἢ ὑπὸ πλοιάρχου ἄνευ ἐπὶ τούτῳ ἀδείας (ἄρθρ. 237 τοῦ ἐμπ. κώδ.) (3) (Ὅρα ἀριθ. 133).

---

(1) Paris, 7 Ἀπριλίου 1887, le Droit, φύλλον τῆς 27 Ἀπριλίου 1887. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 19 Μαρτίου 1888. Revue Internationale du Droit maritime, 1888. 89, σελ. 156. Ἀκυρ. 23 Ἰανουαρίου 1888. S. 1. 109. Journal du Palais 1888. 1. 262.

(2) Ἐν ᾗ περιπτώσει ἡ κατασκευὴ ἔχει ἀντικείμενον πλοῖον θαλαμηγόν, τὸ συνάλλαγμα εἶναι μικτόν, ἐπειδὴ ἀποτελεῖ πρᾶξιν ἐμπορικὴν διὰ τὸν ἐργολάβον, ἀστικὴν δὲ διὰ τὸν δόντα τὴν παραγγελίαν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Ὅρα περὶ τῶν μικτῶν πράξεων, ἡμέτερον Σύστημα I, ἀριθ 101, 130, 360, 361, 438· IV, ἀριθ. 87, 419, 521, 561, 704.

(3) Ἰδοὺ ἡ ὑπόθεσις ἐπὶ τῆς ὁποίας τὸ πολιτικὸν τμῆμα τοῦ Ἀκυρωτικοῦ ἐξέδωκεν ἀναιρετικὴν ἀπόφασιν τὴν 18 Ἰανουαρίου 1870, S. 1870. 1. 145. Journal du Palais 1870, 335. Ἐνηργήθη πώλησις πλοίου θεωρουμένου ὡς ἀνικάνου πρὸς πλοῦν, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ συναίνεσις μήτε τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου μήτε αὐτοῦ τοῦ πλοιάρχου. Ἡ πώλησις προφανῶς ἦτο

Ὁ ἐμπορικὸς νόμος δὲν περιέχει ὡς πρὸς τὴν παραγραφὴν ταύτην ἄλλην τινὰ διάταξιν εἰ μὴ τὸ ἄρθρον 430, κατὰ τὸ ὁποῖον ὁ *πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ γενῇ κύριος τοῦ πλοίου διὰ τῆς παραγραφῆς*. Τῷ ὄντι δὲν ἔχομεν ἐνταῦθα εἰ μὴ μίαν εἰδικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 2236 τοῦ ἀστ. κώδικος, κατὰ τὸ ὁποῖον δὲν χωρεῖ παραγραφὴ ὑπὲρ τῶν κατεχόντων ἐν ὀνόματι ἄλλου· ὁ πλοίαρχος εἶναι ἁπλοῦς κάτοχος· διὰ τοῦτο ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 430 τοῦ ἐμπ. κώδικος εὐκόλως ἠδύνατο νὰ ὑπονοηθῇ (1).

Σιωπῶντος τοῦ νόμου ὀφείλομεν νὰ προστρέξωμεν εἰς τὰς γενικὰς ἀρχάς, ὅπως ὁρίσωμεν τὴν διάρκειαν τῆς νομῆς τὴν ἀναγκαίαν πρὸς παραγραφήν. Νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ κακῆς πίστεως ἢ ἄνευ τίτλου νομεὺς δὲν δύναται ν' ἀποκτήσῃ πλοῖον διὰ παραγραφῆς εἰ μὴ μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τριακονταετίας (ἄρθρ. 2262 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἀλλὰ ποία εἶναι ἡ διάρκεια τῆς παραγραφῆς διὰ τὸν νομέα καλῆς πίστεως τὸν ἔχοντα νόμιμον τίτλον; Παρεδέχθημεν, ὅτι τὸ ἄρθρον 2279 τοῦ ἀστ. κώδικος δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοῖα (ἀριθ. 84). Ἀλλὰ δὲν δυνάμεθα τοὐλάχιστον νὰ παραδεχθῶμεν τὴν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρου 2265 τοῦ ἀστ. κώδικος; Συγγραφεῖς τινες ὑπεστήριξαν τοῦτο καὶ διατείνονται, ὅτι ὑπάρχει λόγος ἐφαρμογῆς τῆς παραγραφῆς εἴτε τῶν δέκα μέχρις εἴκοσιν ἐτῶν εἴτε τῶν εἴκοσιν ἐτῶν μόνον (2). Προετάθη νὰ ἐξομοιωθῇ ὁ λιμὴν τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου πρὸς τὸν τόπον τῆς τοποθεσίας τοῦ ἀκινήτου τοῦ ἄρθρου 2265 τοῦ ἀστ. κώδικος καὶ κατ' ἀκολουθίαν νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ παραγραφὴ τῶν δέκα ἐτῶν, ὅταν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου κατοικῇ ἐν τῇ περιφερείᾳ τοῦ ἐφετείου ἐν ᾗ κεῖται ὁ λιμὴν τῆς κατατάξεως, καὶ ἡ παραγραφὴ τῶν εἴκοσιν ἐτῶν, ὅταν κατοικῇ εἰς ἄλλην περιφέρειαν. Ἡ γνώμη αὕτη δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἀσπαστή. Τὸ ἄρθρον 2265 τοῦ ἀστ. κώδικος δὲν ὁμιλεῖ εἰ μὴ περὶ ἀκινήτων· πλὴν τούτου ποιεῖται διάκρισιν στηριζομένην ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐκεῖνος κατὰ τοῦ

---

ἄκυρος, ὡς ἀναφερομένη εἰς ἀλλότριον πρᾶγμα, καὶ ἡ παραγραφὴ ἦτο ἀπαραίτητος εἰς τὸν ἀγοραστήν, ὅπως φυλαχθῇ ἀπὸ τῆς διεκδικήσεως τοῦ ἰδιοκτήτου.

(1) Τὸ σχέδιον ἀναθεωρήσεως τοῦ 1865 εἶχεν ἀπαλείψει αὐτὸ διὰ τὸν λόγον τοῦτον.

(2) Dageville, Commentaire du Code de commerce, II, ἀριθ. 57. Boulay-Paty, Droit commercial maritime, I, ἀριθ. 351.

ὁποίου τρέχει ἡ παραγραφὴ κατοικεῖ ἢ οὐ ἐν τῇ περιφερείᾳ τοῦ ἐφετείου ἐν ᾗ κεῖται τὸ κτῆμα. Εἶναι δὲ ἀδύνατον νὰ ἐφαρμόσωμεν τὴν διάκρισιν ταύτην εἰς τὰ πλοῖα.

Διὸ συγγραφεύς τις (1) ὑπεστήριξεν, ὅτι ὁ καλῆς πίστεως καὶ μετὰ νομίμου τίτλου ἀγοραστὴς δύναται νὰ παραγράψῃ δι' εἰκοσαετίας καὶ ὄχι διὰ δεκαετίας. Τὸ νὰ θεωρήσωμεν, λέγουσιν οἱ ὀπαδοὶ τῆς γνώμης ταύτης, τὸν λιμένα τῆς κατατάξεως ὡς τόπον τῆς τοποθεσίας, σημαίνει νὰ μεταβάλωμεν μίαν αὐθαίρετον διάταξιν τοῦ νόμου δι' ἰσοδυνάμων ἐξ ἴσου αὐθαιρέτων. Πάντως ὅμως προστίθεται, ὅτι τὴν παραγραφὴν τῶν εἴκοσιν ἐτῶν δὲν δύναταί τις ν' ἀρνηθῇ εἰς τὸν καλῆς πίστεως νομέα τοῦ πλοίου τὸν ἔχοντα νόμιμον τίτλον· διότι ἡ συντόμευσις αὕτη τοῦ χρόνου προέρχεται ἀποκλειστικῶς ἐκ τῆς καλῆς πίστεως τοῦ νομέως καὶ ὄχι ἐξ ἀποδεδειγμένης συγγενείας μεταξὺ τῆς κατοικίας τοῦ νομέως καὶ τῆς τοποθεσίας τοῦ πράγματος.

Καὶ αὐτὸς ὁ καλῆς πίστεως νομεὺς δὲν δύναται λοιπὸν ν' ἀποκτήσῃ τὴν κυριότητα πλοίου εἰ μὴ διὰ τῆς τριακονταετοῦς παραγραφῆς (2). Δὲν εὐνοεῖται οὗτος περισσότερον τοῦ νομέως κακῆς πίστεως. Καὶ ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην τὰ πλοῖα διέπονται ὑπὸ ἄλλων κανόνων ἢ τῶν διεπόντων πάντα τὰ ἄλλα κινητὰ καὶ ἀκίνητα κτήματα.

**161** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Εἶναι πιθανόν, ὅτι, ἐὰν ἐν Γαλλίᾳ ὁ καλῆς πίστεως ἀγοραστὴς ὁ ἔχων καὶ νόμιμον τίτλον δὲν εὐνοεῖται ποσῶς, ὁ λόγος τούτου εἶναι ὅτι ὁ νομοθέτης ἐλησμόνησε νὰ προνοήσῃ περὶ τούτου. Ἡ ἐπιλησμοσύνη αὕτη δὲν παρατηρεῖται εἰς πολλοὺς ξένους κώδικας.

Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 918) καὶ ὁ *ῥουμανικὸς* (940) παραδέχονται τὴν παραγραφὴν τῶν δέκα ἐτῶν διὰ τὸ πλοῖον καὶ περιορίζουσιν αὐτὴν εἰς πέντε ἔτη ὑπὲρ τῶν τρίτων ἀγοραστῶν μετὰ καλῆς πίστεως καὶ νομίμου τίτλου προσηκόντως δημοσιευμένου. Ὁ *ἱσπανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 573, ἐδ. 2ον καὶ 3ον) ὁρίζει κατ' ἀρχὴν εἰς δέκα ἔτη τὴν διάρκειαν τῆς παραγραφῆς τῶν πλοίων, περιορίζει

---

(1) Labbé, παρατηρήσεις ὑπὸ τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀκυρωτικοῦ τῆς 18 Ἰανουαρίου 1870. S. 1870. 1. 145. Journal du Palais, 1870. 373.

(2) Desjardins, I, ἀριθ.90. Cresp et Laurin, I, σελ. 289. Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 29. De Varloger, V, ἀριθ. 2256.

δὲ αὐτὴν εἰς τρία ἔτη διὰ τοὺς ἀγοραστὰς καλῆς πίστεως τοὺς ἔχοντας νόμιμον τίτλον προσηκόντως κατακεχωρισμένον (enregistré). Κατὰ τὸν κώδικα τῆς *Χιλῆς* (ἄρθρ. 828) ἡ παραγραφὴ ἑνὸς πλοίου συμπληροῦται διὰ δεκαετίας ἢ δι'εἰκοσαετίας, καθ'ὅσον ὁ ἀγοραστὴς ἔχει νόμιμον τίτλον καὶ καλὴν πίστιν ἢ δὲν ἐκπληροῖ τὴν ἑτέραν τῶν συνθηκῶν τούτων. Ὁ κῶδιξ τῆς *Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας* (ἄρθρ. 867) ἀπαιτεῖ εἴκοσιν ἔτη διὰ τὸν ἀγοραστὴν τὸν μὴ ἔχοντα νόμιμον τίτλον ἢ καλὴν πίστιν καὶ πέντε ἔτη διὰ τὸν ἐκπληροῦντα τὰς δύο ταύτας συνθήκας.

**162.** ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΔΙΚΟΙ ΕΝ ΤΩ ΝΑΥΤΙΚΩ ΔΙΚΑΙΩ. — Εἰδικοὶ τρόποι κτήσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου εἰσάγονται ὑπὸ τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἢ τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ἡ *παραχώρησις* (abandon), ἡ *ἐγκατάλειψις* (délaissement) ἡ *ἅλωσις* (prise).

**163.** ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ (abandon). — Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν εὐθύνεται δι' ὅλων τῶν κτημάτων του διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου· δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ ἐφ' ὅσον ἐπαρκεῖ τὸ πλοῖον καὶ ὁ ναῦλος. Δύναται κατ' ἀκολουθίαν νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης παραχωρῶν τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον (ἄρθρ. 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ἡ παραχώρησις αὕτη καθιστᾷ ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου τοὺς πιστωτὰς δι' οὓς γίνεται. Τοιαύτη τοὐλάχιστον εἶναι ἡ ἡμετέρα γνώμη· ἀλλὰ θεωρία τις ἀντίθετος δὲν ἀναγνωρίζει ἐν τῇ παραχωρήσει (abandon) πρᾶξιν μεταβιβαστικὴν κυριότητος (ἀριθ. 252). Θέλομεν πραγματευθῆ ἐν ἐκτάσει περὶ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἐν τῷ Β' Κεφαλαίῳ, προκειμένου περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν πλοίων ἐκ τῶν δικαιοπραξιῶν καὶ πράξεων τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 200 καὶ ἑπόμ.).

**164.** ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΙΣ. — Καὶ ἡ ἐγκατάλειψις (délaissement) εἶναι ἐπίσης εἰδικὸς τρόπος κτήσεως. Κατὰ γενικὸν κανόνα, ὅταν ἓν πλοῖον ἐγένετο ἀντικείμενον θαλασσίας ἀσφαλείας, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ἀσφαλισθέντος πλοίου δὲν δύναται νὰ λάβῃ εἰ μὴ ἀποζημίωσιν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐπελθοῦσαν ζημίαν, καί, κατ' ἀκολουθίαν, ἡ ἀπόδειξις τῆς ὁλικῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἔπρεπε ἐν πάσῃ αὐστηρότητι νὰ ἀπαιτῆται, ἵνα λάβῃ οὗτος ὅλην τὴν ἀσφαλισθεῖσαν ποσότητα. Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις περιπτώσεις ὑπὸ τοῦ νόμου ὁριζόμεναι (ἄρθρ.

369 τοῦ ἐμπ. κώδικος), ἢ διὰ τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων, περιπτώσεις καλούμεναι *μεγάλα δυστυχήματα* (sinistres majeurs), ἐν αἷς, καίτοι τὸ πλοῖον δὲν ἀπωλέσθη ὁλοσχερῶς ἢ ἡ ἀπώλειά του δὲν ἀποδεικνύεται, ὁ ἀσφαλισθεὶς δύναται ν' ἀξιώσῃ ὅλην τὴν ὑπεσχημένην ἀποζημίωσιν. Ὀφείλει μόνον ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει νὰ μὴ κρατήσῃ μηδὲν ἐκ τοῦ πλοίου· πρὸς τοῦτο ἀνάγκη νὰ ἐγκαταλίπῃ αὐτὸ εἰς τὸν ἀσφαλιστήν. Ἡ ἐγκατάλειψις μεταβιβάζει εἰς τὸν τελευταῖον τοῦτον τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου. Θέλομεν πραγματευθῆ δὲ περὶ τῆς ἐγκαταλείψεως ἐν τῷ Ϛ' Κεφαλαίῳ τῷ περὶ θαλασσίων ἀσφαλειῶν.

**165.** Δυνάμεθα ἐπίσης νὰ θεωρήσωμεν ὡς εἰδικὸν ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ τρόπον κτήσεως κυριότητος τὸν ἰσχύοντα ὑπὲρ τῶν ναυαγαιρετῶν. Οὕτω τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον IV, τίτλος IX, ἄρθρ. 27) ἀπονέμει τὸ τρίτον τῶν ναυαγίων τῶν εὑρεθέντων ἐν ἀνοικτῷ πελάγει εἰς τοὺς σώσαντας αὐτά. Θέλομεν ὁμιλήσει περὶ ναυαγιαιρέσεως ἐν τῷ Ε' Κεφαλαίῳ.

**166.** ΑΛΩΣΙΣ.—Τὸ διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον ἀναγνωρίζει ἐπίσης ὡς τρόπον κτήσεως ὑπὲρ τοῦ κράτους τὴν ἅλωσιν τῶν ἐχθρικῶν πλοίων καὶ τὴν ἅλωσιν καὶ οὐδετέρων ἀκόμη πλοίων εἰς ὡρισμένας περιστάσεις, λόγου χάριν ὅταν ἀποπειρῶνται ταῦτα νὰ παραβιάσωσιν ἀποκλεισμὸν πραγματικόν. Αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου θέλουσιν ἐκτεθῆ ἐν τῷ *Παραρτήματι* (Appendice) τοῦ Ε' Κεφαλαίου, τῷ περὶ κινδύνων εἰς οὓς εἶναι ἐκτεθειμένα τὰ πλοῖα ἐν ὥρᾳ πολέμου.

**167.** Ῥητέον ἄλλως, ὅτι ἡ περίπτωσις τῆς ἁλώσεως δὲν εἶναι ἡ μόνη καθ' ἣν δύναται νὰ κτηθῇ ἡ κυριότης ἑνὸς πλοίου ὑπὲρ τοῦ κράτους δυνάμει κανόνων εἰδικῶν. Ἡ κατὰ λαθρεμπορίαν εἰσαγωγὴ εἰς τὰς ἀκτὰς τὰς ἐκτὸς τῆς ζώνης τῶν ἐμπορικῶν λιμένων συνεπάγεται τὴν δήμευσιν καὶ αὐτοῦ τοῦ πλοίου (1).

---

(1) Συνδ. νόμος τῆς 21—23 Ἀπριλίου 1818 (ἄρθρ. 34) καὶ νόμος τῆς 28 Ἀπριλίου 1816 (ἄρθρ. 41).

# ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

## ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ. — ΠΕΡΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. — ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΠΡΑΞΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ. — ΠΕΡΙ ΣΥΓΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ ΠΛΟΙΩΝ (1).

---

**168.** Πολλὰ πρόσωπα, πρὸς τοῖς ἐργάταις θαλάσσης περὶ ὧν γίνεται λόγος ἐν τῷ Γ' Κεφαλαίῳ, ἐνδιαφέρονται εἰς τὰς θαλασσίας ἀποστολάς. Μάλιστα δὲ εἶναι ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν μέγας, ὅταν πρόκειται, ὡς ὑποθέτει τοῦτο ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, περὶ ἀποστολῶν ἐπιχειρουμένων ὑπὸ πλοίου διὰ τὴν μετακόμισιν πραγμάτων κατὰ θάλασσαν. Δυνάμεθα τότε νὰ διακρίνωμεν δύο κατηγορίας ἐνδιαφερομένων, ἐκείνους τῶν ὁποίων τὰ συμφέροντα συνάπτονται μετὰ τοῦ πλοίου καὶ ἐκείνους ὧν τὰ συμφέροντα συνάπτονται μετὰ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποτελούντων τὸ φορτίον. Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι πρόσωπον διάφορον τῶν κυρίων τῶν ἐμπορευμάτων τούτων· ἀλλὰ καὶ ὅταν συμβαίνωσι τὰ πράγματα ἄλλως, ἐνδιαφέρει νὰ διακρίνωμεν τὰς δύο ταύτας ἰδιότητας ἐν τῷ προσώπῳ ἐν ᾧ συναντῶνται αὗται.

Δὲν θέλομεν ὁμιλήσει ἐν τῷ κεφαλαίῳ τούτῳ εἰ μὴ σχεδὸν μόνον περὶ τῶν προσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ πλοῖον. Θέλει δὲ γίνει λόγος περὶ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ φορτίον ἐν τῷ Δ' Κεφαλαίῳ τῷ περὶ ναυλώσεως. Ἀλλὰ διὰ τὴν σαφήνειαν τῶν ἐξηγήσεων καὶ διὰ τὴν ἔκθεσιν τῶν γενικῶν ἰδεῶν, εἶναι ἀπαραίτητον νὰ δώσωμεν τοὐλάχιστον συνοπτικάς τινας εἰδήσεις περὶ τῶν τῆς δευτέρας κατηγορίας ἐνδιαφερομένων.

---

(1) Ἄρθρ. 216, 217, 220 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

**169.** Μεταξὺ τῶν προσώπων τῶν ἐχόντων συμφέροντα συναπτόμενα μετὰ τοῦ πλοίου, μνημονευτέον τὸν ἰδιοκτήτην ἢ τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου, τὸν ἐφοπλιστήν, τὸν θεματοφύλακα τοῦ πλοίου (consignataire du navire) καλούμενον ἐνίοτε καὶ θεματοφύλακα τοῦ σκάφους (consignataire de la coque).

**170.** Οὐδεμία ἐξήγησις ἀπαιτεῖται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τί ἐννοοῦμεν λέγοντες ἰδιοκτήτην πλοίου. Οἱ διάφοροι τρόποι κτήσεως κυριότητος ἐξητάσθησαν ἐν τῷ προηγουμένῳ κεφαλαίῳ. Ὅρα ἀριθ. 103 καὶ ἑπόμ.

Ἕνεκα διαφόρων λόγων, οὓς θέλομεν ἐκθέσει κατωτέρω, πολλάκις ὑπάρχουσι πλείονες συνιδιοκτῆται ἑνὸς πλοίου. Ἡ συνιδιοκτησία τῶν θαλασσίων σκαφῶν διέπεται ὑπό τινων εἰδικῶν κανόνων ἐξεταζομένων εἰς τὸ τέλος τοῦ παρόντος κεφαλαίου (ἀριθ. 279 καὶ ἑπόμ.).

**171.** *Ἐφοπλιστὴς* δὲ καλεῖται ὁ ἐφοπλίζων ἓν πλοῖον, τουτέστι ὁ ἐφοδιάζων αὐτὸ μεθ' ὅλων τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὸν ἐπιχειρητέον πλοῦν, ὁ ὀργανίζων αὐτὸ διὰ τῆς ἐκλογῆς τοῦ πλοιάρχου, καὶ ἐνίοτε μάλιστα καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος· προτίθεται οὗτος νὰ πραγματοποιήσῃ κέρδη, προορίζων τὸ πλοῖον εἴτε εἰς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἢ προσώπων, εἴτε εἰς ἁλιείαν. Ὁ ἐφοπλιστὴς ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸν exercitor navis τοῦ ῥωμαϊκοῦ δικαίου. Ἄριστα ὥριζεν αὐτὸν ὁ Οὐλπιανός : exercitorem eum dicimus ad quem obventiones et reditus omnes per veniunt . . . (Πανδέκται, L. 1. § 15, De exercitoria actione XIV, 1) (1). Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ ἰδιοκτήτης τινὸς πλοίου, εἶναι συνάμα καὶ ἐφοπλιστὴς αὐτοῦ· ἀλλ' αἱ δύο αὗται ἰδιότητες δὲν συναντῶνται ἀναγκαίως ἐν τῷ αὐτῷ προσώπῳ. Εἶναι κεχωρισμέναι εἰς δύο περιπτώσεις : 1ον ἐνίοτε ὁ ἰδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου ἐκμισθοῖ αὐτὸ ἀφωπλισμένον εἰς ἓν πρόσωπον, ὅπερ, χωρὶς νὰ ἔχῃ μηδὲν ἐμπράγματον δικαίωμα ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐφοδιάζει αὐτὸ μετὰ παντὸς ἀναγκαίου εἰς τὸν πλοῦν. Συμβαίνει δὲ τοῦτο τόσῳ μᾶλλον ὅσῳ ἓν καὶ τὸ αὐτὸ πρόσωπον δυνατὸν νὰ μὴ ἔχῃ τὰ μεγάλα κεφάλαια τὰ ἀναγκαῖα συνήθως πρὸς κτῆσιν πλοίου καὶ ἐφοπλισμὸν αὐτοῦ· 2ον, ὅταν ἓν πλοῖον ἀνήκῃ ἐξ ἀδιαιρέτου εἰς πλείονας συνι-

---

(1) Αἱ Εἰσηγήσεις τοῦ Ἰουστινιανοῦ δίδουσι παρόμοιον ὁρισμὸν τοῦ exercitor navis : exercitor appellatur is ad quem quotidianus navis usus pertinet (Εἰσηγ. V, VII, § 2).

διοκτήτας, πολλάκις ἀναθέτουσιν οὗτοι εἰς ἕνα ἐξ αὐτῶν ἢ εἰς τρίτον τὴν φροντίδα τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου, τουτέστι νὰ ἐφοπλίσῃ αὐτό, νὰ καταρτίσῃ τὸ προσωπικόν του, νὰ καταστήσῃ αὐτὸ ἐπιτήδειον πρὸς πλοῦν. Ὁ ἀναδεχόμενος τὸ ἔργον τοῦτο καλεῖται ἐνίοτε *διευθύνων ἐφοπλιστὴς* (armateur gérant) ἢ *ἐπίτιμος ἐφοπλιστὴς* (armateur titulaire). Ὅρα τὸν τελευταῖον τοῦτον ὅρον ἐν τῷ νόμῳ τῆς 10 Ἰουλίου 1885 περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων, ἄρθρ. 3, ἐδάφιον 2.

Ὁ Οὐλπιανὸς ἐν τῷ ἀνωτέρω σημειωθέντι κειμένῳ, ἐν ᾧ ὥριζε τὸν ἐφοπλιστὴν (ecercitor navis), ἔλεγεν, ὅτι ἡ ἰδιότης αὕτη ἀνῆκεν εἰς ἐκεῖνον εἰς ὃν περιέρχονται τὰ ἐκ τοῦ πλοίου κέρδη, εἴτε εἶναι οὗτος ἰδιοκτήτης, εἴτε μή. Τῷ ὄντι ὁ ὁρισμὸς καταλήγει ὡς ἑξῆς : sive is dominus sit, sive a domino navem per aversionem conduxit, vel ad tempus, vel in perpetuum (εἴτε εἶναι κύριος, εἴτε ἐμίσθωσε τὸ πλοῖον ἐν ὅλῳ, εἴτε δι' ὡρισμένον χρόνον, εἴτε ἐπ' ἀόριστον).

Ὅπως ποτ'ἂν ᾖ, ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ φαίνεται πάντοτε ὑποθέτων, ὅτι τὸ αὐτὸ πρόσωπον εἶναι συγχρόνως ἰδιοκτήτης καὶ ἐφοπλιστής (1). Ἀλλὰ παρακατιόντες θὰ εὑρεθῶμεν πολλάκις εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐξετάσωμεν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ δύο αὗται ἰδιότητες εἶναι κεχωρισμέναι ἀκριβῶς ἕνεκα τῶν δυσκολιῶν ἃς τίκτει ὁ χωρισμὸς αὐτῶν. Ἐφ' ὅσον δὲν λέγομεν ρητῶς τὸ ἐναντίον, ὁμοφώνως μετὰ τοῦ Κώδικος θέλομεν ἐννοεῖ διὰ τοῦ ὅρου *ἰδιοκτήτης πλοίου* τὸν συνενοοῦντα ἐν τῷ προσώπῳ του τὰς δύο ἰδιότητας ἰδιοκτήτου καὶ ἐφοπλιστοῦ. Ἡ διάκρισις εἶναι ἐνίοτε χρήσιμον νὰ γίνηται ἕνεκα τῶν εἰδικῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἐπιβεβλημένων εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ὡς τοιοῦτον. Ὅρα ἀριθ. 192.

**172.** Εἰς τί συνίστανται αἱ ὠφέλειαι τὰς ὁποίας σκέπτεται νὰ πραγματοποιήσῃ εἰς ἐφοπλιστής ; Λαμβάνει ἀμοιβὴν διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων ἢ τῶν προσώπων. Ἡ ἀμοιβὴ αὕτη, προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων, καλεῖται ναῦλος.

---

(1) Διάφορα κείμενα ἀναφέρουσι διακεκριμένως τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου καὶ τὸν ἐφοπλιστήν. Οὕτω λέγεται, ὅτι ἐν τῷ ναυτολογίῳ πρέπει νὰ σημειοῦται ἰδίᾳ τὸ ὄνομα τοῦ ἰδιοκτήτου καὶ τὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ὅρα Κανονισμὸν τοῦ 1866 ἄρθρ. 191.

(fret καὶ ἐνίοτε nolis εἰς τὰ παράλια τῆς Μεσογείου). Ἀλλ' ὁ ναῦλος δὲν εἶναι ὅλος κέρδος διὰ τὸν ἐφοπλιστήν· διότι οὗτος ὑφίσταται τὰ ἔξοδα τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τοῦ πλοῦ (ἢ mises dehors), ἰδίᾳ δὲ τοὺς μισθοὺς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, τὸ δὲ πλοῖον, καὶ ἄνευ ἐκτάκτου τινὸς δυστυχήματος, ὑφίσταται ποιάν τινα φθορὰν ἕνεκα τοῦ πλοῦ. Ἡ ὠφέλεια τοῦ ἐφοπλιστοῦ συνίσταται εἰς τὸ ὑπερβάλλον τοῦ ναύλου ἐπὶ τῶν δαπανῶν καὶ ἐπὶ τοῦ χρηματικοῦ ποσοῦ τὸ ὁποῖον ἀντιπροσωπεύει ἡ φθορὰ τοῦ πλοίου. Ἐκ τούτου ἡ συνήθως γινομένη διάκρισις μεταξὺ *ἀκαθαρίστου ναύλου* καὶ *ναύλου καθαροῦ*. Ὁ πρῶτος εἶναι ἐκεῖνος τὸν ὁποῖον λαμβάνει ὁ ἐφοπλιστὴς ἄνευ τινὸς ἀφαιρέσεως, ὁ δεύτερος εἶναι ὁ ναῦλος ὁ μετὰ τῶν ἀναγκαίων ἀφαιρέσεων πρὸς εὕρεσιν τῆς ἀληθοῦς ὠφελείας τῆς πραγματοποιηθείσης δι' αὐτοῦ. Ἡ διάκρισις αὕτη ἔχει μεγάλην σπουδαιότητα, ἰδίᾳ ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν θαλασσίων ἀσφαλειῶν, προκειμένου νὰ ὁρισθῇ ποῖα πράγματα δύναται ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου νὰ ἀσφαλίσῃ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 334 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ ποῖα ὄχι.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐνεργοῦσιν οὕτω ἐμπορίαν καλουμένην ἐνίοτε ἐν τῇ συνηθείᾳ ἐμπορίαν τῶν ἐφοπλισμῶν (commerce des armements), ἥτις εἶναι ἐντελῶς διάφορος τῆς ἐμπορίας τῆς ἐξασκουμένης ὑπ' ἐκείνων οἵτινες ἐνεργοῦσι τὴν κατὰ θάλασσαν μετακόμισιν τῶν πωλουμένων ἢ πρὸς πώλησιν ἐμπορευμάτων.

**173.** Ὁ *θεματοφύλαξ τοῦ πλοίου* (consignataire du navire), καλούμενος καὶ *θεματοφύλαξ τοῦ σκάφους* (consignataire de la coque), εἶναι πράκτωρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐπιφορτισμένος νὰ μεριμνᾷ περὶ τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ. Αὐτὸς παραδίδει τὰ ἐμπορεύματα εἰς τοὺς δικαιούχους, αὐτὸς εἰσπράττει τὸν ναῦλον, αὐτὸς πληρώνει τὰ διάφορα τέλη τὰ καταβαλλόμενα ἐπὶ τῷ κατάπλῳ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα. Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν αὐτὸν πρὸς τὸν *θεματοφύλακα τοῦ φορτίου* (consignataire de la cargaison) (1).

**174.** Τὰ πρόσωπα τὰ ἔχοντα συμφέροντα συναπτόμενα μετὰ τοῦ φορτίου εἶναι πρωτίστως οἱ *ναυλωταὶ* (affréteurs) ἢ *φορτωταί*

(1) Ἡ διάκρισις εἶναι σπουδαία ἐν τῷ θέματι τοῦ προσδιορισμοῦ τῶν ὁρίων τοῦ μονοπωλίου τῶν ναυλομεσιτῶν. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 1028.

(chargeurs), οἱ *παραλῆπται* (destinataires ἢ réceptionnaires) καὶ ὁ *θεματοφύλαξ τοῦ φορτίου* (consignataire de la cargaison).

Ὁ *ναυλωτὴς* ἢ *φορτωτὴς* εἶναι ὁ συνάπτων μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἢ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος αὐτόν, τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως διὰ τὰ ἐμπορεύματα, ἤτοι τὴν ναύλωσιν. Κατὰ τὰς περιστάσεις, ὑπάρχει εἷς μόνος ναυλωτὴς διὰ τὸ πλοῖον ὁλόκληρον ἢ ὑπάρχουσι ναυλωταὶ περισσότεροι ἢ ὀλιγώτεροι.

Ὁ *παραλήπτης* εἶναι τὸ πρόσωπον πρὸς τὸ ὁποῖον ἀπευθύνονται τὰ ἐμπορεύματα. Ἐνίοτε ὑπάρχει *θεματοφύλαξ τοῦ φορτίου*· εἶναι δὲ οὗτος τὸ πρόσωπον τὸ ὁποῖον παραλαμβάνει τὰ ἐμπορεύματα οὐχὶ ἵνα φυλάξῃ αὐτά, ἀλλ' ἵνα ἐνεργήσῃ τὴν κατανομὴν μεταξὺ τῶν προσώπων εἰς τὰ ὁποῖα δέον νὰ περιέλθωσι ταῦτα καὶ τὴν πώλησιν αὐτῶν (1). Ἡ λέξις *θεματοφύλαξ* λαμβάνεται πολλάκις καὶ ἐν σημασίᾳ εὐρυτέρᾳ ἀκόμη, ὡς συνώνυμος τοῦ παραλήπτου, οὕτως ὥστε σημαίνει καὶ ἐκεῖνον ὅστις, παραλαμβάνων τὰ ἐμπορεύματα, φυλάττει αὐτὰ δι' ἑαυτόν.

Κατὰ τὰς περιστάσεις, ἡ κυριότης τῶν ἐμπορευμάτων τῶν μετακομιζομένων κατὰ θάλασσαν ἀνήκει εἰς τὸν φορτωτὴν ἢ εἰς τὸν παραλήπτην. Τὸ ζήτημα, εἰς τίνα ἀνήκει αὕτη, δὲν ἀνάγεται εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον. Λύεται δὲ τῇ βοηθείᾳ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου (2), ὡς ἄλλως συμβαίνει καὶ ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα τὰ μετακομιζόμενα κατὰ γῆν (3).

**175.** Ὁ ἀριθμὸς τῶν προσώπων, τῶν ὁποίων τὰ συμφέροντα συνάπτονται μετὰ τοῦ πλοίου ἢ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποτελούντων τὸ φορτίον, αὐξάνει ἐπὶ μᾶλλον διὰ τῶν ἀσφαλειῶν καὶ τῶν ναυτικῶν δανείων. Δυνάμεθα νὰ ἔχωμεν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, τῶν ἐμπορευμάτων, τοῦ ναύλου κλπ. Ἕκαστον τῶν πραγμάτων τούτων δύναται ἐπίσης νὰ ὑπεγγυηθῇ διὰ ναυτικὸν δάνειον. Οἱ ἀσφαλισταὶ καὶ οἱ δανεισταὶ ναυτικῶν δανείων, ὑπεύθυνοι τῶν θαλασσίων κινδύνων εἰς οὓς εἶναι ταῦτα ἐκτεθειμένα, ἔχουσι συμφέρον ἐν τῇ διαφυλάξει αὐτῶν.

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 420.
(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 96 μέχρις 100 δίς.
(3) Πρόλ. τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 605.

**176**. Περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτήτων πλοίων. — Σπουδαιότατον ζήτημα, δεσπόζον ὅλου τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, εἶναι τὸ ζήτημα ἐν τίνι μέτρῳ εἶναι ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ὑπεύθυνος ἀπέναντι τῶν τρίτων, εἴτε ἕνεκα τῶν δικαιοπραξιῶν τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀποστολῆς, εἴτε ἕνεκα τῶν ἀθεμίτων πράξεων αὐτοῦ. Δύο γενικοὶ κανόνες, ὧν ὁ δεύτερος ἀποτελεῖ ἐξαίρεσιν τῶν ἀρχῶν τοῦ κοινοῦ δικαίου, τίθενται ὡς πρὸς τοῦτο ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου.

1ον. Πᾶς ἰδιοκτήτης πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τῶν τρίτων διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου (ἄρθρον 216, ἐδ. 1).

2ον. Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται ν' ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης ταύτης παραιτούμενος ὑπὲρ τῶν τρίτων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 216, ἐδ. 2).

Ὁ πρῶτος κανὼν καθιεροῖ τὰς ἀρχὰς τοῦ κοινοῦ δικαίου, πλὴν εἰδικῶν περιπτώσεων (1)· ὁ δεύτερος ἐπιφέρει σπουδαίαν παρέκκλισιν ἀπὸ τοῦ πρώτου.

**177**. Ὅπως κατανοήσωμεν τὴν μεγάλην πρακτικὴν σημασίαν τῶν κανόνων τούτων, πρέπει νὰ ἀναλογισθῶμεν, ὅτι κατὰ τὰ εἰθισμένα ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν διευθύνει αὐτὸ αὐτοπροσώπως, μάλιστα δὲ οὐδὲ παρακολουθεῖ αὐτό. Ἐκλέγει τὸν πλοίαρχον καὶ διὰ συναλλάγματος ἀναθέτει εἰς αὐτὸν τὴν διεύθυνσιν. Ὁ πλοίαρχος οὗτος ἐκμισθώνει τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ἀναλαμβάνει ἀπέναντι αὐτοῦ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταχειρίζηται τὰς τεχνικὰς γνώσεις του διὰ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου ἐπὶ μισθῷ. Ἀλλὰ τὸ συνάλλαγμα τὸ συνδέον τὸν πλοίαρχον μετὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου δὲν εἶναι ἁπλῆ μίσθωσις ὑπηρεσίας· ἡ μίσθωσις εἶναι σύμμικτος μετὰ ἐντολῆς (2). Ὁ πλοίαρχος ὡς ἐντολοδόχος εἶναι ἐντεταλμένος νὰ τελῇ πάσας τὰς δικαιοπραξίας, νὰ συνάπτῃ πάντα τὰ συναλλάγματα τὰ χρήσιμα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς, ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ὁποίας εἶναι τεταγμένος. Οὕτω ὁ πλοίαρχος μισθώνει τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μέλλοντας ν' ἀποτελέσωσι τὸ πλήρωμα, ἀγοράζει τὰ τρόφιμα, συνομολογεῖ ναυλώσεις, συνάπτει δάνεια ὅπως ἐπαρκέσῃ

(1) Ὅρα κατωτέρω ἀριθ. 188, 192 καὶ 194.

(2) Ὅρα Κεφάλαιον Γ'. 2. Περὶ πλοιάρχου.

εἰς ἐπειγούσας ἀνάγκας, ἰδίᾳ ὅπως ἐνεργήσῃ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου, μισθώνει τοὺς ἐργάτας οἵτινες θέλουσιν ἐκτελέσει τὴν ἐπισκευὴν κλπ... Ὅρα ἄρθρ. 223 καὶ 232 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

**178.** Ὡς πᾶς ἐντολεύς, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος περὶ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου. Ὑπάρχει δὲ ἐκ τούτου ἐφαρμογὴ τοῦ γενικοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 1998 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Ὁ πλοίαρχος δύναται ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν καθηκόντων του νὰ διαπράξῃ ἀδικήματα ἢ οἱονεὶ ἀδικήματα· ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν προξενηθεῖσαν ζημίαν ἀπέναντι τῶν ζημιωθέντων τρίτων. Εἶναι καὶ τοῦτο ἐφαρμογὴ τοῦ γενικοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 1384, ἐδ.3 τοῦ ἀστ. κώδικος (1), ὁρίζοντος ὅτι *οἱ κύριοι καὶ οἱ προστησάμενοι* (les maîtres et les commettants) *εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ζημίαν τὴν προξενηθεῖσαν ὑπὸ τῶν προεστώτων αὐτῶν ἐν ταῖς λειτουργίαις ἐν αἷς μετεχειρίσθησαν αὐτούς.* Ὡς πᾶς κύριος ἢ προστησάμενος, οὕτω καὶ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν δύναται νὰ διαφύγῃ τὴν εὐθύνην τὴν προτεινομένην κατ' αὐτοῦ, λέγων, ὅτι δὲν ἠδυνήθη νὰ ἐμποδίσῃ τὸν πλοίαρχον ἀπὸ τοῦ νὰ ἐνεργήσῃ ὡς ἐνήργησεν.

**179.** Παρέκβασίς τις ὅμως εἰσήχθη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ κοινοῦ δικαίου ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰς ἀρχὰς ταύτας, ἔπρεπε νὰ εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας του συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 2092 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, ὅπερ καθιεροῖ τὸν κανόνα : *ὁ ὑποχρεούμενος ὑποχρεοῖ τὰ ἑαυτοῦ* (qui s'oblige oblige le sien). Κατὰ τὸ ἄρθρον 216, ἐδ. 2 τοῦ ἐμπ.κώδικος, ὅσον σπουδαῖον καὶ ἂν εἶναι τὸ ποσὸν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἕνεκα τῆς εὐθύνης του, συγχωρεῖται εἰς αὐτὸν νὰ ἀπαλλαγῇ αὐτῶν παραχωρῶν ὑπὲρ τῶν πιστωτῶν τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον. Μέγα τοῦτο εὐεργέτημα· ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ ὑποχρεώσεων ἀνερχομένων εἰς μέγιστον ποσόν, ἐνεργῶν τὴν παραχώρησιν πλοίου μὴ ἀξίζοντος σχεδὸν μηδὲν πλέον. καὶ ναύλου ἀσημάντου. Ἡ εὐκολία αὕτη τῆς παραχωρήσεως χρονολογεῖται ἀπὸ παλαιοῦ ἐν Γαλλίᾳ (ἀριθ. 198), δικαιολογεῖται δὲ δι' ἰσχυρῶν πρακτικῶν λόγων (ἀριθ. 199).

---

(1) Ὅρα ἐν τούτοις τὰς παραπομπὰς τῆς σημειώσεως 1 τῆς προηγουμένης σελίδος.

Ἀνάγκη δὲ νὰ ἐξετάσωμεν κεχωρισμένως : 1ον αὐτὴν τὴν ἀρχὴν τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, 2ον τὴν εὐκολίαν τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἡ ὁποία περιορίζει τὴν ἔκτασιν τῆς εὐθύνης ταύτης.

**180.** *Ἀρχὴ τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.* -- Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας, ἐγένετο πάντοτε δεκτόν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ὑποχρεώνει τὸν ἰδιοκτήτην δι' ὅλων τῶν δικαιοπραξιῶν ἃς ἐνεργεῖ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀποστολῆς. Πρὸς τοῦτο ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει ἀνάγκην εἰδικῆς καὶ ρητῆς ἐντολῆς, διότι ἔχει γενικὴν ἐντολὴν ἐξ αὐτῆς τῆς ἰδιότητός του. Οἱ δὲ περιορισμοὶ οὓς ἤθελεν ἐπιφέρει εἰς αὐτὴν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, δὲν δύνανται νὰ ἀντιταχθῶσιν εἰς τοὺς τρίτους, εἰ μὴ καθ'ὅσον θὰ εἶχον οὗτοι γνῶσιν τοῦ πράγματος. Θὰ ἦτο καθ' ὑπερβολὴν δύσκολον εἰς τὰ πρόσωπα τὰ συναλλασσόμενα μετὰ τοῦ πλοιάρχου εἰς χώρας μεμακρυσμένας νὰ πληροφορῶνται περὶ τῶν ἀκριβῶν ὁρίων τῆς ἐξουσίας αὐτοῦ. Ἔπειτα ὑπάρχει ἀμέλεια ἐκ μέρους τοῦ ἰδιοκτήτου, ἂν μὴ ἐγνώριζεν εἰς τοὺς τρίτους τοὺς περιορισμοὺς τοὺς ὁποίους ἐπέβαλεν εἰς τὴν συνήθη ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου.

**181.** Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης δὲν εἶναι ὑπεύθυνος εἰ μὴ καθόσον πρόκειται περὶ πράξεων τοῦ πλοιάρχου γενομένων ἐν τῇ ἰδιότητί του ταύτῃ. Τὸ ἄρθρον 216 ἐδ. 1ον ὁμιλεῖ περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἀναληφθεισῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου *καθ' ὅσον ἀφορῶσι τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολήν.*

Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐν τῷ ρωμαϊκῷ δικαίῳ ἤδη, ὁ ἐφοπλιστὴς (exercitor) δὲν ἦτο ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου (magister navis) εἰ μὴ καθόσον αἱ πράξεις αὗται εἶχον τὸν χαρακτῆρα τοῦτον. Ὁ Οὐλπιανὸς (L. 1, § 7, XIV, 1. Πανδ., de exercitoria actione) θέτει τὸν κανόνα ὡς ἑξῆς : Non autem omni ex causa praetor dat in exercitorem actionem, sed ejus rei nomine cujus ibi praepositus fuit, id est si in eam rem praepositus sit.

Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὑποχρεοῦται ἰδίᾳ, ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἐμίσθωσεν ἐργάτας θαλάσσης, ἠγόρασε ζωοτροφίας, ἐδανείσθη ὅπως ἐπισκευάσῃ τὸ πλοῖον κλπ... Τοὐναντίον ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀγορὰ φορτίου δὲν ὑποχρεώνει τὸν ἰδιοκτήτην

τοῦ πλοίου (1). Κατὰ μείζονα λόγον ὁ ἰδιοκτήτης δὲν δεσμεύεται διὰ τῶν διαφόρων συναλλαγμάτων τὰ ὁποῖα δύναται νὰ συνάψῃ ὁ πλοίαρχος ὅπως ἐκτελέσῃ τὴν ἣν ἔλαβε παρὰ τρίτου ἐντολὴν ὅπως πωλήσῃ ἐμπορεύματα (2).

**182** Αὐτὸς οὗτος ὁ νόμος ἐπρονόησε νὰ ὁρίσῃ τὰ ὅρια τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου ὑπό τινας ἐπόψεις.

Ἐρρήθη ἤδη ἀνωτέρω (ἀριθ. 132 καὶ ἐπόμ.), ὅτι ὁ πλοίαρχος, πλὴν τῆς περιπτώσεως τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος, δὲν δύναται νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς τοῦ ἰδιοκτήτου. Ἐπίσης συνάγεται ἐκ τοῦ νόμου περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 3), ὅτι, ἀφοῦ ἀπαιτεῖται εἰδικὴ ἐντολὴ πρὸς σύστασιν ὑποθήκης ἐπὶ πλοίου, ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει ἐκ μόνης τῆς ἰδιότητός του τὴν ἐξουσίαν νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον κυβερνᾷ. Μεγαλειτέρας ὅμως ἀκόμη ἐκτάσεως περιορισμοὶ εἰς τὴν γενικὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου συνάγονται ἐκ τῶν ἄρθρων 223 καὶ 232 τοῦ Ἐμπ. κώδικος.

Τὰ ἄρθρα ταῦτα ἔχουσιν ὡς ἑξῆς :

Ἄρθρ. 223 Ε. Κ.—*Ἀνήκει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ συστήσῃ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου, νὰ ἐκλέξῃ καὶ νὰ μισθώσῃ τοὺς ναύτας καὶ πάντας τοὺς τοῦ πληρώματος· μολοντοῦτο χρεωστεῖ νὰ πράττῃ ταῦτα ἐκ συμφώνου μὲ τοὺς ἰδιοκτήτας, ὅταν εὑρίσκηται εἰς τὸν τόπον τῆς διαμονῆς των.*

Ἄρθρ. 232 Ε. Κ.—*Ὁ πλοίαρχος, εἰς τὸν τόπον τῆς διαμονῆς τῶν ἰδιοκτητῶν ἢ τῶν ἐπιτρόπων αὐτῶν εὑρισκόμενος, δὲν δύναται ἄνευ ῥητῆς ἀδείας των νὰ ἐπισκευάσῃ τὸ πλοῖον* (faire travailler au radoub du bâtiment) *ν' ἀγοράσῃ παντία, σχοινία καὶ ἄλλα χρήσιμα εἰς τὸ πλοῖον, νὰ δανεισθῇ πρὸς τοῦτο χρήματα ἐπὶ τοῦ πλοίου, οὐδὲ νὰ ναυλώσῃ τὸ πλοῖον.*

Εἶναι εὔκολον νὰ ἀντιληφθῇ τις, ὅτι τὸ ἄρθρον 232 περιέχει, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου, τὸν κανόνα καὶ ὅτι τὸ ἄρθρ. 223 ἐφαρμόζει αὐτὸν εἰδικῶς ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· τὸ ἄρθρον 232 ὑποδηλοῖ διὰ γενικοῦ ὅρου τὰ *ἄλλα χρή-*

---

(1) Marseille 26 Μαΐου 1862, Journal de jurisprudence de Marseille, 1862, 2. 126.

(2) Laurin sur Cresp, I, σελ. 619.

*σιμα εἰς τὸ πλοῖον* τὰ ὁποῖα πράττει ὁ πλοίαρχος διὰ τὸ πλοῖον. Διὸ πρέπει νὰ συμπληρωθῇ τὸ ἄρθρον 223 διὰ τοῦ ἄρθρου 232.

**183.** Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἄρθρων 223 καὶ 232 συνάγεται, ὅτι, πρὸς καθορισμὸν τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου πρέπει νὰ διακρίνωμεν μεταξὺ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν ἐνεργεῖ οὗτος πρᾶξιν ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐπιτρόπου αὐτοῦ, καὶ τῆς ἄλλης καθ' ἣν ἐνεργεῖ ἐν παντὶ ἄλλῳ τόπῳ.

Ἐν τῇ πρώτῃ περιπτώσει ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ἐνεργήσῃ πράξεις καὶ τὸ πλοῖον ἀκόμη ἢ τὴν ἀποστολὴν ἀφορώσας, εἰ μὴ *ἐκ συμφώνου μὲ τὸν ἰδιοκτήτην*, λέγει τὸ ἄρθρον 223· *μετὰ ῥητῆς ἀδείας αὐτοῦ*, λέγει τὸ ἄρθρον 232. Τοὐναντίον ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει ὁ πλοίαρχος ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐνεργῇ μόνος ὅλας τὰς πράξεις τοῦ εἴδους τούτου. Τοῦτο συνάγεται διὰ τοῦ ἐξ ἀντιδιαστολῆς (a contrario) τῶν ἄρθρων 223 καὶ 232 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ἐπιχειρήματος.

Ἡ διάκρισις αὕτη ἄριστα δικαιολογεῖται. Ὅταν ὁ πλοίαρχος ἐνεργῇ ἐκτὸς τοῦ τόπου τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πληρεξουσίου αὐτοῦ, ἡ ἀνάγκη τοῦ νὰ ζητηθῇ ἡ συναίνεσις αὐτοῦ θὰ ἦτο αἰτία βραδύτητος, ἥτις θὰ ἐστρέφετο ἐνίοτε κατὰ τοῦ συμφέροντος αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἀλλ' ὁ λόγος οὗτος δὲν ὑφίσταται, ὅταν ὁ πλοίαρχος εὑρίσκεται ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πληρεξουσίου του, καὶ εἶναι τόσῳ μᾶλλον δίκαιον νὰ ζητηθῇ ἡ συναίνεσις αὐτοῦ ἢ τοῦ πληρεξουσίου του, ὅσῳ τελικῶς εἰπεῖν ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι ὁ ἀληθῶς ἐνδιαφερόμενος ὑπὲρ τῆς ἐπιτυχίας τῆς ἀποστολῆς· αὐτὸς φέρει τὰ βάρη καὶ πρέπει ἑπομένως νὰ δρέπῃ τὰς ὠφελείας αὐτῆς.

Ῥητέον ἄλλως, ὅτι ἐκτὸς τοῦ τόπου τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ συναίνεσις τούτου δὲν ἀπαιτεῖται, τοῦ νόμου ἀπαιτοῦντος διὰ σοβαρὰς πράξεις ἐνεργητέας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὅρους καὶ διατυπώσεις προωρισμένας νὰ περιφρουρήσωσι τὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἄρθρ. 234 καὶ 298 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ὅρα Κεφάλαιον Γ'. *Περὶ πλοιάρχου.*

**184.** Ὁ ὅρος, οὗ ποιεῖται χρῆσιν ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, ὡς καὶ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681, ὁ ὅρος *διαμονὴ* τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐπι-

τρόπου αὐτοῦ δὲν εἶναι πολὺ σαφής. Διὰ τοῦτο ἀείποτε παρετηρήθη μεγάλη διαφορὰ γνωμῶν ὡς πρὸς τὴν σημασίαν αὐτοῦ.

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅταν ὁ τελευταῖος οὗτος διαμένῃ ἐν τῇ ἐπαρχίᾳ (arrondissement) ἐν ᾗ ἐνεργεῖ ὁ πλοίαρχος (1). Ἡ γνώμη αὕτη εἶναι ἡ ἐπανάληψις τῆς γνώμης τοῦ Ἐμεριγών, ὅστις παρεδέχετο, ὅτι ἔπρεπε νὰ ἐξετασθῇ, ἐὰν ὁ ἐφοπλιστὴς διέμενε ἐν τῇ βαϊλλίᾳ bailliage (*). Ὅρα Traité des contrats à la grosse, Κεφάλαιον Δ', τμῆμα ϛ'.

Ἡ γνώμη αὕτη δὲν πρέπει νὰ γίνῃ δεκτή. Πλὴν τοῦ ὅτι ἡ ἐπαρχία (arrondissement) δὲν εἶναι ἡ βαϊλλία (baillage), τὸ γράμμα τοῦ νόμου ἀντιμάχεται κατὰ τῆς ἑρμηνείας ἥτις ζητεῖται νὰ δοθῇ εἰς αὐτό· δὲν δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς διαμένει ἔν τινι τόπῳ, διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι διαμένει ἐν τῇ ἐπαρχίᾳ (arrondissement) ὅπου κεῖται ὁ τόπος οὗτος (2).

Κατ' ἄλλην τινὰ θεωρίαν ὁ τόπος τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι ἐκεῖνος ἐν ᾧ ὑπάρχει ἥ τε διαμονὴ καὶ ἡ κατοικία αὐτοῦ (3). Ἡ ἑρμηνεία αὕτη τῆς λέξεως *διαμονὴ* εἶναι αὐθαίρετος. Τὸ φυσικώτερον φαίνεται, χωρὶς νὰ προσκολληθῇ τις εἰς τὴν κατοικίαν μηδὲ εἰς αὐτὴν τὴν διαμονήν (résidence), νὰ θεωρήσωμεν ὡς τόπον τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ τὸν τόπον ἐν ᾧ πράγματι εὑρίσκεται καθ' ἣν στιγμὴν ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ πρᾶξίν τινα. Ἅμα ὡς ὁ ἐφοπλιστὴς (ἢ ὁ ἐπίτροπός του) εὑρίσκηται ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ, οὐδὲν εὐκολώτερον τοῦ νὰ εἰδοποιηθῇ καὶ νὰ ληφθῇ ἡ συναίνεσίς του. Τοῦτο τὸ σύστημα ἠσπάσθη ὁ Valin. (4) Φαίνεται δέ, ὅτι αὐτὸς ἐλήφθη ὑπ'

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Nantes, 17 Ἰουνίου 1876. Journal de jurisprudence de Nantes, 1877. 1. 15.

(*) Σ. Μ. Ἀρχαία διοικητικὴ περιφέρεια ἐν Γαλλίᾳ.

(2) Poitiers, 18 Φεβρουαρίου 1873. D. 1873. 2. 11. S. 1873. 2. 228. Journal du Palais 1873. 1044.

(3) Laurin sur Cresp. I, σελ. 573.

(4) Ὁ Valin ἐκφράζεται ὡς ἑξῆς: «Ἐν τούτοις ἡ ἐλευθερία τὴν ὁποίαν πρέπει νὰ ἔχῃ ὁ πλοίαρχος τοῦ νὰ συστήσῃ τὸ πλήρωμά του, δὲν προβαίνει μέχρι τοῦ σημείου τοῦ νὰ ποιῆται χρῆσιν αὐτῆς ἐν ἀγνοίᾳ καὶ πολλῷ ὀλιγώτερον παρὰ τὴν θέλησιν τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ τοῦ πλοίου, ὅταν οὗτος εὑρίσκηται ἐπὶ τόπου (lorsqu' il est sur le lieu)».

ὄψει ἐν ταῖς προπαρασκευαστικαῖς ἐργασίαις τοῦ ἐμπ. κώδικος (1) (2). Τοῦτο τὸ σύστημα καθιέρου ἐπίσης καὶ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 241) (3). Τέλος ὁ κανονισμὸς τοῦ 1866 (ἄρθρ. 216) λύει τὸ ζήτημα κατὰ τὸ αὐτὸ πνεῦμα ὁρίζων τὰ ἑξῆς: *εἶναι ἐν τούτοις* (ὁ πλοίαρχος) *ὑπόχρεως νὰ συνεννοηθῇ μετὰ τῶν ἰδιοκτητῶν, ὅταν οὗτοι εἶναι ἐπὶ τόπου.*» (4).

**185.** Ὁ πλοίαρχος ὅστις ἤθελε παραγνωρίσει τοὺς κανόνας τοῦ νόμου, ἐνεργῶν ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ πρᾶξίν τινα ἄνευ τῆς συναινέσεως τούτου, θὰ ἠδύνατο ν' ἀναγνωρισθῇ ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὴν ζημίαν τὴν ὁποίαν ἐπροξένησεν εἰς αὐτόν· ἀλλ' ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ ἦτο οὐχ ἧττον ὑπεύθυνος ἀπέναντι τῶν καλῆς πίστεως τρίτων, τουτέστι ἀπέναντι ἐκείνων οἵτινες συνηλλάχθησαν μετὰ τοῦ πλοιάρχου ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ, διότι ἠγνόουν, ὅτι τὸ συνάλλαγμα συνωμολογήθη ἐν τῷ τόπῳ τῆς τούτου κατοικίας. Βαρὺ τραῦμα θὰ κατεφέρετο κατὰ τῆς πίστεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐὰν ἠδύνατο οὗτος ν' ἀντιτάξῃ εἰς τοὺς καλῆς πίστεως τρίτους, ὅτι ὁ πλοίαρχος συνεβλήθη μόνος, ἐνῷ δὲν ἐδικαιοῦτο νὰ πράξῃ τοῦτο ἄνευ τῆς ἀδείας τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἀλλ' ἡ σκέψις αὕτη δὲν ἔχει ἀξίαν τινὰ ἀπέναντι τῶν κακῆς πίστεως τρίτων, ἡ δὲ ἀναγνώρισις τῆς ἐγκυρότητος τῶν συναλλαγμάτων τῶν συνομολογηθέντων ὑπ' αὐτῶν μετὰ μόνου τοῦ πλοιάρχου θὰ ἦτο αὐτόχρημα ἡ ἀναίρεσις τοῦ κανόνος τοῦ

---

(1) Desjardins, II, ἀριθ. 389. Boistel, ἀριθ. 1195 Πρβλ. de Valroger, I, ἀριθ. 347.

(2) Τὸ συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ἐν τῇ συνεδριάσει τῆς 14 Ἰουλίου 1807 ἀνεφέρθη εἰς τὸ σύστημα τοῦ Valin ὅπως προσθέσῃ εἰς τὸ νομοσχέδιον τὸ ἄρθρ. 223.

(3) Τὸ ἄρθρον 241 τοῦ νομοσχεδίου τοῦ 1865 ἔχει ὡς ἑξῆς: «Ὅταν οἱ ἰδιοκτῆται ἢ οἱ ἐπίτροποι αὐτῶν εἶναι ἐπὶ τόπου (sont sur les lieux) ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται, ἄνευ τῆς ἀδείας αὐτῶν, νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου, νὰ ἀγοράσῃ πανία, σχοινία καὶ ἄλλα πράγματα χρήσιμα εἰς τὸ πλοῖον, μηδὲ νὰ ναυλώσῃ τὸ πλοῖον.» Τὸ ἄρθρον 233 τοῦ αὐτοῦ σχεδίου μεταχειρίζεται τὰς αὐτὰς ἐκφράσεις προκειμένου περὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

(4) Τοῦτο τὸ σύστημα καθιέρωσεν ἐν Βελγίῳ ὁ νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 14).

τεθέντος ἐν τοῖς ἄρθροις 223 καὶ 232 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (1).

**186.** Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ἐπίσης ὑπεύθυνος ἕνεκα τῶν ἀθεμίτων πράξεων, τουτέστι τῶν ἀδικημάτων καὶ οἱονεὶ ἀδικημάτων τοῦ πλοιάρχου. Ἀλλὰ κατ' αὐτὸ τοῦτο τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 216, ἐδ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἵνα ὑπάρχῃ ἡ εὐθύνη αὕτη, πρέπει αἱ πράξεις αὗται νὰ ἀφορῶσι τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολήν. Οἱ περιοριστικοὶ ὅροι τῆς διατάξεως ταύτης ἀναφέρονται εἴς τε τὰς ἀθεμίτους πράξεις καὶ εἰς τὰς ἐκ συναλλάγματος ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου.

Οὕτω ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τῶν παθόντων τρίτων διὰ τὰς ζημίας τὰς προξενηθείσας ἐκ συγκρούσεως προελθούσης ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου του· εὐθύνεται ἐν γένει δι' ὅλα τὰ πταίσματα τὰ διαπραχθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν τῇ διοικήσει τοῦ πλοίου. Τοὐναντίον, δὲν ὑπάρχει λόγος παραδοχῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ὁ πλοίαρχος ἐτραυμάτισεν ἢ ἐφόνευσεν ἄλλα πρόσωπα ἐν τῇ ξηρᾷ. Ἐνταῦθα ἔχομεν γεγονότα μὴ ἔχοντα μηδένα δεσμὸν μετὰ τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου.

**187.** Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ πράξεις λαθρεμπορικὰς τοῦ πλοιάρχου (2). Τοὐναντίον, τὸ ἐφ' ἡμῖν φρονοῦμεν, ὅτι ὀφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν τὴν εὐθύνην ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ (3). Ὁ πλοίαρχος ὁ φορτώνων ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου του εὑρίσκεται ἐν τῇ ἐξασκήσει τῶν καθηκόντων του. Δύναταί τις λοιπὸν νὰ εἴπῃ, ὅτι αἱ λαθρεμπορικαὶ πράξεις αἱ διαπραττόμεναι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου φορτώνοντος ἐπὶ τοῦ πλοίου του καὶ εἰσάγοντος εἴς τινα χώραν ἐμπορεύματα χωρὶς νὰ πληρώσῃ τελωνιακοὺς δασμούς, εἶναι σχετικαὶ πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολήν. Πρέπει κατ' ἀκολουθίαν ὁ ἰδιοκτήτης, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, νὰ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν ἣν ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου ἐπροξένησεν εἰς τοὺς ναυλωτάς, ἐμποδίσασα τὴν ἐντὸς τῶν συμπεφωνημένων προθεσμιῶν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν.

---

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 390· de Varloger, I, ἀριθ. 348.

(2) Pau, 2 Ἰουλίου 1886. Journal du Droit international privé, 1887, σελ. 57.—Bédarrile, I, ἀριθ. 276.—Pardessus, II, ἀριθ. 663.

(3) Ἀκυρ. 22 Ἰουλίου 1867. D. 1868. 1. 83.

**188.** Ζητήματα τοῦ αὐτοῦ εἴδους τίθενται ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἔκθεσιν ἣν ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ὑποβάλῃ ἐντὸς ὡρισμένης προθεσμίας ἀπὸ τῆς ἀφίξεώς του εἰς τὴν οἰκείαν ἀρχήν, καὶ ἥτις δέον νὰ φανερώνῃ πᾶν ὅ,τι συνέβη κατὰ τὸν πλοῦν, ἄρθρ. 242 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐρωτᾶται λοιπόν: Εἶναι ὁ ἰδιοκτήτης ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν τὴν προξενουμένην ἐκ τῆς μὴ ὑποβολῆς τῆς ἐκθέσεως ταύτης; Εἰς τὸ ἐρώτημα τοῦτο ἐδόθη ἀπάντησις ἀρνητική· οἱ τῆς γνώμης ταύτης προβάλλουσιν, ὅτι πρόκειται περὶ γεγονότος σχετικοῦ πρὸς τὴν ἀστυνομίαν τῆς ναυτιλίας καὶ οὐχὶ περὶ γεγονότος ἀφορῶντος τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολήν (1). Ἐν τούτοις τὸ ἐφ' ἡμῖν παραδεχόμεθα ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου (2). Ὁμολογουμένως ἡ κατάθεσις τῆς ἐκθέσεως ἐπιβάλλεται εἰς τὸν πλοίαρχον χάριν ἀστυνομικοῦ σκοποῦ. Εἶναι οὐχ ἧττον ἀληθές, ὅτι ἡ ἔκθεσις ἀνήκει εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου, συνδέεται πρὸς τὴν ἀποστολήν, καὶ ἡ ἔλλειψις τῆς ἐκθέσεως ταύτης δύναται νὰ ζημιώσῃ ἰδιωτικὰ συμφέροντα. Ἡ ἔκθεσις αὕτη ἔχει δύναμιν ἀποδεικτικὴν ἣν καθορίζει ὁ νόμος (ἄρθρ. 247 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος), καὶ ἂν μὴ συνετάχθη ἔκθεσις, δυνατὸν ν' ἀποβῇ ἀδύνατος ἡ ἀπόδειξις τῶν ἀβαριῶν διὰ τοὺς κυρίους τῶν ἠσφαλισμένων ἐμπορευμάτων, οἵτινες θέλουσι νὰ λάβωσιν ἀποζημίωσιν παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν των (3).

**188 bis.** Ἀλλ' ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου δὲν χωρεῖ μόνον ὡς πρὸς τὸν πλοίαρχον ὃν ἐξέλεξεν οὗτος, ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τὸν πλοίαρχον ὃν ἐξέλεξεν ὁ πρόξενος ἐν ᾗ περιπτώσει ἀπέθανεν ὁ πλοίαρχος ἢ ἠμποδίσθη νὰ ἐξασκήσῃ τὰ καθήκοντά του. Ὁ νόμος δὲν ποιεῖται διακρίσεις· ὁ πρόξενος ἐκλέγει πλοίαρχον διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ῥητέον δ' ἄλλως, ὅτι θὰ ἦτο ἐπιζήμιον εἰς τὸ συμφέρον τῆς πίστεως τῶν ἐφοπλιστῶν τὸ νὰ μὴ ὑποχρεώνωσιν αὐτοὺς αἱ πράξεις τῶν πλοιάρχων τῶν μὴ ἐκλεχθέντων ὑπ' αὐτῶν. Ἀλλ' εἶναι πρόδηλον, ὅτι δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐνταῦθα λόγος περὶ culpa in

---

(1) Bedarride, I, ἀριθ. 276. Cresp, I, σελ. 617.

(2) Laurin sur Cresp, I, σελ 617. Arth. Desjardins, II, 265.—Ὅρα ἐπίσης Jacobs, le Droit maritime belge, I, ἀριθ. 57, σελ. 84.

(3) De Courcy, ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime 1887—88, σελ. 131.

eligendo πρὸς δικαιολόγησιν τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

**189.** Πρὸς τὸν πλοίαρχον πρέπει νὰ ἐξομοιώσωμεν, καθόσον ἀφορᾷ τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου, τὸν *δεύτερον* (second), ἀξιωματικόν, τοῦ ὁποίου καθῆκον εἶναι νὰ ἀναπληροῖ τὸν πλοίαρχον κωλυόμενον.

**189 δίς.** Ἀλλὰ δὲν εἶναι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου (1) ὑπεύθυνος μόνον διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ δευτέρου· εὐθύνεται οὗτος ἐπίσης καὶ διὰ τὰ πταίσματα τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τὰ διαπραττόμενα ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν καθηκόντων αὐτῶν (2). Ἐκλέγονται οὗτοι ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου· αἱ ἀμέλειαι αἱ διαπραχθεῖσαι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ἐκλογὴν αὐτῶν δέον ν' ἀνατρέξωσι μέχρι τοῦ ἰδιοκτήτου. Προκειμένου ὅμως περὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος δὲν δύναται νὰ ὑπάρχῃ ζήτημα περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου ἕνεκα τῶν ὑπ' αὐτῶν συνομολογηθέντων συναλλαγμάτων. Τῷ ὄντι οὗτοι δὲν εἶναι ἐντολοδόχοι ἔχοντες τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐνεργῶσι διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Τὸ συνάλλαγμα τὸ συνδέον αὐτοὺς μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι μίσθωσις ὑπηρεσίας.

**189 τρίς.** Τὸ βαρύτερον ἀκόμη εἶναι, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ εὐθύνηται καὶ ἕνεκα τῶν ἀθεμίτων πράξεων τῶν διαπραχθεισῶν ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν τῶν μετακομιζομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Πρέπει ὅμως, ἵνα ὑπάρχῃ ἡ εὐθύνη αὕτη, νὰ ἀποδεικνύηται πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου συνιστάμενον εἰς τὸ ὅτι δὲν ἐποιήσατο χρῆσιν τῆς πειθαρχικῆς ἐξουσίας του ὅπως ἐμποδίσῃ τοὺς ἐπιβάτας ἀπὸ τοῦ νὰ ἐνεργήσωσιν ὡς ἐνήργησαν (3). Διὸ ὀρθῶς δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι μᾶλλον τὸ πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου ἢ τὸ τῶν ἐπιβατῶν δικαιολογεῖ τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

Ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἢ καὶ αὐτῶν τῶν ἐπιβατῶν ἀπορρέει ἐκ τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος, τοῦ ὁποίου ἐφαρμογὴ κατ'

---

(1) Ἔχομεν ἐνταῦθα ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος. Ῥητέον ἄλλως, ὅτι δύναταί τις νὰ στηρίξῃ τὴν δοθεῖσαν λύσιν εἰς τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 217 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(2) Ἀκυρ. 29 Μαρτίου 1854. D. 1854. 1.235.

(3) Ὅρα Valroger, I, ἀριθ. 241.—Desjardins, II, ἀριθ. 274,

ἀρχὴν εἶναι τὸ ἄρθρ. 216 ἐδ. 1 : ὁ προστησάμενος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ προεστῶτος ἢ τῶν προσώπων τὰ ὁποῖα ὁ προεστὼς οὗτος εἶχε τὴν ἐξουσίαν νὰ προσλάβῃ πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ἐντολῆς του. Τοὐναντίον δὲν εἶναι ὑπόχρεως νὰ ἐπανορθώσῃ τὰς συνεπείας τῶν πράξεων τῶν ἐπιβατῶν εἰ μὴ δυνάμει τῶν γενικῶν ἀρχῶν τῶν ἄρθρων 1382 καὶ 1383 τοῦ ἀστ. κώδικος· κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἀπόδειξις τοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου δέον νὰ προσαχθῇ ὑπὸ τῶν ἀπαιτούντων ἀποζημίωσιν, ἐνῷ, ἐὰν ἀξιοῖ τις ἀποζημίωσιν διὰ πρᾶξιν ἀνδρὸς ἐκ τῶν τοῦ πληρώματος, δὲν παρίσταται ἀνάγκη ἀποδείξεως εἰδικοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου. Τὸ ἄρθρον 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος δὲν παρεκκλίνει ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου, ἐπιβάλλον εἰς τὸν προστησάμενον τὴν εὐθύνην τῶν πράξεων τῶν προεστώτων αὐτοῦ, ἀλλὰ παραδεχόμενον τεκμήριον πταίσματος εἰς βάρος τοῦ πρώτου, τεκμήριον τὸ ὁποῖον δὲν δύναται οὗτος ν' ἀναιρέσῃ οὐδὲ διὰ τῆς ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου. Ἐν τῷ μέτρῳ τούτῳ ὑπάρχει ἐν τῷ ἄρθρῳ 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος ἐξαιρετικὴ διάταξις μὴ ἐπιδεκτικὴ ἐπεκτάσεως.

**190**. Ἕνεκα τῆς χρήσεως πλοηγῶν (pilotes) σπουδαῖον ζήτημα εὐθύνης τίθεται διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου.

Ὁ πλοίαρχος ἔχει ἀναμφιβόλως πάντοτε τὸ δικαίωμα, ὅταν δὲν γνωρίζῃ ἀρκούντως θαλασσίας τινὰς θέσεις, νὰ ἐκλέξῃ πλοηγόν, ἀρχαῖον θαλασσοπόρον, γνωρίζοντα αὐτὰς κάλλιον, καὶ νὰ ζητήσῃ παρ' αὐτοῦ ὅσας ἤθελε νομίσει ἀναγκαίας ὁδηγίας. Ἀναμφίβολον, ὅτι ἐν ταῖς περιστάσεσι ταύταις ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου παραμένει ὑπεύθυνος διὰ τὰ λάθη τὰ ὁποῖα ἐνδεχόμενον νὰ διαπραχθῶσιν ἐν τῷ πλοίῳ. Ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ἐκχωρήσῃ τὴν ἐξουσίαν του καί, ἂν ζητῇ τὴν συνδρομὴν προσώπων ἐχόντων πληρεστέραν γνῶσιν τῶν τόπων ἢ αὐτός, δὲν πρέπει νὰ παραιτηθῇ τοῦ καθήκοντος ἐποπτείας, ἡ δὲ κακὴ ἐκλογή του ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα ταῦτα ἀποτελεῖ πταῖσμα διὰ τὸ ὁποῖον εἶναι ὑπεύθυνος ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου.

Ἀλλὰ κατὰ τὸν εἴσπλουν καὶ ἔκπλουν τῶν κόλπων, λιμένων καὶ ποταμῶν ἡ πλοηγία (pilotage) εἶναι ὑποχρεωτικὴ δυνάμει τοῦ διατάγματος τῆς 12 Δεκεμβρίου 1806 (1). Εἶναι ἄρά γε ὁ ἰδιο-

(1) Ὅρα ἰδίᾳ ἄρθρ. 34 τοῦ διατάγματος τούτου.

κτήτης τοῦ πλοίου ὑπεύθυνος διὰ τὰ πταίσματα τοῦ καθ' ὑποχρέωσιν λαμβανομένου πλοηγοῦ; Ὑπῆρξαν οἱ θελήσαντες ν' ἀρνηθῶσι τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου, λέγοντες, ὅτι ὁ ὑποχρεωτικὸς πλοηγὸς ἀντικαθιστᾷ τὸν πλοίαρχον καὶ ὅτι ὁ πλοηγὸς εἶναι μᾶλλον ὁ προεστὼς τοῦ νόμου ἢ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Ἀλλ' ἡ γνώμη αὕτη δὲν ἐθριάμβευσεν. Εἶναι γενικῶς ἀνεγνωρισμένον, ὅτι ἡ παρουσία καὶ ὑποχρεωτικοῦ πλοηγοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἀναιρεῖ τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου (1).

Ἡ ἀντίθετος γνώμη στηρίζεται εἰς μίαν πλάνην ἀναφερομένην εἰς τὸ ἔργον τοῦ πλοηγοῦ. Μεθ' ὅλην τὴν παρουσίαν τοῦ πλοηγοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὁ πλοίαρχος παραμένει κάτοχος τῆς ἐξουσίας καὶ ὑπόχρεως εἰς τὸ καθῆκον τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου. Ὁ πλοηγὸς δίδει εἰς τὸν πλοίαρχον ἁπλᾶς ὁδηγίας, εἰς τὰς ὁποίας οὗτος δύναται πάντοτε νὰ μὴ δώσῃ προσοχὴν καὶ τὰς ὁποίας δὲν ἀκολουθεῖ εἰ μὴ μεθ' ὅλων τῶν συνεπειῶν, τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν πράξεων τὰς ὁποίας ἐνεργεῖ ἄνευ προηγουμένων ὁδηγιῶν. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος, ὑπάρχοντος ὑποχρεωτικοῦ πλοηγοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀπεστερεῖτο τῆς διοικήσεως καὶ περιήρχετο εἰς θέσιν καθαρῶς παθητικήν, δὲν θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἐννοήσωμεν τὸν λόγον δι' ὃν ὁ νομοθέτης ἐπρονόησε νὰ ἐπιβάλῃ εἰδικῶς εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ εὑρίσκεται αὐτοπροσώπως ἐντὸς τοῦ πλοίου ὅταν εἰσέρχεται εἰς λιμένας, κόλπους ἢ ποταμούς. Ἄρθρ. 227 ἐμπ. κώδικος.

**190** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Αἱ διάφοροι νομοθεσίαι δὲν συμφωνοῦσιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ὑποχρεωτικῆς πλοηγίας.

Ἡ *βελγικὴ* νομοθεσία θεωρεῖ τὸν πλοηγὸν ἁπλοῦν σύμβουλον, καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἀφίνει παραμένουσαν τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιο-

---

(1) Duai, 25 Μαρτίου 1889, Revue internationale du Droit maritime 1888-90 σελ. 20. — Rennes 12 Φεβρουαρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91 σελ. 247. — Laurin de la responsabilité du capitain en cas d'abordage quand il se trouve un pilote à bord, ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime. 1885 86, σελ 548 καὶ ἑπόμ. — De Courcy, ἐν τῇ αὐτῇ Revue 1887-88, σελ. 123 καὶ ἑπόμ. — Laurin sur Cresp, I, σελ. 621. — De Valroger, I, ἀριθ. 239 — Desjardins, II, ἀριθ. 271. — Leviliain, σημείωσις ὑπό τινα ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου τῆς Caen τῆς 16 Ἰουλίου 1879, D. 1881. 2. 172.

κτήτου τοῦ πλοίου, μεθ' ὅλην τὴν παρουσίαν ὑποχρεωτικοῦ πλοηγοῦ ἐν τῷ πλοίῳ (1). Ὁ αὐτὸς κανὼν ἰσχύει εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς (2).

Τοὐναντίον ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου παύει, ὅταν ἡ πλοηγία εἶναι ὑποχρεωτικὴ (νόμος περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1854 (ἄρθρ. 388) (3). Κατὰ τὸ αὐτὸ πνεῦμα ἀποφαίνεται καὶ ἡ ἰταλικὴ νομολογία (4). Ὁ γερμανικὸς ἐμπ. κῶδιξ εἰσάγει ἐπίσης τὴν λύσιν ταύτην, διατάσσων διὰ τοῦ ἄρθρου 740 τὰ ἑπόμενα: «ὅταν τὸ πλοῖον εὑρεθῇ ὑπὸ τὴν ὑποχρεωτικὴν ὁδηγίαν πλοηγοῦ εἰδήμονος τῆς εἰσόδου λιμένος καὶ οἱ ἄνδρες οἱ ἀποτελοῦντες τὸ πλήρωμα ἐκτελέσωσι τὰς ἐπιβαλλομένας εἰς αὐτοὺς ὑποχρεώσεις, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν τὴν προερχομένην ἐκ συγκρούσεως προξενουμένης ἐκ πταίσματος τοῦ πλοηγοῦ».

**191.** Παρόμοιον ζήτημα τίθεται εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ρυμουλκίας. Πρέπει τότε νὰ ὁρίσωμεν, ἂν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ρυμουλκουμένου εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ πταίσματα τὰ διαπραχθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ρυμουλκοῦ. Τὸ ἄρθρον 216 ἐδ. 1 δὲν προβλέπει ποσῶς τὴν περίπτωσιν ταύτην. Ἀλλ' αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ δικαίου ἀναγκαίως ἄγουσιν ἡμᾶς εἰς τὴν σκέψιν, ὅτι ὁ ρυμουλκηθεὶς εἶναι ὑπεύθυνος. Τῷ ὄντι ὁ ρυμουλκὸς εἶναι εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του, ὁ πλοίαρχος τοῦ ρυμουλκοῦ καθίσταται ὁ προεστὼς τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ ρυμουλκουμένου πλοίου, τοῦθ' ὅπερ συνεπάγεται τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος.

**191** δίς. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ρυμουλκηθέντος ἔχει δικαίωμα ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ ρυμουλκοῦ (5), ἐὰν ὑπάρχῃ πταῖσμα τοῦ πρώτου. Ὀφείλει ὅμως ν' ἀποδείξῃ τὸ πταῖσμα τοῦτο ὁ ἐνάγων, ἢ ἡ ἀπόδειξις τοῦ τυχαίου γεγονότος βαρύνει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ ρυμουλκοῦ; Ἐκρίθη ὅτι ἡ ἀπόδειξις τοῦ πταίσματος βαρύνει τὸν ρυμουλ-

---

(1) Jacobs, le Droit maritime belge, I, ἀριθ. 63, σελ. 89.

(2) Journal de Droit internationale privé, 1877, σελ. 91 καὶ 261.

(3) Merchant shipping act. (17 καὶ 18 Victoria, κεφάλ. 104).

(4) Ἀκυρωτικὸν τῆς Φλωρεντίας, 23 Μαρτίου 1876.

(5) Douai, 10 Ἰουνίου 1883. Revue internationale du Droit maritime, 1885—86, σελ. 117. DeValroger I, ἀριθ. 240.

κούμενον, καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον κατεβλήθησαν προσπάθειαι ὅπως ὑποστηριχθῇ, ὅτι τὸ συνάλλαγμα τῆς ῥυμουλκήσεως δὲν εἶναι συνάλλαγμα μετακομίσεως, ὅτι ὁ ῥυμουλκὸς δὲν εἶναι ἀγωγιάτης καὶ ὅτι κατ' ἀκολουθίαν τὸ ἄρθρον 1784 τοῦ ἀστ. κώδικος δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ (1). Παραδεχόμεθα βεβαίως, ὅτι δὲν ὑπάρχει ἐνταῦθα συνάλλαγμα μετακομίσεως καὶ ὅτι, ὡς ἐκ τούτου, τὸ ἄρθρον 1784 τοῦ ἀστ. κώδικος δὲν εἶναι ἐφαρμόσιμον· ἀλλὰ τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ἀναγκαίως τὸ αὐτό, ὡς ἐὰν ὑπῆρχε συνάλλαγμα μετακομίσεως, κατὰ τοῦτο, ὅτι ἡ ἀπόδειξις τοῦ τυχαίου γεγονότος βαρύνει τὸν ῥυμουλκόν (2). Τὸ ἄρθρον 1784 τοῦ ἀστ. κώδικος ἀφορᾷ ἀποκλειστικώτερον τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως· ἐν τούτοις ἁπλῶς ἐφαρμόζει τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου (3), καθ' ἃς ὁ ὑπόχρεως νὰ πράξῃ τι αὐτὸς ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ τὸ τυχαῖον γεγονὸς ἢ τὴν ἀνωτέραν βίαν ἥτις ἠμπόδισεν αὐτὸν νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ὑποχρέωσίν του, ἄρθρ. 1148 καὶ 1302 τοῦ ἀστ. κώδικος. Ἐν τῇ περὶ ἧς ὁ λόγος περιπτώσει ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ῥυμουλκοῦ προβάλλει, ὅτι ἐπῆλθε τυχαῖον γεγονὸς ἢ ἀνωτέρα βία ἐμποδίσασα αὐτὸν νὰ ἐκτελέσῃ πρὸς τὸν ῥυμουλκούμενον τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ ὁδηγήσῃ αὐτὸν σῶον καὶ ἀβλαβῆ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του χωρὶς νὰ προξενήσῃ ζημίαν οὔτε εἰς τὸ ῥυμουλκούμενον πλοῖον οὔτε εἰς ἄλλο πλοῖον διὰ τῆς μεσολαβήσεως τούτου.

**192.** Λέγοντες ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις (actes et faits) τοῦ πλοιάρχου, ὑπεθέτομεν συμφώνως πρὸς ὅσα ἀνεπτύχθησαν ἀνωτέρω (ἀριθ. 171), ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης οὗτος εἶναι συνάμα καὶ ἐφοπλιστής. Ἀλλ', ὡς ἐξηγήσαμεν προηγουμένως, εἶναι ἐνδεχόμενον αἱ δύο αὗται ἰδιότητες νὰ ἀνήκωσιν εἰς δύο διάφορα πρόσωπα, τὸ μὲν ἰδιοκτήτην, τὸ δὲ ἐφοπλιστήν. Τίς εὐθύνεται τότε διὰ τὰς ἐκ συμβάσεων ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου ἢ διὰ τὰ πταίσματα αὐτοῦ; Δίκαιον φαίνεται ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ οἱ τρίτοι δύνανται νὰ ἀπευθυνθῶσι κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου. Τὸ ἄρθρον 216 περὶ αὐτοῦ μόνον

---

(1) Paris, 26 Νοεμβρίου 1812. Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 285.

(2) De Valroger, I, ἀριθ. 401.

(3) Πρβλ. Traité de Droit commercial, III, ἀριθ. 709 καὶ 709 δίς.

ὁμιλεῖ, ἡ δὲ ὑπόθεσις, καθ'ἣν ὁ μισθώσας τὸ πλοῖον αὐτὸς καὶ θέτει αὐτὸ εἰς κίνησιν, εἶναι ἀρκετὰ συνήθης, ὥστε νὰ μὴ ὑποτεθῇ, ὅτι οἱ συντάκται τοῦ κώδικος εἶχον λησμονήσει αὐτήν. Ἡ λύσις αὕτη δικαιολογεῖται διὰ τῆς σκέψεως, ὅτι τὸ ὄνομα τοῦ ἰδιοκτήτου αὐτὸ καὶ μόνον φαίνεται ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐθνικότητος, καὶ ὅτι κατ' ἀκολουθίαν μόνος ὁ ἰδιοκτήτης εἶναι νομίμως γνωστὸς εἰς τοὺς τρίτους (1). Νοεῖται ἄλλως οἴκοθεν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης πρέπει νὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀναγωγῆς κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐὰν ὁ τελευταῖος οὗτος ἐξέλεξε τὸν πλοίαρχον. Πλὴν τούτου οἱ τρίτοι δύνανται νὰ ἐναγάγωσι τὸν ἐφοπλιστήν, ἐὰν κρίνωσι τοῦτο προτιμότερον, δυνάμει, εἰ μὴ τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τοὐλάχιστον τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος. Τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδ., ἐπιτρέπον εἰς τοὺς τρίτους ν' ἀπευθύνωνται κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ ἂν μὴ εἶναι ἐφοπλιστής, χορηγεῖ εἰς τοὺς τρίτους εὐεργέτημα, τοῦ ὁποίου συγχωρεῖται εἰς αὐτοὺς νὰ παραιτηθῶσιν ὅπως ἐμμείνωσιν εἰς τὴν τοῦ κοινοῦ δικαίου διάταξιν τὴν περιεχομένην ἐν τῷ ἄρθρῳ 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος.

**193.** Τὸ πρόσωπον τὸ ὑπεύθυνον πρὸς τοὺς τρίτους δυνάμει τοῦ ἄρθρου 216 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι τὸ ἔχον τὴν ἰδιότητα ταύτην ἀπέναντι τῶν τρίτων κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς δικαιοπραξίας ἢ τῆς πράξεως τοῦ πλοιάρχου. Ἐὰν λοιπὸν πλοῖόν τι ἐπωλήθη καὶ δὲν ἐγένετο mutation en douane, οἱ πιστωταὶ δύνανται νὰ αἰτιαθῶσι τὸν πωλητήν, ὅστις ἀπέναντι αὐτῶν δὲν ἔπαυσε νὰ εἶναι ἰδιοκτήτης (ἀριθ. 124 σελ. 96 δ.).

Δὲν δύναταί τις ὅμως ν' ἀρνηθῇ εἰς τοὺς τρίτους τὸ δικαίωμα νὰ στραφῶσι κατὰ τοῦ ἀγοραστοῦ τοῦ ἐκλέξαντος τὸν πλοίαρχον, ἂν προτιμῶσι τοῦτο.

**194.** Ἐφ' ὅσον ὑπάρχει εὐθύνη εἴτε τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ μὴ ὄντος ἐφοπλιστοῦ, εἴτε ἀπαλλοτριωτοῦ τινος ἐν περιπτώσει ἐλλείψεως mutation en douane, ἔχομεν παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν γενικῶν ἀρχῶν, καὶ δὲν δύναταί τις νὰ θεωρήσῃ ὅτι ἡ εὐθύνη εἶναι τότε ἁπλῆ ἐφαρμογὴ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τῶν ἄρθρων 1384 καὶ 1998 τοῦ ἀστ. κώδικος.

---

(1) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 158.—Cresp. et Laurin, I, σελ. 607 καὶ ἑπόμ.—Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 261.—Boistel, ἀριθ. 1184.

Διὸ δέον νὰ ἀποφανθῶμεν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ἐνεργοῦντος ἐσωτερικὴν ναυτιλίαν δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ πράξεις τοῦ πλοιάρχου, ὅταν ἐκλέγηται οὗτος ὑπὸ μισθωτοῦ τοῦ πλοίου, ὅστις μόνος ἔχει ἐξουσίαν ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου τούτου (1). Διὰ τὴν ἐσωτερικὴν ναυτιλίαν πρὸς τὴν ὁποίαν εἶναι ἀλλότριον τὸ δεύτερον βιβλίον τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἀριθ. 88), αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ δικαίου, εἰδικῶς δὲ τὸ ἄρθρ. 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος, εἶναι αἱ μόναι ἐφαρμοζόμεναι.

**195.** Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ὑπάρχουσι πλείονες συνιδιοκτῆται τοῦ πλοίου, πάντες εἶναι ὑπεύθυνοι ἀπέναντι τῶν τρίτων διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Ἀλλ' εἶναι ἕκαστος ὑπεύθυνος συμμέτρως (pour une part virile) ἢ εὐθύνονται ἀλληλεγγύως (solidairement); Τὸ ζήτημα τοῦτο συνδέεται πρὸς τοὺς περὶ συγκυριότητος κανόνας. Ἐξετάζεται δὲ κατωτέρω ἔνθα πρόκειται περὶ τοῦ θέματος τούτου ἀριθ. 297).

**195** δίς. Ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ὡς ἐν γένει παντὸς προστησαμένου, εἶναι καθαρῶς πολιτική· ἐφαρμόζεται εἰς τὰς ἀποζημιώσεις καὶ ὄχι εἰς τὰ πρόστιμα εἰς ἃ καταδικάζεται ὁ πλοίαρχος ἢ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος. Τὸ ἄρθρον 216 ἐδ. 2 ὁμιλεῖ μόνον περὶ τοῦ πλοιάρχου ὡς *πολιτικῶς* ὑπευθύνου. Ἐν τούτοις ἐγένετο ἐξαίρεσις τοῦ κανόνος τούτου εἴτε ὡς πρὸς τὰ πρόστιμα τὰ ἐπιβαλλόμενα ὑπὸ ὡρισμένων εἰδικῶν νόμων (νομοδιάταγμα τῆς 9 Ἰανουαρίου 1852 περὶ τῆς κατὰ θάλασσαν ἁλιείας, ἄρθρ. 12), εἴτε ὡς πρὸς τὰ πρόστιμα διὰ τὰ ὁποῖα ἡ νομολογία ἀναγνωρίζει, ἐν μέρει τοὐλάχιστον, τὸν χαρακτῆρα ἀποζημιώσεως.

**196.** Μέχρι τοῦδε ἐγένετο λόγος μόνον περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Ἀλλ' ἐρωτᾶται, αὐτὸς ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις του; Τὸ ζήτημα ἐξετάζεται κατωτέρω. Ὅρα ἀριθ. 273 καὶ ἑπομ.

**197.** ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ (2).— Καθὰ κατεδείξαμεν ἐν τοῖς ἀνωτέρω, ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ἔπρεπε

(1) Ἀκυρ 5 Ἰανουαρίου 1891, le Droit, ἀριθ. τῶν 19—20 Ἰανουαρίου τοῦ 1891.

(2) Romain de Sèze, De la responsabilité des propriétaires de navires.

κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον νὰ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ πάσης τῆς περιουσίας του (ἄρθρ. 2092 τοῦ ἀστ. κώδικος) διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου. Ἀλλ' ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ περιορίζει τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου, ποιούμενος διάκρισιν μεταξὺ τῆς κατὰ γῆν περιουσίας του καὶ τῆς κατὰ θάλασσαν (ἢ κυμαινομένης flottante) περιουσίας, τουτέστι τῆς ἐκτεθειμένης εἰς τοὺς θαλασσίους κινδύνους· ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δέχεται, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ διὰ τῆς τελευταίας ταύτης περιουσίας διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ κατὰ συνέπειαν δύναται, ἀντὶ ν' ἀφήσῃ νὰ καταδιώκηται ἐπὶ ἄλλης περιουσίας, νὰ ἀπαλλαγῇ ἀπέναντι τῶν πιστωτῶν, παραχωρῶν εἰς αὐτοὺς τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον αὐτοῦ (ἀριθ. 216 ἐδ. 2). Ὁ περιορισμὸς οὗτος τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου ἐξηγεῖ συνήθη τινὰ ἔκφρασιν: λέγεται δηλ. ὅτι τὸ *πλοῖον εἶναι ὑπεύθυνον*, ὁπότε προσωποποιεῖται οὕτως εἰπεῖν τὸ πλοῖον.

**198.** ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΤΑΓΩΓΗ. — Ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως δὲν προέρχεται ἐκ τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου. Τὸ πραιτώρειον δίκαιον ἐχορήγει εἰς τοὺς τρίτους πιστωτὰς τὴν *περὶ ναυκλήρου ἀγωγὴν* (actio exercitoria) κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (exercitor navis) διὰ τὰς θεμιτὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου, οὐδεὶς δὲ περιορισμὸς ἐτίθετο εἰς τὰς ἐνοχὰς τοῦ ἐφοπλιστοῦ: L. 1 pr., §§ 2, 7 καὶ 8, Οὐλπιανός, Πανδ., XIV, 1, De exercitoria actione. Διὰ τὰς ἀθεμίτους πράξεις τοῦ πλοιάρχου ὁ ἐφοπλιστὴς ἠδύνατο νὰ ἐναχθῇ τοὐλάχιστον ὅταν ὁ πλοίαρχος ἦτο δοῦλος αὐτοῦ ἢ ὑπέκειτο εἰς τὴν πατρικὴν αὐτοῦ ἐξουσίαν. Ἡ ἀγωγὴ λοιπὸν ἡ ἐγειρομένη κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἦτο ἀγωγὴ noxalis, τοῦθ' ὅπερ συνεπήγετο τὸ δικαίωμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ πληρώσῃ τὴν χρηματικὴν ποινὴν τὴν ἐπιβαλλομένην εἰς τὸ ἀδίκημα, παρέχων εἰς τὸ ζημιωθὲν πρόσωπον αὐτὸν τοῦτον τὸν αὐτουργὸν τοῦ ἐγκλήματος. Ἀλλ' ἡ noxalis παροχὴ οὐδὲν εἶχε τὸ προσιδιάζον εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν. Ἴσχυεν αὕτη γενικῶς δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις ἀδικήματος διαπραχθέντος ὑπὸ δούλου ἢ ὑπεξουσίου (1).

Ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἀνάγεται

(1) Εἰσηγήσεις τοῦ Ἰουστινιανοῦ, IV, t. 8 De noxalibus actionibus.

εἰς τὸν μεσαίωνα (1). Εἶχεν ἤδη καθιερωθῆ ὑπὸ τοῦ Θαλασσίου δικαστηρίου (Consulat de la mer) (2). Περιῆλθε δὲ εἰς τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 τὸ ὁποῖον διατάσσει (ἄρθρ. 2, βιβλίον II, τίτλος VIII) τὰ ἑξῆς : Οἱ ἰδιοκτῆται πλοίων εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου (du maistre)· ἀπαλλάσσονται ὅμως τῆς εὐθύνης, παραχωροῦντες τὸ πλοῖόν των καὶ τὸν ναῦλον.»

Ὑπεστηρίχθη λίαν ὀρθῶς, ὅτι ἡ ἀρχὴ αὕτη εἰσήχθη ὑπὸ τὴν ἐπιρροὴν τοῦ συναλλάγματος τῆς παραγγελίας, τὸ ὁποῖον ἦτο συνηθέστατον κατὰ τὸν μεσαίωνα καὶ ἐν ἀρχῇ τῶν νεωτέρων χρόνων (3). Ἐν τῷ συναλλάγματι τούτῳ ὁ ἐμπιστευόμενος εἰς ἔμπορον, καὶ ἐνίοτε εἰς πλοίαρχον, ἐμπορεύματα ἢ κεφάλαιον εἰς χρήματα, ὅπως μετάσχῃ τῶν κερδῶν ἅτινα ἠδύναντο νὰ προκύψωσιν ἐκ τῶν πωλήσεων καὶ ἀγορῶν, δὲν ἐξέθετεν εἰ μὴ τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα ἢ τοῦτο τὸ κεφάλαιον· δὲν ἠδύνατο νὰ εἶναι ὑπεύθυνος πέραν τοῦ ὁρίου τούτου διὰ τὰς πράξεις τοῦ ἐκτελοῦντος τὴν παραγγελίαν. Παρατηρητέον ὅμως, ὅτι ὁ παραγγελιοδόχος ὑπεχρεοῦτο ἀπέναντι τῶν τρίτων διὰ τῶν συναλλαγμάτων τῶν συνομολογουμένων ὑπ' αὐτοῦ, ἐνῷ σήμερον ὁ πλοίαρχος δὲν ὑποχρεοῦται. Ὅρα ἀριθ. 277.

**198** δίς. Ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου καθιεροῦται διὰ τοῦ ἄρθρου 216 ἐδ. 2 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἔχοντος οὕτω : *Δύναται οὗτος* (ὁ πλοίαρχος), *ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὡς ἄνω ὑποχρεώσεων διὰ τῆς παραχωρήσεως* (abandon) *τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου* (*). Μετεβλήθησαν ὅμως αἱ δια-

(1) Frémery, Études de Droit commercial, σελ. 182. de Sèze, ἔνθα ἀνωτέρω, σελ. 3 καὶ ἑπόμ. — Paul Rehme, Die geschichtliche Entwikelung der Haftung des Reeders.

(2) Θαλάσσιον δικαστήριον (κεφάλαια 141 καὶ 182). — Ὁ Cleirac βεβαιοῖ τὴν παραδοχὴν τῆς αὐτῆς ἀρχῆς ὡς ἑξῆς : «Ἐὰν ὁ πολίτης (bourgeois) ἢ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου (batel) δὲν κυβερνᾷ αὐτὸ καὶ δὲν θαλασσοπορεῖ ἐπ'αὐτοῦ (en iceluy), συμβῇ δὲ ἀπώλεια ἢ ναυάγιον ἄνευ πταίσματος αὐτοῦ καὶ ἐν ἀπουσίᾳ αὐτοῦ, δύναται νὰ παραιτηθῇ ἢ ἐγκαταλείψῃ τὸ ναυαγῆσαν πλοῖόν του εἰς τὸν ἔμπορον, γνωστοποιῶν τοῦτο εἰς τὸν εἰρημένον ἔμπορον ἐντὸς τριῶν ἀκριβῶς ἡμερῶν ἀφ' ἧς λάβῃ τὴν εἴδησιν τῆς ἀπωλείας ἢ ναυαγίας.»

(3) Ὅρα Traité de Droit commercial, II, ἀριθ. 449 καὶ 450.

(*) Σ. Μ. Ἡ ἑλληνικὴ μετάφρασις τοῦ ἐδαφίου τούτου ἔχει κατὰ γράμμα ὡς ἑξῆς : Ἡ εὐθύνη παύει μὲ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου

τάξεις τοῦ ἄρθρ. 216 ἐν πολλοῖς διὰ τῶν νόμων τῆς 14 Ἰουνίου 1841 καὶ τῆς 12 Αὐγούστου 1885.

Ἡ ἀρχὴ αὕτη εἰσήχθη εἰς τὰς πλείστας τῶν ξένων νομοθεσιῶν. Ὅρα ἀριθ. 267.

**199.** Πολλοὶ λόγοι προεβλήθησαν πρὸς δικαιολόγησιν τῆς σπουδαίας ταύτης παρεκκλίσεως ἀπὸ τῆς ἀρχῆς : ὁ *ὑποχρεούμενος ὑποχρεοῖ τὰ ἑαυτοῦ* (qui s'oblige oblige le sien). Ἐν πρώτοις παρετηρήθη, ὅτι ναὶ μὲν ὁ πλοίαρχος εἶναι ὁ ἐντολοδόχος τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ἀλλ' εἶναι ἐντολοδόχος τοῦ ὁποίου τὰς πράξεις εἶναι σχεδὸν πάντοτε ἀδύνατον νὰ ἐπιβλέπῃ τις ἕνεκα τῆς ἀποστάσεως. Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον· ὁ ἰδιοκτήτης εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐκλέξῃ πλοίαρχον, ἡ δὲ ἐκλογή του δὲν εἶναι ἀπολύτως ἐλευθέρα· πρέπει νὰ λάβῃ αὐτὸν ἐκ τῶν προσώπων τῶν συνενούντων ἐν ἑαυτοῖς τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου ὁριζόμενα προσόντα (Ὅρα κεφάλαιον III), καίτοι ἐκτὸς τοῦ κύκλου αὐτῶν φρονεῖ ὅτι δύναται νὰ εὕρῃ ἄνδρας ἀξιωτέρους τῆς ἐμπιστοσύνης του. Ἄνευ τῆς πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας εὐνοίας πολλοὶ θὰ ἀπετρέποντο τῆς ἰδέας τοῦ ν' ἀποκτήσωσι πλοῖα ἢ οἱ ἐξ ἐπαγγέλματος ἐφοπλισταὶ θ' ἀπέκτων ὀλιγώτερα. Πρὸς μεγάλην ζημίαν τοῦ ἐμπορίου, δυνάμει τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, ὁ ναῦλος θὰ ὑψοῦτο συνεπείᾳ τῆς ἐλαττώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων.

Μεθ' ὅλους τοὺς λόγους τούτους ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου παρουσιάζει σήμερον μεγάλα ἄτοπα διὰ τὴν γαλλικὴν ναυτιλίαν καὶ ὅτι θὰ ἦτο χρήσιμον νὰ κατηργεῖτο. Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, λέγουσι, βλάπτει τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἡμετέρας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, περιορίζον τὴν πίστιν αὐτῆς, ἐνῷ ἔχει αὕτη μεγάλην ἀνάγκην κεφαλαίων. Οὐδεὶς βεβαίως θὰ θελήσῃ νὰ δανείζῃ, ὅταν ὁ δανειζόμενος δύναται πρὸς πληρωμὴν ν' ἀρκεσθῇ εἰς παραχώρησιν πλοίου βεβυθισμένου εἰς τὴν θάλασσαν ἢ πλοίου τοῦ ὁποίου δὲν ὑπολείπονται εἰ μὴ συντρίμματα ἄνευ ἀξίας. Τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἠδύνατο νὰ μὴ ἔχῃ συνεπείας λίαν ἐπιζημίους διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, ὅταν ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ πλοῖα ἡμῶν ἐπεβάλλετο οὕτως εἰπεῖν εἰς τοὺς τῶν ἀποικιῶν φορτωτὰς διὰ τῆς ἐπιφυλάξεως τοῦ ἀποικιακοῦ διάπλου, εἰς δὲ τοὺς ξένους φορτωτὰς διὰ τῶν προσθέτων τελῶν σημάνσεως καὶ δικαιωμάτων χωρητικότητος. Ἀλλὰ σήμερον, ὁπότε ἡ ναυτιλία ἡμῶν δὲν προστα-

τεύεται τοιουτοτρόπως, δὲν ὑπάρχει φόβος μήπως οἱ ἐνδιαφερόμενοι προτιμήσωσι τὴν σημαίαν χώρας, ἐν ᾗ ἡ εὐθύνη τῶν πλοιοκτητῶν εἶναι ἀπεριόριστος; Ῥητέον δ' ἄλλως, ὅτι τόσῳ ὀλιγώτερον θὰ ὑπῆρχε δυσκολία ὡς πρὸς τὴν κατάργησιν ἢ τὸν περιορισμὸν τῆς ἀρχῆς τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ὅσῳ, ἅμα ὡς εἶναι οἱ ἰδιοκτῆται ἑνὸς πλοίου ἑπτὰ τοὐλάχιστον, δύνανται νὰ περιορίσωσι τὰς εὐθύνας των συνιστῶντες ἀνώνυμον ἑταιρείαν (Νόμος τῆς 24 Ἰουλίου 1867, ἄρθρ. 21) (1).

Καίτοι ἐπιδοκιμάζομεν τὰς παρατηρήσεις ταύτας, οὐχ ἧττον κατελήξαμεν εἰς τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου δέον νὰ διατηρηθῇ ἄνευ τροποποιήσεως. Τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα, μάλιστα ἐν τῇ ναυτιλίᾳ, εἶναι λίαν δειλὸν ἐν Γαλλίᾳ· ἔχει ἀνάγκην προνομίων καὶ εὐνοϊκῶν καὶ προστατευτικῶν μέσων. Ἡ σύστασις ἀνωνύμου ἑταιρείας ὑπόκειται εἰς κανόνας οἵτινες δύνανται νὰ φανῶσι λίαν ὀχληροί, ῥητέον δ' ἄλλως, ὅτι δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος περὶ συστάσεως τοιαύτης ἑταιρείας ὑπὸ ἑνὸς καὶ μόνον προσώπου ἢ ἀριθμοῦ προσώπων ἐλάσσονος τῶν ἑπτά. Ὑπολείπεται ὅμως νὰ ἴδωμεν, ἂν εἴς τινας λεπτομερείας δὲν δύνανται ἐπωφελῶς νὰ τροποποιηθῶσιν οἱ κανόνες οἱ διέποντες τὰ τῆς παραχωρήσεως. Ὅρα ἀριθ. 243.

**200.** Προκειμένου περὶ παραχωρήσεως (abandon) τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἀναγκαῖον καθίσταται νὰ ἐξετάσωμεν τὰ ἑπόμενα κυριώδη σημεῖα: 1ον *Διὰ ποῖα πλοῖα ἰσχύει ἡ παραχώρησις.* 2ον *Διὰ ποῖα χρέη εἶναι δυνατὴ ἡ παραχώρησις.* 3ον *Ὑπὲρ τίνος καὶ ὑπὸ τίνος δύναται νὰ γίνῃ ἡ παραχώρησις.* 4ον *Τί πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ ἡ παραχώρησις.* 5ον *Κατὰ τίνα τύπον γίνεται ἡ παραχώρησις.* 6ον *Ποῖα ἀποτελέσματα παράγει ἡ παραχώρησις.* 7ον *Συνεπείᾳ τίνων αἰτίων δύναται ν' ἀπολεσθῇ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ἢ νὰ μὴ ὑπάρχῃ.* 8ον *Τίνες εἶναι οἱ κανόνες τῶν κυριωτέρων ξένων νομοθεσιῶν ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἕνεκα τῶν δικαιοπραξιῶν καὶ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου.* 9ον *Πῶς καταρίζονται αἱ συγκρούσεις νόμων ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.*

---

(1) Ὅρα κατὰ τὸ πνεῦμα τῶν παρατηρήσεων τούτων, Loveillé, Notre marine marchande et son avenir.

**201.** 1ον. *Πλοῖα εἰς ἃ ἐφαρμόζεται ἡ παραχώρησις.*—Ἡ παραχώρησις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου εἰσήχθη εἰς τὴν νομοθεσίαν ἐξ εὐνοίας πρὸς τὴν κατὰ θάλασσαν ναυτιλίαν. Διὸ εἶναι ἀδιάφορον ἂν πρόκειται περὶ πλοίου ἐπιδιδομένου εἰς τὴν μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων ἢ τῶν προσώπων ἢ εἰς τὴν κατὰ θάλασσαν ἁλιείαν (1). Δὲν δύναται ὅμως νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ παραχώρησις εἰς τὰ ποταμόπλοια (2). Ὁ ἰδιοκτήτης τοιούτου πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας του διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Εἶναι δὲ τοῦτο ἐφαρμογὴ τῶν ἄρθρ. 1998, 1384 καὶ 2092 τοῦ ἀστ. κώδικος. Διὸ ὁ ἰδιοκτήτης δὲν εἶναι ὑπεύθυνος εἰ μὴ ὁσάκις ἐξέλεξεν αὐτὸς τὸν πλοίαρχον (3). Ὅρα ὡς πρὸς τὸ τελευταῖον σημεῖον τὸν ἀριθ. 192.

**202.** 2ον. *Διὰ ποῖα χρέη εἶναι δυνατὴ ἡ παραχώρησις.*—Ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου εἶχεν ἐγερθῇ, ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, δυσκολία τις παραμείνασα καὶ ὑπὸ τὸν κώδικα τοῦ 1807 καὶ λυθεῖσα διὰ τοῦ νόμου τῆς 14 Ἰουνίου 1841, ὅστις ἐτροποποίησε τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Τὸ ἄρθρον 2, τίτλος VII, βιβλίον II τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 καθιέρου τὴν προκειμένην ἀρχὴν διὰ τῶν ἑπομένων : «Οἱ ἰδιοκτῆται πλοίων εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου· ἀπαλλάσσονται ὅμως τῆς εὐθύνης ταύτης, παραχωροῦντες τὸ πλοῖόν των καὶ τὸν ναῦλον». Σοβαρὰ διαφωνία ὑπῆρχε μεταξὺ τῶν νομικῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῶν τῆς Μεσογείου ὡς πρὸς τὸν τρόπον τῆς

---

(1) Ἀκυρ. τοῦ Βελγίου, 6 Μαΐου 1887. Pasicrisie belge, 1887, 1. 235.

(2) Rennes 9 Ἰουνίου 1890. Revue internationale du Droit maritime, 1889—90. σελ.14.—Ἐφετεῖον Βρυξελλῶν, 14 Ἰουλίου 1886. Revue internationale du Droit maritime, 1886—87, σελ 196.—Δύνανται ὅμως νὰ ἐγερθῶσι δυσκολίαι πραγματικῆς φύσεως ὡς πρὸς τὸ ζήτημα ἂν πλοῖόν τι εἶναι ἢ μὴ θαλάσσιον (ἀριθ. 891.—Ἐμποροδικεῖον τῆς Saint-Nazaire, 22 Μαρτίου 1889, Revue internationale du Droit maritime, 1889—90, σελ. 55.—Rennes 9 Ἰουνίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1891—92, σελ. 14. Ἐφετεῖον τῆς νήσου τῆς Ἑνώσεως, 3 Μαΐου 1893, le Droit φύλλ. τῆς 2 Ἰουνίου 1893.

(3) Ἀκυρ. 5 Ἰανουαρίου 1891, le Droit, φύλλ. τῆς 19—20 Ἰανουαρίου τοῦ 1891.

ἀντιλήψεως τῆς διατάξεως ταύτης. Οἱ πρῶτοι, τῶν ὁποίων τὴν γνώμην ὑπεστήριξεν ὁ Valin, διετείνοντο, ὅτι ἡ παραχώρησις δὲν ἐπετρέπετο εἰ μὴ διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου τὰς τικτομένας ἐξ ἀδικημάτων ἢ οἱονεὶ ἀδικημάτων, οὕτως ὥστε ὁ ἰδιοκτήτης ἦτο ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας αὐτοῦ διὰ τὰς ἐκ συμβάσεων ἐνοχὰς τοῦ πλοιάρχου. Ἰδοὺ τί ἔλεγεν ὁ Valin ἐπὶ τοῦ εἰρημένου ἄρθρου τοῦ Διατάγματος: «Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις περιπτώσεις καθ' ἃς (ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου) δὲν ἐλευθεροῦται, κηρύττων ὅτι ποιεῖται τὴν παραχώρησιν ταύτην. Καὶ ἐν πρώτοις εἶναι πρόδηλον τοῦτο, προκειμένου περὶ *χρεῶν συνομολογηθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου* ἕνεκα αἰτιῶν, αἵτινες πράγματι ἀπέβησαν ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ πλοίου. Τότε, εἴτε τὸ πλοῖον φθάσῃ κατ' εὐχὴν εἰς τὸν λιμένα, εἴτε μή, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν δύναται ν'ἀπαλλαγῇ τῆς πληρωμῆς». Τοὐναντίον οἱ ἄλλοι, τῶν ὁποίων τὴν θεωρίαν ὑπερήσπιζεν ὁ Ἐμεριγών, ἐφήρμοζον τὸ ἄρθρον τοῦ Διατάγματος καὶ εἰς ἐνοχὰς προερχομένας ἐκ συναλλαγμάτων συνηφθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀποστολῆς. Ὁ Ἐμεριγὼν ἐν τῷ συγγράμματι αὐτοῦ Traité des contrats à la grosse, κεφάλ. Δ', τμῆμα ΙΑ', ἐξεφράζετο ὡς ἑξῆς: «Οἱ ἐφοπλισταί, παραχωροῦντες τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον, ἀπαλλάσσονται τῶν ἐκ συμβάσεων ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου, διότι ἡ ἐντολὴ αὐτοῦ ἦτο περιωρισμένη εἰς τὰ ἀφορῶντα τὴν ναυτιλίαν (au fait de la navigation), μὴ ἐκτεινομένη πέραν αὐτῶν.» Οἱ συντάκται τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐπανέλαβον σχεδὸν τὸ γράμμα τοῦ Διατάγματος. Ἐν τῷ κώδικι τοῦ 1807 τὸ ἄρθρον 216 εἶχεν ὡς ἑξῆς: «Πᾶς ἰδιοκτήτης πλοίου εἶναι πολιτικῶς ὑπεύθυνος περὶ τῶν πράξεων (des faits) τοῦ πλοιάρχου, καθ' ὅσον ἀφορῶσι τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολήν.— Ἡ εὐθύνη παύει μὲ τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου.» Ἡ διαφωνία, ἡ γεννηθεῖσα ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος ἐξηκολούθησεν ὑφισταμένη καὶ διήρει τὰ δικαστήρια Τὸ Ἐφετεῖον τῶν Ρεννῶν, τὰ ἐμποροδικεῖα τῆς Μασσαλίας καὶ τῆς Χάβρης ἠκολούθουν τὴν εὐρεῖαν θεωρίαν τοῦ Ἐμεριγών (1)· τὴν θεωρίαν ὅμως τοῦ Valin ἀπεδέχετο ἰδίᾳ τὸν Ἐφετεῖον τῆς Ρουένης

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 30 Ἰουνίου 1828, Journal de Marseille, 1828. 1. 93. Marseille 22 Σεπτεμβρίου 1831, Journal de Marseille 1832 1. 8.

καὶ τὸ Ἀκυρωτικόν (1). Νόμος τῆς 14 Ἰουλίου 1841 ἐτροποποίησε τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 216 οὕτως ὥστε δὲν ὑπάρχει πλέον οὐδεμία ἀμφιβολία περὶ τῆς ἐκτάσεως αὐτοῦ· τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑφίσταται τόσον διὰ τὰ χρέη τὰ γεγεννημένα ἐκ συναλλαγμάτων συναφθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὅσον καὶ διὰ τὰς ἐξ ἀδικημάτων ἐνοχάς του. Αἱ τροποποιήσεις αἱ ἐπενεχθεῖσαι εἰς τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 216 ὑπῆρξαν αἱ ἑπόμεναι δύο: 1ον Ἐν τῷ πρώτῳ ἐδαφίῳ προσετέθησαν αἱ λέξεις tenu des engagements contractés pas ce dernier *(ὑπεύθυνος διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς συνομολογηθείσας ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου)*. Τὸ δεύτερον ἐδάφιον ἔλεγε: *Ἡ εὐθύνη παύει μὲ τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου*, ἀντικατεστάθη δὲ διὰ τοῦ ἑπομένου ἐδαφίου: *Δύναται, ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὡς ἄνω ὑποχρεώσεων διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου.*

Εἶναι βέβαιον, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ἔχει χαρακτῆρα μᾶλλον ἔκτροπον διὰ τὰς ἐκ συμβάσεως ἐνοχὰς ἢ διὰ τὰς ἐξ ἀδικημάτων ἢ οἱονεὶ ἀδικημάτων. Ὁ λόγος τῆς ἀδυναμίας τῆς ἐπιβλέψεως ὁ προβαλλόμενος πρὸς δικαιολογίαν τοῦ δικαιώματος τούτου δὲν ἐφαρμόζεται ἀκριβῶς εἰ μὴ εἰς τὰς τελευταίας. Πλὴν τούτου δὲν δύνατται τὸ δικαίωμα τοῦτο νὰ βλάψῃ τὴν πίστιν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰ μὴ ἐφ' ὅσον ἰσχύει διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς γεννωμένας ἐκ συναλλαγμάτων συναφθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Διὸ ὑπάρχουσι μεταξὺ τῶν ξένων νομοθεσιῶν αἱ μὴ περιορίζουσαι τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου εἰ μὴ διὰ τὰς ἐξ ἀδικημάτων ἢ οἱονεὶ ἀδικημάτων ἐνοχὰς τοῦ πλοιάρχου. Ὅρα ἀριθ. 267.

203. Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑφίσταται ἐξ ἴσου καὶ διὰ τὰς πράξεις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος διὰ τὰς ὁποίας εἶναι ὑπεύ-

---

(1) Ἀκυρ. 16 Ἰουλίου 1827, 14 Μαΐου 1833, 1 Ἰουλίου 1834. Journal de Marseille, 1827. 2. 147.—1833. 2. 97.—1834. 2. 142. Τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια καὶ τὸ ἀνώτατον συμβούλιον τοῦ ἐμπορίου ἤγειραν ζωηρὰ παράπονα. Ἡ κυβέρνησις συνεβουλεύθη περὶ τοῦ νομοθετικοῦ ζητήματος τὰ δικαστικὰ σώματα, τὸ δὲ Ἀκυρωτικὸν καὶ 19 Ἐφετεῖα ἐπὶ 26 ἐπεδοκίμασαν τὰς ἀξιώσεις τοῦ ἐμπορίου (Ὅρα ἰδίᾳ τὴν ἀναφορὰν τοῦ ἐμπορικοῦ ἐπιμελητηρίου τῆς Μασσαλίας πρὸς τὸν ὑπουργὸν τοῦ ἐμπορίου, Journal de Marseille, 1833. 2. 152).

θυνος ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου (ἀριθ. 189 δίς). (1). Ἰσχύει δὲ τοῦτο, ἀδικαιόρως ἂν οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἐξελέγησαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς συμβαίνει πολλάκις (ἄρθρ. 223 καὶ 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος), ἢ προσελήφθησαν ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ἰδιοκτήτου. Ἐν τῇ πρώτῃ περιπτώσει ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου προέρχεται ἐκ τοῦ ὅτι εἶναι ὑπόχρεως ἕνεκα τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου, ὅστις εἶναι ἔνοχος ἀμελείας, ὅτι ἐξέλεξεν ἄνδρας τοῦ πληρώματος ἀνικάνους ἢ μὴ ἐντίμους. Δὲν δύναταί τις, ὡς εἶναι πρόδηλον, νὰ ποιήσῃ τὸν αὐτὸν συλλογισμὸν διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν. Ἀλλὰ δὲν θὰ ἦτο ἔκτροπον καὶ ἄδικον νὰ εἶναι ἀπεριορίστως ὑπεύθυνος ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου διὰ πράξεις ἁπλῶν ναυτῶν, ἐνῷ δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ διὰ τῆς κατὰ θάλασσαν περιουσίας του διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου;

**204.** Ὅσον γενικῶς καὶ ἂν ἐκφράζεται τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδ., ἀπὸ τῶν τροποποιήσεων τοῦ νόμου τῆς 14 Ἰουνίου 1841 (ἀριθ. 202), δὲν πρέπει νὰ νομίζωμεν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως δι' ὅλας τὰς ὑποχρεώσεις δι' ἃς εὐθύνεται.

Ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ὑποχρεοῦται δι' ὅλης τῆς περιουσίας του διὰ τὰς ἐνοχὰς τὰς τικτομένας ἐκ συναλλαγμάτων συναφθέντων ὑπ' αὐτοῦ τούτου ἢ ἐκ τῶν ἀθεμίτων πράξεων τῶν ὑπ' αὐτοῦ διαπραχθεισῶν (2). Δὲν κέκτηται δὲ ἐπίσης τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως καὶ διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι συνέτρεξεν εἰς τὰς δικαιοπραξίας τοῦ πλοιάρχου ἢ μετέσχε τῶν πταισμάτων τῶν ὑπὸ τούτου διαπραχθέντων (3). Κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἀρχῶν τούτων δυνάμεθα νὰ ἀποφανθῶμεν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως προκειμένου περὶ ἐνοχῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τοῦ ὅτι ἀφῆκεν ἓν πλοῖον ν' ἀποπλεύσῃ ἐνῷ εἶχε κύριον ἐλάττωμα (4). Ἀλλά, τοὐναντίον, ἡ

(1) Πρωτοδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 8 Ἀπριλίου 1870, Journal de Marseille, 1872. 2. 139.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Dunkerque, 21 Μαρτίου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1886—87, 668.

(3) Ἀκυρ. 17 Μαΐου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, 5· Ἐμποροδικεῖον τῆς Rouen, 1 Ἰουλίου 1889, Revue internationale du droit maritime, 1889—90, σελ. 215.

(4) Ἀκυρ. 11 Ἀπριλίου 1870. D. 1872. 1. 54. Ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ ἐπρόκειτο περὶ ναυλωτοῦ ἀπαιτοῦντος παρὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου τὴν πληρωμὴν τῆς δαπάνης ἣν ἔκαμεν ἐπὶ ἐξοφλήσει ὅπως ἐπισκευάσῃ κύριον ἐλάττωμα τοῦ πλοίου ὑπάρχον πρὸ τῆς ἀπάρσεως.

παραχώρησις θὰ ἐπετρέπετο ἐὰν τὸ κύριον ἐλάττωμα προήρχετο ἐξ ἐπισκευῶν γενομένων ἄνευ τῆς προσηκούσης ἐπιμελείας διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ (1).

Εἶναι πρόδηλον, ὅτι δέον νὰ ἐξομοιώσωμεν πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἀναληφθείσας ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ἰδιοκτήτου τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὑπὸ τοῦ ἐντολοδόχου αὐτοῦ συνομολογηθείσας, λόγου χάριν ὑπὸ πράκτορος ἐντεταλμένου ν' ἀγοράζῃ ζωοτροφίας διὰ τὸ πλοῖον, νὰ δανείζηται, νὰ ναυλώνῃ τὸ πλοῖον. Ἡ περίπτωσις αὕτη παρουσιάζεται πρὸ πάντων εἰς τὰς ἑταιρείας μετακομίσεως, αἵτινες ἔχουσι πράκτορας ἀντιπροσωπεύοντας αὐτάς (2).

Ἀλλὰ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ἀνήκει εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, προκειμένου περὶ συναλλαγμάτων συνομολογηθέντων ὑπ' αὐτοῦ καὶ ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν ὁποίων ὁ πλοίαρχος ὑπέπεσεν εἰς πταῖσμα. Τοῦτο ἐφαρμόζεται συχνὰ κατὰ τρόπον πρακτικὸν ἐν τῇ ναυλώσει. Τὸ συνάλλαγμα τοῦτο συνάπτεται ἐνίοτε ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ αὐτοπροσώπως (ἄρθρ. 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ἡ ἐκτέλεσις αὐτοῦ ἀνατίθεται εἰς τὸν πλοίαρχον. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἐκτελῶν τὴν ναύλωσιν, ὑποπέσῃ εἰς πταῖσμα, ἐξ οὗ ζημιοῦται ὁ ναυλωτής, ὁ ἰδιοκτήτης, ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ τελευταίου τούτου, δύναται ν' ἀπαλλαγῇ ἀπέναντι αὐτοῦ διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου.

**205**. Καὶ ἔτι πρός, τὸ ἄρθρον 216 ὑποθέτει δικαιοπραξίας γενομένας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δυνάμει τῆς γενικῆς ἐντολῆς ἡ ὁποία ἐδόθη αὐτῷ διὰ τοῦ γεγονότος καὶ μόνον ὅτι ἡ διοίκησις τοῦ πλοίου ἀνετέθη εἰς αὐτόν. Εἶναι ἀλλότριον πρὸς τὰς δικαιοπραξίας ἃς ἐνεργεῖ ὁ πλοίαρχος δυνάμει εἰδικῆς καὶ ῥητῆς ἐντολῆς τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Οὕτω, τοῦ πλοιάρχου ἀσφαλίσαντος τὸ πλοῖον δυνάμει τῆς ἐντολῆς τοῦ ἰδιοκτήτου, ὁ τελευταῖος οὗτος δὲν δύναται νὰ ποιήσῃ παραχώρησιν εἰς τὸν ἀσφαλιστήν, ὅπως ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τῶν ἀσφαλίστρων. Ἀφοῦ ἐντολὴ τοιαύτης φύσεως δὲν εἶναι ἀναγκαία, δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ ἐξηγήσωμεν τὰ πράγματα

---

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 283.

(2) Πρβλ. Turin, 23 Αὐγούστου 1887. Revue internationale du Droit maritime, 1888—89, σελ. 337.

ἄλλως, ἢ ὅπως ἂν ἤθελε δοθῇ ἡ ἐντολὴ εἰς πᾶν ἄλλο πρόσωπον ἢ τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 205) (1).

Ἐπίσης ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἐπεφορτίσθη νὰ ἐνεργήσῃ ἐπιχειρήσεις ἐμπορικὰς διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, δὲν ἀπολαύει ὁ τελευταῖος οὗτος τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως διὰ τὰς ὑποχρεώσεις ἃς ὁ πλοίαρχος ἀναλαμβάνει δυνάμει τῆς εἰδικῆς ταύτης ἐντολῆς. Χωρεῖ ὅμως, ἐννοεῖται, τὸ δικαίωμα τοῦτο ὡς πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὁποίας ἀναλαμβάνει ὁ πλοίαρχος ὡς ἐπιφορτισμένος τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου. Ἔχομεν ἐνταῦθα μίαν διάκρισιν ἥτις ἔν τισι περιπτώσεσιν ἀποβαίνει λίαν δυσχερής.

Πρέπει νὰ ἐξομοιώσωμεν πρὸς τὴν περίπτωσιν τῆς ὑπάρξεως εἰδικῆς ἐντολῆς τὴν περίπτωσιν ἐκείνην καθ' ἣν ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ἐνέκρινεν ἐκ τῶν ὑστέρων πρᾶξίν τινα τοῦ πλοιάρχου του. Ratihabitio mandato aequiparatur. Ἡ διαφορὰ εἶναι, ὅτι ἐπὶ ἐντολῆς οὐδέποτε εἶχεν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, ἐνῷ ἐπὶ τῆς ἐγκρίσεως εἶχε μὲν ἀρχικῶς τὸ δικαίωμα τοῦτο, ἀλλ' ἔπειτα παρῃτήθη αὐτοῦ. Ὅρα ἀριθ. 256.

**206.** Ἐκ τῆς γενικῆς ἰδέας καθ' ἣν ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ὑποχρεοῦται δι' ὅλης τῆς περιουσίας του, ἐὰν μετέσχε τῶν δικαιοπραξιῶν ἢ τῶν πράξεων ἐξ ὧν ἐγεννήθη ἡ ἐνοχή, αὐτὸς οὗτος ὁ νομοθέτης ἐξήγαγεν ἐν τῷ ἄρθρῳ 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος σπουδαίας συνεπείας διὰ τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὁ πλοίαρχος εἶναι μόνος ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἢ συνιδιοκτήτης αὐτοῦ. Τὸ ἄρθρον 216 ἐδάφ. 3 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁρίζει: *Πάντως τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως δὲν χορηγεῖται εἰς ἐκεῖνον ὅστις εἶναι συνάμα πλοίαρχος καὶ ἰδιοκτήτης ἢ συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου. Ὅταν ὁ πλοίαρχος εἶναι μόνον συνιδιοκτήτης, δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἀναληφθείσας* (contractés) *ὑπ' αὐτοῦ, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολήν, εἰ μὴ κατ' ἀναλογίαν τῆς μετοχῆς του.*

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 25 Μαρτίου 1862, Journal de Marseille, 1862, 1. 126. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 7 Ἰανουαρίου 1869. Journal de Marseille, 1869. 1. 66. J. V. Cauvet, Traité des assurances maritimes, I, ἀριθ. 67. Ὁ συγγραφεὺς οὗτος προσθέτει εἰς τοὺς λόγους τοὺς σημειωθέντας ἐν τῷ κειμένῳ τὴν παρατήρησιν, ὅτι ἡ ἀποζημίωσις ἡ πληρωνομένη ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ μένει εἰς ὄφελος τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ ἀσφαλισθέντος πλοίου καὶ δὲν ὠφελεῖ ποσῶς τοὺς πιστωτάς του (ἀριθ. 242).

Οὕτω, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ παραχώρησις ἐκ μέρους τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ συνιδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὅστις εἶναι συνάμα καὶ πλοίαρχος αὐτοῦ. Εὐθύνεται δι' ὅλης τῆς περιουσίας αὐτοῦ διὰ τὰς ὑποχρεώσεις ἃς συνάπτει, δὲν εὐθύνεται ὅμως εἰ μὴ κατ' ἀναλογίαν τῆς μετοχῆς του, τουτέστι, λόγου χάριν, διὰ τὸ ἥμισυ ἢ διὰ τὸ τρίτον, καθ' ὅσον εἶναι συνιδιοκτήτης κατὰ τὸ ἥμισυ ἢ τὸ τρίτον. Τοῦτο δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰς ἐνοχὰς τὰς πηγαζούσας ἐξ ἀδικημάτων ἢ ἐξ οἱονεὶ ἀδικημάτων τοῦ πλοιάρχου. Διὰ τὰς ἐνοχὰς ταύτας ὁ ἰδιοκτήτης ἢ συνιδιοκτήτης εὐθύνεται διὰ πάσης τῆς περιουσίας αὐτοῦ καὶ διὰ τὸ ὅλον τῶν ἐνοχῶν τῶν γεννωμένων ἐκ τῶν ἀδικημάτων τῶν διαπραχθέντων ὑπ' αὐτοῦ ὡς πλοιάρχου. Τὸ ἄρθρον 216 (τελευταία σημειωθεῖσα φράσις) δὲν ὁρᾷ εἰ μὴ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς *ἀναληφθείσας* (contractés) ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

**207**. Αἱ λύσεις αἱ καθιερούμεναι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδ. διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος εἶναι μόνος ἰδιοκτήτης, ἢ συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου, εἶναι βεβαίως λογικαί. Λόγοι ὅμως πρακτικοὶ καὶ σκέψεις ἐπιεικείας ἠδύναντο νὰ δικαιολογήσωσι τὴν παραδοχὴν τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως. Ὅταν ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει εἰ μὴ τὴν κυριότητα μέρους τοῦ πλοίου, ἡ ἀπεριόριστος εὐθύνη του διὰ τὸ ὑπερβαῖνον τὴν μοῖράν του δημιουργεῖ μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν συνιδιοκτητῶν του ἀληθῆ ἀνισότητα. Ἡ κατάστασις αὕτη παρουσιάζει σοβαροὺς κινδύνους καὶ δι' αὐτοὺς τοὺς συνιδιοκτήτας τοῦ πλοιάρχου. Ὑπάρχει φόβος μήπως, ἐνδοιάζων ἐνώπιον τῆς ἀπεριορίστου εὐθύνης τῆς βαρυνούσης αὐτόν, ἀποφύγῃ ὁ πλοίαρχος νὰ ἐνεργήσῃ πρᾶξιν τὴν ὁποίαν θὰ ἐπέβαλλεν εἰς αὐτὸν τὸ καλῶς ἐννοούμενον συμφέρον τῆς ἀποστολῆς. Ὅταν ὁ πλοίαρχος εἶναι μόνος ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, ὁ κίνδυνος δὲν ἀπειλεῖ τοὺς συνιδιοκτήτας, ἀφοῦ δὲν ὑπάρχουσι τοιοῦτοι· ἀπειλεῖ ὅμως τοὺς φορτωτάς. Ἐνδιαφέρει εἰς αὐτοὺς νὰ μὴ διστάσῃ ὁ πλοίαρχος νὰ ὑποχρεώσῃ τὸ πλοῖον καὶ αὐτὰ τὰ ἐμπορεύματα ἀκόμη ὅπως ἀποπερατώσῃ τὸν πλοῦν (1). Τὸ νομοσχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 225) καθιέρου τὸ σύστημα τοῦτο, μὴ ἐξαιροῦν εἰ μὴ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν

(1) De Courcy, D'une réforme internationale du Droit maritime, σελ. 31 καὶ ἐπόμ. — Ὅρα ἐπίσης τοὺς δικαιολογητικοὺς λόγους τῆς ἐξηγητικῆς σημειώσεως τῆς συνημμένης εἰς τὸ σχέδιον τοῦ 1865 σελ. 43 καὶ ἐπ.

ὁ πλοίαρχος, εἴτε ἰδιοκτήτης εἴτε συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου, ἤθελεν ἀναλάβει προσωπικῶς ὑποχρέωσιν. Διάταξις προστεθεῖσα εἰς τὸ ἄρθρον 216 διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 εἰσήγαγε τὸ σύστημα τοῦτο, τοὐλάχιστον διὰ μίαν μερικὴν περίπτωσιν. Ὅρα ἀριθ. 216. Ὅρα διὰ τὰς ξένας νομοθεσίας ἀριθ. 267.

**208**. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὀλίγον ἐνδιαφέρει, ἂν τὸ χρέος ὑφίσταται ἀπέναντι ἐμπόρου ἢ μὴ ἐμπόρου· οἱ δικαιολογητικοὶ λόγοι τοῦ νόμου, ὡς καὶ αὐτὸ τὸ γράμμα αὐτοῦ, ἀποκλείουσι πᾶσαν διάκρισιν στηριζομένην ἐπὶ τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ πιστωτοῦ (1).

Ἐπίσης εἶναι ἀδιάφορον, ἂν οἱ πιστωταὶ εἶναι γάλλοι ἢ ξένοι. Ὅρα ἀριθ. 268.

**209**. Ὑπάρχει ἓν χρέος τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἄνευ τοῦ ὁποίου δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ θαλασσία ἀποστολή, εἶναι δὲ τοῦτο οἱ μισθοὶ πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Δύναται ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθούς, παραχωρῶν τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης πρὸς οὓς ἡ ὀφειλή ;

Τὸ ζήτημα δέον νὰ λυθῇ ἀναμφιβόλως ἀποφατικῶς κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχάς (ἀριθ. 204), ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης ἐμίσθωσεν αὐτὸς οὗτος τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἢ μετέσχε τῆς μισθώσεως τῆς γενομένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (2). Ἡ προσωπικὴ ἐνοχὴ τοῦ ἰδιοκτήτου ἀπορρέει ἰδίᾳ ἐκ τοῦ ὅτι ὑπέγραψε τὸ ναυτολόγιον τὸ ὁποῖον ἀποδεικνύει τὰς μισθώσεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (3).

Ἀλλὰ πῶς πρέπει νὰ ἀποφανθῇ τις, ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν μετέσχε τῆς συνάψεως τῶν μισθώσεων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ; Ὑπεστηρίχθη, ὅτι, καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἀκόμη, δὲν ὑπάρχει

---

(1) Paris, 24 Μαΐου 1862. D. 1862. 2. 175. (Ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ, ἐπιβάτης, τοῦ ὁποίου αἱ ἀποσκευαὶ εἶχον ἀπολεσθῆ, ὑπεστήριζεν, ὅτι ἡ παραχώρησις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου δὲν ἠδύνατο νὰ γίνῃ πρὸς αὐτόν). Πάντες οἱ συγγραφεῖς ὁμοφώνως ἀποδέχονται τὴν παραχώρησιν ἄνευ διακρίσεως. Cresp et Laurin, I, σελ. 626 Arth. Desjardin, II, ἀριθ 279 σελ 74.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 11 Ἀπριλίου 1892, Journal de Marseille, 1892, 1. 201.

(3) Aix, 23 Μαρτίου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1885-86 σελ. 604.

τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως (1). Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δοὺς εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν διαταγὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ τοῦ πλοίου, διὰ τούτου καὶ μόνου ἔδωκεν εἰς αὐτὸν τὴν ἐντολὴν νὰ μισθώσῃ τοὺς ἀναγκαίους ἐργάτας θαλάσσης. Ὁ ἰδιοκτήτης λοιπὸν ὡς ἐκ τούτου δέον νὰ εἶναι ὑπόχρεως ὡς νὰ εἶχε δώσει εἰδικὴν ἐντολὴν εἰς τὸν πλοίαρχον. Κατ' ἀκολουθίαν, οἱ ὀπαδοὶ τῆς θεωρίας ταύτης δὲν παραδέχονται ὡς ἐξαίρεσιν τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως εἰ μὴ ἐν ταῖς περιπτώσεσι καθ' ἃς ὁ πλοίαρχος εἴτε ηὔξησε τοὺς μισθοὺς κατὰ τὸν πλοῦν εἴτε ἐνήργησε μισθώσεις ἄνευ ἀνάγκης καθ' ὑπέρβασιν τῶν ὁδηγιῶν τὰς ὁποίας ἔλαβε παρὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

Ἡ γνώμη αὕτη δέον νὰ ἀποκρουσθῇ· ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ διὰ τῆς παραχωρήσεως ἀπέναντι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν των (2). Ἐὰν παρεδεχόμεθα, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας του διὰ τὰς δικαιοπραξίας τὰς γενομένας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐπειδὴ ὁ πλοίαρχος ἔλαβε παρὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τὴν διαταγὴν νὰ ἐφοπλίσῃ τὸ πλοῖον καὶ συστήσῃ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ, θὰ ἀνετρέπετο αὐτὴ ἡ ἀρχὴ τοῦ ἄρθρ. 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Οἱ ὀπαδοὶ τῆς ἀντιθέτου γνώμης ἐξ εὐνοίας πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης παρεσύρθησαν εἰς τὸ νὰ ἐπιφέρωσιν εἰς τὴν ἀρχὴν ταύτην ἐξαίρεσιν ἡ ὁποία δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἰσχύσῃ εἰ μὴ δυνάμει ρητῆς διατάξεως, ὡς εἰσήχθη τοιαύτη ἐν τῷ σχεδίῳ τοῦ 1865 (3) καὶ ὡς ἀπαντᾷ τοιαύτη εἰς πολλὰς ξένας νομοθεσίας (ἀριθ. 267).

---

(1) Billeau, Traité de l' engagement des équipages, σελ. 74 καὶ ἑπόμ.

(2) Arth. Desjardins, II, σελ. 78· Laurin sur Cresp. I, σελ. 628 καὶ ἑπόμ. — de Valroger, I, ἀριθ. 258.

(3) Τὸ ἄρθρ. 225, ἐδ. 1 τοῦ σχεδίου τοῦ 1865 εἶχεν ὡς ἑξῆς : «Δύνανται διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ εἰσπραχθέντος ἢ μέλλοντος νὰ εἰσπραχθῇ ναύλου, ν' ἀπαλλαγῶσι τῶν ὑποχρεώσεων τούτων, ἐξαιρέσει τῶν μισθῶν καὶ ἀποδοχῶν (gages) τοῦ πληρώματος.»

Ἡ ἐξηγητικὴ σημείωσις ἡ ἐπέχουσα θέσιν αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως τοῦ σχεδίου ἀναγράφει, ὅτι ἡ ἐξαίρεσις αὕτη «εἶναι ἡ ἔκφρασις τῆς δικαιοσύνης, ἥτις δὲν ἐπιτρέπει νὰ δύναται ὁ ἰδιοκτήτης νὰ ἀπαλλάσσηται διὰ παραχωρήσεως ἔστιν ὅτε καθαρῶς ὀνομαστικῆς, χρέους, ὅπερ εἶναι ὁ ἀναγκαῖος ὅρος πάσης ἀποστολῆς, εἶναι δ' ἄλλως ὡς ἐκ τῆς φύσεώς του ἄξιον πάσης τῆς εὐνοίας τοῦ νόμου.»

**210.** Κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὑπόκειται δι' ὅλης τῆς περιουσίας του εἰς τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθοὺς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς ὁποίους ἐμίσθωσε εἴτε μόνος εἴτε ἐκ συμφώνου μετὰ τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 204). Πρέπει ἐπίσης νὰ παραδεχθῶμεν τὴν προσωπικὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἰδιοκτήτου ἐκ τούτου καὶ μόνον, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐμισθώθησαν ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ τοῦ ἐπιτρόπου αὐτοῦ; Ὑπάρχουσιν οἱ ἀρνούμενοι τοῦτο καὶ ἰσχυρισθέντες ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑπάρχει, ἅμα ὡς ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν μετέσχεν οὔτε ῥητῶς οὔτε σιωπηρῶς τῶν μισθώσεων (1). Καθ' ἡμᾶς; ἡ προσωπικὴ ὑποχρέωσις πρέπει νὰ θεωρῆται ὑπάρχουσα, χωρὶς νὰ εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξετασθῇ, ἂν ὑπῆρξεν ἡ συμμετοχὴ αὕτη τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνον ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐμισθώθησαν ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πληρεξουσίου των, ἔδει νὰ ὑπολάβωσιν, ὅτι ὁ πλοίαρχος συνεμορφώθη πρὸς τὸ ἄρθρον 223 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ ὅτι κατ' ἀκολουθίαν ὑπάρχει σύμπραξις καθιστῶσα ἀπαράδεκτον τὴν παραχώρησιν (2).

**211.** Ῥητέον ἄλλως, ὅτι, ἂν ἡ τελευταία λύσις εἶναι ὀρθή, πρέπει νὰ γενικεύσωμεν αὐτὴν καὶ ν' ἀποφανθῶμεν κατ' ἀρχήν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι προσωπικῶς ὑπεύθυνος ἕνεκα πασῶν τῶν δικαιοπραξιῶν τῶν γενομένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ τοῦ πληρεξουσίου αὐτοῦ. Διότι κατ' ἀρχὴν ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ συνάψῃ οὐδὲν συνάλλαγμα καὶ ὄχι μόνον συνάλλαγμα μισθώσεως ναυτῶν ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἰδιοκτήτου. Ὅρα ἄρθρ. 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ ἀριθ. 183 καὶ ἑπομ. Ubi eadem ratio, ibi idem jus esse debet (3).

**212.** Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν μετὰ τῆς ὀφειλῆς τῶν μισθῶν τὴν τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὑποχρέωσιν τοῦ ν' ἀποδώσῃ εἰς τὸ κράτος τὰ ἔξοδα τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναφορᾶς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Ἔχομεν ἐντεῦθα ὑποχρέωσιν τὴν ὁποίαν ὁ νόμος ἐπι-

---

(1) Arth. Desjardins, II, σελ. 78. Laurin sur Cresp, I, σελ. 628.

(2) Πρβλ. Ἀκυρ. 30 Αὐγούστου 1859. D. 1859. 1.350; S. 1859 1.888. Journal du Palais 1860. 156. Ἀκυρ. 8 Ἰανουαρίου 1878. S. 1878. 1. 113.

(3) Ὅρα J. V. Cauvet, Traité des assurances maritimes, I, ἀριθ. 67.

βάλλει προσωπικῶς εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου καὶ ὡς πρὸς τὴν ὁποίαν δὲν δύναται νὰ ὑπάρχῃ ζήτημα παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Ἀλλ' ἡ ἔκτασις τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τῶν ἐξόδων ἐπανόδου εἰς τὴν οἰκίαν περιορίζεται διὰ τῆς εἰδικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐν τέλει. Ὅρα Κεφάλαιον Γ'.

**213.** Ὅ,τι ἐγένετο παραδεκτὸν διὰ τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, δέον νὰ γίνῃ ἐπίσης καὶ διὰ τὰ ἔξοδα πλοηγίας. Ὅταν ὁ πλοίαρχος προσλαμβάνῃ πλοηγόν, διότι κρίνει αὐτὸ πρέπον, ἢ διότι ὑποχρεοῦται εἰς τοῦτο ὑπὸ τοῦ νόμου, ὁ ἰδιοκτήτης δύναται ν' ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τῶν ἐξόδων πλοηγίας διὰ τῆς παραχωρήσεως. Τοῦτο οὐδέποτε ἠμφισβητήθη διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς προαιρετικῆς πλοηγίας· ὑπεστηρίχθη ὅμως, ὅτι ὑπάρχει προσωπικὴ ὑποχρέωσις τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ὑποχρεωτικῆς πλοηγίας (1), λόγῳ ὅτι ἐνταῦθα δὲν πρόκειται χρέος τὸ ὁποῖον δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ μὴ ἀναλάβῃ. Ἀλλ' ἡ σκέψις αὕτη δὲν ἔχει οὐδεμίαν ἀξίαν ἀπέναντι τῆς τόσον γενικῆς ἐκφράσεως τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**214.** *Κάθισις τῶν πλοίων εἰς τὴν εἴσοδον τῶν λιμένων.* — Μετὰ τοῦ ζητήματος τοῦ προσδιορισμοῦ τῶν περιπτώσεων καθ' ἃς ἐπιτρέπεται ἢ οὐ ἡ παραχώρησις συνδέεται ἓν εἰδικὸν ζήτημα τὸ ὁποῖον συνεζητήθη ζωηρῶς, ἐλύθη δὲ ὑπὲρ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 διὰ νέας διατάξεως προστεθείσης εἰς τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Συμβαίνει ἐνίοτε νὰ καθίζῃ πλοῖόν τι εἰς τὴν εἴσοδον λιμένος ἢ εἰς τὰ πρὸ αὐτῆς ὕδατα καὶ νὰ παρεμποδίζηται ἐκ τούτου ἡ ναυτιλία. Διὸ ἡ Διεύθυνσις τῶν Γεφυροδοποιῶν (l'administration des Ponts et Chaussés) ἐπιφορτισμένη τὴν συντήρησιν τῶν λιμένων, ἐκάλει πρὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1895 τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου νὰ ἐνεργήσῃ ἐντὸς προθεσμίας ἡμερῶν τινων τὴν ἀφαίρεσιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν συντριμμάτων. Ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης δὲν ὑπήκουεν εἰς τὴν πρόσκλησιν ταύτην, ἡ διεύθυνσις ἐνήργει ἡ ἰδία πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαιτουμένων ἔργων καὶ ἀπῄτει παρὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τὸ ὀγκῶδες πολλάκις ἰσότιμον τῶν γενομένων δαπανῶν. Ἡ διοικητικὴ

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Saint-Nazaire, 19 Νοεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891—92, σελ. 300.

δικαιοδοσία ἀνεγνώριζεν, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὑπῆρχε προσωπικὴ ὑποχρέωσις, τῆς ὁποίας τὴν ἐκτέλεσιν δὲν ἠδύνατό τις νὰ διαφύγῃ διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Κατὰ τὴν νομολογίαν ταύτην ὑπῆρχε πταῖσμα, μάλιστα δὲ πταῖσμα ἀναγόμενον εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν δημοσίων ὁδῶν (contravention de grande voirie) ἐν τῷ γεγονότι ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης δὲν ὑπήκουσεν εἰς τὴν πρόσκλησιν τῆς διοικήσεως, οὕτως ὥστε τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ἠδύνατο νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ κάθισις εἰς τὴν εἴσοδον τοῦ λιμένος προήρχετο ἐκ τυχαίου γεγονότος (1). Ἡ λύσις αὕτη ἦτο σύμφωνος, ἔλεγον, πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχάς· τὸ ἄρθρον 216, ὅπερ ἔχει χαρακτῆρα ἐξαιρετικόν, καὶ δέον κατ' ἀκολουθίαν νὰ ἑρμηνευθῇ συσταλτικῶς, δὲν ἀναφέρεται εἰ μὴ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τὰς συναφθείσας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ γεννηθείσας ἐκ τῶν πταισμάτων αὐτοῦ. Ἀλλ' ἐν τῷ προκειμένῳ ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τῶν δαπανῶν τῆς διοικήσεως δὲν ὑπάγεται εἰς οὐδεμίαν τῶν δύο τούτων κατηγοριῶν· πρόκειται περὶ ὑποχρεώσεως, εἰς ἣν ἐνέχεται ὁ ἰδιοκτήτης ὡς τοιοῦτος. Ἡ λύσις αὕτη ἦτο λίαν αὐστηρά· ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἶχεν ἐκφρασθῇ ἡ εὐχὴ νὰ κηρυχθῇ ἡ παραχώρησις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἐφαρμόσιμος εἰδικῶς ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ διὰ ρητοῦ κειμένου. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἦτο εἰς ἄκρον ἐπισφαλὴς ὁ ἰσχυρισμός, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τῶν δαπανῶν προήρχετο ἐκ τοῦ ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης δὲν εἶχεν ἐνεργήσῃ τὴν ἄρσιν τοῦ πλοίου. Ἡ ἄρσις ἀποβαίνει ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας ἀναγκαία ὡς ἐκ τοῦ πλοιάρχου εἰς ὃν δέον ν' ἀποδοθῇ ἡ κάθισις (2).

**215** Ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885, διὰ νέας διατάξεως προστεθείσης εἰς τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἔλυσε τὸ ζήτημα

---

(1) Décrets au contenieux τῶν 8 Ἰανουαρίου 1863, 8 Φεβρουαρίου 1864 καὶ 15 Ἰουλίου 1870. Recueil des arrêts du Conseil d' État τοῦ Lebon, 4803, σελ. 15· 1864 σελ. 118.

(2) Ἡ νομολογία ἐπεκρίθη κυρίως μετὰ ζωηρότητος ὑπὸ τοῦ de Courcy, Le commerce maritime et la voirie, Qestions de Droit maritime (2 σειρά) σελ. 127 καὶ ἑπόμ. — Ἡ ἐπιτροπὴ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1873 (ἀριθ. 22) εἶχεν ἐκφράσει εὐχὴν ὑπὲρ τῆς εἰσαγωγῆς ῥητῆς διατάξεως ἀντιθέτου πρὸς τὴν λύσιν τῆς νομολογίας.

ὑπὲρ τῆς ἀρχῆς τῆς παραχωρήσεως. Τὸ ἄρθρ. 216 ὁρίζει : « *Ἐν περιπτώσει ναυαγίας πλοίου ἔν τινι λιμένι θαλάσσης* (port de mer) *ἢ κόλπῳ* (hâvre), *ἔν τινι θαλασσίῳ λιμένι* (port maritime) *ἢ εἰς τὰ ὕδατα τὰ πρὸ τῆς εἰσόδου του, ὡς ἐπίσης ἐν περιπτώσει ἀβαριῶν προξενηθεισῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου εἰς τὰ λιμενικὰ ἔργα, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ, καὶ ἀπέναντι τοῦ κράτους, πάσης δαπάνης ἀνελκύσεως ἢ ἐπισκευῆς, ὡς καὶ πάσης ἀποζημιώσεως, διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐμπορευμάτων* (1) (2).

**216.** Ἐν τῇ ἰδιαιτέρᾳ περιπτώσει τῇ προβλεπομένῃ ὑπὸ τῆς διατάξεως ταύτης τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑφίσταται, κατ' ἐξαίρεσιν τοῦ κανόνος τοῦ τεθέντος προηγουμένως (ἀριθ. 206) καὶ ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου ἀκόμη ὅστις τυγχάνει ἰδιοκτήτης ἢ συνιδιοκτήτης. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ ὅταν ἀποδεικνύεται, ὅτι τὸ δυστύχημα προῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου. Ὅρα ἄρθρ. 216 τελευταίαν φράσιν τοῦ ἐμπ. κώδικος. Οὕτω ὁ νομοθέτης ἠσπάσθη εἰς μίαν εἰδικὴν περίπτωσιν τὸν κανόνα, τοῦ ὁποίου ἡ καθιέρωσις δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις θὰ ἦτο εὐχῆς ἔργον. Ὅρα ἀριθ. 207.

**217.** Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, ὁσάκις ἐνασκεῖται, ἐφαρμόζεται εἰς τὰ παρεπόμενα τῶν χρεῶν ὡς καὶ εἰς αὐτὰ ταῦτα τὰ χρέη. Διὸ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ πληρώσῃ τὰ δικαστικὰ ἔξοδα τὰ γενόμενα ἀναγκαίως διὰ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου (3).

---

(1) Ἐκ τῆς νέας ταύτης διατάξεως συνήχθη, ὅτι μετὰ τὴν παραχώρησιν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν δύναται νὰ καταδικασθῇ εἰς πρόστιμον ἐπὶ πταίσματι ἀναγομένῳ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν δημοσίων ὁδῶν : Ἀποφ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, 27 Μαΐου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 269. Συμβούλιον τῆς νομαρχίας τοῦ Bouches-du-Rhône, 2 Δεκεμβρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91 σελ. 458.

(2) Ἐν Βελγίῳ ἰσχύει ἀκόμη ἡ λύσις τῆς νομολογίας ἣν ἀπέκρουσεν ὁ ἡμέτερος νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885. Ἀκυρωτικὸν τοῦ Βελγίου, 9 Ἰουλίου 1891.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Nantes, 26 Δεκεμβρίου 1888, Revue internationale du Droit maritime, 1888-89 σελ. 690, Recueil de Nantes, 1888. 1.428.

**218.** Ἀλλὰ τὸ ἄρθρον 216, ὡς παρέκκλισις ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου, δὲν δύναται νὰ ἐπεκταθῇ. Διὸ δὲν πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται ἑνὸς πλοίου δύνανται διὰ τῆς παραχωρήσεως νὰ ἀπαλλαγῶσι τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν πράξεων τοῦ διευθύνοντος ἐφοπλιστοῦ ἢ *ἐπιτίμου ἐφοπλιστοῦ* (1). Οἱ δικαιολογητικοὶ λόγοι τοῦ ἄρθρ. 216, ὡς καὶ τὸ κείμενον αὐτοῦ, εἶναι ἀλλότριοι τῆς ὑποθέσεως ταύτης. Ὁ διευθύνων ἐφοπλιστὴς ἐκλέγεται μετὰ πληρεστάτης ἐλευθερίας ὑπὸ τῶν συνιδιοκτητῶν· δὲν ὑποχρεοῦνται οὗτοι νὰ λάβωσιν αὐτὸν ἐξ ὡρισμένης ὑπὸ τοῦ νόμου κατηγορίας προσώπων. Πρὸς τούτοις ἡ ἐξουσία τοῦ διευθύνοντος ἐφοπλιστοῦ ὁρίζεται ἐλευθέρως ὑπὸ τῶν ἐκλεγόντων αὐτόν. Τέλος ἡ ἐπίβλεψις τῶν συνιδιοκτητῶν ἐπὶ τῶν πράξεών του εἶναι ἐν γένει εὔκολος.

**219.** 3ον *Ὑπὲρ τίνος καὶ ὑπὸ τίνος δύναται νὰ γίνῃ ἡ παραχώρησις.* — Ἡ παραχώρησις δύναται νὰ γίνῃ πρὸς πάντας τοὺς πιστωτὰς ἄνευ διακρίσεως πιστωτῶν προνομιούχων, ἐνυποθήκων καὶ ἀνεγγύων. Τοῦτο ὅμως δὲν σημαίνει, ὅτι ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως τὰ δικαιώματα τῶν τριῶν τούτων κατηγοριῶν πιστωτῶν θὰ εἶναι ταυτόσημα. Ὅλως τοὐναντίον, διὰ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν κανόνων περὶ παραχωρήσεως μετὰ τῶν διατάξεων τοῦ νόμου τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 (ἄρθρ. 2), καταλήγει τις εὐκόλως εἰς τὸ ν' ἀναγνωρίσῃ εἰς τοὺς προνομιούχους καὶ ἐνυποθήκους πιστωτὰς δικαίωμα ὅπερ δὲν ἔχουσιν οἱ ἀνέγγυοι. (Ὅρα ἀριθ. 241).

**220.** Ῥητέον δ' ὅτι ἡ παραχώρησις δύναται νὰ γίνῃ εἴτε πρὸς πάντας τοὺς πιστωτάς, εἴτε μόνον πρὸς ἕνα ἢ πλείονας ἐξ αὐτῶν.

**221.** Ἡ παραχώρησις δὲν εἶναι πρᾶξις συνήθης καὶ ἀφορῶσα τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου. Εἶναι πρᾶξις ἀπαλλοτριώσεως, ἢ τοὐλάχιστον πρᾶξις ἄγουσα εἰς ἀπαλλοτρίωσιν διὰ τῆς ἐξουσίας ἣν μεταδίδει εἰς τοὺς πιστωτὰς τοῦ νὰ ἐνεργήσωσι πρὸς ὄφελός των τὴν πώλησιν τοῦ ἐγκαταλειφθέντος πλοίου (2). Ἐκ τοῦ χαρακτῆρος τούτου τῆς παραχωρήσεως ἔχομεν νὰ συναγάγωμεν πολλὰς συνεπείας

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Nantes, 12 Ἰουλίου 1871, Journal de Marseille. 1871, 2. 213.—Cresp et Laurin, I. σελ. 349. Boistel, ἀριθ. 1188.

(2) Ὅρα τὴν διαφωνίαν ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς παραχωρήσεως εἰς τὸν ἀριθ. 252.

ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα τὰ ὁποῖα δύνανται ἢ οὐ νὰ ποιήσωσιν αὐτήν.

**222.** Ἡ παραχώρησις κατ'ἀρχὴν δὲν δύναται νὰ γίνῃ εἰ μὴ ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ἀπαιτεῖται δὲ καὶ νὰ ἔχῃ οὗτος τὴν ἱκανότητα τοῦ ἀπαλλοτριοῦν.

Ὁ πλοίαρχος, ἐκτὸς ἐὰν ἔλαβεν εἰδικὴν ἐντολήν, δὲν δύναται νὰ ποιήσῃ τὴν παραχώρησιν. Τὸ αὐτὸ ῥητέον περὶ τοῦ διευθύνοντος ἐφοπλιστοῦ.

Ὅταν ὑπάρχωσι πλείονες συνιδιοκτῆται τοῦ πλοίου, ἡ πλειονοψηφία, ἥτις εἶναι κυρίαρχος δι'ὅλας τὰς πράξεις τὰς ἀφορώσας τὴν διοίκησιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος) δὲν δύναται ν' ἀποφασίσῃ τὴν παραχώρησιν. Πᾶς συνιδιοκτήτης δύναται νὰ λάβῃ ἣν ἤθελε κρίνει προτιμοτέραν ἀπόφασιν διὰ τὴν μερίδα του. Ῥητέον δέ, ὅτι κατωτέρω θέλει ἐξηγηθῆ, ὅτι ἡ πλειονοψηφία ἐπιβάλλει τὴν γνώμην της εἰς τὴν μειονοψηφίαν μόνον ὡς πρὸς τὰς πράξεις αἵτινες δὲν δύνανται νὰ μὴ γίνωσιν εἰ μὴ δι' ἓν μέρος τοῦ πλοίου (ἀριθ. 284). Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ εἴπωμεν τὸ αὐτὸ περὶ τῆς παραχωρήσεως· οὐδὲν κωλύει νὰ γίνῃ ἡ παραχώρησις ὑπὸ ἑνὸς συνιδιοκτήτου, οἱ δὲ λοιποὶ νὰ δέχωνται νὰ καταδιωχθῶσι καὶ ἐπὶ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας των.

**223.** 4ον *Τί πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ ἡ παραχώρησις.*— Κατὰ τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁ ἰδιοκτήτης ὁ θέλων ν' ἀποφύγῃ τὰς ἐπὶ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του καταδιώξεις ὀφείλει νὰ παραχωρήσῃ εἰς τοὺς πιστωτάς του δύο πράγματα· 1ον τὸ πλοῖον, 2ον τὸν ναῦλον. Διὰ τοῦ συνδυασμοῦ ὅμως τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 216 μετὰ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου καταλήγει τις ἐνίοτε εἰς τὸ νὰ ὑποχρεώσῃ αὐτὸν νὰ περιλάβῃ καὶ ἄλλα ἀκόμη πράγματα ἐν τῇ παραχωρήσει. Ὅρα ἀριθ. 241 μέχρι 246.

**223** δίς. Ὡς ἐμνημονεύθη ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 197), πρὸς δικαιολογίαν τῆς ἀρχῆς τῆς παραχωρήσεως λέγεται συνήθως, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς δικαιοπραξίας καὶ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου εἰ μὴ διὰ τῆς κατὰ θάλασσαν περιουσίας του. Ἡ δικαιολογία αὕτη, δὲν πρέπει νὰ λαμβάνηται κατὰ γράμμα. Δὲν σημαίνει βεβαίως αὕτη ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης, ὅπως ἀπαλλαγῇ, πρέπει νὰ παραχωρήσῃ πάντα τὰ εἰς αὐτὸν ἀνήκοντα πλοῖα καὶ πάντας τοὺς ναύλους, οὓς ἐκέρδησαν τὰ πλοῖα ταῦτα, ἀλλὰ μόνον τὸ πλοῖον ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου ἐγεννήθησαν αἱ ὑποχρεώσεις ἀφ' ὧν

θέλει νὰ ἀπαλλαγῇ ὁ ἰδιοκτήτης, καὶ τὸν ναῦλον τὸν ἀναφερόμενον εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο. Ἄλλως, ἠθέλομεν φθάσει εἰς τὸ τερατῶδες τοῦτο ἀποτέλεσμα, ὅτι μεγάλη τις ἑταιρεία ναυτιλίας θὰ ὤφειλε νὰ παραχωρήσῃ τὸν στόλον της ὁλόκληρον ὑπὲρ τῶν προσώπων τῶν ζημιωθέντων ἐκ τοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου ἑνὸς τῶν πλοίων της!

**224.** Τοῦ πλοίου πρέπει νὰ γίνῃ παραχώρησις ἐν ᾗ εὑρίσκεται καταστάσει. Εἶναι ἀδιάφορον ἂν ἔχῃ χειροτερεύσει, ἂν περιῆλθεν εἰς κατάστασιν συντριμμάτων ἢ ἂν μάλιστα οὐδὲν περισῴζεται εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῶν ὑδάτων, ἐπειδὴ εὑρίσκεται εἰς τὸν βυθὸν τῆς θαλάσσης. Δὲν παρουσιάζει μάλιστα ἡ παραχώρησις οὐδὲν ἀληθῶς πλεονέκτημα διὰ τὸν ἐνεργοῦντα αὐτὴν εἰ μὴ ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον ἀπέβαλεν ὡς ἐκ τῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον σοβαρῶν ἀβαριῶν του τοσοῦτο μέρος τῆς ἀξίας του, ὥστε νὰ εἶναι αὕτη κατωτέρα τοῦ συνόλου τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

Εἶναι ἐπίσης ἀδιάφορον, ἂν τὸ παραχωρούμενον πλοῖον εἶναι βεβαρημένον διὰ ἐμπραγμάτων δικαιωμάτων, ἰδίᾳ ὑποθηκῶν μειουσῶν τὴν ἀξίαν αὐτοῦ.

Ὑπολείπεται μόνον νὰ ὁρίσωμεν τὸ χρονικὸν σημεῖον ὅπερ δέον νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν, ὅταν λέγωμεν, ὅτι τοῦ πλοίου πρέπει νὰ γίνῃ παραχώρησις ἐν ᾗ καταστάσει εὑρίσκεται. Οἱ νόμοι ἡμῶν δὲν περιέχουσιν οὐδεμίαν διάταξιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Εἶναι φυσικὸν ν' ἀποπερατώσῃ ἓν πλοῖον τὸν πλοῦν ὃν ἐπεχείρησεν. Διὸ λογικὸν κρίνεται νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἀρκεῖ νὰ γίνῃ παραχώρησις τοῦ πλοίου ἐν ᾗ καταστάσει εὑρίσκεται εἰς τὸ τέλος τοῦ πλοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου ἐγένετο ἡ δικαιοπραξία ἢ ἐτελέσθη ἡ πρᾶξις ἥτις δίδει ἀφορμὴν εἰς τὴν παραχώρησιν (1).

**225.** Πρέπει δὲ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου νὰ γίνῃ παραχώρησις ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου ὅστις θέλει ν' ἀπαλλαγῇ τῶν σχετικῶν ὑποχρεώσεων· δὲν δύναται λοιπὸν οὗτος νὰ ὑποχρεώσῃ τοὺς πιστωτὰς νὰ λάβωσιν ἀντὶ τοῦ πλοίου χρηματικόν τι ποσὸν ἀντιπροσωπεῦον τὴν ἀξίαν τούτου. Ὅρα ἀριθ. 267 καὶ 267 δίς.

**226.** Ἡ ἐνάσκησις τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως ὑποθέτει

(1) Πρβλ. Bordeaux, 15 Φεβρουαρίου 1887, Revue international du Droit maritime, 1887-88, σελ. 416. Ὅρα ἐπίσης Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης, 23 Ἰουλίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 131.

πλοῖον ἀποπερατωμένον, τελέσαν πλοῦν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν πλοιάρχου. Τοῦτο δὲ συνάγεται ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρον 216 διατάσσει ὅτι ἡ παραχώρησις περιλαμβάνει μετὰ τοῦ πλοίου τὸν ναῦλον ὁ ὁποῖος δὲν εἶναι δεδουλευμένος, ἂν μὴ ἐγένετο πλοῦς. Κατὰ συνέπειαν ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ὑπὸ κατασκευὴν δὲν δύναται ν' ἀπαλλαγῇ τῶν ἀπέναντι τοῦ κατασκευαστοῦ ὑποχρεώσεών του, καὶ ἂν ἀκόμη ἔχει δώσει τὴν παραγγελίαν τῆς κατασκευῆς πρόσωπον παρουσιαζόμενον ὡς ἀνεγνωρισμένος πλοίαρχος (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ παραγγελία δὲν δύναται νὰ γίνῃ εἰ μὴ δυνάμει εἰδικῆς ἀδείας (ἀριθ. 205).

**227.** Ὁ *ναῦλος* δέον νὰ περιλαμβάνηται ἐν τῇ παραχωρήσει μετὰ τοῦ πλοίου, ἵνα ἐπιφέρῃ αὕτη τὰ ἀπαλλακτικὰ ἀποτελέσματά της. Εὐκόλως δικαιολογεῖται τοῦτο. Ὁ ναῦλος εἶναι ὁ πολιτικὸς καρπὸς τοῦ πλοίου καὶ ὁ καθαρὸς ναῦλος ἀποτελεῖ κέρδος διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου (ἀριθ. 172). Ὁ ναῦλος ἕνεκα τῆς ποσότητος τῶν σωθέντων ἐμπορευμάτων ἔχει πολλάκις περισσοτέραν σημασίαν ἢ τὸ πλοῖον ὅπερ ἕνεκα τῶν ἀβαριῶν του ἀπέβαλε μέγα μέρος τῆς ἀξίας του (2). Θὰ ἦτο ἄδικον νὰ τηρήσῃ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου τὰς ὠφελείας τῆς ἀποστολῆς, ἐνῷ δὲν θέλει νὰ ὑπομείνῃ τὰ βάρη αὐτῆς· θὰ ἐπλούτει τότε ἐπὶ ζημίᾳ τῶν πιστωτῶν πρὸς οὓς γίνεται ἡ παραχώρησις.

**228.** Ποῖος ναῦλος δέον νὰ περιληφθῇ ἐν τῇ παραχωρήσει; Τὸ πλοῖον ἕνεκα ἀκριβῶς τῆς πλειονότητος τῶν πλόων του ἐνδεχόμενον νὰ ἐπραγματοποίησε πολλοὺς ναύλους, ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀφ' ἧς ἤρχισε νὰ πλέῃ μέχρις ἐκείνης καθ' ἣν ἐγένετο ἡ παραχώρησις. Εἶναι ἀναμφίβολον, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης αὐτοῦ δὲν πρέπει νὰ ποιήσῃ παραχώρησιν πάντων τῶν ναύλων οὓς ἐκέρδησεν ἐν τῷ παρελθόντι διὰ τοῦ πλοίου. Ὑπάρχουσι ναῦλοι οἱ ὁποῖοι δὲν εὑρίσκονται πλέον ἐν τῇ κατὰ θάλασσαν περιουσίᾳ των, ἀλλ' ἐν τῇ κατὰ ξηράν.

**229.** Ἐλέχθη, ὅτι ὁ ναῦλος οὐ δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις εἶναι ὁ τοῦ πλοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου ἐτελέσθη ἡ δικαιοπραξία

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 10 Αὐγούστου 1876, Journal de jurisprudence de Marseille, 1876. 1. 245. — Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 287· de Valroger, I, ἀριθ. 251.

(2) Καὶ ἐπὶ τῶν βαρυτάτων δυστυχημάτων πλοίου τινὸς ὁ ναῦλος δύναται νὰ ὀφείληται. Ὀφείλεται διὰ τὰ διασωθέντα ἐμπορεύματα, ἔτι δὲ καὶ διὰ τὰ ἀπωλεσθέντα ἂν συνεφωνήθη πληρωτέος ἐν πάσῃ περιστάσει. Ἄρθρον 302 Ἐμπορικοῦ Κώδικος.

ἢ ἡ πρᾶξις ἐξ ἧς ἐγεννήθη ἡ ὑποχρέωσις (1). Τὸ σύστημα τοῦτο θὰ ἀπέβαινε πηγὴ μεγάλων περιπλοκῶν. Ἐνδεχόμενον ὁ πλοίαρχος νὰ ἔχῃ συνομολογήσει συναλλάγματα ἢ νὰ ἔχῃ διαπράξει πράξεις ἀθεμίτους εἰς διαφόρους πλοῦς, ὁ δὲ ναῦλος, οὗ δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις εἰς ἕκαστον πιστωτήν, θὰ ἐποίκιλλε μετὰ τοῦ πλοῦ εἰς ὃν ἀνάγεται ἡ ἀπαίτησις αὐτοῦ.

Τὸ λογικώτερον φαίνεται νὰ περιλαμβάνηται ἐν τῇ παραχωρήσει ὁ ναῦλος ὁ ἐκκρεμής, τουτέστιν ὁ ναῦλος ὁ ἀναφερόμενος εἰς τὸν πλοῦν ὅστις προηγήθη ἀμέσως τῆς παραχωρήσεως, τουτέστιν ὁ ναῦλος ὅστις ἔτρεχε καθ' ἣν στιγμὴν ἐγένετο ἡ παραχώρησις (2).

**230**. Εἶναι ἄλλως ἀδιάφορον ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς παραχωρήσεως ἂν ὁ ναῦλος ἐπληρώθη ἐκ τῶν προτέρων ἢ μή, ἂν εἶναι πληρωτέος ἢ μὴ ἐν πάσῃ περιπτώσει (ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος).

**231**. Ἐπίσης εἶναι ἀδιάφορον κατ' ἀρχὴν ἂν ὁ ναῦλος ὁ ὀφειλόμενος εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ἀναφέρεται εἰς ἐμπορεύματα εὑρισκόμενα ἐντὸς τοῦ πλοίου ἢ μὴ εὑρισκόμενα πλέον ἐπ' αὐτοῦ, ἐκφορτωθέντα εἴς τινα διάμεσον λιμένα. Οὐδεμίαν διάκρισιν ὡς πρὸς τοῦτο ποιεῖται τὸ ἄρθρον 216, οἱ δὲ δικαιολογητικοὶ λόγοι ἕνεκα τῶν ὁποίων ἀπαιτεῖται ἡ παραχώρησις τοῦ ναύλου μετὰ τῆς τοῦ πλοίου ἄγουσι λογικῶς εἰς τὸν ἀποκλεισμὸν πάσης διακρίσεως (3).

Ἀλλ' εἰδική τις ἐξαίρεσις εἶναι δεκτή. Ἐν τῇ ἰδιαιτέρᾳ περιπτώσει τῆς ναυαγίας πλοίου τινὸς ἐν τῇ εἰσόδῳ ἑνὸς λιμένος, ὅρμου, ἢ τῶν προκειμένων αὐτῶν ὑδάτων, καὶ ἀβαριῶν προξενηθεισῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου εἰς τὰ λιμενικὰ ἔργα, ἡ παραχώρησις δὲν πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ μετὰ τοῦ πλοίου εἰ μὴ τὸν ναῦλον τὸν ἐπ' αὐτοῦ ἐμπορευμάτων, οὕτως ὥστε ὁ ἰδιοκτήτης δύναται νὰ τηρήσῃ δι' ἑαυτὸν

---

(1) Ὑπὲρ τοῦ συστήματος τούτου ἐκφράζεται ἡ ἐξηγηματικὴ σημείωσις ἡ συνημμένη εἰς τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (σελ. 41). Ὅρα Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης 23 Ἰουλίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93 σελ. 121.

(2) Caen, 19 Φεβρουαρίου 1888, Revue internationale du Droit maritime, 1888—89, σελ. 398. Caen. 15 Φεβρουαρίου 1888, ἐν τῇ αὐτῇ Revue, 1889—90, σελ. 189. Ἀπόφασις τοῦ πρωτοδικείου τῆς Saint-Nazaire ὡς ἐμποροδικείου ἀπὸ 22 Μαρτίου 1889 δέχεται, ὅτι ἡ παραχώρησις δέον νὰ περιλαμβάνῃ πάντας τοὺς δεδουλευμένους ναύλους κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς παραχωρήσεως. Revue internationale du Droit commercial 1889—90, σελ. 55.

(3) Ὅρα ἐν τούτοις de Valroger, I, ἀριθ. 273 σελ. 320.

τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποβιβασθέντων κατὰ τὰς προηγουμένας προσεγγίσεις (ἄρθρον 216, προτελευταῖον ἐδάφ. ἐν τέλει). Ἐπειδή, εἶπον, ἡ ἐνοχὴ ἀπορρέει οὕτως εἰπεῖν ἐνταῦθα ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου, ἐκρίθη δυνατὸν καὶ δίκαιον νὰ περιορισθῇ ὁ ναῦλος, οὗ δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις, εἰς τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων τῶν φορτωμένων ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ὥραν τοῦ δυστυχήματος.

**232**. Ἐὰν ἡ παραχώρησις γίνεται ὑπὸ συνιδιοκτήτου, ἀρκεῖ νὰ παραχωρήσῃ οὗτος μέρος τοῦ ναύλου ἀνταποκρινόμενον εἰς τὸ μέρος τῆς συνιδιοκτησίας.

**233**. Εἶναι δὲ ὁ ναῦλος, οὗ δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις, ὁ ἀκαθάριστος ἢ ὁ καθαρὸς ναῦλος; Ὑπάρχουσι συγγραφεῖς ἀποφανθέντες ὑπὲρ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, παρατηροῦντες, ὅτι, ἀφοῦ τὸ ἄρθρον 216 ὁμιλεῖ περὶ τοῦ ναύλου ἄνευ ἐξηγήσεώς τινος, εἶναι φυσικὸν νὰ ἐννοήσωμεν τὸν ναῦλον τὸν συμπεφωνημένον, ἤτοι τὸν ἀκαθάριστον (1). Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἐξ οὐδεμιᾶς ἐκφράσεως τοῦ νόμου δὲν ὑπονοεῖται ὅτι πρόκειται περὶ τοῦ *καθαροῦ* ναύλου, ἀλλ' αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ ἄγουσιν εἰς τὴν λύσιν ταύτην (2). Ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὤφειλε νὰ παραχωρήσῃ τὸν *ἀκαθάριστον* ναῦλον, τῶν πιστωτῶν δικαιουμένων νὰ ζητήσωσι παρ' αὐτοῦ τὴν πληρωμὴν τῶν δαπανῶν τοῦ πλοῦ, θὰ ηὐθύνετο οὗτος καὶ διὰ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας, ἀντιθέτως πρὸς τὸν κανόνα τοῦ ἄρθρου 216.

Ἀφοῦ δὲ ὁ ναῦλος οὗ δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις εἶναι ὁ τοῦ τελευταίου πλοῦ, αἱ δαπάναι αἱ ἀφαιρετέαι πρὸς ὁρισμὸν τοῦ *καθαροῦ* ναύλου εἶναι ἐπίσης μόνον αἱ δαπάναι αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὸν πλοῦν τοῦτον (3).

**233** *δίς*. Ἐὰν τὸ πλοῖον ἐναυλώθη ὑπὸ ναυλωτοῦ ὅστις τὸ

---

(1) De Valroger, I. ἀριθ. 265.

(2) Nantes 4 Νοεμβρίου 1865, Recueil de Nantes, 1865. 1. 306. — Ἀκυρ. 17 Μαΐου 1870. D. 1870. 1. 326. — Ἀκυρ. 18 Ἀπριλίου 1872. D. 1872. 1. 185. Journal du Palais 1872. 988.— Ἀκυρ. τοῦ Βελγίου, 21 Νοεμβρίου 1884. Pasicrisie belge, 1885. 2. 39.—Laurin sur Cresp, I, σελ. 631.—Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 289, σελ. 91. — Boistel, ἀριθ. 1189.— Jacobs, le Droit maritime bélge, I, ἀριθ. 72.

(3) Aix, 9 Νοεμβρίου 1871, Journal de jurisprudence de Marseille, 1873. 1. 5.

ὑπεναύλωσεν ἔπειτα, ὁ ἰδιοκτήτης ὀφείλει νὰ παραχωρήσῃ τὸν ἀνήκοντα αὐτῷ ναῦλον, οὐδεὶς δὲ λόγος περὶ τῶν ναύλων τῶν ἀνηκόντων εἰς τοὺς ὑποναυλωτάς· ἐκ τῶν τελευταίων τούτων ναύλων οὐδὲν ὠφελεῖται ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου.

**234.** Εἰδικὰ ζητήματα ἐγείρονται ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς παραχωρήσεως τοῦ ναύλου ἔν τε τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ὑπῆρχε ναύλωσις ἀμφοτερόπλους (affrétement au travers) ὡς καὶ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ὁ κύριος τοῦ πλοίου ἐνήργει τὴν μετακόμισιν ἐμπορευμάτων εἰς αὐτὸν ἀνηκόντων.

Συμβαίνει νὰ ναυλοῦται τὸ πλοῖον διὰ πλοῦν μεταβάσεως καὶ διὰ πλοῦν ἐπιστροφῆς μετὰ δύο διακεκριμένων ναύλων ἀνόδου καὶ καθόδου. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι τότε ὁ ναῦλος τῆς ἀνόδου ἢ ὁ τῆς καθόδου δέον νὰ περιληφθῇ ἐν τῇ παραχωρήσει, καθόσον γίνεται αὕτη κατὰ τὴν ἄνοδον ἢ τὴν κάθοδον.

Ἀλλ' ἐνίοτε, ἐπειδὴ ἡ ναύλωσις γίνεται διὰ τὴν ἄνοδον καὶ τὴν κάθοδον, συμφωνεῖται ὅτι μόνον τὰ ἐμπορεύματα τῆς καθόδου θὰ πληρώσωσι ναῦλον. Τοῦτο καλεῖται *ἀμφοτερόπλους ναύλωσις* (affrétement au travers). Τί πρέπει λοιπὸν νὰ παραχωρήσῃ τις πρὸς τῷ πλοίῳ ; Ἡ παραχώρησις πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον ἢ νὰ μὴ περιλαμβάνῃ μηδὲν μέρος αὐτοῦ καθόσον ἐγένετο κατὰ τὴν κάθοδον ἢ κατὰ τὴν ἄνοδον (1). Τῷ ὄντι κατὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν ὁλόκληρος ὁ ναῦλος ὀφείλεται εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ἐνῷ κατὰ τὴν δευτέραν δὲν ὑπάρχει ποσῶς ναῦλος.

**235.** Ὅταν τὸ φορτίον ἀνήκῃ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, δὲν ὑπάρχει ναῦλος καὶ θὰ ἠδύνατό τις νὰ πειραθῇ νὰ ὑποστηρίξῃ, ὅτι δὲν ὑπάρχει πρὸς παραχώρησιν εἰ μὴ τὸ πλοῖον. Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη δὲν εἶναι οὔτε δικαία οὔτε σύμφωνος πρὸς τὴν ἰδέαν τὴν καθιερουμένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 216. Δὲν πρέπει νὰ κρατῇ τὰς ὠφελείας ὁ ἰδιοκτήτης ὁ ἀρνούμενος νὰ φέρῃ τὰ βάρη τοῦ πλοῦ. Αὐτὸ δὲ εἶναι τὸ δικαιολογοῦν τὴν ἀπαίτησιν τῆς παραχωρήσεως τοῦ ναύλου μετὰ τοῦ πλοίου. Ἀλλ' ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου πραγματοποιεῖ μίαν ὠφέλειαν συνισταμένην

---

(1) Ὅρα ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 6 Ἰουνίου 1870, Journal de jurisprudence de Marseille, 1872. 2. 246.— Laurin sur Cresp I, σελ. 628.— Desjardins, II, ἀριθ. 289.

εἰς τὸ ὅτι τὰ ἐμπορεύματά του μετεκομίσθησαν ἄνευ ναύλου πληρωτέου. Εἶναι λοιπὸν δίκαιον νὰ καταβάλῃ εἰς τοὺς πιστωτὰς τὸ χρηματικὸν ποσὸν τὸ ἀντιπροσωπεῦον τὸν ναῦλον τὸν ὁποῖον θὰ ἦτο ἠναγκασμένος νὰ πληρώσῃ, ἐὰν μὴ ἐπρόκειτο περὶ τοῦ πλοίου του (1). Πρὸς προσδιορισμὸν τοῦ ποσοῦ τούτου πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ τρέχων ναῦλος ἐν τῷ τόπῳ καὶ τῷ χρόνῳ τῆς ἀναχωρήσεως. Βεβαιοῦται δὲ ἡ τρέχουσα τιμὴ τοῦ ναύλου ὑπὸ τῶν ναυλομεσιτῶν (ἄρθρ. 80 ἐμπ. κώδικος) (2).

**236.** Δυσκολία τις ἐγείρεται ὡς πρὸς τὴν παραχώρησιν τοῦ ναύλου, ὅταν ὁ πλοίαρχος ἢ οἱ ἐργάται θαλάσσης εἶναι μισθωμένοι ἐπὶ μετοχῇ εἰς τὸν ναῦλον. Περιορίζεται ἆρά γε τότε ἡ παραχώρησις εἰς τὴν μερίδα τοῦ ναύλου τὴν ἀνήκουσαν εἰς τὸν ἰδιοκτήτην ἢ πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ καὶ τὴν μερίδα τοῦ ναύλου τὴν ἀνήκουσαν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης; Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὁλοκλήρου τοῦ ναύλου πρέπει νὰ γίνῃ παραχώρησις, διότι, ἀφοῦ οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μισθωθέντες ἐπὶ μετοχῇ εἰς τὸν ναῦλον εἶναι μέτοχοι, ὁ ναῦλος ἀποτελεῖ μέρος τοῦ ἑταιρικοῦ κεφαλαίου τοῦ ὁποίου δέον νὰ γίνῃ ἡ παραχώρησις (3). Ἐν τῇ θεωρίᾳ ταύτῃ ἐμφιλοχωρεῖ πλάνη τις· ἀρκεῖ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου νὰ ποιήσῃ παραχώρησιν τῆς μερίδος τοῦ ναύλου ἐπὶ τῆς ὁποίας ἔχει δικαίωμα (4). Ἐὰν οἱ ἐργάται θαλάσσης ἦσαν συνέταιροι, πῶς θὰ ἠδύνατο ὁ ἰδιοκτήτης νὰ διαθέσῃ μέρος τοῦ ναύλου ὅπερ δὲν ἀνήκει εἰς αὐτὸν ἄνευ τῆς συναινέσεώς των; Ἀλλὰ δὲν εἶναι οὗτοι συνέταιροί του· ἡ μίσθωσις ἐπὶ μετοχῇ εἰς τὸν ναῦλον εἶναι μίσθωσις ὑπηρεσίας ἐπὶ μισθῷ ἐνδεχομένῳ, οἷος εἶναι ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς ὠφελείας (5). Ἀφοῦ δὲ ὁ ναῦλος οὗ δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις εἶναι ὁ καθαρὸς ναῦλος (ἀριθ. 233), ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἀφαιρέσῃ

---

(1) Desjardins, II, ἀριθ. 289, σελ. 93· — de Valroger I, ἀριθ. 264.— Jacobs, I, ἀριθ. 72, σελ. 99. Ὅρα ἐν ἀντιθέτῳ πνεύματι de Courcy, Questions de Droit maritime (1η σειρὰ) σελ. 138.

(2) Ὅρα Σύστημα κλπ. IV, ἀριθ. 1024.

(3) Laurin sur Cresp, I, σελ. 632.

(4) Arth. Desjardins, II, σελ. 92· de Valroger, I, ἀριθ. 266. Jacobs ἔνθα ἀνωτ. ἀριθ. 72.

(5) Ὅρα Σύστημα κλπ. II, ἀριθ. 52 καὶ ἑπόμ.

ἐκ τοῦ ὁλικοῦ ναύλου τὸ μέρος τὸ ἀναλογοῦν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, μέρος ὅπερ ἀποτελεῖ μίσθωμα.

**236** δίς. Εἰς τὸν ναῦλον τὸν περιληπτέον ἐν τῇ παραχωρήσει δέον βεβαίως νὰ προστεθῶσι τὰ παρεπόμενα τοῦ ναύλου. Κατὰ συνέπειαν, ἀναγνωριζομένου εἰς τὰς ἐπισταλίας (surestaries) τοῦ τελευταίου τούτου χαρακτῆρος, δέον νὰ γίνῃ καὶ τούτων ἡ παραχώρησις μετὰ τοῦ ναύλου (1). Ὅρα περὶ τῶν ἐπισταλιῶν (surestaries) καὶ περὶ τῆς φύσεως αὐτῶν τὸ Δ' Κεφάλαιον.

**237.** Ὁ ὅρος *ναῦλος* ἐν τῷ ἄρθρῳ 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος δέον νὰ ληφθῇ ἐν εὐρείᾳ σημασίᾳ καὶ νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐφαρμοζόμενος καὶ εἰς τὸ τίμημα ἐπιβιβάσεως ἢ τίμημα μεταφορᾶς τῶν ἐπιβατῶν (2). Τὸ τίμημα τοῦτο εἶναι διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ὠφέλεια τῆς αὐτῆς φύσεως ὡς ὁ κυρίως λεγόμενος ναῦλος. Θὰ ἦτο ἐξ ἴσου ἄδικον νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν ποιοῦντα τὴν παραχώρησιν νὰ κρατήσῃ τὸν πρῶτον, ὅσον καὶ ἂν ἐκράτει τὸν δεύτερον.

Πᾶσαι αἱ λύσεις αἱ δοθεῖσαι ἐν τοῖς ἀνωτέρω διὰ τὸν ναῦλον δέον νὰ ἐφαρμοσθῶσι ἕνεκα τῆς ταυτότητος τῶν λόγων καὶ εἰς τὸ τίμημα μεταφορᾶς τῶν ἐπιβατῶν.

**237** δίς. Ἐπίσης προκειμένου περὶ πλοίου προωρισμένου διὰ τὴν ἁλιείαν, τοῦ προϊόντος τῆς ἁλιείας δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις εἰς τοὺς πιστωτὰς μετὰ τοῦ πλοίου (3).

**238.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι δυνατὸν ἕνεκα τῶν περιστάσεων νὰ μὴ ὑπάρχῃ ναῦλος περιληπτέος ἐν τῇ παραχωρήσει. Τοῦτο δὲ συμβαίνει ὁσάκις τὰ ἐμπορεύματα ἀπωλέσθησαν ἐκ τυχαίου συμβεβηκότος καὶ δὲν εἶχεν ὁρισθῇ ὅτι θὰ ἐπληρώνετο ναῦλος ἐν πάσῃ περιστάσει. Ὅρα ἄρθρον 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**239.** Κατὰ τὰ περιστάσεις, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἵνα ποιήσῃ παραχώρησιν τοῦ ναύλου, παραχωρεῖ εἰς τοὺς πιστωτάς του ἀπαίτησιν ἢ χρηματικὸν ποσόν.

Παραχωρεῖ τὴν ἀπαιτησίν του κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ, ἐὰν ὁ ναῦλος ὀφείληται ἀκόμη ὑπὸ τούτου, οὕτως ὥστε οἱ πιστωταὶ διατ-

---

(1) Jacobs, le Droit maritime belge, I, ἀριθ. 301, σελ. 334.

(2) Rouen, 27 Ἰανουαρίου 1852. D. 1853. 2. 61. — Σ. Μ. Ὅπερ παρ' ἡμῖν καλεῖται ἐπίσης ναῦλος.

(3) Rouen, 5 Αὐγούστου 1874. D. 1876. 1. 210.

τρέχουσι τὸν κίνδυνον τῆς ἀφερεγγυότητος τούτου. Τοὐναντίον ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἢ ἐντολοδόχος αὐτοῦ εἰσέπραξε δι' αὐτὸν τὸν ναῦλον, τὸ ποσὸν τὸ οὕτω πληρωθὲν δέον νὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς πιστωτάς.

**240.** Εἶναι ἐπίσης δυνατὸν νὰ εἰσέπραξε τὸν ναῦλον ὁ πλοίαρχος ἐν τῇ ἰδιότητί του ταύτῃ, χωρὶς νὰ ἔχῃ λάβει εἰδικὴν ἐντολὴν τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Γεννᾶται λοιπὸν τὸ ζήτημα, ἂν τότε ὀφείλει ὁ τελευταῖος οὗτος νὰ παραδώσῃ εἰς τοὺς πιστωτὰς τὸ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ληφθὲν ποσόν, ἢ ἀρκεῖ νὰ παραχωρήσῃ εἰς αὐτοὺς τὴν ἀπαίτησίν του κατὰ τοῦ πλοιάρχου; Τὸ ζήτημα τοῦτο παρουσιάζει πραγματικὸν πρακτικὸν ἐνδιαφέρον ἐν ᾗ περιπτώσει ὁ πλοίαρχος εἶναι ἀφερέγγυος. Ἐὰν ἀρκεῖ ἡ παραχώρησις τῆς ἀπαιτήσεως, ἡ ἀφερεγγυότης τοῦ πλοιάρχου ἐπιπίπτει ἐπὶ τῶν πιστωτῶν. Ἐὰν πρέπει νὰ παραδώσῃ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἰς τοὺς πιστωτὰς ποσὸν ἴσον πρὸς τὸν εἰσπραχθέντα ναῦλον, ἡ ἀπώλεια ὁρᾷ τὸν τελευταῖον τοῦτον.

Δι' ἐπιχειρήματος λίαν εὐλογοφανοῦς ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἀρκεῖ ἡ παραχώρησις τῆς ἀπαιτήσεως. Ὁ πλοίαρχος, λέγουσιν, εἰσέπραξε τὸν ναῦλον ὡς ἐντολοδόχος τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Ὡς ἐκ τούτου, κατὰ τὰς γενικὰς περὶ ἐντολῆς ἀρχάς, νομικῶς τὰ πράγματα δέον νὰ ὑποληφθῶσιν ὡσανεὶ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, ὅστις εἶναι ὁ ἐντολεύς, εἶχε λάβει αὐτὸν ὁ ἴδιος. Θὰ ὤφειλε τότε νὰ παραδώσῃ εἰς τοὺς πιστωτὰς αὐτὰ ταῦτα τὰ χρήματα ἅτινα εἰσέπραξε (ἀριθ. 239).

Τοὐναντίον, πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν ὡς ἀρκοῦσαν τὴν παραχώρησιν τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου κατὰ τοῦ πλοιάρχου (1). Ἄλλως κατὰ παράβασιν τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου θὰ καθίστατο ὑπεύθυνος διὰ τῆς κατὰ γῆν περιουσίας του διὰ πρᾶξιν τοῦ πλοιάρχου. Ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἴσπραξις τοῦ ναύλου ὑπάγεται εἰς τὰς πράξεις ἐκείνας διὰ τὰς ὁποίας ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν πρέπει νὰ εἶναι ὑπεύθυνος εἰ μὴ διὰ τῆς κατὰ θάλασσαν περιουσίας του. Ὁ πλοίαρ-

(1) Ἀκυρ. 17 Ἀπριλίου 1872. S. 1872. 1. 369. Journal du Palais, 1872 988. D. 1872. 1. 185.—Gonse ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1872, σελ. 417 καὶ ἑπόμ.— Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 156 καὶ 157. Arth. Desjardins II, ἀριθ. 289, σελ. 93. Boistel, ἀριθ. 1189.

χος ἔλαβε τὸν ναῦλον ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς, δυνάμει ἐξουσίας συνημμένης μετ' αὐτῆς ταύτης τῆς ἰδιότητός του.

**241.** Ἀλλ' ἡ παραχώρησις οὐδέποτε ἆρά γε περιλαμβάνει πλέον τι τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ; Εἶναι πρέπον νὰ ἐξετάσωμεν ἂν ἡ παραχώρησις δὲν πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ πρὸς τούτοις καί τινας ἀπαιτήσεις ἀνηκούσας εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου.

Τὸ ζήτημα τίθεται κυρίως διὰ τὴν ἀσφαλιστήριον ἀποζημίωσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου τοῦ περιλαμβανομένου ἐν τῇ παραχωρήσει.

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως (ἢ τῆς ἀπαιτήσεως ἣν ἔχει αὕτη ὡς ἀντικείμενον) δέον νὰ γίνῃ παραχώρησις εἰς τοὺς πιστωτάς (1). Ἐλέχθη πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης ταύτης, ὅτι ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀντιπροσωπεύουσα τὸ ἀσφαλισθὲν πλοῖον. Ἡ ἰδέα αὕτη, εἶπον, ἐπεβεβαιώθη διὰ τοῦ νόμου τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 (ἄρθρ. 2) ὅστις παραδέχεται, ὅτι οἱ πιστωταὶ οἱ ἔχοντες ὑποθήκην ἢ προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου δύνανται νὰ ἐξασκήσωσι τὸ δικαίωμα τῆς προτιμήσεως ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως. Ἡ διάταξις αὕτη ἐξηγεῖται ἐκ τῆς ἰδέας τῆς ὑποκαταστάσεως τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως εἰς τὸ ἠσφαλισμένον πρᾶγμα. Ἐὰν ἡ ἰδέα αὕτη εἶναι ὀρθὴ ὡς πρὸς τοὺς ἐνυποθήκους καὶ προνομιούχους πιστωτάς, διατί νὰ μὴ εἶναι καὶ ὡς πρὸς τοὺς πιστωτὰς εἰς τοὺς ὁποίους γίνεται ἡ παραχώρησις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ;

Τοὐναντίον, εἶναι εὔλογον ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις δὲν πρέπει ἀναγκαίως νὰ περιλαμβάνηται ἐν τῇ παραχωρήσει, ἵνα εἶναι αὕτη ἀπαλλακτική (2). Τὸ ἀντίθετον σύστημα ἀπεκρούσθη κατηγορηματικώτατα κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ νόμου τῆς 14 Ἰουνίου 1841 τοῦ τροποποιήσαντος τὸ ἄρθρ. 216 (3). Ἡ

---

(1) Lavigne, La loi du 19 fév. 1889 et le Droit maritime ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 189 καὶ ἑπόμ.

(2) Ἀκυρ. 13 Φεβρουαρ. 1882. D. 1882. 1. 129. Bordeaux 15 Φεβρουαρ. 1887. Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 416. Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 291, σελ. 94. Laurin sur Cresp. I, σελ. 632· de Valroger, I, ἀριθ. 272, σελ. 327· de Courcy, Questions de Droit maritime, (σειρὰ 2α) σελ. 193 καὶ ἑπόμ.

(3) Αἱ πρὸς τὰς δύο βουλὰς ἐκθέσεις θέτουσι τὸ ζήτημα καὶ λύουσιν

ἀσφάλεια δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πρᾶξις προσωπικῆς προνοίας ξένη πρὸς τοὺς πιστωτὰς πρὸς τοὺς ὁποίους ἐγένετο ἡ παραχώρησις. Ἐπίσης ἐκρίθη ὅτι τὸ ἀντίθετον σύστημα θὰ παρεβίαζεν αὐτὴν ταύτην τὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 216. Εἰς βάρος τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του κατέβαλεν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου τὰ ἀσφάλιστρα ἕνεκα τῶν ὁποίων πληρόνεται ἡ ἀποζημίωσις. Ἐὰν ἡ παραχώρησις ἔπρεπε νὰ περιλαμβάνῃ τὴν ἀποζημίωσιν ταύτην, οἱ πιστωταὶ θὰ ἐπελαμβάνοντο πράγματι τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας. Ὁ νόμος τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 (ἄρθρ. 2) δὲν δύναται νὰ ἔχῃ οὐδεμίαν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς λύσεως. Ὁ νόμος οὗτος δὲν ὁρίζει ἀπολύτως, ὅτι ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις εἶναι ὑποκατάστατος εἰς τὸ ἠσφαλισμένον πρᾶγμα· περιορίζεται εἰς τὸ νὰ παραδεχθῇ τὴν ὑποκατάστασιν ταύτην ἐν τῷ συμφέροντι τῶν ἐνυποθήκων καὶ τῶν προνομιούχων πιστωτῶν. Δὲν δυνάμεθα νὰ γενικεύσωμεν καὶ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ εἴπωμεν, ὅτι ὑπάρχει τις ἀντίφασις εἰς τὸ νὰ μὴ παραδεχθῶμεν ὑπὲρ τῶν ἀνεγγύων πιστωτῶν ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως, ὅ,τι παραδεχόμεθα διὰ τὸ δικαίωμα προτιμήσεως τῶν ἐνυποθήκων καὶ προνομιούχων πιστωτῶν. Πολλαὶ ξέναι νομοθεσίαι ἀποκλείουσι ρητῶς τὴν ὑποκατάστασιν ὑπὲρ τῶν πιστωτῶν ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως, ἐνῷ παραδέχονται, ὅτι οἱ ἐνυπόθηκοι καὶ οἱ προνομιοῦχοι πιστωταὶ δύνανται νὰ ἐξασκήσωσι τὸ δικαίωμά των προτιμήσεως ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως (ἀριθ. 267). Ἀλλ' ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἡ παραχώρησις δὲν δύναται νὰ στερήσῃ τοὺς πιστωτὰς τούτους τὸ σπουδαῖον τοῦτο δικαίωμα.

**242.** Ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνου ὅτι ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις δὲν περιλαμβάνεται ἐν τῇ παραχωρήσει, οἱ πιστωταὶ δὲν ὀφείλουσι νὰ ὑπολογίσωσιν εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου τὰ ἀσφάλιστρα τὰ πληρωθέντα ὑπ' αὐτοῦ (1). Ἄλλως θὰ εἶχε τὸ πρᾶγμα, ἐὰν οἱ πιστωταὶ ἐπωφελοῦντο τὴν ἀποζημίωσιν ταύτην.

**243.** Πᾶν ὅ,τι ἐλέχθη διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀσφαλείας τοῦ

---

αὐτὸ κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο. Τροποποίησίς τις, προταθεῖσα ὑπὸ τοῦ Persil, περὶ συμπεριλήψεως ἐν τῇ παραχωρήσει ἀπερρίφθη. Ὅρα Duvergier, Collection des Lois, 1841, σελ. 321.

(1) Bordeaux, 15 Φεβρουαρίου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1887—88, σελ. 416.

πλοίου δέον νὰ παραδεχθῶμεν, ἕνεκα πλήρους ταυτότητος λόγων, καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀσφαλιστήριον ἀποζημίωσιν διὰ τὸν ἠσφαλισμένον ναῦλον, ὅστις, ἂν μὴ ἀπωλέσθη ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, δέον νὰ περιληφθῇ ἐν τῇ παραχωρήσει.

**243** δίς. Ὑπὸ ἔποψιν νομοθετικὴν πολλάκις ἐξεφράσθη ἡ εὐχή, ὅπως τροποποιηθῇ ὁ οὕτω ἑρμηνευόμενος νόμος, ἐπιβληθῇ δὲ διὰ ρητῆς διατάξεως εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου νὰ περιλαμβάνῃ ἐν τῇ παραχωρήσει τὴν ἀσφαλιστήριον ἀποζημίωσιν. Ὑπὲρ τῆς ἰδέας τῆς μεταρρυθμίσεως ταύτης παρετηρήθη πρὸ πάντων, ὅτι ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἰσχύοντος νόμου ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἔχει τὸ διπλοῦν πλεονέκτημα, ὅτι ἀπαλλάσσεται διὰ τῆς παραχωρήσεως καὶ κρατεῖ ὑπὲρ ἑαυτοῦ ἀποζημίωσιν, ἥτις ἐνδεχόμενον νὰ ἰσοῦται πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ὧν ἐγένετο ἡ παραχώρησις.

Καίτοι ἀναγνωρίζομεν, ὅτι ὑπὲρ τῆς προταθείσης μεταρρυθμίσεως συνηγοροῦσι πολλοὶ σοβαροὶ λόγοι, νομίζομεν, ὅτι δὲν πρέπει νὰ γίνῃ ἀποδεκτή. Εἰσαγομένης τῆς μεταρρυθμίσεως ταύτης, τὸ συμφέρον τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὅπως συνομολογῇ ἀσφάλειαν θὰ ἐξέλειπεν εἰς πολλὰς περιστάσεις. Ῥητέον ἄλλως ὅτι, καθ' ὅσον ἡμεῖς γινώσκομεν, οὐδεμία νομοθεσία παραδεχομένη τὴν παραχώρησιν καθιέρωσε τὸν περὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως κανόνα, ὑπὲρ τῆς παραδοχῆς τοῦ ὁποίου ἐξεφράσθη εὐχή (ἀριθ. 267). Τοῦτο εἶναι γεγονὸς ἀποδεικνύον, ὅτι ἰσχυροὶ ὑπάρχουσι κατ' αὐτῆς λόγοι.

**244.** Δὲν πρέπει ὅμως νὰ ἐπεκτείνωμεν ὅ,τι ἐλέχθη περὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως καὶ εἰς τὰ χρηματικὰ ποσὰ ἅτινα ἐκ διαφόρων λόγων ὀφείλονται ἐνίοτε διὰ τὰς ζημίας τὰς προξενηθείσας εἰς τὸ πλοῖον. Τὰ ποσὰ ταῦτα παριστῶσι τὸ πλοῖον ἐν μέρει, ἀληθῶς δὲ ἡ παραχώρησις δὲν θὰ ἦτο εἰς ὁλόκληρον, ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης ἠδύνατο νὰ κρατήσῃ αὐτά. Οὕτω, ἐὰν τὸ πλοῖον οὗ ἐγένετο ἡ παραχώρησις ἐβλάβη ἐκ συγκρούσεως καὶ δὲν ἐπεσκευάσθη ἀκόμη, οἱ πιστωταὶ δέον νὰ λάβωσι τὴν ἀποζημίωσιν τὴν πληρωθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου τοῦ προξενήσαντος τὴν ἐκ τῆς συγκρούσεως ζημίαν (1).

---

(1) Bordeaux, 14 Νοεμβρίου 1850. Journal de Marseille, 1851. 2. 145. Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 8 Ἀπριλίου 1870, Journal de Marseille, 1872. 2. 128. — De Valroger, I, ἀριθ. 271.

**245.** Ἐπίσης ἐν περιπτώσει κοινῆς ἀβαρίας, ἐὰν ὀφείλεται εἰς τὸ πλοῖον συνεισφορά τις, τὸ ποσὸν τῆς συνεισφορᾶς, ἢ ἡ ἀπαίτησις ἧς εἶναι αὕτη ἀντικείμενον, πρέπει νὰ περιληφθῇ εἰς τὴν παραχώρησιν.

**246.** Ἐν σχέσει πρὸς τὰ βραβεῖα ναυτιλίας ἐγεννήθη νέον ζήτημα ἀνάλογον πρὸς τὰ προηγούμενα. Ἐὰν τὸ πλοῖον, οὗ ἐγένετο ἡ παραχώρησις ἔχει δικαίωμα τοιούτων βραβείων, πρέπει νὰ συμπεριληφθῶσι ταῦτα ἐν τῇ παραχωρήσει καθόσον σχετίζονται πρὸς τὸν τελευταῖον πλοῦν ; Καθ' ἡμᾶς ἡ καταφατικὴ λύσις εἶναι ἡ προτιμοτέρα (1). Τὰ βραβεῖα εἶναι πολιτικοὶ καρποὶ τοῦ πλοίου, ὠφέλειαι τὰς ὁποίας προξενεῖ ἡ ναυτιλία εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Θὰ ἦτο ἀντίθετον πρὸς τὸ πνεῦμα τοῦ νόμου καὶ τῆς δικαιοσύνης νὰ δικαιοῦται νὰ κρατήσῃ αὐτὰς ὁ ποιούμενος τὴν παραχώρησιν. Καταφαίνεται δὲ τοῦτο πρὸ πάντων ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν δὲν ὑπάρχει ναῦλος συνεπείᾳ ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καὶ καθ' ἣν τὸ πλοῖον, περιελθὸν εἰς κατάστασιν συντριμμάτων, δὲν ἔχει οὐδεμίαν ἢ σχεδὸν οὐδεμίαν ἀξίαν. Τότε τῷ ὄντι τί θὰ περιελάμβανεν ἡ παραχώρησις, ἐὰν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἠδύνατο νὰ κρατήσῃ ὑπὲρ ἑαυτοῦ τὰ βραβεῖα ναυτιλίας ;

**247.** 5ον *Τύπος τῆς παραχωρήσεως.* — Ὁ κῶδιξ, ὥσπερ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681, σιωπᾷ ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν τύπων τῆς παραχωρήσεως (2). Διὰ τοῦτο δὲν ὑπάρχει οὐδεὶς εἰδικὸς τύπος τὸν ὁποῖον ὀφείλει τις νὰ τηρήσῃ. Οὕτω ἡ παραχώρησις δύναται νὰ γίνῃ εἴτε διὰ δηλώσεως ἐνώπιον συμβολαιογράφου, κοινοποιουμένης εἰς τοὺς πιστωτάς, εἴτε δι' ἐξωδίκου γνωστοποιήσεως κοινοποιουμένης διὰ δικαστικοῦ κλητῆρος (par un exploit d'huissier), εἴτε διὰ προτάσεων ἐπὶ ἀκροατηρίου ὑποβαλλομένων ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου πρὸς ἀντίκρουσιν τῆς ἀγωγῆς τῶν πιστωτῶν τῆς ἐγερθείσης κατ'

---

(1) De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 3η) σελ. 83 καὶ ἑπόμ.

(2) Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἀριθ. 223) ὥριζε τοὺς τύπους τῆς παραχωρήσεως ὡς ἑξῆς : «Δύναται νὰ γίνῃ πρὸ πάσης καταδιώξεως δι' ἐκθέσεως ἐνώπιον τοῦ γραμματέως τοῦ ἐμποροδικείου. Ἐὰν ὑπάρχῃ καταδίωξις, ὁ ἰδιοκτήτης ὁ θέλων νὰ ποιήσῃ παραχώρησιν ὑποχρεοῦται νὰ κοινοποιήσῃ αὐτὴν διὰ δικαστικοῦ κλητῆρος ὀκτὼ ἡμέρας τὸ βραδύτερον μετὰ τὴν ἐπιταγὴν ἢ τὴν ἀγωγὴν τὴν ἐγερθεῖσαν κατ' αὐτοῦ». Ἄρθρ. 226, ἐδάφ. 2ον καὶ 3ον.

αὐτοῦ (1). Ὁ Ἐμεριγὼν (Traité des contrats à la grosse, κεφ. Δ', τμῆμα ΙΑ') ἔλεγεν ὁμιλῶν περὶ τῆς παραχωρήσεως, ἀρκεῖ νὰ γίνῃ καθ' οἱονδήποτε τρόπον.

**248.** Ἡ παραχώρησις δέον νὰ εἶναι ἁπλῆ καὶ καθαρά· δὲν δύναται νὰ εἶναι ὑπὸ αἵρεσιν (2). Ἐὰν ἐγίνετο ὑπὸ οἱανδήποτε αἵρεσιν, οἱ πιστωταὶ θὰ ἠδύναντο ν' ἀποποιηθῶσιν αὐτὴν καὶ νὰ καταδιώξωσι τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ἐπὶ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του. Ὁ νόμος παραδεχόμενος τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, χορηγεῖ μέγα πλεονέκτημα εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ἀπέναντι τῶν πιστωτῶν. Δὲν δικαιοῦται οὗτος διὰ μόνης τῆς βουλήσεώς του νὰ βελτιώσῃ τὴν ἰδίαν κατάστασίν του καὶ νὰ χειροτερεύσῃ τὴν τῶν πιστωτῶν.

**249.** Καταντᾷ σχεδὸν περιττὸν νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ἡ παραχώρησις δὲν δύναται νὰ εἶναι μερική (3). Διότι ἐὰν δὲν περιλαμβάνῃ εἰ μὴ μέρος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, δὲν περιλαμβάνει πᾶν οὔτινος ὁ νόμος ζητεῖ τὴν παραχώρησιν διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου.

**250.** 6ον *Ἀποτελέσματα τῆς παραχωρήσεως.* — Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ τηρεῖ σιωπὴν ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα ὥσπερ καὶ ὡς πρὸς τὸν τύπον τῆς παραχωρήσεως. Διό, παρὰ τὰ βέβαια σημεῖα τὰ ἀφορῶντα τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα, ὑπάρχει καὶ μία μεγάλη δυσκολία.

Πρὸ παντὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς παραχωρήσεως προσδιορίζονται ἐλευθέρως διὰ τῆς βουλήσεως τῶν μερῶν, τουτέστι τῶν πιστωτῶν καὶ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ δὲν μεσολαβεῖ συνήθως σύμβασις μεταξὺ αὐτῶν. Διὰ τοῦτο ἐνδιαφέρει νὰ ὁρίσωμεν τὰ ἀποτελέσματα τῆς παραχωρήσεως ὁποῖα πρέπει νὰ ἐπέρχωνται αὐτοδικαίως ἐλλείψει πάσης εἰδικῆς συμβάσεως.

**251.** Ἕνεκα τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως, δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὑπόκειται ἀπέναντι τῶν πιστωτῶν εἰς νόμιμον προαιρετικὴν ἐνοχήν. Ὀφείλει εἰς αὐτοὺς ἓν ποσὸν

---

(1) Ἐφετεῖον τῆς Σενεγάλης, 5 Μαΐου 1854. D. 1857. 1 189.

(2) Ὅρα ἀνάλογον, ἄρθρ. 372 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 226, ἐδ. 1ον) παρεδέχετο τὴν παραχώρησιν ἁπλῆν καὶ καθαρὰν ἢ ὑπὸ αἵρεσιν.

(3) Ἀνάλογον, ἄρθρ. 372 ἐμπ. κώδικος.

χρημάτων, ἀλλ' ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀπαλλαγῇ παραχωρῶν τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον· τὰ δύο ταῦτα εἶναι ἄρα, ἵνα μεταχειρισθῶμεν τὴν ἐθιζομένην ἔκφρασιν προκειμένου περὶ προαιρετικῆς ἐνοχῆς, in facultate solutionis. Οὕτω ἡ παραχώρησις ἀπαλλάσσει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου. Εἶναι ἀδιάφορον ἂν ἡ ἀξία τοῦ πλοίου καὶ τὸ ποσὸν τοῦ ναύλου ἡνωμένα εἶναι κατώτερα τοῦ ποσοῦ τῶν ἀπαιτήσεων. Τὸ πλεονέκτημα τῆς παραχωρήσεως ὡς πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου συνίσταται ἀκριβῶς εἰς τοῦτο, ὅτι ἀπαλλάσσεται οὗτος διὰ χρηματικῆς θυσίας μὴ ἀνερχομένης εἰς τὸ ποσὸν τῶν ὑποχρεώσεων δι' ἃς εἶναι ὑπεύθυνος

**252.** Ὑπάρχει ὅμως διχογνωμία ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα ὅπερ ἀποκτῶσιν οἱ πιστωταὶ διὰ τῆς παραχωρήσεως. Δύο διάφορα συστήματα ὑποστηρίζονται περὶ τούτου. Κατὰ τὸ μὲν ἡ παραχώρησις εἶναι μεταβιβαστικὴ κυριότητος, οὕτως ὥστε οἱ πιστωταὶ καθίστανται ἰδιοκτῆται τοῦ πλοίου ἀντὶ τοῦ ὀφειλέτου αὐτῶν (1). Κατὰ τὸ δέ, ἡ παραχώρησις δὲν ἀποτελεῖ εἰ μὴ μέσον ἐκκαθαρίσεως τῶν χρεῶν τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου· τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου πκραμενούσης εἰς τὸν ποιούμενον τὴν παραχώρησιν, οἱ πιστωταὶ περιβάλλονται δι' οἱονεὶ ἐντολῆς, δυνάμει τῆς ὁποίας ἐνεργοῦσι τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου, οὗ ἐγένετο ἡ παραχώρησις, καὶ πληρώνονται ἐκ τοῦ τιμήματος (2). Κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο ἡ παραχώρησις ἔχει πολλὴν τὴν ὁμοιότητα πρὸ τὴν δικαστικὴν ἔκστασιν ὑπαρχόντων (ἄρθρ. 1269 τοῦ ἀστ. κώδικος), τὴν ὁποίαν ἡ κατάργησις τῆς προσωπικῆς κρατήσεως ἐπί τε πολιτικῶν καὶ ἐμπορικῶν ὑποθέσεων κατέστησε σπανιωτάτην.

Τὸ ζήτημα τοῦτο παρουσιάζει πρακτικὸν ἐνδιαφέρον ὑπὸ τὰς δύο ἑπομένας ἐπόψεις καὶ μάλιστα ὑπὸ τὴν τρίτην :

---

(1) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 21 Μαΐου 1824, Journal de Marseille, 1825. 1. 171. De Courcy, D'une réforme internationale du Droit maritime, σελ. 50 καὶ ἑπόμ.—Questions de droit maritime (σειρὰ 1η) σελ. 304 καὶ ἑπόμ. — Dufour συμβουλὴ μνημονευομένη ὑπὸ τοῦ de Sèze, σελ. 188 καὶ ἑπόμ.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 20 Σεπτεμβρίου 1830, Journal de Marseille, 1830. 1. 277. Rennes, 28 Μαρτίου 1873, Journal de Marseille, 1874. 2. 128. Bordeaux, 15 Φεβρουαρίου 1887. Revue internationale du Droit maritime, 1887—88, σελ. 416. De Valroger 1ον ἀριθ. 270.

α. Ἐὰν ἡ παραχώρησις εἶναι μεταβιβαστικὴ κυριότητος, ὑπόκειται εἰς τὰς διατυπώσεις τῆς mutation en douane.

β. Ἐὰν τὸ πλοῖον οὗ ἐγένετο παραχώρησις ἀνήκῃ εἰς τοὺς πιστωτάς, δύνανται οὗτοι, ἂν νομίζωσι τοῦτο συμφέρον, νὰ μὴ ἐνεργήσωσι τὴν πώλησίν του, ἀλλὰ νὰ θέσωσιν αὐτὸ εἰς κατάστασιν νὰ πλέῃ ἐπ' ὠφελείᾳ των. Δὲν θὰ εἶχον τὸ δικαίωμα τοῦτο, ἐὰν ἡ παραχώρησις μὴ ἦτο μεταβιβαστικὴ κυριότητος· τὸ πλοῖον κατ' ἀνάγκην θὰ ἔπρεπε νὰ πωληθῇ ἐπὶ δημοσίου πλειστηριασμοῦ, ἵνα διανεμηθῇ τὸ ἐκπλειστηρίασμα μεταξὺ τῶν πιστωτῶν.

γ. Ἐν ᾗ περιπτώσει τὸ τίμημα τοῦ πλοίου καὶ ὁ ναῦλος ὑπερβαίνωσι τὸ σύνολον τῶν ἀπαιτήσεων διὰ τὰς ὁποίας ἐγένετο ἡ παραχώρησις, τὸ ὑπερβάλλον τοῦ τιμήματος παραμένει εἰς τοὺς πιστωτὰς ἢ πρέπει νὰ παραδοθῇ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, καθ' ὅσον ἀναγνωρίζεται ἢ μὴ εἰς τὴν παραχώρησιν μεταβιβαστικὸς χαρακτήρ.

Σπανιώτατα παρουσιάσθη ἡ δυσκολία, εἶναι δὲ εὐνόητον τὸ πρᾶγμα: ὁ ἰδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου δὲν προβαίνει εἰς τὴν παραχώρησιν εἰ μὴ ὅταν τὸ πλοῖον, ἐπειδὴ ὑπέστη σπουδαίας ἀβαρίας ἢ εὑρίσκεται μάλιστα εἰς τὰ βάθη τῆς θαλάσσης, ἔχῃ ἀξίαν πολλῷ κατωτέραν τοῦ συνόλου τῶν ἀπαιτήσεων. Ἐν τούτοις δὲν εἶναι ἀπίθανον νὰ πλανηθῇ ὁ ἰδιοκτήτης ἐν τῇ ἐκτιμήσει του· ἡ ἀξία πλοίου παθόντος ἀβαρίαν δὲν προσδιορίζεται πάντοτε εὐκόλως.

Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 227) ἠρνεῖτο εἰς τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου τὸ μεταβιβαστικὸν ἀποτέλεσμα, διατάσσον ὡς ἑξῆς: «Ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως πᾶς πιστωτὴς δύναται νὰ λάβῃ τὸ πλοῖον διὰ λογαριασμόν του, μετὰ τοῦ βάρους τῆς πληρωμῆς τῶν ἄλλων προνομιούχων πιστωτῶν. — Ἐὰν οὐδεὶς πιστωτὴς λαμβάνῃ τὸ πλοῖον διὰ λογαριασμόν του, πωλεῖται τοῦτο τῇ αἰτήσει τοῦ ἐπιμελεστέρου πιστωτοῦ. Τὸ τίμημα διανέμεται μεταξὺ τῶν πιστωτῶν· τὸ πλεόνασμα, ἂν ὑπάρχῃ, ἀνήκει εἰς τὸν ὀφειλέτην τὸν ποιησάμενον τὴν παραχώρησιν.»

**253.** Πάντοτε μέχρι τοῦδε ὑπετίθετο, καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος καὶ μόνου ὅτι οὐδόλως ἐρρήθη τὸ ἐναντίον (ἀριθ. 171), ὅτι αἱ ἰδιότητες τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ συναντῶνται ἐν τῷ αὐτῷ προσώπῳ. Ἀλλ' ὡς ἐξηγήθη τοῦτο ἐν τοῖς πρόσθεν (ἀριθ. 171), συμβαίνει ἐνίοτε καὶ τὸ ἀντίθετον. Ἐρρήθη (ἀριθ. 192), ὅτι

καὶ εἰς τὰς ἐξαιρετικὰς ταύτας περιστάσεις ὑπεύθυνος εἶναι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, καίτοι ὁ ἐφοπλιστὴς ἐξέλεξε τὸν πλοίαρχον καὶ ἔχει ἐπ' αὐτοῦ ἐξουσίαν· οὐδὲν ὅμως κωλύει τοὺς πιστωτάς, ἐὰν προτιμῶσι τοῦτο, νὰ στραφῶσι κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις ἔκαμε τὴν ἐκλογὴν ταύτην καὶ ἔχει ταύτην τὴν ἐξουσίαν. Ἀλλ' ὅταν αἱ ἰδιότητες ἰδιοκτήτου καὶ ἐφοπλιστοῦ ἀνήκωσιν εἰς δύο διάφορα πρόσωπα, πῶς δύναται νὰ ἐξασκηθῇ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως; Πρὸς λύσιν τοῦ ζητήματος τούτου, ἀνάγκη νὰ διακρίνωμεν, ἂν οἱ πιστωταὶ στρέφονται κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἢ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἐὰν καταδιώκεται ὁ ἰδιοκτήτης, ἀναμφιβόλως δικαιοῦται οὗτος νὰ ἐνεργήσῃ τὴν παραχώρησιν, δὲν δύναται ὅμως νὰ παραχωρήσῃ εἰ μὴ τὸ πλοῖον, ἀφοῦ ὁ ναῦλος ἀνήκει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ ὄχι εἰς αὐτόν. Ἐάν, τοὐναντίον, ἐνήχθη ὁ ἐφοπλιστής, πρέπει νὰ γινώσκωμεν ἂν πρόκειται περὶ διευθύνοντος ἐφοπλιστοῦ (armateur-gérant) ἢ περὶ ἐφοπλιστοῦ μισθώσαντος τὸ μὴ ἐφωπλισμένον καὶ ἄνευ πληρώματος πλοῖον ἵνα παρασκευάσῃ αὐτὸ πρὸς πλοῦν ἐπ' ὠφελείᾳ του. Ὁ διευθύνων ἐφοπλιστὴς εἶναι ἁπλοῦς ἐντολοδόχος, δὲν δύναται δὲ νὰ ἐναχθῇ ὑπὸ τῶν πιστωτῶν εἰ μὴ ὡς τοιοῦτος· ἀφοῦ δὲν εἶναι ὑπεύθυνος, δὲν ἔχει συμφέρον νὰ ποιήσῃ τὴν παραχώρησιν διὰ λογαριασμόν του, ρητέον δ' ἄλλως καὶ ὅτι ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς δὲν ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ προβῇ εἰς τὴν παραχώρησιν ἐν ὀνόματι καὶ πρὸς λογαριασμὸν τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου (ἀριθ. 223). Ἀλλὰ καθ' ἣν περίπτωσιν ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι μισθωτὴς τοῦ πλοίου, εἶναι ὑπεύθυνος περὶ τῶν δικαιοπραξιῶν καὶ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου καὶ πρὸς ἀπαλλαγήν του ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως. Διότι δὲν βλέπομεν τὸν λόγον δι' ὃν θὰ ἦτο ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας του, ἐνῷ ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου περιορίζεται εἰς τὴν κατὰ θάλασσαν περιουσίαν. Ἀλλ' ἡ κατὰ θάλασσαν περιουσία τοῦ ἐφοπλιστοῦ τούτου δὲν περιλαμβάνει τὸ πλοῖον, ἀποτελεῖται δὲ ἀποκλειστικῶς ἐκ τοῦ ναύλου. Διὰ τοῦτο ἀρκεῖ νὰ ποιήσῃ τὴν τούτου παραχώρησιν.

Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι, ἐὰν οἱ πιστωταὶ δὲν θέλουσι νὰ διατρέξωσι τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ μὴ λάβωσι λόγῳ τῆς παραχωρήσεως εἰ μὴ μόνον τὸ πλοῖον ἢ μόνον τὸν ναῦλον, πρέπει νὰ ἐναγάγωσι συνημμένως τὸν ἰδιοκτήτην καὶ τὸν ἐφοπλιστήν· τότε ὁ μὲν παρα-

χωρεῖ εἰς αὐτοὺς τὸ πλοῖον, ὁ δὲ τὸν ναῦλον· καὶ κατὰ συνέπειαν ἡ θέσις αὐτῶν εἶναι ἡ αὐτὴ ὡς ἂν εἶχον ἐναγάγει ἰδιοκτήτην πλοίου, ὅστις ὢν συγχρόνως καὶ ἐφοπλιστής, δύναται νὰ παραχωρήσῃ συνάμα καὶ πλοῖον καὶ ναῦλον.

**253** δίς. Ἡ παραχώρησις δὲν παράγει ἀποτελέσματα εἰ μὴ ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν εἴτε ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τῶν πιστωτῶν εἴτε ἐκρίθη ἰσχυρά.

Δὲν ἔχει δὲ ποσῶς ἀναδρομικὴν ἰσχύν. Ἀλλ' ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἀκόμη καθ' ἣν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἐξεδήλωσε τὴν βούλησιν τοῦ νὰ ποιήσῃ παραχώρησιν, τὰ ἔξοδα φυλάξεως καὶ διατηρήσεως εἶναι εἰς βάρος τοῦ πλοίου καὶ ὄχι τοῦ ἰδιοκτήτου. Διότι δὲν πρέπει νὰ ὑποστῇ οὗτος ζημίαν ἕνεκα τῆς βραδύτητος τῶν πιστωτῶν (1).

**253** τρίς. Ἐν τῇ συνηθείᾳ πολλάκις διορίζεται ἐκκαθαριστὴς ἢ κηδεμὼν ἐντεταλμένος νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον, νὰ εἰσπράξῃ τὸν ναῦλον καὶ νὰ ἐνεργήσῃ μεταξὺ τῶν πιστωτῶν τὴν διανομὴν τῶν προϊόντων τούτων.

Οἱ πιστωταί, τῶν ὁποίων αἱ πιστώσεις ἐκπληροῦσι τοὺς ἀπαιτουμένους ὅρους ὅπως γίνῃ πρὸς αὐτοὺς ἡ παραχώρησις, ἔχουσι δικαιώματα ἐπὶ τῶν προϊόντων τούτων, χωρὶς νὰ ἔχωσι μηδὲν δικαίωμα ἐπὶ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Κατὰ δικαίαν ἀμοιβαιότητα οἱ λοιποὶ πιστωταὶ δὲν ἔχουσιν οὐδὲν δικαίωμα ἐπὶ τῆς κατὰ θάλασσαν περιουσίας τοῦ ὀφειλέτου των. Ὑπάρχουσιν οὕτω δύο διακεκριμέναι ὁμάδες. Τὸ αὐτὸ μάλιστα συμβαίνει καὶ ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Δυνατὸν ἡ παραχώρησις νὰ γίνῃ ὑπὸ τῶν συνδίκων τῆς πτωχεύσεως ὡς ἀντιπροσώπων τοῦ πτωχεύσαντος. Ἐὰν εἶχε γίνει ὑπὸ τοῦ πτωχεύσαντος πρὸ τῆς ἀποφάσεως τῆς κηρυττούσης τὴν πτώχευσιν, ἡ παραχώρησις ἠδύνατο ν' ἀκυρωθῇ, ὡς πᾶσαι αἱ ἐπαχθεῖς (à titre onéreux) πράξεις, ὑπὸ τοὺς γενικοὺς ὅρους τοὺς ὁριζομένους ὑπὸ τοῦ ἄρθρου τούτου.

**253** τετράκις. Ἔχει δὲ ἡ παραχώρησις ἓν σπουδαῖον ἔμμεσον ἀποτέλεσμα. Συνεπάγεται τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ χρέους ἕνεκα τοῦ ὁποίου γίνεται. Διὸ μετὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ

---

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 297. σελ. 103.

ναύλου εἶναι ἀπαράδεκτος ἡ ἄρνησις τοῦ χρέους τούτου ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου (1).

**254.** Τον *Ἐκ τίνων λόγων δύναται ν' ἀπολεσθῇ ἢ νὰ μὴ ὑπάρχῃ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως.* — Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως δὲν ὑπεβλήθη ὑπὸ τοῦ νόμου εἰς οὐδεμίαν παραγραφὴν ἢ εἰδικὴν ἔνστασιν ἀπαραδέκτου. Διὸ τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ διαρρεῦσαν ἀπὸ τῆς δικαιοπραξίας ἢ τῆς πράξεως—αἰτίας τῶν ἐνοχῶν περὶ ὧν πρόκειται — δὲν παρέχει εἰς τοὺς πιστωτὰς τὸ δικαίωμα νὰ ἀποκρούσωσι τὴν παραχώρησιν ἣν θέλει νὰ ποιήσῃ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου (2).

**255.** Ἀλλὰ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως δὲν εἶναι δημοσίας τάξεως (ἄρθρ. 263). Διὸ δύναται ν' ἀπολεσθῇ διὰ τῆς παραιτήσεως τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἀπὸ τοῦ δικαιώματος τούτου. Δύναται δὲ ἡ παραίτησις αὕτη νὰ εἶναι ῥητὴ ἢ σιωπηρα. Καὶ ἡ μὲν ῥητὴ παραίτησις δὲν ὑπόκειται εἰς οὐδένα εἰδικὸν τύπον. Ἡ δὲ σιωπηρὰ συνάγεται ἐκ πράξεων τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἐνεχουσῶν τὴν ἔννοιαν ὅτι συναινεῖ οὗτος νὰ εἶναι ὑπεύθυνος καὶ διὰ τῆς κατὰ ξηρὰν ἀκόμη περιουσίας του (3).

Πότε πρᾶξίς τις τοῦ ἰδιοκτήτου ἔχει τὴν σημασίαν ταύτην; Τοῦτο εἶναι ζήτημα πραγματικόν, τὸ ὁποῖον δέον νὰ λύηται εἰς πᾶσαν συγκεκριμένην ὑπόθεσιν ἀναλόγως τῶν περιστάσεων. Ὁ μόνος κανὼν τὸν ὁποῖον δέον νὰ θέσωμεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ κοινοῦ δικαίου, κατὰ τὸ ὁποῖον αἱ παραιτήσεις δὲν εἰκάζονται, εἶναι ὁ κανών, ὅτι ἡ παραίτησις δὲν πρέπει νὰ συνάγηται εἰ μὴ ἐκ πράξεως ἐνεχούσης κατὰ τρόπον βέβαιον τὴν ἔννοιαν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἐνόει νὰ ὑποχρεωθῇ καὶ ἐπὶ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του (4). Πολλαὶ δυσκολίαι ἐγείρονται ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος τούτου, ὅστις καθ' ἑαυτὸν δὲν εἶναι δυνατὸν ν' ἀμφισβητηθῇ.

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουένης, 2 Ἰουλίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890—91, σελ. 156.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 1 Ἰουλίου 1888, Revue internationale du Droit maritime, 1888—89, σελ. 286.

(3) Caen, 19 Φεβρουαρίου 1888, Revue internationale du droit maritime, 1888—89, σελ. 398.

(4) Ὅρα τὴν ἀπόφασιν τὴν μνημονευθεῖσαν ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώ-

**256.** Ἡ ἔγκρισις τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου στερεῖ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου τοῦ δικαιώματος τοῦ νὰ ποιήσῃ παραχώρησιν. Τῷ ὄντι ἡ ἔγκρισις ἰσοδυναμεῖ πρὸς ἐντολήν, ratihabitio mandato aequiparatur, καὶ εἶναι βέβαιον, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως δὲν χωρεῖ ἕνεκα τῶν πράξεων τῶν γενομένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δυνάμει εἰδικῆς ἐντολῆς (ἀριθ. 205).

**257.** Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ ἐκλάβωμεν ὡς ἔγκρισιν τὸ μόνον ἐκ μέρους τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου γεγονὸς τῆς ἀναγνωρίσεως ὅτι εἶναι ὑπεύθυνος διὰ δικαιοπραξίαν ἢ πρᾶξιν τοῦ πλοιάρχου. Ἡ ἀναγνώρισις τῆς ἐνοχῆς του ἐνέχει ἀναγκαίως τὴν ἔννοιαν ὅτι ἐνέχεται, ἀλλ' οὐχὶ ἀναγκαίως ὅτι ἐνέχεται διὰ πάσης τῆς περιουσίας του. Δύναταί τις ν' ἀναγνωρίσῃ εἰς βάρος του μίαν περιωρισμένην ὑποχρέωσιν, οἵα εἶναι ἡ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου δυνάμει τοῦ ἄρθρου 216.

**258.** Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ἀντιτασσόμενον κατὰ τῆς ἀγωγῆς τῶν πιστωτῶν δὲν ἀποτελεῖ ἔνστασιν δικονομικήν. Διὸ δὲν πρέπει νὰ προτείνηται, ὡς αἱ δικονομικαὶ ἐνστά-

---

σει. Ὅρα ἐπίσης ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 27 Ἀπριλίου 1893, Journal de Marseille, 1893. 1. 192

Δύναταί τις ἐκ τῆς ἀρχῆς νὰ συναγάγῃ πολλὰς βεβαίας συνεπείας.

Ἡ παραίτησις δὲν δύναται νὰ συναχθῇ ἐκ πλοῦ ἐκτελεσθέντος ὑπὸ τοῦ πλοίου τοῦ ἐπενεγκόντος τὴν σύγκρουσιν πρὸ τῆς πραγματογνωμοσύνης, ἥτις μέλλει νὰ ὁρίσῃ τὴν εὐθύνην. C. Bordeaux, 28 Ἰουλίου 1885, Revue internationale du droit maritime, 1887 — 88, σελ. 659· μηδὲ ἐκ τοῦ ὅτι ἀπὸ τοῦ γεγονότος ὅπερ ὑπῆρξεν ἡ αἰτία τῆς παραχωρήσεως, ὁ ἰδιοκτήτης ἐξαπέστειλε τὸ πλοῖον εἰς πλοῦν πρὸς ἐκτέλεσιν προγενεστέρων ναυλώσεων. C. Caen, 15 Φεβρουαρίου 1888 Revue internationale du droit maritime, 1889—90, σελ. 189· μηδὲ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης διεπραγματεύθη μετὰ ἐργολάβων διὰ τὴν ἀνέλκυσιν (renflouement) τοῦ πλοίου ἢ προέβη εἰς ἐρεύνας ὅπως βεβαιωθῇ περὶ τῆς καταστάσεώς του. Πρωτοδικεῖον Τύνιδος, 9 Μαρτίου 1889, Revue internationale du droit maritime, 1889—90, σελ. 139· μηδὲ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ ἐφοπλιστής, μαθὼν ὅτι τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν ἐξηναγκασμένῃ ἀργίᾳ (relache) ἔπεμψεν ἐπὶ τόπου ἀντιπρόσωπον, ἐὰν ὁ τελευταῖος οὗτος δὲν ὑποκατέστησεν ἑαυτὸν εἰς τὸν πλοίαρχον, ἀλλ' ἠρκέσθη εἰς τὸ νὰ ἐπιβλέπῃ καὶ νὰ ἐξελέγχῃ τὰς πράξεις του. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 11 Ἀπριλίου 1892. Journal de Marseille, 1892. 1. 201.

σεις (ἄρθρ. 169 καὶ 173, τοῦ κώδ. τῆς πολ. δικον.) in limine litis. Δύναται τὰ προταθῇ ἐν πάσῃ στάσει τῆς δίκης (1) καὶ ἐνώπιον τοῦ ἐφετείου (2).

**259.** Δὲν στερεῖται τοὐλάχιστον ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, ὅταν ὑπάρχῃ κατ' αὐτοῦ ἀπόφασις καταδικάζουσα αὐτὸν προσωπικῶς καὶ ἀποτελοῦσα δεδικασμένον; Ἡ ἰδέα αὕτη ὑπεστηρίχθη διὰ τοῦ ἰσχυρισμοῦ, ὅτι ὑπάρχει τότε γεγονὸς προσωπικὸν ὡς πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου (3). Φρονοῦμεν τοὐναντίον, ὅτι καίτοι ὑπάρχει ὁριστικὴ ἀπόφασις, ὁ ἰδιόκτήτης διατηρεῖ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ἐφ' ὅσον δὲν ἀφῆκεν ἄνευ διαμαρτυρίας τὴν ἐπὶ τῶν κτημάτων του τῶν ἀποτελούντων μέρος τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του ἐνέργειαν πράξεων, ὡς λόγου χάριν κατασχέσεως, ἐνεχουσῶν τὴν ἔννοιαν ὅτι εἶναι ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας του (4). Εἶναι φυσικόν, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου δὲν ἐνασκεῖ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως πρὶν γνωρίσῃ συνάμα ὅτι εἶναι ὀφειλέτης καὶ εἰς τί ποσὸν ἀνέρχεται ἡ ὀφειλή του· τὴν περὶ τούτων δὲ βεβαιότητα δὲν ἀποκτᾷ εἰ μὴ διὰ τῆς κατ' αὐτοῦ ὁριστικῆς ἀποφάσεως. Χρειάζεται δὲ πρὸς τούτοις, διὰ συγκρίσεως μεταξὺ τοῦ χρέους του καὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου μετὰ τοῦ ναύλου, νὰ κρίνῃ, ἂν ἀληθῶς ἔχῃ συμφέρον νὰ ποιήσῃ τὴν παραχώρησιν.

**260.** Ἀλλ' ἀποβάλλει ἆρά γε ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, πωλήσας τὸ πλοῖον; Ὑπάρχουσιν οἱ ἰσχυρισθέντες τοῦτο(5). Ἵνα ἔχῃ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, λέγουσι, πρέπει νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ποιήσῃ τὴν παραχώρησιν

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆ. Μασσαλίας 11 Ἀπριλίου 1892. Journal de jurisprudence de Marseille 1892. 1. 201,

(2) Paris. 9 Ἰουλίου 1882. D. 1874. 2. 193.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας;

(4) Ἀκυρ. 31 Δεκεμβρίου 1856. S. 1857. 1. 837. Journal du Palais 1857. 522. Aix, 2 Μαρτίου 1865. S. 1866. 2. 86. Journal du Palais, 1865- 355. Rennes, 28 Μαρτίου 1873. D. 1874. 2. 127. Πρωτοδικεῖον Τύνιδος, 9 Μαρτίου 1889, Revue internationale du droit maritime, 1889-90, σελ. 139.

(5) Bordeaux 9 Αὐγούστου 1859, Journal de Marseille, 1859, 2. 163. Jacobs, ἔνθα ἀνωτ. II, ἀριθ. 77.

ταύτην. Ἀλλ' ὁ ἰδιοκτήτης ὁ πωλήσας τὸ πλοῖόν του κατέστησεν ἑαυτῷ ἀδύνατον τὴν παραχώρησιν.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν δύναται πλέον νὰ παραχωρηθῇ ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ, παύσαντος νὰ εἶναι ἰδιοκτήτης. Ἀλλὰ τὸ τίμημα τῆς πωλήσεως παριστᾷ τὸ πλοῖον, καὶ δὲν βλέπομεν τὸν λόγον δι' ὃν νὰ μὴ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου νὰ παραδώσῃ εἰς τοὺς πιστωτὰς τὸ τίμημα τῆς πωλήσεως ἀντὶ τοῦ πωληθέντος πλοίου (1).

**261.** Ἡ ὑπὸ τῶν πιστωτῶν κοινοποιηθεῖσα εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου κλῆσις δὲν δύναται νὰ ἐξομοιωθῇ πρὸς τὴν κατάσχεσιν, ἥτις παρεμποδίζει τὸ πλοῖον ἀπὸ τοῦ νὰ ἐξακολουθήσῃ νὰ κάμνῃ πλοῦς. Ὡς ἐκ τούτου ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ τὸ παραχωρήσῃ, καίτοι μετὰ τὴν κλῆσιν (assignation) ἐξηκολούθησε νὰ ἀποστέλλῃ αὐτὸ εἰς πλοῦς καὶ διαρκοῦντος τοῦ τελευταίου του πλοῦ ὑπέστη ἀβαρίας. Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, οὕτω ἐνεργήσας, ἁπλῶς ἐποιήσατο χρῆσιν τοῦ δικαιώματός του τοῦ νὰ μεταχειρίζηται τὸ πλοῖον διὰ τὸν προορισμόν του (2). Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον δύναταί τις νὰ παραδεχθῇ λόγῳ ἐπιεικείας ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν πιστωτῶν, εἶναι, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἐν τῇ παραχωρήσει τοὺς ναύλους τοὺς ὁποίους ἐκέρδησεν ἀπὸ τῆς κλήσεως (assignation) (3).

---

(1) Πρβλ. Ἐμποροδικεῖον τῆς Nentes, 17 Δεκεμβρίου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1888-89, σελ. 296. —De Courcy, Questions de Droit maritime, (σειρὰ 2α) σελ. 191.

(2) Ἐν τούτοις τὴν ἐναντίαν λύσιν ἐδέχθη τὸ Ἐφετεῖον τῆς Poitiers ἐν ἀποφάσει τῆς 3 Ἰουλίου 1876 (D. 1877. 2. 70) ἐπικυροῦν ἀπόφασιν τοῦ πρωτοδικείου τῆς Rochelle τῆς 16 Μαΐου 1876. Αἱ δύο αὗται ἀποφάσεις λίαν δικαίως ἐπεκρίθησαν ὑπὸ τοῦ de Courcy, Questions de Droit maritime, σειρὰ 2α, σελ. 175 καὶ ἑπόμ. Ὁ σοφὸς συγγραφεὺς δεικνύει ἄριστα, ὅτι τὸ γεγονὸς τῆς ἀποστολῆς τοῦ πλοίου εἰς πλοῦν, μετὰ δικαστικὴν αἴτησιν, δὲν ἐνέχει τὴν ἔννοιαν παραιτήσεως τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως, τὴν ὁποίαν αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ δικαίου δὲν ἐπιτρέπουσι νὰ εἰκάσωμεν, καὶ ὅτι οὐδόλως ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ δικαστικὴ αἴτησις δέον νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν παρεμπόδισιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τοῦ πλοῦ, ὡς θὰ εἶχεν ἡ κατάσχεσις. Πρβλ. Ἐμποροδικεῖον τῆς Anvers. 23 Ἰουλίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 131.

(3) Ὅρα de Courcy, Questions de droit maritime (σειρὰ 2α) σελ. 189 καὶ 190.

**262.** Δὲν πρέπει νὰ συγχέωμεν μετὰ τῆς παραχωρήσεως ταύτης (abandon) τὴν ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας ἐγκατάλειψιν (délaissement). Ἡ ταυτότης τῆς συνήθους ἐννοίας τῶν δύο τούτων λέξεων εἶναι πολλάκις αἰτία συγχύσεως· ρητέον ἄλλως, ὅτι οἱ ἀρχαῖοι νομοδιδάσκαλοι μετεχειρίζοντο αὐτὰς ἀδιαφόρως τὴν μίαν ἀντὶ τῆς ἄλλης (1). Ἡ abandon (παραχώρησις) δὲν ἔχει οὐδεμίαν σχέσιν πρὸς τὴν ἀσφάλειαν, ἐνῷ τὸ délaissement συνδέεται στενῶς μετὰ τῆς θαλασσίας ἀσφαλείας, ἣν προϋποθέτει· εἶναι αὕτη μέτρον τὸ ὁποῖον δύναται νὰ λάβῃ ὁ ἀσφαλιζόμενος ἀπέναντι τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταῖς χαρακτηριζομέναις ὑπὸ τὸ ὄνομα τῶν μεγάλων δυστυχημάτων (sinistres majeurs). Πλὴν τούτου ἡ abandon (παραχώρησις) γίνεται ὑπὸ ὀφειλέτου πρὸς τοὺς πιστωτάς του, ἐνῷ ἡ ἐγκατάλειψις (délaissement), γίνεται ὑπὸ πιστωτοῦ, τοῦ ἠσφαλισμένου, πρὸς τὸν ὀφειλέτην του, τὸν ἀσφαλιστήν.

Ὅταν πλοῖον ἠσφαλισμένον ὑπέστη μέγα δυστύχημα καὶ ἐγκατελείφθη εἰς τὸν ἀσφαλιστήν, ἡ ἐγκατάλειψις ἐμποδίζει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου τὸν ἐνεργήσαντα τὴν ἐγκατάλειψιν νὰ κάμῃ παραχώρησιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς πιστωτάς; Τὸ ζήτημα τοῦτο θέλει ἐξετασθῆ προκειμένου περὶ ἐγκαταλείψεως εἰς τὸ περὶ θαλασσίων ἀσφαλειῶν ϛ' κεφάλαιον ὁμοῦ μετὰ τοῦ παραλλήλου ζητήματος: συγχωρεῖται ἡ ἐγκατάλειψις (delaissement) ἐκ μέρους τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου μετὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην παραχώρησιν (abandon);

**263.** Μέχρι τοῦδε δὲν ἐγένετο λόγος εἰ μὴ περὶ παραιτήσεως (renontiation) μεταγενεστέρας τῆς δικαιοπραξίας ἢ πράξεως ἐξ ἧς ἐγεννήθη ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ παραίτησις αὕτη δύναται νὰ γίνῃ ἐκ τῶν προτέρων διὰ προηγουμένης συμβάσεως (2), οὕτως ὥστε τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως (abandon) δὲν ὑφίσταται ποτὲ ὑπὲρ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου· οὐδὲ τίκτεται μάλιστα. Καὶ ὑπὸ ταύτην δὲ ἀκόμη τὴν ἔποψιν εἶναι ὀρθὸν νὰ εἴπωμεν, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως (abandon) δὲν εἶναι δημοσίας τάξεως (ἀριθ. 255).

---

(1) Ὅρα Emérigon, Traité des assurances, κεφ. ΙΖ'.

(2) Ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας 10 Νοεμβρίου 1887 Revue internationale du Droit maritime, 1887—88 σελ. 535.—Ὅρα τὴν Revue critique de législation et de jurisprudence, 1888, σελ. 354, ἄρθρον Ch. Lyon - Caen.

**264.** Πρέπει ὅμως ἐνταῦθα νὰ φυλαχθῶμεν ἀπὸ μιᾶς παρανοήσεως. Ἐὰν τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου δὲν εἶναι δημοσίας τάξεως, ἡ ἐξουσία τοῦ ἀπολαύειν τοῦ δικαιώματος τούτου εἶναι δημοσίας τάξεως διὰ τὰ γαλλικὰ πλοῖα. Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν δύναται νὰ στερηθῇ τοῦ δικαιώματος τούτου ἄνευ τῆς συναινέσεώς του. Διὸ ὀρθῶς ἐκρίθη, ὅτι ὁ τύπος τῆς ἐκτελέσεως δὲν δύναται νὰ χορηγηθῇ εἰς ἀπόφασιν ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου ἀρνουμένου τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως εἰς τὸν ἰδιοκτήτην γαλλικοῦ πλοίου (1).

Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ὁ συναινῶν νὰ εὐθύνηται διὰ τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου, ἠδύνατο τοὐλάχιστον νὰ ἐπωφεληθῇ τὴν νομικὴν διάταξιν τὴν περιορίζουσαν τὰς ὑποχρεώσεις του εἰς τὴν κυμαινομένην περιουσίαν του (fortune flottante)· ἂν μὴ ἐπωφελῆται αὐτῆς, ὁ λόγος εἶναι τὸ ὅτι δὲν τὸ ἠθέλησε. Ἐκεῖνος εἰς ὃν ἀπόφασις ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου ἀρνεῖται τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως (abandon) χωρὶς νὰ ἔχῃ παραιτηθῇ αὐτοῦ, στερεῖται, ἄνευ τῆς συναινέσεώς του, δικαιώματος τὸ ὁποῖον καθιεροῖ ὁ γαλλικὸς νόμος. Τὸ δικαίωμα τοῦτο στηρίζεται ἐπὶ λόγων γενικοῦ συμφέροντος· σκοπὸς αὐτοῦ εἶναι νὰ ὑποθάλψῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν γαλλικῶν ἐφοπλισμῶν, νὰ καταστήσῃ τὰ γαλλικὰ πλοῖα πολυαριθμότερα καὶ νὰ ἀσφαλίσῃ οὕτω στάδιον ἐργασίας εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς ὑποβεβλημένους εἰς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφήν.

**265.** Ὁ νόμος ἐκδηλοῖ μεγάλην εὔνοιαν πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου περιορίζων τὴν εὐθύνην του εἰς τὴν κατὰ θάλασσαν περιουσίαν του. Ἡ σύμβασις δύναται, προβαίνουσα ἔτι μᾶλλον ἐν τῇ ὁδῷ ταύτῃ, νὰ ἀπαλλάξῃ ἐντελῶς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου τῆς εὐθύνης τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου. Τὸ ζήτημα τίθεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως· συχνότατα συμφωνεῖται ἐν τῇ ναυλωτικῇ ἢ τῇ φορτωτικῇ δι' ἧς ἀποδεικνύεται τὸ συν-

---

(1) Aix, 8 Νοεμβρίου 1887, Revue internationale du droit maritime, 1888-89, σελ.654. Ὅρα Revue critique de legislation et de jurisprudence, 1889 σελ.609. Ὅρα τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἐφετείου τῆς Γενεύης διὰ τῆς ὁποίας ἐζητήθη νὰ κηρυχθῇ ἐκτελεστής, Revue internationale du Droit maritime 1887-88, σελ. 766.

ἄλλαγμα τοῦτο, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου θὲν θὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ ναυλωτοῦ διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου. Ὁ ὅρος οὗτος τοῦ ἀνευθύνου εἶναι ἆρά γε ἰσχυρός; Τὸ ζήτημα θέλει ἐξετασθῆ ἐν τῷ περὶ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως Δ' κεφαλαίῳ.

**266.** Οἱ ἐκτεθέντες ἀνωτέρω κανόνες ἀποτελοῦσι τὸ κοινὸν δίκαιον. Ἀλλ' ὑπάρχει ἐξαιρετικὴ περίπτωσις ἐν τῇ ὁποίᾳ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἐπιφέρει εἰδικὸν περιορισμὸν εἰς τὴν εὐθύνην τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν πλοίων. Κατὰ τὸ ἄρθρον 217: *οἱ ἰδιοκτῆται πλοίων παρεσκευασμένων δὲν εἶναι ὑπεύθυνοι περὶ τῶν ἀδικημάτων καὶ διαρπαγῶν, τῶν πραττομένων ἀπὸ τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν πολεμιστὰς ἢ παρὰ τοῦ πληρώματος, εἰ μὴ μόνον μέχρι τῆς ποσότητος, περὶ τῆς ὁποίας ἔδωκαν ἐγγύησιν, ἐκτὸς ἂν εἶναι μέτοχοι, ἢ συναίτιοι τῶν τοιούτων.* Ἐν τῇ διατάξει ταύτῃ πρόκειται περὶ τῶν πλοίων τῶν ἐνεργούντων καταδρομήν. Εἶναι γνωστόν, ὅτι διὰ τῆς Διακηρύξεως τῶν Παρισίων τοῦ 1856 ἡ Γαλλία παρῃτήθη τοῦ δικαιώματος τοῦ ἐξοπλίζειν πρὸς πόλεμον πλοῖα ἐμπορικά. Θὰ ἠδύνατό τις λοιπὸν νὰ ὑπολάβῃ, ὅτι ἡ διάταξις αὕτη εἶναι τοῦ λοιποῦ ἄνευ ἐφαρμογῆς, καὶ ὑπάρχουσι συγγραφεῖς ἐξενεγκόντες τὴν παρατήρησιν ταύτην (1). Ἀλλ' ἡ γνώμη αὕτη εἶναι πεπλανημένη (2). Τῆς καταδρομῆς δὲν παρῃτήθησαν πάντα τὰ κράτη ἐν ἔτει 1856 (3) καὶ ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν πρὸς πόλεμον παρασκευὴν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ τῶν κρατῶν τῶν μὴ προσχωρη-

---

(1) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 161.

(2) Ἡ πλάνη αὕτη κατεδείχθη ἄριστα ὑπὸ τοῦ Arth. Desjardins, II, σελ. 137 καὶ ἑπόμ.—Ῥητέον ἄλλως, ὅτι τὸ σχέδιον τοῦ 1865 δὲν περιεῖχε διάταξιν ἀνταποκρινομένην εἰς τὸ ἄρθρον 217 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἡ ἐξηγηματικὴ σημείωσις ἡ χρησιμεύουσα ὡς αἰτιολογικὴ ἔκθεσις τοῦ σχεδίου τούτου ἐκφράζεται ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ὡς ἑξῆς: «Ἐπίσης ἀρκούμεθα καταλήγοντες νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ἡ κατάργησις τῆς καταδρομῆς ἡ διακηρυχθεῖσα διὰ τῆς Συνθήκης τῶν Παρισίων τοῦ 1856 ἐξέβαλεν ἐκ τοῦ σχεδίου τὸ ἄρθρον 217 τοῦ ἐν ἰσχύι ἐμπ. κώδικος, ὅπερ ἀφορᾷ τὴν εὐθύνην τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων παρεσκευασμένων πρὸς πόλεμον.

(3) Τὰ κράτη τὰ μὴ παραιτηθέντα τοῦ δικαιώματος τῆς καταδρομῆς ὑπὲρ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἶναι ἰδίᾳ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, τὸ Μεξικὸν καὶ ἡ Ἱσπανία.

σάντων εἰς τὴν Διακήρυξιν, ἢ τῶν κρατῶν τὰ ὁποῖα ἤθελον παραβιάσει αὐτήν (1). Πᾶν ὅ,τι δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν εἶναι, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἄρθρου 217 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι σπανιωτάτη ἀπὸ τοῦ 1856.

Ἡ ἐξαιρετικὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου τούτου, εἰλημμένη ἐκ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (βιβλίον Β' τίτλος Η' ἄρθρ. 3) ἐξηγεῖται ἐκ τῆς σκέψεως, ὅτι τὸ προσωπικὸν τῶν πλοίων τῶν ἐνεργούντων τὴν καταδρομὴν εἶναι πολλάκις ἥκιστα πειθαρχικὸν ἀκριβῶς ἕνεκα τοῦ ἐπαγγέλματος εἰς ὃ ὀφείλει νὰ ἐπιδίδηται, καὶ ἐκ τοῦ τρόπου καθ' ὃν συγκροτεῖται (2).

Αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν καταδρομικῶν περιορίζονται εἰς τὴν ἐγγύησιν ἣν ὀφείλουσι νὰ δώσωσι (3), ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι ἀκριβὲς εἰ μὴ καθ' ὅσον πρόκειται περὶ ἀδικημάτων καὶ διαρπαγῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Καθόσον ἀφορᾷ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς συναφθείσας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀποστολῆς, οἱ ἰδιοκτῆται τῶν καταδρομικῶν, ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν διατάξεων, ἔχουσι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**267.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Πῶς λύεται τὸ ζήτημα τῆς εὐθύνης

---

(1) Ὁ ἰταλικὸς κῶδιξ περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας περιέχει ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου διατάξεις ἐπικυρούσας τὴν τοιαύτην γνώμην. Τὸ ἄρθρον 103 τοῦ κώδικος τούτου διατάσσει: «Ὁ πρὸς καταδρομὴν ἐφοπλισμὸς καταργεῖται. Ἐν τούτοις, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ὑποχρεώσεων τὰς ὁποίας ἀνέλαβε τὸ κράτος ἐν τῇ συνθήκῃ τῶν Παρισίων τῆς 16 Ἀπριλίου 1856, ὁ πρὸς καταδρομὴν ἐφοπλισμὸς δύναται νὰ ἐπιτραπῇ κατὰ τῶν Δυνάμεων αἵτινες δὲν προσεχώρησαν εἰς τὴν συνθήκην ταύτην, ἢ ἤθελον ἀποσυρθῇ αὐτῆς, λόγῳ ἀντιποίνου κατὰ τῶν λειῶν αἵτινες ἤθελον γίνει ἐπὶ ζημίᾳ τῆς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

(2) Τὸ πλήρωμα δύναται νὰ συγκροτῆται κατὰ τὰ δύο πέμπτα ἐξ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, δὲν δύναται δὲ νὰ περιλαμβάνῃ, ἐκτὸς ἂν ὑπάρχῃ εἰδικὴ ἄδεια τοῦ ὑπουργοῦ, εἰ μὴ ἓν ὄγδοον τῶν ἀπογεγραμμένων, τῶν δυναμένων νὰ ὑπηρετήσωσιν ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς Δημοκρατίας (Διάταγμα (arrêté) τῆς 2 prairial ἔτους ΙΑ' ἄρθρ. 9 καὶ 10).

(3) Πρόκειται περὶ προσώπου τὸ ὁποῖον ἐγγράφως ὑποχρεοῦται μέχρις ὡρισμένης ποσότητος. Τὸ ποσὸν τῆς ἐγγυήσεως ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 20 τοῦ διατάγματος (arrêté) τῆς 2 prairial ἔτους ΙΑ'. Ὅρα ἐν τῷ ἄρθρῳ 21 τοῦ διατάγματος τούτου τὰ προφυλακτικὰ μέτρα τὰ ληφθέντα πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀποτελεσματικότητος τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐγγυήσεως.

τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰς δικαιοπραξίας ἢ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου ὑπὸ τῶν κυριωτέρων ξένων νομοθεσιῶν ; Πᾶσαι βεβαίως ὁμοφώνως παραδέχονται τὴν ἀρχὴν τῆς εὐθύνης, σύμφωνον οὖσαν πρὸς τοὺς κανόνας τοῦ κοινοῦ δικαίου, διαφέρουσιν ὅμως ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης ταύτης. Δὲν παραδέχονται πᾶσαι τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου εἰς τὴν κατὰ θάλασσαν περιουσίαν του καθ' ὃν τρόπον ὁ γαλλικὸς νόμος, ὑπάρχουσι δὲ καὶ αἱ περιορίζουσαι αὐτὴν κατὰ τρόπον ὅλως διάφορον.

*Βέλγιον.* — Ὁ νόμος τῆς 23 Αὐγούστου 1879 παραδέχεται τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Τὸ ἄρθρον 7 (πρῶτα τρία ἐδάφια) ἐπαναλαμβάνει τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατηγορηματικὴ διάταξις (ἄρθρον 7 ἐδ. 4) κηρύττει ὅτι «ἡ ἀναγωγὴ τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ τῶν συνιδιοκτητῶν κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν των δὲν θὰ περιλαμβάνηται ἐν τῇ παραχωρήσει (1).» Ὁ βελγικὸς νόμος οὐδένα ποιεῖται λόγον περὶ τῆς περιπτώσεως τῆς καθίσεως πλοίου τινὸς εἰς τὴν εἴσοδον λιμένος. Ἐν τῇ σιωπῇ τοῦ νόμου, ἡ βελγικὴ νομολογία παραδέχεται, ὡς ἔπραττεν ἡ γαλλικὴ πρὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος δι' ὅλης τῆς περιουσίας του πρὸς τὸ κράτος (2).

Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 227 τοῦ ἡμετέρου κώδικος, ἡ ἀφορῶσα τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου ἐν περιπτώσει ἐφοπλισμοῦ πρὸς πόλεμον, ἐξηφανίσθη ἐκ τοῦ βελγικοῦ νόμου, ἑπομένως ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ θὰ ἐφαρμόζηται ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου (3).

*Κάτω χῶραι.* — Ὁ ἐμπ. κῶδιξ τοῦ 1838 (ἄρθρον 321) καθιεροῖ ἐπίσης τὴν ἀρχὴν τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου μετὰ τῆς αὐτῆς ἐκτάσεως μεθ' ἧς καὶ ὁ γαλλικός. Ἀποκλείει δὲ ρητῶς τῆς παραχωρήσεως τὴν ἀναγωγὴν τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ τῶν

---

(1) Εἰδικὸς νόμος τῆς 19 Ἰουνίου 1855 εἶχε κρίνει ἤδη οὕτω τὸ ζήτημα.

(2) Ὑπάρχει σκέψις περὶ ἐπεκτάσεως τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ναυτιλίαν. Νομοσχέδιον κατατεθὲν εἰς τὴν βουλὴν τῶν ἀντιπροσώπων τὴν 29 Ἀπριλίου 1892 εἰσάγει τὴν ἐπέκτασιν ταύτην.

(3) Jacobs ἔνθα ἀνωτ. I, ἀριθ. 81.

συνιδιοκτητῶν κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ τοῦ πλοίου. Τέλος ἀπαιτεῖ νὰ γίνῃ ἡ παραχώρησις διὰ συμβολαιογραφικῆς πράξεως. — Ρητέον ἄλλως, ὅτι αἱ διατάξεις αὗται ἐφαρμόζονται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἐνεργοῦντα τὴν ἐσωτερικὴν ναυτιλίαν ὡς καὶ εἰς τὰ θαλάσσια σκάφη (Κῶδιξ τοῦ 1838 ἄρθρ. 751).

*Ἰταλία.* — Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἀναγνωρίζει καὶ ὁ ἰταλικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 441). Πληρέστερος ὅμως ὁ κῶδιξ οὗτος τοῦ ἡμετέρου, λύει διάφορα ζητήματα πρὸς τὰ ὁποῖα ὁ γαλλικὸς τηρεῖ σιωπήν. Ἀρνεῖται τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως διὰ τοὺς μισθοὺς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος (ἄρθρ. 491 ἐδ. 1ον ἐν τέλει). Κανονίζει ἐπίσης τὸν τύπον καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς παραχωρήσεως. Ἡ περὶ παραχωρήσεως δήλωσις πρέπει νὰ μεταγραφῇ εἰς τὰ βιβλία τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως, ἡ μεταγραφὴ δὲ αὕτη δέον νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τοὺς πιστωτὰς ὧν οἱ τίτλοι ἐνεγράφησαν ἢ ἐμνημονεύθησαν ἐπὶ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος. — Κοινοποιησάντων τῶν πιστωτῶν κλῆσιν ἢ πρόσκλησιν (assignation ou sommation), ἡ παραχώρησις δέον νὰ γίνῃ διὰ πράξεως τοῦ δικαστικοῦ κλητῆρος κοινοποιουμένης εἰς τὴν αἱρετὴν κατοικίαν (domicile élu), ἐν ἐλλείψει δὲ αὐτῆς, εἰς τὸν γραμματέα τοῦ ἐμποροδικείου ἐντὸς προθεσμίας ὀκτὼ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κλήσεως ἐπὶ ποινῇ ἐκπτώσεως (ἄρθρ. 492). — Ἐν περιπτώσει παραχωρήσεως πᾶς πιστωτὴς δύναται νὰ λάβῃ τὸ πλοῖον διὰ λογαριασμόν του μετὰ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ πληρώσῃ τοὺς προνομιούχους πιστωτάς. Ἐὰν ὑπάρχῃ συρροὴ πλειόνων πιστωτῶν, προτιμᾶται ὁ πρῶτος ἀγγελθεὶς (qui s' est déclaré)· ἐὰν παρουσιασθῶσι ταυτοχρόνως, ἡ προτίμησις ἀπονέμεται εἰς ἐκεῖνον τοῦ ὁποίου ἡ ἀπαίτησις εἶναι μεγαλειτέρα. — Ἐὰν μηδεὶς τῶν πιστωτῶν λάβῃ τὸ πλοῖον διὰ λογαριασμόν του, πωλεῖται τῇ αἰτήσει τοῦ ἐπιμελεστέρου πιστωτοῦ. Οὗτος δὲ διανέμει τὸ τίμημα μεταξὺ τῶν πιστωτῶν, καὶ τὸ ὑπολειπόμενον μετὰ τὴν πληρωμὴν ἀνήκει εἰς τὸν ἰδιοκτήτην (ἄρθρ. 493).

*Ρουμανία.* — Ὁ *ρουμανικὸς* κῶδιξ τοῦ 1887 (ἄρθρ. 502 μέχρι 503) ἐπαναλαμβάνει ἁπλῶς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 491 μέχρι 493 τοῦ ἰταλικοῦ κώδικος.

*Πορτογαλία.* — Ὁ *πορτογαλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρον 492 § 1) παραδέχεται, ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου παύει διὰ τῆς παραχωρή-

σεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, πλὴν τῆς περιπτώσεως ὑποχρεώσεων συνομολογηθεισῶν διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος.

*Ἱσπανία.* — Ὁ *ἱσπανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρον 586 μέχρι 588 καὶ 590) χορηγεῖ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης του παραχωρῶν τὸ πλοῖον μεθ' ὅλων τῶν παρεπομένων του καὶ τῶν ναύλων τῶν κερδηθέντων κατὰ τὸν πλοῦν.

*Γερμανία.* — Οἱ κανόνες τοῦ *γερμανικοῦ* κώδικος συγγενεύουσι πολὺ πρὸς τοὺς τοῦ κώδικος τοῦ 1807, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ συγχέωνται μετ' αὐτῶν. Τὸ ἄρθρον 452 ἀπαριθμεῖ τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ διὰ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Αἱ περιπτώσεις αὗται εἶναι ἀκριβῶς ἐκεῖναι ἐν αἷς τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑφίσταται κατὰ τὸν γαλλικὸν ἐμπορικὸν κώδικα. Πάντως ὅμως ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπόχρεως δυνάμει ρητῆς διατάξεως (ἄρθρ. 453) δι' ὅλης τῆς περιουσίας του καὶ οὐχὶ μέχρι μόνου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἕνεκα τῶν ἀπαιτήσεων τῶν προελθουσῶν ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος ἐκ τῶν περὶ μισθώσεως αὐτῶν συναλλαγμάτων.

Ἀλλ' ἡ διαφορὰ ἡ ὑφισταμένη μεταξὺ τῆς γαλλικῆς καὶ τῆς γερμανικῆς νομοθεσίας συνίσταται εἰς τοῦτο, ὅτι ἡ τελευταία αὕτη δὲν ἀποδέχεται ποσῶς τὴν παραχώρησιν· ἐνῷ ἐν Γαλλίᾳ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ καταδιωχθῇ ἐπὶ πάσης τῆς περιουσίας του, πρὸς ἀπόκρουσιν τοῦ ὁποίου ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ παραχωρήσῃ τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον, ἐν Γερμανίᾳ, ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταῖς ὁριζομέναις ὑπὸ τοῦ κώδικος, οἱ πιστωταὶ δὲν ἔχουσιν ἀγωγὴν εἰ μὴ ὡς πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον (1).

---

(1) Τὸ ἄρθρον 452 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ἔχει ὡς ἑξῆς :

« Ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν εἶναι προσωπικῶς ὑπόχρεως πρὸς τοὺς τρίτους πιστωτὰς εἰ μὴ μόνον ὡς πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον» :

1ον Ὅταν ἡ ἀπαίτησις στηρίζεται ἐπὶ πράξεως τὴν ὁποίαν ἐνήργησεν ὁ πλοίαρχος ὡς τοιοῦτος, δυνάμει τῆς ἐξουσίας του καὶ οὐχὶ δυνάμει εἰδικῆς πληρεξουσιότητος.

2ον Ὅταν ἡ ἀπαίτησις στηρίζεται ἐπὶ τῆς μὴ ἐκπληρώσεως ἢ ἐπὶ τῆς εἴτε ἀτελοῦς εἴτε ἐλαττωματικῆς ἐκπληρώσεως συναλλάγματος συναφθέντος ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καθόσον ἡ ἐκπλήρωσις τοῦ συναλλάγματος περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου· εἶναι ἀδιάφορον ἂν ἡ μὴ ἐκ-

Οὐδεμία διάταξις τοῦ γερμανικοῦ κώδικος ἀναφέρει, ἂν οἱ πιστωταὶ ἔχουσιν ἀγωγὴν ὡς πρὸς τὴν ἀσφαλιστήριον ἀποζημίωσιν. Ἀλλ' ἡ νομολογία δίδει εἰς τὸ ζήτημα λύσιν ἀποφατικήν (1).

*Δανία. Σουηδία.* — Ὁ *δανικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ καὶ ὁ *σουηδικὸς* ναυτικὸς ἐπίσης κῶδιξ (ἄρθρ. 7 καὶ 8) ἀνακηρύττουσι τὴν προσωπικὴν εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὁποίας συνωμολόγησεν αὐτοπροσώπως ἢ διὰ τρίτου τινὸς διὰ τὸ πλοῖον (ἄρθρ. 7, ἐδ. 1). Παραδέχονται ὅμως, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ ἕνεκα τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου «διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τὰς ἀπορρεούσας ἐξ ἐνοχῶν μὴ ἐκπληρωθεισῶν ἢ ἐνοχῶν ἐκπληρωθεισῶν ἀτελῶς ἢ ἐλαττωματικῶς, τὰς ὁποίας ὁ ἐφοπλιστὴς συνῆψεν αὐτοπροσώπως ἢ δι' ἐντολοδόχου, τῶν ὁποίων ὅμως ἡ ἐκπλήρωσις εἶναι εἰς βάρος τοῦ πλοιάρχου ἐν τῇ ἰδιότητί του, ὡς καὶ διὰ τὰς μισθώσεις τὰς ὁποίας ὁ πλοίαρχος συνομολογεῖ ἐν τῇ ἰδιότητί του, ἀλλ' οὐχὶ δυνάμει εἰδικῆς ἐντολῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ». (Ἄρθρ. 7, ἐδ. 2). «Πάντως ὅμως ὁ ἐφοπλιστὴς εὐθύνεται προσωπικῶς διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ πληρώματος τὰς στηριζομένας ἐπὶ τῶν συναλλαγμάτων μισθώσεως καὶ ὑπηρεσίας τῶν συνομολογηθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου». (Ἄρθρ. 8 ἐν τέλει). Ἐπίσης ὁ ἐφοπλιστὴς εὐθύνεται μόνον ὡς πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον διὰ πάσας τὰς ζημίας τὰς ἀποδοτέας εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ εἰς τὸ πλήρωμα συνεπείᾳ πταίσματος ἢ ἀμελείας περὶ τὴν ὑπηρεσίαν. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει, ὅταν αἱ ζημίαι ἐπροξενήθησαν ὑπὸ προσώπων τὰ ὁποῖα, χωρὶς ν' ἀνήκωσιν εἰς τὸ πλήρωμα, ἐπεφορτίσθησαν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δι' ὑπηρεσίας ναύτου ἢ ἄλλης ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας (ἄρθρ. 8).

*Φινλανδία.* — Ὁ ναυτικὸς κῶδιξ τοῦ 1874 κηρύττει τὸν ἐφο-

---

πλήρωσις ἢ ἡ ἀτελὴς ἢ ἐλαττωματικὴ ἐκπλήρωσις προέρχεται· ἢ μὴ ἐκ πταίσματος προσώπου τινὸς ἐκ τῶν τοῦ πληρώματος.

3ον Ὅταν ἡ ἀπαίτησις ἀπορρέει ἐκ τοῦ πταίσματος προσώπου τινὸς τοῦ πληρώματος.

Πάντως ὅμως ἡ παροῦσα διάταξις δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰς περιπτώσεις τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ ἀριθ. 1ου καὶ 2ου, ὅταν πταῖσμά τι διεπράχθη ἐν τῇ ἐκπληρώσει τοῦ συναλλάγματος ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ ὅταν ὁ τελευταῖος οὗτος ἠγγυήθη εἰδικῶς τὴν ἐκτέλεσιν.

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Ἀμβούργου, ἀπόφασις ἀναλυθεῖσα ἐν τῷ Journal du Droit internationale privé, IV, σελ. 357.

πλιστὴν προσωπικῶς ὑπεύθυνον δι' ὅλας τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἀφορώσας τὸ πλοῖον καὶ ἀπορρεούσας ἐκ τῶν ἰδίων αὐτοῦ συμφωνιῶν ἢ ἐκ πταίσματός του, ὡς καὶ διὰ τὰς ἀποδοχὰς καὶ μισθοὺς τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος (ἄρθρ. 17, ἐδ. 1ον). Ἀλλ' ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ν' ἀπαλλαγῇ τῶν ὑποχρεώσεων τὰς ὁποίας ἀπαριθμεῖ τὸ ἄρθρ. 17, ἐδ. 2 ὡς ἑξῆς : ναυτικὰ δάνεια, συνεισφορὰς εἰς τὰς ἀβαρίας· ἔξοδα ναυαγιαιρέσεως γενόμενα ἄνευ τῆς ἐπεμβάσεώς του, ἀποζημιώσεις δι' ἀβαρίας ἐπελθούσας εἰς νὰ ἐμπορεύματα ἢ συνεπείᾳ συγκρούσεως προξενηθείσης ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος, ὡς καὶ πᾶσαν ἄλλην ἐνοχὴν εἰς ἣν ὑποβάλλουσιν αὐτοὺς οὗτοι διά τινος ἐλλείψεως περὶ τὴν ὑπηρεσίαν, καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς συνομολογηθείσας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὑπὸ τὴν ἰδιότητά του ταύτην καὶ ἄνευ τῆς συναινέσεώς των. Ῥητῶς δὲ διατάσσεται, ὅτι ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις δὲν ἀπονέμεται εἰς τοὺς πιστωτὰς πρὸς οὓς ἐγένετο ἡ παραχώρησις. Ἡ παραχώρησις δύναται νὰ γίνῃ καὶ ἐκ μέρους ἀκόμη τοῦ πλοιάρχου ὅστις εἶναι ἰδιοκτήτης ἢ συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου· πλὴν ἂν αἱ ὑποχρεώσεις πηγάζουσιν ἐξ ἰδίου αὐτοῦ πταίσματος.

*Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς.*—Διὰ τῶν ἀλλεπαλλήλων προόδων τῶν πραγματοποιηθεισῶν ὑπ' αὐτῆς τῆς ὁμοσπονδιακῆς νομοθεσίας ἐγένετο ἡ μετάβασις ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς ἀπεριορίστου εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου εἰς περιωρισμένην εὐθύνην, παρουσιάζουσαν μεγίστην ὁμοιότητα πρὸς ἐκείνην ἣν παραδέχεται ὁ ἡμέτερος ἐμπορικὸς κῶδιξ. Πρὸ τοῦ 1851 κατὰ τὸ δίκαιον τῶν ἐθίμων (common law) ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ηὐθύνετο ἄνευ ὁρίων πρὸς τοὺς τρίτους ἕνεκα τῶν θεμιτῶν ἢ ἀθεμίτων πράξεων τοῦ πλοιάρχου. Νόμος ὁμοσπονδιακὸς τῆς 3 Μαΐου 1851 (ἄρθρ. 18) ἀφῆκε νὰ ὑφίσταται ἡ ἀπεριόριστος εὐθύνη διὰ τὰς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου γενομένας θεμιτὰς πράξεις χάριν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀποστολῆς, ὥρισεν ὅμως ὅτι διὰ τὰς ἀθεμίτους πράξεις ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν ἠδύνατο νὰ εἶναι ὑπεύθυνος εἰ μὴ μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Νόμος τῆς 20 Ἰουνίου 1884 (1) ἐπεξέτεινε τὸν περιορισμὸν τοῦτον τῆς εὐθύνης εἰς τὰς ἐκ συμβάσεων ἐνοχὰς τοῦ πλοιάρχου ἕνεκα

(1) Annuaire de legislation étrangère, 1885, σελ. 763

τῶν ὁποίων εὐθύνεται ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου. Ἐξαίρεσις γίνεται μόνον διὰ τὴν ἐνοχὴν τῆς πληρωμῆς τοῦ μισθοῦ (1). Ῥητέον ἄλλως, ὅτι εἶναι παραδεδεγμένον, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἀντὶ νὰ παραχωρήσῃ τοῦτο, δύναται νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ νὰ πληρώσῃ εἰς τοὺς πιστωτὰς χρηματικὸν ποσὸν ἀντιπροσωπεῦον τὴν ἀξίαν αὐτοῦ (2).

*Ἀργεντινὴ Δημοκρατία.* — Ὁ ἀργεντινὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 880 μέχρι 883) καθιεροῖ τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως καὶ κανονίζει αὐτὸ κατὰ τρόπον ἀρκούντως λεπτομερῆ. Ἡ παραχώρησις δέον νὰ ἀποδεικνύηται διὰ πράξεως ἐπισήμου. Ὁ κῶδιξ ἀποκλείει ἐκ τῆς παραχωρήσεως τὴν ἀσφαλιστήριον ἀποζημίωσιν. Ἀρνεῖται τὸ δικαίωμα τοῦτο εἰς τὸν πλοίαρχον ὅστις τυγχάνει ἰδιοκτήτης ἢ συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 881).

*Μεγάλη Βρεττανία.* — Σύστημα ὅλως ἰδιαίτερον ἐγένετο δεκτὸν διὰ τοῦ νόμου περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1862 (3). Οὐδεὶς περιορισμὸς εἰσάγεται εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου ὡς πρὸς τὰ συναλλάγματα τὰ συνομολογηθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Δὲν ὑπάρχει περιορισμὸς τῆς εὐθύνης ταύτης εἰ μὴ καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἀδικήματα τὰ ὑπὸ τούτου διαπραχθέντα. Ἡ ἰδέα τῆς προσωπικῆς εὐθύνης δὲν τίθεται κατὰ μέρος καὶ ἡ παραχώρησις δὲν γίνεται δεκτή. Περιορίζεται ὅμως ἡ εὐθύνη μέχρις ὡρισμένου ποσοῦ, ἀναλόγου πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου διεπράχθη τὸ πταῖσμα ἐξ οὗ ἐγεννήθη ἡ ἐνοχή. Τὸ ὅριον τῆς εὐθύνης ὁρίζεται κατ' ἀποκοπὴν εἰς 15 λίρας στερλίνας (φράγκα 375) ἢ 8 λίρας στερλίνας (200 φράγκα) κατὰ τόννον χωρητικότητος, καθόσον πρόκειται περὶ ζημιῶν προξενηθεισῶν εἰς τὰ πρόσωπα ἢ ζημιῶν προξενηθεισῶν εἰς τὰ πράγματα. Ἐν τῷ μέτρῳ τούτῳ ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου δύναται νὰ καταδιωχθῇ ἐπὶ πάσης τῆς περιουσίας του. (Νόμος τοῦ 1862, ἄρθρ. 54).

Εἶναι πρόδηλον, ὅτι πράγματι τὸ σύστημα τοῦτο ἀποτελεῖ με-

---

(1) Ὅρα τὰ ἀνατεθεωρημένα καταστατικὰ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν· τόμος XLVIII, κεφάλ. 6 ἄρθρ. 4282 μέχρι 4289 ὡς καὶ τὸ ἄρθρον 18 τοῦ νόμου τῆς 26 Ἰουνίου 1884 καὶ ἄρθρ. 4 τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰουνίου 1886.

(2) Ὅρα Revue internationale du Droit maritime 1886-87. σελ. 483 καὶ ἑπόμ. ἄρθρον τοῦ de Valroger ἐπιγραφόμενον: De la responsalibité des propriétaires de navires. Droit comparé.

(3) Merchant shipping act amendment act, 25 καὶ 26 Victoria, κεφάλαιον 63.

γάλην εὔνοιαν ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀτμοπλοίων, τῶν ὁποίων ἡ ἀξία ὀλίγον ἀπέχει ἐνίοτε τῶν 1000 φράγκων κατὰ τόννον, ἐνῷ εἶναι λίαν αὐστηρὸν διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἱστιοφόρων πλοίων, τὰ ὁποῖα παλαιωθέντα μόλις ἀξίζουσι πολλάκις 100 φράγκα κατὰ τόννον. Διὸ ἐλέχθη, ὅτι τὸ ἀγγλικὸν κοινοβούλιον ἠθέλησε, φαίνεται, νὰ προσφέρῃ νέον μέσον συναγωνισμοῦ εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν κατὰ τῆς ἱστιοφόρου (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι εἰς πολλὰς περιστάσεις τὸ ἀγγλικὸν σύστημα ἄγει εἰς συνεπείας βαρυτέρας διὰ τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων ἢ τὸ γαλλικὸν σύστημα. Τοῦτο δὲ συμβαίνει ἰδίᾳ εἰς τὰς ἑπομένας περιστάσεις.

α. Πολλὰ ἀτυχήματα δύνανται νὰ προξενηθῶσιν ἐκ τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου τοῦ αὐτοῦ πλοίου. Ἐπειδὴ πᾶν ἀτύχημα δύναται νὰ γίνῃ ἀφορμὴ τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου, χωρούσης μέχρι 15 ἢ μέχρις 8 λιρῶν ἀγγλικῶν κατὰ τόννον χωρητικότητος, ὁ ἰδιοκτήτης δύναται νὰ εὑρεθῇ ὑπόχρεως διὰ ποσὸν ὑπερβαῖνον τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου του.—β Ἐὰν τὸ πλοῖον, ἐπὶ τοῦ ὁποίου διεπράχθη τὸ πταῖσμα, ἀπωλέσθη, ἢ σπουδαίως ἐχειροτέρευσεν, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου τούτου δύνατται εὐκόλως νὰ περιέλθῃ εἰς τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσῃ ποσὸν ὑπερβαῖνον τὴν ἀξίαν αὐτοῦ (2).

Ρητέον ἄλλως, ὅτι οἱ ἐκτεθέντες περιοριστικοὶ κανόνες τῆς εὐθύνης τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν εἶναι κανόνες γενικοί. Ὁ ἀγγλικὸς νόμος ἀπαλλάσσει εἴς τινας περιπτώσεις τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίου πάσης εὐθύνης ἕνεκα πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὸ ἄρθρον 503 τοῦ νόμου περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1854, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἐκ μέρους αὐτοῦ πταῖσμα, δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν τὴν προξενηθεῖσαν ἐκ πυρκαϊᾶς εἰς τὰ ἐμπορεύματα καὶ ἄλλα ἐπὶ τοῦ πλοίου εὑρισκόμενα ἀντικείμενα (3).

**267** δίς. Καθὰ συνάγεται ἐκ τοῦ ἐκτεθέντος πίνακος τῶν ξένων νομοθεσιῶν (ἀριθ. 267), ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου εἶναι ἡ ἐπικρατοῦσα ἐν πάσαις σχεδὸν ταῖς χώραις. Ταύ-

(1) Ὅρα περὶ τοῦ ἀγγλικοῦ συστήματος, de Courcy, Questions de Droit maritime, (σειρὰ 3η) σελ. 243 καὶ ἑπόμ., La responsalilité des propriétaires de navires en Angleterre et en France.

(2-3) Τὸ ἀγγλικὸν σύστημα ἐπικρίνεται καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Ἀγγλίᾳ, δὲν ἐγένετο δὲ ἐν αὐτῇ παραδεκτὸν ἀσυζητητί. Ὅρα de Courcy Questions de Droit maritime (σειρὰ 3η) σελ. 262 καὶ ἑπόμ.

της τῆς ἀρχῆς παρὰ πάντων τῶν κρατῶν τὴν παραδοχὴν ἐζήτησε τὸ ἐν Βρυξέλλαις Διεθνὲς συνέδριον τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου τοῦ 1888. Ἰδοὺ δὲ αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου λύσεις τοῦ συνεδρίου τούτου:

«Ἄρθρ. 1. Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι πολιτικῶς ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις (faits) τοῦ πλοιάρχου καὶ ὑπόκειται εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τὰς συναφθείσας ὑπὸ τούτου ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν καθηκόντων του· εἶναι πολιτικῶς ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις (faits) τοῦ πληρώματος καὶ τῶν προεστώτων οἵτινες ἐκπληροῦσι τὴν τούτου λειτουργίαν ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν οἰκείων αὐτῶν καθηκόντων.

«Δύναται καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις καὶ ἀπέναντι τῆς πολιτείας καὶ τῶν δημοσίων ἀρχῶν νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἢ τῆς ἀξίας αὐτῶν εἰς τὸ τέλος τοῦ πλοῦ κατὰ τὸν ὁποῖον ἐγεννήθη ἡ ἐνοχή.

«Τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ἰσχύει καὶ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὑπάρχει ἕνεκα τῆς μὴ ἐκπληρώσεως ἢ τῆς ἀτελοῦς ἢ ἐλαττωματικῆς ἐκπληρώσεως συναλλάγματος συναφθέντος ὑπ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, ἀρκεῖ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ συναλλάγματος νὰ ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου

«Ἐξομοιοῦνται πρὸς τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων ὁ ναῦλος τῶν ἐπιβατῶν καὶ αἱ ἀποζημιώσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων ἔχει δικαίωμα τὸ πλοῖον, ἰδίᾳ ἕνεκα συγκρούσεως, δημοσίας συνδρομῆς (assistance), κοινῶν ἀβαριῶν.

«Ἡ παραχώρησις δὲν περιλαμβάνει τὴν ἀναγωγὴν τοῦ ἰδιοκτήτου κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

«Ἐὰν ἡ παραχώρησις εἶναι πραγματικὴ (effectif) ὁ ἰδιοκτήτης ὀφείλει νὰ παραχωρήσῃ πλὴν τοῦ πλοίου καὶ ἀποζημίωσιν ἀντιπροσωπεύουσαν τὴν ὑποτίμησιν τὴν ἐπελθοῦσαν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ πλοῦ.

«Ὁ παραχωρητέος ναῦλος εἶναι ὁ ἀκαθάριστος ναῦλος τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ κατὰ τὴν στιγμὴν καθ' ἣν ἐγεννήθη ἡ ἐνοχὴ πλοῦ ἄνευ ἀφαιρέσεως τῶν μισθῶν καὶ τῆς τροφῆς τοῦ πληρώματος τῶν σχετικῶν πρὸς τὸν πλοῦν τοῦτον.

«Ἄρθρ. 2. Ὁ ἰδιοκτήτης δύναται ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους νὰ ἀπαλλαγῇ πάσης δαπάνης ἀνελκύσεως ἐν περιπτώσει ναυαγίας τοῦ πλοίου ἐν τοῖς ἐσωτερικοῖς ὕδασιν, ἐν ταῖς λεκάναις (bassins) ἐν τοῖς λιμέσιν ἢ ὅρμοις (rades).

«Ἄρθρ. 3. Ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν εὐθυνῶν τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν πταισμάτων τοῦ πλοηγοῦ διὰ τῆς παραχωρήσεως.»

Αἱ ἀποφάσεις αὗται κατ' οὐδὲν τροποποιοῦσι τὸν κανόνα, τὸν παραδεδεγμένον ὑπὸ πασῶν τῶν νομοθεσιῶν, καθ' ὃν ἡ εὐθύνη τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων εἶναι ἀπεριόριστος, ἐὰν ἐνήργησαν οὗτοι προσωπικῶς δικαιοπραξίαν τινὰ ἢ πρᾶξιν. Τὸ ἐν Γενούῃ Διεθνὲς συνέδριον τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἔκρινεν ἐν ἔτει 1892, ὅτι ἠδύνατο νὰ χωρήσῃ περαιτέρω, παραδεχόμενον τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως καὶ διὰ τὸν ἰδιοκτήτην ἀκόμη, ὅστις συνηλλάχθη ὁ ἴδιος ἢ διέπραξε πταῖσμα προσωπικῶς. Τὸ συνέδριον τοῦτο διετύπωσε τὴν θεωρίαν του ὡς ἑξῆς: «Πᾶν πλοῖον εἶναι νομικὴ προσωπικότης μετ' εὐθύνης περιωρισμένης μέχρι τοῦ ποσοῦ τοῦ ἀποτελοῦντος τὴν περιουσίαν του (patrimoine). Ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις θεωρεῖται ἀποτελοῦσα μέρος τῆς περιουσίας τοῦ πλοίου (1).» Ἡ νομοθετικὴ καινοτομία ἡ ζητουμένη διὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης δέον νὰ καταδικασθῇ (2). Δὲν δύναταί τις νὰ δικαιολογήσῃ λογικῶς τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰς ἐνοχὰς εἰς τὰς ὁποίας αὐτὸς οὗτος ἔδωκε γένεσιν διὰ τῶν πράξεων ἢ τῶν δικαιοπραξιῶν του. Ὁ περιορισμὸς οὗτος θὰ ἐνέκλειε τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ ἐπιφέρῃ σπουδαιοτάτην ζημίαν εἰς τὴν ναυτικὴν πίστιν, ἢ θὰ ἀπέβαινεν, ἐν μέρει τοὐλάχιστον, νεκρὸν γράμμα διὰ τῶν ὅρων τῶν συναλλαγμάτων οἵτινες θὰ ἀπετέλουν παρέκκλισιν ἀπ' αὐτοῦ, Οἱ συναλλασσόμενοι, οἵτινες θ' ἀπέκρουον παρέκκλισιν ἀπ' αὐτοῦ, δὲν θὰ ἀπέλαυον οὐδεμιᾶς πίστεως. — Πρέπει ἄλλως ν' ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ἡ νέα ἰδέα ἐκφράζεται διὰ ὅρων λίαν ἀλλοκότων καὶ περιστρόφων· τὸ πλοῖον θεωρεῖται πρόσωπον τὸ ὁποῖον ἀντιπροσωπεύει ὁ ἰδιοκτήτης.

---

(1) Ἰδοὺ τὸ ἰταλικὸν κείμενον τῶν ἀποφάσεων τούτων: «Le navi costituiscono una personalità giuridica con responsabilità limitata à quanto ne costituisce il patrimonio. — Il prezzo d' assicurazione fa parte del patrimonio della nave.»

(2) Ὅρα, Arthur Desjardins, Rapport lu à l'Académie des sciences morales et politiques sur le Congrès de Gênes, ἰδίᾳ, σελ. 10 καὶ 11. — Bulletin de la Société de législation comparée, 1892, σελ. 81 καὶ ἑπόμ., μελέτη τοῦ Fromageot.

**268**. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΝΟΜΩΝ. — Αὐτὴ αὕτη ἡ διαφορότης τῶν νομοθεσιῶν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων ἕνεκα τῶν δικαιοπραξιῶν ἢ πράξεων τῶν πλοιάρχων δίδει γένετιν εἰς συγκρούσεις νόμων (ἀριθ. 267). Ποίας χώρας ὁ νόμος εἶναι ἁρμόδιος ὅπως ὁρίσῃ τὴν ἔκτασιν τῆς εὐθύνης ταύτης; Τὸ ζήτημα τίθεται ὑπὸ ἔποψιν γαλλικήν, ὁσάκις ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ξένου ἐνάγεται ἐνώπιον γαλλικοῦ δικαστηρίου ὡς ὑπεύθυνος διὰ τὰς δικαιοπραξίας ἢ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου του. Πρέπει τότε νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑπάρχει συμφώνως πρὸς τὸν νόμον τοῦ ἐπιληφθέντος δικαστηρίου (lex fori); Δὲν πρέπει ἆρά γε νὰ λύσωμεν τὸ ζήτημα τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης ἀναφερόμενοι εἰς τὸν νόμον ἄλλης χώρας, λόγου χάριν εἰς τὸν νόμον τῆς χώρας τοῦ πλοίου τοῦ ὁποίου ὁ πλοίαρχος συνηλλάχθη ἢ διέπραξε τὸ ἀδίκημα, τὴν πηγὴν τῆς ἐνοχῆς; Ἡ δυσκολία αὕτη δύναται νὰ ἐγερθῇ ἐν Γαλλίᾳ τόσῳ μᾶλλον συνηθέστερον, ὅσῳ οἱ Γάλλοι ἔχουσι τὴν εὐκολίαν νὰ ἐνάγωσιν ἐνώπιον τῶν ἡμετέρων δικαστηρίων τοὺς ξένους καὶ μὴ διαμένοντας ἀκόμη ἐπὶ τοῦ ἡμετέρου ἐδάφους δι' ἐνοχὰς γεννηθείσας ἐν Γαλλίᾳ ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ (ἄρθρ. 14 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἀλλὰ τὸ αὐτὸ ζήτημα προφανῶς δύναται νὰ τεθῇ ἐνώπιον ἀλλοδαποῦ δικαστηρίου, ὅταν ἀγωγή τις ἐνασκῆται κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἄλλης χώρας, ἰδίᾳ δὲ γαλλικοῦ πλοίου. Θέλομεν δὲ ἐξετάσει αὐτὸ ἐνταῦθα κατὰ πρῶτον ἀπὸ γαλλικῆς ἀπόψεως, καὶ ἔπειτα θέλει γίνει μνεία τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἐλύθη τὸ ζήτημα εἰς πολλὰς ξένας χώρας (ἀριθ. 271).

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς lex fori ἔχει βεβαίως ἐνταῦθα, ὡς πάντοτε, τὸ μέγα πρακτικὸν πλεονέκτημα τοῦ ὅτι δὲν δίδει εἰς τοὺς δικαστὰς νὰ ἐφαρμόσωσιν εἰ μὴ ἕνα μόνον νόμον, τὸν αὐτὸν πάντοτε, ἐκεῖνον τὸν ὁποῖον ὀφείλουσι νὰ γινώσκωσι κάλλιον, τὸν νόμον τῆς ἰδίας αὐτῶν χώρας. Οὐδεμίαν ὅμως ἀρχὴν τοῦ ἰδιωτικοῦ διεθνοῦς δικαίου δύναταί τις νὰ ἐπικαλεσθῇ ὑπὲρ τῆς θεωρίας ταύτης. Ἔχει αὕτη ἀναμφιβόλως τὸ μέγα πλεονέκτημα τῆς ἁπλότητος, ἀλλὰ συγχρόνως παρουσιάζει ἀπὸ πρακτικῆς ἀπόψεως σοβαρώτατα ἄτοπα. Δεκτῆς γινομένης τῆς θεωρίας ταύτης, ὁ ἰδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου δὲν δύναται νὰ γινώσκῃ ἐκ τῶν προτέρων ποία θὰ εἶναι ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης του. Τοῦτο ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ νόμου τοῦ δικαστηρίου τὸ ὁποῖον θὰ ἐπιληφθῇ τῶν ἀγωγῶν αἵτινες θέλουσιν ἐγερθῇ κατ' αὐ-

τοῦ. Ἀλλὰ τὸ δικαστήριον τοῦτο δὲν δύναται νὰ εἶναι γνωστὸν κατὰ τὴν στιγμὴν καθ' ἣν ὁ ἐφοπλιστὴς ἐκλέγει τὸν πλοίαρχον. Κατὰ λόγον τῶν προσώπων μετὰ τῶν ὁποίων θέλει συναλλαχθῆ ὁ ἐφοπλιστής, κατὰ λόγον τῶν τόπων ἐν οἷς θέλει προξενήσει διὰ τοῦ πταίσματος του ἓν δυστύχημα, ἡ ἁρμοδιότης θὰ ἀνήκῃ εἰς δικαστήρια διαφόρων χωρῶν. Ἔτι δὲ πρός, ἔν τινι συνηθεστάτῃ περιπτώσει, ἐν τῇ περιπτώσει τῆς συγκρούσεως, ἡ γενικωτέρα νομολογία παρέχει εἰς τοὺς ζημιωθέντας δικαίωμα ἐπιλογῆς μεταξὺ πλειόνων δικαστηρίων τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ συνεδριάζωσιν ἐν διαφόροις χώραις ὧν οἱ νόμοι καθιεροῦσι διαφωνοῦντας κανόνας ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἐκτάσεως τῆς ἁρμοδιότητος τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων (1). Διὸ εἶναι εὐνόητον, ὅτι ὁ ἐνάγων θὰ προετίμα δικαστήριόν τι ἀντὶ ἄλλου, ἵνα ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου πρὸς αὐτὸν τυγχάνῃ εὐρυτέρα.

Πρέπει λοιπόν, ἀφίνοντες κατὰ μέρος τὴν lex fori, νὰ ἀκολουθήσωμεν τὸν νόμον τῆς χώρας ἐν ᾗ συνήφθη τὸ συνάλλαγμα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (lex contractus), τὸν νόμον τῆς χώρας ὅπου διέπραξε τὸ ἀδίκημα (lex delicti); Εὐκόλως θὰ ἠδύνατό τις νὰ παρασυρθῇ ὅπως ὑποστηρίζῃ τοῦτο (2). Εἶναι γενικῶς παραδεδεγμένον, ὅτι τὰ ἀποτελέσματα ἑνὸς συναλλάγματος ἢ ἑνὸς ἀδικήματος ὁρίζονται συνήθως ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῆς ὁποίας συνήφθη τὸ συνάλλαγμα ἢ διεπράχθη τὸ ἀδίκημα. Ἀλλ' ἐπικαλούμενός τις τὴν ἀρχὴν ταύτην τοῦ ἰδιωτικοῦ διεθνοῦς δικαίου ὑποπίπτει εἰς ἀλλόκοτον σύγχυσιν. Δὲν πρόκειται ποσῶς νὰ ὁρίσωμεν τὸν νόμον τὸν διέποντα τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναλλάγματος ἢ τοῦ ἀδικήματος τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ ν' ἀναζητήσωμεν κατὰ τίνα νόμον δέον νὰ ὁρισθῇ ἡ εὐθύνη τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὸ συνάλλαγμα τοῦτο ἢ τοῦτο τὸ ἀδίκημα. Πρόκειται περὶ ζητήματος σχετιζομένου μετὰ τοῦ συναλλάγματος διὰ τοῦ ὁποίου ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου προέστησε τὸν πλοίαρχον εἰς τὴν τούτου διεύθυνσιν. Ρητέον

(1) Ὁ de Courcy ἄριστα ἔχει δείξει τὰ ἄτοπα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς lex fori εἰδικῶς ἐν τῇ περιπτώσει τῆς συγκρούσεως μεταξὺ γαλλικοῦ πλοίου καὶ πλοίου ἀγγλικοῦ. Ὅρα Questions de Droit maritime, (σειρὰ 3η), σελ. 243 καὶ ἑπομ.

(2) Πρβλ. Turin, 23 Αὐγούστου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1888—89, σελ. 337.

ἄλλως, ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο δὲν δίδει λύσιν διὰ τὴν περίπτωσιν— περίπτωσιν συνήθη,—καθ' ἣν, ἰδίᾳ ἐπὶ συγκρούσεως, ὁ γενεσιουργὸς λόγος τῆς ἐνοχῆς συνέβη ἐν πλήρει θαλάσσῃ. Οἱ ὀπαδοὶ αὐτοῦ ὑποχρεοῦνται διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην νὰ παραδεχθῶσι τὴν ἐφαρμογὴν τῆς lex fori.

Καθ' ἡμᾶς ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλοῖον ἢ τοῦ *νόμου τῆς σημαίας*. Αὐτὸς ὁ νόμος χρησιμεύει πρὸς καθορισμὸν τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου καὶ στήριξιν αὐτῆς τῆς ἀρχῆς τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Εἶναι λογικὸν νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ αὐτὸς νόμος πρὸς καθορισμὸν τῶν συνεπειῶν, ἀπέναντι τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, τῶν δικαιοπραξιῶν τῶν γενομένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δυνάμει τῆς ἐξουσίας ταύτης, καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης ταύτης. Τὸν νόμον τοῦτον γινώσκει ἢ τεκμαίρεται ὅτι γινώσκει ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλέον, εἶναι ἀνεξάρτητος πασῶν τῶν ἐξωτερικῶν περιστάσεων αἵτινες δύνανται νὰ παρουσιασθῶσι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, ἰδίᾳ τῆς χώρας ἐν ᾗ συνηλλάχθη ἢ διέπραξεν ἀδίκημα ἢ οἱονεὶ ἀδίκημα ὁ πλοίαρχος, ὡς καὶ τῆς χώρας ἔνθα εἶναι ἡ ἕδρα τοῦ ἐπιληφθέντος δικαστηρίου. Οὕτω, ἰσχύοντος τοῦ συστήματος τούτου, ὁ ἰδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου γινώσκει ἐκ τῶν προτέρων ποία θὰ εἶναι κατ' ἀνώτατον ὅρον ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης του ἕνεκα τῶν δικαιοπραξιῶν ἢ ἀδικημάτων τοῦ πλοιάρχου· λόγου χάριν, ὁ ἰδιοκτήτης γαλλικοῦ πλοίου γινώσκει, ὅτι οὐδέποτε θέλει ὑποχρεωθῆ πέραν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου του καὶ τοῦ ναύλου, ὅτι πάντοτε θὰ δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ διὰ τῆς παραχωρήσεως. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο εἶναι ἐξαίρετον. Ἐνδιαφέρει δὲ τὰ μέγιστα ἐν τῷ συμφέροντι τῆς μεταξὺ τῶν ἐθνῶν ναυτικῆς ἐμπορίας νὰ μὴ ποικίλλῃ ὁ νόμος ὁ ἐφαρμοζόμενος εἰς πάντα τὰ ζητήματα τὰ γεννώμενα ἐκ ναυτικῶν ζητημάτων μετὰ τῆς τύχης τῶν πλόων καὶ τοῦ δικαστηρίου τοῦ ἐπιληφθέντος τῆς δίκης. Πρὸς τὸ πνεῦμα τοῦτο φαίνεται ἀποκλίνουσα ἡ γαλλικὴ νομολογία (1) καὶ κατ' αὐτὸ ἀποφαίνονται ἐν γένει οἱ συγγραφεῖς (2). Ἐπίσης ὑπὲρ τοῦ νόμου τῆς σημαίας ἐκηρύχθησαν τὰ

---

(1-2) Rennes, 21 Δεκεμβρίου 1887, S 1888. 1. 25· Journal du Palais 1888. 1. 194 (σημείωσις τοῦ Ch. Lyon-Caen· Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 675· Ἀκυρ. 4 Νοεμβρίου 1891. S. καὶ

συνέδρια τὰ συσκεφθέντα περὶ τῶν συγκρούσεων τῶν μεταξὺ ναυτικῶν νόμων. Ὅρα ἀριθ. 272.

**269**. Δὲν πρέπει νὰ συγχέηται, ὡς ὑπεδείξαμεν ἤδη (ἀριθ. 268), τὸ ἐξετασθὲν ζήτημα μετὰ τοῦ ἄλλου ἐκείνου περὶ τοῦ ποῖος νόμος διέπει τὴν τῶν πλοίων σύγκρουσιν ἢ τὸ συνάλλαγμα τὸ δίδον γένεσιν εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου (1). Οὕτω ἡ σύγκρουσις ἡ γενομένη εἰς γαλλικὰ ὕδατα θεωρεῖται ἐν γένει ὡς διεπομένη ὑπὸ

---

Journal du Palais 1892. 1. 69 Revue internationale du droit maritime 1891-92, σελ. 242. — Ἡ τελευταία αὕτη ἀπόφασις ἀρνεῖται, ὡς καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς Rennes καθ' ἧς εἶχεν ὑποβληθῆ ἀναίρεσις, τὸ δικαίωμα παραχωρήσεως, τὸ ὁποῖον ἤθελε νὰ ἐξασκήσῃ ὁ ἰδιοκτήτης ἀγγλικοῦ πλοίου ὑπεύθυνος ὢν ἕνεκα συγκρούσεως προξενηθείσης ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου του. Φαίνεται λοιπόν, ὅτι καθιεροῖ τὴν ἀρχὴν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου τῆς σημαίας· καθυστερεῖ ὅμως κατά τι κατὰ τὴν σαφήνειαν. Ἄριστα βεβαίως ὁρίζει, ὅτι δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ πρὸς καθορισμὸν τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὁ νόμος ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ὁποίου ἐδόθη εἰς αὐτὸν ἡ ἐντολὴ τοῦ πλοιάρχου. Προσετέθη ὅμως εἰς τὰς σχέψεις, ὅτι εἰς τὴν Χούλλ, εἰς λιμένα ἀγγλικόν, εἶχε χορηγηθῇ ὑπὸ τῶν ἀναιρεσειόντων εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ ἐντολή, ἕνεκα τῆς ὁποίας οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ πλοίου εἶχον καταστῇ ὑπεύθυνοι, ἀπέναντι τῶν τρίτων, διὰ τὰς πράξεις τοῦ τελευταίου τούτου. Τὸ πολιτικὸν τμῆμα τοῦ Ἀκυρωτικοῦ φαίνεται παραδεχόμενον ἐνταῦθα, ὅτι ἡ ἐντολὴ ἡ διδομένη εἰς ἕνα πλοίαρχον δίδεται ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ νόμου τῆς χώρας ἐν ᾗ χορηγεῖται ἡ ἐντολή. Κατὰ τὴν ἡμετέραν γνώμην, ἡ ἐντολὴ δίδεται ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ νόμου τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλοῖον, ἐν οἱῳδήποτε τόπῳ καὶ ἂν δίδεται ἡ ἐντολή, ὅ ἐστιν ἐκλέγεται ὁ πλοίαρχος. Ἡ λύσις λοιπὸν τοῦ πολιτικοῦ τμήματος τοῦ Ἀκυρωτικοῦ θὰ ἦτο ὀρθὴ καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου θὰ ἐξελέγετο ἐν Γαλλίᾳ. Ὑπὸ τὰς τελευταίας ταύτας περιστάσεις ἡ ἀπόφασις θὰ ἐξεδίδετο ὑπὸ τὸ αὐτὸ πνεῦμα, τουτέστι θὰ ἠρνεῖτο τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου; Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δύναταί τις ν' ἀμφιβάλλῃ ὀλίγον.— Ch. Lyon-Caen Etudes de droit internationale privé maritime, ἀριθ. 43· Revue critique de législation et de jurisprudence, 1889, σελ. 622 καὶ ἑπόμ. καὶ 1893, σελ. 257 καὶ ἑπόμ. — Asser et Rivier, Élements du droit international privé, ἀριθ. 110. Ὅρα ἐπίσης Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουένης 6 Ἰουλίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 67. Journal de Marseille, 1893, σελ. 30.

(1) Συχνὰ δὲ συμβαίνει ἡ σύγχυσις αὕτη. Ὅρα Revue internationale du Droit maritime 1886-87, σελ. 594, ἄρθρον τοῦ L. de Valroger.

τοῦ γαλλικοῦ νόμου· τοῦτο ὅμως δὲν κωλύει τὸ νὰ διέπηται τὸ ζήτημα τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὑπὸ ἄλλου νόμου, ἐὰν τὸ πλοῖον τοῦ ὁποίου ὁ ἰδιοκτήτης εἶναι ὑπεύθυνος τυγχάνει ἀλλοδαπόν (1).

**270.** Ἕτερον ζητημα ἠγέρθη ἐν σχέσει πρὸς τὴν παραχώρησιν. Εἶναι αὕτη δικαίωμα ἀστικὸν (civil) κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 11 τοῦ ἀστ. κώδικος, οὕτως ὥστε τὸ δικαίωμα τοῦτο νὰ μὴ ἀνήκῃ ἐν Γαλλίᾳ εἰς τοὺς ἀλλοδαποὺς εἰ μὴ καθόσον παρόμοιον δικαίωμα παραχωρήσεως ἀναγνωρίζεται εἰς τοὺς Γάλλους ἐν τῇ χώρᾳ τῶν ἀλλοδαπῶν τούτων δυνάμει διπλωματικῶν συμβάσεων, ἢ ἤθελον λάβει τὴν ἄδειαν νὰ ὁρίσωσι τὴν κατοικίαν των ἐν Γαλλίᾳ (ἄρθρ. 13 τοῦ ἀστ. κώδικος); Ἐὰν τὸ ζήτημα τοῦτο ἐλύετο καταφατικῶς, τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ προηγουμένου ζητήματος ἤθελεν ἐλαττωθῆ ἐν Γαλλίᾳ. Τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν θὰ παρουσιάζετο εἰ μὴ διὰ τοὺς ἀλλοδαποὺς τοὺς δυναμένους νὰ ἐπικαλεσθῶσι τὴν ἀρχὴν τῆς διπλωματικῆς ἀμοιβαιότητος ἢ νὰ λάβωσι τὴν ἄδειαν νὰ ἐγκαταστήσωσι τὴν κατοικίαν των ἐν Γαλλίᾳ.

Ἐγένετο δὲ παραδεκτόν, ὅτι πρόκειται ἐνταῦθα δικαίωμα ἀστικὸν μὴ χορηγούμενον ὡς τοιοῦτο κατ' ἀρχὴν εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς (2).

---

(1) Ἐμπορροδικεῖον τῆς Ρουένης, 6 Ἰουλίου 1892. Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 67.

Ὁ Arthur Desjardins, εἰς προτάσεις ἐνώπιον τοῦ πολιτικοῦ τμήματος τοῦ ἀκυρωτικοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπόφασιν τῆς 4 Νοεμβρίου 1891 τὴν μνημονευθεῖσαν ἐν τῇ σημ. 1 τῆς σελ. 210, ἄριστα ἐξήγησε τὴν διάκρισιν μεταξὺ τοῦ ζητήματος, τίς εἶναι ὑπεύθυνος μιᾶς συγκρούσεως πλοίων, καὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Ἐξεφράσθη δὲ ὡς ἑξῆς: «Δὲν πρόκειται νὰ ἀποφασισθῇ περὶ τῶν ἀμέσων συνεπειῶν τῆς συγκρούσεως· καὶ αὐτὴ ἡ εὐθύνη τοῦ ἀδικήσαντος δὲν εἶναι τὸ προκείμενον θέμα, καὶ δὲν ἔχετε νὰ ἐξετάσητε ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος νὰ ὁρίσητε συμφώνως ἢ ἀντιθέτως πρὸς τὸ ἄρθρον 407 τοῦ ἐμπ. κώδικος τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν δύο πλοίων. Ὑπῆρχε βεβαίως ἐν ἀρχῇ σύγκρουσις. Ἀλλὰ περὶ ἄλλου πρόκειται σήμερον».

(2) Rennes, 21 Δεκεμβρίου 1887. S. 1888. 1. 25. Journal du Palais, 1888, 1. 194. Τὸ ζήτημα τὸ λυθὲν διὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης δὲν ὑπεβλήθη εἰς τὸ Ἀκυρωτικόν. Τοῦτο δὲ ἐν ἀποφάσει του τῆς 4 Νοεμβρίου 1891 δὲν ὤφειλε ν' ἀποφανθῇ, κατὰ τὴν ἀναίρεσιν, εἰ μὴ περὶ τοῦ ζητήματος τῆς συγκρούσεως τῶν νόμων.

Παρετηρήθη ἐν τῷ πνεύματι τούτῳ, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως καθιερώθη ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἀναπτύξεως τῆς γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Δὲν θεωροῦμεν βάσιμον τὴν θεωρίαν ταύτην (1). Δὲν δύναται αὕτη καθ' ἡμᾶς νὰ ὑποστηριχθῇ, καὶ ἂν ἀκόμη ληφθῇ ὡς ἀφετηρία ἡ νομολογία, ἥτις πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 11 τοῦ ἀστ. κώδικος διακρίνει μεταξὺ τῶν δικαιωμάτων τῶν πηγαζόντων ἐκ τοῦ ἀστικοῦ δικαίου καὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν πηγαζόντων ἐκ τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ἐν τῷ πνεύματι καθ' ὃ οἱ Ῥωμαῖοι νομοδιδάσκαλοι ἐποίουν τὴν διάκρισιν ταύτην (2). Τῷ ὄντι ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου εἰς τὴν κατὰ θάλασσαν περιουσίαν, δὲν εἶναι κανὼν ἴδιος τῆς γαλλικῆς νομοθεσίας. Εἶναι εἰσηγμένος ἐν πάσαις σχεδὸν ταῖς χώραις (ἀριθ. 267) καὶ τούτῳ τῷ λόγῳ ἀποτελεῖ κανόνα τοῦ διεθνοῦς δικαίου ὑπὸ τὴν ἔννοιαν καθ' ἣν ἐλαμβάνετο ὁ ὅρος οὗτος ἐν τῷ ῥωμαϊκῷ δικαίῳ. Ῥητέον ἄλλως, ὅτι αὐτὴ αὕτη ἡ ἀφετηρία φαίνεται ἡμῖν ψευδής· καθ' ἡμᾶς οἱ ἀλλοδαποὶ ἀπολαύουσιν ἐν Γαλλίᾳ πάντων τῶν δικαιωμάτων τὰ ὁποῖα δὲν ἀρνεῖται εἰς αὐτοὺς ῥητὴ νομικὴ διάταξις. Ταῦτα δὲ τὰ δικαιώματα ἀποκαλεῖ τὸ ἄρθρον 11 τοῦ ἀστ. κώδικος δικαιώματα ἀστικά (3).

Τὸ ἀντίθετον σύστημα θὰ ἦγεν εἰς ἀποτέλεσμα ἀληθῶς ἀδύνατον. Οἱ ἰδιοκτῆται πλοίων ἀνηκόντων εἰς χώρας ἔνθα ἡ παραχώρησις εἶναι δεκτή, δὲν θὰ ἠδύναντο καὶ αὐτοὶ ἀκόμη νὰ κάμωσι παραχώρησιν ἐν Γαλλίᾳ. Ἐν τίνι λοιπὸν μέτρῳ θὰ ἦσαν οὗτοι ὑπεύθυνοι; Ἡ λογικὴ θὰ ἦγεν ἡμᾶς εἰς τὸ νὰ παραδεχθῶμεν εἰς βάρος αὐτῶν εὐθύνην ἀπεριόριστον. Θὰ ἐδίδομεν δὲ τὴν αὐτὴν λύσιν διὰ τὰ πλοῖα χωρῶν ὧν οἱ νόμοι, ὡς ὁ ἀγγλικός, περιορίζουσι τὴν εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ παραδέχωνται τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου; Ἐν περιπτώσει καταφατικῆς ἀπαντήσεως θὰ ἐφηρμόζομεν ἐν Γαλλίᾳ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ξένων πλοίων νόμον, ὅστις δὲν θὰ ἦτο οὔτε ὁ ἐθνικὸς αὐτῶν νόμος, οὔτε ὁ γαλλικὸς (νόμος τοῦ ἐπιληφθέντος τῆς δίκης δικαστηρίου). Ἐὰν τοὐναντίον ἐχορηγεῖτο εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ξένων πλοίων τὸ εὐεργέτημα τῶν εἰδικῶν περιορισμῶν τῶν εἰσαχθέντων διὰ τοῦ

---

(1) Le Droit, ἀριθ. τῆς 8 Ἰουλίου 1888, ἄρθρ. τοῦ Ch. Lyon-Caen.

(2) Ὅρα Aubry et Rau, Cours de Droit civil.

(3) Vallete, Explication sommaire du Code Napoléon, σελ. 407 καὶ ἑπ.

νόμου τῆς πολιτείας αὐτῶν εἰς τὴν εὐθύνην, θὰ προσεφερόμεθα σκληρότερον πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν χωρῶν ἐν αἷς ἡ ἀρχὴ τοῦ ἡμετέρου ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι παραδεδεγμένη. Οὕτω κατ' ἀδικαιολόγητον ἰδιοτροπίαν ὅλη ἡ αὐστηρότης τῆς ἀπεριορίστου εὐθύνης θὰ ἐπεφυλάσσετο διὰ τοὺς ἰδιοκτήτας πλοίων ὧν ὁ ἐθνικὸς νόμος καθιεροῖ τοὺς κανόνας τοῦ γαλλικοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

**271.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ζήτημα τοῦ ἐφαρμοστέου νόμου πρὸς καθορισμὸν τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου πλοίων ἐλύθη εἴτε ὑπ' αὐτῶν τῶν νόμων εἴτε ὑπὸ τῆς νομολογίας πολλῶν ξένων χωρῶν.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* προτιμᾶται πάντοτε σφόδρα ἡ lex fori. Διὸ ὁ περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας νόμος (merchant shipping act) κηρύττει τὰς διατάξεις περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης ἐφαρμοζομένας εἰς τὰ ξένα πλοῖα ὡς καὶ εἰς τὰ ἀγγλικὰ (whether british or foreign), τῶν ὁποίων οἱ ἰδιοκτῆται ἐνάγονται ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων. Ἀλλ' ἐπειδὴ ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἔχει σχέσιν εἰ μὴ πρὸς τὴν εὐθύνην τὴν ἀπορρέουσαν ἐκ τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου, ἡ νομολογία ἐφαρμόζει τὸν νόμον τῆς σημαίας εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου ἕνεκα τῶν δικαιοπραξιῶν τῶν συνομολογηθεισῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (1).

Ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς* τὸ εὐεργέτημα τῆς παραχωρήσεως ἐφηρμόσθη εἰς τὰ ξένα πλοῖα (2).

Ἐν *Γερμανίᾳ* ὁ νόμος τῆς σημαίας ἐπικρατεῖ ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου (3). Ἀλλ' ἡ θεωρία αὕτη πολεμεῖται ὑπὸ τῶν νομοδιδασκάλων (4).

Ἐν *Ἰταλίᾳ* πολλαὶ δικαστικαὶ ἀποφάσεις ἀποκλίνουσιν ὑπὲρ τῆς

---

(1) Ἀπόφασις τοῦ ἐφετείου τῆς Ἕδρας τῆς Βασιλίσσης (Banc of queen) ὑπόθεσις Lloyd κατὰ Guibert, 1864. Abbott, On ships and seamen.

(2) Ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, 10 Μαΐου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 457.

(3) Πρωτοδικεῖον τῆς Βρέμης, 5 Μαΐου 1877, Journal du Droit international privé 1878, σελ. 62, ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου ἐμποροδικείου τῆς Λειψίας 21 Σεπτεμβρίου 1878.

(4) Ὁ Wagner (Handbuch des Seerechts, I, σελ. 137) ἀποφαίνεται ὑπὲρ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς lex fori. Ὅρα de Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, II, ἀριθ. 326 καὶ 333.

ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου τῆς χώρας ὅπου ἐγένετο ἡ πρᾶξις ἥτις ἔδωκε γένεσιν εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου (1).

**272**. Τὸ ἐν Βρυξέλλαις διεθνὲς συνέδριον τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου παρεδέχθη ἐν τῷ συνταχθέντι ὑπ' αὐτοῦ σχεδίῳ συμβάσεως, ὅτι ὁ νόμος τῆς σημαίας πρέπει νὰ χρησιμεύῃ πρὸς καθορισμόν.... «1ον τῆς ἐκτάσεως τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος».

Τὸ Ἰνστιτοῦτον τοῦ διεθνοῦς δικαίου συνέστησεν ἐν ἔτει 1888 τὴν παραδοχὴν τοῦ αὐτοῦ κανόνος ἐν τῇ ἐν Λωζάνῃ συνεδριάσει του.

**273**. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ὁ ἀποφαινόμενος περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἕνεκα τῶν δικαιοπραξιῶν ἢ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου, δὲν ἐκφράζεται ῥητῶς περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν δικαιοπραξιῶν ἢ πράξεων τοῦ πλοιάρχου ἐν σχέσει πρὸς αὐτὸν τοῦτον τὸν πλοίαρχον. Διὸ ὡς πρὸς τὸ τελευταῖον τοῦτο σημεῖον δέον νὰ ἀποβλέψωμεν εἰς τοὺς κανόνας τοῦ κοινοῦ δικαίου.

Ὁ πλοίαρχος λοιπὸν εἶναι ὑπόχρεως ἀπέναντι τῶν τρίτων διὰ τὰ ἀδικήματα καὶ οἱονεὶ ἀδικήματά του. Ὅρα ἄλλως ἄρθρ. 228 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἀναμφιβόλως δύνανται οἱ τρίτοι νὰ στραφῶσι κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ὡς ὑπευθύνου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου.

Τοὐναντίον ὁ πλοίαρχος δὲν ὑποχρεοῦται ποσῶς διὰ τῶν συναλλαγμάτων τὰ ὁποῖα συνάπτει διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀποστολῆς. Μόνος ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπόχρεως. Ἔχομεν ἐνταῦθα ἁπλουστάτην ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος τῆς ἀντιπροσωπείας ἐν τῇ ἐντολῇ, ἄρθρ. 1997 καὶ 1998 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Ἡ τελευταία αὕτη λύσις ἡ σχετικὴ πρὸς τὰ συναλλάγματα τοῦ πλοιάρχου δὲν ἐγένετο ἀείποτε δεκτή.

Ἐν τῷ ρωμαϊκῷ δικαίῳ μόνος ὁ πλοίαρχος ὑπεχρεοῦτο, κατὰ τὸ ἀστικὸν δίκαιον, δυνάμει τῆς ἀρχῆς τῆς μὴ ἀντιπροσωπείας. Ἀλλὰ τὸ πραιτώρειον δίκαιον παρεδέχετο, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς ἠδύνατο νὰ ἐναχθῇ ὑπὸ τῶν πιστωτῶν· εἶχον οὗτοι κατ' αὐτοῦ τὴν περὶ ναυκλήρου ἀγωγὴν (actio exercitoria) καὶ ἠδύναντο οὕτω κατὰ

---

(1) Ἀκυρωτικὸν τοῦ Τουρίνου, 23 Αὐγούστου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1888 89, σελ. 337.

τὸ δοκοῦν, νὰ ἐνεργήσωσι κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ κατὰ τοῦ πλοιάρχου (1).

Κατὰ τὸν μεσαίωνα καὶ ἐν ἀρχῇ τῶν νεωτέρων χρόνων ὁ πλοίαρχος ἐθεωρεῖτο ἐπίσης ὡς προσωπικῶς ὑποχρεούμενος διὰ τῶν συναλλαγμάτων ἅτινα συνωμολόγει. Τοῦτο ὀφείλεται ἀναμφιβόλως εἰς τὴν ἐπιρροὴν τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου καὶ εἰς τὴν τοῦ συναλλάγματος τῆς παραγγελίας συνάμα (2). Πολλάκις ὁ πλοίαρχος ἐνεργῶν ἐν τῇ παραγγελίᾳ ὡς διοικητὴς ἀλλοτρίων (gérant) ἐφαίνετο μόνος ὡς ἐνδιαφερόμενος εἰς τὴν ὑπόθεσιν καὶ ὑπεχρεοῦτο κατ' ἀκολουθίαν μόνος πρὸς τοὺς τρίτους. Ὁ Pothier ἐν τῷ συγγράμματι αὐτοῦ contrats des louages maritimes (ἀριθ. 4 καὶ 45) ἐπαναλαμβάνει ἀκόμη ὡς ἐφαρμοζομένους τοὺς νόμους τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου. Ἀλλ' ὁ Ἐμεριγὼν (des contrats à la grosse, κεφ. Δ', τμῆμα 12) λέγει, ὅτι ὁ πλοίαρχος «ἀφοῦ δὲν συνηλλάχθη εἰ μὴ ὑπὸ τὴν ἰδιότητά του (en nom qualifié), δὲν πρέπει νὰ εἶναι ὑπεύθυνος.» Ταύτην τὴν τελευταίαν θεωρίαν ἐπιβάλλουσι σήμερον αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ δικαίου. Ἀλλὰ τὰ προηγούμενα συντελοῦσι πολλάκις ἀκόμη ὅπως ἐπισκοτίζωσιν ὀλίγον τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἰδέας (3).

---

(1) Οὐλπιανός, L. 1, σελ. 17, Πανδ., XIV, 1. (de exercitoria actione). — Est autem nobis electio utrum exercitorem an magistrum convenire velimus.

(2) Ὅρα Traité de droit commercial, II, ἀριθ. 449.

(3) Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 καθιέρου τοὺς κανόνας τοὺς ὁποίους ἀσπαζόμεθα. Ἀπαντᾷ τις ὅμως ἴχνη τῶν παλαιῶν ἰδεῶν ἐν τῇ ἐξηγηματικῇ σημειώσει (σελ. 45 καὶ 46) ἥτις ἐπέχει θέσιν αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως εἰς τὸ σχέδιον τοῦ 1865. Λέγεται δὲ ἐν τῇ σημειώσει ταύτῃ: «Ἀπέναντι τῶν τρίτων ὁ πλοίαρχος εὐθύνεται ἐπίσης διὰ τὸ πταῖσμά του, διότι ἕκαστος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὸ πταῖσμά του· ἀλλὰ τοὐλάχιστον ὡς πρὸς τὰς ἀναληφθείσας ὑποχρεώσεις, δὲν ἔπρεπε νὰ εἶναι ὑπεύθυνος, διότι εἶναι βέβαιον, ὅτι ὁ ἐντολοδόχος ὑποχρεοῖ τὸν ἐντολέα του καὶ δὲν ὑποχρεοῦται αὐτὸς ὁ ἴδιος.— Ἐν τούτοις, ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ, ἄλλως κρίνονται τὰ πράγματα καὶ γίνεται δεκτόν, ὅτι ὁ πλοίαρχος εὐθύνεται προσωπικῶς διὰ τὰς ὑποχρεώσεις ἃς συνάπτει ἐν τῇ ἰδιότητί του ὡς πλοιάρχου, καὶ ὅταν ἀκόμη αἱ ὑποχρεώσεις αὗται δικαιολογοῦνται ὑπὸ ἀνωτέρας βίας, τουτέστιν ὅτι ὁ πλοίαρχος, ὅστις ἐν τῇ ἰδιότητί του ὡς μεσάζοντος δὲν ἔπρεπε νὰ εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τῶν τρίτων, ὑποχρεοῦται τοὐναντίον ἀπέναντι αὐτῶν αὐστηρότερον ἢ ἀπέναντι τῶν ἐντολέων του.— Ἡ θεωρία αὕτη, τῆς ὁποίας τὰ θεμέλια δὲν

**274.** Πάντως ὅμως ἐκ τῶν παλαιῶν ἰδεῶν ἴχνος τι παρέμεινεν ἐν τῇ ἡμετέρᾳ νομοθεσίᾳ. Ἡ παράδοσις καθιέρωσε τὸν κανόνα: *Οὐδεὶς παρίσταται ἐν Γαλλίᾳ ἐπὶ δικαστηρίου δι' ἐπιτρόπου.* Δυνάμει τοῦ κανόνος τούτου, καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ ἕτερον τῶν μερῶν ἀντιπροσωπεύεται ὑπὸ ἐντολοδόχου, τὸ ὄνομα τοῦ ἐντολέως πρέπει νὰ ἐμφαίνηται εἰς ὅλα τὰ δικονομικὰ ἔγγραφα, καὶ εἰς αὐτὸν δέον νὰ γίνωνται αἱ κοινοποιήσεις πάντων τούτων τῶν ἐγγράφων. Ὁ κανὼν οὗτος, ὅν, ῥητέον, οὐδὲν δύναται νὰ δικαιολογήσῃ ὡς ἔχουσι σήμερον οἱ νόμοι ἡμῶν, ὑπόκειται εἴς τινας ἐξαιρέσεις (1). Μία ἐξ αὐτῶν καθιερωμένη, ἐλλείψει γραπτοῦ νόμου, ὑπὸ μακρᾶς συνηθείας, ἐφαρμόζεται εἰς τὸν πλοίαρχον. Ἐν περιπτώσει δίκης κινουμένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ κατ' αὐτοῦ διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀποστολῆς, δύναται ὁ πλοίαρχος, ἀποκλειομένου τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, νὰ ἐμφαίνηται εἰς ὅλα τὰ δικόγραφα τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ κοινοποιῶνται μόνον εἰς αὐτόν. Αἱ ἀποφάσεις αἱ ἐκδιδόμεναι κατὰ τοῦ πλοιάρχου δὲν εἶναι ἐκτελεσταὶ εἰ μὴ κατὰ τοῦ ἰδοκτήτου τοῦ πλοίου, προκειμένου περὶ συναλλάγματος. Εἶναι ὅμως ἐκτελεσταὶ κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, κατ' ἀρέσκειαν τοῦ νικήσαντος διαδίκου, προκειμένου περὶ ἀδικήματος ἢ οἱονεὶ ἀδικήματος τοῦ πλοιάρχου. Οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς ὁμοφώνως παρεδέχοντο τὴν παρέκκλισιν ταύτην ἀπὸ τοῦ κανόνος *οὐδεὶς παρί-*

---

εἶναι λίαν ἀσφαλῆ, ὀφείλεται ἀληθῶς εἰς αἴτια μεμακρυσμένα ἅτινα ἔπαυσαν νὰ ὑπάρχωσι καὶ ὧν τὰ ἀποτελέσματα ἔφθασαν μέχρις ἡμῶν διὰ μόνης τῆς δυνάμεως ἀσυζητητὶ ἀποδεκτῆς γενομένης παραδόσεως· εἶναι τῷ ὄντι γνωστὸν ὅτι ἐν τῇ ναυτικῇ ἐμπορίᾳ τοῦ μεσαίωνος ὁ πλοίαρχος ἦτο τρόπον τινὰ ὁ μόνος φανερὸς πράκτωρ μικρᾶς ἑταιρείας, τῆς ὁποίας τὰ μέλη ἔμενον ἐν τῇ σκιᾷ. Οἱ ναυτικοὶ οὗτοι συνεταιρισμοὶ ἐκαλοῦντο commandes (πραγγελίαι) καὶ εἶναι αὐτόχρημα ἡ κοιτὶς τῆς ἑτερορρύθμου ἑταιρείας, ἐν ᾗ ἀνευρίσκονται οἱ αὐτοὶ συνδυασμοί. Ἐννοεῖται λοιπόν, ὅτι ἐν τῷ συστήματι τούτῳ, ὁ πλοίαρχος, ὅστις ἐφαίνετο μόνος, δὲν ἠδύνατο νὰ συνδέσῃ μετ' ἀγνώστων ἐνδιαφερομένων ὃν συνῆπτε δεσμὸν δικαίου· ἐκ τούτου ἡ ἀνάγκη τῆς προσωπικῆς εὐθύνης του. Σήμερον, τοὐναντίον, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν εἶναι κεκρυμμένοι, τὸ ὄνομα αὐτῶν συμπλέει μετὰ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος, ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου, ἁπλοῦ ἐντολοδόχου, δὲν ἔχει πλέον λόγον ὑπάρξεως· ἀλλ' ἡ πρακτικὴ ἐμμένει πολλάκις εἰς τὰς ἰδέας της καὶ ὅταν ἀκόμη παύσῃ ἡ λογικὴ νὰ ὑπερασπίζῃ αὐτάς.

(1) Πρβλ. Traité de Droit commercial, I, ἀριθ. 420. II, ἀριθ. 111.

*σταται ἐν Γαλλίᾳ ἐπὶ δικαστηρίου δι' ἐπιτρόπου* (1) καὶ ἡ σημερινὴ νομολογία καθιεροῖ αὐτήν (2).

**275.** Ἐκ τῶν εἰρημένων (ἀριθ. 274) συνάγεται, ὅτι τὰ πρόσωπα τὰ ὁποῖα ἔχουσι νὰ ἐγείρωσιν ἀγωγὴν ἕνεκα δικαιοπραξιῶν ἢ πράξεων τοῦ πλοιάρχου, δύνανται, κατ' ἀρέσκειαν, νὰ ἐνεργήσωσι καθ' ἕνα τῶν ἑπομένων τρόπων :

α. Δύνανται νὰ ἐναγάγωσι τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου μόνον. Ἔχει ὅμως ὁ ἰδιοκτήτης ἀναγωγὴν κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἐν ᾗ περιπτώσει πρόκειται περὶ πταισμάτων διαπραχθέντων ὑπ' αὐτοῦ.

β. Δύνανται νὰ ἐναγάγωσι τὸν πλοίαρχον μόνον. Ἡ ἀπόφασις δὲν δύναται νὰ ἐκτελεσθῇ εἰ μὴ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, προκειμένου περὶ συναλλάγματος, ἐνῷ εἶναι ἐκτελεστὴ κατὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου προκειμένου περὶ ἀδικήματος ἢ οἱονεὶ ἀδικήματος.

γ. Δύνανται νὰ ἐνεργήσωσιν ὁμοῦ κατά τε τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τοῦ πλοιάρχου. Ἡ ἀπόφασις δὲ ἐκτελεῖται κατὰ τοῦ πρώτου μόνον ἢ κατ' ἀμφοτέρων κατὰ λόγον τῆς αἰτίας τῆς ἀπαγγελθείσης καταδίκης (συναλλάγματος ἢ ἀθεμίτου πράξεως).

**276.** Ὁ πλοίαρχος, εὐθυνόμενος ἕνεκα ἀδικήματος ἢ οἱονεὶ ἀδικήματος, ὑποχρεοῦται διὰ πάσης τῆς περιουσίας του. Ὁ νόμος οὐδεμίαν ἐπιφέρει, ὡς πρὸς τοῦτο, ἐξαίρεσιν τῆς ἀρχῆς, *ὁ ὑποχρεούμενος ὑποχρεοῖ τὰ ἑαυτοῦ* (qui s'oblige oblige le sien). Αἱ ἐνοχαὶ μά-

---

(1) Ὁ Valin λέγει ἰδίᾳ ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 2, βιβλίου III, τίτλος 8 τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 : «Δὲν ὑπάρχει ἀγωγὴ εὐθεῖα καὶ καταδίκη ἐκτελέσιμος κατὰ τοῦ πλοιάρχου εἰ μὴ ὅταν ἡ ὑποχρέωσις αὐτοῦ εἶναι ἰδία αὐτοῦ καὶ προσωπική, οἷα εἶναι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ νὰ ἐκπληρώσῃ τὰς φορτωτικάς του, νὰ δώσῃ λόγον διὰ τὰ ἔργα του, τὰ πταίσματα ἢ ἀδικήματα αὐτοῦ. Πᾶσα ἄλλη ἀπόφασις ἐκδοθεῖσα κατ' αὐτοῦ δὲν εἶναι ἐκτελεστή, εἰ μὴ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου, ἤ, τοῦθ' ὅπερ εἶναι τὸ αὐτό, ἐὰν εἶναι ἐκτελεστὴ κατ' αὐτοῦ, θὰ εἶναι ἐκτελεστὴ κατ' αὐτοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἰδιοκτήτου μέχρι τῆς εἰς τὸν ἰδιοκτήτην ἀνηκούσης ποσότητος τὴν ὁποίαν ἔχει αὐτὸς ἐν χερσίν.

Ὁ Ἐμεριγὼν (Traité des contrats à la grosse, κεφάλαιον IV, τμῆμα XII), διδάσκει τὰς αὐτὰς θεωρίας.

(2) Ἀκυρ. 20 Αὐγούστου 1875. S. 1876. Journal du Palais, 1876. 276. D. 1876. 1. 384.

λιστα αὐτοῦ εἶναι ἀπεριόριστοι, ὅταν εἶναι ἰδιοκτήτης ἢ συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου. Ὅρα ἀριθ. 206.

**277**. Τὸ ἄρθρον 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν περιορίζει εἰ μὴ τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰς δικαιοπραξίας ἢ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Ὁ τελευταῖος οὗτος ἐνεργεῖ ἐνίοτε διὰ τοὺς ἰδιοκτήτας τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐρωτᾶται δὲ ἂν οὗτοι, οἱ βεβαίως ἐνεχόμενοι, ἐνέχονται ἐπ' ἀόριστον, διαφόρως τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Τὸ ζήτημα δύναται νὰ παρουσιασθῇ εἰς ποικίλας περιστάσεις, ἰδίᾳ δὲ εἰς τὰς ἑπομένας: α. ὅταν ὁ πλοίαρχος δανείζηται διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ φορτίου, λόγου χάριν, ὅπως ἐπισκευάσῃ τὸ χειροτερεῦσαν περιτύλιγμα ὡρισμένων ἐμπορευμάτων· β. ὅταν κάμνῃ δαπάνας διὰ τὴν ναυαγιαιρεσίαν ὅλου ἢ μέρους τοῦ φορτίου.

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ἐμπορευμάτων ἐνέχονται διὰ πάσης τῆς περιουσίας των (1). Ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς εἶδός τι ἐντολοδόχου ἢ διαχειριστοῦ τῶν ὑποθέσεων τῶν κυρίων τῶν ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὴν γενικὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 2092 τοῦ ἀστ. κώδικος, οἱ κύριοι οὗτοι δέον νὰ εὐθύνωνται, συνεπείᾳ τῶν πράξεών των, διὰ πάσης τῆς περιουσίας των. Ἐξαίρεσις τῆς ἀρχῆς ταύτης δὲν εἰσήχθη εἰ μὴ ὑπὲρ τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων.

Καθ' ἡμᾶς εὔλογον κρίνεται ν' ἀποκρούσωμεν τὴν γνώμην ταύτην καὶ ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι οἱ κύριοι τῶν ἐμπορευμάτων δὲν εὐθύνονται εἰ μὴ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων διὰ τὰς δικαιοπραξίας τὰς γενομένας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὅπως φέρῃ αὐτὰ ἐν καλῇ καταστάσει εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ των (2). Ἡ ἐναντία γνώμη εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὴν παράδοσιν, ὄχι πολὺ λογική, καὶ ἄδικος. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 δὲν περιεῖχεν, ὡς δὲν περιέχει καὶ ὁ ἡμέτερος κῶδιξ, διάταξίν τινα περὶ τοῦ ζητήματος, καὶ ἐν τούτοις φαίνεται ὅτι ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος, ὅτι οἱ φορτωταὶ δὲν ἠδύ-

---

(1) Rouen, 14 Ἀπριλίου 1861, μνημονευομένη ὑπὸ τοῦ J. V. Gauvet ἔνθα ἀνωτ, I, ἀριθ. 698. Aix, 28 Μαρτίου 1881. S. 1885. 1. 25. Journal du Palais, 1885. 1. 39.

(2) Marseille, 14 Ἰανουαρίου 1868, 6 Ὀκτωβρίου 1869, 15 Νοεμβρίου 1880, Journal de jurisprudence de Marseille 1868. 1. 89. 1869. 1. 299. 1881. 1. 47. Ἀκυρ. 2 Ἀπριλίου 1884. S. 1885. 1. 25. Journal du Palais 1885. 1. 39 (σημείωσις τοῦ Ch. Lyon-Caen). J. V. Gauvet ἔνθα ἀνωτ., I, ἀριθ. 68 καὶ ἑπόμ. De Valroger, I, ἀριθ. 280.

ναντο νὰ ὑποχρεωθῶσι διὰ τῶν δικαιοπραξιῶν τοῦ πλοιάρχου πέραν τῆς ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν. Ὁ Ἐμεριγὼν ἐν τῷ συγγράμματι αὐτοῦ, Traité des contrats à la grosse, (κεφάλαιον Δ', τμῆμα ΙΑ', § 3), ὑποθέτει, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι ἁπλοῦς ὁδηγὸς (conducteur) τοῦ πλοίου, ἀλλ' ὅτι ἡ διαχείρισις τοῦ φορτίου ἀνετέθη εἰς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Παραδέχεται δέ, ὅτι κατὰ ταῦτα ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου οὐ μόνον μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἀλλὰ καὶ μέχρι τῆς ἀξίας τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἐμπιστευθέντων εἰς τὴν ἐπιμέλειάν του. Εἶτα δὲ ἐπάγεται: «Ἐκ τῶν ἀρχῶν τούτων ἕπεται, ὅτι, ἐὰν οἱ ἐφοπλισταὶ ἀρνοῦνται νὰ ἐκπληρώσωσι τὰς ὑποχρεώσεις τὰς συνομολογηθείσας ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ πλοιάρχου, ὀφείλουσι νὰ παραχωρήσωσι τὸ πλοῖον καὶ τὸ *φορτίον* τόσον τῆς καθόδου ὅσον καὶ τῆς ἀνόδου, ἢ τοὐλάχιστον νὰ ὑπολογίσωσιν αὐτὰ (en tenir compte)». Ἐὰν ὁ ἐφοπλιστὴς τοῦ πλοίου, ὅστις εἶναι συγχρόνως ἰδιοκτήτης τοῦ φορτίου, δὲν ηὐθύνετο διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου τὰς ἀναφορικὰς πρὸς τὸ φορτίον εἰ μὴ μέχρι τῆς ἀξίας του, τὸ αὐτὸ ἔπρεπε νὰ συμβαίνῃ καὶ δι' ἐκεῖνον ὅστις δὲν εἶχεν εἰ μὴ τὴν κυριότητα τῶν ἐμπορευμάτων, χωρὶς νὰ εἶναι συγχρόνως ἐφοπλιστής.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι, ἂν μὴ εἶχεν οὕτω τὸ πρᾶγμα, οἱ φορτωταὶ θὰ διετέλουν ἐν ἥσσονι μοίρᾳ ἢ οἱ ἰδιοκτῆται τῶν πλοίων. Ἡ διαφορὰ δὲ αὕτη θὰ ἦτο ἔτι μᾶλλον ἀδικαιολόγητος καὶ διότι οἱ φορτωταὶ δὲν μετέχουσι ποσῶς τῆς ἐκλογῆς τοῦ πλοιάρχου. Δύναταί τις μάλιστα νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ σκέψις αὕτη ἔδει νὰ ἀγάγῃ εἰς περιορισμὸν τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῶν μᾶλλον ἢ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἀλλὰ νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι, ὡς οἱ ἰδιοκτῆται πλοίων, καὶ οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ἐμπορευμάτων δέον νὰ εὐθύνωνται διὰ πάσης τῆς περιουσίας αὐτῶν διὰ τὰς ὑποχρεώσεις ἃς συνωμολόγησαν αὐτοὶ οὗτοι. Διὸ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 316) δὲν ἐπιτρέπει εἰς τοὺς φορτωτὰς ἢ εἰς τοὺς παραλήπτας τῶν ἐμπορευμάτων νὰ παραχωρῶσιν αὐτὰ πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου. Ὑποχρεοῦνται νὰ πληρώσωσιν αὐτὸν δυνάμει τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως τὸ ὁποῖον αὐτοὶ οὗτοι συνῆψαν.

Θὰ ἔπρεπεν ἐπίσης νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἀπεριόριστον ὑποχρέωσιν τῶν κυρίων τῶν ἐμπορευμάτων διὰ δικαιοπραξίας τὰς ὁποίας θὰ

ἐνήργει ὁ πλοίαρχος δι' αὐτὰ δυνάμει ρητῆς ἐντολῆς. Ὅρα ἀνάλογον ἀριθ. 205.

**278.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Νόμοι τινὲς ἔχουσι καθιερώσει τὸν περιορισμὸν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Τοῦτο πράττει ἰδίᾳ ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 504 καὶ 506) καὶ οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 54).

**279.** ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΣΥΝΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.— Ἡ κατάστασις συνιδιοκτησίας ἢ κοινωνίας εἶναι λίαν συνήθης διὰ τὰ πλοῖα. Δύναται νὰ προκύψῃ ἐκ τοῦ ὅτι πολλὰ πρόσωπα παρήγγειλαν τὴν κατασκευὴν ἢ ἠγόρασαν πλοῖον ἀπὸ κοινοῦ, ἢ ἐκ τοῦ ὅτι ἰδιοκτησία τις μοναδικὴ κατετμήθη μετέπειτα εἴτε ἐκ μιᾶς ἢ πλειόνων μερικῶν ἀπαλλοτριώσεων, εἴτε ἐκ μεταβιβάσεως εἰς πολλοὺς κληρονόμους ἢ κληροδόχους. Ἡ ὑψηλὴ τιμὴ εἰς ἣν φθάνουσι πολλάκις τὰ πλοῖα ἐξηγεῖ τὴν γένεσιν καὶ τὴν διατήρησιν τῆς ἀδιαιρέτου συνιδιοκτητίας. Δυνάμεθα δὲ νὰ προσθέσωμεν, ὅτι, πρὸς διαίρεσιν τῶν κινδύνων οὓς διατρέχει ἡ ἰδιοκτησία, τοῦθ' ὅπερ ἐλαττόνει τὴν σημασίαν αὐτῶν, εἶναι προτιμότερον νὰ ἔχῃ τις πλείονα μέρη συνιδιοκτησίας εἰς διάφορα πλοῖα ἢ νὰ εἶναι ἰδιοκτήτης ἑνὸς ὁλοκλήρου πλοίου.

Πολλάκις καὶ αὐτὸς ὁ πλοίαρχος ἔχει μέρος ἰδιοκτησίας ἐν τῷ πλοίῳ τὸ ὁποῖον κυβερνᾷ. Εἰς τὴν κατάστασιν ταύτην κατ' ἐπανάληψιν ἀπέβλεψεν ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ καὶ ἐφαρμόζει ἐπ' αὐτῆς εἰδικούς τινας κανόνας. Ὅρα ἄρθρ. 216 καὶ 218 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Καὶ ἐπειδὴ συχνὰ παρουσιάζεται ἡ περίπτωσις τῆς συνιδιοκτητησίας τῶν πλοίων, ἐξηγεῖται, ὅτι πάντες οἱ κώδικες (1) ὡς ὁ ἡμέ-

(1) Ἐμπορικὸς κῶδιξ τῆς Ὁλλανδίας (ἄρθρ. 320 μέχρι 340), τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 450 μέχρι 477), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 495), τῆς Ῥουμανίας (ἄρθρ. 505), τῆς Ὁλλανδίας (ἄρθρον 19 μέχρι 30), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 589 μέχρι 601), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 494 καὶ 459), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 876 καὶ ἑπόμ.), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 849 μέχρι 861), τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 9 μέχρι 23), τῆς Δανίας (ἄρθρ. 9 μέχρι 23), νόμος βελγικὸς τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ἄρθρ. 10 καὶ 11. — Ὅρα διὰ τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον, Abbott, on ships and seamen, εἰς τὸν πίνακα (index) v° part owner of a ship· διὰ τὸ δίκαιον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, Dixon, Law of shipping, σελ. 15 μέχρι 26.

τερος (ἄρθρ. 220) περιέχωσιν εἰδικὰς περὶ αὐτῆς διατάξεις. Ὅρα ἀριθ. 317.

**280.** Κατά τι ἀρχαῖον ἔθιμον τὰ πλοῖα διαιροῦνται ἐνίοτε εἰς 28 μερίδας, αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ κατανεμηθῶσι διαφόρως μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν· αἱ μερίδες αὗται ὀνομάζονται quirats καὶ κατ' ἀκολουθίαν οἱ συνιδιοκτῆται καλοῦνται quirataires. Αἱ λέξεις αὗται εἶναι ἰταλικῆς καταγωγῆς· εἰς παλαιοτέρους χρόνους τὰ πλοῖα διηροῦντο συνήθως ἐν Δανίᾳ εἰς 24 μερίδας ἢ caratti.

**281.** Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχει συνιδιοκτησία πλοίου πρὸς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν πλοῖόν τι ἀνήκει εἰς ἑταιρείαν ὑπαγομένην εἰς ἕνα τῶν τύπων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἑταιρείαν ὁμόρρυθμον, ἁπλῆν ἑτερόρρυθμον ἢ κατὰ μετοχάς, ἀνώνυμον) (1). Ὑπάρχει τότε ἐνιαία ἰδιοκτησία, ἀφοῦ ἡ ἑταιρεία ἀποτελεῖ νομικὸν πρόσωπον. Οὐδεὶς λοιπὸν τότε λόγος περὶ συνιδιοκτησίας (2), ἐφαρμόζονται δὲ οἱ κανόνες τοῦ εἴδους τῆς ἑταιρείας περὶ ἧς πρόκειται.

**282.** Ἐν τῷ συμφέροντι τῆς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίας ἡ συνιδιοκτησία τῶν πλοίων ὑπεβλήθη εἰς εἰδικοὺς κανόνας, παρεκκλίνοντας ἀπὸ τῶν περὶ συνιδιοκτησίας ἀρχῶν τοῦ κοινοῦ δικαίου. Αἱ παρεκκλίσεις αὗται ἀναφέρονται εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ κοινοῦ πράγματος (τοῦ πλοίου), εἰς τοὺς λόγους τοὺς δυναμένους νὰ ἐπιφέρωσι τὴν παῦσιν τῆς κοινωνίας (ἄρθρ. 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καὶ εἰς τὰ ἀποτελέσματα τῆς κατακυρώσεως ἐπὶ licitation (ἐκποιήσεως) ἥτις θέτει τέρμα εἰς αὐτήν (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 17).

**283.** *Κανόνες περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐπικοίνων πλοίων.*— Ὅταν ἓν πλοῖον ἀνήκῃ ἐξ ἀδιαιρέτου εἰς πλείονα πρόσωπα, ἡ σύμβασις δύναται νὰ κανονίσῃ τὸν τρόπον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ νὰ ὁρίσῃ τὰ ἀμοιβαῖα δικαιώματα τῶν συνιδιοκτητῶν. Ὁ νόμος δὲν διέπει ταῦτα εἰ μὴ ἐν περιπτώσει σιωπῆς τῶν συμβαλλομένων· οὐδεμία τῶν διατάξεων αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου

(1) Παραλείπομεν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν θὰ ὑπῆρχε μετοχικὴ ἑταιρεία. Τότε δὲν ὑπάρχει νομικὸν πρόσωπον· ὑπάρχει συνιδιοκτησία ἢ τὸ πρᾶγμα ἀνήκει εἰς ἕνα μόνον τῶν μετόχων. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 1059 καὶ 1060.

(2) Arth. Desjardins II, ἀριθ. 323.

(ἄρθρ. 220 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος) εἶναι δημοσίας τάξεως (1).

**283** δίς. Κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον, ἐὰν οἱ συνιδιοκτῆται δὲν συμφωνήσωσι περὶ πράξεως ἀφορώσης τὸ ἀκίνητον κτῆμα, ἐπικρατεῖ ὁ ἀπαγορεύων : in pari causa melior est causa prohibentis (2). Τοιαύτη τις ἀρχὴ ἤθελε παρεμβάλλει μεγάλα προσκόμματα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν· πρὸς παρεμπόδισιν πάσης ἐνεργείας θὰ ἤρκει ἡ ἀντίρρησις ἑνὸς μόνου προσώπου ἔχοντος ἐν τῷ πλοίῳ ἐλαχίστην μερίδα κυριότητος. Διὸ κατά τινα ἀρχαίαν παράδοσιν (3) καθιερωθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ ὑπὸ πολλῶν ξένων νόμων (4), *καθ' ὅλα ὅσα ἀφορῶσι τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίου τινὸς ὑπερισχύει ἡ γνώμη τῶν πλειόνων* (ἄρθρ. 220 ἐδ. 1), πλὴν τούτου ἡ πλειονότης δὲν λογίζεται κατὰ κεφαλάς, *τὴν δὲ πλειονοψηφίαν ἀποτελεῖ μέρος τῆς εἰς τὸ πλοῖον μετοχῆς ὑπερβαῖον τὸ ἥμισυ τῆς τιμῆς του* (ἄρθρ. 220, ἐδ. 2).

Θὰ ἐφαίνετο σκληρὸν νὰ ἀνήκῃ ἡ κυρίαρχος ἀπόφασις εἰς τὴν πλειονότητα τῶν συνδιοκτητῶν, ἐνῷ δὲν θὰ εἶχεν αὕτη τὴν κυριό-

---

(1) Arth. Desjardins II, ἀριθ. 323.

(2) Ὅρα περὶ τῆς ἀρχῆς ταύτης Aubry et Rau, § 221. Ὡς παρατηροῦσιν οἱ συγγραφεῖς οὗτοι, ἡ ἀναμφισβήτητος αὕτη ἀρχὴ δύναται νὰ συνεχθῇ διὰ τοῦ ἐπιχειρήματος à fortiori ἐκ τοῦ ἄρθρου 1859, ἐδ. 4 τοῦ ἀστ. κώδικος· ῥητέον ἄλλως, ὅτι ἴσχυεν ἤδη ἐν τῷ ῥωμαϊκῷ δικαίῳ· ἀπαντᾷ αὕτη ἐν τῷ νόμῳ 28 (Παπινιανός, Communi dividundo, Πανδ X, 3).

(3) Τὸ ἄρθρον 5 τοῦ τίτλου VIII, τοῦ βιβλίου II. τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 εἶχεν ὡς ἑξῆς : «Εἰς πάντα τὰ ἀφορῶντα τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν ἰδιοκτητῶν θέλει ἐπικρατεῖ ἡ γνώμη τῆς πλειονοψηφίας. θὰ θεωρεῖται δὲ πλειονοψηφοῦσα ἡ γνώμη τῶν ἐνδιαφερομένων τῶν ἐχόντων τὴν μεγαλειτέραν μερίδα τοῦ πλοίου». Ὅρα τὴν μνείαν πολλῶν κειμένων προγενεστέρων τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, καθιερούντων τὸν αὐτὸν κανόνα διὰ τὰς χώρας τῆς βορείου Εὐρώπης, Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 319.

(4) Γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 458. Ἰταλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 495. Ρουμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 505. Βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ἄρθρ. 11. Ναυτικὸς κῶδιξ τῆς Φινλανδίας ἄρθρ 20 καὶ 21. Ὁλλανδικὸς κῶδιξ ἄρθρ.320. Σουηδικὸς ναυτικὸς κῶδιξ τοῦ 1841 ἄρθρ. 12. Δανικὸς ναυτικὸς κῶδιξ τοῦ 1892 ἄρθρ. 12. Ἱσπανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 589 ἐδ. 5. Ἐμπορικὸς κῶδιξ τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας ἄρθρ. 877. Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ὑπάρχουσιν ὅλως εἰδικοὶ κανόνες καθιερωθέντες ὑπὸ τῆς νομολογίας. Ὅρα ἀριθ. 317, σελ.267 καὶ ἑπομ.

τητα εἰ μὴ ἐλαχίστου μέρους τοῦ πλοίου. Ὁ νόμος καθιεροῖ ἐνταῦθα κανόνα ἀνάλογον πρὸς ἐκεῖνον ὃν παραδέχονται ἐν γένει τὰ καταστατικὰ τῶν κατὰ μετοχὰς ἑταιρειῶν ἡμῶν (sociétés par actions), ἅτινα καθιεροῦσιν ἀναλογίαν μεταξὺ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ψήφων ἑκάστου μετόχου ἐν ταῖς γενικαῖς συνελεύσεσι πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν μετοχῶν των.

**284.** Ἡ πλειονοψηφία ἡ ὁριζομένη συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ἀποτελεῖ νόμον διὰ τὴν μειονοψηφίαν κατὰ τρόπον ἀπόλυτον. Ὁ κανὼν ὁ τιθέμενος ὑπὸ τοῦ ἄρθρου τούτου δὲν ἐφαρμόζεται εἰ μὴ εἰς τὰς πράξεις «κοινοῦ συμφέροντος» (ἄρθρ. 220, ἐδ. 1). Ἵνα καταταχθῇ ἐπιχείρησίς τις μεταξὺ τῶν πράξεων τούτων, πρέπει 1ον ν' ἀφορᾷ τὸ πλοῖον καὶ τὴν ἀποστολὴν αὐτοῦ, 2ον νὰ μὴ δύναται νὰ γίνῃ εἰ μὴ δι' ὁλόκληρον τὸ πλοῖον. Οὕτω ἡ πλειονοψηφία ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐκλέξῃ τὸν πλοίαρχον, νὰ ὁρίσῃ τὰς ἀποδοχὰς αὐτοῦ, νὰ ναυλώσῃ τὸ πλοῖον ἀφοῦ ὁ πλοῦς ἀπεφασίσθη. Δύναται ἄρα νὰ πράξῃ πᾶν ὅ,τι εἶναι ἀναγκαῖον ὅπως προμηθευθῇ τὰ χρήματα τὰ χρήσιμα διὰ τὰς διαφόρους ταύτας πράξεις· δύναται λόγου χάριν νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον ὁλόκληρον (1) ἢ νὰ τὸ ὑπεγγυάσῃ εἰς δάνειον ναυτικόν.

Τοὐναντίον, ἡ πλειονοψηφία δὲν δύναται ἐνισταμένης τῆς μειονοψηφίας, ν' ἀγοράσῃ φορτίον ὅπως πωλήσῃ αὐτὸ πρὸς κοινὸν ὄφελος. Δὲν δύναται μάλιστα μηδὲ νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου· ἡ μερὶς ἑκάστου τῶν συνιδιοκτητῶν δύναται νὰ ἀσφαλισθῇ κεχωρισμένως, οὐδὲν δὲ κωλύει ἄλλαι μὲν τῶν μερίδων νὰ εἶναι ἠσφαλισμέναι ἄλλαι δ' οὔ (2) (3).

Συγγραφεῖς τινες, τοὐναντίον, ὑπεστήριζαν, ὅτι ἡ πλειονοψηφία δύναται ν' ἀποφασίσῃ ὅπως ἀσφαλίσῃ τὸ πλοῖον. Στηρίζονται δὲ πρὸ πάντων ἐπὶ τοῦ ἑπομένου συλλογισμοῦ : διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δύναται νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου (ἀριθ. 295) διατί ἡ πλειονοψηφία νὰ μὴ ἔχῃ τὸ δικαίωμα τοῦτο ; Ὁ συλλογισμὸς

---

(1) Ὅρα τὰ γραφόμενα ἐν ἀριθ. 285 περὶ τῆς ὑποθήκης τῆς συστημένης ἐπὶ ἀδιαιρέτου μερίδος ἑνὸς τινὸς πλοίου.

(2) Bordeaux 2 Ἀπριλίου 1844, Journal de Marseille, 1844 2. 9.— Demangeat sur Bravard, IV, σελ, 167. Boistel, ἀριθ. 1173.

(3) Laurin sur Cresp, I, σελ. 359. Desjardins, II, ἀριθ. 330.

οὗτος δὲν μᾶς πείθει ποσῶς. Ὅταν διορίζεται ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστής, δύναται βεβαίως νὰ ἀφαιρεθῇ ἀπ' αὐτοῦ ἡ ἐξουσία τοῦ νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου· ἐὰν διορισθῇ ἄνευ περιορισμοῦ τινος ὡς πρὸς τοῦτο, τοῦτο σημαίνει, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται ἐνόουν νὰ ἀφήσωσιν εἰς αὐτὸν τὴν ἐξουσίαν ταύτην. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἠδύναντο νὰ διαφωνήσωσιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἂν ἔπρεπε νὰ ἀφαιρεθῇ ἢ μὴ ἡ ἐξουσία αὕτη ἀπὸ τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τότε θὰ παρουσιάζετο τὸ ἡμέτερον ζήτημα : δύναται ἡ πλειονοψηφία νὰ ἐπιβάλῃ τὴν γνώμην της ἐπὶ τῆς μειονοψηφίας ὡς πρὸς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου ; Ἀποτελεῖται λοιπὸν φαῦλος κύκλος, ἐὰν θελήσῃ τις νὰ συναγάγῃ ἐπιχειρήματα ἐκ τῆς ἐξουσίας τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅπως ὑποστηρίξῃ, ὅτι εἶναι δικαίωμα τῆς πλειονοψηφίας ν' ἀποφασίσῃ, ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἐξασφαλισθῇ ἢ οὔ.

**285**. Ἀνεφέρομεν ἤδη (ἀριθ. 284) ὅτι κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 220 τὸ πλοῖον ὁλόκληρον δὲν δύναται νὰ ὑποθηκευθῇ διὰ τὰς ἀνάγκας αὐτοῦ καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του εἰ μὴ τῇ συνκινέσει τῆς πλειονοψηφίας. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι πᾶν μέρος τοῦ πλοίου δύναται ἐπίσης νὰ ἐπιβαρυνθῇ δι' ὑποθήκης. Ὁ πρῶτος περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων νόμος, συμμορφούμενος πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχάς, ἀνεγνώριζεν εἰς ἕκαστον τῶν συνιδιοκτητῶν τὸ δικαίωμα νὰ ὑποθηκεύῃ τὴν ἀδιαίρετον μερίδα του, χωρὶς νὰ εἶναι ἠναγκασμένος νὰ συμβουλευθῇ τοὺς ἄλλους συνιδιοκτήτας (Νόμος τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874, ἄρθρ. 3). Ἀλλ' ὁ δεύτερος νόμος περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων, ὁ ἀντικαταστήσας τὸν προγενέστερον, ἔδωκε λύσιν ὅλως ἀντίθετον εἰς τὸ ζήτημα· διατάσσει δηλαδὴ (Ν. τῆς 10 Ἰουλίου 1885 ἄρθρ. 3), ὅτι «ἐν ᾗ περιπτώσει τῶν συνιδιοκτητῶν τις θὰ ἤθελε νὰ ὑποθηκεύσῃ τὴν ἀδιαίρετον ἐν τῷ πλοίῳ μερίδα του, δὲν θὰ δύναται νὰ τὸ πράξῃ εἰ μὴ τῇ ἀδείᾳ τῆς πλειονοψηφίας συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος.» Ἐν τῇ διατάξει ταύτῃ ὑπάρχει παρέκκλισις ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἄρθρου 220 τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν (ἀριθ. 284). Τῷ ὄντι ἡ σύστασις ὑποθήκης εἶναι πρᾶξις δυναμένη νὰ γίνῃ διὰ μέρος μόνον τῆς συνιδιοκτησίας. Ὁ πρακτικὸς λόγος ὁ δικαιολογῶν τὴν παρέκκλισιν ταύτην εἶναι, ὅτι ἡ σύστασις μερικῶν ὑποθηκῶν δύναται νὰ βλάψῃ τὸ κοινὸν συμφέρον. Δύνανται αὗται νὰ καταστήσωσι δυσκολωτάτην πράγματι τὴν σύστασιν ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ ὅλου πλοίου, ὑποθήκης

τῆς ὁποίας θὰ προηγοῦντο αἱ ὑποθῆκαι αἱ βαρύνουσαι τὰς ἀδιαιρέτους μερίδας. Δύνανται ἐπίσης νὰ ἀνοίξωσιν αὗται τὴν θύραν εἰς ὀλεθρίας κατασχέσεις (1).

**286.** Ἡ διαφωνία μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν δύναται νὰ ἀναφέρηται καὶ εἰς τὸ ζήτημα, ἂν προσήκει νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον πλοῦν· ἡ πλειονοψηφία καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δέον νὰ εἶναι κυρίαρχος (2). Οὐδεὶς ὑπάρχει λόγος ὅπως θεωρηθῇ ἐπικρατεστέρα ἡ γνώμη ἡ ὑπὲρ τῆς ἐκτελέσεως πλοῦ. Δύναται νὰ εἶναι χρήσιμον ἢ φρόνιμον νὰ μὴ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον πλοῦν, τοῦθ' ὅπερ παρουσιάζεται, ὅταν τὸ πλοῖον δύναται νὰ διατρέξῃ σοβαροὺς κινδύνους ἕνεκα τῆς αὐξήσεως τῶν κινδύνων τῶν προερχομένων ἐκ τῆς ἐνσκήψεως πολέμου ἢ ὅταν οἱ ναῦλοι εἶναι πολὺ χαμηλοί (3).

**287.** Πάντως ὅμως ἡ πλειονοψηφία δὲν δύναται οὕτω νὰ ἐπιβάλῃ τὸν νόμον εἰς τὴν μειονοψηφίαν εἰ μὴ ἵνα ἀφήσῃ τὸ πλοῖον ἐν ἀδρανείᾳ ἐπί τινα χρόνον. Δὲν δύναται ν' ἀποφασίσῃ κυριαρχικῶς, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἀναχθῇ ποτε εἰς τὴν θάλασσαν, μεταστχηματίζουσα αὐτό, λόγου χάριν, εἰς νοσοκομεῖον. Κατὰ τοιαύτης ἀποφάσεως χωρούσης ἐναντίον τοῦ σκοποῦ τῆς συστάσεως τῆς συνιδιοκτησίας τοῦ πλοίου, ἀλλασσούσης ὁλοτελῶς τὸν προορισμὸν τούτου, ἡ μειονοψηφία δύναται νὰ προσφύγῃ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων (4).

**288.** Εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ μὴ ὑπάρχῃ πλειονοψηφία, νὰ ὑπάρχῃ ἰσοψηφία. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ τὸ μόνον μέσον ἵνα ἐξέλθωμεν ἐκ τῆς δυσκολίας εἶναι τὸ νὰ προσφύγωμεν εἰς τὴν ἐκποίησιν (licitation) τοῦ πλοίου, τὴν ὁποίαν δύνανται νὰ προκαλέσωσιν οἱ συνιδιοκτῆται οἱ ἀντιπροσωπεύοντες τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου (ἀριθ. 303 καὶ ἑπόμ.). Ἐφαρμόζεται μάλιστα τοῦτο καὶ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ἡ ἰσοψηφία ὑφίσταται ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἂν τὸ πλοῖον πρέπει νὰ πλεύσῃ, ἢ περὶ τῆς φύσεως

---

(1) Ὅρα ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου τὴν ἔκθεσιν τοῦ Eug. Durand τὴν ὑποβληθεῖσαν εἰς τὴν Βουλὴν τὴν 7 Ἀπριλίου 1881.

(2) Laurin sur Cresp, I, σελ. 355. Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 326.

(3) Cresp, I, σελ. 355.

(4) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 327. Demangeat, IV, σελ. 170.

τοῦ ἐπιχειρητέου πλοῦ (1). Ἡ προσφυγὴ μάλιστα εἰς τὴν ἐκποίησιν (licitation) ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει ρητῶς ὡρίζετο ὑπὸ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ἀλλ' ὁ Valin παρεδέχετο, ὅτι, ἐν περιπτώσει ἰσοψηφίας ὡς πρὸς τὸ ζήτημα ἂν τὸ πλοῖον πρέπει νὰ πλεύσῃ, ἔπρεπε νὰ ἐπικρατῇ ἡ ὑπὲρ τοῦ πλοῦ γνώμη. Δὲν ἐλάμβανεν ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἐνίοτε ὑπάρχει σοβαρὸν συμφέρον νὰ μὴ πλεύσῃ τὸ πλοῖον (ἀριθ. 286). Πρὸς τούτοις ἐπεκαλεῖτο ἐπιχείρημα ὅπερ ἠρύετο ἐκ τοῦ Διατάγματος, τὸ ὁποῖον δὲν δύναταί τις πλέον νὰ ἐπικαλεσθῇ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος. Τὸ ἄρθρον 6 τοῦ τίτλου VIII, βιβλίου II ἐνεδείκνυε περιοριστικῶς, ὅτι ὑπῆρχε λόγος προσφυγῆς εἰς τὴν ἐκποίησιν (licitation), ὅταν ὑπῆρχεν ἰσοψηφία ὡς πρὸς τὸν ἐπιχειρητέον πλοῦν· ἠδύνατο δέ τις νὰ συναγάγῃ διὰ τοῦ ἐπιχειρήματος a contrario, ὅτι ἡ ἐκποίησις δὲν ἠδύνατο νὰ ζητηθῇ ἐν περιπτώσει διαφωνίας ὡς πρὸς τὸ ζήτημα ἂν ἔπρεπε νὰ πλεύσῃ τὸ πλοῖον ἢ νὰ κρατηθῇ ἐν ἀδρανείᾳ (2).

**289.** Τὸ ἄρθρον 220 δὲν ἀπαιτεῖ ρητῶς νὰ ὑπάρχῃ διάσκεψις προηγουμένη τῆς ἀποφάσεως τῆς πλειονοψηφίας. Συνᾴδει ὅμως πρὸς τὸν ἐπιείκειαν καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ νόμου νὰ ἀκούσῃ ἡ πλειονοψηφία τὴν μειονοψηφίαν, πρὶν ἢ λάβῃ ἀπόφασιν, ἵνα δυνηθῇ ἡ μειονοψηφία νὰ ἀναπτύξῃ τοὺς λόγους της (3). Τὰ δικαστήρια θὰ ἠδύναντο νὰ κηρύξωσιν ἄκυρον ἀπόφασιν εἰλημμένην ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας χωρὶς νὰ ἀκουσθῇ πρότερον ἡ μειονοψηφία (4).

Πάντως ὅμως θὰ ἦτο εὐνόητον νὰ μὴ ἀπαιτῆται νὰ προηγῆται διάσκεψις ἐν περιπτώσει ἐπειγόντων μέτρων. Παραβλέπει τις τὰς διασκέψεις ἀκριβῶς ἐπὶ ναυτικῶν ὑποθέσεων, ὅταν τὸ πρᾶγμα εἶναι

---

(1) A. Desjardins, II, ἀριθ. 324.

(2) Διάταγμα τοῦ 1681, ἄρθρ. 6, βιβλίον II, τίτλος VIII. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἐξαναγκάσῃ τὸν ἑταῖρον τοῦ νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐκποίησιν κοινοῦ πλοίου, πλὴν ἐὰν αἱ γνῶμαι διῃρέθησαν ἐξ ἴσου ὡς πρὸς τὴν ἐπιχείρησιν πλοῦ τινος.

(3) Desjardins, II, ἀριθ. 324. Laurin sur Cresp I, σελ. 352. De Valroger, I, ἀριθ. 305. Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα. Jacobs, ἔνθα ἀνωτ. I, ἀριθ. 102.

(4) Ἐφ. τῆς Caen, 9 Δεκεμβρίου 1861. S. 1862. 2. 264. J. Pal. 1862. 928. Journal de Marseille, 1862. 2. 1.—Ὅρα τοὺς ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώσει μνημονευομένους συγγραφεῖς.

ἐπεῖγον, παρὰ τὰς κατηγορηματικὰς διατάξεις τοῦ ἐμπ. κώδικος αἵτινες φαίνονται ἀπαιτοῦσαι αὐτάς. Ἄρθρ. 400 τελευτ. ἐδ., καὶ ἄρθρ. 410 τοῦ ἐμπ. νόμου.

Ἀλλ' ἐπειδὴ ὁ κῶδιξ δὲν ἀναγράφει οὐδένα εἰδικὸν τύπον περὶ τῆς συνεδριάσεως καὶ τῆς ψηφοφορίας τῶν συνιδιοκτητῶν, ἡ ψηφοφορία δύναται νὰ γίνῃ καὶ δι' ἀλληλογραφίας. Δὲν δύναταί τις διασταλτικῶς νὰ ἐφαρμόσῃ ἐνταῦθα τοὺς κανόνας τοὺς ἰσχύοντας ἐν ταῖς κατὰ μετοχὰς ἑταιρείαις καὶ καθ' οὓς δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν εἰ μὴ αἱ ψῆφοι αἱ διδόμεναι ἐν αὐτῇ ταύτῃ τῇ συνελεύσει τῶν μετόχων (1).

**290.** Ἐκ τούτου καὶ μόνου, ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἡ γνώμη τῶν πλειόνων *ὑπερισχύει*, ἡ ἀπόφασις αὐτῆς δὲν δύναται νὰ προσβληθῇ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων, ἅμα ὡς ἡ πλειονοψηφία ἔλαβεν αὐτὴν ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν δικαιωμάτων αὐτῆς. Δύναται μόνον νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι ἡ ἀπόφασις περὶ ἧς πρόκειται, μὴ ἀφορῶσα μήτε τὸ πλοῖον μήτε τὴν ἀποστολήν, δὲν δεσμεύει τὴν μειονοψηφίαν, ἢ ὅτι ὑπῆρχε μέτρον τοιοῦτο ὥστε νὰ ληφθῇ διὰ μίαν μόνον μερίδα συνιδιοκτησίας ἐν τῷ πλοίῳ.

**291.** Ἀλλ' ἐρωτᾶται, ἀφοῦ ἅπαξ ἡ μειονοψηφία ἔλαβε μίαν ἀπόφασιν, ὑπάρχει ἆρά γε δι' αὐτὴν ἀδυναμία νὰ ἀνακαλέσῃ αὐτήν; Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι μεταβολὴ ἀποφάσεώς τινος εἶναι πάντοτε δυνατή, ἐὰν αὐταὶ αὗται αἱ περιστάσεις μετεβλήθησαν (2). Ἄλλως θὰ κατελήγομεν εἰς ἀποτροπαίους συνεπείας. Οὕτω, ἡ πλειονοψηφία ἀπεφάσισεν ἕνα πλοῦν καὶ μετὰ τὴν ἀπόφασιν ταύτην ὁ λιμὴν τοῦ προορισμοῦ ἐτέθη ἐν καταστάσει ἀποκλεισμοῦ. Θὰ ἦτο τερατῶδες νὰ δύναται εἷς συνιδιοκτήτης νὰ ὑποχρεώνῃ εἰς ἐπιχείρησιν τοῦ πλοῦ, ἐπικαλούμενος τὴν πρώτην ἀπόφασιν, μεθ' ὅλην τὴν αὔξησιν τῶν κινδύνων οὓς παρουσιάζει ὁ πλοῦς. Δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι πράγματι δὲν ὑπάρχει ἀληθὴς ἀνάκλησις τῆς ἀποφάσεως τῆς πλειονοψηφίας εἰ μὴ ἂν ἡ κατάστασις δὲν ἐτροποποιήθη.

Οἱ πλεῖστοι τῶν συγγραφέων εἶναι τῆς γνώμης, ὅτι ἡ πλειονοψηφία δὲν δύναται τότε νὰ μεταβάλῃ τὴν πρώτην ἀπόφασίν της (3).

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα II, ἀριθ. 851.

(2) Desjardins II, ἀριθ. 323.

(3) A. Desjardins, II, ἀριθ. 331. Cresp sur Laurin, I, ἀριθ. 356. Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 173. Boistel, ἀριθ. 1173.

Κατὰ τοὺς συγγραφεῖς τούτους ἡ πρώτη ἀπόφασις ἀποτελεῖ διὰ τὴν μειονοψηφίαν δικαίωμα κεκτημένον· ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις λογίζεται τοῦ λοιποῦ ὡς εἷς τῶν ὅρων τῆς ἑταιρείας.

Καθ' ἡμᾶς τοὐναντίον, αἱ ἀποφάσεις τῆς πλειονοψηφίας δὲν δεσμεύουσιν αὐτὴν ταύτην (1). Διατί ἡ πλειονοψηφία λαβοῦσα καλλιτέρας πληροφορίας νὰ μὴ μεταβάλῃ γνώμην, ὡς δύναται νὰ τὸ πράξῃ πᾶς διοικητής, χωρὶς μάλιστα αἱ περιστάσεις νὰ ὑποστῶσι τροποποιήσεις; Ἐννοεῖται ὅμως οἴκοθεν, ὅτι, ἂν αἱ συχναὶ γνωσιμαχίαι τῆς πλειονοψηφίας βλάπτουσι τὴν μειονοψηφίαν, δύναται ἡ τελευταία αὕτη νὰ παραπονεθῇ καὶ νὰ ζητήσῃ ἀποζημιώσεις. Δὲν ὑπάρχει ἐξουσία ἄνευ εὐθύνης, τοὐλάχιστον ἐν τῇ σφαίρᾳ τοῦ ἰδιωτικοῦ δικαίου.

Ἀλλὰ προφανῶς δὲν δύναται νὰ γίνηται λόγος περὶ ἀλλαγῆς γνώμης τῆς πλειονοψηφίας, ἐὰν ὑπῆρξε μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς μειονοψηφίας ἀληθὴς σύμβασις. Ἡ ἀνάκλησις ἢ τροποποίησις μιᾶς συμβάσεως ἀπαιτεῖ τὴν συναίνεσιν πάντων τῶν μερῶν (ἄρθρ. 1134 τοῦ ἀστ. κώδικος) (2). Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος τὸ λάθος τῶν ὀπαδῶν τῆς ἀποκρουομένης ὑφ' ἡμῶν γνώμης συνίσταται εἰς τὸ ὅτι συγχέουσι πρὸς σύμβασιν ἀπόφασιν ληφθεῖσαν ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας, ἀπόφασιν ὑφ' ἣν δὲν ἐξυπακούεται ποσῶς συμφωνία τις μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν.

**292.** *Περὶ τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ ἐπιτίμου ἐφοπλιστοῦ.* — Ἡ συμμετοχὴ πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου πολλάκις δύναται νὰ γεννᾷ δυσχερείας. Ἐνδεχόμενον ἰδίᾳ ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν νὰ εἶναι πολὺ μέγας ἢ καὶ νὰ εὑρίσκωνται μεταξὺ αὐτῶν πρόσωπα ἄνευ ἐμπειρίας τινὸς περὶ τὰ ναυτικὰ πράγματα. Διότι πλειστάκις ἐκλέγουσιν οὗτοι εἴτε ἕνα ἐξ ἑαυτῶν, εἴτε τρίτον τινὰ μὴ ἔχοντα μηδὲν δικαίωμα ἐν τῷ πλοίῳ, καὶ ἀναθέτουσιν εἰς αὐτὸν τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου των.

---

(1) De Valroger, I, ἀριθ. 307. Jacobs, ἔνθα ἀνωτ. I, ἀριθ. 103.

(2) Ἐφετ. τῆς Γάνδης, 8 Ἰουλίου 1885, Jurisprudence du port d' Anvers, 1886. 2. 24. Jacobs I, ἀριθ. 103.—Ἐπικαλούμεθα πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης ἡμῶν ἀπόφασιν βελγικοῦ δικαστηρίου καὶ Βέλγον συγγραφέα, διότι αἱ διατάξεις τοῦ ἡμετέρου ἐμπ. κώδικος ἀντεγράφησαν ἐν τῷ βελγικῷ νόμῳ τοῦ 1879.

Διαφόρως πρὸς πολλοὺς ξένους κώδικας, οἵτινες διὰ μακρῶν ποιοῦνται λόγον περὶ τοῦ *διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ* (armateur-gérant) ἢ *ἐπιτίμου ἐφοπλιστοῦ*, ὁ ἡμέτερος ἐμπορικὸς κῶδιξ σιωπᾷ ὡς πρὸς τὸν τρόπον τοῦ διορισμοῦ ἢ τῆς ἀνακλήσεως καὶ περὶ τῆς ἐξουσίας τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ· περὶ τοῦ τελευταίου τούτου σημείου γίνεται μόνον λόγος προκειμένου περὶ τῆς συστάσεως τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης ἐν τῷ νόμῳ τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 3 ἐδ. 1). Διὸ πρὸς κανονισμὸν τῶν ἀφορώντων τὸν διαχειριστὴν ἐφοπλιστὴν εὑρισκόμεθα εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προστρέξωμεν εἰς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου καὶ νὰ συνδυάσωμεν αὐτὰς πρὸς τοὺς εἰδικοὺς κανόνας τοῦ ναυτικοῦ δικαίου τοὺς σχετικοὺς πρὸς τὴν συνιδιοκτησίαν τῶν πλοίων.

**293.** Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ἐκλέγεται ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἡ ἐκλογὴ αὕτη ἀποτελεῖ ὄντως πρᾶξιν ἀφορῶσαν τὸ πλοῖον καὶ μὴ δυναμένην νὰ γίνῃ μόνον διὰ μίαν ἢ πλείονας ἀδιαιρέτους μερίδας. Ἄρθρ. 220, ἐδ. 1 καὶ 2 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**294.** Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δύναται ν' ἀνακληθῇ ad nutum ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας, πλήν, πάντως, ἂν διωρίσθη δι' αὐτῆς ταύτης τῆς πράξεως δι' ἧς συνεστάθη ἡ κοινωνία. Ὑπάρχει τότε σύμβασις ἡ ὁποία δὲν δύναται νὰ τροποποιηθῇ ἄνευ τῆς συναινέσεως πάντων καὶ αὐτοῦ τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἂν εἶναι συνιδιοκτήτης. Ἄρθρ. 1134 καὶ ἀνάλογον ἄρθρ. 1856 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος.

Ἀλλὰ δυνάμει τῆς ἀρχῆς τοῦ ἄρθρ. 220 περὶ τοῦ δικαιώματος τῆς πλειονοψηφίας, ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστής, καὶ ἂν ἀκόμη διωρίσθη μετὰ τὴν συστατικὴν τῆς συνιδιοκτησίας πρᾶξιν, δὲν δύναται νὰ ἀνακληθῇ ad nutum ὑπὸ τῶν συνιδιοκτητῶν του, ἐὰν ἔχῃ αὐτὸς τὴν κατὰ πλέον τοῦ ἡμίσεος κυριότητα τοῦ πλοίου. Θὰ ἀπετέλει τότε μόνος τὴν πλειονοψηφίαν τὴν ἐνισταμένην κατὰ τῆς ἀνακλήσεώς του.

**295.** Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ἔχει κατ' ἀρχὴν τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐνεργῇ πάσας τὰς πράξεις τὰς ὁποίας συνεπάγεται συνήθως μεθ' ἑαυτῆς ἡ ἐκμετάλλευσις ἑνὸς πλοίου· ἔχει λοιπὸν τὴν ἐξουσίαν νὰ συστήσῃ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου, νὰ συντηρῇ αὐτό, νὰ ναυλώνῃ, νὰ εἰσπράττῃ τὸν ναῦλον, νὰ ἐκλέγῃ τὸν πλοίαρχον, νὰ προμηθεύη-

ται χρήματα διὰ τὰς δαπάνας τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Φαίνεται σύμφωνον πρὸς τὴν πρόθεσιν τῶν μερῶν, τὰ ὁποῖα θὰ ἠθέλησαν βεβαίως νὰ προνοῇ ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ὑπὲρ τῆς διατηρήσεως τοῦ πλοίου, νὰ ἀναγνωρίσωμεν εἰς αὐτὸν καὶ τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐνεργῇ τὴν ἀσφάλισιν αὐτοῦ. Δύναται οὗτος νὰ παρίσταται ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ἐν σχέσει πρὸς τὰς πράξεις τὰς ἀναγομένας εἰς τὴν ἐξουσίαν του. Δὲν δύναται ὅμως νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον, εἴτε ἐν ὅλῳ, εἴτε ἐν μέρει, μήτε νὰ τὸ ὑποθηκεύῃ, μήτε νὰ λαμβάνῃ ναυτικὰ δάνεια ἐπ' αὐτοῦ ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 3 ἐδ. 2). Ἵνα δοθῇ δὲ εἰς αὐτὸν ἡ ἐντολὴ αὕτη ἐγκύρως, ἀναγκαία τυγχάνει ἡ συναίνεσις τῆς πλειονότητος τῶν συνιδιοκτητῶν κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Πάντως ὅμως ὑπάρχει εἰδικὴ περίπτωσις καθ' ἣν ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δύναται νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον τῇ ἀδείᾳ τοῦ δικαστοῦ, εἶναι ἡ περίπτωσις ἣν προβλέπει τὸ ἄρθρον 233 τοῦ ἐμπ. κώδικος (Νόμος 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 3, ἐδ. 2). Ὅρα ἀριθ. 534 καὶ ἑπομ.

**296.** Ὁ *γερμανικὸς* κῶδιξ, ἀφοῦ ὥρισεν ἐν ἄρθρῳ 460 τὴν ἐξουσίαν τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, κηρύττει, ὅτι οἱ περιορισμοὶ οἱ ἐπενεχθέντες εἰς τὴν ἐξουσίαν ταύτην δὲν δύνανται νὰ ἀντιταχθῶσιν εἰς τοὺς τρίτους, οἵτινες δὲν ἔλαβον γνῶσιν αὐτῶν, ἔχουσι δὲ ἀξίαν ὑποχρεωτικὴν μόνον ἐν ταῖς σχέσεσι μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν συνιδιοκτητῶν (ἄρθρ. 462 καὶ 463). Προφανῶς δὲν ὑπάρχει οὐδὲν τὸ παρόμοιον ἐν Γαλλίᾳ, ἔνθα ἡ ἐξουσία τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ νόμου. Ἀλλ' ἐν τῇ ἐφαρμογῇ εἶναι δίκαιον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ἄγνοια τῶν τρίτων, προκειμένου περὶ ἐξαιρετικῶν περιορισμῶν ἐπενεχθέντων εἰς τὴν ἐξουσίαν τὴν ὁποίαν ἔχουσι συνηθέστατα οἱ διαχειρισταὶ ἐφοπλισταί.

**297.** Αἱ πράξεις τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ αἱ γενόμεναι ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἐξουσίας του ὑποχρεοῦσι, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 1998 τοῦ ἀστ. κώδικος, τοὺς συνιδιοκτήτας. Εὐθύνονται δὲ οὗτοι δι' ὅλης τῆς περιουσίας των· τὸ εὐεργέτημα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου δὲν ἰσχύει εἰ μὴ διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Ὅρα ἄλλως ἀνωτέρω ἀριθ. 204 (1).

(1) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 171.—Ἡ ἀλληλεγγύη ἀποκλείεται ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ ἐμπ. κώδικος (ἄρθρ. 474, ἐδ. 1).

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν διαχειριστὴν ἐφοπλιστὴν δὲν εὐθύνεται οὗτος εἰ μὴ ἐὰν εἶναι συνιδιοκτήτης καὶ ὑπεχρεώθη προσωπικῶς.

**297** δίς. Ἀλλ' ἐρωτᾶται, ἂν δὲν εὐθύνονται οἱ συνιδιοκτῆται πρὸς τοὺς τρίτους διὰ τὰς πράξεις τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἰ μὴ μόνον κατὰ μέρος ἀνάλογον πρὸς τὴν μερίδα τῆς συνιδιοκτησίας, ἢ ἂν εὐθύνονται ἀλληλεγγύως.

Ἡ ἀλληλεγγύη ἀπεκρούσθη (1) ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀρχῆς τοῦ ἄρθρ. 1202 τοῦ ἀστ. κώδικος, κατὰ τὸ ὁποῖον ἡ ἀλληλεγγύη δὲν εἰκάζεται, ἀλλὰ δέον νὰ συμφωνηθῇ ρητῶς.

Ἡ γνώμη αὕτη δὲν ἠδύνατο νὰ θριαμβεύσῃ. Ὀφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἀλληλεγγύην τῶν συνιδιοκτητῶν. Δικαιολογεῖται αὕτη ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν καὶ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὴν παράδοσιν. Ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρου 1202 τοῦ ἀστ. κώδικος δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὰ θέματα τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου· ἡ ἀλληλεγγύη εἰκάζεται ἐν αὐτοῖς, κατὰ τοῦτο, ὅτι δηλ. δέον νὰ γίνηται δεκτὴ ἐν ἐλλείψει ἐναντίας συμφωνίας (2). Αἱ πράξεις τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ ἔχουσι τὸν ἐμπορικὸν χαρακτῆρα διὰ τοὺς συνιδιοκτήτας.

Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ οἱ δικαιολογοῦντες τὴν ἀλληλεγγύην στηρίζονται ἐπὶ τοῦ ὅτι ὑπάρχει ἐμπορικὴ ἑταιρεία μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν ἑνὸς πλοίου καὶ ὅτι κατ' ἀρχὴν οἱ ἑταῖροι ἐν τοιαύτῃ ἑταιρείᾳ εὐθύνονται ἀλληλεγγύως διὰ τὰ χρέη (3). Εἶναι περιττὸν νὰ προσφύγῃ τις εἰς τοιοῦτο ἐπιχείρημα, ἐπιχείρημα τοῦ ὁποίου ἡ ἀφετηρία εἶναι ἀμφίβολος ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις. Τὸ ζήτημα, ἂν ὑπάρχει μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν ἑνὸς πλοίου ἑταιρεία, εἶναι ἀντικείμενον ἀμφισβητήσεως (ἀριθ. 298). Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον· ἡ ὕπαρξις ἑταιρείας μεταξὺ συνοφειλετῶν δὲν εἶναι ὅρος ἀναγκαῖος τῆς ἀλληλεγγύης ἐπὶ ἐμπορικῶν ὑποθέσεων (4).

---

(1) Ἀκυρ. 27 Φεβρουαρίου 1877. D. 1877. 1. 213. S. 1877. 1. Journal du Palais, 1877.523. Ἐμποροδ. τῆς Δουγκέρκης, 21 Μαρτίου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1886—87, σελ. 568.—Desjardins, II, σελ. 16· Boistel, ἀριθ. 1175.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 38.

(3) Ὅρα ἰδίᾳ τὰς δικαστικὰς ἀποφάσεις τὰς μνημονευθείσας ἐν τῇ ἀνωτέρω σημειώσει 1.

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 38.

Ὁμοιότατον ζήτημα παρουσιάζεται ἐν σχέσει πρὸς τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Πρόκειται περὶ τοῦ ἂν οἱ συνιδιοκτῆται εὐθύνονται δι' αὐτὰς ἀλληλεγγύως πρὸς τοὺς τρίτους ἢ ἕκαστος εὐθύνεται μόνον διὰ μέρος ἀνάλογον πρὸς τὴν μερίδα τῆς ἰδιοκτησίας. Τὸ ζήτημα τοῦτο καὶ τὸ ἀφορῶν τὰς πράξεις τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ πρέπει βεβαίως νὰ λυθῶσι κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον. Ἀλλ' οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς ὁμοφώνως παρεδέχοντο, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται πλοίου εὐθύνονται ἀλληλεγγύως διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου (1). Οἱ πλεῖστοι τῶν συγγραφέων ἐπικαλοῦνται ἐπίσης ὡς ἐπιχειρήματα ὑπὲρ τῆς ἰδέας τῆς ἀλληλεγγύης κείμενα τῶν Πανδεκτῶν, τὰ ὁποῖα κηρύττουσιν ὅτι οἱ exercitores navis εὐθύνονται in solidum διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου (magister navis). Ὅρα L. 1. § 25, Οὐλπιανός, Πανδ. (Si plures navem exerceant cum quolibet eorum in solidum agi potest. Πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν, ὅτι ὁ Valin (ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 2, τίτλου 8, βιβλίου II, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681) καὶ ὁ Emérigon (κεφάλ. Δ', τμῆμα ΙΑ') παρέπεμπον εἰς τὸ κείμενον τοῦτο, πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ὑπὲρ τῆς ἀλληλεγγύης θεωρίας αὐτῶν. Τὸ ἐφ' ἡμῖν ὅμως φρονοῦμεν, ὅτι ἡ λύσις τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου δὲν ἔχει οὐδεμίαν ἀξίαν ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Ἐὰν οἱ συνιδιοκτῆται ηὐθύνοντο ἀλληλεγγύως (in solidum) ὅταν ὑπεχρεοῦτο ὁ πλοίαρχος, δὲν ηὐθύνοντο ἕκαστος εἰ μὴ ἀναλόγως τῆς ἐν τῷ πλοίῳ μερίδος του (proportionibus exercitionis), ὅταν ὑπεχρεοῦντο οἱ ἴδιοι, νόμος 4 princip. Πανδ. (XIV, 1). Τοὐναντίον εἶναι ἀναμφίβολον, ὅτι ἐν τῷ ἡμετέρῳ δικαίῳ, ἐὰν οἱ συνιδιοκτῆται εὐθύνωνται ἀλληλεγγύως ἐν τῇ μιᾷ τῶν δύο τούτων περιπτώσεων, δέον νὰ εὐθύνωνται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον καὶ ἐν τῇ ἑτέρᾳ. Κατὰ τὰς νεωτέρας ἰδέας ἡμῶν, πῶς δύναται νὰ ἐννοήσῃ τις ὅτι πρόσωπά τινα ὑπεχρεώθησαν ἀλληλεγγύως ὅταν ἐντολοδόχος τις ἀντεπροσώπευσεν αὐτά, ἐνῷ δὲν θὰ ὑπεχρεοῦντο εἰ μὴ συνημμένως (conjointement) ἐνεργοῦντα αὐτοπροσώπως! Ἐν τῷ ρωμαϊκῷ δικαίῳ ἐκ λόγων ὅλως εἰδικῶν καὶ ἐντελῶς ἀλλοτρίων πρὸς τὸ ἡμέτερον δίκαιον ἐδίδετο ἡ exercitoria actio εἰς ὁλόκληρον (in solidum) διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου. Ὁ πλοίαρχος ἦτο συνήθως

(1) Valin, ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 2, βιβλίου II, τίτλου 8 τοῦ Διατάγματος τοῦ 1686. Emérigon Traité des assurances, κεφάλ. Δ', τμῆμα ΙΑ'.

δοῦλος καὶ ἐδίδετο κατὰ τῶν κυρίων αὐτοῦ ἡ ἀγωγὴ ἥτις θὰ ἐδίδετο κατ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, ἐὰν ἦτο ἐλεύθερος. Ἀλλ' ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ εἶναι πρόδηλον, ὅτι οἱ πιστωταὶ θὰ ἠδύναντο νὰ ζητήσωσι τὴν ἀκεραίαν πληρωμὴν τοῦ χρέους παρὰ τοῦ πλοιάρχου.

**298.** ΦΥΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.— Ὑπάρχει ἓν ζήτημα τὸ ὁποῖον ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ οὐδὲ ἔθιξε κἂν καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποίου εἶναι πρέπον νὰ ἐκφέρωμεν γνώμην. Μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν δηλονότι ἑνὸς πλοίου ὑπάρχει ἁπλῆ κατάστασις κοινωνίας ἢ ὑπάρχει ἑταιρεία ;

Τὸ ζήτημα παρουσίαζε μάλιστα ἐνδιαφέρον πρὸ τοῦ νόμου τῆς 17 Ἰουλίου 1856, ὅστις κατήργησε τὴν ἀναγκαστικὴν διαιτησίαν διὰ τὰς μεταξὺ τῶν ἑταίρων διαφορὰς ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς ἑταιρείαις (1). Δὲν ὑπῆρχε λόγος ἐφαρμογῆς τῆς διαιτησίας ταύτης μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν πλοίου εἰμὴ καθόσον ἀνεγνωρίζετο μεταξὺ αὐτῶν ἡ ὕπαρξις ἑταιρείας. Τὸ ἐνδιαφέρον τοῦτο τοῦ ζητήματος ἐξέλιπε μετὰ τῆς ἀναγκαστικῆς διαιτησίας. Δὲν παρουσιάζει δὲ εἰ μὴ θεωρητικὸν ἐνδιαφέρον, πλὴν ἂν παραδεχθῇ τις θεωρίαν ἀρκούντως ἐξηπλωμένην, καθ' ἣν ἡ ἀλληλεγγύη διὰ τοὺς συνιδιοκτήτας δὲν δύναται νὰ στηρίζηται εἰ μὴ ἐπὶ τῆς ὑπάρξεως ἐμπορικῆς ἑταιρείας μεταξὺ αὐτῶν. Τὴν θεωρίαν ταύτην ἀντεκρούσαμεν. Ὅρα ἀριθ. 297.

Αἱ γνῶμαι εἶναι λίαν διῃρημέναι. Οἱ μὲν βεβαιοῦσιν, ὅτι ὑπάρχει πάντοτε ἑταιρεία μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν πλοίου (2), ἐνῷ οἱ ἄλλοι ὑποστηρίζουσιν, ὅτι, ἅμα ὡς δὲν ὑπάρχῃ ἑταιρεία περιβεβλημένη ἕνα τῶν τύπων τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, ὑπάρχει ἁπλῆ κατάστασις κοινωνίας (3). Ἡ ἀλήθεια κεῖται ἐν διαμέσῳ συστή-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 365 καὶ 515.

(2-3) Ὁ Demangeat sur Bravard (IV, σελ. 166 σημ. 1) λέγει, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται οὗτοι δὲν εἶναι ἀκριβῶς εἰπεῖν συνέταιροι. Προσθέτει δὲ πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης του : «Ἕκαστος ἐξ αὐτῶν δύναται ν' ἀπαλλοτριώσῃ τὸ δικαίωμά του, νὰ μεταβιβάσῃ αὐτὸ εἰς τοὺς κληρονόμους του κλπ...» Ὁ Boistel (ἀριθ. 1172) δὲν ἀρνεῖται, ὅτι δυνατὸν νὰ ὑπάρχῃ ἑταιρεία μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν, ἀλλὰ παραδέχεται κατ' ἀρχήν, ὅτι ὑπάρχει ἁπλῆ κοινωνία διὰ τοὺς λόγους οὓς ἐπικαλεῖται ὁ Demangeat. Ὅρα ἐπίσης de Valroger, II, ἀριθ. 302. Τὰ ἐπιχειρήματα ταῦτα φρονοῦμεν ὅτι εὐκόλως δύνανται νὰ ἀνασκευασθῶσιν. Εἶναι ἀληθές, ὅτι κατά τινα σταθερὰν συνή-

ματι (1). Κατὰ τὰς περιστάσεις, ὑπάρχει ἑταιρεία ἢ ἁπλῆ κατάστασις κοινωνίας ἄνευ ἑταιρείας. Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὑπάρχει ἑταιρεία. Τῷ ὄντι οἱ συνιδιοκτῆται ἔχουσι σχεδὸν πάντοτε σκοπὸν νὰ πραγματοποιήσωσι χρηματικὰς ὠφελείας διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, πράγματος κοινοῦ, τοῦ ὁποίου πᾶσα μερὶς συνιδιοκτήτου ἀντιπροσωπεύει μίαν εἰσφοράν. Ὡς ἐκ τούτου πάντες οἱ ὅροι οἱ ἀπαιτούμενοι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1832 τοῦ ἀστ. κώδικος, ἵνα ὑπάρχῃ ἑταιρεία μεταξὺ αὐτῶν, ἐκπληροῦνται. Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις ἐξαιρετικαὶ περιστάσεις, ἐν αἷς ἄλλως ἔχουσι τὰ πράγματα καὶ ὅπου κατ' ἀκολουθίαν δὲν ὑπάρχει εἰ μὴ κατάστασις κοινωνίας. Τοῦτο δὲ συμβαίνει ἐπὶ παραδείγματι, ὅταν ἓν πλοῖον γίνηται ἐπίκοινον πρᾶγμα, ὡς λαχὸν ἔν τινι κληρονομίᾳ εἰς πλείονας συγκληρονόμους, οἵτινες δὲν ἐπιδίδονται δι' αὐτοῦ εἰς οὐδεμίαν θαλασσίαν ἐπιχείρησιν τείνουσαν εἰς πραγματοποίησιν χρηματικῶν ὠφελειῶν.

Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 6, βιβλ. II, τίτλ. VIII, προβλέπον τὴν κανονικὴν κατάστασιν, καθ' ἣν τὸ πλοῖον εἶναι ἀντικείμενον κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἐχαρακτήριζε τοὺς συνιδιοκτήτας ὡς συνεταίρους, λέγον : «οὐδεὶς δύναται νὰ ἐξαναγκάσῃ τὸν *συνέταιρόν* του . . . » Οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς μετεχειρίζοντο ἐπίσης συχνὰ τὴν λέξιν *συνέταιροι*. Ὅρα Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 5, βιβλίου II, τίτλου VIII τοῦ Διατάγματος· Pothier Traité, de la Charte - partie, ἀριθ. 50. Τέλος ἐν τῷ διατάγματι τῆς 27 vendémiaire ἔτους II (ἄρθρ. 13), ὁ τύπος τοῦ δοτέου πρὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν ἐγγράφων ἐθνικότητος ὅρκου χαρακτηρίζει ὡς *συνεταίρους* τοὺς συνιδιοκτήτας.

**299.** Ὅταν ὑπάρχῃ ἑταιρεία μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν, ποία εἶναι ἡ φύσις αὐτῆς ; Δὲν δύναται τῷ ὄντι νὰ ὑπαχθῇ εἰς οὐδὲν τῶν εἰδῶν ἑταιρειῶν τῶν προβλεπομένων καὶ κανονιζομένων διὰ τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἄρθρ. 18 καὶ ἑπόμ.). Δὲν εἶναι ἑταιρεία ὁμόρρυθμος,

---

θειαν πᾶς συνιδιοκτήτης δύναται νὰ ἐκχωρῇ τὴν μερίδα του ἄνευ τῆς συναινέσεως τῶν ἄλλων καὶ ὅτι ἡ κατάστασις τῆς κοινωνίας των δὲν παύει οὔτε διὰ τοῦ θανάτου οὔτε διὰ τῆς πτωχεύσεως τοῦ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἀποκλείει τὴν ὕπαρξιν ἑταιρείας. Μὴ δὲν ὑπάρχουσιν ἑταιρεῖαι μὴ διαλυόμεναι ἐκ τῶν γεγονότων τούτων καὶ ἐν αἷς αἱ μερίδες τῶν ἑταίρων ἐκχωροῦνται κατὰ βούλησιν (ἑταιρεῖαι κατὰ μετοχάς) ;

(1) Ὅρα ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 1832 τοῦ ἀστ. κώδικος τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 13 καὶ ἑπόμ.

διότι δὲν ὑπάρχει ἑταιρικὴ ἐπωνυμία καὶ τὸ intuitus personae δὲν ἐπικρατεῖ συνήθως ἐν αὐτῇ (ἀριθ. 301 καὶ 314). Δὲν εἶναι οὐδὲ ἑταιρεία ἀνώνυμος, οὐδὲ ἑτερόρρυθμος, διότι αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἑταίρων ἢ μέρους αὐτῶν δὲν περιορίζονται ἐν αὐτῇ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν εἰσφορῶν των. Εἶναι ἀληθές, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται ἔχουσι τὸ εὐεργέτημα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου· ἀλλὰ τὸ εὐεργέτημα τοῦτο εἶναι ἀπολύτως ἀνεξάρτητον τῆς ὑπάρξεως τῆς συνιδιοκτησίας, διότι ἀνήκει εἰς τὸν μοναδικὸν ἰδιοκτήτην πλοίου, τὸ εὐεργέτημα τοῦτο ὑποθέτει, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται εὐθύνονται διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου, οὕτως ὥστε εὐθύνονται ἄνευ ὁρίου διὰ πάσης τῆς περιουσίας των, ἐὰν ὑπεχρεώθησαν οἱ ἴδιοι (ἀριθ. 204), ἢ ἂν εὐθύνονται ἕνεκα πράξεων τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἀριθ. 297). Δὲν εἶναι δὲ ἐπίσης ἑταιρεία μετοχική. Ἡ ἑταιρεία αὕτη ἐνέχει τὴν ἔννοιαν, ὅτι ὁ συνεταιρισμὸς δὲν εἶναι γνωστὸς ὑπὸ τῶν τρίτων καὶ ἑπομένως δὲν ἔχει ὕπαρξιν ἀπέναντι αὐτῶν. Ὁ συνεταιρισμὸς τῶν συνιδιοκτητῶν πλοίου ἀποκαλύπτεται διὰ τῶν βιβλίων τοῦ τελωνείου, ἅτινα ἕνεκα τῶν διατυπώσεων τῆς mutation en douane δέον νὰ περιέχωσι τὰ ὀνόματά των.

**300**. Ἡ ἑταιρεία ἡ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὑφισταμένη μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν πλοίου εἶναι βεβαίως ἑταιρεία ἐμπορική. Συνιστᾶται τῷ ὄντι ὅπως ἐνεργῇ θαλασσίας ἐπιχειρήσεις, πᾶσαι δὲ αὗται ἔχουσι τὸν χαρακτῆρα τῆς ἐμπορικότητος (ἄρθρ. 633 τοῦ ἐμπορ. κώδ.). Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι αἱ μεταξὺ συνιδιοκτητῶν διαφοραὶ εἶναι τῆς ἁρμοδιότητος τῶν ἐμποροδικείων (ἄρθρ. 631, ἐδ. 2, τοῦ ἐμπ. κώδικος) (1).

**301**. Οὐδὲν ὑπάρχει τὸ δηλοῦν, ὅτι τοιαύτη ἑταιρεία συνεστάθη cum intuitu personae, ὡς συνιστᾶται ἑταιρεία ὁμόρρυθμος ἢ ἑτερόρρυθμος κατὰ μερίδας (par interêts). Διό, ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἀντίθετος συμφωνία, πᾶς ἑταῖρος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐκχωρήσῃ τὴν μερίδα του ἄνευ τῆς συναινέσεως τῶν ἄλλων (2).

Ἐὰν παραδεχθῶμεν, ὅτι οἱ συνιδιοκτῆται εὐθύνονται ἀλληλεγγύως διὰ τὰ κοινὰ χρέη (ἀριθ. 698), θὰ ἔχωμεν οὕτω—τοῦθ' ὅπερ εἶναι

---

(1) Θὰ ὑπεβάλλοντο δὲ εἰς διαιτητὰς πρὸ τῆς καταργήσεως τῆς ἀναγκαστικῆς διαιτησίας διὰ τοῦ νόμου τῆς 17 Ἰουλίου 1856. Ὅρα ἀριθ. 298.

(2) Ὅρα ἀριθ. 314 ἑτέραν συνέπειαν συναγομένην ἐκ τῆς αὐτῆς ἰδέας.

σπανιώτατον ἐν Γαλλίᾳ — ἑταιρείαν ἐν ᾗ ὑπάρχουσι συγχρόνως ἀλληλεγγύη καὶ ἀδιαφορία ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα (1).

**302.** Οἱ ἡμέτεροι νόμοι δὲν ἐπιφέρουσιν οὐδένα εἰδικὸν περιορισμὸν εἰς τὸ δικαίωμα ἑκάστου συνιδιοκτήτου τοῦ νὰ ἐκχωρήσῃ τὴν μερίδα του. Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι ὁ συνιδιοκτήτης τοῦ ὁποίου ἡ μερὶς ὑπερβαίνει τὸ ἥμισυ τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἐκχωρήσῃ τὴν μερίδα ταύτην καὶ εἰς ἀλλοδαποὺς ἀκόμη ἄνευ τῆς συναινέσεως τῶν συνιδιοκτητῶν του. Οὕτω, ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως αὐτῶν τὸ πλοῖόν των θὰ ἀπέβαλλε τὴν γαλλικὴν ἐθνικότητα καὶ θὰ ἐστερεῖτο τῶν μετ' αὐτῆς συνημμένων διαφόρων πλεονεκτημάτων (ἀριθ. 56 καὶ ἑπόμ.). Ἡ λύσις αὕτη εἶναι ἀληθῶς τερατώδης. Μόνον οἱ προνοητικοὶ συνιδιοκτῆται δύνανται νὰ θέσωσιν αὐτὴν κατὰ μέρος ἐκ τῶν προτέρων, διὰ συμβάσεως ὑποτασσούσης εἰς τὴν συναίνεσιν εἴτε πάντων, εἴτε τῆς πλειονοψηφίας, πᾶσαν ἀπαλλοτρίωσιν δυναμένην νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὸ νὰ καταστήσῃ τὸ πλοῖον ξένον.

Ξέναι νομοθεσίαι ἔχουσιν ἀσπασθῆ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου σύστημα καλλίτερον καὶ συμφωνότερον πρὸς τὴν πιθανὴν βούλησιν τῶν ἐνδιαφερομένων, ὁρίσασαι, ὅτι ἀπαιτεῖται ἡ ὁμόφωνος συναίνεσις διὰ τὰς ἀπαλλοτριώσεις, αἵτινες μέλλουσι νὰ ἔχωσιν ὡς ἀποτέλεσμα τὸ νὰ ἀπολέσῃ τὸ πλοῖον τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ φέρῃ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν. Ὅρα *γερμανικὸν* κώδικα, ἄρθρ. 470.

**303.** *Κανόνες εἰδικοὶ περὶ παύσεως τῆς κοινωνίας.* — Ἡ συνιδιοκτησία τῶν πλοίων ὑπόκειται εἰς κανόνας ἰδιαιτέρους ὡς πρὸς τὸν τρόπον καθ' ὃν δύναται νὰ παύσῃ ἡ κοινωνία. Ῥητέον ἄλλως, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν ποιεῖται λόγον εἰ μὴ περὶ μιᾶς αἰτίας παύσεως τῆς κοινωνίας, τῆς δικαστικῆς πωλήσεως (licitation) (ἄρθρ. 220, ἐδ. τελευταῖον).

**304.** Ἐν τῷ κοινῷ δικαίῳ, οὐδενὸς ὑποχρεουμένου νὰ ἐμμείνῃ ἐν τῇ κοινωνίᾳ, ἕκαστος συνιδιοκτήτης, ὅσον μικρὰ καὶ ἂν εἶναι ἡ μερίς του, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ νὰ ἐξέλθῃ αὐτῆς, εἴτε διὰ φυσικῆς διανομῆς, προκειμένου περὶ κτημάτων ἐπιδεκτικῶν ὑλικῆς

---

(1) Ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 674 τρίς.

διαιρέσεως, εἴτε διὰ δικαστικῆς πωλήσεως (ἄρθρ. 815 τοῦ ἀστ. κώδικος).

Οἱ κοινωνοὶ δύνανται μόνον νὰ συμφωνήσωσιν ὅπως μείνωσιν ἐπὶ πέντε ἔτη ἐν τῇ κοινωνίᾳ. Προσθετέον, ὅτι, ὅταν ἡ κοινωνία εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς συστάσεως ἑταιρείας, ἂν μὴ συνωμολογήθη αὕτη ἐπὶ ὡρισμένον χρόνον, ἕκαστος ἑταῖρος δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν διάλυσιν, ἀρκεῖ νὰ πράττῃ τοῦτο καλῇ τῇ πίστει καὶ οὐχὶ ἀκαίρως (ἄρθρ. 1869 καὶ ἐπόμ., τοῦ ἀστ. κώδικος).

Τὸ δικαίωμα ἑκάστου συνιδιοκτήτου πλοίου ὅπως ζητήσῃ τὴν δικαστικὴν πώλησιν θὰ ἠδύνατο νὰ ἔχῃ σοβαρὰ ἄτοπα. Συνιδιοκτήτης, μηνίων ἐπὶ τῷ ὅτι δὲν ὑπερίσχυσεν ἡ γνώμη του ἢ καὶ ὠθούμενος ὑπὸ καθαρᾶς ἰδιοτροπίας, θὰ ἠδύνατο νὰ ζητήσῃ τὴν δικαστικὴν πώλησιν κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ματαίωσιν σπουδαίας τινὸς ἐπιχειρήσεως. Ἐπίσης θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ εἷς πλούσιος συνιδιοκτήτης τὴν δικαστικὴν πώλησιν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τοῦ νὰ ἐπωφεληθῇ μόνος ἐπικερδῆ πώλησιν, ἀγοράζων τὰς μερίδας τῶν ἄλλων ἰδιοκτητῶν (1). Πρὸς ἀποφυγὴν τούτου ὁ ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 220, ἐδ. 3) ὁρίζει ὅτι *ἡ κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησις τοῦ πλοίου δὲν συγχωρεῖται εἰ μὴ κατ' αἴτησιν τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν μετεχόντων ὁμοῦ τοῦ ἡμίσεος τοῦ πλοίου, ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἔγγραφος ἐναντία συμφωνία*. Οὕτω λοιπόν, ἐὰν δὲν ἀπαιτῆται ἡ πλειονοψηφία ἵνα ὑπάρξῃ δικαστικὴ πώλησις, ἀνάγκη τοὐλάχιστον νὰ εἶναι τῆς γνώμης τοῦ νὰ προβῶσιν εἰς αὐτὴν οἱ ἰδιοκτῆται οἱ ἀντιπροσωπεύοντες τὸ ἥμισυ τοῦ πλοίου· ῥητέον ὅμως, ὅτι δὲν ὀφείλουσι ποσῶς νὰ δηλώσωσι τὸν λόγον τῆς αἰτήσεώς των. Ὅρα ἀριθ. 313. Δὲν εἶχεν οὕτω τὸ πρᾶγμα ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Αὐστηρότερον τοῦτο (ἄρθρ. 6, βιβλίον II, τίτλος VIII), ὃν τοῦ κώδικος, δὲν ἐπέτρεπε τὴν δικαστικὴν πώλησιν ἐν περιπτώσει διανομῆς μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν εἰ μὴ καθ' ὅσον διεφώνουν ὡς πρὸς τὸν ἐπιχειρητέον πλοῦν (2).

---

(1) Αἱ σκέψεις αὗται εἶναι εἰλημμέναι παρὰ τοῦ Valin, ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 6, βιβλίου II, τίτλου XIII, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

(2) Ὅρα τὸ κείμενον τοῦ Διατάγματος ἀντιγραφόμενον ἀνωτέρω, σημείωσις 2 τῆς σελίδος 227. Ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης ὁ Valin εἶχε συναγάγει τὸ συμπέρασμα, ὅτι, ὅταν ὑπάρχῃ ἰσοψηφία οὐχὶ ὡς πρὸς τὸν ἐπι-

**305.** Ὁ κανών, καθ' ὃν ἡ δικαστικὴ πώλησις δέον νὰ ζητηθῇ ὑπὸ συνιδιοκτητῶν μετεχόντων τοὐλάχιστον τοῦ ἡμίσεος τοῦ πλοίου, δὲν εἶναι δημοσίας τάξεως. Οἱ συνιδιοκτῆται δύνανται ὡς πρὸς τοῦτο νὰ συνάψωσιν ἐναντίαν συμφωνίαν καὶ ν' ἀναθέσωσι τὸ δικαίωμα τῆς αἰτήσεως τῆς δικαστικῆς πωλήσεως εἴτε εἰς τὴν ὁμοφωνίαν, εἴτε, ἀντιθέτως, εἰς τὸν συνιδιοκτήτην τῆς ἐλαχίστης μερίδος. Ἡ συμφωνία αὕτη δέον νὰ ἀποδεικνύηται κατὰ τὸ ἄρθρον 220 ἐδ. τελευταῖον δι' ἐγγράφου, οὕτως ὥστε ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀποκλείεται ἡ ἐμμάρτυρος ἀπόδειξις καὶ τὰ δικαστικὰ τεκμήρια (1).

Ἔχομεν ἐνταῦθα ἐφαρμογὴν τῆς προτιμήσεως τῆς χορηγουμένης πάντοτε ὑπὸ τοῦ νομοθέτου, προκειμένου περὶ ναυτικῶν πραγμάτων, εἰς τὴν ἔγγραφον ἀπόδειξιν. Ὅρα 107 (2).

**305 δίς.** Ἡ συμφωνία μάλιστα ἡ συγχωρουμένη ὑπὸ τοῦ νόμου θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὴν διάρκειαν τῆς κοινωνίας ὅρια ὑπερβαίνοντα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπει τὸ κοινὸν δίκαιον διὰ τὰ ἐπίκοινα κτήματα τὰ ἄλλα πλὴν τοῦ πλοίου. Οὕτω ἠδύνατο ν' ἀποφασισθῇ, ὅτι ἡ κοινωνία θὰ παραμένῃ πλέον τῶν πέντε ἐτῶν, ἐὰν ὑπάρχῃ ἁπλῆ κατάστασις κοινωνίας.

**306.** Πᾶς συνιδιοκτήτης δύναται βεβαίως νὰ ἐξέλθῃ ἐλευθέρως τῆς κοινωνίας, ἐκχωρῶν τὴν μερίδα του εἰς τρίτον (ἀριθ. 301). Ἀλλὰ τοιαύτη ἐκχώρησις δὲν δίδει πέρας εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν κοινωνίαν.

**307.** Κατὰ τὸ ἄρθρον 220 τελευτ. ἐδάφ. τοῦ ἐμπ. κώδικος, *ἡ κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησις δὲν συγχωρεῖται* κτλ. Δικαστήριόν τι λοιπὸν ἐπιφορτίζεται νὰ ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς περὶ πλειστηριασμοῦ αἰτήσεως. Ποῖον εἶναι τὸ ἔργον τοῦ δικαστηρίου τούτου; Ὀφείλει

---

χειρητέον πλοῦν, ἀλλ' ὡς πρὸς αὐτὸ τὸ ζήτημα, ἂν πλοῦς τις θὰ ἐτιχειρηθῇ, ἡ γνώμη ἡ ὑπὲρ τοῦ πλοῦ ἔδει νὰ ὑπερισχύσῃ. Τὴν θεωρίαν ταύτην ἀντεκρούσαμεν ἀνωτέρω (ἀριθ. 288). Ῥητέον ἄλλως, ὅτι τὸ ἐκ τοῦ κειμένου ἐπιχείρημα, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐστηρίζετο ὁ Valin, λείπει σήμερον.

(1) Ἡ μνεία τοῦ δικαιώματος τῶν συνιδιοκτητῶν τοῦ νὰ συνάψωσιν ἐναντίαν συμφωνίαν ἐγγράφως, προσετέθη εἰς τὸ ἀρχικὸν κείμενον ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ Tribunat (Locré, Législation de la France, τόμ. XVIII, σελ. 374, ἀριθ. 14).

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 50.

βεβαίως νὰ ἐξετάσῃ ἂν τὸ συμφέρον τῶν συνιδιοκτητῶν τῶν αἰτούντων τὴν κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησιν ἀντιπροσωπεύει τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον τοῦ πλοίου. Ἐνδεχόμενον ὅμως νὰ ὀφείλῃ νὰ ἑρμηνεύσῃ καὶ συμφωνίας συναφθείσας μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἐνδεχόμενον λόγου χάριν νὰ συνεφωνήθη νὰ μὴ φθάσωσιν εἰς τὴν κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησιν εἰ μὴ ὑπὸ ὡρισμένας περιστάσεις, ἰδίᾳ, ἐὰν τὸ πλοῖον μείνῃ ἄνευ πλοῦ ἐπὶ ὡρισμένον χρόνον, ἂν μὴ εὕρωσι ναῦλον κρινόμενον ἀρκούντως ἱκανοποιητικόν (1).

**307** δίς. Ἁρμόδιον δικαστήριον, ὅπως κρίνῃ ἐπὶ αἰτήσεως περὶ πωλήσεως κατὰ πλειστηριασμὸν ἑνὸς πλοίου, εἶναι τὸ ἐμποροδικεῖον (2). Πρόκειται νὰ διαταχθῇ πώλησις συνδεομένη μετὰ τῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας. Ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μάλιστα, ἐπειδὴ ὑπάρχει ἑταιρεία μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν, δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι πρόκειται περὶ διαφορᾶς μεταξὺ συνεταίρων ἐν ἐμπορικῇ ἑταιρείᾳ, τοῦτο δὲ συνεπάγεται τὴν ἐμπορικὴν ἁρμοδιότητα. Ἄρθρ. 631, 2ον, τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**308**. Ἡ πώλησις γίνεται κατ' ἀρχὴν διὰ πλειστηριασμοῦ (ἀριθ. 309). Τίνες δημόσιοι λειτουργοὶ εἶναι ἁρμόδιοι ὅπως ἐνεργήσωσιν αὐτήν; Ἐγένετο ἐνίοτε δεκτόν, ὅτι, ἀφοῦ πρόκειται περὶ τῆς ἐκτελέσεως τῆς ἀποφάσεως τῆς διατασσούσης τὴν δικαστικὴν πώλησιν, τὰ δὲ ἐμποροδικεῖα δὲν ἔχουσιν ἁρμοδιότητα ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἀποφάσεών των (ἄρθρ. 442 κώδ. πολ. δικον.) (3), ἡ πώλησις τοῦ πλοίου δέον νὰ ἐπιδιωχθῇ ἐνώπιον τοῦ πρωτοδικείου ὑπὸ avoués συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 201 καὶ ἑπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος (4). Ἐν τούτοις εἰδικὰ κείμενα φαίνονται ἐπιβάλλοντα τὴν παραδοχὴν τῆς ἁρμοδιότητος τῶν μεσιτῶν. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι εἶναι ἐν γένει ἁρμόδιοι ὅπως ἐνεργῶσι τὰς πωλήσεις ἐμπορευμάτων ἐν δημοπρασίᾳ (Νόμος τῆς 3 Ἰουλίου 1861). Διάταγμα τῆς 8 Μαΐου 1861 κατατάσσει τὰ πλοῖα μεταξὺ τῶν ἐμπορευμάτων τὰ

---

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 337.

(2) Rouen, 4 Δεκεμβρίου 1861, S. 1862. 2. 263. — Laurin sur Cresp. I, σημείωσις 84, σελ. 371· Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 338.

(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 374 καὶ ἑπόμ.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 5 Ἰουλίου 1860, D. 1860. 3. 64. Ἐμποροδικεῖον τῆς Βουλόνης, 21 Δεκεμβρίου 1861. D. 1861. 3. 47.

ὁποῖα δύνανται νὰ πωληθῶσι κατὰ τὸν τρόπον τοῦτον (1).

**309.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι δύναται πάντοτε νὰ γίνῃ ἐξώδικος δημοπρασία (licitation amiable) ἐὰν συμφωνῶσι μεταξύ των οἱ ἱκανοὶ συνιδιοκτῆται. Ἀπαιτεῖται δὲ πρὸς τοῦτο ὁμοφωνία. Δὲν πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ζητήματος κοινοῦ συμφέροντος ἀφορῶντος τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποίου δύναται κατ' ἀκολουθίαν νὰ ἐπιβάλῃ ἡ πλειονοψηφία τὴν θέλησίν της εἰς τὴν μειονοψηφίαν, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 220, ἐδ. 1ου τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**310.** Ἐνδεχόμενον δὲ ἡ κατάστασις συνιδιοκτησίας νὰ ὑφίσταται μεταξὺ τῶν αὐτῶν προσώπων ὡς πρὸς πολλὰ πλοῖα. Ὑπάρχει λόγος νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸν κανόνα τοῦ ἄρθρου 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος, κατὰ τὸ ὁποῖον ἡ δικαστικὴ πώλησις δὲν δύναται νὰ προκληθῇ εἰ μὴ ὑπὸ συνιδιοκτήτου ἢ συνιδιοκτητῶν κεκτημένων τὴν κυριότητα τοῦ ἡμίσεος τοὐλάχιστον τοῦ πλοίου. Τὸ ἄρθρον 220 δὲν ποιεῖται διάκρισιν μεταξὺ τῆς περιπτώσεως συνιδιοκτησίας ἑνὸς μόνου πλοίου καὶ τῆς περιπτώσεως συνιδιοκτησίας πλειόνων πλοίων. Ῥητέον ἄλλως, ὅτι ὑπάρχει ταυτότης δικαιολογητικῶν λόγων, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας δὲν ἐπιτρέπεται νὰ μὴ ἀφήσωμεν εἰς πάντα ἰδιοκτήτην, ὅσον μικρὰ καὶ ἂν εἶναι ἡ μερίς του, τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ ζητήσῃ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 815 τοῦ ἀστ. κώδικος τὴν δικαστικὴν πώλησιν (2).

Ἀλλὰ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 220 εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἀνάγκη νὰ διακρίνωμεν διαφόρους ὑποθέσεις. Ἐὰν συνεφωνήθη, ὅτι πᾶν πλοῖον δύναται νὰ πλειστηριασθῇ μεμονωμένως, ὁ συνιδιοκτήτης ὁ ἔχων μερίδας διαφόρους ἐν ἑκάστῳ τῶν πλοίων δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ τὸν πλειστηριασμὸν εἰ μὴ πλοίου τοῦ ὁποίου εἶναι συνιδιοκτήτης κατὰ τὸ ἥμισυ τοὐλάχιστον καὶ οὐχὶ τῶν ἄλλων.

Ἐάν, τοὐναντίον, συνεφωνήθη, ὅτι δὲν θὰ ἠδύναντο οἱ συνιδιοκτῆται νὰ πωλήσωσι διὰ πλειστηριασμοῦ εἰ μὴ πάντα τὰ πλοῖα ὁμοῦ, εἷς ἰδιοκτήτης δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὴν πώλησιν αὐτῶν εἰ μὴ ἐὰν ἔχῃ τὴν συνιδιοκτησίαν τοὐλάχιστον τοῦ ἡμίσεος ὅλων τῶν πλοίων. Ἀλλ' ἐν ἐλλείψει πάσης εἰδικῆς μεταξὺ

---

(1) Rouen, 4 Δεκεμβρίου 1861. S. 1862. 2. 263. Dalloz 1862. 2, 86, σημείωσις.—Desjardins, I, ἀριθ. 71, II, ἀριθ. 338.

(2) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 339 σελ. 178 καὶ ἑπόμ.

τῶν συνιδιοκτητῶν συμβάσεως, φαίνεται δύσκολον νὰ παραδεχθῶμεν ἀπολύτως, ὅτι πᾶς συνιδιοκτήτης τοῦ ἡμίσεος τοὐλάχιστον ἑνὸς πλοίου δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν δικαστικὴν πώλησιν αὐτοῦ μεμονωμένως. Τὴν λύσιν ταύτην ἠδυνάμεθα ν' ἀποκρούσωμεν, ἐὰν ἡ διατήρησις τῆς κοινωνίας ὡς πρὸς τὸ πλοῖον περὶ οὗ πρόκειται ἦτο ἀπαραίτητος πρὸς αὐτὸν τοῦτον τὸν σκοπὸν τοῦ συνεταιρισμοῦ. Ἔχομεν ἐνταῦθα πραγματικὸν γεγονός, τὸ ὁποῖον δέον νὰ ἐξετασθῇ ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, ἐνώπιον τοῦ ὁποίου εἰσήχθη ἡ αἴτησις περὶ δικαστικῆς πωλήσεως.

**311.** Ἐὰν ὁ πλειστηριασμὸς καταληξῇ εἰς κατακύρωσιν τοῦ πλοίου ὑπὲρ τρίτου, ὅστις δὲν εἶχε προηγουμένως οὐδεμίαν μερίδα συνιδιοκτησίας, ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ εἰς ὃν ἐγένετο ἡ κατακύρωσις ὀφείλει νὰ φέρῃ πάντα τὰ πραγματικὰ δικαιώματα, ἰδίᾳ δὲ τὰς ὑποθήκας, τὰς συσταθείσας διαρκούσης τῆς κοινωνίας ὑπὸ ἑκάστου συνιδιοκτήτου ἐπὶ τῆς ἀδιαιρέτου μερίδος του. Ἡ κατακύρωσις ἀδιαιρέτου κτήματος ἡ γενομένη ὑπὲρ τρίτου εἶναι, καὶ κατ' αὐτὸ τὸ κοινὸν δίκαιον, πρᾶξις μεταβιβαστικὴ κυριότητος, οὕτως ὥστε ὁ εἰς ὃν ἐγένετο ἡ κατακύρωσις δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς ὁ διάδοχος (ayant-cause) πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν.

Ἀλλ' ἡ κατακύρωσις ἡ γενομένη ὑπὲρ συνιδιοκτήτου εἶναι, κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον, πρᾶξις διακηρυκτικὴ (déclaratif) (ἄρθρ. 883 τοῦ ἀστ. κώδικος) καὶ ἑπομένως ὁ εἰς ὃν ἐγένετο ἡ κατακύρωσις, ἐπειδὴ θεωρεῖται ὅτι εἶχε μόνος τὴν κυριότητα τοῦ ἐπικοίνου πράγματος ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς κοινωνίας, δὲν ὑποχρεοῦται νὰ φέρῃ τὰ πραγματικὰ δικαιώματα τὰ συσταθέντα κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτῆς ὑπὸ τῶν ἄλλων συνιδιοκτητῶν. Τοῦτο κατ' ἀρχὴν ἰσχύει περὶ τῆς κατακυρώσεως ἐπὶ πλειστηριασμοῦ πλοίου, γενομένης ὑπὲρ ἑνὸς τῶν συνιδιοκτητῶν. Πάντως ὅμως ἐξαίρεσίς τις εἰσήχθη τοῦ κανόνος τούτου ὡς πρὸς τὰς ὑποθήκας τὰς συσταθείσας ἐπὶ ἀδιαιρέτων μερίδων τοῦ πλοίου. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρ. 17, προτελευταίου ἐδαφίου, τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885 περὶ τῆς ὑποθήκης τῶν πλοίων, *εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις συνιδιοκτησίας, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τοῦ ἄρθρ. 883 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, αἱ ὑποθῆκαι αἱ παραχωρηθεῖσαι διαρκούσης τῆς κοινωνίας ὑπὸ ἑνὸς ἢ πλειόνων συνιδιοκτητῶν, ἐπὶ μέρους τοῦ πλοίου, ἐξακολουθοῦσιν ὑφιστάμεναι μετὰ τὴν διανομὴν ἢ τὴν δικαστικὴν πώλησιν.* Δὲν δύναται ὅμως νὰ ἰσχύσῃ τὸ

αὐτό, κατὰ τὸν γενικὸν κανόνα, ὡς πρὸς πάντα τὰ ἄλλα ἐμπράγματα δικαιώματα πλὴν τῆς ὑποθήκης (εἰδικῶς ὡς πρὸς τὰ προνόμια) τὰ γεννηθέντα, διαρκούσης τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου κοινωνίας, ἐπὶ μέρους τῆς συνιδιοκτησίας.

Ἡ παρέκκλισις ἀπὸ τοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 883 τοῦ ἀστ. κώδικος ὡς πρὸς τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην δικαιολογεῖται διὰ πολλῶν ἰσχυρῶν λόγων. Ἡ ἐπὶ πλοίου ὑποθήκη ὑπόκειται φύσει εἰς πολλοὺς κινδύνους ἕνεκα τῆς θαλασσοπλοίας. Θὰ ἐμειοῦτο δὲ ἔτι μᾶλλον ἡ ἀξία τῆς ἐγγυήσεως ταύτης, ἐὰν ἀφίνετο νὰ ὑπόκηται εἰς τὴν διαλυτικὴν αἵρεσιν τὴν ἀπορρέουσαν ἐκ τῆς ἀρχῆς τῆς διακηρυκτικῆς διανομῆς. Τοῦτο δὲ θὰ ἦτο τόσῳ μᾶλλον δυσάρεστον, ὅσῳ, τῆς συνιδιοκτησίας τῶν πλοίων οὔσης συνήθους, συχνὰ θὰ συμβαίνῃ νὰ ἐπιβάλληται ὑποθήκη ἐπὶ ἀδιαιρέτου μέρους. Προσθετέον, ὅτι, ἀφοῦ ἡ ὑποθήκη δὲν δύναται νὰ συσταθῇ ὑπὸ ἑνὸς συνιδιοκτήτου πλοίου ἐπὶ τῆς μερίδος του εἰ μὴ τῇ συναινέσει τῆς πλειονοψηφίας τῶν ἄλλων (Νόμος 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 3, ἐδ. τελευτ.), δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι οἱ τελευταῖοι οὗτοι συνήνεσαν ἐκ τῶν προτέρων νὰ φέρωσι τὴν ὑποθήκην διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἤθελε κατακυρωθῇ εἰς αὐτούς.

**312.** Ἀφοῦ δὲ ὁ εἰς ὃν γίνεται ἡ κατακύρωσις θεωρεῖται ἐν πάσῃ περιπτώσει ὡς εἰδικὸς διάδοχος (ayant-cause) τῶν συνιδιοκτητῶν, ὁ ἔχων ὑποθήκην συσταθεῖσαν ὑπὸ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν ἔχει οὐ μόνον δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος, ἀλλὰ καὶ δικαίωμα ἐπιδιώξεως (droit de suite), δυνάμει τοῦ ὁποίου ὁ πιστωτὴς δύναται νὰ ἐκνικήσῃ τὸν εἰς ὃν ἐγένετο ἡ κατακύρωσις. Πάντως ὅμως δὲν ἰσχύουσι ταῦτα, ἐὰν ὁ πλειστηριασμὸς (licitation) ἐγένετο κατὰ τοὺς τύπους τῆς πωλήσεως τῶν πλοίων συνεπείᾳ καταστάσεως, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 23 καὶ ἐπόμ. τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885, τοῦ ἀντικαταστήσαντος τὰ ἄρθρα 201 μέχρι 207 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατὰ τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, *τὸ δικαίωμα τῶν πιστωτῶν, τῶν μὴ ἐχόντων ὑποθήκην εἰ μὴ ἐπὶ μέρους τοῦ πλοίου, θέλει περιορισθῇ εἰς τὸ δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τοῦ μέρους τοῦ ἐκπλειστηριάσματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν ἐνυπόθηκον μερίδα.* Ἐκεῖνο δὲ τὸ ὁποῖον ἐξηγεῖ τότε τὴν ἀπόσβεσιν τοῦ δικαιώματος ἐπιδιώξεως (droit de suite) τὸ ὁποῖον στερεῖ τὸν πιστωτὴν τοῦ δικαιώματος τοῦ ὑπερθεματισμοῦ, εἶναι ὅτι

οἱ τηρηθέντες τύποι ἐγγυῶνται, ὅτι τὸ ἐκπλειστηρίασμα ἀνεβιβάσθη μέχρι τοῦ ἀνωτάτου δυνατοῦ σημείου (1).

**313.** Εἰς τὴν κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησιν πρέπει νὰ προσθέσωμεν ὡς λόγους λύσεως τῆς συνιδιοκτησίας τῶν πλοίων τὴν ἀπώλειαν, τὴν πρὸς πλοῦν ἀνικανότητα, τὴν δήμευσιν (2).

Δύναται δὲ νὰ ζητηθῇ ἡ λύσις καὶ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1871 τοῦ ἀστ. κώδικος κατὰ συνιδιοκτήτου μὴ ἐκπληροῦντος τὰς ὑποχρεώσεις του, καὶ ἂν ἀκόμη ὁ αἰτῶν δὲν ἔχει τὴν συνιδιοκτησίαν τοῦ ἡμίσεος τοὐλάχιστον τοῦ πλοίου.

**314.** Δὲν παύει ὅμως ἡ συνιδιοκτησία διὰ τοῦ θανάτου, τῆς πτωχεύσεως, τῆς ἐλαττώσεως περιουσίας (deconfiture) ἢ τῆς ἀπαγορεύσεως (3), καὶ ἂν ἀκόμη ὑπάρχῃ ἑταιρεία. Τὰ γεγονότα ταῦτα δὲν εἶναι λόγοι λύσεως εἰ μὴ διὰ τὰς ἑταιρείας ἐν αἷς ἐπικρατεῖ ἡ ἐκτίμησις τῶν προσώπων (4). Ἡ ἑταιρεία ἡ συσταθεῖσα διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἑνὸς πλοίου δὲν ἔχει τὸν χαρακτῆρα τοῦτον. Ὅρα ἀριθ. 301.

**315.** Παρεδέχθημεν ἀνωτέρω (ἀριθ. 298), ὅτι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἡ κατάστασις συνιδιοκτησίας ἑνὸς πλοίου ἐξυπακούει ἐμπορικὴν ἑταιρείαν μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἀλλ' ἐπειδὴ ἡ ἑταιρεία αὕτη εἶναι sui generis (ἀριθ. 299), δὲν δυνάμεθα νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐπ' αὐτῆς οὐδὲ τοὺς κανόνας τοὺς κοινοὺς εἰς τὰς ἐμπορικὰς ἑταιρείας τὰς κανονιζομένας ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἄρθρ. 18 καὶ ἑπόμ.). Οὕτω οὐδεμία ἀνάγκη ἐκπληρώσεως τῶν διατυπώσεων δημοσιότητος τῶν ἄρθρ. 55 καὶ ἑπομ. τοῦ νόμου τῆς 24 Ἰουλίου 1867, οὔτε διὰ τὴν σύστασιν τῆς ἑταιρείας τῆς ἀναφερομένης εἰς ἓν πλοῖον, οὔτε διὰ τὴν λύσιν (ἄρθρ. 64 τοῦ ἐμπ. κώδικος), ἂν μὴ εἶναι ἑταιρεία ὁμόρρυθμος, ἑτερόρρυθμος ἢ ἀνώνυμος. Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι αἱ διατυπώσεις τῆς mutation en douane συντελοῦσιν εἰς τὸ νὰ καταστήσωσι γνωστὴν τὴν σύστασιν ἢ τὴν διάλυσιν, ὅταν αὕτη ἢ ἐκείνη συνεπάγωνται ὁλικὴν ἢ μερικὴν ἀπαλλοτρίωσιν.

**316.** Καὶ ἐρωτᾶται, ἂν ἡ περὶ ἧς ὁ λόγος sui generis ἑταιρεία

---

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 335.

(2) Desjardins, II, ἀριθ. 335, σελ. 175.

(3) Ὅρα ἄρθρ. 472 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπ. κώδικος.

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα II, ἀριθ. 903 καὶ 907 δίς.

ἀποτελεῖ νομικὸν πρόσωπον, ὡς αἱ ἐμπορικαὶ ἑταιρεῖαι ἐν γένει, διάφορον τῶν μετεχόντων αὐτῆς προσώπων.

Αὐτὴ ἡ ὕπαρξις πλειόνων συνιδιοκτητῶν εἶναι ἀσυμβίβαστος πρὸς τὴν ὕπαρξιν νομικοῦ προσώπου ἐν ᾧ ἐξυπακούεται μοναδικὸς ἰδιοκτήτης. Ρητέον ἔπειτα, ὅτι ἡ νομικὴ προσωπικότης μιᾶς ἑταιρείας ὑποθέτει συνήθως διατυπώσεις δημοσιότητος (1), οὐδεμία δὲ εἰδικὴ διατύπωσις δημοσιότητος διαγράφεται διὰ τὴν σύστασιν τῆς συνιδιοκτησίας πλοίου (2).

Ἐκ τούτου συνάγεται :

α. Ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ γεννηθεῖσαι ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐκμεταλλεύσεως δὲν ἐπιτρέπουσιν εἰς τοὺς πιστωτὰς νὰ πληρωθῶσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀποκλείοντες τοὺς προσωπικοὺς πιστωτὰς τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἀλλ' οἱ πρῶτοι ἐκ τῶν πιστωτῶν τούτων ἀπολαύουσι σχεδὸν πάντες προνομίου δυνάμει τοῦ ἄρθρου 191 τοῦ ἐμπ. κώδικος, οὕτω δὲ ἐν γένει προηγοῦνται τῶν προσωπικῶν πιστωτῶν τῶν συνιδιοκτητῶν.

β. Ὅτι ἐν ταῖς δικαστικαῖς πράξεσι ταῖς ἀφορώσαις τὰς δίκας τὰς ἀναφερομένας εἰς τὸ πλοῖον καὶ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ πρέπει νὰ ἐμφαίνωνται τὰ ὀνόματα πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν. Φρονοῦμεν, ὅτι δὲν δυνάμεθα νὰ ἐπεκτείνωμεν ἐπὶ τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ τὴν ἐξαίρεσιν τοῦ κανόνος *οὐδεὶς παρίσταται ἐν Γαλλίᾳ ἐπὶ δικαστηρίου δι' ἐπιτρόπου*, ἣν παρεδέχθημεν διὰ τὸν πλοίαρχον δυνάμει ἀρχαιοτάτης, παραδόσεως (ἀριθ. 274).

**317. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ** (3). Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγουστου 1879 ἀντιγράφει ἐν τῷ ἄρθρῳ 11, ἐδ. 1, 2 καὶ 3, τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 220 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορ. κώδικος. Πλὴν τού-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 132.

(2) Οἱ συνιδιοκτῆται δὲν ἔχουσιν οὔτε ἑταιρικὴν ἐπωνυμίαν (raison sociale) οὔτε ἐπωνυμίαν (denomination) ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἐνεργοῦσιν. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν θὰ ἦτο κώλυμα ἀπόλυτον κατὰ τῆς παραδοχῆς τῆς νομικῆς προσωπικότητος. Ἡ ἑταιρεία ἡ ἱδρυθεῖσα διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς θέσεως (charge) κολλυβιστοῦ δὲν ἔχει οὔτε ἑταιρικὴν ἐπωνυμίαν οὔτε ἰδιαιτέραν ἐπωνυμίαν, καὶ ὅμως ἀποτελεῖ νομικὸν πρόσωπον. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV, ἀριθ. 878.

(3) Ὅρα περὶ τῶν κυριωτέρων κειμένων τῶν πραγματευομένων περὶ τοῦ ἀνωτέρω θέματος τὴν σημείωσιν 1 τῆς σελίδος 221.

του, τὸ ἄρθρον 10, ποιούμενον λόγον περὶ τῆς ἐξουσίας τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, διατάσσει, ὅτι ὁ *ἐφοπλιστὴς ὅστις τυγχάνει συνιδιοκτήτης ἢ ἐντολοδόχος τῶν ἰδιοκτητῶν ἀντιπροσωπεύει ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου εἰς πάντα τὰ ἀφορῶντα τὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὴν ἀποστολήν*. Τέλος ὁ βελγικὸς νόμος (ἄρθρ. 11, ἐδ. 4) ἀπονέμει πάντοτε εἰς τὴν κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησιν (licitation) τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἄρσεως (purger) *πάντων* τῶν βαρῶν (κατὰ συνέπειαν τῶν προνομίων ὡς καὶ τῶν ὑποθηκῶν), τῶν βαρυνόντων πᾶν μέρος τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου, ἑπομένως μεθίστανται ταῦτα εἰς τὸ μέρος τοῦ τιμήματος τὸ ἀντιπροσωπεῦον τὴν ἀξίαν αὐτῶν (1).

Ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀντιγράφει ἐπίσης ἐν τῷ ἄρθρῳ 495 ἐδ. 1, 2 καὶ 3, τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 220 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορ. κώδικος μετὰ ἐλαχίστων τινῶν διαφορῶν. Ὁρίζει ρητῶς, ὅτι τὸ δικαστήριον *ὀφείλει* νὰ διατάξῃ τὸν πλειστηριασμόν (licitation), ὅταν ἡ περὶ τούτου αἴτησις γίνεται ὑπὸ συνιδιοκτητῶν μετεχόντων τοῦ ἡμίσεος τοὐλάχιστον τοῦ πλοίου. Παραδέχεται τὴν ἐναντίαν συμφωνίαν, χωρὶς ὅμως ν' ἀπαιτῇ, ὡς πράττει τὸ ἄρθρ. 220, ν' ἀποδεικνύηται ἐγγράφως. Τέλος, ἐὰν ἡ αἴτησις περὶ πωλήσεως κατὰ πλειστηριασμὸν δικαιολογῆται ἐπὶ περιστάσεων σοβαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν, τὸ δικαστήριον δύναται νὰ διατάξῃ τὴν πώλησιν καὶ ἂν ἀκόμη οἱ αἰτοῦντες αὐτὴν συνιδιοκτῆται δὲν ἀντιπροσωπεύωσιν εἰμὴ ἓν τέταρτον τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 495, ἐδ. 4).

Ὁ *ρουμανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 505) ἀντιγράφει ἀκριβῶς τὰς διατάξεις τοῦ ἰταλικοῦ κώδικος.

Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ ἐκτείνεται περισσότερον τῶν προηγουμένων ἐπὶ τοῦ θέματος. Τὸ αὐτὸ ἄλλως ρητέον περὶ τῶν διαφόρων κωδίκων περὶ ὧν ὑπολείπεται νὰ ὁμιλήσωμεν.

Κατὰ τὸν ὁλλανδικὸν κώδικα, ἐὰν δύο ἢ πλείονα πρόσωπα, ἔχοντα τὴν συνιδιοκτησίαν πλοίου, ποιοῦνται χρῆσιν αὐτοῦ ἀπὸ κοινοῦ, σχηματίζεται μεταξὺ αὐτῶν συνεταιρισμὸς τοῦ ὁποίου τὰ συμφέροντα κανονίζονται ὑπὸ τῶν συνιδιοκτητῶν διὰ τῆς πλειονο-

---

(1) Ὅρα Jacobs, Le Droit maritime belge, I, σελ. 117 μέχρι 129, τὴν ἐξήγησιν τῶν ἄρθρων 10 καὶ 11 τοῦ βελγικοῦ νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879.

ψηφίας κατὰ λόγον τῆς μερίδος ἑκάστου ἐξ αὐτῶν. Ἡ ἐλαχίστη μερὶς παρέχει ψῆφον καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ψήφων ἑκάστου τῶν ἄλλων συνιδιοκτητῶν ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ πολλαπλασίου τῆς μικροτέρας τῶν μερίδων (ἄρθρ. 320). Ἐν περιπτώσει ἀνάγκης ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου, εὑρισκομένου ἐν λιμένι προσορμίσεως (de relâche), ἐὰν ἡ πλειονοψηφία συναινῇ νὰ γίνωσιν αἱ ἐπισκευαί, ἡ μειονότης ὀφείλει ἢ νὰ προσχωρήσῃ ἢ νὰ παραιτηθῇ τῶν μερίδων της ὑπὲρ τῶν ἄλλων συνιδιοκτητῶν, οἵτινες ὑποχρεοῦνται νὰ δεχθῶσιν αὐτὰς ἀντὶ τιμήματος ὁριζομένου ὑπὸ πραγματογνωμόνων (ἄρθρ. 324). Ἡ πλειονοψηφία δύναται νὰ ἀποφασίσῃ τὴν διάλυσιν τοῦ συνεταιρισμοῦ καὶ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου. Ἡ πώλησις γίνεται δημοσίᾳ, πλὴν ἐὰν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία μεταξὺ πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν. Ὁ συνεταιρισμὸς δὲν δύναται νὰ διαλυθῇ διαρκοῦντος τοῦ ἐπιχειρηθέντος πλοῦ (ἄρθρ. 325). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δέον νὰ εἶναι εἷς τῶν συνιδιοκτητῶν, πλὴν ἂν πάντες συναινέσωσι νὰ ἐκλέξωσι τρίτον. Ἀνακαλεῖται δὲ ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς κατὰ τὸ δοκοῦν (ἄρθρ. 326). Ἡ ἐξουσία αὐτοῦ ὁρίζεται διὰ λεπτομερῶν διατάξεων. Ἀντιπροσωπεύει οὗτος πάντας τοὺς συνεταίρους καὶ δύναται νὰ ἐνεργῇ ἐν ὀνόματι αὐτῶν, ἐφ' ὅσον τὸ δικαίωμα τοῦτο δὲν περιορίζεται ὑπὸ διατάξεων τοῦ κώδικος ἢ ὑπὸ ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν (ἄρθρ. 327). Μισθώνει τὸν πλοίαρχον καὶ ἀπολύει αὐτὸν κατὰ τὸ δοκοῦν (ἄρθρ. 328). Ἔχει τὴν διεύθυνσιν ἐπὶ πάντων τῶν σχετιζομένων πρὸς τὴν συντήρησιν, τὴν σύστασιν τοῦ πληρώματος, τὴν προμήθειαν τῶν τροφῶν καὶ τὴν ναύλωσιν τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 330). Δὲν δύναται ἐν τούτοις νὰ ἐπιχειρήσῃ νέον πλοῦν ἢ νὰ συνάψῃ νέαν ναύλωσιν ἄνευ τῆς συναινέσεως τῆς πλειονοψηφίας τῶν συνιδιοκτητῶν, πλὴν ἂν χορηγηθῇ εἰς αὐτὸν ἐξουσία εὐρυτέρα ὡς πρὸς τοῦτο διὰ τοῦ συναλλάγματος τοῦ συνεταιρισμοῦ (ἄρθρ. 331). Δὲν δύναται νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου εἰ μὴ τῇ ρητῇ ἀδείᾳ πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν (ἄρθρ. 333). Ὀφείλει ὅμως νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐξόδων τῆς ἐπισκευῆς τῆς γενομένης κατὰ τὸν πλοῦν, πλὴν ἂν ὁ πλοίαρχος συνῆψε ναυτικὸν δάνειον διὰ τὰς δαπάνας ταύτας (ἄρθρ. 334). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ πταίσματα αὐτοῦ ἀπέναντι τῶν συνιδιοκτητῶν· ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίς του ὑπόκειται κατὰ προνόμιον εἰς τὰς ἀποζημιώσεις εἰς ἃς καταδικάζεται (ἄρθρ. 332). Οἱ συνιδιοκτῆται ὑποχρεοῦνται διὰ τὰς

πράξεις τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀναλόγως τῶν μερίδων αὐτῶν. Δύνανται δὲ νὰ ἀπαλλαγῶσι διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, πλὴν ἂν ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ἐνήργησε δυνάμει εἰδικῆς ἐντολῆς ἢ ἐπληροφόρησε τοὺς συνιδιοκτήτας περὶ τῆς πράξεως ἣν ἔμελλε νὰ ἐνεργήσῃ (ἄρθρ. 335 καὶ 336). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ὀφείλει λογοδοσίαν τῆς διαχειρίσεώς του κατόπιν ἑκάστου πλοῦ (ἄρθρ. 337 μέχρι 339). Ἡ ἔγκρισις τῶν λογαριασμῶν ἡ δοθεῖσα ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας δὲν ἐμποδίζει τὴν μειονοψηφίαν νὰ ἐπιδιώξῃ τὰ δικαιώματά της (ἄρθρ. 340).

Κατὰ τὸν *ἰσπανικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα ἡ κατάστασις συνιδιοκτησίας πλοίου ἀποτελεῖ τεκμήριον τῆς ὑπάρξεως ἑταιρείας (ἄρθρ. 589, ἐδ. 1). Διέπεται δὲ αὕτη ὑπὸ τῶν ἀποφάσεων τῆς πλειονοψηφίας. Ἐὰν οἱ συνιδιοκτῆται εἶναι δύο καὶ ἔχῃ ἕκαστος ἴσην μερίδα, καὶ διαφωνοῦσιν, ἀποφασίζει ὁ κλῆρος (ἄρθρ. 589, ἐδάφ. 4). Τὰ προσωπικὰ χρέη ἑνὸς συνιδιοκτήτου δὲν δύνανται νὰ ἀποτελέσωσι βάσιν κατασχέσεως ὁλοκλήρου τοῦ πλοίου, ἀλλὰ τῆς μερίδος μόνον αὐτοῦ τῆς ἀνηκούσης εἰς τὸν ὀφειλέτην, χωρὶς νὰ παρεμβάλωσι πρόσκομμα εἰς τὸν πλοῦν (ἄρθρ. 589, ἐδάφ. τελευταῖον). Οἱ συνιδιοκτῆται εὐθύνονται ἀναλόγως πρὸς τὴν μερίδα των διὰ τὰς δαπάνας τὰς γενομένας δυνάμει ἀποφάσεως τῆς πλειονοψηφίας (ἄρθρ. 591). Αἱ ἀποφάσεις αὐτῆς αἱ ἀφορῶσαι τὴν ἐπισκευήν, τὴν σύστασιν τοῦ πληρώματος καὶ τὴν προμήθειαν τῶν τροφίμων τοῦ πλοίου ἐν τῷ λιμένι τοῦ ἀπόπλου ὑποχρεοῦσι τὴν μειονοψηφίαν, πλὴν ἂν οἱ συνέταιροι οἱ ἀποτελοῦντες αὐτὴν παραιτηθῶσι τῆς μερίδος των, τὴν ὁποίαν ὀφείλουσι νὰ ἀγοράσωσιν οἱ ἄλλοι συνιδιοκτῆται μετὰ προηγουμένην δικαστικὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀξίας τῶν ἐκχωρουμένων μερίδων. Ἐν περιπτώσει πωλήσεως γενομένης εἰς ξένους, οἱ συνιδιοκτῆται ἔχουσι δικαίωμα προτιμήσεως, ὅπερ ὑποχρεοῦνται νὰ ἐνασκήσωσιν ἐντὸς τῶν ἐννέα ἡμερῶν αἵτινες ἀκολουθοῦσι τὴν ἐγγραφὴν τῆς πωλήσεως εἰς τὸ βιβλίον δημοσιότητος καὶ καταθέτοντες ἀμέσως τὸ τίμημα (ἄρθρ. 575). Ὅταν ἡ πλειονοψηφία προκαλῇ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου, γίνεται αὕτη δημοσίᾳ, πλὴν ἂν οἱ ἰδιοκτῆται ὁμοφώνως ἀποφασίσωσιν ἄλλως (ἄρθρ. 592). Πᾶς συνιδιοκτήτης ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ναυλώνῃ (affréter) τὸ πλοῖον, προτιμώμενος τῶν τρίτων, ἐὰν ὑπάρχῃ ἰσότης ὅρων καὶ τιμῆς. Ἐν περιπτώσει συνδρομῆς πλειόνων συνιδιοκτητῶν διὰ τὴν ἐνάσκησιν τοῦ

δικαιώματος τούτου, προτιμᾶται ὁ ἔχων τὴν μεγαλειτέραν μερίδα, ἐὰν δὲ αἱ μερίδες αὐτῶν εἶναι ἴσαι, ἡ κρίσις ἀνατίθεται εἰς τὸν κλῆρον (ἄρθρ. 593). Οἱ συνιδιοκτῆται δύνανται νὰ ἐκλέξωσι διαχειριστὴν ἐφοπλιστὴν ἀντιπροσωπεύοντα αὐτούς. Ἀνακαλεῖται δὲ οὗτος κατὰ τὸ δοκοῦν τῶν συνεταίρων (ἄρθρ. 594). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δέον νὰ εἶναι ἱκανὸς ἐμπορίας καὶ ἐγγεγραμμένος ἐν τῷ μητρῴῳ τῶν ἐμπόρων τῆς ἐπαρχίας (ἄρθρ. 595, ἐδάφ. 1). Δύναται οὗτος νὰ ἐνεργῇ δικαστικῶς καὶ ἐξωδίκως διὰ τὸν συνεταιρισμόν· (ἄρθρ. 595, ἐδ. 2, καὶ 597). Δύναται νὰ ἐκπληρώσῃ καθήκοντα πλοιάρχου, ἐὰν κέκτηται τὰ προσόντα τὰ ἀπαιτούμενα παρὰ τῶν πλοιάρχων. Ἐὰν πλείονες συνιδιοκτῆται ἀξιοῦσι ἕκαστος δι' ἑαυτὸν τὴν θέσιν πλοιάρχου, τὴν διαφορὰν λύει ἡ ψῆφος τῶν συνεταίρων. Ἐν περιπτώσει διχοψηφίας, ἡ θέσις ἀνήκει εἰς τὸν ἔχοντα τὴν μεγαλειτέραν μερίδα συνιδιοκτησίας. Ἐὰν δὲ αἱ μερίδες εἶναι ἴσαι, ἀποφασίζει ὁ κλῆρος (ἄρθρ. 596). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δὲν δύναται νὰ διατάξῃ νέον πλοῦν, νὰ ἐνεργήσῃ νέαν ναύλωσιν ἄνευ τῆς ἀδείας τῆς πλειονότητος τῶν συνιδιοκτητῶν τοῦ πλοίου, πλὴν ἂν ἡ ἐξουσία αὕτη τῷ ἀπενεμήθη. Ἐὰν συνομολογήσῃ ἀσφάλειαν ἄνευ ἀδείας, εἶναι ὑπεύθυνος περὶ τῆς φερεγγυότητος τοῦ ἀσφαλιστοῦ (ἄρθρ. 598). Ὁ ἐφοπλιστὴς διαχειριστὴς ὀφείλει λογοδοσίαν δι' ἕκαστον πλοῦν (ἄρθρ. 599 μέχρις 601).

Ὁ *πορτογαλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 494 καὶ 495) περιέχει περὶ τοῦ θέματος τούτου διατάξεις ἐχούσας γενικὴν σημασίαν (portée) ἃς δὲν ὑποθέτει ἀναγκαίως ἡ κατάστασις κοινωνίας τοῦ πλοίου. Τὰ πρόσωπα τὰ ἐνδιαφερόμενα εἰς θαλασσίαν ἐπιχείρησιν δύνανται ν' ἀποτελέσωσι μεταξὺ αὐτῶν συνεταιρισμὸν καλούμενον parceria. Δύναται δὲ οὗτος νὰ σχηματισθῇ εἴτε μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν (συνιδιοκτητῶν ἢ συνναυλωτῶν παρασκευαζόντων ἓν πλοῖον) εἴτε μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, εἴτε μεταξὺ τῶν μὲν καὶ τῶν δὲ καὶ τῶν φορτωτῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 494) Ὁ συνεταιρισμὸς οὗτος διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων τῶν ἐφαρμοζομένων εἰς τὴν μετοχικὴν (association en participation) καὶ εἰς τὴν ἑτερόρρυθμον ἑταιρείαν, καθόσον συμβιβάζονται οὗτοι πρὸς τοὺς ὅρους ὑφ' οὓς οὗτος συνεστάθη καὶ δὲν ἀντίκεινται ἐν γένει πρὸς τὴν φύσιν αὐτοῦ καὶ τὰς διατάξεις τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐλλείψει προεστῶτος εἰς τὴν θέσιν ταύτην, ὁ πλοίαρχος εἶναι ταμίας τοῦ

συνεταιρισμοῦ, ἐὰν ἐσχηματίσθη οὗτος μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος· ἐὰν οὗτος περιλαμβάνῃ καὶ φορτωτάς, τὸ ἔργον τοῦ ταμίου ἀνήκει εἰς τὸν μᾶλλον ἐνδιαφερόμενον τὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου εὑρισκόμενον, ἢ εἰς τὸν ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ, ἤ, ἐν ἐλλείψει αὐτῶν, εἰς τὸν πλοίαρχον. Ἐὰν μὴ ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία, τὰ κέρδη καὶ αἱ ζημίαι διανέμονται ἀναλόγως τῆς συμμετοχῆς ἑκάστου ἐφοπλιστοῦ εἰς τὸ πλοῖον (1). Ὁ ταμίας τοῦ συνεταιρισμοῦ δὲν δύναται, ἄνευ τῆς συναινέσεως τῆς πλειονοψηφίας τῶν ἐνδιαφερομένων, νὰ ἐπιχειρήσῃ πλοῦς, νὰ συνομολογήσῃ νέαν ναύλωσιν τοῦ πλοίου, νὰ ἀσφαλίσῃ αὐτό, μηδὲ νὰ ἐνεργήσῃ ἐπισκευάς, νὰ προβῇ εἰς δαπάνας, ἐξ ὧν ἤθελον προκύψει προσωπικαὶ ὑποχρεώσεις διὰ τὸν συνεταιρισμόν. Τοὐναντίον δύναται νὰ μισθώσῃ τὸν πλοίαρχον ἢ ν' ἀπολύσῃ αὐτόν, καὶ ἂν ἀκόμη θὰ ἐτύγχανεν οὗτος μέλος τοῦ συνεταιρισμοῦ, νὰ κανονίσῃ τοὺς ὅρους τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τῆς προμηθείας τῶν τροφῶν καὶ τὰς δαπάνας τοῦ πλοίου κατὰ τὸν πλοῦν ὡς καὶ τοὺς ὅρους τῆς ναυλώσεως, νὰ ἀσφαλίσῃ τὰς δαπάνας ἐπισκευῶν γενομένων κατὰ τὸν πλοῦν καὶ τὸν ναῦλον. Ὀφείλει δὲ εἰς τὸ τέλος ἑκάστου πλοῦ νὰ λογοδοτῇ εἰς τοὺς συναιταίρους καὶ νὰ διανέμῃ μεταξὺ αὐτῶν τὰ κέρδη καὶ τὰς ζημίας. Ἡ ἑταιρεία εὐθύνεται διὰ τὰς πράξεις (faits) τοῦ ταμίου· ἀλλ' ἡ εὐθύνη δὲν ὑφίσταται εἰ μὴ ὡς πρὸς τὰς μερίδας τῶν διαφόρων ἑταίρων.

*Ὁ γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ δηλοῖ διὰ τοῦ ὀνόματος Rheder τὸν ἐφοπλιστήν, εἴτε ἔχει οὗτος εἴτε μὴ τὴν κυριότητα, πλοίου προωρισμένου διὰ τὴν κατὰ θάλασσαν ἐμπορίαν (ἄρθρ. 450 καὶ 477). Ὁρίζει ὅτι ὑπάρχει Rhederei (ἐφοπλισμὸς συλλογικός), ὅταν πλείονα πρόσωπα μεταχειρίζωνται εἰς τὴν κατὰ θάλασσαν ἐμπορίαν, ἐπὶ κοινῷ συμφέροντι, πλοῖον τοῦ ὁποίου τυγχάνουσιν οὗτοι συνιδιοκτῆται (2), καὶ θέτει ρητῶς ἐκτὸς ἐφαρμογῆς τὰς διατάξεις περὶ συλλογικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐν ᾗ περιπτώσει τὸ πλοῖον ἀνήκει εἰς ἐμπορικὴν ἑταιρείαν (ἄρθρ. 456). Ὑπάρχει διαφωνία ὡς

(1) Δι' ἕκαστον φορτωτὴν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὰς ἐν τῷ χρόνῳ καὶ τῷ τόπῳ τοῦ συναλλάγματος τιμάς, διὰ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος οἱ μισθοὶ αὐτῶν.

(2) Ὅρα περὶ τῆς Rhederei, R. Wagner Handbuch des Seerechts, I, σελ. 189 μέχρι 223· Lewis, Des deutsche, Seerecht, I, σελ. 31 μέχρι 77.

πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν ὁ ἐφοπλισμὸς οὗτος ἀποτελεῖ νομικὸν πρόσωπον (1). Αἱ σχέσεις τῶν συνεφοπλιστῶν πρὸς ἀλλήλους κανονίζονται ὑπὸ τῶν ἰδίων αὐτῶν συμφωνιῶν καὶ ἐν ἐλλείψει τοιούτων ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἐμπορ. κώδικος. Οἱ ἐφοπλισταὶ λαμβάνουσι τὰς ἀποφάσεις των κατὰ πλειονοψηφίαν. Αἱ ψῆφοι ὑπολογίζονται κατὰ τὴν σπουδαιότητα τῶν μερίδων ἑκάστου ἐπὶ τοῦ πλοίου, τῆς πλειονοψηφίας ἀποτελουμένης οὕτω ὑπὸ τοῦ προσώπου ἢ τῶν προσώπων τῶν ἀντιπροσωπευόντων ὁμοῦ πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ πλοίου. Ἀπαιτεῖται δὲ ἡ ὁμοφωνία διὰ τὰς ἀποφάσεις τὰς σκοπούσας νὰ τροποποιήσωσι τὴν σύμβασιν τὴν συναφθεῖσαν μεταξὺ τῶν συνεφοπλιστῶν ἢ τὰς ἀλλοτρίας πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ συλλογικοῦ ἐφοπλισμοῦ. — Ἡ πλειονοψηφία δύναται νὰ διορίσῃ διαχειριστὴν τοῦ πλοίου (Korrespondentrheder, Schiffsdirektor, Schiffsdisponent). Ἡ παμψηφία ἀπαιτεῖται διὰ τὸν διορισμὸν διαχειριστοῦ μὴ καταλεγομένου ἐν τοῖς συνεφοπλισταῖς (ἄρθρ. 459). Ὁ διορισμὸς διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι προαιρετικός. Πάντως ὅμως τὸ ἄρθρον 51 τοῦ διατάγματος τῆς 28 Δεκεμβρίου 1863, τὸ ὁποῖον εἰσήγαγε τὸν κώδικα εἰς τὸ Μεκλεμβοῦργον Σβέριν παρεκκλίνει τοῦ κανόνος τούτου καὶ καθιστᾷ ὑποχρεωτικὸν τὸν διορισμὸν διευθυντοῦ διαχειριστοῦ. Ἡ διάταξις αὕτη ἐξηγεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ ὁ ἀριθμὸς τῶν συνεφοπλιστῶν εἶναι ἐν γένει μέγιστος. Ἐν ταῖς σχέσεσι μετὰ τῶν τρίτων ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς περιβάλλεται τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐνεργῇ πάσας τὰς ἐπιχειρήσεις καὶ πάσας τὰς πράξεις ἃς συνεπάγεται συνήθως ἡ ἐκμετάλλευσις πλοίου. Ἂν ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δὲν ἔλαβεν εἰδικὴν ἐντολήν, δὲν ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ ἀναλαμβάνῃ ὑποχρεώσεις διὰ συναλλαγματικῶν ἢ γραμματίων εἰς διαταγήν, νὰ δανείζηται, νὰ πωλῇ ἢ νὰ ὑποχρεοῖ τὸ πλοῖον ἢ τὰς μερίδας τοῦ πλοίου ἢ νὰ ἀσφαλίζῃ αὐτάς (ἄρθρ. 460). Οἱ συνεφοπλισταὶ ὑποχρεοῦνται διὰ τῶν πράξεων τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, καὶ χωρὶς ἀκόμη νὰ μνημονευθῶσιν ὀνομαστί. Εὐθύνονται καθ' ὃν τρόπον θὰ ηὐθύνοντο, ἐὰν αἱ πράξεις αὗται εἶχον ἐνεργηθῆ ὑπ' αὐτῶν τῶν ἰδίων, τουτέστι δι' ὅλης τῆς περιουσίας των (ἄρθρ. 461). Ἕκαστος εὐθύνεται μόνον διὰ μέρος ἀνάλογον πρὸς τὴν μερίδα του (ἄρθρ. 474, ἐδ. 1). Οἱ περιορισμοὶ οἱ ἐπενε-

(1) Lewis, das deutsche Seerecht, I, σελ. 42 καὶ ἑπόμ.

χθέντες εἰς τὴν ἐξουσίαν τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, οἷοι ὁρίζονται οὗτοι ὑπὸ τοῦ κώδικος, δὲν δύνανται νὰ ἀντιταχθῶσιν εἰς τοὺς τρίτους, πλὴν ἐὰν ἀποδεικνύεται ὅτι ἐγίνωσκον οὗτοι τοὺς περιορισμοὺς τούτους (ἄρθρ. 462). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ὀφείλει νὰ δίδῃ λόγον κατὰ πᾶσαν ἐποχὴν ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν συνεφοπλιστῶν. Ἡ ἔγκρισις ἡ διδομένη ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας δὲν παρεμβάλλει πρόσκομμα κατὰ τῆς ἐνασκήσεως τῶν δικαιωμάτων τῆς μειονοψηφίας. Ἀποφασισθέντος νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον νέον πλοῦν, ἢ μετὰ τὸ τέλος τοῦ πλοῦ νὰ ἐπισκευασθῇ, ἢ νὰ πληρωθῇ εἰς πιστωτὴς πρὸς τὸν ὁποῖον ὁ ἐφοπλισμὸς δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ μέχρι τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, πᾶς συνεφοπλιστὴς μὴ προσχωρήσας δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὀφειλομένων πληρωμῶν, παραχωρῶν τὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου μέρος του, χωρὶς οὐδὲν νὰ λάβῃ ἀπέναντι (ἄρθρ. 468). Εἴς τινα γερμανικὰ κράτη, ἰδίᾳ δὲ εἰς τὸ Μεκλεμβοῦργον, Σβέριν, ὑπάρχει ὑπὸ τὸ ὄνομα Setzungsreht ἢ Kiefungsrecht εἰδικὸν δικαίωμα, δυνάμει τοῦ ὁποίου οἱ συνεφοπλισταὶ οἱ ἀποτελοῦντες τὴν μειονοψηφίαν δύνανται διὰ διασκέψεως νὰ ὁρίσωσι τίμημα ἀντὶ τοῦ ὁποίου ἡ πλειονοψηφία ὀφείλει νὰ λάβῃ τὰς μερίδας τῆς μειονοψηφίας ἢ νὰ παραχωρήσῃ εἰς αὐτὴν τὰς εἰδικάς της. Ἐν περιπτώσει ἀπαλλοτριώσεως μέρους τῆς συνιδιοκτησίας ὑπό τινος συνεφοπλιστοῦ, οἱ λοιποὶ συνεφοπλισταὶ δὲν ἔχουσι νόμιμον δικαίωμα προτιμήσεως. Πάντως ὅμως ἡ ἀπαλλοτρίωσις μερίδος τοῦ πλοίου, συνεπείᾳ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον θὰ ἀπέβαλλε τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ φέρῃ τὴν σημαίαν τῆς χώρας, δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐγκύρως εἰ μὴ τῇ συναινέσει πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν (ἄρθρ. 470). Ἐν περιπτώσει ἀπαλλοτριώσεως τῆς μερίδος του ὑπό τινος συνεφοπλιστοῦ, ὁ ἀπαλλοτριωτὴς ἐξακολουθεῖ νὰ θεωρῆται ὡς συνιδιοκτήτης ἀπέναντι τῶν ἄλλων συνεφοπλιστῶν, ἐφ' ὅσον ἡ ἀπαλλοτρίωσις δὲν κατηγγέλθη ὑπ' αὐτοῦ καὶ τοῦ ἀγοραστοῦ εἰς τοὺς συνεφοπλιστὰς καὶ τοὺς διαχειριστὰς τοῦ πλοίου. Διατελεῖ δὲ ὑπεύθυνος πρὸς τοὺς ἄλλους συνεφοπλιστὰς δι' ὅλας τὰς ὑποχρεώσεις τὰς γεννηθείσας πρὸ τῆς καταγγελίας ταύτης. Τοῦτο ὅμως δὲν ἐμποδίζει τὸ νὰ εὐθύνηται ὁ ἀγοραστὴς μερίδος τοῦ πλοίου, ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς κτήσεως, ὡς ἐφοπλιστὴς ἀπέναντι τῶν ἄλλων (ἄρθρ. 471). Ἐν τῇ συστάσει τῆς συνιδιοκτησίας ἐπὶ πλοίου δὲν ὑπάρχει συνήθως intuitus personae. Διὸ ὁ συλλογικὸς ἐφοπλισμὸς ἐξακολουθεῖ νὰ ὑφίσταται μεθ' ὅλην

τὴν ἀλλαγὴν τῶν προσώπων. Ὁ θάνατος, ἡ πτώχευσις ἑνὸς συνεφοπλιστοῦ ἐπίσης δὲν ἐπιφέρει τὴν διάλυσιν (ἄρθρ. 472). Δύναται δὲ αὕτη νὰ ἀποφασισθῇ διὰ τῆς πλειονοψηφίας. Ἡ ἀπόφασις τῆς ἀπαλλοτριώσεως τοῦ πλοίου ἰσοδυναμεῖ πρὸς τὴν ἀπόφασιν διαλύσεως. Τὸ πλοῖον πρέπει τότε νὰ πωληθῇ δημοσίᾳ. Ἡ πώλησις δὲν εἶναι δυνατὴ εἰ μὴ ἂν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ναυλωμένον διὰ πλοῦν καὶ ἂν εὑρίσκηται εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεώς του ἢ εἴς τινα λιμένα τῆς χώρας. Πάντως ὅμως, ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, τὸ πλοῖον δύναται νὰ πωληθῇ, καὶ ἂν ἀκόμη εἶναι ναυλωμένον, καὶ ἂν ἀκόμη εὑρίσκηται ἐν ξένῃ χώρᾳ. Ἡ συναίνεσις πάντων τῶν συνεφοπλιστῶν εἶναι ἀναγκαία πρὸς παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν κανόνων τούτων τῶν ἀφορώντων τὴν πώλησιν (ἄρθρ. 473). Οἱ συνεφοπλισταὶ δύνανται νὰ κληθῶσι ὑπὸ τὴν ἰδιότητα ταύτην ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως ἕνεκα πάσης διενέξεως ἐγειρομένης εἴτε ὑπό τινος συνεφοπλιστοῦ εἴτε ὑπό τινος τρίτου. Ὁ κανὼν οὗτος τῆς ἁρμοδιότητος ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τὰς ἀγωγὰς ἀκόμη τὰς ἐνασκουμένας κατὰ ἑνὸς ἢ πλειόνων ἐκ τῶν συνεφοπλιστῶν.

Ὁ *συνηθικὸς* κῶδιξ παραδέχεται ὅτι ἕκαστος τῶν συνιδιοκτητῶν δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ ἀναλόγως τῆς ἐκ τοῦ πλοίου μερίδος του διὰ τὰς προσωπικὰς ὑποχρεώσεις αἵτινες βαρύνουσιν αὐτούς (ἄρθρ. 9). Οἱ συνιδιοκτῆται κατ' ἀρχὴν ἀντιπροσωπεύονται ὑπὸ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ὁ τελευταῖος οὗτος εἶναι ἐναγόμενος εἰς τὰς ἀγωγὰς τὰς ἐνασκουμένας κατὰ τοῦ συνόλου τῶν ἐφοπλιστῶν. Μὴ διορισθέντος διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ θέλων νὰ ἐναγάγῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς δύναται νὰ στραφῇ καθ' οὗ ἐξ αὐτῶν θὰ ἔκρινε προτιμότερον ὅπως δώσῃ εὐθύνας ἐν ὀνόματι τῶν ἄλλων (ἄρθρ. 10). Ἀπέναντι τῶν τρίτων ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δύναται ὑπὸ τὴν ἰδιότητα ταύτην νὰ ἐνεργήσῃ πάσας τὰς πράξεις τὰς ἀναγομένας εἰς τὸν κύκλον τῶν ἔργων ἐφοπλισμοῦ, ἰδίᾳ δὲ νὰ μισθώνῃ καὶ ἀπολύῃ τὸν πλοίαρχον, νὰ εἰσπράττῃ τὰ χρήματα τὰ ἀνήκοντα εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς. Τοὐναντίον δὲν δύναται ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας νὰ δανείζηται, νὰ πωλῇ, νὰ ὑποθηκεύῃ ἢ νὰ ἀσφαλίζῃ τὸ πλοῖον. Οἱ περιορισμοὶ οἱ ἐπαχθέντες εἰς τὴν ἐξουσίαν τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, οἷα ὡρίσθη ὑπὸ τοῦ κώδικος, δὲν δύνανται νὰ ἀντιταχθῶσι κατὰ τῶν καλῆς πίστεως τρίτων (ἄρθρ. 11). Οἱ τύποι τῶν διασκέψεων τῶν συνιδιοκτητῶν ὁρίζονται διὰ νομικῶν διατάξεων. Οἱ συνιδιοκτῆται δὲν

δύνανται νὰ λάβωσιν ἀπόφασιν εἰ μὴ ἐν γενικῇ συνελεύσει, μετὰ πρόσκλησιν, τοὐλάχιστον πρὸ ὀκτὼ ἡμερῶν γενομένην ἐν τῇ ἐπιτοπίῳ ἐφημερίδι, ἢ διὰ παντὸς ἄλλου μέσου. Πᾶς ἐφοπλιστὴς ἀπὼν ἐκ τῆς γενικῆς συνελεύσεως ὀφείλει νὰ ὑποταχθῇ εἰς τὰς ἀποφάσεις ταύτας. Αἱ ἀποφάσεις λαμβάνονται κατὰ πλειονοψηφίαν κατὰ κανόνα ταυτόσημον πρὸς τὸν τοῦ ἄρθρου 220 τοῦ γαλλικοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐὰν πλείονες ἐφοπλισταὶ ἔτυχον ἴσου ἀριθμοῦ ψήφων προκειμένου διορισμοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀποφασίζει μεταξὺ αὐτῶν ὁ κλῆρος. Ἐν πάσῃ ἄλλῃ περιστάσει, ἐν περιπτώσει ἰσοψηφίας, κρατεῖ ἡ ψῆφος τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τῆς γενικῆς συνελεύσεως κρατοῦνται πρακτικά, τὰ ὁποῖα τηρεῖ ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστής, καὶ ὧν ἀντίγραφον δικαιοῦται νὰ λάβῃ πᾶς συνιδιοκτήτης (ἄρθρ. 11). Πλὴν τῆς περιπτώσεως κωλύματος ἕνεκα ἐπειγούσης ὑποθέσεως, ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ὑποχρεοῦται νὰ συγκαλῇ τοὺς συνιδιοκτήτας, ὅπως ζητῇ παρ' αὐτῶν ὁδηγίας, προκειμένου περὶ σπουδαίων ζητημάτων, οἷον περὶ οὐσιωδῶν τροποποιήσεων ἐπενεκτέων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν εἰς ἣν εἶναι προωρισμένον τὸ πλοῖον, ἢ περὶ σπουδαίων ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 13). Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δύναται ν' ἀνακληθῇ δι' ἀποφάσεως τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἐὰν οὗτος ἔχῃ τὴν κυριότητα τοῦ ἡμίσεος τοῦ πλοίου ἢ καὶ πλέον, ἡ ἀνάκλησις δὲν δύναται νὰ ἀπαγγελθῇ εἰ μὴ ὑπὸ δικαστηρίου διὰ νομίμους λόγους (ἄρθρ. 14). Οἱ τύποι τῆς ὑποβολῆς τῶν λογαριασμῶν ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ ὁρίζονται ἐν τοῖς ἄρθροις 15 καὶ 16. Ὅταν μετὰ τὸ τέλος τοῦ πλοῦ ἀποφασίζεται νὰ ἐπιχειρηθῇ νέος ἢ νὰ ἐπισκευασθῇ τὸ πλοῖον, ὁ συνιδιοκτήτης ὁ μὴ ψηφίσας ὑπὲρ τῆς ἀποφάσεως δύναται νὰ παραχωρήσῃ εἰς τοὺς ἄλλους τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίδα του, ὅπως ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὰς δαπάνας (ἄρθρ. 18). Ὁ συνεταιρισμὸς ὁ ὑφιστάμενος μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν δὲν διαλύεται διὰ τοῦ θανάτου, τῆς πτωχεύσεως ἢ τῆς ἀπαγορεύσεως ἑνὸς ἐξ αὐτῶν (ἄρθρ. 20, ἐδάφ. 1). Ἐν περιπτώσει πωλήσεως μερίδος τινὸς τοῦ πλοίου μὴ γενομένης διὰ δημοσίου πλειστηριασμοῦ, οἱ λοιποὶ συνιδιοκτῆται δύνανται, ἀτομικῶς ἢ συλλογικῶς, ἐντὸς προθεσμίας ὁριζομένης ὑπὸ τοῦ κώδικος, νὰ ἐξαγοράσωσι τὴν μερίδα ταύτην ὑπὸ τοὺς ὅρους τῆς γενομένης πωλήσεως. Ὅταν πλείονες θέλουσι νὰ μετάσχωσι τῆς ἐξαγορᾶς, δι-

καιοῦνται εἰς τοῦτο ἀναλόγως τῆς συμμετοχῆς των ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ὁ *δανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 10 μέχρις 23) περιέχει διατάξεις παρομοίας πρὸς τὰς τοῦ σουηδικοῦ κώδικος, μετὰ ἐπουσιωδῶν διαφορῶν, τῶν ὁποίων σπουδαιότεραι εἶναι αἱ ἑπόμεναι. Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς δέον νὰ κέκτηται τὴν δανικὴν ἰθαγένειαν καὶ νὰ κατοικῇ ἐν Δανίᾳ (ἄρθρ. 10). Δὲν ὑπάρχουσιν εἰδικαὶ διατάξεις ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἐν περιπτώσει ἐκποιήσεως τῆς μερίδος των ὑπό τινος συνιδιοκτήτου τὸ δικκίωμα τῆς ἐξαγορᾶς δὲν ἰσχύει. Ἀπαλλοτρίωσις συνεπαγομένη ἀλλαγὴν ἐθνικότητος διὰ τὸ πλοῖον δὲν ἐπιτρέπεται εἰ μὴ τῇ συναινέσει πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν, καὶ προκειμένου ἀκόμη περὶ ἀναγκαστικῆς πωλήσεως μετὰ κατάσχεσιν ἢ μετὰ πτώχευσιν. Ὅταν μερίς τις πλοίου περιέρχεται εἰς ἀλλοδαπόν, ἐπειδὴ τῶν συνιδιοκτητῶν τις ὢν Δανὸς ὑπήκοος ἀπέβαλε τὴν ἐθνικότητά του, ἢ συνεπείᾳ κληρονομίας, ἢ γάμου, οὕτω δὲ παύει τὸ πλοῖον νὰ ἔχῃ τὸ δικκίωμα νὰ φέρῃ τὴν δανικὴν σημαίαν, ἕκαστος τῶν ἄλλων συνιδιοκτητῶν δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν κατὰ πλειστηριασμὸν πώλησιν τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὸν *γερμανικὸν* ναυτικὸν κώδικα ἐπιβάλλεται εἰς τοὺς συνιδιοκτήτας πλοίου τοὺς συνεταιριζομένους ὅπως παρασκευάσωσιν αὐτὸ καὶ ἀποστείλωσιν εἰς πλοῦν, νὰ συντάξωσιν ἐγγράφως πάσας τὰς συμφωνίας των περὶ τῆς εἰσφορᾶς (mise) ἑκάστου, περὶ τῆς μερίδος του εἰς τὰ κέρδη, περὶ τοῦ σκοποῦ καὶ τῆς διοικήσεως τῆς ἑταιρείας. Ὀφείλουσιν ἐπίσης νὰ διορίσωσι διαχειριστὴν ἐφοπλιστὴν ἐπιφορτισμένον τὴν διοίκησιν ταύτην (ἄρθρ. 19). Ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία, οἱ συνέταιροι συνέρχονται ἐν γενικῇ συνελεύσει, ὁσάκις συγκαλῇ αὐτοὺς ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστής. Ῥητέον ἄλλως, ὅτι πᾶς συνέταιρος δύναται νὰ συγκαλέσῃ τὴν συνέλευσιν ταύτην, ἐὰν ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ἀρνῆται νὰ τὸ πράξῃ. Πᾶς συνέταιρος ἔχει ἀριθμὸν ψήφων ἀνάλογον πρὸς τὴν σπουδαιότητα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίδος του. Ἐν περιπτώσει διχοψηφίας κρατεῖ ἡ γνώμη τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ. Συντάσσονται δὲ πρακτικὰ καὶ ὑπογράφονται ὑπὸ τῶν παρόντων συνεταίρων (ἄρθρ. 20). Ἀποφασισάσης τῆς συνελεύσεως νέας χρηματικὰς εἰσφοράς, ἕκαστος τῶν συνιδιοκτητῶν ὀφείλει νὰ πληρώσῃ τὴν ἀναλογοῦσαν μερίδα του κατὰ τὴν ὡρισμένην προθεσμίαν. Ἐάν τις ἐξ αὐτῶν

δὲν ἐκπληρώσῃ τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην, οἱ λοιποὶ δύνανται νὰ προκαταβάλωσι τὸ ἐλλεῖπον ποσὸν ἢ νὰ δανεισθῶσιν αὐτό. Αἱ προκαταβολαί των δὲ εἶναι προνομιοῦχοι ἐπὶ τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίδος τοῦ καθυστεροῦντος. Ρητέον ὅμως, ὅτι ὁ συνέταιρος ὁ μὴ μεταστχὼν τῆς ἀποφάσεως ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς ὑποχρεώσεως, παραχωρῶν τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίδα του εἰς τοὺς συνιδιοκτήτας του· ὀφείλει δὲ νὰ πράξῃ τοῦτο ἐντὸς ὀκτὼ ἡμερῶν μετὰ τὴν χρονολογίαν ἢ μετὰ τὴν κοινοποίησιν τῆς ἀποφάσεως. Πᾶς συνέταιρος δύναται ἐπίσης νὰ ἐνασκήσῃ ἀγωγὴν κατὰ τῆς ἑταιρείας, ἐὰν ἀξιοῖ, ὅτι οἱ ὅροι τοῦ ἑταιρικοῦ συμβολαίου παρεβιάσθησαν ἢ αἱ ἀποφασισθεῖσαι δαπάναι εἶναι ὑπερβολικαὶ ἢ ἀσύνετοι. Ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ἀντιπροσωπεύει τὴν ἑταιρείαν ἐν ταῖς δίκαις καὶ ἐν γένει ἐν πάσαις ταῖς ἐπιχειρήσεσι (ἄρθρ. 21), ὀφείλει ὅμως, ὁσάκις ὁ χρόνος καὶ αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπωσι, νὰ ἀφίνῃ εἰς τὴν ἑταιρείαν τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τῶν σπουδαίων ὑποθέσεων ὡς πρὸς τὰς ὁποίας δὲν ἔλαβεν ὁδηγίας. Δὲν δύναται ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας νὰ συνάψῃ δάνεια ἐν ὀνόματι τῆς ἑταιρείας, μήτε νὰ πωλήσῃ ἢ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, μηδὲ νὰ ὑποβάλῃ αὐτὸ εἰς σπουδαίας ἐπισκευάς. Οἱ συνέταιροι ὀφείλουσι ν' ἀποφασίσωσι ρητῶς ποία θὰ εἶναι ἡ ἐξουσία τοῦ διαχειριστοῦ ὡς πρὸς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου, τὸν διορισμὸν ἢ τὴν ἀνάκλησιν τοῦ πλοιάρχου (ἄρθρ. 22). Οἱ συνέταιροι εὐθύνονται προσωπικῶς διὰ τὰς πράξεις τοῦ διαχειριστοῦ ἐφοπλιστοῦ ἕκαστος κατὰ λόγον τῆς μερίδος του συνιδιοκτησίας (ἄρθρ. 23, ἐδ. 2). Ἐάν, χωρὶς νὰ λάβῃ οὗτος πρὸς τοῦτο ἄδειαν, ἔλαβε δάνειον ἐν ὀνόματι τῆς ἑταιρείας, ἐπώλησεν ἢ ὑπεθήκευσε τὸ πλοῖον, αὐτὸς μὲν ἐνέχεται, τὸ δὲ συνάλλαγμα τῆς πωλήσεως ἢ ἡ σύστασις τῆς ὑποθήκης εἶναι ἄκυρος (ἄρθρ. 23, ἐδ. 1). Ὁ νόμος ὁρίζει τὴν ἐποχὴν τῆς λογοδοσίας καὶ τῆς διανομῆς τῶν κερδῶν (ἄρθρ. 25). Οἱ συνέταιροι δύνανται νὰ ἀνακαλέσωσι τὸν διαχειριστὴν κατὰ πλειονοψηφίαν. Ἐὰν ὑπάρχῃ διχοψηφία, ἢ ἐὰν ὁ διαχειριστὴς ἔχῃ τὸ ἥμισυ ἢ πλέον τοῦ ὅλου τῶν ψήφων, ἀποφασίζει τὸ δικαστήριον (ἄρθρ. 26). Ἂν δὲν διωρίσθη διαχειριστὴς ἐφοπλιστής, ἡ ἑταιρεία εὐθύνεται διὰ τὰς πράξεις ἑκάστου τῶν μελῶν της ὡσεὶ ἕκαστος ἦτο διαχειριστής. Ἕκαστος δύναται ἐπίσης νὰ ἐναχθῇ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ὡς ἀντιπροσωπεύων τὴν ἑταιρείαν (ἄρθρ. 17). Ἀπαγορεύεται ἡ πώλησις μερίδος ἰδιοκτησίας ἐπὶ πλοίου εἰς ἀλλο-

δαπόν. Ἐὰν τοιαύτη τις πώλησις ἐγένετο εἰς πολίτην τοῦ κράτους, οἱ συνιδιοκτῆται ἔχουσι τὸ δικαίωμα, κατ' ἄτομον ἢ συλλογικῶς, νὰ ἐξαγοράσωσι τὴν μερίδα ταύτην ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν, ἀφότου γίνῃ πρὸς αὐτοὺς ἡ σχετικὴ προσφορὰ ἢ λάβωσι γνῶσιν τῆς πωλήσεως. Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἐξαγορᾶς δὲν ὑφίσταται ἐν περιπτώσει δημοπρασίας (ἄρθρ. 9). Ἐν περιπτώσει ἀπορρίψεως ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας προτάσεως περὶ πωλήσεως τοῦ πλοίου, ἐάν τις τῶν συνεταίρων ἀποδείξῃ, ὅτι συνεπείᾳ τῆς κακῆς διοικήσεως δὲν δύναται ἄνευ μεγάλης ζημίας ν' ἀπαλλοτριώσῃ τὴν μερίδα του, τὸ δικαστήριον δύναται νὰ ἐξαναγκάσῃ τοὺς ἄλλους συνιδιοκτήτας νὰ πωλήσωσι τὸ πλοῖον ἐν ὅλῳ, ἐκτὸς ἐὰν συμφωνήσωσι διὰ τὴν ἐξαγορὰν τῆς μερίδος (ἄρθρ. 30).

Οἱ ὑπὸ τῶν ἐθίμων καθιερωθέντες ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* καὶ ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς* κανόνες διαφέρουσι πολὺ τῶν κανόνων τοὺς ὁποίους ἀποδέχονται αἱ γραπταὶ νομοθεσίαι τῆς ἠπείρου.

Ἡ ἀγγλικὴ νομοθεσία δὲν ἀσχολεῖται περὶ τῆς διοικήσεως τῶν ἐπικοίνων κτημάτων· ἐκρίθη, ὅτι τὸ καλλίτερον μέσον ὅπως ἀναγκασθῶσιν οἱ συνιδιοκτῆται νὰ συνεννοῶνται περὶ αὐτῆς, εἶναι τὸ νὰ ἀφεθῶσιν ἐκτεθειμένοι εἰς τὰς διαφωνίας αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ ἐπιφέρωσι τὴν ἀπώλειαν ἢ τὴν χειροτέρευσιν τοῦ κοινοῦ πράγματος, ἂν μὴ κατορθῶσι νὰ φθάσωσιν εἰς συνεννόησιν (1). Αἱ ἠπειρωτικαὶ νομοθεσίαι ἔκριναν, ὅτι τὸ δημόσιον συμφέρον ὑπαγορεύει τὴν ρύθμισιν τῆς συνιδιοκτησίας τῶν πλοίων. Διὸ ἔθεσαν περὶ αὐτῆς κανόνας ἐφαρμοζομένους ἐν ἐλλείψει συμφωνίας μεταξὺ τῶν μερῶν. Ὁ Ἄγγλος νομοθέτης δὲν ἠκολούθησε τὴν μέθοδον ταύτην. Νόμος τις τοῦ 1861 (XXIV, Victoria, κεφάλ. 10. ἄρθρ. 8) περιορίζεται εἰς τὸ νὰ ὁρίσῃ ὅτι τὸ Ναυτοδικεῖον (Cour d'amirauté) (2) εἶναι ἁρμόδιον ὅπως κρίνῃ περὶ πάντων τῶν ζητημάτων τὰ ὁποῖα δύνανται

(1) Abbotts, On ships and seamen, σελ. 58.

(2) Νόμος τοῦ 1873 περὶ τοῦ ὀργανισμοῦ τῶν δικαστηρίων (the supreme court judicature act) ἤνωσεν ἐπὶ τὸ αὐτὸ πάντα τὰ ἀνώτερα δικαστήρια, ὅπως ἐξ αὐτῶν σχηματίσῃ ἓν ἀνώτατον δικαστήριον (Cour Suprême), ἐξ οὗ ἡ Cour d'amirauté δὲν εἶναι πλέον εἰ μὴ τμῆμα τοῦ ἑνιαίου τούτου δικαστηρίου. Ὅρα Annuaire de législation étrangère 1874, σελ. 9 καὶ ἑπόμ.

νὰ ἐγερθῶσι μεταξὺ τῶν συνιδιοκτητῶν ἢ τινῶν ἐξ αὐτῶν, ἀφορῶντα τὴν ἰδιοκτησίαν, τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὸ κέρδος παντὸς πλοίου νηολογημένου ἐν Ἀγγλίᾳ ἢ ἐν Οὐαλίᾳ, ὅπως ὁρίσῃ πάντας τοὺς σχετικοὺς λογαριασμοὺς μεταξὺ τῶν μερῶν, ὅπως διατάξῃ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου ἢ μερίδος αὐτοῦ ἢ λάβῃ πάντα τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα ἤθελε κρίνει πρέποντα. Εἶναι δὲ σύνηθες τὸ νὰ ἐκλέγωσιν οἱ συνιδιοκτῆται διαχειριστὴν ἐφοπλιστήν, τὸν ὁποῖον καλοῦσι ship's husband (σύζυγος τοῦ πλοίου) (1).

Ἡ πλειονοψηφία δὲν ἐπιβάλλει τὴν θέλησίν της εἰς τὴν μειονοψηφίαν, ὡς συμβαίνει κατὰ τὰς νομοθεσίας τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης. Ἀναμφιβόλως ἡ πλειονοψηφία δύναται νὰ ἐκμεταλλευθῇ τὸ κοινὸν πλοῖον κατὰ τὸ δοκοῦν· ὀφείλει ὅμως νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν μειονοψηφίαν κατὰ τῶν ἐπιζημίων συνεπειῶν τὰς ὁποίας ἐνδέχεται νὰ ἔχῃ ἡ ἐκμετάλλευσις αὕτη· ἡ πλειονοψηφία ὑποχρεοῦται ν' ἀναλάβῃ τὴν πληρωμὴν χρηματικοῦ ποσοῦ ἴσου πρὸς τὴν ἀξίαν τὴν ἀντιπροσωπευομένην ὑπὸ τῶν μερίδων τῆς μειονοψηφίας ἢ νὰ ἐπαναφέρῃ τὸ πλοῖον σῶον καὶ ἀβλαβές. Ἡ μειονοψηφία, ἐξασφαλιζομένη οὕτω ἀπὸ τῶν ζημιῶν, δὲν μετέχει τῶν κερδῶν τῆς ἀποστολῆς τῆς ἐπιχειρουμένης ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας.

Ὁ ship's husband (διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς) ἔχει κατὰ τὰ ἐθιζόμενα τὴν ἐξουσίαν νὰ παρασκευάσῃ τὸ πλοῖον, νὰ ἐπισκευάσῃ αὐτό, νὰ ναυλώσῃ, νὰ εἰσπράξῃ τὸν ναῦλον. Αἱ πράξεις αὐτοῦ θεωροῦνται ὡς πράξεις αὐτῶν τούτων τῶν συνιδιοκτητῶν. Ἔχει οὗτος ἀναγωγὴν καθ' ἑκάστου ἐξ αὐτῶν διὰ τὰς ὑπ' αὐτοῦ γενομένας προκαταβολὰς καὶ ἡ ἀναγωγὴ αὐτοῦ ἐξασφαλίζεται διὰ προνομίου (lien) ἐπὶ τῶν μερίδων τῶν συνιδιοκτητῶν του. Πᾶς συνιδιοκτήτης δὲν εὐθύνεται εἰ μὴ διὰ τὴν μερίδα του, πλὴν ἐὰν ὑπάρχωσιν ἀφερέγγυοι, ὁπότε ἕκαστος φέρει τὴν τούτων μερίδα.

Οἱ κανόνες οἱ ἰσχύοντες ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς* συγγενεύουσι πολὺ πρὸς τοὺς ἀγγλικούς. Ἰδοὺ δὲ σύνοψις αὐτῶν (2). Ἐλλείψει εἰδικῶν συμφωνιῶν ἡ πλειονοψηφία δύναται ν'

---

(1) Πρὸς κατανόησιν τῆς ἐκφράσεως ταύτης δέον νὰ ἐνθυμηθῶμεν ὅτι ἐν τῇ ἀγγλικῇ ἡ λέξις ship (πλοῖον) εἶναι γένους θηλυκοῦ.

(2) Στηριζόμεθα δὲ ὡς πρὸς τοῦτο κυρίως εἰς τὸ ἔργον τοῦ Dixon, The law of shipping (ἔκδοσις 3η), σελ. 15 μέχρις 26.

ἀποστείλῃ τὸ πλοῖον εἰς πλοῦν κατὰ τὸ δοκοῦν, ἔχουσα μόνον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὴν διαφωνοῦσαν μειονοψηφίαν τὴν ἐπάνοδον τοῦ πλοίου σώου καὶ ἀβλαβοῦς (a safe return of the ship). Καὶ ἡ μειονοψηφία δὲ δύναται νὰ ἀποστείλῃ τὸ πλοῖον εἰς πλοῦν ὑπὸ τὸν αὐτὸν ὅρον, παρὰ τὴν θέλησιν τῆς πλειονοψηφίας. Ἐν περιπτώσει διχοψηφίας ἐπικρατεῖ ἡ γνώμη τῶν ἀποφαινομένων ὑπὲρ τοῦ πλοῦ. Ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις, ὡς ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ, λέγουσι : ships are built to plough the sea, and not to lie by the walls (τὰ πλοῖα κατασκευάζονται ὅπως διασχίζωσι τὴν θάλασσαν καὶ οὐχὶ ἵνα μένωσιν ἀδρανοῦντα ἐντὸς τῶν τειχῶν). Ἐν ταῖς διαφόροις ταύταις περιπτώσεσιν οἱ ἐναντιούμενοι παραμένουσι ξένοι πρὸς τὰ βάρη καὶ τὰ κέρδη τοῦ πλοῦ. Ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου κατὰ τὸν πλοῦν, δέον νὰ πληρωθῇ εἰς τοὺς ἐναντιουμένους ἡ κατ' ἐκτίμησιν ἀξία τῶν μερίδων αὐτῶν. Δὲν ἰσχύει ὅμως τοῦτο ὅταν οἱ ἐναντιούμενοι ἀφίνωσι νὰ ἐπιχειρηθῇ ὁ πλοῦς, χωρὶς νὰ προβῶσιν εἰς οὐδεμίαν ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων αἴτησιν. — Ὑπαρχούσης διχοψηφίας ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ ἐκτελεστέου πλοῦ, μόνον αἴτησις περὶ δικαστικῆς πωλήσεως (licitation) εἶναι τὸ μέσον τῆς ἐξόδου ἐκ τῆς δυσκολίας. — Ὁ ship's husband (διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς) ἔχει ἣν ἐξουσίαν καὶ ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ. Δὲν δύναται νὰ ἀσφαλίσῃ μήτε ὁλόκληρον τὸ πλοῖον, μήτε μέρος αὐτοῦ ἄνευ τῆς ρητῆς συναινέσεως τῶν συνιδιοκτητῶν Δὲν δύναται ἐπίσης οὔτε νὰ δανεισθῇ οὔτε νὰ ὑποβάλῃ εἰς ὑποχρέωσιν τὰς μερίδας τῶν συνιδιοκτητῶν.

---

# ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

## ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΝ ΓΕΝΕΙ. ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ (1).

### ΓΕΝΙΚΑ

**318.** Ἡ κατὰ θάλασσαν ναυτιλία ἀπαιτεῖ τὴν χρησιμοποίησιν πολυαρίθμου προσωπικοῦ ἐκπληροῦντος ποικίλας λειτουργίας ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ προσωπικοῦ τούτου τυγχάνει ὁ *πλοίαρχος*, καλούμενος ἐνίοτε καὶ maître (κύριος) ἢ patron (προϊστάμενος) (ἄρθρ. 221 ἐμπ. κώδικος), αὐτὸς δὲ εἶναι ὁ ἀρχηγὸς τῆς ἀποστολῆς, τεταγμένος ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐπὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου. Ὑπ' αὐτὸν εὑρίσκονται ἀξιωματικοὶ ἐπιφορτισμένοι νὰ βοηθῶσιν αὐτόν, ἰδίᾳ ὁ *δεύτερος*, ὅστις κύριον καθῆκον ἔχει ν' ἀναπληροῖ τὸν πλοίαρχον κωλυόμενον. Τέλος ὑπάρχουσι *ναῦται*, οἵτινες εἶναι ἐπιφορτισμένοι, ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν, νὰ ἐκτελῶσι τοὺς διαφόρους χειρισμοὺς τοὺς ἀναγκαίους διὰ τὴν πορείαν τοῦ πλοίου. Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ οἱ ναῦται ἀποτελοῦσι τὸ *πλήρωμα* καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν *ἄνδρες τοῦ πληρώματος* ἀντιτίθενται συνήθως ἐν τῷ νόμῳ (ἄρθρ. 250, 251, 272, τοῦ ἐμπ. κώδ.), ἢ ἐν τῇ κοινῇ γλώσσῃ, εἰς τὸν ἀρχηγόν των, τὸν πλοίαρχον. Προσθετέον, ὅτι πλὴν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ὑπάρχουσι συνήθως ἐπὶ τῶν θαλασσίων πλοίων πρόσωπα ἔχοντα ποικιλώτατα καθήκοντα, ἀλλότρια τῆς κυρίως διευθύνσεως τοῦ πλοίου, οἷον χει-

(1) Ἄρθρ. 221 μέχρι 272, ἄρθρ. 218 καὶ 219 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

ρουργοί, τροφοδόται, μάγειροι (1) subrécargues κλπ... — Ἡ τελευταία αὕτη ἐπωνυμία ἐδόθη εἰς τὸ πρόσωπον τὸ ἐπιφορτισμένον νὰ πωλῇ τὸ φορτίον καὶ ν' ἀγοράζῃ νέον, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος. Ἡ λειτουργία αὕτη δύναται ν' ἀνατεθῇ εἰς τὸν πλοίαρχον, δύναται ὅμως ν' ἀνατεθῇ καὶ εἰς πρόσωπον μὴ ἔχον ἄλλο τι καθῆκον. Ἡ τελευταία αὕτη περίπτωσις εἶναι σπανία σήμερον, διὸ ὀλίγοι κώδικες ποιοῦνται λόγον περὶ τῶν subrécargues (2).

Τὸ περὶ ναυτικῶν πειθαρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ποινῶν νομοδιάταγμα (ἄρθρ. 57) περιορίζεται εἰς τὸ νὰ μνημονεύσῃ τὸν subrécargue, ἵνα ἐξομοιώσῃ αὐτὸν πρὸς τοὺς ἀξιωματικοὺς μόνον ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ποινῶν.

Τὰ πρόσωπα τὰ ἐκμισθοῦντα τὰς ὑπηρεσίας των ὅπως μετάσχωσιν ὑπὸ οἱονδήποτε τίτλον εἰς τὴν κίνησιν (conduite) τοῦ πλοίου κατατάσσονται συνήθως πάντα ὑπὸ τὴν περιληπτικὴν ἐπωνυμίαν τῶν *ἐργατῶν θαλάσσης* (gens de mer). Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν ποιεῖται χρῆσιν τοῦ τελευταίου τούτου ὅρου, μεταχειρίζεται δὲ πολλάκις τὴν λέξιν ναῦται ὅπως δηλώσῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, ἐξαιρέσει τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν (ἄρθρ. 254 μέχρι 258). Οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι τὰ καθήκοντα αὐτῶν, οἱ ἐργάται θαλάσσης διέπονται ὑπὸ πολλῶν κοινῶν κανόνων (ἄρθρ. 272 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Πάντως ὅμως μεταξὺ αὐτῶν ὁ πλοίαρχος ἕνεκα τῆς σπουδαιότητος τῶν καθηκόντων του ἔχει θέσιν διακεκριμένην καὶ ὑπόκειται εἰς κανόνας εἰδικούς. Διὸ θέλομεν πραγματευθῆ κεχωρισμένως: 1ον *Περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν γένει*, 2ον *Περὶ*

---

(1) Ὁ γερμανικὸς νόμος τῆς 27 Ἰουνίου 1872 περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (ἄρθρ. 3) περιλαμβάνει ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν πλήρωμα τοῦ πλοίου (Schiffsmannschaft) καὶ αὐτοὺς τοὺς ἀξιωματικούς, ἐξαιρέσει τοῦ πλοιάρχου, τὸ αὐτὸ ἄρθρον (ἐδ. 2) ὁρίζει, ὅτι τὰ πρόσωπα ἅτινα, χωρὶς νὰ ἀνήκωσιν εἰς τὸ πλήρωμα, χρησιμοποιοῦνται ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς μηχανισταί, θεράποντες ἢ ἐν ἄλλῃ ἰδιότητι, ἔχουσι τὰ αὐτὰ δικαιώματα καὶ ὑπόκεινται εἰς τὰς αὐτὰς ὑποχρεώσεις εἰς ἃς καὶ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος. Ὅρα ἀνάλογον διάταξιν ἐν τῷ ἄρθρῳ 516 τοῦ πορτογαλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(2) Ὁ ἱσπανικὸς κῶδιξ περιέχει πολλὰ ἄρθρα περὶ subrécargue (ἄρθρ. 649 μέχρι 651). Τὸ αὐτὸ ρητέον περὶ τοῦ κώδικος τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 927 μέχρι 932 καὶ τοῦ κώδικος τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 977 μέχρι 981).

*τοῦ πλοιάρχου.* Ῥητέον ἄλλως, ὅτι ἡ διάκρισις αὕτη καθιερώθη ὑπὸ τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος καὶ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ πραγματεύεται ἐν τῷ Ε' τμήματι τοῦ Β' βιβλίου (ἄρθρ. 250 μέχρι 272) περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν γένει καὶ εἰδικώτερον περὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος· ἐν τῷ Δ' τμήματι τοῦ Β' βιβλίου (ἄρθρ. 221 μέχρι 259) καὶ ἐν τοῖς ἄρθροις 218 καὶ 219 περὶ τοῦ πλοιάρχου. Ἐπίσης τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 ἠσχολεῖτο περὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐν τῷ περὶ ναυτῶν (βιβλίον Β' τίτλος Ζ') καὶ ἐν τῷ περὶ μισθώσεως καὶ τῶν μισθῶν τῶν ναυτῶν (βιβλίον Γ', τίτλος IV) τμήματι (τίτλῳ)· οἱ περὶ πλοιάρχου κανόνες ἦσαν τὸ θέμα τοῦ Α' τίτλου τοῦ Β' βιβλίου.

## I.—Περὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐν γένει.

**319.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης προσλαμβάνονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν (conduite) τοῦ πλοίου διὰ συναλλάγματος τὸ ὁποῖον οὐδὲν ἄλλο εἶναι εἰ μὴ συνάλλαγμα μισθώσεως ὑπηρεσίας (1). Οἱ νόμοι ἡμῶν ὀλίγας περιέχουσι διατάξεις περὶ τῆς μισθώσεως ταύτης ἐν γένει καὶ πολλάκις διετυπώθησαν παράπονα διὰ τὸ χάσμα τοῦτο (2). Ἀλλ' ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἐνησχολήθη λεπτομερῶς περὶ τῆς μισθώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, συναλλάγματος τὸ ὁποῖον ἀποκαλεῖ engagement (*ὑποχρέωσιν, μίσθωσιν*) *τῶν ἐργατῶν θαλάσσης* (τμῆμα Ε', βιβλίον Β') (3).

**319** *δίς.* Δὲν δύναταί τις νὰ ἐννοήσῃ ἐν ὅλῃ τῇ πληρότητί των τοὺς περὶ μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κανόνας, ἂν μὴ γνω-

---

(1) Τοῦτο δὲν εἶναι ἀκριβὲς ὡς πρὸς τὴν πρόσληψιν (engagement) τοῦ πλοιάρχου. Ὅρα ἀριθ. 487 καὶ ἑπομ.

(2) Ὅρα Glasson, Le code civil et les ouvriers.

(3) Τὸ ἄρθρον 394 τοῦ ὁλλανδικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ὁρίζει τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως (engagement) τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὡς ἑξῆς: «Τὸ μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος συνάλλαγμα συνίσταται ἐκ μέρους τῶν τελευταίων τούτων εἰς τὴν ἐκμίσθωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν των, ἑκάστου ὑπὸ τὴν ἰδιότητά του, πρὸς ἐκτέλεσιν ἑνὸς ἢ πλειόνων πλόων, ἀντὶ συμπεφωνημένου μισθοῦ, καὶ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παράσχῃ εἰς αὐτοὺς πᾶν ὅ,τι τοῖς ὀφείλεται δυνάμει τῆς συμφωνίας ἢ τοῦ νόμου».

ρίζη τὰς εἰδικὰς ὑποχρεώσεις, αἵτινες ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἀμύνης τοῦ κράτους ἐπιβάλλονται εἰς αὐτοὺς διὰ τῶν θεσμῶν τῆς *ναυτικῆς ἀπογραφῆς*. Ἡ γνῶσις τοῦ θεσμοῦ τούτου, πλὴν τοῦ ὅτι εἰσάγει ἡμᾶς εἰς τὴν νόησιν τοῦ ἐσωτερικοῦ δεσμοῦ τοῦ ἑνοῦντος τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν μετὰ τοῦ ἐμπορικοῦ (ἀριθ. 4), ἐξηγεῖ πολλὰς εἰδικὰς περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διατάξεις. Ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ βαρύνει αὐτοὺς διὰ βαρῶν ἀρκούντως βαρέων· διότι ἐπὶ μακρὸν τοῦ βίου των χρόνου διάστημα ἐκθέτει αὐτοὺς εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ καλῶνται ὅπως ὑπηρετῶσιν ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων. Εἰς ἀντιστάθμησιν τῶν βαρῶν τούτων, καὶ ἵνα μὴ ἀποστρέφωσι ταῦτα τοὺς κατοίκους τῶν παραλίων ἀπὸ τοῦ νὰ ἀφοσιῶνται εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, πολλὰ πλεονεκτήματα ἐθεσπίσθησαν ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Διὸ εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γνωρίζωμεν αὐτά. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἀνάγονται ταῦτα εἰς τὸ διοικητικὸν ναυτικὸν δίκαιον, ἡμεῖς δὲ ὀφείλομεν νὰ πραγματευθῶμεν ἐν τῇ συγγραφῇ ταύτῃ σχεδὸν ἀποκλειστικῶς περὶ τοῦ *ἰδιωτικοῦ* ἢ *ἐμπορικοῦ* ναυτικοῦ δικαίου. Ἀλλ' ὡς παρετηρήσαμεν καὶ ἐν τοῖς προηγουμένοις (ἀριθ. 53), ὑπάρχει δεσμὸς τοσοῦτον στενὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων κλάδων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ὥστε ἡ σπουδὴ τοῦ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν δὲν δύναται νὰ γίνῃ πλήρης, ἂν μὴ σχετισθῇ οὗτος πρὸς τοὺς λοιπούς.

**320.** Εἶναι λυπηρόν, ὅτι δὲν συνηνώθησαν πάντες οἱ κανόνες οἱ ἀφορῶντες τοὺς ἐργάτας θαλάσσης εἴτε ἐν τῷ ἐμπορικῷ κώδικι εἴτε ἐν εἰδικῷ τινι νόμῳ. Τὸ μέρος τοῦτο τῆς νομοθεσίας σύγκειται ἐκ διατάξεων διεσπαρμένων καὶ ἀναγομένων εἰς λίαν διαφόρους χρονολογίας, ἐνίοτε μάλιστα καὶ λίαν ἀρχαίας. Ἐν πολλαῖς χώραις τῆς ἀλλοδαπῆς ἐκωδικοποιήθησαν τὰ ἀφορῶντα τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Ὅρα διὰ τὴν *Γερμανίαν* τὸν νόμον τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872, τὸν ἐπιγραφόμενον (Seemannsordnung) (111 ἄρθρα) (1)· διὰ τὰς *Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς* τὸν νόμον τῆς 7 Ἰουνίου 1872· διὰ τὴν *Μεγάλην Βρεττανίαν* τὸ Merchant shipping act τοῦ 1854, τροποποιηθὲν ὑπὸ πολλῶν

(1) Ὁ νόμος οὗτος τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872 μετεφράσθη ἐν τῷ τόμῳ τῆς Συλλογῆς τῶν κυριωτέρων ξένων κωδίκων, τῷ περιέχοντι τὴν μετάφρασιν τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

μεταγενεστέρων νόμων (1), διὰ τὴν *Ἰταλίαν* τὸν κώδικα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (Codice per marina mercantile) (1877) (2) καὶ τὸ ἐκτελεστικὸν αὐτοῦ διάταγμα (Regolamento per l'esecuzione del codice per la marina mercantile).

**320** δίς. Θέλομεν δὲ πραγματευθῆ κατὰ σειράν· 1ον *περὶ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς*, 2ον *περὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης*.

## Α' — ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ (3)

**321.** ΚΑΤΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ — Ὡς οἱ πλεῖστοι τῶν ναυτικῶν θεσμῶν τῆς Γαλλίας, οὕτω καὶ ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ ἀνάγεται εἰς τὴν βασιλείαν Λουδοβίκου τοῦ ΙΔ' καὶ ὀφείλεται εἰς τὸν Κολβέρτον. Πρὸ αὐτοῦ δὲν ὑπῆρχον κανόνες ἀκριβεῖς περὶ στρατολογίας τῶν πληρωμάτων τοῦ στόλου τοῦ βασιλείου. Οὕτω, ἐκρηγνυμένου θαλασσίου πολέμου, πρὸς ἐξεύρεσιν ἀνδρῶν ἐγίνετο προσφυγὴ εἰς τὸ μέτρον τὸ γνωστὸν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν presse des matelots (πίεσις τῶν ναυτῶν). Ἅμα ὡς ἐνορία τις (paroisse) δὲν παρεῖχεν οἰκειοθελῶς τὸν ἐπιβαλλόμενον εἰς αὐτὴν ἀριθμὸν ἀνδρῶν, ἐκλείοντο οἱ λιμένες, ἀπηγορεύετο εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα νὰ ἐκπλέωσι, καὶ ἐλαμβάνοντο ἐκ τῶν πλοίων τούτων τυχαίως οἱ ἐπ' αὐτῶν εὑρισκόμενοι ναῦται ὅπως καταταχθῶσιν εἰς τὸν στόλον τοῦ κράτους. Τὸ σύστημα τοῦτο εἶχε σοβαρώτατα ἐλαττώματα. Ἕνεκα τούτου ἡ ναυτικὴ ἐμπορία διεκόπτετο πολλάκις συνεπείᾳ τοῦ ἀποτόμου καὶ ἀπροόπτου κλεισίματος τῶν λιμένων· οἱ

---

(1) Ὅρα ἀριθ. 47 τοῦ τόμου τούτου

(2) Ὅρα ἀριθ. 47 τοῦ τόμου τούτου.

(3) Αἱ ἰσχύουσαι περὶ ναυτικῆς ἀπογραφῆς διατάξεις περιελήφθησαν ἐν τῷ Règlement τοῦ 1868, ἀλλ' ἀπὸ τοῦ ἔτους τούτου πολλαὶ εἰσήχθησαν τροποποιήσεις (Διατάγματα τῆς 31 Δεκεμβρίου 1872, τῆς 24 Ἰουνίου 1880, 1883 κλπ.). Δύναταί τις νὰ συμβουλευθῇ περὶ ναυτικῆς ἀπογραφῆς τὸ τοῦ Marec, Mémoire sur plusieurs questions concernant l'inscription maritime, 1 φυλλ. εἰς 8, 1851, καὶ διάφορα ἐπίσημα κείμενα (ἀναφορὰν πρὸς τὸν ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, αἰτιολογικὰς ἐκθέσεις νομοσχεδίων καὶ ἀναφορὰς περὶ αὐτῶν πρὸς τὰς βουλάς), μνημονευόμενα κατωτέρω σημ. 2 τῆς σελ. 278.

ναῦται, ἐπὶ τῶν ὁποίων ὑπελόγιζον οἱ ἐφοπλισταί, ἀφηροῦντο ἀπ' αὐτῶν αἰφνιδίως διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους. Τέλος τὸ βάρος τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ἐβάρυνεν ἐπὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μετὰ καταφώρου ἀνισότητος, ἀφοῦ ἦτο ἔργον τῆς τύχης τὸ νὰ ἐπιπέσῃ τὸ βάρος τοῦτο ἐπὶ τῶν εὑρισκομένων εἰς τοὺς κλειομένους λιμένας.

Ὁ Κολβέρτος ἠθέλησε νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὴν Γαλλίαν ἐπαρκῆ πολεμικὴν ναυτικὴν δύναμιν καὶ συγχρόνως νὰ παράσχῃ, ἐν τῷ συμφέροντι τοῦ ἐμπορίου, εἰς τοὺς ναύτας καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀσφάλειαν τῆς ὁποίας ἐστεροῦντο οὗτοι μέχρι τοῦδε. Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ὠργάνωσε διὰ τὰ πληρώματα τοῦ στόλου εἰδικὸν τρόπον στρατολογίας, κληθέντα ἐν ἀρχῇ régime des classes (σύστημα τῶν κλάσσεων), ὅστις μετά τινας τροποποιήσεις ἀπέβη ἡ *ναυτικὴ ἀπογραφὴ* (inscription maritime) οἵαν γινώσκομεν αὐτήν.

**322.** Κατὰ τὸ σύστημα τὸ εἰσαχθὲν ὑπὸ τοῦ Κολβέρτου, πᾶς ναυτικὸς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὤφειλε νὰ εἶναι ἐγγεγραμμένος καθ' ὅλον τὸν βίον του εἰς εἰδικοὺς καταλόγους. Οἱ ναῦται οἱ ἀπογραφόμενοι ἐν ἑκάστῳ λιμένι διηροῦντο εἰς τρεῖς ἢ τέσσαρας κλάσσεις: κατὰ τὰς διαφόρους ἐπαρχίας πᾶσα κλάσσις ἐκαλεῖτο νὰ ὑπηρετήσῃ ἐπὶ ἓν ἔτος εἰς τὰ πλοῖα τοῦ κράτους. Πρὸς τήρησιν δὲ τῶν καταλόγων τούτων ἐδημιουργήθησαν εἰδικοὶ ὑπάλληλοι ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν τῶν commissaires des classes (ἐπιτρόπων τῶν κλάσσεων) (1).

Τὸ σύστημα τοῦτο ἐφαρμοσθὲν ἀπὸ τοῦ 1665 ἐν Aunis, ἐν Poitou καὶ ἐν Saintonge ἐπεξετάθη ἐν ἔτει 1668 εἰς πολλὰς ἄλλας ἐπαρχίας καὶ τέλος ἐγενικεύθη διὰ τοῦ Διατάγματος τῆς 15 Ἀπριλίου 1689. Ὁ Valin ἐν *Ὑπομνήματι* αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ περὶ ναυτιλίας Διατάγματος (Commentaire sur l' Ordonnance sur la marine) (εἰσαγωγὴ εἰς τὸν τίτλον Ζ' τοῦ Β' βιβλίου), ἐγκωμιάζει σφόδρα τὸ σύστημα τῶν κλάσσεων, τοῦ ὁποίου ἐκθέτει τὸ ἱστορικόν. Λέγει δὲ ἰδίᾳ: «Ἡ στρατολογία τῶν ναυτῶν μετὰ τῆς διαιρέσεως αὐτῶν κατὰ κλάσσεις ἐν ἑκάστῳ διαμερίσματι (département) εἶναι ἓν τῶν κυριωτέρων μέσων δι' ὧν Λουδοβῖκος ὁ ΙΔ' ὑπεστήριξε τὴν αἴγλην τοῦ ναυτικοῦ τοῦ βασιλείου καὶ κατέ-

(1) Τοὺς ἐπιτρόπους δὲ τῶν κλάσσεων ἀντικατέστησαν οἱ ἐπίτροποι τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς (commissaires de l' inscription maritime).

στησεν αὐτὸ ἐς ἀεὶ ἐπίφοβον.» Κατ' ἀρχὰς τὸ σύστημα τῶν κλάσσεων εὐδοκίμησεν ἄριστα· ἀλλὰ μετὰ τὸν θάνατον τοῦ Κολβέρτου περιέπεσον οἱ ἀρχαῖοι κανονισμοὶ εἰς ἀχρηστίαν· ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ ὥριζεν αὐθαιρέτως τὴν τάξιν τῆς στρατολογίας (l' ordre des levées). Διὸ σπουδαῖον Διάταγμα τοῦ 1784 (1) ἐκανόνισεν ἐκ νέου τὸ σύστημα τῶν κλάσσεων. Κατ' ἀρχὰς ὥρισε μέχρι τοῦ 60 ἔτους τὴν ἡλικίαν μέχρι τῆς ὁποίας ἐνεγράφοντο οἱ ἐργάται θαλάσσης εἰς τοὺς καταλόγους καὶ ὑπέκειντο συνεπῶς εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ καλῶνται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους. Πλὴν τούτου ἐτροποποίησε λίαν ριζικῶς τὸ Διάταγμα τοῦ 1689: οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν διηροῦντο πλέον εἰς κλάσσεις προβαινούσας ἀναγκαίως καὶ κατὰ διαδοχὴν (obligées de marcher nécessairement et à tour de rôle). Ἐξ ἑκάστης ναυτικῆς περιφερείας ἐλαμβάνοντο οἱ ἄνδρες τῶν ὁποίων εἶχεν ἀνάγκην ἡ ὑπηρεσία· οἱ ἀπόντες διέφευγον τὴν ὑπηρεσίαν καὶ οἱ ναῦται τῶν λιμένων, τῶν ἐγγύτερον κειμένων πρὸς τὸν λιμένα ἐν ᾧ ἐγίνετο ὁ ἐφοπλισμός, ἐκαλοῦντο κατὰ προτίμησιν. Ἀλλ' οἱ ἐργάται θαλάσσης διηροῦντο εἰς δύο κατηγορίας, τοὺς ἀγάμους καὶ τοὺς ἐγγάμους ἢ στηρικτὰς οἰκογενείας. Οἱ ἐπίτροποι τῶν κλάσσεων ὤφειλον νὰ κανονίζωσι τὰ πράγματα οὕτως, ὥστε ἡ ὑπηρεσία τῶν πρώτων νὰ διαρκῇ τοὐλάχιστον ἓν τρίτον ἐπὶ πλέον τῆς ὑπηρεσίας τῶν δευτέρων. Κατὰ τὰς καθιερωμένας ἐκφράσεις, τὸ Διάταγμα τοῦ 1784 ὑποκατέστησεν εἰς τὰς levées en masse par classes τὰς levées partielles et successives à tour de rôle ou de service.

**323.** Μετὰ τὴν ἐπανάστασιν τοῦ 1789 δὲν ἐθίχθη ἀμέσως τὸ σύστημα τῶν κλάσσεων. Νόμος τῆς 7 Ἰανουαρίου 1791 καθιέρωσεν αὐτὸ καὶ κατεβίβασε μέχρι τοῦ ἔτους 56 τὴν ἡλικίαν μέχρι τῆς ὁποίας ἡ ὑπηρεσία ἦτο ὑποχρεωτική. Ἀλλ' ὁ νόμος τῆς 3 brumaire ἔτους IV (25 Ὀκτωβρίου 1795), χωρὶς νὰ μεταβάλῃ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ Διατάγματος τοῦ 1784, ἐκανόνισεν ἐκ νέου τὰ περὶ τούτου καὶ ἔδωκεν εἰς τὸ σύστημα τῶν κλάσσεων τὸ ὄνομα τῆς *ναυτικῆς ἀτογραφῆς*, τὸ ὁποῖον δὲν ἔπαυσεν ἔκτοτε νὰ φέρῃ. Καὶ ὁ

(1) Αἱ πλεῖσται τῶν διατάξεων τοῦ Διατάγματος τοῦ 1784 αἱ ἀφορῶσαι τὰς κλάσσεις περιελήφθησαν εἰς τὰ παραρτήματα τοῦ Règlement τοῦ 1866 (σελ. 148 μέχρι 159).

νόμος οὗτος, ὡς τὸ Διάταγμα τοῦ 1784, δὲν ὥρισε τὴν ἐποχὴν ἢ τὴν διάρκειαν τῶν προσκλήσεων. Διήρεσε τοὺς ἐργάτας θαλάσσης εἰς τέσσαρας κατηγορίας: 1ον τὴν τῶν ἀγάμων· 2ον τὴν τῶν ἐν χηρείᾳ διατελούντων καὶ μὴ ἐχόντων τέκνα, 3ον τὴν τῶν ἄνευ τέκνων ἐγγάμων, 4ον τὴν τῶν οἰκογενειαρχῶν (pères de famille). Οὐδεμία κατηγορία ἐκαλεῖτο πρὸ τῆς ἐξαντλήσεως τῆς προηγουμένης. Πλὴν τούτου ὁ νόμος τοῦ ἔτους IV, κατεβίβασεν εἰς 50 ἔτη τὴν ἡλικίαν, ἀπὸ τῆς ὁποίας οἱ ναῦται τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δὲν ὤφειλον πλέον ὑπηρεσίαν εἰς τὸ κράτος.

**324.** Ὁ νόμος τῆς 3 brumaire τοῦ ἔτους IV, ὁ ἀποτελῶν τὴν βάσιν τῆς περὶ ναυτικῆς ἀπογραφῆς νομοθεσίας, ἐτροποποιήθη πολλάκις, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ δὲ αἱ τροποποιήσεις αὗται ἔτεινον εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῶν στρατιωτικῶν βαρῶν τῶν ἐπιβαρυνόντων τοὺς ἄνδρας τῆς ἀπογραφῆς.

Τὸ σύστημα τὸ ἐγκαινισθὲν ἐν ἔτει 1784 καὶ ἀναπτυχθὲν μετά τινων τροποποιήσεων ἐν ἔτει IV, εἶχε μεγάλα ἐλαττώματα. Κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο οἱ ναυτικοὶ ἠγνόουν καὶ τὴν ἐποχὴν τῆς στρατολογίας των καὶ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπηρεσίας των. Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον· ἡ εὔνοια ἡ ἐκδηλωθεῖσα πρὸς τοὺς ἐγγάμους ἐγίνετο ἀφορμὴ προώρων γάμων. Πλὴν τούτου πολλάκις δὲν ἐτηροῦντο ἀκριβῶς αἱ περὶ κατηγοριῶν διατάξεις τοῦ νόμου τοῦ ἔτους IV. Ἔπειτα τὸ φορτίον τῆς ὑπηρεσίας ἐπέπιπτε ἐπὶ τῶν ναυτικῶν οἵτινες ἦσαν σχεδὸν πάντοτε παρὰ ταῖς οἰκογενείαις των, ἐνῷ οἱ ἀληθεῖς ναῦται οἱ διερχόμενοι ὅλον σχεδὸν τὸν καιρόν των ἐν θαλάσσῃ, ἐξέφευγον. Οὕτω τὸ κράτος ἐστερεῖτο πάντοτε τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς καλλιτέρας μερίδος τοῦ ναυτικοῦ πληθυσμοῦ.

**325.** Αἱ ἐλλείψεις τοῦ συστήματος κατεδείχθησαν μάλιστα κατὰ τὰς στρατολογίας τὰς ὁποίας κατέστησαν ἀναγκαίας αἱ κατὰ τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Ἀλγερίας ἐκστρατεῖαι. Πρὸς ἄρσιν πάντων τούτων τῶν ἀτόπων ὑπουργικὴ διαταγὴ τῆς 9 Ἀπριλίου 1835 ὑποκατέστησεν εἰς τὸ προηγούμενον σύστημα τὸ πολλῷ δικαιότερον σύστημα τὸ γνωστὸν ὑπὸ τὸ ὄνομα levée permanente (μόνιμος στρατολογία). Πάντες οἱ ναῦται τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ὅλων τῶν παραλίων ἀπὸ ὡρισμένης ἡλικίας καλοῦνται νὰ ὑπηρετήσωσιν ἐπὶ ὡρισμένα ἔτη, στρατολογοῦνται δὲ οἱ παλαιότεροι ἀπολυθέντες, ὅταν οἱ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ κράτους δὲν εἶναι ἐπαρκεῖς. Αἱ κατηγορίαι τοῦ

διατάγματος τοῦ brumaire ἀφέθησαν κατὰ μέρος· μόνον ἡ δημοσία ἀρχὴ δύναται, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὰς ἀτομικὰς περιστάσεις τῶν στρατολογουμένων, νὰ παράσχῃ ἀναβολὴν κατατάξεως. Πλὴν τούτου ἡ στρατολογία περιλαμβάνει κατὰ τὴν εἰς Γαλλίαν ἐπάνοδόν των καὶ τοὺς ναυτικοὺς τῶν ὁποίων ἡ σειρὰ εἶχεν ἔλθει κατὰ τὴν ἀπουσίαν των. Οὕτω τρία γενικὰ συστήματα ἐφηρμόσθησαν κατὰ σειράν: τὸ σύστημα *τῆς ὁμαδὸν στρατολογίας κατὰ τάξεις*, (levées en masse par classes) τὰ *τῆς μερικῆς καὶ διαδοχικῆς κατὰ σειρὰν ὑπηρεσίας* (levées partielles et successives à tour de rôle ou de service), καὶ τὸ *τῆς μονίμου στρατολογίας* (levée permanente).

**326.** Τὸ σύστημα τῆς μονίμου στρατολογίας, τὸ ὁποῖον διετηρήθη ἀπὸ τοῦ 1835, διαφέρει ῥιζικῶς τοῦ συνήθους τρόπου στρατολογίας, τὴν ὁποίαν διέπει διὰ τὸν στρατὸν τῆς ξηρᾶς ὁ νόμος τῆς 15 Ἰουλίου 1889. Οἱ ἄνδρες τῆς ἀπογραφῆς δὲν καλοῦνται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν κατὰ τάξεις, ἅμα ὡς φθάσωσιν ὡρισμένην ἡλικίαν. Ἄλλως θὰ ἦσαν ἠναγκασμένοι ἐπί τινα χρόνον πρὸ τῆς προσκλήσεως νὰ ἐγκαταλείψωσι τὴν ἐξάσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματός των, μάλιστα ὅταν εὑρίσκωνται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἢ ἐν ταῖς γαλλικαῖς ἀποικίαις. Χάρις εἰς τὸ σύστημα τῆς μονίμου στρατολογίας, οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ ἐν τῇ ἀπογραφῇ καλοῦνται εἰς ὑπηρεσίαν ἐν τῷ πολεμικῷ ναυτικῷ, ἄτομον πρὸς ἄτομον, ὅταν ἐπανέρχωνται εἰς τὴν Γαλλίαν.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἀπαιτεῖ προδήλως νὰ ἔχῃ ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ ἀκριβεστάτην γνῶσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν συνομολογηθεισῶν ὑπὸ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ τῶν πλόων τοὺς ὁποίους ἐκτελοῦσιν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

**327.** Ὅπως λάβωμεν συνείδησιν τῆς παρούσης καταστάσεως τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας περὶ ναυτικῆς ἀπογραφῆς, πρέπει νὰ ὁρίσωμεν: 1ον *Πῶς γίνεται ἡ ἀπογραφή*, 2ον *ποῖα πρόσωπα περιλαμβάνονται ἐν αὐτῇ*, 3ον *πότε δύνανται οἱ ἀπογεγραμμένοι νὰ στρατολογηθῶσι διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους*, 4ον *ὑπὸ τίνος ἀρχῆς γίνεται ἡ στρατολογία τῶν ἐγγεγραμμένων καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον εἶναι αὕτη δυνατή*.

**328.** 1ον Ἐν ἑκάστῳ *τμήματι* (quartier) (ἀριθ. 72) ὁ ἐπίτροπος τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς τηρεῖ τὰ μητρῷα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὅλου τοῦ τμήματος.

Ἐπὶ τῶν μητρώων τούτων ἢ πινάκων ἀναγράφονται οἱ Γάλλοι

ναυτικοὶ παντὸς βαθμοῦ καὶ παντὸς ἐπαγγέλματος ὡς καὶ οἱ μηχανικοὶ (mécaniciens) καὶ θερμασταὶ οἱ *κατὰ θάλασσαν* ναυτιλλόμενοι.

Μέχρι τοῦ νόμου τῆς 4 Ἰουνίου 1864 ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ περιελάμβανε καὶ ὡρισμένους ἐργάτας χρησιμοποιουμένους εἰς τὰ λιμενικὰ ἔργα.

Κατ' ἀρχὴν ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ δὲν ἰσχύει εἰ μὴ διὰ τοὺς Γάλλους. Ἐν τούτοις εἰδικὴ διάταξις τοῦ διατάγματος (arrêté) τῆς 14 fructidor ἔτους VIII, περιλαμβάνει ἐν τῇ ναυτικῇ ἀπογραφῇ τοὺς ἀλλοδαποὺς ναυτικοὺς τοὺς νυμφευθέντας μετὰ Γαλλίδων. Ἡ διάταξις αὕτη, ἀντικειμένη εἰς τὸ διεθνὲς δίκαιον, δὲν φαίνεται ἰσχύουσα πλέον (1).

**329.** Ἐν σχέσει πρὸς τὴν *ναυτικὴν ἀπογραφὴν* ἐνδιαφέρει μεγάλως νὰ γινώσκωμεν ποῦ ἡ ναυτιλία νομίμως χαρακτηρίζεται *θαλασσία* (maritime). Κατὰ τὸν νόμον τῆς 3 brumaire ἔτους IV, (ἄρθρ. 2) ἡ ναυτιλία εἶναι θαλασσία ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἐν τοῖς λιμέσιν, ἐν ταῖς τεχνηταῖς λίμναις καὶ διώρυξιν (étangs et canaux) τῶν ὁποίων τὰ ὕδατα εἶναι ἁλμυρά, καὶ μέχρι τῶν ὁρίων τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐπὶ τῶν ποταμῶν καὶ ποταμίων τῶν ἐκβαλλόντων εἰς τὴν θάλασσαν. Τὰ ὅρια ταῦτα ὡρίσθησαν διὰ διαταγμάτων, χωροῦσι δὲ μέχρι τοῦ σημείου εἰς τὸ ὁποῖον εἶναι αἰσθητὴ ἡ παλίρροια (marée) καὶ διὰ τοὺς ποταμοὺς καὶ ποτάμια, ἐν οἷς δὲν ὑπάρχει παλίρροια, μέχρι τοῦ σημείου ὅπου δύνανται νὰ φθάσωσι τὰ θαλάσσια σκάφη.

Ὁ ὁρισμὸς οὗτος τῆς θαλασσίας ναυτιλίας ἐδόθη μόνον ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς (2). Κατὰ συνέπειαν δέον ν' ἀφήσωμεν αὐτὸν κατὰ μέρος προκειμένου νὰ ὁρίσωμεν τὰ ὅρια τῆς θαλάσσης καὶ τῆς θαλασσίας ναυτιλίας ἀπὸ ἄλλων ἀπόψεων, Ὅρα ἀριθ. 90.

**330.** 2ον Ἐπειδὴ δὲ ἐν τοῖς ἐργάταις θαλάσσης περιλαμβάνονται πρόσωπα διαφόρων κατηγοριῶν, τηροῦνται διάφοροι πίνακες ἢ μητρῷα. Εἶναι δὲ ταῦτα ἐν ὅλῳ ἕξ: μητρῷα τῶν προσωρινῶς

---

(1) Filleau, De l' engagement des gens de mer, σελ. 10.

(2) Εἶναι δὲ ὀρθὴ καὶ προκειμένου περὶ τῶν πλοίων καὶ ἀκατίων διὰ τὰ ὁποῖα τὸ ναυτολόγιον εἶναι ὑποχρεωτικόν. Ὅρα Διάταγμα 19 Μαρτίου 1852. Ὅρα ἀριθ. 361.

ἐγγεγραμμένων, τῶν ὁριστικῶς ἐγγεγραμμένων, τῶν κυβερνητῶν ἀκτοπλοίας, τῶν πλοιάρχων μακρῶν πλόων, τῶν πλοηγῶν καὶ τῶν δοκίμων πλοηγῶν, τῶν *ἐκτὸς ὑπηρεσίας* (hors de service) (1).

**331.** Πᾶς ὁ βουλόμενος νὰ ἐπιδοθῇ εἰς τὴν ναυτιλίαν ὀφείλει νὰ ἐμφανισθῇ εἰς τὸν ἐπίτροπον τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς τῆς διαμονῆς του. Οἱ ἀνήλικοι οἱ ἐκπληροῦντες τοὺς ὅρους τοὺς ἀπαιτουμένους ὅπως ἐγγραφῶσιν ὡς ναυτόπαιδες ἢ δόκιμοι ἐγγράφονται ἐν τῷ μητρῴῳ τῶν προσωρινῶς ἐγγεγραμμένων (2). Οἱ προσωρινῶς ἐγγεγραμμένοι δὲν ὑπόκεινται ποσῶς εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ κράτους, ἐγγράφονται δὲ ἐν τοῖς μητρῴοις μόνον πρὸς παρασκευὴν τῆς ὁριστικῆς ἐγγραφῆς, ἥτις σκοπὸν ἔχει νὰ καταστήσῃ ἀκριβῶς γνωστὸν ποῖα πρόσωπα ὑποχρεοῦνται εἰς ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων τοῦ κράτους. Ἵνα ἐγγραφῇ δέ τις ἐν τῷ μητρῴῳ τῶν ὁριστικῶς ἐγγραφομένων, πρέπει νὰ ἔχῃ συμπεπληρωμένον τὸ 18 ἔτος τῆς ἡλικίας καὶ νὰ ἔχῃ ἐπιδοθῇ ἐπί τινὰ χρόνον εἰς τὴν ναυτιλίαν (3).

**332.** Ἡ *ὁριστικὴ* ἐγγραφὴ ἐνεργεῖται διὰ τοὺς ἐγγεγραμμένους τοὺς ἄγοντας ἡλικίαν 18 ἐτῶν συμπεπληρωμένων καὶ ὑπηρετήσαντας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐπὶ τὸν ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπαιτούμενον χρόνον (4). — Ἡ ἐγγραφὴ αὕτη δύναται νὰ ἐνεργηθῇ κατὰ δύο διαφόρους τρόπους : ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἢ ἐξ ἐπαγγέλματος. Ἡ ἐξ ἐπαγγέλματος ἐγγραφὴ γίνεται διὰ τοὺς ναυτικοὺς οἵτινες, ἐκπληροῦντες τοὺς ὅρους τῆς ὁριστικῆς ἐγγραφῆς, ἐξακολουθοῦσι ναυτιλλόμενοι χωρὶς νὰ ζητήσωσιν αὐτοὶ οἱ ἴδιοι τὴν ἐγγραφήν των.

**333.** Τὸ μητρῷον τῶν *κυβερνητῶν ἀκτοπλοίας* καὶ τῶν *πλοιάρχων μακρῶν πλόων* περιλαμβάνει τοὺς ναυτικούς, οἵτινες, ἐκπληρώσαντες τοὺς ὅρους τοὺς ἀπαιτουμένους ὑπὸ τῶν κανονισμῶν, ἔλαβον τὸ ἀπαιτούμενον δίπλωμα πλοιαρχίας (ἀριθ. 492). Οἱ πλοηγοὶ καὶ οἱ κεκλημένοι ν' ἀντικαταστήσωσιν αὐτοὺς ἐγγράφονται εἰς τὸ μητρῷον *τῶν πλοηγῶν καὶ δοκίμων πλοηγῶν*. Τέλος τὸ μητρῷον τῶν *ἐκτὸς ὑπηρεσίας* περιλαμβάνει τοὺς ναύτας, οἵτινες ἕνεκα τῆς ἡλικίας των ἢ ἕνεκα ἀναπηρίας ἀποδεδειγμένης δὲν δύνανται

---

(1) Règlement τοῦ 1866, ἄρθρ. 64.

(2) Règlement τοῦ 1866, ἄρθρ. 66 καὶ 39.

(3-4) Règlement τοῦ 1866 ἄρθρ. 40 καὶ 66.

πλέον νὰ κληθῶσιν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους (Règlement τοῦ 1866, ἄρθρ. 69 καὶ 70).

**334.** 3ον καὶ 4ον *Ὑποχρεώσεις τῶν ἀνδρῶν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Χρόνος ὑπηρεσίας.* — Ἡ ἐγγραφὴ συνεπάγεται διὰ τοὺς ναυτικοὺς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ ὑπηρετῶσιν ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων τοῦ κράτους, ὁσάκις ζητηθῶσι πρὸς τοῦτο ἀπὸ τοῦ 20 μέχρι τοῦ 50 ἔτους τῆς ἡλικίας των. Ἀπὸ τῆς ἡλικίας τοῦ 20 ἔτους δύνανται νὰ στρατολογηθῶσιν, ἐὰν αἱ ἀνάγκαι τὸ ἀπαιτοῦσι. Ἄλλως, δίδεται εἰς αὐτοὺς πιστοποιητικὸν βεβαιοῦν τὴν χρονολογίαν τῆς δηλώσεώς των καὶ λαμβάνουσιν ἄδειαν ἀνανεουμένην ἄνευ τέλους μετὰ τοῦ δικαιώματος νὰ ἐπιδοθῶσιν εἰς πᾶν εἶδος ναυτιλίας. Ὁ χρόνος ὁ διαρρέων ἐν τῇ καταστάσει ταύτῃ λογίζεται ὡς χρόνος ὑπηρεσίας πρὸς τὸ κράτος ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ, ὅστις ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ ὑπηρετῇ εἰ μὴ εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, εἰς τὴν ἀγχιπλοίαν (bornage) ἢ εἰς τὴν μικρὰν ἁλιείαν διαρκοῦντος τοῦ χρόνου τῆς ἀδείας του. Οἱ ἐγγεγραμμένοι ναυτικοὶ δὲν δύνανται, ἐπὶ ἀπειλῇ βαρειῶν ποινῶν, νὰ ἀναλάβωσιν ὑπηρεσίαν, καὶ ἐν ὥρᾳ εἰρήνης ἀκόμη, ἐπὶ ξένων πλοίων εἰ μὴ δυνάμει ἀδείας τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς (ἄρθρ. 67 διατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852). Ὁ κανὼν οὗτος εἶχε καταργηθῆ διὰ τοῦ διατάγματος τῆς 22 Ὀκτωβρίου 1863, ὅπερ ἠρκεῖτο εἰς γνωστοποίησιν γινομένην πρὸς τὴν λιμενικὴν ἀρχήν. Ἀλλ' ὁ νέος στρατιωτικὸς ὀργανισμὸς ἀπῄτησε τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸν ἀρχαῖον κανόνα.

Ῥητέον δέ, ὅτι οἱ ναῦται δύνανται ἀπὸ τοῦ 18 ἔτους τῆς ἡλικίας των νὰ καταταχθῶσι πρὸ τῆς ὡρισμένης ὑπὸ τοῦ νόμου ἡλικίας.

**335.** Οἱ ναυτικοὶ οἱ καλούμενοι εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἠδύναντο μέχρι τοῦ 1872 νὰ θέσωσιν ἀντικαταστάτην. Δὲν δύνανται ὅμως νὰ πράξωσι τοῦτο ἀπὸ τοῦ διατάγματος τῆς 31 Δεκεμβρίου 1872 (ἄρθρ. 5), ὅπερ ἐφήρμοσεν ἐπ' αὐτῶν τὴν ἀρχήν, καθ' ἣν ἡ ἀντικατάστασις δὲν ἰσχύει ἐν τῷ γαλλικῷ στρατῷ (Νόμος τῆς 27 Ἰουλίου 1872 *περὶ στρατολογίας*, ἄρθρ. 1 καὶ 4· Νόμος τῆς 15 Ἰουλίου 1889, ἄρθρ. 1).

**336.** Μέχρι τοῦ 1863 οἱ ναυτικοί, ἐφ' ὅσον ἦσαν ἐγγεγραμμένοι, ἠδύναντο νὰ κληθῶσιν εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν δι' ἁπλῆς ὑπουργικῆς διαταγῆς (arrêté). Διάταγμα τῆς 22 Ὀκτωβρίου 1863 ἐβελτίωσε τὴν κατάστασίν των, ὁρίσαν ὅτι τοῦ λοιποῦ, διαρρευ-

σαντων ἐξ ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἐγγραφῆς, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ κληθῶσιν οἱ ναυτικοὶ εἰς ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους εἰ μὴ δυνάμει διατάγματος (décret) καὶ ἐν περιπτώσει ἐκτάκτου ἐξοπλισμοῦ. Διάταγμα (décret) τῆς 20 Δεκεμβρίου 1872 ἀνεβίβασεν εἰς ἑπτὰ ἔτη, ἐξ ὧν δύο ἐπ' ἀδείᾳ ἀνανεουμένῃ ἢ ἐφεδρείας, τὴν διάρκειαν τῆς ὑπαγωγῆς εἰς κλήσεις δι' ὑπουργικῶν διαταγῶν. Ῥητέον ὅμως, ὅτι καὶ κατὰ τὴν τελευταίαν ἀκόμη περίοδον τῶν πέντε ἐτῶν, δύνανται νὰ λαμβάνωσιν ἀνανεουμένας ἀδείας. Ἐν τῇ πρακτικῇ δὲ τοῦτο πράγματι γίνεται. Δὲν ὑπηρετοῦσιν οὗτοι εἰ μὴ ἐπὶ χρονικὸν διάστημα 48 μηνῶν ἐπὶ τοῦ παρόντος, ὅπερ ὅμως ἔστιν ὅτε ὑπῆρξε μικρότερον ἢ μεγαλείτερον κατὰ τὰς ἀνάγκας.

**337.** Διάταγμα τῆς 24 Ἰουνίου 1880 καθιέρωσε πρακτικὴν εἰσηγμένην ἀπὸ τοῦ 1856 ὡς πρὸς τὴν τάξιν καθ' ἣν γίνεται ἡ κινητοποίησις τῶν ἀνδρῶν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Καλοῦνται οὗτοι κατὰ τὸ γράμμα τοῦ διατάγματος τούτου (ἄρθρ. 1) κατὰ τὰς καθ' ἡλικίαν ὡς ἕπεται κατηγορίας: 1ον ναυτικοὶ ἡλικίας κατωτέρας τῶν 30 ἐτῶν, 2ον ἡλικίας τριάκοντα μέχρι τριάκοντα πέντε ἐτῶν, 3ον ναυτικοὶ ἡλικίας τριάκοντα πέντε μέχρι τεσσαράκοντα ἐτῶν. Οὕτω πράγματι οἱ ναυτικοὶ δὲν καλοῦνται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους μετὰ τὸ 40όν ἔτος. Ἐν τούτοις ἄλλως εἶχον τὰ πράγματα κατὰ τὸ τέλος τοῦ Κριμαϊκοῦ πολέμου (1855).

**338.** Ῥητέον ἄλλως, ὅτι οἱ ἄνδρες τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς δὲν εἶναι ἀδιαλύτως δεσμευμένοι εἰς ὑπηρεσίαν πρὸς τὸ κράτος. Ἔχουσι μέσον ἀπαλλαγῆς τῶν πρὸς αὐτὸ ὑποχρεώσεών των, εἶναι δὲ τοῦτο ἡ παραίτησις ἀπὸ τοῦ ἐπαγγέλματός των. Ἀλλ' ἵνα μὴ ζημιῶσι τοιαῦται παραιτήσεις τὸν ὀργανισμὸν τοῦ στόλου, δὲν ἐπιφέρουσιν αὗται τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀπαλλαγῆς εἰ μὴ μετὰ ἓν ἔτος ἀφ' ἧς ἐγένοντο. Πλὴν τούτου, αἱ παραιτήσεις αὗται δὲν ἰσχύουσιν ἐν ὥρᾳ πολέμου· μένουσι μάλιστα ἄνευ ἀποτελέσματος, ἐὰν ὁ πόλεμος κηρυχθῇ ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς χρονολογίας των [1].

**339.** Ὁ στρατὸς τῆς θαλάσσης δὲν ἀποτελεῖται ἀποκλειστικῶς ἐκ ναυτικῶν τῆς ἀπογραφῆς. Ἁπλῶς καὶ μόνον ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ παρέχει τὸ μεγαλείτερον μέρος αὐτοῦ. Ἀπὸ τοῦ Διατάγματος τῆς 2 Ὀκτωβρίου 1825 δύνανται νὰ ληφθῶσι καὶ διὰ τὸν

(1. Règlement τοῦ 1866, ἄρθρ. 45 μέχρι 54.

στρατὸν τῆς θαλάσσης ἄνδρες ἐκ τῶν κατ' ἔτος καταταξίμων (contingent annuel). Κατὰ τὸ ἄρθρον 43 τοῦ νόμου τῆς 15 Ἰουλίου 1889 περὶ στρατολογίας, *προσλαμβάνονται εἰς τὸν στρατὸν τῆς θαλάσσης* : 1ον *οἱ ἄνδρες τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς*, 2ον *οἱ κατατεταγμένοι ἢ ἀνακατατεταγμένοι ἐν τοῖς πληρώμασι τοῦ στόλου*, 3ον *οἱ νέοι οἵτινες κατὰ τὴν ὥραν τῶν ἐργασιῶν τοῦ ἀναθεωρητικοῦ συμβουλίου ἐζήτησαν νὰ εἰσέλθωσιν εἰς τὰ πληρώματα τοῦ στόλου καὶ ἀνεγνωρίσθησαν ἱκανοὶ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην*, 4ον *ἐν ἐλλείψει ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ ἀνδρῶν περιλαμβανομένων εἰς τὰς τρεῖς προηγουμένας κατηγορίας, οἱ ἄνδρες τοῦ* contingent, *εἰς οὓς ἔλαχον οἱ μικρότεροι ἀριθμοὶ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 17* (τοῦ νόμου τῆς 15 Ἰουλίου 1889) *ἢ οἱ μὴ κληρωθέντες.*

340. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΝΔΡΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ. — Τὰ βάρη τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἠδύναντο νὰ φανῶσι βαρέα μάλιστα πρὸ τοῦ νόμου τῆς 27 Ἰουλίου 1872, ὁπότε ἡ διάρκεια τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ στρατῷ τῆς ξηρᾶς ἦτο ἑπτὰ ἐτῶν κατ' ἀνώτατον ὅρον καὶ ἓν μέρος τῶν κληρουμένων ἀνδρῶν ἐξέφευγον πᾶσαν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν ἕνεκα τῶν καλῶν ἀριθμῶν των. Διὸ πρὸς ἀντιστάθμησιν τῶν βαρῶν τούτων καὶ ἐπὶ τῷ τέλει τοῦ νὰ μὴ ἀποστρέφωσι ταῦτα τοὺς κατοίκους τῶν παραλίων ἀπὸ τοῦ νὰ ἀφοσιῶνται εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, πολλὰ πλεονεκτήματα ἐχορηγήθησαν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης καὶ εἰς τὰς οἰκογενείας αὐτῶν. Δικαιολογοῦνται δὲ ταῦτα, καὶ μὴ λαμβανομένης ἀκόμη ὑπ' ὄψιν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, ἐκ τῆς ἀνάγκης τῆς ἐνθαρρύνσεως τῶν κατοίκων εἰς τὸ ν' ἀφοσιῶνται εἰς τὴν ναυτιλίαν μεθ' ὅλους τοὺς κινδύνους καὶ τὰς στερήσεις ἃς συνεπάγεται τὸ βαρὺ τοῦτο ἐπάγγελμα. Διό, παραβλεπομένων τῶν λεπτομερειῶν, δυνάμεθα νὰ καταδείξωμεν μεγάλην ἐν γένει ὁμοιότητα ἐν τοῖς πλεονεκτήμασι τοῖς χορηγουμένοις εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἐν τοῖς ἄλλοις κράτεσι.

Ἰδοὺ δὲ τὰ κυριώτερα τῶν πλεονεκτημάτων ὧν ἀπολαύουσι παρ' ἡμῖν οἱ ἐγγεγραμμένοι ἐργάται θαλάσσης :

α. Οἱ γάλλοι ἐργάται θαλάσσης εἶναι ἔν τινι μέτρῳ ἐξησφαλισμένοι ὅτι ἀρκετὰ εὐκόλως δύνανται νὰ μισθωθῶσιν. Ἵνα εἶναι πλοῖόν τι γαλλικόν, πρέπει ἰδίᾳ ὁ πλοίαρχος, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ

τὰ τρία τέταρτα τοὐλάχιστον τοῦ πληρώματος νὰ εἶναι γαλλικῆς ἐθνικότητος (ἀριθ. 56).

β. Εἶναι ἀπηλλαγμένοι πάσης ἄλλης δημοσίας ὑπηρεσίας πλὴν τῆς ἐν τῷ ναυτικῷ στρατῷ. Οὕτω εἶναι ἀπηλλαγμένοι τῆς ἐπιτροπείας· ἦσαν ἀπηλλαγμένοι τῆς ὑπηρεσίας τῆς ἐθνοφρουρᾶς πρὸ τῆς ταύτης καταργήσεως· εἶναι ἀπηλλαγμένοι τῆς ὑπηρεσίας τοῦ στρατοῦ τῆς ξηρᾶς (Νόμος τῆς 15 Ἰουλίου 1889, ἄρθρ. 30) (1).

γ. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ 50 ἔτους τῆς ἡλικίας καὶ 25 ἐτῶν ὑπηρεσίας ἔχουσι δικαίωμα συντάξεως καλουμένης demi-solde (2), πληρωνομένης ἐν μέρει καὶ εἰς τὰς χήρας καὶ τὰ ἀνήλικα ὀρφανά των. Ἡ σύνταξις αὕτη ὀφείλεται καὶ εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀκόμη τοὺς μὴ ὑπηρετήσαντας ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ κράτους εἰ μὴ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ ὁριζόμενον ὑπὸ τῶν νόμων καὶ ἐπιβαλλόμενον ὑπὸ τῶν ἀναγκῶν τῆς ὑπηρεσίας. Ὅρα ἀριθ. 334.

δ. Οἱ ἄνδρες θαλάσσης πλὴν τοῦ πλοιάρχου δὲν δύνανται νὰ ἀπολυθῶσιν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἄνευ τῆς ἀδείας τῶν προξένων. Ὅρα ἀριθ. 444 καὶ ἑπομ.

ε. Οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀπολυθέντες ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, δέον νὰ *ἐπαράγωνται εἰς τὴν οἰκίαν*· ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τὰ ἔξοδα τῆς ἐπιστροφῆς βαρύνουσι τὸν ἐφοπλιστήν. Δικαιοῦνται μάλιστα καὶ εἰς

---

(1) Κατὰ τὸ ἄρθρον 30 τοῦ νόμου τῆς 15 Ἰουλίου 1889, θεωροῦνται ὡς ἀνταποκριθέντες εἰς τὴν πρόσκλησιν τῆς τάξεώς των οἱ νεαροὶ ναυτικοὶ οἱ ἐγγεγραμμένοι εἰς τὰ μητρῷα τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας τοὺς διαγραφομένους ὑπὸ τῶν ἄρθρων 1, 2, 3, 4 καὶ 5 τοῦ νόμου τῆς 25 Ὀκτωβρίου 1795 (3 Ὀμιχλώδους ἔτους IV). Ἐὰν ζητήσωσι τὴν διαγραφήν των ἐκ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, ὑποχρεοῦνται νὰ δηλώσωσι τοῦτο εἰς τὸν δήμαρχον τοῦ δήμου των ἐντὸς δύο μηνῶν, νὰ λάβωσιν ἀντίγραφον τῆς δηλώσεώς των καὶ νὰ ὑποβάλωσιν αὐτὸ εἰς τὸν νομάρχην, ἐπὶ ἀπειλῇ τῶν ποινῶν τῶν ἐπιβαλλομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 76 τοῦ νόμου. Ἐκπληροῦσιν ἐν τῷ ἐνεργῷ στρατῷ τὴν ὑπηρεσίαν τὴν διαγραφομένην ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 15 Ἰουλίου 1889, εἶτα ἀκολουθοῦσι τὴν τύχην τῆς τάξεως εἰς ἣν ἀνήκουσι. Πάντως ὅμως ὁ χρόνος ὁ διανυθεὶς ἤδη ὑπ' αὐτῶν ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ κράτους ἀφαιρεῖται ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐτῶν καθ' ἃ πᾶς Γάλλος ἀποτελεῖ μέρος τοῦ ἐνεργοῦ στρατοῦ.

(2) Τὸ ποσοστὸν τῆς συντάξεως ταύτης ὑπέστη διαφόρους παραλλαγάς. Ηὔξησε δὲ ἰδίᾳ διὰ τοῦ νόμου τῆς 18 Αὐγούστου 1881.

conduite de retour, τουτέστι δύνανται νὰ ζητήσωσι νὰ ὁδηγηθῶσιν ἐκ τοῦ γαλλικοῦ λιμένος, ἔνθα ἀπεβιβάσθησαν, εἰς τὸ τμῆμα τῆς ἀπογραφῆς των. Ὅρα ἀριθ. 409 καὶ ἑπομ.

ζ. Οἱ ἐργάται θαλάσσης, ἐὰν πληγωθῶσιν ἐνῷ ὑπηρετοῦσιν ἐν τῷ πλοίῳ, ἢ ἀσθενήσωσι διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, τυγχάνουσι λίαν μεγάλης εὐνοίας, κατὰ πολὺ μεγαλειτέρας ἢ οἱ ἐργάται τῶν ἄλλων βιομηχανιῶν (ἄρθρ. 263 καὶ 264 τοῦ ἐμπ. κώδικος).

η. Τὸ καθαρὸν προϊὸν τῶν λειῶν τῶν γινομένων ὑπὸ τῶν πλοίων τοῦ κράτους ἀνήκει εἰς τὰ συλλαβόντα πληρώματα καὶ κατανέμεται κατὰ τοὺς κανονισμούς.

θ. Οἱ Γάλλοι ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι τὸ μονοπώλιον τῆς ἁλιείας ἐν τοῖς ὁρίοις τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Ἐπεφυλάχθησαν δηλαδὴ αἱ ἐκ τῆς θαλάτσης ὠφέλειαι εἰς τοὺς φέροντας τὰ βάρη αὐτῆς. Ὅρα ἀριθ. 18 σελ. 17.

ι. Οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου ἐπιτηδεύματος ὅστις βαρύνει κατ' ἀρχὴν πάντας τοὺς ἐξασκοῦντας ἐν Γαλλίᾳ ἓν οἱονδήποτε ἐπάγγελμα. Ὅρα τὸν νόμον τῆς 15 Ἰουλίου 1880, ἄρθρ. 1, ἄρθρ. 17, 2ον (τελευτ. ἐδάφ.) 5ον (1ον ἐδάφιον).

κ. Παραχωρήσεις παραλίων ἐκτάσεων γίνονται δωρεὰν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης διὰ τὴν ἐξάσκησιν τῆς ἁλιείας καὶ τῆς ὀστρεοκομίας.

**341**. Ὅσα ἐλέχθησαν μέχρι τοῦδε περὶ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς καὶ περὶ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν παρεχομένων εἰς τοὺς ἐγγεγραμμένους πρὸς ἀντιστάθμησιν τῶν βαρυνόντων αὐτοὺς βαρῶν, ἀρκοῦσιν ὅπως νοηθῶσιν ἐκφράσεις τινές, ὧν συχνὴ γίνεται χρῆσις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, καὶ ἐκτιμηθῶσιν αἱ ἐπικρίσεις αἵτινες ἀπηυθύνθησαν κατὰ τὰς ἡμέρας ἡμῶν κατὰ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς.

Λέγουσιν, ὅτι χάρις εἰς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφὴν τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν ἔχει ἐφεδρείαν ἐν τοῖς ἐργάταις θαλάσσης τῆς ἐμπορίας. Αὐτὸς εἶναι ὁ λόγος δι' ὃν ἡ εὐημερία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἶναι ὅρος τῆς ἀμύνης τῆς χώρας. Ὅρα ἀνωτέρω, ἀριθ. 4 σελ. 7.

Συχνὰ ἐπίσης ἐπανελήφθη, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ ἀναλαμβάνοντες ὑποχρέωσιν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων παρέχονται ὡς δάνειον ὑπὸ τοῦ κράτους εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν (1). Ἡ ἰδέα αὕτη φαί-

(1) Διὰ τῆς ἰδέας ταύτης τοῦ οἱονεὶ δανείου ἐζητήθη ἔστιν ὅτε νὰ ἐξη-

νεται λίαν ὑπερβολικὴ ὡς ἐκ τῆς βραχύτητος τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἔργῳ σήμερον καλοῦνται οἱ ἐργάται θαλάσσης εἰς ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων. Ὅρα ἀριθ. 336.

**342.** Ἡ ναυτικὴ ἀπογραφή, ἀπὸ τεσσαράκοντα μάλιστα ἐτῶν, ἐπικρίνεται ζωηρότατα. Ἐζητήθη ἡ κατάργησις αὐτῆς καὶ ἡ ἐφαρμογὴ ἐπὶ τῶν πληρωμάτων τοῦ στόλου τοῦ τρόπου τῆς στρατολογίας τοῦ στρατοῦ τῆς ξηρᾶς. Οἱ ὀπαδοὶ τῆς ἰδέας ταύτης, ἵνα ἀξιώσωσι τὴν σοβαρὰν ταύτην μεταρρύθμισιν, προσεκολλήθησαν πρὸ πάντων εἰς τὴν τῶν ἱστιοφόρων ἐν τῷ πολεμικῷ ἡμῶν ναυτικῷ ὑποκατάστασιν δι' ἀτμοκινήτων πλοίων. Ἐπὶ τῶν χρόνων τῆς ἱστιοφόρου ναυτιλίας ἐχρειάζοντο διὰ τὰ πολεμικὰ πλοῖα ἄνδρες γνωρίζοντες τοὺς πολυπλόκους ναυτικοὺς χειρισμούς. Διὰ τὰ ἀτμοκίνητα πλοῖα οἱ χειρισμοὶ οὗτοι εἶναι ἀνωφελεῖς· γενική τις μόρφωσις εἶναι χρήσιμος, οἱ δὲ ἄνδρες τῆς κατὰ ξηρὰν στρατολογίας κέκτηνται αὐτὴν πολλάκις εἰς βαθμὸν μεγαλείτερον ἢ οἱ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Παράπονα πολλάκις ἠγέρθησαν καὶ κατὰ τῶν βαρῶν τὰ ὁποῖα ἐπιβάλλει ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀκριβῶς ἕνεκα τῶν πλεονεκτημάτων τῶν παρεχομένων εἰς τοὺς ἐγγεγραμμένους· παρέβλαψαν, λέγουσι, ταῦτα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς γαλλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Αἱ αἰτιάσεις αὗται δὲν εἶναι βάσιμοι. Ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ εἶναι θεσμὸς τὸν ὁποῖον προσήκει νὰ διατηρήσωμεν ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἰσχύος τοῦ πολεμικοῦ ἡμῶν ναυτικοῦ. Ἀναμφιβόλως οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ καλούμενοι ἐπὶ τῶν ἀτμοκινήτων πολεμικῶν πλοίων δὲν ἔχουσι πλέον τὴν ἀνάγκην νὰ γνωρίζωσι τοὺς πολυπλόκους χειρισμοὺς τοὺς συμφυεῖς πρὸς τὴν ἱστιοφόρον ναυτιλίαν. Συμφέρει ὅμως πάντοτε μεγάλως νὰ εἶναι ἤδη οἱ ἄνδρες παρεσκευασμένοι ὡς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματός των εἰς τοὺς κόπους καὶ τοὺς κινδύνους τῆς ναυτιλίας. Χάρις εἰς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφήν, ὅταν ἐκρήγνυται πόλεμός τις, τὰ πληρώματα τοῦ στόλου συγκροτοῦνται ἀμέσως ἐξ ἀνδρῶν οἵτινες δὲν ἔχουσιν ἀνάγκην νὰ μαθητεύσωσιν. Ἐὰν ἐφηρμόζετο ἁπλῶς ὁ περὶ στρατολογίας τοῦ κατὰ ξηρὰν στρατοῦ νόμος καὶ εἰς τὸν στρατὸν τῆς θαλάσσης, τόσῳ ὀλιγώτερον θὰ ἐγίνετο

---

γηθῇ ἡ ὑποχρέωσις τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναστροφῆς τῶν Γάλλων ἐργατῶν θαλάσσης ἡ ἐπιβαλλομένη εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς. Ὅρα ἀριθ. 414.

τοῦτο, ὅσῳ ὁ χρόνος τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας περιωρίσθη εἰς τρία ἔτη δυνάμει τοῦ νόμου τῆς 15 Ἰουλίου 1889.

Πάντοτε ὑπῆρχεν ἡ πεποίθησις, ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ αὐτοσχεδιασθῇ τὸ ναυτικὸν προσωπικὸν τῶν πολεμικῶν πλοίων. Διὸ πάντοτε τὸ ναυτικὸν στρατιωτικὸν προσωπικὸν ἐσχηματίσθη διὰ στρατολογίας ἐκ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τοῦτο συνέβαινε καὶ κατὰ τοὺς χρόνους ἀκόμη καθ' οὓς ἡ πολιτεία προσέτρεχεν εἰς τὸ μέσον τῆς πιέσεως τῶν ναυτῶν (presse des matelots) (ἀριθ. 321).

Τὰ ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης πλεονεκτήματα ἀποτελοῦσι βεβαίως βάρη διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. Ἀλλὰ τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα εἶναι ἀναγκαῖα ὅπως προσελκυσθῶσι πρὸς τὴν κατὰ θάλασσαν ναυτιλίαν οἱ κάτοικοι τῶν παραλίων μεθ' ὅλην τὴν τραχύτητα καὶ τὸ κινδυνῶδες τοῦ ἔργου τῶν ναυτικῶν. Σήμερον δὲν δύνανται σχεδὸν πλέον νὰ δικαιολογηθῶσι τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα ἐκ τῶν βαρῶν διὰ τῶν ὁποίων ἡ ναυτικὴ ἀπογραφὴ ἐπιβαρύνει τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Τὰ βάρη ταῦτα δὲν εἶναι αἰσθητῶς πολλῷ βαρύτερα τῶν βαρυνόντων τοὺς ἄνδρας τῆς κατὰ ξηρὰν στρατολογίας· οἱ ἄνδρες οὗτοι δύνανται νὰ κληθῶσιν εἰς ὑπηρεσίαν ἀπὸ τοῦ 20οῦ ἔτους συμπεπληρωμένου μέχρι τοῦ 45ου. Εἶναι ἀληθές, ὅτι οἱ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἄνδρες ὑπόκεινται εἰς πρόσκλησιν μέχρι τοῦ 50οῦ ἔτους· πράγματι ὅμως δὲν καλοῦνται μετὰ τὸ 40όν, αἱ ὑποχρεώσεις δὲ αὐτῶν κατ' ἐπανάληψιν περιωρίσθησαν (1). Οἱ ἄνδρες τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἔχουσιν ἄλλως ἓν σπουδαῖον πραγματικὸν πλεονέκτημα· δὲν ἀλλάσσουσι περιβάλλον ὡς οἱ ἄνδρες τῆς κατὰ ξηρὰν στρατολογίας· δὲν ἀποτρέπονται ἀπὸ τῆς συνήθους ἐνασχολήσεώς των· δύνανται μάλιστα νὰ ἐξακολουθῶσι τελειοποιούμενοι ἐν τῷ ἔργῳ των ὑπηρετοῦντες τὸ κράτος ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων του. Τὸ πραγματικὸν τοῦτο πλεονέκτημα ὡς καὶ τὰ ἐκ τοῦ νόμου πλεονεκτήματα, ὧν ἀπολαύουσιν οἱ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, ἐξηγοῦσι πῶς πολλοὶ ὑπάρχουσιν οἱ καταφεύγοντες εἰς τεχνάσματα ὅπως θεωρη-

---

(1) Διατηρεῖται ἡ ἡλικία τῶν 50 ἐτῶν, διότι ἐν περιπτώσει κινητοποιήσεως θὰ ὑπῆρχεν ἀναγκαίως ἱκανῶς μέγας ἀριθμὸς ἀνδρῶν ναυτιλλομένων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, τοὺς ὁποίους δὲν θὰ ἠδύνατο ἀμέσως νὰ ἔχῃ ἡ πολιτεία εἰς τὴν διάθεσίν της.

θῶσιν ἔχοντες ναυτικὴν ὑπηρεσίαν· τοῦτο δὲ καλεῖται *εἰκονικὴ ναυτιλία* (navigation fictive) (1).

Ἐν ταῖς διαφόροις περιπτώσεσιν ἐν αἷς αἱ δημόσιαι ἀρχαὶ ἐδέησε ν' ἀποφανθῶσι περὶ τοῦ ζητήματος τῆς διατηρήσεως ἢ τῆς καταργήσεως τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, πάντοτε ἐγνωμοδότησαν ὑπὲρ τοῦ θεσμοῦ τούτου (2) (3).

**343.** Τὰ νομικὰ πλεονεκτήματα τὰ παρασχεθέντα εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης θέλομεν ἐξηγήσει προκειμένου περὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυτικῆς μισθώσεως. Εἶναι ἐν τούτοις ἀπαραίτητον νὰ ἐπιμείνωμεν ἀμέσως ἐπὶ τῆς συντάξεως τῆς καλουμένης demi-solde. Τῷ ὄντι δὲ σχετίζεται αὕτη πρὸς τὸ *ταμεῖον τῶν ἀπομάχων τοῦ ναυτικοῦ*, τοῦ ὁποίου ἡ ὕπαρξις ἐξηγεῖ κανόνας εἰδικοὺς εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**344.** *Σύνταξις τῶν ἀνδρῶν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον.*—Τὸ κράτος δὲν πληρώνει συνήθως συντάξεις

---

(1) Ὅρα τὴν ἑπομένην σημείωσιν.

(2) Ἐπιτροπὴ ἐξωκοινοβουλευτικὴ συνεστάθη κατὰ τὰ τέλη τοῦ ἔτους 1890, ὅπως ἐξετάσῃ πάντα τὰ ζητήματα τὰ σχετικὰ πρὸς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφήν, ἰδίᾳ δὲ ὅπως ἀναζητήσῃ τὰ μέσα τῆς προλήψεως καὶ καταργήσεως τῆς καταχρήσεως τῆς εἰκονικῆς ναυτιλίας (Ὅρα ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τῆς 6 Μαρτίου 1890 τὴν ἔκθεσιν τὴν ἀπευθυνθεῖσαν πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Δημοκρατίας, ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τῆς 1 Δεκεμβρίου 1890 τὴν ἔκθεσιν τὴν ἀπευθυνθεῖσαν πρὸς τὸν Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν ἐν ὀνόματι τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης). Συνεπείᾳ τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης κατετέθη ἐν τῇ Βουλῇ νομοσχέδιον τὴν 21 Φεβρουαρίου 1891 (Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως, Documents parlementaires, Chambre 1891 σελ. 563 καὶ ἑπόμ.). Ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου τούτου καὶ ἐπὶ προτάσεως νόμου εἰδικοῦ ὑπεβλήθη ἔκθεσις ὑπὸ τοῦ J. Kerjégu (Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως, 1892, Documents parlementaires, Chambre, σελ. 509 καὶ ἑπόμ.).

(3) Δὲν δυνάμεθα ἐν συγγράμματι περὶ ἐμπορικοῦ δικαίου νὰ ἐκθέσωμεν τὰ διάφορα συστήματα τὰ ἰσχύοντα ἐν ταῖς ξέναις χώραις διὰ τὴν στρατολογίαν τοῦ στρατοῦ τῆς θαλάσσης. Διὸ ὀφείλομεν νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὸ νὰ σημειώσωμεν μελέτας τινὰς δημοσιευθείσας περὶ τοῦ θέματος τούτου: διὰ τὴν Γερμανίαν (Revue maritime, 1879, σελ. 461), διὰ τὴν Ἱσπανίαν (Journal du commerce maritime, 1878, σελ. 4), διὰ τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν (Revue maritime, 1879, σελ. 204 καὶ 1880 σελ. 460 καὶ ἑπόμ.), διὰ τὴν Ἰταλίαν (Revue maritime, 1874, σελ. 664 καὶ ἑπόμ.).

εἰ μὴ εἰς τοὺς ὑπαλλήλους του (Νόμος τῆς 13 Ἰουνίου 1853). Κατ' ἐξαίρεσιν ὅλως εἰδικὴν οἱ ἄνδρες τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἔχουσι δικαίωμα συντάξεως ἐν τῇ ἰδιότητί των ταύτῃ, καίτοι περιωρίσθησαν εἰς τὸ νὰ ἐκπληρώσωσι τὰ βάρη τὰ ὁποῖα ἐπιβάλλει εἰς αὐτοὺς ἡ ναυτικὴ ἀπογραφή.

Ἐργάται θαλάσσης ἔχοντες δικαίωμα συντάξεως εἶναι κατ' ἀρχὴν οἱ φθάσαντες τὸ πεντηκοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας των καὶ ἔχοντες 300 μῆνας ναυτικῆς ὑπηρεσίας. Ἐξαιρέσεις γίνονται ὑπὲρ ἐκείνων οὓς ἀναπηρίαι θέτουσι πρὸ τῆς ἡλικίας ταύτης ἢ πρὸ τοῦ χρόνου τούτου τῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας εἰς κατάστασιν ἀνικανότητος πρὸς ναυτιλίαν. Πλὴν τούτου ἡ σύνταξις αὐξάνει ἐν περιπτώσει παρατεταμένης ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων.

**345.** Ὑπὸ τίνος καταβάλλονται αἱ συντάξεις τῶν ἀνδρῶν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς; Κατ' ἀρχὴν αἱ συντάξεις αἱ ὀφειλόμεναι ὑπὸ τοῦ κράτους πληρώνονται ὑπὸ τοῦ δημοσίου ταμείου (ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν) οἱονδήποτε καὶ ἂν εἶναι τὸ ὑπουργεῖον εἰς ὃ ὑπάγονται οἱ δικαιοῦχοι (1). Ἡ καταβολὴ τῶν συντάξεων τῶν ὀφειλομένων εἰς τοὺς ἐγγεγραμμένους ἐργάτας θαλάσσης γίνεται ὑπὸ εἰδικοῦ ταμείου, τοῦ ὁποίου ἡ διοίκησις ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τοῦτο (2). Τὸ ταμεῖον τοῦτο εἶναι τὸ *Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον*. Ἔχει ἴδιον προϋπολογισμόν, συνδεόμενον μετὰ τοῦ γενικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ κράτους. Ἡ ὕπαρξις αὐτοῦ καὶ αἱ συντάξεις αἱ πληρωνόμεναι ὑπ' αὐτοῦ εἰς τοὺς τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐξηγοῦσι κατὰ μέγα μέρος τὴν εἰδικὴν ἐποπτείαν τὴν ἐξασκουμένην ἐν ὀνόματι τοῦ κράτους ἐπὶ τῶν μισθώσεων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ ἐπὶ τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν αὐτῶν.

**345 δίς.** *Καταγωγὴ τοῦ ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου.* — Τὸ ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον χρονολογεῖται ἀπὸ τῆς βασιλείας Λουδοβίκου τοῦ ΙΔ'. Ὁ βασιλεὺς οὗτος, ἀφοῦ εἶχεν οἰκοδομήσει τὸ Μέγαρον τῶν Ἀπομάχων τοῦ στρατοῦ τῆς ξηρᾶς, ἐσκέφθη νὰ ἐγκαθιδρύσῃ ἐν Τουλὼν καὶ ἐν Ροσεφόρτῃ δύο νοσοκομεῖα διὰ τοὺς ναυ-

(1) Τοῦτο τοὐλάχιστον ἰσχύει ἀπὸ τοῦ νόμου τῆς 13 Ἰουνίου 1853.

(2) Ἐπὶ ἱκανὸν χρόνον τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον ἐνήργει καὶ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν συντάξεων τῶν ὀφειλομένων εἰς πάντας τοὺς ἀξιωματικούς, λειτουργοὺς καὶ ὑπαλλήλους τοὺς ἐξαρτωμένους ἐκ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν. Ὅρα ἀριθ. 347.

τικοὺς ἀπομάχους. Τὸ σχέδιον τοῦτο δὲν ἐξετελέσθη. Ἀλλ' ἐν ἔτει 1673 διετάχθη κράτησις ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν τοῦ κράτους ἐπὶ τῷ σκοπῷ τοῦ νὰ σχηματισθῇ κεφάλαιον προωρισμένον πρὸς πληρωμὴν συντάξεων εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοὺς τραυματιζομένους ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ κράτους. Ἐν ἔτει 1709 ἤρχισε νὰ ἐνεργῆται ἡ κράτησις ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ἐκλήθησαν οὕτω καὶ οὗτοι νὰ ἐπωφεληθῶσι τῶν συντάξεων διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ὁποίων ἐδημιουργήθη ἐν ἔτει 1720 τὸ ἵδρυμα τὸ γνωστὸν ὑπὸ τὸ ὄνομα *Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον*.

**346.** Τὸ ἵδρυμα τοῦτο περιλαμβάνει τρεῖς ὑποδιαιρέσεις ἢ ταμεῖα φέροντα ἕκαστον ὄνομα ἰδιαίτερον: *ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης*, *ταμεῖον τῶν λειῶν*, καὶ τὸ κυρίως *ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον*. Τὰ δύο πρῶτα δὲν εἶναι εἰ μὴ ταμεῖα παρακαταθήκης, κατατίθενται ἐν αὐτοῖς μόνον χρηματικὰ ποσὰ τὰ ὁποῖα παραμένουσιν ἐν αὐτοῖς προσωρινῶς. Διὸ παραβάλλονται συνήθως τὰ δύο ταῦτα ταμεῖα πρὸς τὸ *ταμεῖον τῶν παρακαταθηκῶν* (Caisse des dépôts et consignations).

Τὸ *ταμεῖον τῶν λειῶν* λαμβάνει τὸ ἀκαθάριστον προϊὸν τῶν λειῶν τῶν γινομένων ἐν ὥρᾳ πολέμου ὑπὸ τῶν πλοίων τοῦ κράτους, πληρώνει τὰ ἔξοδα πωλήσεως τῶν λειῶν τούτων, καταβάλλει διὰ τοὺς καταλήπτας τὴν ἀνήκουσαν εἰς αὐτοὺς μερίδα, εἰς τὸ ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ εἰς τὸ ταμεῖον τῶν ἀπομάχων τὸ σύνολον τῶν κρατήσεων τὰς ὁποίας δικαιοῦται τοῦτο νὰ εἰσπράξῃ.

Τὸ *ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης* λαμβάνει τὰς ἀποδοχὰς καὶ τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοὺς ἀπόντας κατὰ τὰς πληρωμάς, τὰς μερίδας τῶν μισθῶν αὐτῶν τὰς ὁποίας οἱ ναυτικοὶ παρέχουσιν εἰς τὰς οἰκογενείας των, τὰς κληρονομίας τῶν ναυτικῶν, τὸ προϊὸν τῶν συντριμμάτων καὶ ναυαγίων.

Τὸ *ἀπομαχικὸν ταμεῖον* συγκεντροῖ πάσας τὰς ἀξίας τὰς προωρισμένας πρὸς σχηματισμὸν τοῦ κεφαλαίου τῶν συντάξεων καὶ τῶν βοηθημάτων τῶν παρεχομένων εἰς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τοὺς συγγενεῖς αὐτῶν· ἐνεργεῖ δὲ τὰς πληρωμὰς αἵτινες δέον νὰ γίνωσι πρὸς αὐτούς.

Τῶν τριῶν τούτων ταμείων προΐσταται ἐν τῷ ὑπουργείῳ τῶν ναυτικῶν διοικητὴς ἐξαρτώμενος ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν ναυτικῶν καὶ παρὰ τὸν ὁποῖον εἶναι τεταγμένη ἀνωτέρα ἐποπτικὴ ἐπιτροπή. Ὑπάρχει ἐπίσης καὶ εἰς γενικὸς ταμίας. Ἐν τοῖς δια-

φόροις τμήμασι (quartiers) ἡ διοίκησις τῶν τριῶν τούτων ταμείων εἶναι ἀνατεθειμένη εἰς τοὺς ἐπιτρόπους τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς· παρ' ἑκάστῳ ἐπιτρόπῳ εὑρίσκεται εἷς εἰδικὸς ταμίας. Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ οἱ πρόξενοι ἐκπληροῦσι τὰ καθήκοντα εἰδικῶν ταμιῶν τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου.

**347.** Μέχρι τοῦ ἔτους 1886 τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον δὲν ἦτο ἐπιφορτισμένον μόνον τὴν πληρωμὴν τῶν συντάξεων εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Ὤφειλε νὰ πληρώνῃ πάσας τὰς συντάξεις τὰς ὀφειλομένας εἰς τοὺς ἀξιωματικούς, εἰς τοὺς λειτουργοὺς καὶ ὑπαλλήλους τοὺς ἐξαρτωμένους ἐκ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν. Ὁ οἰκονομικὸς νόμος τῆς 22 Μαρτίου τοῦ 1885 (ἄρθρ. 5) ἐπέβαλε τὰς συντάξεις ταύτας εἰς βάρος τοῦ δημοσίου ταμείου, ὡς εἶναι αἱ συντάξεις ὅλων ἐν γένει τῶν ὑπαλλήλων. Συγχρόνως δὲ κατήργησε διὰ τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον πόρους τινὰς ἀνταποκρινομένους εἰς τὰς συντάξεις ταύτας, τὰς ὁποίας δὲν φέρει πλέον τὸ ταμεῖον τοῦτο εἰς βάρος του. Ὅρα τὴν κατωτέρω σημείωσιν 2.

**348.** Τίνες δὲ εἶναι οἱ πόροι τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου; Οἱ πόροι αὐτοῦ εἶναι πολλοὶ καὶ διάφοροι· ἔχει προσόδους *τακτικὰς* (fixes) καὶ προσόδους *ἐκτάκτους* (éventuels). Αἱ πρῶται εἶναι τόκοι χρεογράφων (arrérages de rentes) ἀγορασθέντων διὰ χρημάτων προερχομένων ἰδίᾳ ἐκ παλαιῶν ναυτικῶν λειῶν (1). Αἱ ἔκτακτοι πρόσοδοι εἶναι κυρίως: α. Κράτησις 3 ο]ο ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (2). β. Ὁλόκληρος ὁ μισθὸς τῶν λιποτακτῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ ἥμισυ τοῦ μισθοῦ τῶν λιποτακτῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. γ. Οἱ μισθοὶ καὶ αἱ κληρονομίαι τῶν ναυτικῶν αἱ μὴ ζητηθεῖσαι ἐπὶ δύο ἔτη παρὰ τοῦ Ταμείου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. δ. Τὰ προϊόντα τῶν συντριμμάτων

---

(1) Τὰ arrérages ταῦτα ἀναγράφονται ἐν τῷ προϋπολογισμῷ τοῦ 1894 ὡς ἀνερχόμενα εἰς 4,625,091.

(2) Αἱ κρατήσεις ὑπολογίζονται εἰς 1,900,000 ἐν τῷ προϋπολογισμῷ τοῦ 1894. Πρὸ τοῦ 1886 ἡ κράτησις ἀνήρχετο εἰς 5 ο]ο ἐπὶ τῶν μισθῶν ὅλου τοῦ ναυτικοῦ προσωπικοῦ. Ὁ οἰκονομικὸς νόμος τῆς 22 Μαρτίου 1885 (ἄρθρ. 11) κατήργησε τὴν πρόσοδον ταύτην τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου, ἐνῷ συγχρόνως ἀπέκλειε τὸ βάρος τῶν συντάξεων τοῦ προσωπικοῦ τούτου καὶ μετέφερεν αὐτὸ εἰς τὸ δημόσιον ταμεῖον. Ὅρα ἀριθ. 347.

καὶ ναυαγίων τὰ μὴ ζητηθέντα παρὰ τοῦ Ταμείου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐντὸς ἑνὸς ἔτους καὶ μιᾶς ἡμέρας ἀπὸ τῆς καταθέσεώς των. ε. Ὡρισμένη μερὶς τῶν προϊόντων τῶν λειῶν. ζ. Κράτησις 4 ο]ο ἐπὶ τῶν βραβείων ναυπηγίας καὶ ναυτιλίας (Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893, ἄρθρ. 12) (1). η. Ποσὸν ἀναγραφόμενον κατ' ἔτος ἐν τῷ προϋπολογισμῷ τοῦ κράτους ὑπὲρ τοῦ ταμείου ἕνεκα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν προσόδων του (2).

**348** δίς. Τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον ἀποτελεῖ νομικὸν πρόσωπον. Ὑπὸ τὴν ἰδιότητα ταύτην δύναται νὰ παρίσταται ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ὡς ἐνάγον ἢ ὡς ἐναγόμενον. Ὁ ὑπουργὸς εἶναι ἐπιφορτισμένος νὰ ἐνεργῇ δι' αὐτό. Ὡς ἐκ τούτου ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ ἐνεργεῖ πολλάκις δικαστικῶς διὰ τὸ ταμεῖον τῶν ἀπομάχων, ἵνα ἀποκτήσῃ παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους ὑπ' αὐτῶν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς παρ' αὐτοῖς μισθωθέντας. Ὅρα ἀριθ. 376.

## Β.—ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΜΙΣΘΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

**349**. Μετὰ τὰς γενικὰς ταύτας πληροφορίας περὶ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς καὶ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν παρεχομένων εἰς τοὺς ἀπογεγραμμένους ναυτικοὺς πρέπει νὰ ἐξετάσωμεν τοὺς κανόνας περὶ *μισθώσεως* (engagement) *τῶν ἐργατῶν θαλάσσης*, περὶ τοῦ συναλλάγματος δηλονότι τοῦ συνομολογουμένου μεταξὺ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος αὐτὸν πλοιάρχου. Εἰς ἐπίμετρον, τῶν κανόνων τούτων τινὲς σχετίζονται στενῶς πρὸς τὴν ὕπαρξιν τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου ἢ ἐξηγοῦνται

---

(1) Τὸ προϊὸν τῆς κρατήσεως ταύτης δέον νὰ διατίθηται κατὰ τὸ γράμμα τοῦ νόμου τοῦ 1893 : 1ον Εἰς βοηθήματα πρὸς τοὺς Γάλλους ναυτικοὺς οἵτινες ὑπῆρξαν θύματα ναυαγίων καὶ ἄλλων ἀτυχημάτων ἢ εἰς τὰς οἰκογενείας αὐτῶν. 2ον Εἰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια ἢ εἰς ἱδρύματα δημοσίας ἀσφαλείας, πρὸς δημιουργίαν καὶ συντήρησιν ἐν τοῖς γαλλικοῖς λιμέσι ξενώνων ναυτικῶν προωρισμένων νὰ παρέχωσιν εἰς τοὺς ναυτικοὺς τὴν κατοικίαν, τὴν τροφὴν καὶ τὴν τοποθέτησιν, καὶ παντὸς ἄλλου θεσμοῦ δυναμένου νὰ χρησιμεύσῃ εἰς αὐτούς.

(2) Ἡ ἐπιχορήγησις αὕτη ἀνήρχετο εἰς 7,781,783 φράγκων ἐν ἔτει 1892, εἰς 8,267,483 διὰ τὸ 1893 καὶ διὰ τὸ 1894 ὡρίσθη εἰς 8,520,483 φράγκα.

ἐκ τῆς ἐπιθυμίας τοῦ νομοθέτου τοῦ νὰ περιβάλῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης διὰ προστασίας, ἥτις πολλάκις ἀπεκλήθη ἐπιτροπεία τοῦ κράτους. Ἡ προστασία αὕτη εἶναι λίαν ὠφέλιμος ἕνεκα τῆς ἀπειρίας τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, τῆς πενίας των καὶ τῆς διαρκοῦς σχεδὸν ἀπομακρύνσεώς των ἀπὸ τῶν οἰκογενειῶν των· ἀπομεμακρυσμένοι τῶν γυναικῶν καὶ τῶν τέκνων των, ἀποκλίνουσιν ὑπερβαλλόντως εἰς τὸ νὰ λησμονήσωσι τὰς τούτων ἀνάγκας καὶ ἠδύναντο νὰ παρασυρθῶσιν εἰς τὸ νὰ σπαταλήσωσι τοὺς μισθούς των. Δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ ἐπιτροπεία ἡ ἐφαρμοζομένη ἐπὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἀποτελεῖ τὴν πρακτικὴν πραγματοποίησιν ἰδεῶν ὧν ἡ ἐπὶ τῶν ἐργατῶν ἐν γένει ἐφαρμογὴ ἐπιδιώκεται ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον, μάλιστα κατὰ τὰ δόγματα τοῦ σοσιαλισμοῦ τοῦ κράτους.

**349** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἐν Ἰταλίᾳ ὑπάρχει θεσμὸς παρεμφερὴς πρὸς τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον. Γίνεται δὲ περὶ αὐτοῦ λόγος ἐν τοῖς ἄρθροις 150 μέχρις 152 τοῦ κώδικος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* τὸ Board of trade ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν εἴσπραξιν τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν ἀφεθέντων εἰς τὴν ξηράν, καὶ τῶν πρὸς συνδρομὴν αὐτῶν χορηγημάτων. Πλὴν τούτου ταμιευτήρια διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης (Saving Banks for Seamen) δέχονται καταβολὰς διὰ λογαριασμὸν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των μέχρι ποσοῦ 150 λιρῶν στερλινῶν (1).

**350.** Ὡς ἐλέχθη ἤδη ἀνωτέρω (ἀριθ. 319), τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἶναι μίσθωσις ὑπηρεσίας· διέπεται ὅμως ὑπὸ εἰδικῶν κανόνων ἀκριβῶς ἕνεκα τῆς προστασίας, δι' ἧς ὁ νόμος θέλει νὰ περιβάλῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, καὶ τῶν διαφόρων καὶ εἰδικῶν κινδύνων οἵτινες δύνανται νὰ ἐπιφέρωσι τὴν λύσιν τοῦ συναλλάγματος τούτου.

Ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων (ἄρθρ. 1134 τοῦ ἀστ. κώδικος) ὑπήχθη ὡς πρὸς τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἰς πολλοὺς περιορισμούς. Ὀρθῶς δὲ δύναταί τις ἐνταῦθα νὰ εἴπῃ, ὅτι ὀλιγώτερον ἢ διὰ τὰ πλεῖστα τῶν συναλλαγμάτων ἀποτελοῦσιν αἱ

---

(1) Abbott, Law of ships and seamen, σελ. 475.

συμβάσεις τὸν νόμον τῶν συμβαλλομένων. Ἐκ τῶν κανόνων τῶν ἐφαρμοζομένων εἰς τὸ συνάλλαγμα τοῦτο πολλοὶ θεωροῦνται ὡς δημοσίας τάξεως, οὕτως ὥστε οἱ συμβαλλόμενοι δὲν δύνανται ἐγκύρως νὰ παρεκκλίνωσιν ἀπ' αὐτῶν (ἄρθρ. 6 τοῦ ἀστ. κώδικος). Πρὸς ἀποφυγὴν δὲ τῶν δυσκολιῶν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ποῖαι νομικαὶ διατάξεις εἶναι δημοσίας τάξεως, νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 ἀπηρίθμησε τὰς ἐχούσας τὸν χαρακτῆρα τοῦτον (1).

**351.** Θέλομεν δὲ διαιρέσει τὴν περὶ μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μελέτην ὡς ἑξῆς :

*Τμῆμα* Α'. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΕΙΔΩΝ ΜΙΣΘΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΔΕΙΞΕΩΣ ΤΩΝ ΜΙΣΘΩΣΕΩΝ ΤΟΥΤΩΝ. — *Τμῆμα* Β'. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (τὸ θέμα δὲ τοῦτο θέλει ἀγάγει ἡμᾶς εἰς τὴν μελέτην τῶν ἀφορώντων τὴν *εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναστροφήν*, τὴν προστασίαν τὴν παρεχομένην εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν των, τὴν *παραγραφὴν* τῶν ἀπαιτήσεών των ὡς πρὸς τὴν ἐπιρροὴν τὴν ἐξασκουμένην ὑπὸ τῶν διαφόρων ἀτυχημάτων τῆς ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ δικαιώματός των μισθοληψίας). — *Τμῆμα* Γ'. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΝ.

## ΤΜΗΜΑ Α'

**Περὶ τῶν διαφόρων εἰδῶν μισθώσεως ἐργατῶν θαλάσσης· περὶ τῆς καταρτίσεως καὶ τῆς ἀποδείξεως τῶν μισθώσεων τούτων.**

**352.** Ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διέπεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἀστικοῦ κώδικος περὶ μισθώσεως ὑπηρεσίας καὶ συνάμα ὑπὸ ἰδιαιτέρων κανόνων τεθειμένων ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος ἢ ὑπὸ εἰδικῶν νόμων.

---

(1) Κατὰ τὸν βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 65) «πᾶσαι αἱ διατάξεις περὶ μισθῶν, περὶ ἐπαναστροφῆς εἰς τὴν οἰκίαν, ὡς καὶ περὶ νοσηλείας καὶ πληρωμῆς τῶν ἀσθενῶν ἢ πληγωμένων ναυτῶν, εἶναι δημοσίας τάξεως.» Ὅρα Jacobs ἔνθα ἀνωτ. I, ἀριθ. 289 μέχρι 291.

**353.** Ὡς πρὸς τὸν προσδιορισμὸν τῶν ἀμοιβῶν ἢ τοῦ μισθοῦ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διακρίνομεν τὰς ἐπὶ *ὡρισμένῳ μισθῷ* (à salaire fixe) καὶ τὰς ἐπὶ *ἐνδεχομένῳ κέρδει* (à profit éventuel) μισθώσεις. Ὡς ἐμφαίνεται καὶ ἐκ τῶν ὅρων τούτων, ὁ μισθὸς ἐν τῷ πρώτῳ εἴδει τῶν μισθώσεων εἶναι ἀνεξάρτητος τῶν κερδῶν τὰ ὁποῖα δύναται νὰ φέρῃ ἡ ἐπιχείρησις, ἐνῷ ἐν τῷ δευτέρῳ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὰ κέρδη ταῦτα.

Αἱ ἐπὶ ὡρισμένῳ μισθῷ μισθώσεις εἶναι ἢ *κατὰ πλοῦν* ἢ *κατὰ μῆνα*, καθ' ὅσον ὁ μισθὸς ὁρίζεται κατ' ἀποκοπὴν δι' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ἢ ὁρίζεται ἀναλόγως πρὸς τὴν διάρκειαν ταύτην, Ὁ κατὰ μῆνα μισθὸς εἶναι ἐν χρήσει πρὸ πάντων διὰ τὴν μεγάλην ἀκτοπλοίαν ἢ διὰ τοὺς μεγάλους πλοῦς. Ἡ κατὰ πλοῦν μίσθωσις εἶναι σπανία. Συνάπτουσι ταύτην ἰδίᾳ οἱ ναυτικοὶ οἵτινες δὲν μισθοῦσι τὰς ὑπηρεσίας των εἰ μὴ δι' ἕνα μόνον διάπλουν. Καίτοι δὲ εἶναι τοῦτο λίαν σπάνιον, οὐδὲν κωλύει νὰ συνάψῃ τις μίσθωσιν διὰ πολλὰ ἔτη. Τὸ ἄρθρον 1780 τοῦ ἀστ. κώδικος, τὸ ἀπαγορεῦον νὰ ἐκμισθώσῃ τις τὰς ὑπηρεσίας του ἰσοβίως, ἰσχύει βεβαίως ἐνταῦθα. Κατά τι διάταγμα (décret) τῆς 2ας Ὀκτωβρίου 1793 μὴ καταργηθέν, οἱ ἀρχιαλιεῖς (maîtres pêcheurs) δὲν δύνανται νὰ μισθωθῶσι διὰ πλέον τῶν δύο ἁλιευτικῶν περιόδων (saisons de pêche) ἢ διὰ χρονικὸν διάστημα μακρότερον τοῦ ἔτους (1).

Αἱ ἐπὶ ἐνδεχομένῳ κέρδει μισθώσεις δύνανται νὰ εἶναι ἢ *κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου* (au fret) ἢ *κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ κέρδους*, καθόσον οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι μερίδα τοῦ ναύλου ἢ τῶν κερδῶν τῶν προσδοκωμένων ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως. Αἱ μισθώσεις αὗται δὲν εἶναι συντελεστικαὶ ὑπὲρ τῆς πειθαρχίας, διότι κατ' ἀνάγκην παρέχουσιν εἰς τὸ πλήρωμα εἶδός τι ἐλέγχου ἐπὶ τῆς διεξαγωγῆς τῆς ἀποστολῆς. Συνηθίζονται δὲ ἰδίᾳ διὰ τὴν μικρὰν ἀκτοπλοίαν καὶ διὰ τὴν ἁλιείαν· τὸ αὐτὸ συνέβαινε πρὸ τοῦ 1856 διὰ τὰ πλοῖα τὰ παρασκευαζόμενα πρὸς πόλεμον. Εἶναι δὲ τὸ πρᾶγμα εὐνόητον. Προκειμένου περὶ ἁλιείας ἢ περὶ καταδρομῆς, ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐπιχειρήσεως ἐξαρτᾶται κατὰ μέγα μέρος ἐκ τῆς δραστηριότητος ἢ τῆς δεξιότητος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· συμφέρει λοιπὸν νὰ καταστήσῃ τις αὐτοὺς ἐνδιαφερομένους εἰς τὴν ἐπιχείρησιν.

---

(1) Rouen, 21 Αὐγούστου 1859. D. 1860. 1. 103.

**354.** Ὑπάρχει μεγάλη ποικιλία μισθώσεων κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν. Οὕτω ἐνίοτε λαμβάνεται ἀριθμός τις σταθερὸς διὰ τὴν εἰς τόννους χωρητικότητα τοῦ πλοίου, διαιρουμένου δὲ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου, παρέχεται ὡρισμένος ἀριθμὸς τόννων ναύλου ἢ κλασμάτων τόννου εἰς ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν ἀξίαν του. Τότε ἡ μίσθωσις καλεῖται *κατὰ τόννον* καὶ ὁ πλοῦς ὁ γενόμενος ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας καλεῖται ἐνίοτε πλοῦς *κατὰ τόννον*. Οἱ πλοίαρχοι προσλαμβάνονται ἐνίοτε au tiers-franc. Ἐν τῇ μισθώσει ταύτῃ ὁ ἐφοπλιστὴς λαμβάνει ἓν τρίτον τοῦ ναύλου, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται ν' ἀναλάβῃ μηδὲν βάρος τοῦ πλοῦ· ὁ πλοίαρχος λαμβάνει τὰ δύο ἄλλα τρίτα τοῦ ναύλου ὑπὸ τὸν ὅρον νὰ φέρῃ τὰ βάρη τοῦ πλοῦ. Δὲν εἶναι δὲ πάντοτε ἡ αὐτὴ ἡ μερὶς τοῦ ναύλου ἡ παραχωρουμένη εἰς τὸν πλοίαρχον. Ἐν Νάντῃ αἱ μισθώσεις γίνονται ἐνίοτε πρὸς $^5/_8$, τουτέστι τὰ πέντε ὄγδοα τοῦ ναύλου παραχωροῦνται εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅστις ὑποχρεοῦται νὰ φέρῃ τὰς δαπάνας τοῦ πλοῦ (1).

**355.** Ἐνδιαφέρει δὲ νὰ διακρίνωμεν τὰ διάφορα ταῦτα εἴδη μισθώσεως : ὑπὸ διαφόρους ἐπόψεις ἄλλοι ἐπὶ τῶν διαφόρων τούτων εἰδῶν ἰσχύουσι νομικοὶ κανόνες. Ὅρα ἄρθρ. 252 μέχρι 260 καὶ 265 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Αἱ μεταξὺ τῆς κατὰ πλοῦν καὶ τῆς κατὰ μῆνα μισθώσεως διαφοραὶ προέρχονται ἐκ τοῦ ὅτι ὡς πρὸς τὴν πρώτην οἱ μισθοὶ ὁρίζονται κατ' ἀποκοπήν, ἐνῷ ἐπὶ τῆς δευτέρας ἡ βούλησις τῶν μερῶν φαίνεται συνισταμένη εἰς τὸ νὰ ἐγκαταστήσῃ στενὴν σχέσιν μεταξὺ τῆς διαρκείας τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν μισθῶν.

**356.** Ἀποτελεῖ δ' ἆρά γε καὶ ἡ ἐπὶ ἐνδεχομένῳ κέρδει μίσθωσις μίσθωσιν ὑπηρεσίας ὡς ἡ ἐπὶ ὡρισμένῳ μισθῷ ; Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἡ ἐπὶ ἐνδεχομένῳ κέρδει μίσθωσις εἶναι μετοχικὴ ἑταιρεία (société en participation) (2). Δύναταί τις ν' ἀποδείξῃ τὴν ὕπαρξιν εἰσφορᾶς γενομένης ὑπὸ ἑκάστου τῶν μερῶν : ὁ ἐφοπλιστὴς παρέχει τὴν χρῆσιν τοῦ πλοίου του, ἄνευ τοῦ ὁποίου θὰ ἦτο ἀδύνατος ἡ

---

(1) Ὅρα ἐμποροδικεῖον τῆς Saint-Nazaire 24 Δεκεμβρίου 1891, ie Droit φύλλ. τῆς 10 Ἰανουαρίου 1892 καὶ ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1893. σελ. 175, ἄρθρον τοῦ Ch. Lyon-Caen.

(2) Cresp et Laurin, I, σελ. 322 καὶ ἑπόμ., — Dufour, II, ἀριθ. 104 καὶ 105.

ἀποστολή· οἱ ἐργάται θαλάσσης εἰσφέρουσι τὴν βομηχανίαν των (industrie) καὶ τὰς ὑπηρεσίας των. Ἐπὶ πλέον, τὰ μέρη προτίθενται νὰ πραγματοποιήσωσι κέρδη καὶ νὰ διανεμηθῶσιν αὐτὰ πρὸς ἄλληλα. Ἐν τοσούτῳ καὶ πάλιν καθ' ἡμᾶς ὑπάρχει ἐνταῦθα μίσθωσις ὑπηρεσίας (1), εἰδικὴ μορφὴ ναυτικῆς μισθώσεως, καὶ ἡ ἐπὶ τῶν κερδῶν μετοχὴ ἡ παρεχομένη εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀποτελεῖ μισθόν. Τὸ συνάλλαγμα τοῦτο εἶναι παρεμφερὲς πρὸς τὸ συνάλλαγμα διὰ τοῦ ὁποίου ὁ προϊστάμενος συμφωνεῖ μετὰ τοῦ ὑπαλλήλου του ὅπως δίδῃ εἰς αὐτὸν μέρος εἰς τὰ κέρδη (2) (3).

Δέον δὲ νὰ συναγάγωμεν ἐκ τούτων : 1ον ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης, οἱ μισθούμενοι κατὰ μετοχὴν εἰς τὸ κέρδος ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου, δύνανται νὰ ἐπικαλεσθῶσι τὸ προνόμιον τοῦ ἄρθρου 191, 6ον, τὸ χορηγούμενον εἰς τὴν ἀπαίτησιν τῶν μισθῶν (4), 2ον ὅτι ἡ ἀπαίτησις αὕτη εἶναι ἀκατάσχετος (5).

**357.** Εἶναι ἄλλως ἀναμφισβήτητον, ὅτι αἱ ζημίαι καὶ αἱ δαπάναι τῆς ἀποστολῆς δύνανται νὰ περιάγωσιν εἰς τὸ μηδὲν τοὺς μισθοὺς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, χωρὶς νὰ ὑποχρεῶνται οὗτοι νὰ μετέχωσιν αὐτῶν (6). Ἀλλ' ὀφείλομεν ν' ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ἡ τελευταία αὕτη λύσις δὲν ἐνέχει τὴν ἰδέαν, ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀληθὴς ἑταιρεία μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν

---

(1) De Valroger, II, ἀριθ. 525.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα II, ἀριθ. 58.

(3) Ὁ γερμανικὸς νόμος τοῦ 1872 περὶ ἐργατῶν θαλάσσης (ἄρθρ. 69) διατάσσει τοὐναντίον ρητῶς, ὅτι ἡ μετοχὴ ἡ παρεχομένη εἰς τοὺς ἐργάτας ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ τοῦ ναύλου δὲν θεωρεῖται μισθός.

(4) A. Desjardins, I, ἀριθ. 126.

(5) Ἀκυρ. 14 Μαΐου 1873. S. 1873. 1. 409. Journal du Palais, 1873. 1090. D. 1874. 1. 195. A. Desjardins, III, ἀριθ. 672. Boistel. ἀριθ. 1220. Ρητὴ διάταξις τοῦ γερμανικοῦ νόμου τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872 (ἄρθρ. 69) καθιεροῖ ὅλως διάφορον κανόνα. Κατὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο ἡ ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν μετοχὴ παρεχομένη εἰς ἄνδρα τοῦ πληρώματος λόγῳ μισθοῦ δὲν θεωρεῖται μισθὸς κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦ νόμου τούτου. Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι τὸ ἄρθρον τοῦτο εἶναι ἀντιγραφὴ τοῦ παλαιοῦ ἄρθρ. 555 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(6) Πρωτοδικεῖον τοῦ Saint—Valéry, 14 Φεβρουαρίου 1843, Journal de Marseille, 1843. 2. 53.

μισθωμένων ἐπὶ ἐνδεχομένῳ κέρδει (1). Ἡ μετοχὴ τῶν ἑταίρων ἐν ταῖς ζημίαις δύναται ἔν τινι συνεταιρισμῷ νὰ περιορισθῇ εἰς τὰς καταθέσεις των· ὑπάρχουσιν ἑταιρεῖαι μετοχικαὶ ἑτερόρρυθμοι (2).

Ὅπως ποτ' ἂν ᾖ. ἐνδιαφέρει νὰ ὁρίσωμεν ἀκριβῶς ποῖαι δαπάναι δέον νὰ βαρύνωσι τὰ κέρδη ἢ τὸν ναῦλον. Ὑπάρχουσι δαπάναι τὰς ὁποίας καταβάλλει ὁ ἐφοπλιστὴς μόνος (3). Τοῦτο ῥητέον περὶ τῶν δαπανῶν ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου· διότι ἡ κυριότης αὐτοῦ παραμένει εἰς τὸν ἐφοπλιστήν· αὐτὸς θὰ ἔφερε τὴν ὁλικὴν ἀπώλειαν, αὐτὸς ὀφείλει νὰ φέρῃ καὶ τὴν μερικὴν ζημίαν τὴν προκύπτουσαν ἐκ τῶν ἀβαριῶν αἵτινες καθιστῶσιν ἀναγκαίας τὰς ἐπισκευάς. Τὸ αὐτὸ ῥητέον καὶ περὶ τῶν ἐξόδων θεραπείας καὶ νοσηλείας (de traitement καὶ pansement) τῶν ναυτικῶν τῶν πληγωθέντων ἢ ἀσθενησάντων ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου (ἀριθ. 462), ὡς καὶ περὶ τῶν ἐξόδων ἐπιστροφῆς τῶν ναυτῶν εἰς τὰ ἴδια (ἀριθ. 418).

357 δίς. Ὁ προσδιορισμὸς τοῦ ναύλου τοῦ διανεμηθέντος μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μισθωθέντων κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν ἀποβαίνει ἐπίσης ἀφορμὴ δυσκολίας ὡς πρὸς τὸ βραβεῖον ναυτιλίας. Τὸ βραβεῖον τοῦτο δέον ἆρά γε νὰ θεωρηθῇ ὡς παρεπόμενον τοῦ ναύλου, διανεμητέον κατ' ἀκολουθίαν μετ' αὐτοῦ, ἢ δέον ν' ἀνήκῃ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν μόνον;

Πρὸς παραδοχὴν τῆς γνώμης, ὅτι τὸ βραβεῖον δέον νὰ περιληφθῇ μετὰ τοῦ ναύλου εἰς τὴν διανομήν, ἰσχυρίσθησαν οἱ ὀπαδοὶ αὐτῆς, ὅτι στηρίζονται ἐπὶ τοῦ σκοποῦ τῶν νόμων τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881 καὶ τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893. Τί ἠθέλησεν, ἐρωτῶσιν, ὁ νομοθέτης καθιερῶν τὸ βραβεῖον ναυτιλίας; Ἠθέλησε νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, νὰ ἐπιβάλῃ εἰς βάρος τῆς πολιτείας μέρος τῶν μεγάλων δαπανῶν αἵτινες βαρύνουσι τὴν ναυτιλίαν ἡμῶν καὶ ν' αὐξήσῃ τὰς εἰσπράξεις ἢ ναύλους, οὓς ὁ συναγωνισμὸς τῶν ξένων ναυτιλιῶν κατε-

---

(1) Ὅρα ἄλλως τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 59.—Ἔχει λοιπὸν ἄδικον ὁ de Valroger (II, ἀριθ. 525) ἀναφέρων τὴν ἔποψιν ταύτην μεταξὺ ἐκείνων ὑφ' ἃς οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μισθωθέντες ἐπὶ ἐνδεχομένῳ κέρδει δὲν ἔχουσι τὴν ἰδιότητα ἑταίρων.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 1065.

(3) Cresp et Laurin, I, σελ. 323 καὶ ἑπόμ.

βίβασε μέχρι σημείου καταστρεπτικοῦ διὰ τὴν ναυτικήν μας ἐμπορίαν. Ὁ καθορισμὸς τοῦ βραβείου κατὰ λόγον τῆς ἀποστάσεως ἣν διανύει τὸ πλοῖον εἶναι ἡ βεβαία καὶ ἀναμφισβήτητος ἔνδειξις τῆς προθέσεως τοῦ νομοθέτου τοῦ ν' αὐξήσῃ τὸ βραβεῖον κατὰ λόγον αὐτοῦ τούτου τοῦ ναύλου, τουτέστι νὰ καταστήσῃ αὐτὸ ἓν τῶν ὁλοκληρωτικῶν οὕτως εἰπεῖν μερῶν αὐτοῦ. Τέλος προστίθεται, ὅτι ἡ πρόθεσις τοῦ νομοθέτου ἐκδηλοῦται καὶ διὰ τῆς ἐλαττώσεως τοῦ βραβείου κατὰ λόγον τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου, ὅτι τὸ κράτος διὰ τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881 δὲν ἠθέλησεν ὡς ὁ ναυλωτὴς νὰ πληρώσῃ τὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου μερίδα του εἰ μὴ ἀναλόγως τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἥτις κατὰ γενικὸν κανόνα ἐλαττοῦται μετὰ τῆς ἡλικίας του (1).

Τὸ ἐφ' ἡμῖν, τοὐναντίον, φρονοῦμεν, ὅτι τὸ βραβεῖον ναυτιλίας δέον νὰ παραμείνῃ ἀκέραιον εἰς τὸν ἐφοπλιστήν (2). Ἡ ἀντίθετος θεωρία παραγνωρίζει τὸν σκοπὸν τῶν νόμων τῶν εἰσαγαγόντων τὸ βραβεῖον τοῦτο.

Ὁ σκοπὸς τῶν νόμων τούτων ἦτο νὰ συντρέξωσι τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες ἐκθέτουσι τὴν περιουσίαν των εἰς τὴν ναυτιλίαν, νὰ ἐλαττώσῃ ὑπὲρ αὐτῶν τὰ βάρη τῶν τόκων, τῆς χρεολυσίας καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Ἐξηγήθη κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ νόμου τοῦ 1881, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν θὰ μετεῖχον τοῦ βραβείου ναυτιλίας. Ἑπομένως ὁ πλοίαρχος μετέχει μὲν αὐτοῦ, ἀλλὰ μόνον ἐὰν εἶναι συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου καὶ ἐν τῷ μέτρῳ τῆς συνιδιοκτησίας του. Οὐδὲν ἐνδεικνύει, ὅτι ὁ νομοθέτης ἐνόει νὰ παραδεχθῇ ἐξαίρεσιν διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον πλέει ἐπὶ ἐνδεχομένῳ κέρδει. Προβάλλεται, εἶναι ἀληθές, ὅτι τὸ βραβεῖον εἶναι παρακολούθημα τοῦ ναύλου καὶ δέον κατὰ συνέπειαν νὰ παρακολουθῇ τὴν τύχην αὐτοῦ. Ἀλλ' ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ προκειμένου πλάνη τις ὀφειλομένη εἰς τὸ ὅτι τὸ βραβεῖον ναυτιλίας εἶναι ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου καὶ τὸ διανυόμενον διάστημα. Δὲν ἔχομεν ἐνταῦθα συμπληρωματικὸν ναῦλον. Μεταξὺ τοῦ ναύλου

(1) Ὅρα τὴν ἑπομένην σημείωσιν.

(2) Rennes, 29 Ἰουνίου 1885, Revue internationale du Droit maritime, 1885-86, σελ. 34. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἀκυροῖ ἀπόφασιν τοῦ ἐμποροδικείου τῆς Νάντης ἀποφαινομένην κατὰ πνεῦμα ἀντίθετον.

καὶ τοῦ βραβείου ναυτιλίας ὑπάρχουσιν ἀξιοσημείωτοι διαφοραί. Ὁ ναῦλος δὲν εἶναι ἀνάλογος μόνον πρὸς τὴν διανυομένην ἀπόστασιν. Ἐξαρτᾶται οὗτος καὶ ἐκ τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως· ποικίλλει κατὰ τὰς ὥρας τοῦ ἔτους, τοὺς κινδύνους τοῦ πλοῦ, τὴν φύσιν τοῦ φορτίου, τὰς ἰδιότητας τοῦ πλοίου κλπ. Οὐδεμία τῶν περιστάσεων τούτων ἐξασκεῖ ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ βραβείου, ὅστις εἶναι καθαρῶς ἀριθμητικός. Πλὴν τούτου, ἐνῷ τὸ βραβεῖον ὑπολογίζεται κατὰ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου κενοῦ ἢ πλήρους, ὁ ναῦλος ἀναλογίζεται πρὸς τὸ βάρος τοῦ πραγματικοῦ φορτίου. Διό, ἐνῷ οὐδεὶς ναῦλος ὀφείλεται εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ὅταν τὸ πλοῖόν του ἐπιστρέφῃ κενόν, ἢ ὅταν τὰ ἐμπορεύματα ἀπόλλυνται ἐκ ναυαγίας (ἐμπ. κώδ. ἄρθρ. 302), τὸ βραβεῖον εἶναι ἀκριβῶς τὸ αὐτό, ὡς ὅταν τὸ πλοῖον μετακομίζῃ κατὰ τὴν ἐπάνοδον φορτίον καὶ τὸ φορτίον τοῦτο φθάνῃ ἀσφαλῶς εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του (1).

**357** τρίς. Ἐν σχέσει πρὸς τὰς κατὰ μῆνα μισθώσεις, δέον νὰ λυθῇ ἓν εἰδικὸν ζήτημα, πρέπει νὰ ὁρισθῇ ἡ στιγμὴ ἀπὸ τῆς ὁποίας τρέχουσιν οἱ μισθοί. Κατὰ τοῦτο οἱ νόμοι οἱ ποιούμενοι λόγον περὶ τοῦ ζητήματος τούτου καθιεροῦσι λύσεις διαφόρους. Ὁ *γερμανικὸς* νόμος τοῦ 1878 (ἄρθρ. 35) ὁρίζει, ὅτι τρέχουσιν ἀπὸ τῆς ἐπιθεωρήσεως (revue)· ὁ *δανικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ καὶ ὁ *σουηδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 74, ἐδ. 2) ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀφίξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου· ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 528) ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐγγραφῆς ἐν τῷ ναυτολογίῳ· ὁ *φινλανδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογίας (ἄρθρ. 59). Σιωπώντων δὲ τῶν γαλλικῶν νόμων, τὸ ἁπλούστερον φαίνεται νὰ ὁρισθῇ ὡς ἀφετηρία τῆς ἐνάρξεως τῆς μισθοληψίας ἡ ἡμέρα καθ' ἣν ἤρχισαν πράγματι νὰ παρέχωνται αἱ ὑπηρεσίαι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**358**. Ἡ *μίσθωσις* τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἶναι πρᾶξις ἐμπορική· εἶναι δὲ τοιαύτη τόσον δι' αὐτούς, ὅσον καὶ διὰ τὸν ἐφοπλιστήν (2). Τὸ ἄρθρον 633 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος κατατάσσει τῷ ὄντι μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν πράξεων *ὅλας τὰς περὶ μισθώσεως τοῦ πλη-*

---

(1) Πρβλ. de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 3η), σελ. 47 καὶ ἑπόμ.

(2) Ὅρα τὴν ἑπομένην σημείωσιν.

ρώματος συμφωνίας καὶ συμβάσεις, χωρὶς νὰ ποιῆται οὐδεμίαν διάκρισιν. Ἀνάγκη νὰ σημειωθῇ τοῦτο ὡς ἀποτελοῦν παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν συνήθων ἀρχῶν. Κατὰ ταύτας ἡ μίσθωσις ὑπηρεσίας (1) δὲν εἶναι ἐμπορικὴ πρᾶξις διὰ τὸν ἐκμισθοῦντα τὰς ὑπηρεσίας του, δὲν εἶναι δὲ τοιαύτη καὶ διὰ τὸν κύριον ἢ προϊστάμενον εἰ μὴ δυνάμει τῆς περὶ παρεπομένου θεωρίας (2).

Ὁ ἐμπορικὸς χαρακτὴρ ὁ ἀποδιδόμενος ἀμφοτέρωθεν εἰς τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἔχει ὡς συνέπειαν τὸ νὰ καθιστᾷ τὸ ἐμποροδικεῖον ἁρμόδιον οἱοσδήποτε καὶ ἐὰν εἶναι ὁ ἐνάγων. Ἡ ἁρμοδιότης αὕτη εἶναι ἀποκλειστική (3). Δὲν συμβαίνει τὸ αὐτὸ ἐν τῷ κοινῷ δικαίῳ ὡς πρὸς τὰς διενέξεις τὰς σχετικὰς πρὸς μίσθωσιν ὑπηρεσίας συνομολογηθεῖσαν ὑπὸ ἐμπόρου. Ἐπειδὴ δὲ τὸ συνάλλαγμα εἶναι μικτόν, κατὰ τὴν νομολογίαν, αἱ ἀγωγαὶ αἱ ἐγειρόμεναι κατὰ τοῦ μεμισθωμένου ἐργάτου ἢ ὑπαλλήλου εἶναι τῆς ἁρμοδιότητος τῶν πολιτικῶν δικαστηρίων, ἐνῷ αἱ ἀγωγαὶ αἱ κινούμεναι ὑπ' αὐτοῦ κατὰ τοῦ προϊσταμένου του δύνανται κατ' ἐκλογὴν τοῦ ἐνάγοντος νὰ ἀπευθυνθῶσιν ἐνώπιον τῶν πολιτικῶν δικαστηρίων ἢ ἐνώπιον ἐμποροδικείου (4). Προσθετέον, ὅτι δι' ὡρισμένους βιομηχανικοὺς κλάδους ὑπάρχουσι τὰ συμβούλια συνετῶν (5). Δὲν ὑπάρχουσιν ὅμως τοιαῦτα διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Ἀπαντᾷ τις δὲ μόνον ἔν τισι λιμέσι, ἰδίᾳ εἰς τὰ παράλια τῆς Μεσογείου, ἁλιευτικὰ συμβούλια (de prud' hommes-pêcheurs), δικάζοντα περὶ τῶν μεταξὺ ἁλιέων καὶ ἐφοπλιστῶν διενέξεων (6).

**359.** Ἡ σύναψις μισθώσεως ὑπηρεσίας καὶ ἡ πληρωμὴ τῶν μισθῶν γίνονται ἐν τῷ κοινῷ δικαίῳ ἄνευ μεσολαβήσεως τῆς δημοσίας ἀρχῆς. Τοῦτο δὲν ἰσχύει καὶ διὰ τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θα-

---

(1-2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 131.

(3) Ἐν τούτοις ἀπόφασις τοῦ ἐμποροδικείου τοῦ Bordeaux τῆς 18 Ἰουλίου 1858. D. 1866. 3. 31, δὲν παραδέχεται τὴν ἐμπορικότητα τῆς μισθώσεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἰ μὴ ὡς πρὸς τὸν ἐφοπλιστήν. Δὲν δυνάμεθα νὰ ἀποδεχθῶμεν τὴν θεωρίαν ταύτην. Ἐὰν οὕτως ἐνοεῖτο ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 633, θὰ ἦτο ἀνωφελής· ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ μίσθωσις εἶναι πρᾶξις ἐμπορικὴ δυνάμει τῆς περὶ παρεπομένου θεωρίας.

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 369.

(5) Ὅρα » » I, ἀριθ. 529 καὶ ἑπομ,

(6) Ὅρα » » I, ἀριθ. 571 καὶ 572.

λάσσης. Ἡ δημοσία ἀρχὴ μεσολαβεῖ κατὰ τὴν σύναψιν τῆς μισθώσεως καὶ κατὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν. Ἡ πληρωμὴ αὕτη δὲν δύναται νὰ γίνηται ἐλευθέρως μήτε εἰς ἐποχὰς μήτε εἰς τόπους ἐλευθέρως ὁριζομένους ὑπὸ τῶν μερῶν.

Οἱ εἰδικοὶ κανόνες οἱ ἰσχύοντες ὡς πρὸς ταῦτα ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐξηγοῦνται ἐκ πολλῶν λόγων. Ἀνάγκη νὰ γινώσκῃ ἡ διοίκησις τὰς μετατοπίσεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· ἀνάγκη ἐπίσης νὰ ἔχῃ γνῶσιν τῶν μισθῶν τῶν συμπεφωνημένων ὑπ' αὐτῶν καὶ νὰ μὴ δύναται νὰ γίνῃ ἡ πληρωμὴ τούτων ἄνευ τῆς μεσολαβήσεως αὐτῆς· ἄλλως, αἱ κρατήσεις ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου (1) δὲν θὰ ἐγίνοντο κανονικῶς. Ἐπίσης οἱ περὶ χρόνου καὶ τόπου τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν κανόνες σκοπὸν ἔχουσι νὰ ἐμποδίζωσι τοὺς ναυτικοὺς ἀπὸ τοῦ νὰ παρασύρωνται εἰς τὸ νὰ σπαταλῶσιν αὐτοὺς εἰς χώρας ἀπομεμακρυσμένας ἀπὸ τῶν οἰκογενειῶν των (ἀριθ. 349).

**360.** Πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἑνὸς πλοίου οἱ μισθωθέντες ἐργάται θαλάσσης δέον νὰ παρουσιασθῶσιν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν ἐπίτροπον τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Συγχρόνως δὲ δέον νὰ γνωστοποιηθῶσιν αἱ γενόμεναι συμφωνίαι εἰς τὸν ὑπάλληλον τοῦτον, ὅστις ἀναγινώσκει αὐτὰς εἰς ἐπήκοον τῶν μισθωθέντων ἐργατῶν θαλάσσης. Ἐπὶ μισθώσεως ἐργατῶν θαλάσσης ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, τὰ καθήκοντα τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐκτελοῦνται ὑπὸ τοῦ προξένου ἢ ὑποπροξένου. Ἐλλείψει γαλλικῆς ἀρχῆς ἐν τῷ λιμένι ἐν ᾧ συνομολογοῦνται αἱ μισθώσεις, αἱ διατυπώσεις αὗται ἐκπληροῦνται εἰς τὸν πρῶτον λιμένα προσεγγίσεως (de relâche) ἐν ᾧ ὑπάρχει γαλλικὴ ἀρχή (2). Αἱ διατυπώσεις αὗται καλοῦνται *ἐπιθεώρησις τοῦ ἀπόπλου* (la revue du départ).

**361.** Τὰ ὀνόματα τῶν μισθωθέντων ἐργατῶν θαλάσσης δέον νὰ ἀναγράφωνται ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἢ ὑπὸ τοῦ προξένου ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου (rôle d' équipage).

Τὸ ἔγγραφον τοῦτο, συντασσόμενον ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου, εἶναι ὑπο-

---

(1) Ὅρα ἀριθ. 348.

(2) Ὅρα τὸ Διάταγμα τῆς 23 Ὀκτωβρίου 1784 ἄρθρ. XIV, 1, 9, 10 καὶ 13.—Κανονισμὸς τοῦ 1866, ἄρθρον 195 καὶ ἐπόμ.

χρεωτικὸν διὰ πᾶν πλοῖον ἐνασκοῦν τὴν κατὰ θάλασσαν ναυτιλίαν (Νομοδιάταγμα τῆς 19 Μαρτίου 1852, ἄρθρ. 1) (1). Ὑπάρχουσιν ὅμως ἐξαιρέσεις τινὲς ὡς πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ναυτολογίου (2) καλουμένου ἐνίοτε καὶ rôle d' armement. Ὅρα ἄρθρ. 192 4ον, Ἐμπ. Κώδ.

Τὸ ναυτολόγιον φανερώνει τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου, τὸν λιμένα καταιάξεως, τὸ φύλλον καὶ τὸν ἀριθμὸν τῆς καταχωρίσεως, τὴν χωρητικότητα αὐτοῦ, τὸν τόπον καὶ τὸν χρόνον τῆς κατασκευῆς του, τὸ ὄνομα τοῦ ἰδιοκτήτου καὶ τὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὸ εἶδος ναυτιλίας ἣν δέον νὰ ἐκτελῇ· τὸ ὄνομα καὶ ἐπώνυμον, τὴν γενεαλογίαν (filiation), τὸν τόπον καὶ τὸν χρόνον τῆς γεννήσεως, τὴν κατοικίαν, τὰ γνωρίσματα (signalement) τὸ τμῆμα (quartier), τὸ φύλλον καὶ τὸν ἀριθμὸν ἀπογραφῆς, τὸν ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ βαθμόν, τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἰδιότητα καὶ τοὺς ὅρους μισθώσεως πάντων τῶν προσώπων τῶν ἀποτελούντων τὸ πλήρωμα.

Συντάσσεται δὲ τὸ ναυτολόγιον εἰς τρία ἀντίτυπα. Ὅρα ἀριθ. 553.

**362.** Ὁ ἐπίτροπος τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ὁ ἐνεργῶν τὴν *ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀπόπλου* δὲν δύναται νὰ κανονίσῃ τοὺς ὅρους τῆς μισθώσεως. Ὀφείλει ὅμως νὰ ἐρωτήσῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, ἐὰν ἐννοῶσι καλῶς τοὺς ὅρους οὓς ἐλευθέρως ἀπεδέχθησαν, καὶ νὰ παρεμποδίσῃ τὴν παραδοχὴν ὅρων ἐναντίων πρὸς τὴν δημοσίαν τάξιν, τοὺς ὁποίους ἐξ ἀνάγκης ἢ ἐξ ἀγνοίας ἤθελον ἀποδεχθῇ οἱ ἐργάται θαλάσσης. Ὡς ἐρρήθη ἀνωτέρω (ἀριθ. 350), τὸ νομοδιά-

---

(1) Ἐπὶ τῇ ἀφορμῇ ταύτῃ τὸ διάταγμα τοῦ 1852 ὁρίζει τί δέον νὰ ἐννοοῦμεν ὑπὸ τὸν ὅρον κατὰ θάλασσαν ναυτιλία (navigation maritime) ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην. Ὅρα ἀριθ. 90.

(2) Δὲν ἀπαιτεῖται ποσῶς ναυτολόγιον διὰ τὰ ἀκάτια τὰ ἀποκλειστικῶς χρησιμοποιούμενα πρὸς ἐκμετάλλευσιν ἀγροτικῶν κτημάτων, ἐργοστασίων καὶ πάσης φύσεως κτημάτων κειμένων ἐπὶ τῶν νήσων καὶ ἐπὶ τῶν ὀχθῶν τῶν ποταμῶν καὶ ποταμίων κατὰ τὸ θαλάσσιον μέρος αὐτῶν καὶ μάλιστα καὶ πέραν τῶν ἐκβολῶν αὐτῶν. Τὰ ἀκάτια ταῦτα λαμβάνουσιν ἁπλῆν ἄδειαν ναυτιλίας. Τὰ ἀκάτια τὰ προσκεκολλημένα ὡς ἐξάρτυμα εἰς ἄλλο πλοῖον εἶναι ἀπηλλαγμένα παντὸς ναυτολογίου ἢ ἀδείας. — Τέλος τὰ θαλαμηγὰ (yachts) καὶ πλοῖα διασκεδάσεως, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ χωρητικότης καὶ ὁ προορισμός των, ἀπαλλάσσονται τοῦ ναυτολογίου καὶ πάσης σχετικῆς ὑποχρεώσεως. Ὅρα ἄρθρ. 191 καὶ 192 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866.

ταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 ἀπαριθμεῖ τὰς δημοσίας τάξεως νομικὰς διατάξεις, τῶν ὁποίων ἡ παράβασις διὰ ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν δὲν ἐπιτρέπεται (1).

**363.** *Ἀπόδειξις τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.* — Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρ. 250 τοῦ ἐμπ. κώδικος, *οἱ ὅροι τῆς μισθώσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος παντὸς πλοίου ἀποδεικνύονται διὰ τῶν ναυτολογίων ἢ δι'ἰδιαιτέρων μεταξὺ τῶν συναλλαττομένων συμφωνιῶν.*

Ἐκ τούτων συνάγεται, ὅτι δέον νὰ συνταχθῇ ἔγγραφον πρὸς ἀπόδειξιν τῆς μισθώσεως κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τοῦ ἄρθρ. 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐπειδὴ τὸ ἔγγραφον τοῦτο δὲν ζητεῖται εἰ μὴ διὰ τὴν ἀπόδειξιν, τὸ συνάλλαγμα δύναται νὰ ἐπιδειχθῇ διὰ τῆς ὁμολογίας ἢ δι' ἐπακτοῦ ὅρκου (décisoire). Ἀλλ' ἡ ἐμμάρτυρος ἀπόδειξις ἀποκλείεται διὰ τῆς διατάξεως ταύτης, ὡς ἄλλως συμβαίνει ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ. Ὅρα ἄρθρ. 195, 218, 220, 273, 311 καὶ 332 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 250 τοῦ ἐμπ. κώδικος πάντως δὲν εἶναι λίαν σαφής, πολλαὶ δὲ δυσκολίαι ἐγείρονται ὡς πρὸς τὴν ἀκριβῆ ἔκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς της. Ὅρα ἀριθ. 364 καὶ 365.

**364.** Τὸ ἄρθρον 250 εἰσάγει εἶδός τι διαζεύξεως, ποιούμενον λόγον περὶ τῆς ἀποδείξεως τῶν ὅρων τῆς μισθώσεως διὰ τοῦ *ναυτολογίου* ἢ ΔΙ' ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΤΤΟΜΕΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι λόγοι στεροῦνται σαφηνείας.

Τὸ ναυτολόγιον δὲν συντάσσεται συνήθως εἰ μὴ ἀφοῦ μισθωθῶσι πάντες οἱ ἄνδρες οἱ μέλλοντες ν' ἀποτελέσωσι τὸ πλήρωμα. Πρὸ τῆς καταρτίσεως τοῦ ναυτολογίου πῶς δύναται ν' ἀποδειχθῇ ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης; Ὑπάρχουσιν οἱ ὑποστηρίζοντες, ὅτι δύναται ν' ἀποδειχθῇ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων (2).

---

(1) Ἡ ἀπαρίθμησις αὕτη εἶχεν ἐπαναληφθῇ ἐν τῷ σχεδίῳ τοῦ 1865 (ἄρθρ. 276).

(2) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Fécamp, 20 Ἰανουαρίου 1883, Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre, 1888, 2. 74.—Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 626· de Valroger II, ἀριθ. 314. Bugnet sur Pothier, IV, σελ. 448. Boistel, ἀριθ. 1217.

Τὸ ἄρθρον 250, λέγουσιν, ὁρᾷ τὴν περίπτωσιν ταύτην καὶ διατάσσει ὅτι ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἀποδεικνύεται διὰ τῶν *συμφωνιῶν τῶν συναλλαττομένων*· δὲν ἀπαιτεῖ δὲ νὰ ἀποδεικνύηται αὕτη δι' ἐγγράφου (1).

Τὸ ἀντίθετον σύστημα, τὸ παραδεχόμενον, ὅτι ἡ ἀπόδειξις δέον νὰ γίνηται δι' ἐγγράφου, δὲν εἶναι πολὺ συμβιβάσιμον μετὰ τῶν ἀναγκῶν τῆς πρακτικῆς· εἶναι σπάνιον νὰ γράφωνται αἱ συμφωνίαι πρὸ τῆς καταρτίσεως τοῦ ναυτολογίου. Ἀληθῶς ἐάν τις τῶν συμβαλλομένων δὲν ἐκτελέσῃ τὴν ὑποχρέωσίν του, τυγχάνει χρήσιμον νὰ εἶναι δυνατὸν ν' ἀποδεικνύηται εὐκόλως ἡ παράλειψις αὕτη. Ἐν τούτοις θὰ ἦτο τερατῶδες νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ διὰ μαρτύρων ἀπόδειξις.

Καθ' ἡμᾶς πρὸ τοῦ κλεισίματος τοῦ ναυτολογίου ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ μήτε διὰ μαρτύρων μήτε διὰ δικαστικῶν τεκμηρίων (présomtions de fait)· ἀλλὰ τὰ ἄλλα μέσα ἀποδείξεως (ὁμολογία, ὅρκος) δέον νὰ ἐπιτρέπωνται. Τὸ ζήτημα φαίνεται λυόμενον κατὰ τὴν ἔννοιαν ταύτην διὰ τοῦ ἄρθρου 250 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ διὰ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Τὸ ἄρθρον 250 λέγει, ὅτι ἐν ἐλλείψει τοῦ ναυτολογίου ἡ ἀπόδειξις γίνεται διὰ τῶν *συμφωνιῶν τῶν συμβαλλομένων*. Ἐνταῦθα ἡ λέξις *συμφωνία* (convention) λαμβάνεται ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἐγγράφου. Αὐτὴ ἄλλως εἶναι ἡ ἐκδοχή της ἐν πολλαῖς διατάξεσι τῶν ἡμετέρων νόμων, ἰδίᾳ ἐν τῷ ἄρθρῳ 1132 τοῦ ἀστ. κώδικος. Δὲν ἐννοοῦμεν πῶς δύναταί τις νὰ ἐκλάβῃ τὴν λέξιν ταύτην ὑπὸ ἄλλην ἔννοιαν· οἱ πολέμιοι ἡμῶν ἀναγινώσκουσι τὸ ἄρθρον 250 ὡς ἂν ἔλεγε : *ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἀποδεικνύεται διὰ τῆς συμφωνίας τῶν βουλήσεων τῶν συναλλαττομένων*. Δὲν δύναταί τις ν' ἀποδώσῃ εἰς τὸν νομοθέτην σκέψιν τόσον ἀλλόκοτον. Ἡ ἡμετέρα ἑρμηνεία ἔχει τὸ πλεονέκτημα τοῦ ὅτι θέτει τὸ ἄρθρον 250 ἐν ἁρμονίᾳ μετὰ τῶν γενικῶν κανόνων τοῦ ἡμετέρου ναυτικοῦ δικαίου. Κατ' αὐτοὺς τὰ ναυτικὰ συναλλάγματα δέον ν' ἀποδεικνύωνται δι' ἐγγράφου. (Ὅρα ἄρθρ. 273, 311 καὶ 332 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Δὲν βλέπομεν δὲ τοὺς λόγους δι' οὓς θὰ παρηγκώνιζεν ὁ

---

(1) Bravard et Demangeat, IV, σελ. 257. Laurin sur Cresp I, σελ. 464.

νομοθέτης τοὺς κανόνας τούτους προκειμένου περὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

Ὑπερασπίζοντες τὴν γνώμην ταύτην, ἐννοοῦμεν προδήλως, ὅτι ἁπλῶς θέλομεν νὰ ἑρμηνεύσωμεν τὸν ὑπάρχοντα νόμον. Ἐὰν ἐπρόκειτο νὰ τεθῇ νόμος, θὰ ἐπροτιμῶμεν τὴν λύσιν τοῦ γερμανικοῦ νόμου, ὅστις, ρητέον, ἀποκλείει τὴν ἀνάγκην τοῦ ἐγγράφου εἰς ὅλα τὰ θέματα τοῦ ναυτικοῦ δικαίου (1).

**365.** Συνταχθέντος ἅπαξ τοῦ ναυτολογίου, ἐπιτρέπεται ἀπόδειξις κατὰ τοῦ περιεχομένου τοῦ ναυτολογίου τούτου καὶ πέραν αὐτοῦ; Ἐὰν ἐπιτρέπεται ἀπόδειξις, πῶς δύναται αὕτη νὰ γίνῃ; Καθ' ἡμᾶς ἡ ἀπόδειξις αὕτη ἐπιτρέπεται, ἀλλὰ δὲν δύναται νὰ γίνῃ εἰ μὴ δι' ἐγγράφου· ἡ διὰ μαρτύρων ἀπόδειξις καὶ τὰ δικαστικὰ τεκμήρια ἀποκλείονται (2). Ἀληθῶς ἐπὶ ἐμπορικῶν θεμάτων ἐπιτρέπεται ἡ ἀπόδειξις πέραν καὶ κατὰ τῶν πράξεων (actes) δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων (3). Ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι ὀρθὸν ἐν ταῖς ἐξαιρετικαῖς περιπτώσεσιν ἐν αἷς αἱ ἐμπορικαὶ πράξεις, κατὰ παρέκκλισιν τοῦ ἄρθρ. 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος, δέον ν' ἀποδεικνύωνται δι' ἐγγράφου (4).

Ὑπεστηρίχθησαν δὲ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου καὶ γνῶμαι συστολικώτεραι καὶ διαστολικώτεραι. Κατὰ τὴν αὐστηροτέραν ἐξ αὐτῶν, δὲν ἐπιτρέπεται ἀπόδειξις οὐδὲ δι' ἐγγράφου εἴτε κατὰ εἴτε πέραν τοῦ περιεχομένου τοῦ ναυτολογίου (5) (6). Διατείνονταί τινες, ὅτι θὰ ὑπῆρχε κατάφωρος ἀνισότης, ἐὰν παρεδεχόμεθα τὴν ἀπόδειξιν ἔστω καὶ τὴν ἔγγραφον συνδρομικῶς μετὰ τοῦ ναυτολογίου, ὅτι τὸ ἄρθρον 192 4ον ἐπιβεβαιοῖ τὴν λύσιν ταύτην καὶ ὅτι ἄλλως τὸ δικαίωμα ἐλέγχου τῆς διοικήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἠδύνατο νὰ ἐκμηδενισθῇ.

---

(1) Ὅρα ἰδίᾳ τὸ ἄρθρον 24 τοῦ νόμου τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872.

(2) Rouen 7 Φεβρουαρίου 1881. D. 1882. 2. 25. Rouen 24 Δεκεμβρίου 1879. D. 1880, 1. 233.

(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 78.

(4) Ὅρα ἀμέσως προηγουμένην σημείωσιν.

(5) Ἐμποροδικεῖον τῆς Boulogne-sur Mer, 9 Νοεμβρίου 1886, Revue international du Droit maritime, 1886—87, σελ. 674. Laurin sur Cresp, I, σελ. 467 καὶ ἑπομ. Filleau, ἔνθα ἀνωτ. ἀριθ. 15.

(6) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 21 Σεπτεμβρίου 1860, Journal de Marseille, 1860. 1. 263. Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 625.

Ἐν πνεύματι ὅλως ἀντιθέτῳ, ὑπάρχουσιν οἱ διατεινόμενοι, ὅτι ἐπιτρέπονται πάντα τὰ ἀποδεικτικὰ μέσα. Προβάλλεται, ὅτι δὲν εἶναι τῆς οὐσίας τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἡ ἀναγραφὴ αὐτῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον. Ἀληθῶς δὲν ἔχομεν ἐνταῦθα πανηγυρικὸν συνάλλαγμα, παραγνωρίζεται δὲ ἡ ἰδέα αὕτη ἐν τῷ προηγουμένῳ συστήματι, ἀφοῦ ἀποκλείεται καὶ αὐτὴ ἡ ἔγγραφος ἀπόδειξις. Δὲν εἶναι ὅμως ἀναγκαῖον ν' ἀποδοθῇ ὁ χαρακτὴρ πράξεως πανηγυρικῆς εἰς τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὅπως ἀποκλεισθῇ ἡ διὰ μαρτύρων καὶ δικαστικῶν τεκμηρίων ἀπόδειξις.

Τέλος ὑπεστηρίχθη, ὅτι δέον νὰ γίνῃ διάκρισις καὶ ὅτι ἡ ἀπόδειξις, ἀπολύτως μὴ ἐπιτρεπομένη κατὰ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, δύναται νὰ γίνῃ δι' ὅλων τῶν μέσων κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (1). Οἱ ὀπαδοὶ τῆς θεωρίας ταύτης ἐπικαλοῦνται πρὸς ὑποστήριξιν αὐτῆς, ὅτι ἄλλως οἱ ἐργάται θαλάσσης θὰ ἐξέφευγον τὴν ἐπιτροπείαν ἣν ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ δικαιοῦται νὰ ἐξασκῇ ἐπ' αὐτῶν. Ἡ εὐφυὴς αὕτη θεωρία θὰ ἦγεν εἰς τὸ πόρισμα, ὅτι αἱ συμφωνίαι αἱ μὴ καταχωρισθεῖσαι ἐν τῷ ναυτολογίῳ εἶναι ἄκυροι ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**366.** Εἶναι ἄλλως βέβαιον, ὅτι συμφέρει μεγάλως εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης νὰ ὁρίζωνται οἱ μισθοὶ των διὰ τοῦ ναυτολογίου. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 192) ὁρίζει πῶς πρέπει νὰ ἀποδεικνύηται ἑκάστη τῶν προνομιούχων ἀπαιτήσεων ἐπί τινος πλοίου, ὅπως γίνωνται δεκτοὶ οἱ πιστωταὶ νὰ ἐξασκῶσι τὰ προνόμιά των, οἱ δὲ μισθοὶ δὲν εἶναι προνομιοῦχοι εἰ μὴ ὅταν ἀναγράφωνται ἐν τῷ ναυτολογίῳ (rôle d' equipage), τὸ ὁποῖον τὸ ἄρθρον 192 4ον ἀποκαλεῖ rôle d'armement (ἀριθ. 361). Διὸ τὰ ζητήματα τὰ ἐγειρόμενα ἐκ τοῦ ἄρθρου 250 τοῦ ἐμπ. κώδικος προϋποθέτουσι διενέξεις ἀλλοτρίας τοῦ προνομίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τοῦ καθιερουμένου διὰ τοῦ ἄρθρου 191 6ον τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**366 δίς.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 47) περιορίζεται εἰς τὸ ν' ἀντιγράψῃ ὡς πρὸς τὸν τρόπον τῆς ἀποδείξεως τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τὸ ἄρθρον 250 τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος. Ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 522) προβαίνει μέχρι

(1) De Valroger, II, ἀριθ. 815.

τοῦ ν' ἀνακηρύξῃ τὸ συνάλλαγμα τοῦτο ἀληθὲς πανηγυρικὸν συνάλλαγμα· καθορίζει τοὺς τύπους καὶ κηρύττει, ὅτι ἐν περιπτώσει μὴ τηρήσεως τῶν τύπων τούτων τὸ συνάλλαγμα οὐδὲν ἐπάγεται ἀποτέλεσμα. Τὸ ἔγγραφον δέον νὰ φανερώνῃ κατὰ τρόπον σαφῆ καὶ ὡρισμένον τὴν διάρκειαν τῆς μισθώσεως ὡς καὶ τοῦ πλοῦ διὰ τὸν ὁποῖον γίνεται. Ἀλλ' ἐν τῷ συμφέροντι τῆς ἐπιτυχίας τῶν ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπιτρέπεται νὰ τηρῆται μυστικότης ὡς πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὸν πλοῦν, ὑπὸ τὸν ὅρον, ὅτι τὸ πλήρωμα θέλει εἰδοποιηθῆ καὶ συγκατατίθεται νὰ ναυτολογηθῇ ὑπὸ τοιούτους ὅρους· δέον δὲ νὰ δοθῇ ἡ συναίνεσις δι' ἐγγράφου ὑπὸ τοὺς τύπους ἀκριβῶς τοὺς διαγραφομένους διὰ τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως. Ὁ *ρουμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 532) ἀντιγράφει τὰς διατάξεις ταύτας. Ὁ *πορτογαλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 516, § § 2 καὶ 3) θεωρεῖ ἐπίσης τὴν μίσθωσιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης πανηγυρικὸν συνάλλαγμα, τοῦ ὁποίου ὁρίζει τοὺς τύπους. Τοὐναντίον ὁ *γερμανικὸς* νόμος περὶ ἐργατῶν θαλάσσης τοῦ 1872 (ἄρθρ. 24) καὶ ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 395) παραδέχονται, ὅτι ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν εἶναι συνάλλαγμα πανηγυρικὸν καὶ ὅτι δύναται ν' ἀποδειχθῇ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων. Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* (1) δὲν ἀπαιτεῖται ἔγγραφον οὔτε διὰ τὸ κῦρος οὔτε διὰ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ συναλλάγματος· ἀλλ' ὁ πλοίαρχος ὁ ἀμελήσας νὰ συντάξῃ ἔγγραφον ὑπόκειται εἰς πρόστιμον.

Ὑπὸ διάφορα ὀνόματα καὶ ὑπὸ ποικίλων ἀρχῶν ἐκτελουμένη, ἐπιβάλλεται πανταχοῦ ἡ ἐπιθεώρησις τοῦ ἀπόπλου. Ὅρα τὸν *ὁλλανδικὸν* κώδικα (ἄρθρ. 396 καὶ 397)· τὸν *γερμανικὸν* νόμον περὶ ἐργατῶν θαλάσσης τοῦ 1872 (ἄρθρ. 10 καὶ ἑπόμ.). Ὁ νόμος οὗτος ἀποδίδει εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀπόπλου εἰδικὸν ἀποτέλεσμα· κατ' ἀρχήν, ὅταν ναυτικός τις συνάπτῃ δύο μισθώσεις, ἐπικρατεῖ ἡ πρώτη κατὰ χρονολογίαν. Ἐν τούτοις, ἐὰν ἡ ἐπιθεώρησις ἐγένετο δυνάμει τοῦ δευτέρου κατὰ χρονολογίαν συναλλάγματος μισθώσεως, χωρὶς νὰ ἔχῃ γίνει δυνάμει τοῦ πρώτου, ἐκτελεῖται τὸ μεταγενέστερον συνάλλαγμα.

Τὸ ναυτολόγιον, συντασσόμενον κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀπόπλου, διατάσσεται καὶ ἐν τῷ κοινῷ δικαίῳ τῶν ναυτικῶν κρατῶν.

---

(1) Abbot, Law of ships and seamen, σελ. 459.

Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον : κατὰ πολλοὺς ξένους νόμους (1) οἱ ἐργάται θαλάσσης ὀφείλουσι νὰ ἔχωσιν ἕκαστος ναυτικὸν λογιστικὸν βιβλίον δεικνύον τοὺς ὅρους τῶν συναπτομένων μισθώσεων, τὰς γινομένας πρὸς αὐτοὺς προκαταβολὰς ἐπὶ τῶν μισθῶν των, κλπ. (2) (ἀσχέτως πρὸς τὸ βιβλίον θαλασσίας ναυτιλίας, τὸ ὁποῖον δέον νὰ παραδοθῇ εἰς τὸν πλοίαρχον) βιβλίον παρεμφερὲς πρὸς τὰ ἄλλοτε ζητούμενα ἐν Γαλλίᾳ βιβλία ἐργατῶν (3).

**367.** Τὸ συνάλλαγμα μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἶναι ἀμφοτεροβαρές, ὡς πᾶσα μίσθωσις ὑπηρεσίας· δημιουργεῖ ὑποχρεώσεις εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὡς καὶ εἰς βάρος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Πράγματι αἱ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὑποχρεώσεις εἶναι αἱ σπουδαιότεραι· ἀκριβῶς πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης συνομολογεῖται τὸ συνάλλαγμα· αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἔχουσι κύριον σκοπὸν τὴν ἀμοιβὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἀλλ' ὑπὸ νομικὴν ἔποψιν μᾶλλον ἐνδιαφέρει ἡ μελέτη τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καὶ περὶ τούτων κυρίως ἐνησχολήθη ὁ ἐμπ. κῶδιξ. Τὰς ὑποχρεώσεις δὲ ταύτας θέλομεν ἐξετάσει κατὰ πρῶτον.

## ΤΜΗΜΑ Β΄

**Ὑποχρεώσεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Περὶ τῶν μισθῶν καὶ τῆς πληρωμῆς αὐτῶν. Περὶ τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπιστροφῆς. Περὶ τοῦ προνομίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Περὶ τῆς παραγραφῆς τῶν ἀπαιτήσεών των.**

**368.** Τρεῖς κυρίας ὑποχρεώσεις ἔχει ὁ ἐφοπλιστὴς ἀπέναντι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν ὑπ' αὐτοῦ ἢ τοῦ πλοιάρχου του μισθωθέντων. Ὀφείλει : 1ον νὰ προνοήσῃ περὶ τῆς διατροφῆς των καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς μισθώσεως· 2ον νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθούς

---

(1) Γερμανικὸς νόμος τοῦ 1872, ἄρθρ. 39· δανικὸς ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 74)· σουηδικὸς ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 71).

(2) Γερμανικὸς νόμος περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τοῦ 1872 (ἄρθρ. 5)· δανικὸς ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 71)· σουηδικὸς ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 71).

(3) Ὁ νόμος τῆς 2 Ἰουλίου 1890 κατήργησε τὰ ὑποχρεωτικὰ βιβλία ἐργατῶν.

των· 3ον νὰ ἐπαναφέρῃ αὐτοὺς εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἢ νὰ πληρώσῃ τὰ ἔξοδα τῆς ἐπιστροφῆς των. Θέλομεν δὲ πραγματευθῆ περὶ ἑκάστης τῶν ὑποχρεώσεων τούτων, ἐπιμένοντες ἐπὶ τῆς δευτέρας, ἡ ὁποία εἶναι πολλῷ σπουδαιοτέρα. Αἱ ὑποχρεώσεις αὗται θέλουσιν ἐξετασθῆ ἀποκλειστικῶς κατὰ πρῶτον ἐν τῇ συνηθεστέρᾳ καὶ ἁπλουστέρᾳ περιπτώσει, τουτέστιν ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν οἱ ἐργάται θαλάσσης παρέχουσι πάσας τὰς ὑποσχεθείσας ὑπηρεσίας. Μετὰ ταῦτα μόνον θέλει γίνει λόγος περὶ τῆς ἐπιρροῆς ἣν ἐξασκοῦσιν ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος τὰ ἀπρόοπτα συμβεβηκότα, οἷον τὸ ναυάγιον, ἡ ἅλωσις, ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας, ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ κλπ. τόσον συνήθη ἐν τῇ κατὰ θάλασσαν ναυτιλίᾳ.

Δὲν σημειοῦμεν ἐνταῦθα εἰ μὴ τὰς *κυριωτέρας* ὑποχρεώσεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Δύναται δέ τις εἰς ταύτας νὰ προσθέσῃ πολλὰς παρεπομένας ὑποχρεώσεις, οἷαι εἶναι ἡ ὑποχρέωσις τῆς θεραπείας τοῦ ναύτου τοῦ ἀσθενήσαντος κατὰ τὸν πλοῦν ἢ πληγωθέντος ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 262 μέχρι 264 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καὶ τῆς ἐξαγορᾶς τοῦ ζωγρηθέντος καὶ αἰχμαλωτισθέντος (ἄρθρ. 266 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Θέλει γίνει δὲ λόγος κατωτέρω περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τούτων, προκειμένου περὶ τῆς ἐπιρροῆς ἣν ἐξασκοῦσιν ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως συμβεβηκότα ἀπρόοπτα, συνεπείᾳ τῶν ὁποίων οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν παρέχουσι τὰς ὑποσχεθείσας ὑπηρεσίας. Ὅρα ἀριθ. 458 καὶ ἑπομ.

**369.** *Ὑποχρέωσις διατροφῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.* — Οἱ ἐργάται θαλάσσης δέον νὰ διατρέφωνται τῇ ἐπιμελείᾳ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ μᾶλλον τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος αὐτὸν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Προνοεῖ δὲ ὁ νόμος νὰ ὁρίσῃ τὸ ἐλάχιστον ὅριον τῆς τροφῆς ἥτις δέον νὰ παρέχηται εἰς αὐτούς.

Πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἐκτελέσεως τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης οἱ πραγματογνώμονες οἱ ἐπιφορτισμένοι νὰ ἐνεργῶσι τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ πλοίου τὴν προηγουμένην τοῦ ἀπόπλου (ἄρθρ. 225 τοῦ ἐμπ. κώδικος), ὀφείλουσιν ἰδίᾳ νὰ ἐξετάσωσιν, ἐὰν ἐπεβιβάσθησαν τρόφιμα ἀρκετὰ κατά τε ποσότητα καὶ ποιότητα [1].

Πᾶς πλοίαρχος ὅστις, ἐκτὸς περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, στερεῖ τὸ πλήρωμα τὴν ἀκεραιότητα τοῦ σιτηρεσίου τοῦ ὁρισθέντος πρὸ τοῦ

(1) Ὅρα περὶ τούτου Filleau, ἔνθα ἀνωτ. σελ. 66 μέχρις 73.

ἀπόπλου, ἢ, ἐν ἐλλείψει συμφωνίας, τοῦ σιτηρεσίου τοῦ ἰσοδυναμοῦντος πρὸς τὸ σιτηρέσιον ὅπερ λαμβάνουσιν οἱ ναυτικοὶ τοῦ στόλου, ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ ἀποζημιώσεις εἰς πᾶν πρόσωπον ἐκ τῶν συγκροτούντων τὸ πλήρωμα καὶ δύναται, πλὴν τούτου, νὰ τιμωρηθῇ διὰ προστίμου. *Νομοδιάταγμα πειθαρχικὸν καὶ ἐγκληματικὸν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας*, τῆς 24 Μαρτίου 1852.

**369** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἡ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑποχρέωσις τῆς συντηρήσεως μνημονεύεται ὑπὸ πολλῶν ξένων νόμων. Κατὰ τὸ ἄρθρον 543 τοῦ *ἰταλικοῦ* ἐμπορικοῦ κώδικος, οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἔχουσι δικαίωμα συντηρήσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρις οὗ πληρωθῶσιν ὁλοσχερῶς τοὺς μισθούς των ἢ τὴν ὀφειλομένην εἰς αὐτοὺς μερίδα τῶν κερδῶν. Κατὰ τὸ ἄρθρον 403 τοῦ *ὁλλανδικοῦ* ἐμπ. κώδικος, ἡ προσήκουσα διατροφὴ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, ἢ κατὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν διατελοῦσιν ἐν ὑπηρεσίᾳ, ὑπονοεῖται πάντοτε ἐν τῇ μισθώσει, προστιθεμένη εἰς τοὺς μισθούς. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 43 τοῦ *σουηδικοῦ* ναυτικοῦ κώδικος καὶ τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ *δανικοῦ* ναυτικοῦ κώδικος, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐπαγρυπνῇ ὅπως λαμβάνωσιν οἱ τοῦ πληρώματος καλὴν καὶ ἐπαρκῆ τροφὴν συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμούς. Ἐὰν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ παρίσταται ἀνάγκη ἐλαττώσεως τῶν μερίδων σιτηρεσίου, τὸ πλήρωμα δύναται πρὸς ἀντιστάθμησιν νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν.

**370**. *Ὑποχρέωσις πληρωμῆς τῶν μισθῶν*. — Ὁ τρόπος τοῦ προσδιορισμοῦ καὶ τὸ ποσὸν τῶν μισθῶν ἀφίνονται ὁλοτελῶς εἰς τὴν ἐλευθέραν συμφωνίαν τῶν συμβαλλομένων. Δὲν δύνανται ὅμως οὗτοι νὰ κανονίσωσιν ἐλευθέρως μήτε τὴν ἐποχὴν μήτε τὸν τόπον τῆς πληρωμῆς· ὑπάρχουσιν ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην πολλαὶ κανονιστικαὶ διατάξεις σχετιζόμεναι πρὸς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφὴν καὶ τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον. Ἐπὶ πλέον ὁ νόμος προστατεύει τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, κηρύττων, ὅτι οἱ μισθοὶ αὐτῶν δὲν ἐκχωροῦνται καὶ δὲν κατάσχονται, καὶ ἀπονέμων προνόμιον εἰς τὴν ἀπαίτησιν τῶν μισθῶν.

**371**. Ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης βαρύνει τὸν ἐφοπλιστήν, εἴτε ἔλαβεν οὗτος μέρος εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως, εἴτε ἀντεπροσωπεύθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου,

ἐξουσίᾳ του καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ
ης, ἐκτὸς τοῦ τόπου τῆς διαμονῆς τοῦ
σίου του. Ἄρθρ. 223 καὶ 232. Ὅρα
καὶ ἐπομ.

τέρω (ἀριθ. 209), ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς
ίας του διὰ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πλη-
ταν αὐτὸς οὗτος ἐμίσθωσε τοὺς ἄνδρας
ταν ἡ μίσθωσις ἐγένετο ὑπὸ τοῦ πλοι-
ς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πληρεξουσίου
του ... ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει, τοὐναντίον, τὸ δικαίωμα παραχωρήσεως ἐὰν ἡ μίσθωσις ἐγένετο ἐκτὸς τοῦ τόπου τούτου.

**372.** *Πότε καὶ ποῦ πληρώνονται οἱ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.* — Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθοὺς ἐκ προκαταβολῆς. Ἡ μίσθωσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ὡς πᾶσα μίσθωσις ὑπηρεσίας, εἶναι συνάλλαγμα διαδεχικόν. Οἱ μισθοὶ δὲν ὀφείλονται εἰ μὴ ἕνεκα μελλουσῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, κατ' αὐτὸν δὲ τοῦτον τὸν νόμον διάφορα συμβεβηκότα ἐπερχόμενα μετὰ τὴν σύναψιν τοῦ συναλλάγματος, ἰδίᾳ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 252 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος), δύνανται ν' ἀποσβέσωσιν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει τὴν πρὸς πληρωμὴν τῶν μισθῶν ὑποχρέωσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἔτι πρός, οἱ μισθοὶ δὲν δύνανται κατ' ἀρχὴν νὰ πληρωθῶσι καὶ εἰς τὸ τέλος ἀκόμη τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὴν λῆξιν τοῦ χρόνου δι' ὃν συνήφθη ἡ μίσθωσις. Δὲν δύνανται νὰ πληρωθῶσιν εἰ μὴ κατὰ τὸν ἀφοπλισμόν, πλὴν ἂν ἡ ἁρμοδία ἀρχὴ διατάξῃ ἄλλως.

Λέγεται, ὅτι ὑπάρχει ἀφοπλισμός, ὅταν ἀνανεοῦται τὸ ναυτολόγιον. Ὡς πρὸς τὸν ἐπίτροπον τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ὁ ἀφοπλισμὸς συνίσταται εἰς τὸ νὰ ἐπιθεωρήσῃ τὸ πλήρωμα, νὰ ἐλέγξῃ τὰ γενόμενα κατὰ τὸν πλοῦν, νὰ βεβαιώσῃ τί ὀφείλεται εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, νὰ παρασταθῇ εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν, νὰ ἐνεργήσῃ ὅπως καταβληθῶσι τὰ ὀφειλόμενα εἰς τοὺς ἀποθανόντας ναυτικοὺς ποσά, νὰ ἐνεργήσῃ ἐπὶ τῶν μισθῶν τὰς κεκανονισμένας κρατήσεις ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου.

Κατ' ἀρχὴν οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ εἰσπράξωσι τοὺς μισθούς των εἰ μὴ παρουσίᾳ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς καὶ προσέτι μόνον ἐν τῷ τμήματι (quartier) ἐν ᾧ εἶναι

ἐγγεγραμμένοι. Οἱ μισθοὶ οἱ ἐξοφλούμενοι ἐν ἄλλῳ τόπῳ καταβάλλονται εἰς τὸ ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, τὸ ὁποῖον ἀναλαμβάνει νὰ διαβιβάσῃ αὐτοὺς εἰς ἕκαστον τμῆμα.

Καὶ ἐπιτρέπεται μὲν νὰ γίνωνται προκαταβολαὶ ἐπὶ τῶν μισθῶν εἴτε κατὰ τὸν ἀπόπλουν εἴτε διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ. Δὲν ἐπιτρέπεται ὅμως νὰ γίνωνται αὗται εἰ μὴ παρουσίᾳ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐν Γαλλίᾳ, προξένου δὲ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ (ἄρθρ. 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος, Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833 ἄρθρ. 30). Τὰς προκαταβολὰς ταύτας συγχωροῦσι καὶ σημειοῦσιν ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου ὁ μὲν ἢ ὁ δὲ τῶν δημοσίων τούτων ὑπαλλήλων (1).

**373.** *Ἀντιδόσεις.* — Ἡ ἀπαγόρευσις τῶν προκαταβολῶν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ θὰ ἦτο λίαν καταθλιπτικὴ διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν, ἂν μὴ περιωρίζετο αὕτη διὰ τοῦ δικαιώματος τῆς *ἀντιδόσεως* (délégation). Οἱ ἐργάται θαλάσσης δύνανται δι' ἀντιδόσεως νὰ ὁρίσωσιν ὑπὲρ τῶν οἰκογενειῶν των μέρος τῶν μισθῶν των. Κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ ἀπόπλου ὁ ἐπίτροπος τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς προσκαλεῖ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης νὰ καταστήσωσι γνωστὸν τί μέρος ἀντιδιδοῦσι. Οἱ πλοίαρχοι δύνανται νὰ κάμνωσιν ἀπεριορίστους ἀντιδόσεις· οἱ ἀξιωματικοὶ δὲν δύνανται νὰ ἀντιδῶσιν εἰ μὴ τὸ ἥμισυ κατ' ἀνώτατον ὅρον τῶν μισθῶν των, οἱ ἁπλοῖ ναῦται ἓν τρίτον. Ρητέον ὅμως, ὅτι οὐδὲν κωλύει τὴν ὑπέρβασιν τῶν ὁρίων τούτων, ἅμα ὡς συναινῶσιν εἰς τοῦτο οἱ ἐφοπλισταί.

Ἡ διοίκησις δὲν δύναται νὰ ἐπιβάλῃ ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀντιδόσεις ἐξ ἐπαγγέλματος ὑπὲρ τῶν προσώπων πρὸς τὰ ὁποῖα οἱ ναυτικοὶ ὑπέχουσιν ὑποχρέωσιν διατροφῆς. Μόνον τὰ δικαστήρια ἔχουσι τὸ δικαίωμα τοῦτο (2).

**374.** Ἐνδεχόμενον ἐν τούτοις κατὰ παράβασιν τῶν ἄνω ἐκτεθέντων κανόνων (ἀριθ. 372), νὰ πληρωθῶσι μισθοὶ οὐχὶ ἐπὶ παρουσίᾳ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἢ προξένου. Ἔχομεν

---

(1) Ὅρα ἰδίᾳ περὶ τῶν κανόνων τῶν ἀφορώντων τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τὴν déclaration royale τῆς 17 Δεκεμβρίου 1728 καὶ τὸ arrêt du Conseil τῆς 19 Ἰανουαρίου 1734.

(2) Ἄλλως ἔχουσι τὰ πράγματα ὡς πρὸς τοὺς ναυτικοὺς τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων.

ἐνταῦθα πταῖσμα τιμωρούμενον διὰ προστίμου (Διάταγμα τῆς 18 Δεκεμβρίου 1728). Φαίνεται ὅμως ἀδύνατον, ἐλλείψει παντὸς κατηγορηματικοῦ κειμένου, νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἀκυρότητα τῶν οὕτω γενομένων πληρωμῶν καὶ κατὰ συνέπειαν νὰ ἀναγνωρίσωμεν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τὸ δικαίωμα νὰ ἀξιώσωσι δευτέραν πληρωμήν (1).

**375.** Ἐπανειλημμένως ἐγένετο λόγος περὶ τῆς θέσεως τῆς δημιουργουμένης εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν των, ἐν τῇ ἐπιτροπῇ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1873 (2). Ἐγένετο ἡ παρατήρησις, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης εἶναι τεθειμένοι εἰς κατάστασιν λυπηράν· δὲν δύνανται νὰ ζητήσωσι νὰ πληρωθῶσιν ἐκ τῶν μισθῶν των κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, καί, ἂν ὁ πλοίαρχος ὑποστῇ καταδρομὰς τῆς τύχης, δὲν λαμβάνουσιν οὗτοι εἰς τὸ τέλος τῆς ἀποστολῆς τὸ εἰς αὐτοὺς ὀφειλόμενον. Διάφορα μέσα προετάθησαν πρὸς προστασίαν τῶν ναυτικῶν ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου Προετάθη ἡ ἐπάνοδος εἰς ἔθιμον ἄλλοτε ἰσχῦον· ὁσάκις τὸ ἐν πλῷ πλοῖον προσήγγιζεν εἴς τινα λιμένα, ἐκανονίζοντο οἱ μισθοὶ ὑπὸ τοῦ προξένου καὶ ὁ πλοίαρχος ὤφειλε νὰ ἐκδώσῃ διὰ τὸ ποσὸν εἰς ὃ ἀνήρχοντο οὗτοι συναλλαγματικὴν ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Οὗτος ἐπλήρωνε τὴν συναλλαγματικὴν ἐν τῷ λιμένι τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὸ δὲ καταβαλλόμενον κατετίθετο εἰς τὸ ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ὅπως πληρωθῇ εἰς αὐτοὺς κατὰ τὴν ἐπιστροφήν των. Ἀλλ' ὁ τρόπος οὗτος τῆς ἐνεργείας δὲν ἠδύνατο νὰ τύχῃ ἀποδοχῆς· οἱ ἐφοπλισταὶ δικαίως παρεπονοῦντο πάντοτε κατ' αὐτοῦ· ἦτο ἐπιζήμιος εἰς αὐτούς, διότι τοὺς ἐστέρει, διαρκούσης τῆς ἀποστολῆς, σπουδαῖον μέρος τῶν κεφαλαίων των καὶ τοῦτο πρὶν μάλιστα λάβωσιν ἓν ὁσονδήποτε μέρος τοῦ ναύλου, ἐξ οὗ δέον νὰ πληρώνωνται οἱ μισθοί.

**375** *δίς.* ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Κατὰ τὸν *γερμανικὸν* νόμον τοῦ

---

(1) Ἀκυρ. 11 Ἀπριλίου 1892. Le Droit φύλλ. τῆς 6 Μαΐου 1892. Ὅρα περὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης Revue critique de législation et de jurisprudence, 1893. σελ. 275 καὶ 276. — Ὅρα ἐν ἀντιθέτῳ πνεύματι Ἐμποροδ. τοῦ Saint-Valéry-en-Caux, 2 Φεβρουαρίου 1883, Revue international du Droit maritime 1886-87, σελ. 233.

(2) Νόμος τῆς 28 Ἰουλίου 1873, ἄρθρ. 2.

1872 περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (ἄρθρ. 36) οἱ μισθοί, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, δὲν πρέπει νὰ πληρώνωνται εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης εἰ μὴ μετὰ τὸ τέλος τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὴν λῆξιν τῆς μισθώσεως, ἐὰν ἐπέλθῃ αὕτη ἐνωρίτερον. Ἀλλ' ἐν περιπτώσει διαμέσων πλόων οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος δύνανται, ἐν τῷ πρώτῳ λιμένι ἐν ᾧ τὸ πλοῖον ἐκφορτώνει ἐν ὅλῳ ἢ κατὰ μέγιστον μέρος, νὰ ζητήσωσι τὴν πληρωμὴν τοῦ μισθοῦ τοῦ ὀφειλομένου μέχρι τοῦ χρόνου τούτου, ἀρκεῖ νὰ διέρρευσαν ἤδη ἓξ μῆνες ἀπὸ τῆς ἐπιθεωρήσεως. Δύνανται ἐπίσης οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος μετὰ ἓξ μῆνας ἀπὸ τῆς τελευταίας πληρωμῆς ν' ἀπαιτήσωσι τὸ ἥμισυ τῶν δεδουλευμένων ἕκτοτε μισθῶν. Ἐν ἐλλείψει ἐναντίων συμφωνιῶν αἱ συνήθειαι τοῦ λιμένος, ἐν ᾧ οἱ ἐργάται θαλάσσης ὑπέστησαν τὴν ἐπιθεώρησιν, ὁρίζουσιν, ἂν καὶ ἐν τίνι μέτρῳ δέον νὰ πληρωθῶσι προκαταβολαὶ ἢ ἀρραβῶνες πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 37). Πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, πᾶσαι αἱ πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης πληρωμαὶ δέον νὰ γίνωνται κατ' ἐκλογὴν αὐτῶν εἴτε τοῖς μετρητοῖς εἴτε δι' ἐντάλματος (mandat) αὐτῶν ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ πληρωτέου ἐν ὄψει (ἄρθρ. 38).

Ὁ *ὁλλανδικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 447) διατάσσει νὰ πληρώνωνται οἱ μισθοὶ ἐντὸς 24 ὡρῶν ἀφ' ἧς στιγμῆς οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐξεπλήρωσαν πάσας τὰς ὑποχρεώσεις των. Ποσὸν σταθερόν, ποικίλλον καθ' ὅσον πρόκειται περὶ ἀξιωματικῶν ἢ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ἐπιδικάζεται δι' ἑκάστην ἡμέραν καθυστερήσεως (ἄρθρ. 448 καὶ 449). Ἀπαγορεύεται εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ἐνεργῇ προκαταβολὰς εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἐπὶ πλέον τοῦ τρίτου τῶν ἀποδοχῶν των (ἄρθρ. 442).

Ὁ *δανικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 99) ἐπιτρέπει εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ ζητήσῃ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τοῦ δεδουλευμένου προκαταβολάς, ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι ἐν τῷ λιμένι, εἴτε εἰς μετρητὰ εἴτε εἰς ἔνταλμα ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Πάντως μως ὁ πλοίαρχος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ κρατήσῃ τὸ τρίτον τοῦ μισθοῦ μέχρι τῆς ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ. Ὁ *σουηδικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 99) περιέχει τὰς αὐτὰς διατάξεις· διατάσσει δὲ πρὸς τούτοις, ὅτι ὁ ναυτικὸς δύναται ἐπὶ τοῦ δεδουλευμένου μισθοῦ του νὰ λάβῃ προκαταβολὰς μέχρι τῶν δύο τρίτων.

Κατὰ τὸν ναυτικὸν κώδικα τῆς *Φινλανδίας* (ἄρθ. 59), πᾶς ναυτικὸς δύναται νὰ εἰσπράξῃ κατὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ὑπηρεσίας ἕνα μη-

νιαῖον μισθὸν ὡς προκαταβολήν, ἢ, ἐὰν ἐμισθώθη κατὰ πλοῦν, τὸ τέταρτον τοῦ μισθοῦ του· ἔπειτα ὁσάκις προσεγγίζει εἴς τινα λιμένα ὅπου ἐκφορτώνεται πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ φορτίου, δικαιοῦται νὰ λάβῃ καὶ ἕτερον ἴσον ποσόν, ἀρκεῖ μόνον αἱ προκαταβολαὶ αὗται νὰ μὴ ὑπερβαίνωσι τὰς ἀποδοχὰς τὰς ὀφειλομένας αὐτῷ διὰ τὸν διανυθέντα ἤδη ἐν ὑπηρεσίᾳ χρόνον. Τὸ πλήρωμα πλοίου τὸ ὁποῖον, περατωθέντος τοῦ πλοῦ, ἐπανῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀπόπλου του (origine), δέον, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, νὰ ἀπολυθῇ ἐντὸς ὀκτὼ ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐπανόδου καὶ νὰ πληρωθῇ τοὺς ὀφειλομένους αὐτῷ ἀκόμη μισθούς. Ἐὰν ὁ ἐπιχειρηθεὶς διὰ τὴν ἀλλοδαπὴν πλοῦς λήξῃ ἐν λιμένι φινλανδικῷ ἄλλῳ καὶ οὐχὶ τῷ τοῦ ἀπόπλου, τὸ πλήρωμα ἀπολύεται καὶ πληρώνεται ἐντὸς τριῶν ἑβδομάδων ἀπὸ τῆς ἀφίξεως.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* οἱ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων πλοῦς διεθνεῖς (foreign-going-ships) δὲν δύνανται νὰ πληρωθῶσιν εἰ μὴ ἐπὶ παρουσίᾳ δημοσίου ὑπαλλήλου καλουμένου superintendent of a mercantile marine office. Ὁ νόμος ὁρίζει τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν· ποικίλλει δὲ ὁ χρόνος κατὰ τοὺς πλοῦς τοὺς γενομένους ὑπὸ τοῦ πλοίου (Merchant shipping act, ἄρθρ. 187) (1). Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ λάβωσι πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν ὀφειλομένων εἰς αὐτοὺς κατὰ τὴν ὥραν τῆς πληρωμῆς μισθῶν. Ἐν περιπτώσει παραβάσεως τοῦ κανόνος τούτου ὁ ἔνοχος τῆς παραβάσεως ἰδιοκτήτης ἢ πλοίαρχος δύναται νὰ καταδικασθῇ εἰς πληρωμὴν ποσοῦ ἴσου πρὸς τοὺς ἐξοφληθέντας μισθούς.

Ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς*, κατὰ τὰς διατάξεις νόμου τοῦ Συνεδρίου τῆς 20 Ἰουλίου 1790, δέον νὰ πληρώνηται εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἓν τρίτον τῶν μισθῶν των ἐν ἑκάστῳ λιμένι ἐν ᾧ τὸ πλοῖον ἐκφορτώνει ἐμπορεύματα, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, τὸ δὲ ὑπόλοιπον δέον νὰ πληρώνηται εἰς αὐτοὺς μετὰ τὸ τέλος τοῦ πλοῦ, ὁπότε θὰ εἶναι πλήρης ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ πλοίου (2).

**376.** Δὲν ζητοῦνται δὲ οἱ μισθοὶ πάντοτε ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν

(1) Abbott, Law of ships and seamen, σελ. 472 καὶ 473.
(2) Dixon, Law of shipping, ἀριθ. 309, σελ. 318 καὶ ἑπόμ.

ἐργατῶν θαλάσσης· ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ δύναται νὰ ἐγείρῃ ἀγωγὴν περὶ πληρωμῆς αὐτῶν. Ἔχει δὲ διπλοῦν συμφέρον ὅπως ἐξασκήσῃ τὸ δικαίωμα τοῦτο· καὶ ἐν πρώτοις πρέπει νὰ πληρωθῶσιν οἱ μισθοί, ὅπως ἐνεργήσῃ τὸ ταμεῖον τῶν ἀπομάχων τὰς κρατήσεις, δυνάμει τῶν ὁποίων πληρώνει τοῦτο ἐν μέρει τὰς συντάξεις τὰς καλουμένας demi-soldes (ἡμιμίσθια) (ἀριθ. 345 καὶ ἑπόμ.). Ἔπειτα οἱ μισθοὶ οἱ μὴ εἰσπραττόμενοι ὑπὸ τῶν ναυτικῶν δέον νὰ κατατίθενται εἰς τὸ ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, μετὰ πάροδον δὲ δύο ἐτῶν ἄνευ ζητήσεως τὰ χρήματα ταῦτα πληρώνονται ὡς ὀφειλὴ εἰς τὸ ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον. Κατὰ μείζονα λόγον δύναται ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ πρὸς περιφρούρησιν τῶν συμφερόντων της νὰ ἀρκῆται εἰς τὴν παρέμβασιν ἐν δίκαις περὶ πληρωμῆς μισθῶν. Τῷ ὄντι αἱ ἐκδιδόμεναι ἀποφάσεις ἐνδεχόμενον νὰ ζημιῶσιν αὐτήν. Αὐτὸς δὲ εἶναι ὁ λόγος δι' ὃν ἀναγνωρίζεται εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ναυτικοῦ τὸ δικαίωμα τριτανακοπῆς κατὰ τῶν ἀποφάσεων ἐν αἷς δὲν παρέστη (1).

Ἐνάγουσα ὅμως ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ πρὸς πληρωμὴν τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν ἐνασκεῖ ἴδιον αὐτῆς δικαίωμα· ἐνασκεῖ ἁπλῶς τὰ δικαιώματα τῶν ναυτικῶν, ἐν τῷ συμφέροντι τῶν ὁποίων ἐγείρει τὴν ἀγωγήν (2). Εὑρίσκεται αὕτη εἰς θέσιν παρεμφερῆ πρὸς τὴν τῶν πιστωτῶν, οἵτινες δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1166 τοῦ ἀστ. κώδικος ἐνασκοῦσι τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ἀγωγὰς τοῦ ὀφειλέτου των. Ἐκ τῆς ἰδιότητος δὲ ταύτης, ὑφ' ἣν ἐνεργεῖ ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ, ἀπορρέουσι πολλαὶ σπουδαῖαι νομικαὶ συνέπειαι.

α. Ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται ν' ἀντιτάξῃ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ναυτικοῦ τὰς ἐνστάσεις καὶ τὰ μέσα ὑπερασπίσεως τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύνατο ν' ἀντιτάξῃ καὶ εἰς αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Οὕτω ἰδίᾳ δύναται ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ προτείνῃ κατ' αὐτῆς τὴν ἐνιαυσίαν παραγραφὴν τὴν ἰσχύουσαν διὰ τοὺς μισθοὺς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἀριθ. 402) (3).

---

(1) Ἀκυρ. 20 Νοεμβρίου 1860. D. 1861. 1. 5.

(2) Ἀκυρ. 20 Μαΐου 1857. D. 1857. 1. 249. Rouen, 24 Δεκεμβρίου 1879. Revue de jurisprudence de Hâvre, 1880. 1. 35. Laurin sur Cresp, I, σελ. 483. Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 611.

(3) Ἐμποροδικεῖον Granville, 29 Μαρτίου 1889, Revue international du Droit maritime, 1889—90, σελ. 230.

β. Θέλομεν ἐξηγήσει, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν του, εἰ μὴ μετὰ τὴν ὁριστικὴν λογοδοσίαν του. Ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν τοῦ πλοιάρχου πρὸ τῆς λογοδοσίας ταύτης. Δύναται μόνον νὰ ζητήσῃ νὰ παρακατατεθῶσιν οὗτοι εἰς αὐτήν (1).

γ. Τὸ ἐμποροδικεῖον τὸ ἁρμόδιον νὰ δικάσῃ ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς περὶ πληρωμῆς τῶν μισθῶν, τῆς ἐγειρομένης ὑπὸ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, εἶναι ἐπίσης ἁρμόδιον ὅπως δικάσῃ ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς τῆς κινουμένης πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ ναυτικοῦ, ἀποκλειομένης τῆς διοικητικῆς δικαιοδοσίας (2). Ὅρα ἑτέραν συνέπειαν ἀναφερομένην ἐν τῷ ἀριθ. 388.

**377.** ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ ΤΩΝ ΜΙΣΘΩΝ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ — Ὅπως ἐξασφαλισθῇ εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἡ πληρωμὴ τῶν μισθῶν των, ἀπενεμήθη εἰς αὐτοὺς προνόμιον εἰδικόν. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 191 6ον τοῦ ἐμπ. κώδ. εἶναι προνομιοῦχοι *οἱ μισθοὶ τοῦ κατὰ τὸν τελευταῖον διάπλουν πλοιάρχου καὶ πληρώματος*. Ὅρα ἐπίσης ἄρθρ. 271 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**378.** Τὸ προνόμιον τοῦτο βεβαίως ἀνήκει εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθωθέντας κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν. Παρέχεται ἆρά γε καὶ εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθωθέντας *κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν*; Τὸ ζήτημα ζωηρῶς συζητεῖται. Οἱ ἀρνούμενοι αὐτοῖς τὸ προνόμιον ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ λέγουσιν, ὅτι ἐνταῦθα ὑπάρχει ἑταιρεία, τῆς ὁποίας τὰς τύχας δέον νὰ ὑποστῶσιν οἱ ἐργάται θαλάσσης (ἀριθ. 354). Παρατηροῦσι, πλὴν τούτου, ὅτι οἱ ναῦται οἱ μισθωθέντες κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου δὲν δύνανται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου νὰ ἐξασκήσωσι τὸ δικαίωμά των εἰ μὴ ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 260 τοῦ ἐμπ. κώδικος), κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ἐκείνους οἵτινες, μισθωθέντες κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν, δύνανται πλὴν τούτου νὰ πληρωθῶσι τοὺς μισθούς των ἐκ τῶν συντριμμάτων τοῦ πλοίου, ἐξ οὗ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 21 Αὐγούστου 1873, Journal de Marseille, 1893. 1. 303. Ἐμποροδικεῖον τῆς Boulogne sur Mer, 9 Νοεμβρίου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1886—87, σελ. 674.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης, 2 Δεκεμβρίου 1885. Revue international du Droit maritime, 1886—87, σελ. 432.

ἐξυπακούεται ὅτι οἱ τελευταῖοι μόνον οὗτοι ἔχουσι προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου (1). Τοὐναντίον, φαίνεται ἡμῖν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι δικαίωμα προνομίου καὶ ὅταν ἀκόμη εἶναι μισθωμένοι κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν. Τὰ ἄρθρα 191 6ον καὶ 271 τοῦ ἐμπ. κώδικος ποιοῦνται λόγον περὶ τῶν μισθῶν ἄνευ διακρίσεως, καί, ὡς δεικνύει αὐτὸ τοῦτο τὸ ἄρθρον 260, τῆς λέξεως loyers (μισθῶν) γίνεται χρῆσις ὑπὸ τοῦ κώδικος πρὸς δήλωσιν τῆς ἀμοιβῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, καθ' οἱονδήποτε τρόπον καὶ ἂν προσδιορίζεται αὕτη. Ἡ φύσις τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν εἶναι ἡ αὐτὴ εἰς ὅλας τὰς περιστάσεις καὶ κατὰ συνέπειαν εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις τὸ προνόμιον ἔχει τὸν αὐτὸν λόγον ὑπάρξεως. Τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρου 260 ἐπιχείρημα δὲν δύναται νὰ κρίνῃ· δὲν πρόκειται ἐν τῇ διατάξει ταύτῃ εἰ μὴ περὶ τῆς ἐξαιρετικῆς περιπτώσεως τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου· διὸ ἐννοεῖται πῶς ὁ νόμος ἀπέναντι ἑνὸς κοινοῦ δυστυχήματος στερεῖ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἓν δικαίωμά των ἐπὶ τῶν ναυαγίων, χωρὶς νὰ ἀρνῆται εἰς αὐτοὺς τακτικῶς προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου (2).

Τὴν γνώμην ταύτην καθιέρου τὸ σχέδιον τοῦ 1865. Τὸ ἄρθρον 191, 7ον τοῦ σχεδίου τούτου ἐκήρυττε προνομιούχους τοὺς μισθοὺς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, *οἱοσδήποτε καὶ ἂν εἶναι ὁ τρόπος τῆς ἀμοιβῆς τῶν ὑπηρεσιῶν των.*

**379.** Ἐξασφαλίζει δὲ τὸ προνόμιον οὐ μόνον τοὺς μισθούς, ἀλλὰ καὶ πᾶν ὅ,τι δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς παρεπόμενον αὐτοῦ, ἰδίᾳ τὰ ἔξοδα διατροφῆς (3), τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς εἰς τὴν οἰκίαν (ἀριθ. 416), τὰ ἔξοδα ἀσθενείας (ἀριθ. 458 καὶ ἑπόμ.), ἡ ἀποζημίωσις ἡ ὀφειλομένη ἐν περιπτώσει ἀπολύσεως ἀδικαιολογήτου.

**380.** Ἰσχύει δὲ τὸ προνόμιον ἐπί τε τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου. Ὑπάρχει ἐνταῦθα εἰδικὴ διάταξις ἀφορῶσα τὸν ναῦλον (ἄρθρ. 191, 6ον καὶ 271 τοῦ ἐμπ. κώδικος), ὅστις δὲν θεωρεῖται κατ' ἀρχὴν παρεπόμενον τοῦ πλοίου. Ὅρα ἀριθ. 98. Δικαιολο-

---

(1) Dufour ἔνθα ἀνωτ., I, ἀριθ. 104. Laurin sur Cresp, I, σελ. 95 καὶ 96.

(2) Bélarride, ἀριθ. 70· Arth. Desjardins, I, ἀριθ. 127· de Valroger, I, ἀριθ. 28· Boistel, ἀριθ. 1220.

(3) Rennes, 13 Νοεμβρίου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 24.

γεῖται δὲ αὕτη ἐκ τοῦ συμφέροντος τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας, χάριν τῆς ὁποίας πρέπει νὰ πληρώνωνται οἱ ναυτικοὶ ἀκριβῶς, καὶ διότι συνετέλεσαν οὗτοι ὅπως γεννηθῇ ἡ ἀπαίτησις τοῦ ναύλου ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Προετάθη ἐν τούτοις ὁ ἰσχυρισμός, ὅτι ὁ νόμος δὲν παρέχει ἀληθὲς προνόμιον εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, ὅτι τὸ ἄρθρον 271 τοῦ ἐμπ.κώδικ. δὲν ἐκφέρει οὐδὲ τὴν λέξιν καὶ ὅτι κατ'ἀκολουθίαν τὰ προσαγόμενα ἐπιχειρήματα δὲν ἔχουσιν ἐφαρμογήν(1). Πάντα ταῦτα εἶναι καθαρὰ λεπτολογία. Τὸ ἄρθρον 191 6ον ὁμιλεῖ περί τε τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Ἐὰν τὸ προβαλλόμενον ἦτο ὀρθόν, δὲν θὰ ὑπῆρχεν ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κυρίως εἰπεῖν προνόμιον οὔτε ἐπὶ τοῦ ναύλου οὔτε ἐπ' αὐτοῦ τοῦ πλοίου. Ἀλλά, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλοῖον, ἡ ἀσφάλεια ἡ δοθεῖσα εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης χαρακτηρίζεται ὡς προνόμιον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 191 6ον τοῦ ἐμπ. κώδικος. Τὸ ἀληθὲς εἶναι, ὅτι τὸ ἄρθρον 271 ἐνθυμίζει ἁπλῶς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 191 6ον, προσθέτον τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναύλου εἰς τὸ πλοῖον ὡς ἀντικείμενον τοῦ προνομίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**381.** Ἀλλὰ τὸ προνόμιον δὲν δύναται ἆρά γε νὰ ἐξασκηθῇ ἐπὶ τοῦ ναύλου εἰ μὴ ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκείας τοῦ πλοίου; Τὸ ζήτημα εἶχε λυθῆ καταφατικῶς, τοὐλάχιστον διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου, ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 259 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τοῦ καταργηθέντος διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885. Δὲν δυνάμεθα νὰ γενικεύσωμεν τὴν εἰδικὴν ταύτην διάταξιν καὶ νὰ μὴ παραδεχθῶμεν ἐν πάσαις ταῖς περιπτώσεσιν εἰ μὴ ἐπιβοηθητικῶς τὴν ἐξάσκησιν τοῦ προνομίου ἐπὶ τοῦ ναύλου (2).

**382.** Καθ' ὅσον τὸ προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἀναφέρεται ἐπὶ τοῦ ναύλου, δὲν δύναται νὰ ἐξασκηθῇ ἐπ' αὐτοῦ εἰ μὴ ἐφ' ὅσον δὲν ἐπληρώθη οὗτος εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Ἀλλ' ἀφ' ἧς ἡμέρας ὁ ναῦλος ἐξωφλήθη, ἡ ἀπαίτησις δὲν ὑφίσταται πλέον, καὶ κατ'ἀκολου-

---

(1) Genevois, ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 218 καὶ ἑπόμ.

(2) Dufour, I, ἀριθ. 112. Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 663 de Valroger II, ἀριθ. 653. — Ἀντιθέτως A. Laurin sur Cresp, I, σελ. 100 καὶ 101. Ὁ πολύκλαυστος νομοδιδάσκαλος ἐγενίκευε τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 259 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, διότι, ὡς ἔλεγε, δὲν φαίνεται ποσῶς ὁ λόγος τῆς διακρίσεως.

θίαν τὸ προνόμιον δὲν ἔχει πλέον κατὰ τοῦτο ἀντικείμενον. Τὰ λόγῳ ναύλου πληρωθέντα εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν χρήματα συγχέωνται μετὰ τῶν ἄλλων χρημάτων αὐτοῦ (1-2). Οὕτω ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην τὸ προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἀποτελεῖ ἀσφάλειαν λίαν ἐπισφαλῆ, ὡς ἄλλως συμβαίνει ἕνεκα τῆς ταυτότητος τοῦ λόγου διὰ πᾶν προνόμιον ἀναφερόμενον ἐπὶ ἀπαιτήσεως. Οἱ ἐργάται θαλάσσης μάλιστα εὑρίσκονται εἰς κατάστασιν ἐξαιρετικῶς δυσάρεστον διά τινα εἰδικὸν λόγον. Συνήθως ὁ ἔχων προνόμιον ἐπί τινος ἀπαιτήσεως δύναται νὰ προλάβῃ τὴν διὰ τῆς πληρωμῆς τῆς ἀπαιτήσεως ἐξαφάνισιν τῆς ἐγγυήσεως ταύτης, ἐνεργῶν κατάσχεσιν εἰς χεῖρας τρίτου. Προκειμένου περὶ ἐργατῶν θαλάσσης, δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος περὶ ἐνεργείας τοιαύτης κατασχέσεως πρὸ τοῦ ἀφοπλισμοῦ· διότι οἱ μισθοὶ πρὸ τούτου δὲν εἶναι ἀπαιτητοί. Διὰ τοῦτο ἐγένετο ἐνίοτε λόγος περὶ ἀπονομῆς εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἄλλου προνομίου πρὸς ἐπανόρθωσιν τοῦ ἐπισφαλοῦς τοῦ εἰδικοῦ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνομίου (3).

Ὑπεστηρίχθη δὲ ἐν τοσούτῳ, ὅτι τὸ δικαίωμα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὑφίσταται καὶ ὅτι ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ ἰσχυρισθῇ, ὅτι ἐγκύρως ἀπηλλάγη ἀπέναντι αὐτῶν, πληρωθέντος τοῦ ναύλου προ-

---

(1) Paris, 5 Νοεμβρίου 1886. D. 1867. 2. 28. Ἀκυρ. 25 Ἀπριλίου 1888. Revue internationale du Droit maritime, 1888-89, σελ. 12. Ὅρα Examen doctrinal de la jurisprudence, ὑπὸ Ch. Lyon-Caen ἐν τῇ Revue critique de législation el de jurisprudence, 1889, σελ. 618 μέχρι 620.— Laurin sur Cresp, I, σελ. 100· de Valroger, II, ἀριθ. 652. — Ὁ Valin παρετήρει ἤδη, ὅτι ἡ πληρωμὴ τοῦ ναύλου ἠδύνατο νὰ ἐπιφέρει τὴν ἀπώλειαν τοῦ προνομίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐπὶ τοῦ ναύλου. Ἰδοὺ τί λέγει ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 19, βιβλίου III, τίτλου 4 τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.«Ἐὰν ὁ ναῦλος ἐπληρώθη εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅστις, ἀντὶ νὰ πληρώσῃ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματός του, ἐχρησιμοποίησε τὰ χρήματα πρὸς πληρωμὴν τῶν ἰδιαιτέρων χρεῶν του, δὲν θὰ μείνῃ εἰς αὐτοὺς εἰ μὴ ἁπλῆ ἀγωγὴ κατὰ τοῦ πλοιάρχου, ἄνευ προσφυγῆς μήτε κατὰ τῶν φορτωτῶν ἐμπόρων τῶν πληρωσάντων τὸν ναῦλον εἰς ἐκείνους εἰς οὓς ὤφειλον αὐτόν, μήτε κατὰ τῶν πιστωτῶν οἵτινες ἐπληρώθησαν ἐκ τοῦ προϊόντος τοῦ ναύλου τούτου, ἐὰν μὴ ὑπῆρξε δόλος».

(2) Ὁ Valin παρεδέχετο τὴν εἰς χεῖρας τρίτου κατάσχεσιν λέγων: «Ἦτο ἔργον τῶν ναυτικῶν νὰ ἐνεργήσωσι τὴν κατάσχεσιν τοῦ ναύλου εἰς χεῖρας τῶν ὀφειλόντων αὐτὸν φορτωτῶν ἐμπόρων».

(3) Ὅρα κατωτέρω τὴν σημείωσιν 1 τῆς σελίδος 316.

καταβολικῶς (1). Συμφωνία μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυλωτοῦ, εἶπον, δὲν δύναται νὰ ἐξαφανίσῃ ἓν τῶν δύο ἀντικειμένων τοῦ προνομίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Καθ'ἡμᾶς ἡ γνώμη αὕτη δέον νὰ ἀπορριφθῇ, καί, ἂν μὴ ὑπάρχῃ δόλος γενόμενος ἐπὶ ζημίᾳ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ ὑποχρεοῦται εἰς πληρωμὴν τοῦ ναύλου ἐκ δευτέρου (2). Αἱ περὶ προκαταβολῶν ἐπὶ τοῦ ναύλου συμφωνίαι εἶναι θεμιταί· αὐτὸς ὁ νόμος προβλέπει αὐτὰς (ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καὶ ἑπομένως ἡ πληρωμὴ ἡ γενομένη δυνάμει τοιαύτης συμφωνίας εἶναι ἰσχυρὰ καὶ δέον νὰ παραγάγῃ πάντα τὰ ἀποτελέσματα τακτικῆς πληρωμῆς.

**383.** Τὸ προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δύναται νὰ ἐξασκηθῇ ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστηρίων ἀποζημιώσεων τῶν πληρωνομένων διὰ τὸ πλοῖον καὶ διὰ τὸν ναῦλον, ἐὰν ἔχωσιν ἀσφαλισθῇ ταῦτα, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ γενικοῦ κανόνος τοῦ νόμου τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 (ἄρθρ. 2), τὸ ὁποῖον παραδέχεται τὴν ὑποκατάστασιν τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως εἰς τὸ ἀσφαλιζόμενον πρᾶγμα χάριν τῶν ἐνυποθήκων καὶ προνομιούχων πιστωτῶν.

**384.** Πρέπει ἄρά γε νὰ προσθέσωμεν εἰς τὰ πράγματα τὰ βαρυνόμενα διὰ τοῦ προνομίου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τὰ βραβεῖα ναυτιλίας τὰ ὀφειλόμενα εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ὑπὸ τοῦ κράτους δυνάμει τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893; Ὑπῆρξαν οἱ ἰσχυρισθέντες τοῦτο, προβάλλοντες ὅτι ἔχομεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἶδός τι παρεπομένου τοῦ ναύλου (3). Ἀλλὰ τοῦτο θὰ ἀπετέλει ἐπέκτασιν προνομίου, καὶ κατ'ἀκολουθίαν ἡ γνώμη αὕτη παραβιάζει τὴν στοιχειώδη ἀρχὴν καθ' ἣν τὰ προνόμια εἶναι στενοῦ δικαίου ὡς πρὸς τε τὰ ἀντικείμενα τὰ ὁποῖα ἐπιβαρύνουσι καὶ ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τὰς ὁποίας ἀσφαλίζουσι (4). Ταῦτα δὲν ἐνέχουσι ποσῶς ἀντίφασιν πρὸς

---

(1) Ἀκυρ. 10 Ἰουνίου 1879. D. 1879. 1. 340.—Laurin sur Cresp, I, σελ. 100· de Valroger, II, ἀριθ. 652.— Ἦτο ἡ γνώμη τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 15 βιβλίου III, τίτλου 6 τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

(2) Boistel, ἀριθ. 1289.

(3) Denis Guillot, ἄρθρον ἐν τῇ ἐφημερίδι la Loi, φύλλ. τῆς 17 Ἰουνίου 1883 (τὸ ζήτημα παρουσιάζετο ἤδη ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους καὶ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881).

(4) Πρβλ. de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 2α), σελ. 47 καὶ ἑπόμ. Les subventions de l'Etat à la marine marchande.

τὴν ἀνωτέρω (ἀριθ. 246) δοθεῖσαν λύσιν, καθ' ἣν τὰ βραβεῖα ναυτιλίας δέον νὰ περιλαμβάνωνται μετὰ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου εἰς τὴν πρὸς τοὺς πιστωτὰς παραχώρησιν. Ἡ ἰδέα τοῦ νομοθέτου, παραδεχομένου τὴν παραχώρησιν ταύτην, ἦτο τὸ νὰ συμπεριλάβῃ ἐν αὐτῇ πάσας τὰς ὠφελείας τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τῆς ναυτιλίας· τὸ δὲ βραβεῖον ἀνήκει εἰς αὐτὰς ὡς καὶ ὁ ναῦλος αὐτός.

**385.** Τὸ προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν ὑφίσταται δι' ὅλους τοὺς ὀφειλομένους εἰς αὐτοὺς μισθούς, ἀλλὰ διὰ μόνους τοὺς τοῦ *τελευταίου πλοῦ* (ἄρθρ. 191 6ον). Ἡ ἔννοια τῆς φράσεως *τελευταῖος πλοῦς* παρέχει ἀφορμὴν συχνῶν δυσκολιῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναυτικῶν προνομίων. Ὁμοφώνως ἀναγνωρίζεται, ὅτι ἐνταῦθα ὁ πλοῦς περιλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν διάπλων (traversées) τῶν ἐκτελεσθέντων ὑπὸ τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεώς του ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ μέχρι τῆς ἐπανόδου του εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀφοπλισμοῦ. Δύναταί τις νὰ ἀρυσθῇ ἐπιχειρήματα ὑπὲρ τῆς ἐννοίας ταύτης ἐκ τοῦ ἄρθρ. 194 4ον (ἀριθ. 387). Εἶναι ἀδιάφορος ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀποστολῶν (expéditions) τῶν γενομένων κατὰ τὸν χρόνον τοῦτον.

**386.** Τὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐτάχθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 191 6ον τοῦ ἐμπ. κώδικος εἰς τὴν ἕκτην τάξιν. Ὅρα περὶ τῆς κατατάξεως τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων προνομίων τὸ Ζ' κεφάλαιον.

**387.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐπικαλοῦνται ὡς δικαιολογητικὸν τῶν μισθῶν των τὸ ναυτολόγιον καὶ τὴν πρᾶξιν ἀφοπλισμοῦ τὴν συνταχθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς (ἄρθρ. 192 4ον) (1). Συμφώνως πρὸς τὴν γενικὴν ἀρχὴν ἥτις δεσπόζει τοῦ ἄρθρου 192, αἱ ἀπαιτήσεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ ἀποδειχθῶσι διὰ τὴν ἐξάσκησιν τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου προνομίου δι' ἄλλων μέσων. Προκει-

---

(1) Τὸ ἄρθρον 192 4ον τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁμιλεῖ περὶ rôle de désarmement (Σ. Μ. πράξεως ἀφοπλισμοῦ, περὶ ἧς οὐδὲν λέγει ἡ ἑλληνικὴ μετάφρασις τοῦ ἄρθρου τούτου). Ἀλλὰ πρὸς ἀποφυγὴν ἐξόδων, εἶναι παραδεδεγμένον, ὅτι ὁ ἀφοπλισμὸς δύναται νὰ ἐνεργηθῇ ἐπ' αὐτοῦ τοῦ rôle d'armement (Σ. Μ. πράξεως ἐφοπλισμοῦ), ἡ ὁποία ἐν τῇ ἑλληνικῇ μεταφράσει τοῦ νόμου καλεῖται ἁπλῶς ναυτολόγιον, διὰ τὸ ὁποῖον τὸ γαλλικὸν κείμενον μεταχειρίζεται τὸν ὅρον rôle d'équipage. (Κανονισμὸς τοῦ 1866, ἄρθρ. 197).

μένου περὶ τῆς ἀποδείξεως τῶν μεταξὺ τῶν μερῶν συμφωνιῶν, ἡ ἀπόδειξις δύναται νὰ γίνῃ καὶ δι' ἄλλων ἐγγράφων ἐκτὸς τοῦ ναυτολογίου (365 καὶ 366). Τοὐναντίον τὸ ναυτολόγιον εἶναι τὸ μόνον δεκτὸν ὡς μέσον ἀποδείξεως προκειμένου περὶ ἐξασκήσεως τοῦ προνομίου. Δὲν δύναται λοιπὸν νὰ ἐπικαλεσθῇ τις τὸ προνόμιον διὰ μισθοὺς ἢ ἀμοιβὰς μὴ ἀναγραφομένας ἐν τῷ ναυτολογίῳ (1). Ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐξασκήσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνομίου· διότι ὁ νόμος σιωπᾷ ὡς πρὸς τὸ τελευταῖον τοῦτο θέμα. Πλὴν τούτου καὶ ἄλλα μέσα ἀποδείξεως δέον προδήλως νὰ γίνωνται δεκτά, προκειμένου ν' ἀποδειχθῇ εἴτε τὸ ποσὸν τῆς ἀπαιτήσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μισθωθέντων κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν (2), εἴτε παρεπόμενα ἔξοδα (ἔξοδα νοσηλείας, ἐπιστροφῆς κλπ.).

**388.** Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι τὸ προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δύναται νὰ ἐνασκηθῇ ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ ναυτικοῦ, ἐνεργούσης ἐν ὀνόματι αὐτῶν δυνάμει τοῦ ἀναγνωριζομένου αὐτῇ δικαιώματος (ἀριθ. 376). Ἀλλ' ἀκριβῶς ἀφοῦ δὲν ἐνασκεῖ αὕτη ἴδιον δικαίωμα, ὑπόκειται τότε εἰς πάντας τοὺς κανόνας τοὺς ἐφαρμοζομένους ἐπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**389.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης δύνανται νὰ παραιτηθῶσι τοῦ προνομίου των· οὐδὲν κείμενον νόμου κατατάσσει τὰς νομικὰς διατάξεις τὰς καθιερούσας αὐτὸ μεταξὺ τῶν διατάξεων δημοσίας τάξεως, ἀπὸ τῶν ὁποίων δὲν ἐπιτρέπεται παρέκκλισις διὰ συμβάσεως. Ἡ παραίτησις αὕτη ἀπαντᾷ ἐνίοτε εἰδικῶς παρὰ τῷ πλοιάρχῳ. Οὕτω, ὅταν ἔν τινι ναυτικῷ δανείῳ ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται αὐτὸς οὗτος, δέον ἕνεκα τούτου νὰ θεωρηθῇ ὡς παραιτηθεὶς τοῦ προνομίου του ὑπὲρ τῶν δανειστῶν (3).

**390.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης οὐδὲν ἕτερον ἔχουσι προνόμιον. Οὕτω δὲν ἔχουσι προνόμιον ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποτελούντων τὸ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 28 Αὐγούστου 1860. D. 1862. 3. 24. Paris, 21 Ἰουλίου 1865, Journal de Marseille, 1868. 2. 103.

(2) Pau, 20 Φεβρουαρίου 1888, Revue internationale du Droit maritime 1888-89, σελ. 346.

(3) Rennes, 13 Νοεμβρίου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 24.

φορτίον τοῦ πλοίου, διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεμίσθωσαν τὰς ὑπηρεσίας των, καὶ ὅταν ἀκόμη τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα ἀνήκωσιν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Ἀλλὰ δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1166 τοῦ ἀστ. κώδικος δύνανται νὰ ἐνασκήσωσι τὸ προνόμιον τὸ ὁποῖον κατὰ τὸ ἄρθρον 305 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀνήκει εἰς τὸν ναυλοῦντα ἐπὶ τῶν μετακομιζομένων πραγμάτων. Ὑπόκεινται ὅμως τότε εἰς τὰς ἐνστασεις καὶ τὰ μέσα ὑπερασπίσεως τὰ ὁποῖα θὰ ἠδύνατο ὁ ναυλωτὴς ν' ἀντιτάξῃ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (1).

Δὲν δύνανται ἐπίσης οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ ἐπικαλεσθῶσι τὸ προνόμιον τῶν ὑπηρετῶν (gens de service) τοῦ ἄρθρου 2101 4ον τοῦ ἀστ. κώδικος, διότι οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν εἶναι ὑπηρέται (gens de service) ἐν τῇ συνήθει σημασίᾳ τοῦ ὅρου τούτου. Ἐπίσης δὲν εἶναι οὗτοι δεκτοί, ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως ἢ δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως, νὰ ἐνασκήσωσι τὸ γενικὸν προνόμιον τὸ καθιερούμενον διὰ τοῦ ἄρθρου 549 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὑπὲρ τῶν ὑπαλλήλων καὶ τῶν ἐργατῶν κατ' ἐπέκτασιν τρόπον τινὰ τοῦ ἄρθρου 2101 4ον τοῦ ἀστ. κώδικος. Ἀληθῶς πράγματι οἱ ἐργάται θαλάσσης εἶναι ἐργάται. Φαίνεται ὅμως, ὅτι ὁ νομοθέτης ἠθέλησε διὰ τοῦ ἄρθρου 271 τοῦ ἐμπ. κώδικος νὰ κανονίσῃ κατὰ τρόπον πλήρη καὶ εἰδικὸν τὴν νομικὴν κατάστασιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ περὶ οὗ πρόκειται προνομίου. Specialia generalibus derogant.

**391.** Οὕτω δὲν ἐξησφαλίσθη εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης κατὰ τρόπον ἐπαρκῆ ἡ πληρωμὴ τῶν μισθῶν των. Ἐν περιπτώσει πληρωμῆς τοῦ ναύλου ἐκλείπει ἓν τῶν ἀντικειμένων τῶν βαρυνομένων ὑπὸ τοῦ προνομίου των. Εἶναι δὲ τοῦτο τόσῳ μᾶλλον λυπηρόν, ὅσῳ τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἀπωλεσθῇ καὶ ἄλλως δὲ ἡ ἐνάσκησις τοῦ προνομίου ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι πάντοτε περίπλοκος. Εἶναι ἀληθὲς ὅτι ἀπὸ τοῦ νόμου τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 (ἄρθρ. 2) ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου οἱ ἐργάται θαλάσσης δικαιοῦνται νὰ ἐνασκήσωσι τὸ προνόμιόν των ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως· ἐνδεχόμενον ὅμως ἢ τὸ πλοῖον νὰ μὴ ἠσφαλίσθη ἢ ἡ ἀποζημίωσις νὰ ἐπληρώθη καλῇ τῇ πίστει εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου καὶ ἄνευ ἀντιστάσεως ἐκ μέρους τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

Εἶναι δὲ ἐπιδοκιμασίας ἄξια τὰ νομοσχέδια ἅτινα κατ' ἐπανά-

---

(1) Ἀκυρ. 20 Μαΐου 1857. S. 1859. 1. 170. D. 1857. 1. 248.

ληψιν ὑπεβλήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διὰ τῆς ἀπονομῆς προνομίου γενικοῦ ἐπὶ τῆς περιουσίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ (1).

---

(1) Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 περιελάμβανε τὸ ἄρθρον 273, ἔχον ὡς ἑξῆς: «Τὸ πλοῖον καὶ οἱ ναῦλοι οἱ κτηθέντες κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μισθώσεως τοῦ πληρώματος ὑπόκεινται διὰ προνομίου εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν ναυτῶν. Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου καὶ ὅταν οἱ ναῦλοι ἔχωσιν εἰσπραχθῆ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, αἱ ἀποδοχαὶ καὶ οἱ μισθοὶ τῶν ναυτῶν ἀπὸ τοῦ τελευταίου ναυτολογίου θὰ εἶναι προνομιοῦχοι ἐπὶ πάντων τῶν κινητῶν ἐν ᾗ τάξει οἱ μισθοὶ τῶν ὑπηρετῶν (gens de service) καὶ μέχρι τῶν εἰσπραχθέντων ναύλων.»

Ἡ κυβέρνησις ὑπέβαλεν εἰς τὴν Βουλὴν τὴν 11 Ἰουνίου 1892 σχέδιον ἀποτελούμενον ἐκ τοῦ ἑπομένου μοναδικοῦ ἄρθρου.

«Τὸ πλοῖον καὶ ὁ ναῦλος ὑπόκεινται εἰδικῶς εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν ναυτῶν.

«Ἐν περιπτώσει πτωχεύσεως, δικαστικῆς ἐκκαθαρίσεως ἢ ἐλαττώσεως περιουσίας τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, τὸ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνόμιον ἐνασκεῖται ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς κινητῆς αὐτοῦ περιουσίας μετὰ τὰ προνόμια τὰ ἀπαριθμούμενα ἐν ἄρθρῳ 2101 τοῦ ἀστ. κώδικος. Τὸ προνόμιον τοῦτο δὲν θίγει τὰ ἀκίνητα εἰ μὴ ἀφοῦ ἐγγραφῇ καὶ κατὰ τὴν χρονολογίαν τῆς ἐγγραφῆς· θὰ περιέχῃ δὲ ἡ ἐγγραφὴ τὴν προσωρινὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀπαιτήσεως.»

Ἐπὶ τοῦ νομοσχεδίου τούτου συνετάχθη ἔκθεσις ἐν ὀνόματι τῆς ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς ὑπὸ τοῦ Letellier καὶ κατετέθη τὴν 20 Μαρτίου 1893 (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, Documents parlementaires, Chambre, σύνοδος τοῦ 1893, σελ. 80. Τὸ ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς δὲ συνταχθὲν σχέδιον ἔχει ὡς ἑξῆς:

«Τὸ πλοῖον καὶ οἱ ναῦλοι οἱ κτηθέντες κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μισθώσεως τοῦ πληρώματος ὑπόκεινται κατὰ προνόμιον εἰς τὰς ἀποδοχὰς καὶ τοὺς μισθοὺς τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἄλλων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος.

«Ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου, ὅταν τὸ πλοῖον ἦτο ἠσφαλισμένον, ἐὰν ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις εἰσεπράχθη ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, οἱ μισθοὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἄλλων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος θὰ εἶναι προνομιοῦχοι ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν κινητῶν κατὰ τὴν τάξιν τὴν ὡρισμένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 191· τὸ προνόμιον τοῦτο θέλει καταταχθῆ μεταξὺ τῶν ἀριθ. 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 2101 τοῦ ἀστ. κώδικος καὶ θὰ ἐνασκῆται μέχρι τῆς εἰσπραχθείσης ἀποζημιώσεως.

«Ἐὰν οἱ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μισθώσεως τοῦ πληρώματος κτηθέντες ναῦλοι εἰσπραχθῶσι διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἢ μετὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀφοπλισμοῦ, αἱ ἀποδοχαὶ καὶ μισθοὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος θὰ εἶναι προνομιοῦχοι ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν κινη-

**391** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Μετὰ διαφορῶν ἐν ταῖς λεπτομερείαις τὸ προνόμιον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καθιεροῦται ὑπὸ πασῶν τῶν ναυτικῶν νομοθεσιῶν.

Ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ παραδέχεται ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου διὰ τοὺς μισθοὺς τοῦ τελευταίου πλοῦ (ἄρθρ. 673 3ον καὶ 674 7ον).

Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ *βελγικοῦ* νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 63), τὸ πλοῖον καὶ οἱ ναῦλοι οἱ κτηθέντες κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μισθώσεως τοῦ πληρώματος ὑπόκεινται κατὰ προνόμιον εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν ναυτῶν.

Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 451) κηρύττει ὅτι τὸ πλοῖον καὶ ὁ ναῦλος ὑπόκεινται εἰδικῶς κατὰ προνόμιον εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, εἰς τὰς ἀποζημιώσεις καὶ ἔξοδα πορείας.

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 757 4ον) κατατάσσει τὰς ἀποδοχὰς καὶ τοὺς μισθοὺς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μεταξὺ τῶν προνομιούχων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἀπαιτήσεων (ἄρθρ. 759). Ἐπεκτείνεται μάλιστα τὸ προνόμιον καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου ἀκόμη τῶν προηγουμένων πλόων, ἐὰν οἱ διάφοροι πλοῖ ὑπάγονται ὑπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοῦ συναλλάγματος μισθώσεως (ἄρθρ. 761). Κατὰ τὰς κατηγορηματικὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 774 τοῦ *γερμανικοῦ* κώδικος τὸ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνόμιον τῶν προνομιούχων πιστωτῶν δὲν ἔχει ἀποτέλεσμα εἰ μὴ ἐφ' ὅσον χρόνον ὀφείλεται ὁ ναῦλος ἢ τὰ καταβληθέντα διὰ τὸν ναῦλον εὑρίσκονται εἰς χεῖρας τοῦ πλοιάρχου. Ἐν περιπτώσει ἐκχωρήσεως τοῦ ναύλου, τὸ προνόμιον δύναται ν' ἀντιταχθῇ εἰς τὸν ἐκδοχέα ἐφ' ὅσον χρόνον ὀφείλεται ὁ ναῦλος ἢ τὰ δι' αὐτὸν καταβληθέντα εὑρίσκονται ἀκόμη εἰς χεῖρας τοῦ πλοιάρχου. Ὁ ἐφοπλιστής, μέχρι τοῦ ναύλου τὸν ὁποῖον εἰσέπραξεν, ἐνέχεται προσωπικῶς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, τῶν

---

τῶν· τὸ προνόμιον τοῦτο θέλει καταταχθῇ μεταξὺ τῶν ἀριθ. 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 2101 τοῦ ἀστ. κώδικος· θὰ ἐνασκῆται δὲ μέχρι τῶν εἰσπραχθέντων ναύλων.»

Ὅρα περὶ τοῦ τελευταίου νομοσχεδίου ἄρθρ. τοῦ Letellier ἐν τῇ France judiciaire 1893 σελ. 125 καὶ ἑπόμ., ἐπιγραφόμενον : Du salaire des gens de mer.

ὁποίων τὸ προνόμιον ἀπωλέσθη οὕτω ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ χρηματικοῦ ποσοῦ, τὸ ὁποῖον θὰ ἐδικαιοῦντο νὰ λάβωσιν ὡς ἐκ τῆς τάξεώς των, ἐὰν ὁ εἰσπραχθεὶς ναῦλος διενέμετο μεταξὺ τῶν πιστωτῶν. Ἡ αὐτὴ προσωπικὴ ἐνοχὴ βαρύνει τὸν ἐφοπλιστὴν διὰ τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων τῶν φορτωθέντων διὰ λογαριασμόν του, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ τρέχοντος ἐν τῷ τόπῳ καὶ τῷ χρόνῳ τῆς φορτώσεως ναύλου.

Τὸ *αὐστριακὸν* δόγμα (édit) περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1774 (κεφάλαιον VII, ἄρθρον 44) διατάσσει, ὅτι «τὸ πλοῖον καὶ οἱ ναῦλοι ὑπόκεινται κατὰ προνόμιον καὶ καθ' ὑποθήκην εἰς τοὺς μισθοὺς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης».

Ὁ *πορτογαλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ κατατάσσει μεταξὺ τῶν προνομιούχων ἐπὶ τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 578 6ον) καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 582 2ον) ἀπαιτήσεων τὰς ἀποδοχὰς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοιάρχου. Τὸ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνόμιον ἀποσβέννυται, ἅμα ὡς εἰσπραχθῇ ὁ ναῦλος. Πάντως ὅμως, ἐν τῇ περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλοῦ μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 523), τὸ προνόμιον δὲν ἀποσβέννυται εἰ μὴ μετὰ ἓξ μῆνας ἀπὸ τῆς διακοπῆς ταύτης.

Ὁ *φινλανδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 12 3ον καὶ 13) παρέχει εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῶν ἐξαρτυμάτων αὐτοῦ (appartenances), ἐπὶ τοῦ ναύλου τοῦ πλοῦ ἐξ οὗ προῆλθε τὸ χρέος, ἐπὶ τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰς ἀβαρίας καὶ ἐπὶ τῶν ἀποζημιώσεων τῶν περιερχομένων εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς δι' ἀβαρίας γενομένας εἰς τὸ πλοῖον διαρκοῦντος τοῦ αὐτοῦ πλοῦ (1).

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου, ὅστις πάντοτε θεωρεῖται ὡς παρεπόμενον τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἡ ἐνάσκησις τοῦ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνομίου δὲν ἐπιτρέπεται εἰ μὴ ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκείας τοῦ τιμήματος τοῦ προερχομένου ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου. Ἡ παραίτησις ἀπὸ τοῦ προνομίου δὲν εἶναι δεκτή. (Merchant shipping Act ἄρθρ. 182) (2).

---

(1) Ρητέον δ' ὅτι τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων προνόμια βαρύνουσι γενικῶς πάντα ταῦτα τὰ ἀντικείμενα.

(2) Abbott, Law of ships and seamen, σελ. 596.

Ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς* οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου καί, ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκείας τοῦ τιμήματος τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ναύλου (1).

**392.** *Ἀκατάσχετον καὶ ἀνεκχώρητον τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.* — Ὁ νόμος δὲν εὐνοεῖ μόνον τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν μισθῶν των, παρέχων προνόμιον εἰς τὴν ἀπαίτησίν των κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ· πλὴν τούτου κηρύττει ὅτι οἱ μισθοὶ δὲν κατάσχονται καὶ δὲν ἐκχωροῦνται διὰ τὸ ὅλον (Διάταγμα τῆς 1ης Νοεμβρίου 1745) (2), ὡς καὶ αἱ μερίδες τῶν λειῶν τῶν ἀπονεμομένων εἰς τοὺς ναυτικούς (Διάταγμα (arrêté) τῆς 2 prairial ἔτους IX, ἄρθρ. 111).

Δὲν ὑπάρχει ἐξαίρεσις τοῦ κανόνος τοῦ ἀκατασχέτου καὶ τοῦ ἀνεκχωρήτου εἰ μὴ διὰ τὴν περίπτωσιν ὀφειλῆς πρὸς τὸ κράτος ἢ διὰ διατροφὴν ἐν ταῖς περιστάσεσι ταῖς προβλεπομέναις ὑπὸ τῶν ἄρθρων 203, 205 καὶ 215 τοῦ ἀστικ. κώδικος, ἢ τέλος διὰ τὰ χρέη τὰ συναπτόμενα ὑπ' αὐτῶν ἢ ὑπὸ τῶν οἰκογενειῶν των λόγῳ ἐνοικίου, περιβολῆς ἢ τροφῆς, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, ὅστις δίδει τὴν ἄδειάν του δι' ἐπισημειώσεων γραφομένων ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου.

Τὸ κείμενον τοῦ διατάγματος τοῦ 1745 δὲν κηρύττει ῥητῶς τὸ ἀκατάσχετον τῶν μισθῶν εἰ μὴ ἀπέναντι τῶν κατοίκων τῶν παραθαλασσίων πόλεων. Ἀλλ' ἡ διάταξις αὐτοῦ εἶναι ἁπλῶς ἐνδεικτική·

---

(1) Dixon The law of shipping, σελ. 325 καὶ 326.

(2) Τὸ κείμενον ἔχει ὡς ἑξῆς: «Ἡ Αὐτοῦ Μεγαλειότης ἀπαγορεύει ἐπίσης εἰς πάντας τοὺς ἰδιώτας καὶ κατοίκους τῶν παραθαλασσίων πόλεων οἵτινες τυγχάνουσι πιστωταὶ τῶν ναυτῶν, νὰ ἐγείρωσιν, ἕνεκα τῶν εἰρημένων ἀπαιτήσεων οἱανδήποτε ἀγωγὴν ἢ αἴτησιν ἐπὶ τοῦ προϊόντος τοῦ μισθοῦ (solde) τὸν ὁποῖον οἱ εἰρημένοι ναῦται θέλουσι κερδήσει ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, πλὴν ἂν τὰ ποσὰ τὰ ἀξιούμενα ὑπὸ τῶν εἰρημένων πιστωτῶν ὀφείλονται ὑπὸ τῶν ναυτῶν ἢ τῶν οἰκογενειῶν των δι' ἐνοίκια, τρόφιμα καὶ περιβολήν, χορηγηθέντα εἰς αὐτοὺς τῇ συναινέσει τῶν ἐπιτρόπων τοῦ ναυτικοῦ ἢ τῶν ἄλλων ἀξιωματικῶν τῶν ἐπιφορτισμένων τὰ καθέκαστα τῶν κλάσσεων, καὶ ἐσημειώθησαν ὑπὸ τῶν εἰρημένων ἀξιωματικῶν ἐπὶ τῶν πινάκων καὶ μητρώων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· ἐν ἐλλείψει τούτων οἱ εἰρημένοι πιστωταὶ δὲν δύνανται ὑπὸ οἱανδήποτε πρόφασιν ν' ἀπαιτήσωσι τὸν μισθὸν τῶν ναυτῶν, δύνανται δὲ μόνον νὰ στραφῶσι κατὰ τῶν ἄλλων κτημάτων καὶ χρημάτων αὐτῶν.» — Πρβλ. Κανονισμὸν τοῦ 1886, ἄρθρ. 56.

οἱ λόγοι τοῦ ἀκατασχέτου ἀποκλείουσι πᾶσαν διάκρισιν στηριζομένην ἐπὶ τοῦ τόπου τῆς κατοικίας τῶν πιστωτῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (1).

Τὸ νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 1) περιλαμβάνει τὰς διατάξεις τοῦ διατάγματος τῆς 1 Νοεμβρίου 1745 μεταξὺ τῶν διατάξεων δημοσίας τάξεως ἀπὸ τῶν ὁποίων δὲν ἐπιτρέπεται παρέκκλισις δι' ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν (2).

**393.** Ὑπὸ τὴν ἄνω σημειωθεῖσαν ἔποψιν οἱ ἐργάται θαλάσσης εὐνοοῦνται περισσότερον πάντων τῶν ἄλλων ἐργατῶν. Οὐδεμία νομικὴ διάταξις ἀναγράφει τὸ ἀκατάσχετον μηδὲ τὸ ἀνεκχώρητον τῶν μισθῶν τῶν ὑπαλλήλων καὶ τῶν ἐργατῶν ἐν γένει. Ἡ νομολογία ἐμπνεομένη ἐκ τοῦ ἄρθρ. 581 τῆς πολ. δικονομίας, κηρύττει μόνον ἀκατάσχετον μέρος τῶν μισθῶν (3), καὶ ὅτε ἐγένετο λόγος περὶ ψηφίσεως γενικοῦ νόμου περὶ τοῦ θέματος τούτου, οὐδέποτε προετάθη ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ἀνεκχωρήτου καὶ ἀκατασχέτου εἰ μὴ ἐν μέρει μόνον (4).

**394.** Τὸ ἀνεκχώρητον καὶ τὸ ἀκατάσχετον ἰσχύουσι βεβαίως ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μισθωμένων κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν. Ἀλλ' ἰσχύουσιν ἆρά γε καὶ ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθωμένους κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν ; Τὸ ζήτημα εἶναι παρεμφερὲς πρὸς τὸ ἐγειρόμενον προκειμένου περὶ τοῦ προνομίου τῶν ἄρθρων 191 6ον καὶ 271 τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἀριθ. 356). Ἐνταῦθα προβάλλεται ἀκόμη ὁ ἰσχυρισμός, ὅτι ἐν ταῖς τελευταίαις περιπτώσεσιν ὑπάρχει ἑταιρεία καὶ ἑπομένως δὲν ὑπάρχουσι μισθοί (5). Ἀπεδείχθη ἤδη ἐν τοῖς ἀνωτέρω, ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι ὀρθόν, ὅτι ἡ ἐπὶ τῶν κερδῶν μερὶς ἡ ἀπονεμομένη εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης εἶναι ἀκριβῶς ἡ ἀμοιβὴ τῶν ὑπηρεσιῶν των καὶ δὲν δύναταί τις ν' ἀρνηθῇ, ὅτι οἱ δικαιολογητικοὶ λόγοι

---

(1-2) Ὅρα τὴν προηγουμένην σημείωσιν.

(3) Ἀκυρ. 29 Μαΐου 1878. D. 1879. 1. 64.—Boitard, Colmet Daage et Glasson, Leçons de procedure civile (ἔκδοσις 15η), II, σελ. 304 ἐν σημειώσει.

(4) Ὅρα τὸ σχέδιον τὸ ψηφισθὲν ὑπὸ τῆς Βουλῆς ἐν τῇ συνεδριάσει τῆς 27 Ἰουνίου 1893.

(5) Bordeanx, 25 Ἰανουαρίου 1862. S. 1862. 2. 519. Ὅρα ἀριθ. 356.

τοῦ νόμου ἔχουσιν ὅλην τὴν ἰσχύν των, οἱονδήποτε τύπον καὶ ἂν προσλάβῃ ἡ ἀμοιβὴ αὕτη (1).

**395.** Εἶναι δυσκολώτερον ἀκόμη νὰ ἀποφανθῇ τις, ἐὰν αἱ περὶ ὧν πρόκειται εἰδικαὶ διατάξεις διέπουσι τοὺς μισθοὺς τοῦ πλοιάρχου ὡς τοὺς τῶν ἄλλων ἐργατῶν θαλάσσης. Κατ' ἀρχήν, ὡς εἴπομεν ἤδη, οἱ αὐτοὶ κανόνες ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐπὶ τῶν ναυτῶν (ἄρθρ. 272 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ἐν τούτοις τὸ διάταγμα τοῦ 1745, μὴ ἀποβλέπον εἰ μὴ εἰς τούτους, καὶ μάλιστα ἀντιτάσσον αὐτούς, ἐν ταῖς αἰτιολογίαις του, εἰς τοὺς πλοιάρχους (officiers mariniers), ἐφαίνετο ὅτι ἦτο εἰδικὸν διὰ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Ἀλλὰ τὸ νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 ἔδωκε γενικὴν σημασίαν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ διατάγματος τοῦ 1745, κηρῦξαν (ἄρθρ. 1, ἐδ. τελευτ.) ὅτι «αἱ διατάξεις τοῦ διατάγματος τῆς 1ης Νοεμβρίου 1745 θέλουσιν ἰσχύει διὰ πάντα ναυτικὸν ἀποτελοῦντα μέρος τοῦ πληρώματος ἐμπορικοῦ πλοίου (2).

Δυσκολίαι ἐγείρονται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν δικαιώματά τινα δέον νὰ θεωρηθῶσιν ὡς παρεπόμενα τῶν μισθῶν τοῦ πλοιάρχου καὶ συνεπῶς μετέχωσι τοῦ ἀνεκχωρήτου καὶ τοῦ ἀκατασχέτου. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐγείρεται ἰδίᾳ διὰ τὸ χρηματικὸν ποσὸν τὸ καταβαλλόμενον ἐνίοτε ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ὑπὸ τὴν ἐπώνυμίαν chapeau du capitaine (φιλοδώρημα τοῦ πλοιάρχου). Ὅρα κατωτέρω κεφάλαιον Δ'.

**396.** Πρέπει ἆρά γε νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰς διατάξεις τοῦ διατάγματος τοῦ 1745 εἰς διάφορα πρόσωπα ἅτινα, χωρὶς νὰ συντελῶσιν εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου, χρησιμοποιοῦνται ἐπ' αὐτοῦ; Ὑπεστηρίχθη ἐνίοτε, ὅτι ἔπρεπε νὰ προβῶμεν μέχρι τοῦ σημείου τούτου (3). Ἀλλ' οἱ ὑποστηρίζοντες τὴν γνώμην ταύτην λησμο-

(1) Ἀκυρ. 14 Μαΐου 1873. S. 1873. 1. 409. Journal du Palais 1873. 990. D. 1874. 1. 105. Πρωτοδικεῖον τῆς Saint-Nazaire 25 Ἰουλίου 1885. Revue internationale du Droit maritime, 1885-86, σελ. 500.

(2) Πρωτοδικεῖον τῆς Χάβρης, 10 Μαρτίου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 44, Rennes 13 Ἰουνίου 1889. D. 1891. 2, 11.—De Valroger, II, ἀριθ. 660. Ὅρα κατὰ τοῦ ἀκατασχέτου τῶν μισθῶν τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἄλλων ἀξιωματικῶν Bédarride II, ἄρθρ. 426 καὶ 427, Bravard et Demangeat, IV, σελ. 199.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 29 Ἀπριλίου 1869. D. 1870 3. 77. Journal de Marseille, 1870. 2. 75.

νοῦσιν, ὅτι πρόκειται περὶ διατάξεων ἐξαιρετικῶν, αἵτινες, ὡς τοιαῦται, πρέπει νὰ ἑρμηνεύωνται στενῶς. Δὲν θὰ ἐδίδετο εἰς αὐτὰς ἑρμηνεία διασταλτική, ἐὰν περιελαμβάνομεν τὰ πρόσωπα ταῦτα ὑπὸ τὴν φράσιν *ναυτικῶν ἀποτελούντων μέρος τοῦ πληρώματος*, φράσιν ἧς ποιεῖται χρῆσιν τὸ νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 (1); Δὲν δυνάμεθα μάλιστα νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι πρέπει νὰ περιλάβωμεν ὑπὸ τὴν ἔκφρασιν ταύτην καὶ τὰ πρόσωπα, οἷα οἱ ἰατροί, τῶν ὁποίων ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου παρουσία εἶναι ὑποχρεωτικὴ καὶ ἅτινα εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν κανονικὴν ἐξάρτυσιν τῶν πλοίων (2). Παραβ. ἀριθ. 401.

396 δίς. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ λόγοι οἱ συνηγορήσαντες ὑπὲρ τῆς παραδοχῆς τοῦ ἀκατασχέτου τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν καθιστῶσιν ἀναγκαῖον νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι παραμένει τὸ ἀκατάσχετον μετὰ τὸν θάνατον αὐτῶν ὑπὲρ τῶν κληρονόμων των, τοὐλάχιστον διὰ τὰ χρέη τὰ συναφθέντα ὑπὸ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, οὐχὶ ὅμως καὶ δι' ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα συνῆψαν οἱ κληρονόμοι προσωπικῶς (3).

397. Μετὰ τοῦ ἀκατασχέτου τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης συνδέεται ζήτημα ἱκανῆς πρακτικῆς σπουδαιότητος· δύναται νὰ συμφωνηθῇ διὰ ποινικῆς ρήτρας, ὅτι ἐν περιπτώσει λιποταξίας ἢ ἀρνήσεως ἐκτελέσεως ὡρισμένων ὑποχρεώσεων οἱ μισθοὶ ἀπόλλυνται ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης; Ὑπεστηρίχθη, ὅτι τοιαύτη ρήτρα ὑπάγει τοὺς μισθοὺς εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τῶν ἀποζημιώσεων τῶν ὀφειλομένων ὑπὸ τῶν ναυτικῶν καὶ κατὰ συνέπειαν παραβιάζει τὴν ἀρχὴν τοῦ διατάγματος τοῦ 1745 (4). Ἀλλ' ἐν τῇ γνώμῃ ταύτῃ ὑπάρχει παραγνώρισις τοῦ γράμματος καὶ τοῦ σκοποῦ τοῦ διατάγματος τούτου. Οἱ συντάκται αὐτοῦ ἠθέλησαν νὰ ἐμποδίσωσι τοὺς ναυτικοὺς ἀπὸ τοῦ νὰ διακυβεύωσι τοὺς

---

(1) De Valroger, II, ἀριθ. 660, Desjardins III, ἀριθ. 675.

(2) Ὅρα τὴν ἀντίθετον γνώμην περὶ ἰατρῶν, Πρωτοδικεῖον τοῦ Σηκουάνα (τμῆμα 7ον) 2 Ἰουλίου 1892, la Loi, φύλλ. τῆς 14-16 Αὐγούστου 1892. Ἀπόφασις τοῦ ἐφετείου τῆς Ρουένης τῆς 26 Μαρτίου 1859 (D. 1859. 2. 157) δὲν παραδέχεται τὸ ἀκατάσχετον τῶν δικαιωμάτων τῶν ὀφειλομένων εἰς τοὺς πλοηγοὺς lamaneurs, τῶν ὁποίων ἐν τούτοις ἡ θέσις εἶναι ὑποχρεωτική.

(3) Desjardins, III, 678.

(4) Rennes, 17 Μαΐου 1858.

τοὺς μισθούς των συνάπτοντες χρέη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Δὲν ἠθέλησαν νὰ ἐπεμβῶσιν εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως καὶ νὰ ἐμποδίσωσι τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀπὸ τοῦ νὰ δίδωσιν ἐγγύησιν τῆς ὁποίας τὴν ἐκτέλεσιν δύνανται νὰ ἀποφύγωσι διὰ τῆς καλῆς διαγωγῆς των (1).

**398.** Δὲν εἶναι δὲ ἀκατάσχετοι μόνον οἱ μισθοί· τὰ ἐνδύματα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κηρύσσονται ἐπίσης ἀκατάσχετα ἄνευ ἐξαιρέσεως. Ἡ διάταξις τοῦ *Δόγματος* (Édit) τοῦ Μαρτίου τοῦ 1584 ἄρθρ. 63 ἡ καθιεροῦσα τὸν κανόνα τοῦτον δὲν κατηργήθη (2). Εἶναι εὐνόητον δ' ἄλλως, ὅτι λόγοι ἀνάλογοι συνηγοροῦσιν ὑπὲρ τῆς προστασίας τῶν τε ἐνδυμάτων καὶ τῶν μισθῶν κατὰ τῆς κατασχέσεως τῶν πιστωτῶν (3).

**399.** Τὸ ἀκατάσχετον διαφέρει ριζικῶς τῆς ἀκυρότητος τῶν χρεῶν, διότι τὸ πρῶτον ἀφίνει ἐλευθέραν τὴν κατάσχεσιν τῶν πραγμάτων τῶν μὴ κηρυχθέντων ἀκατασχέτων (4). Ὅπως ἀποτρέψῃ ὁ νομοθέτης τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀπὸ τοῦ νὰ συνάπτωσι χρέη, προέβη μέχρι τοῦ νὰ κηρύξῃ ἀκύρους ἔν τισι περιπτώσεσι ὑποχρεώσεις συνομολογηθείσας ὑπ' αὐτῶν. Τὸ διάταγμα τῆς 1 Νοεμβρίου

---

(1) Ἀκυρ. 20 Νοεμβρίου 1860. S. 1861. 1. 345. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἀνήρεσε τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἐφετείου τῶν Ρεννῶν τὴν μνημονευθεῖσαν ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώσει. Τὸ ἐφετεῖον τοῦ Bordeaux, εἰς τὸ ὁποῖον παρεπέμφθη ἡ ὑπόθεσις, παρεδέχθη διὰ τῆς ἀποφάσεώς του τῆς 2 Ἰανουαρίου 1862 τὴν θεωρίαν τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου. S. 1862. 2. 519. Ἐν τῷ κειμένῳ ἀντιγράφομεν σχεδὸν τὰς σκέψεις τοῦ ἐφετείου τοῦ Bordeaux. Τὸ ἐφετεῖον τοῦτο ἔσφαλε καθ' ἡμᾶς μόνον κατὰ τὸ ὅτι προσέθηκεν ὅτι τὰ ἐνδεχόμενα κέρδη τῶν ναυτῶν τῶν μισθωθέντων κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἐκφεύγουσι τὸ ἀκατάσχετον, ὡς μὴ ἀποτελοῦντα μισθόν. Ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει ἐπρόκειτο ἀκριβῶς περὶ μισθώσεως κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν. Ὅρα ἀριθ. 394.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 679. Ὅρα ἐν τούτοις Ruben de Couder, Dictionnaire ἐν λέξει Gens d'équipage, ἀριθ. 138, ὑποστηρίζοντα ὅτι κατηργήθη.

(3) Διὰ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 274) ἐκήρυττε ρητῶς ἀκατάσχετα τὰ τῆς περιβολῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ τὰ ὄργανα τὰ ἀναγκαῖα πρὸς ἐξάσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματός των.

(4) Ὅρα ἀνωτέρω τί διατάσσει αὐτὸ τοῦτο τὸ διάταγμα τοῦ 1745, σημ. 2 τῆς σελ. 319. Πρβ. Valette, Mélanges de législation et de jurisprudence, (δημοσιευθέντα ὑπὸ τῶν Hérold καὶ Ch. Lyon-Caen), I, σελ. 523 καὶ ἑπόμ.

1745 κηρύττει ἀκύρους τὰς ἐνοχὰς τὰ ἀναληφθείσας κατὰ τὸν πλοῦν ὑπὸ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης πρὸς τὸν πλοίαρχον ἢ τοὺς ἄλλους ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Ἡ διάταξις αὕτη εἶναι δημοσίας τάξεως. (Νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 ἄρθρ. 1).

Πάντως ὅμως ὑπὸ δύο διαφόρους ἐπόψεις δὲν πρέπει νὰ προσκολληθῶμεν κατὰ γράμμα εἰς τὸ κείμενον τοῦ διατάγματος τοῦ 1745.

α. Ἐν τῷ διατάγματι τούτῳ δὲν γίνεται ρητῶς λόγος εἰ μὴ περὶ *γραμματίων καὶ ἐνοχῶν καταρτιζομένων δι' ἰδιωτικῆς ὑπογραφῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης*. Ἀλλ' εἶναι βέβαιον, ὅτι ἕνεκα τῆς ταυτότητος τῶν λόγων, ἡ διάταξις ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ τῶν ἐνοχῶν τῶν συνομολογουμένων ἐνώπιον συμβολαιογράφου (1).

β. Τὸ διάταγμα ποιεῖται λόγον εἰδικῶς περὶ δανείων καὶ προκαταβολῶν γενομένων ὑπὸ τοῦ *πλοιάρχου*. Ἐφαρμόζεται ὅμως, ἕνεκα τῆς ταυτότητος τῶν λόγων, καὶ εἰς τὰ δάνεια καὶ τὰς προκαταβολὰς τὰς γενομένας ὑπὸ τοῦ *ἐφοπλιστοῦ* (2). Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐν τοῖς ἡμετέροις νόμοις γίνεται ἐνίοτε χρῆσις τῆς λέξεως *πλοίαρχος* πρὸς δήλωσιν αὐτοῦ τούτου τοῦ *ἐφοπλιστοῦ*, διότι ἀπέναντι τῶν τρίτων, ἐν μεγάλῳ μέτρῳ, ὁ πρῶτος ταυτίζεται πρὸς τὸν δεύτερον.

399 δίς. Κατὰ τὸ ἄρθρον 231 τοῦ ἐμπ. κώδικος, οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀπέλαυον ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν ἐκτελεστικῶν μέσων καὶ ἑνὸς ἄλλου πλεονεκτήματος· κατὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο, ὅταν εὑρίσκωνται οὗτοι ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ἐπὶ τῶν λέμβων διευθυνόμενοι πρὸς τὸ πλοῖον διὰ νὰ πλεύσωσι, δὲν δύνανται νὰ κρατηθῶσι διὰ *πολιτικὰ χρέη*, ἐκτὸς ἂν πρόκηται περὶ χρεῶν γενομένων πρὸς τὸν μέλλοντα πλοῦν· καὶ εἰς τὴν τελευταίαν ὅμως ταύτην περίπτωσιν δὲν δύνανται νὰ κρατηθῶσιν, ἂν δώσωσιν ἐγγύησιν. Ἡ διάταξις αὕτη, τὴν ὁποίαν δύναταί τις νὰ συνδυάσῃ πρὸς τὴν τοῦ ἄρθρου 215 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὸ ὁποῖον ἀπαγορεύει τὴν κατάσχεσιν τοῦ ἑτοίμου πρὸς ἀπόπλουν πλοίου, εἶχε σκοπὸν νὰ ἐμποδίσῃ τὴν ἐξ ἰδιωτικοῦ συμφέροντος ἐπιβράδυνσιν τοῦ πλοῦ πλοίου διὰ τὸ ὁποῖον τοσαῦτα πρόσωπα ἐνδιαφέρονται· ἡ διάταξις αὕτη περιῆλθεν εἰς ἀργίαν συνεπείᾳ τῆς καταργήσεως τῆς προσωπικῆς κρατήσεως ἐπὶ πολιτικῶν

(1) Οὕτω ἀπεφαίνετο ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 10 βιβλ. III, τίτλ. IV, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

(2) Desjardins III, ἀριθ. 682.

καὶ ἐμπορικῶν ὑποθέσεων, γενομένης διὰ τοῦ νόμου τῆς 22 Ἰουλίου 1867. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ὁ νόμος οὗτος ἀφίνει ὑφισταμένην τὴν προσωπικὴν κράτησιν διὰ τὰς ἀποζημιώσεις καὶ τὰ δικαστικὰ ἔξοδα ἐπὶ ποινικῶν ὑποθέσεων, ἀλλ' ἡ ἔκφρασις *πολιτικὰ χρέη* εἶναι ἀποκλειστικὴ πάντων τῶν ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης χρεῶν (1).

**399** τρίς. Αἱ διατάξεις περὶ ἀκατασχέτου καὶ ἀνεκχωρήτου τῶν μισθῶν, περὶ ἀκατασχέτου τῶν ἐνδυμάτων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἡ ἀκυρότης ὡρισμένων ὑπ' αὐτῶν συνομολογηθεισῶν ἐνοχῶν ἐφαρμόζονται εἰς τοὺς Γάλλους ἐργάτας θαλάσσης, οὐχὶ εἰς τοὺς ξένους τοιούτους (2).

Ἀλλὰ τὸ εὐργέτημα τῶν διατάξεων τούτων δύνανται ἆρά γε νὰ ἐπικαλεσθῶσιν οἱ Γάλλοι ἐργάται θαλάσσης οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ ξένου πλοίου; Μόνον ἡ ἀποφατικὴ ἀπάντησις φαίνεται συνάδουσα πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νόμου, ὅστις διὰ τῶν διαφόρων διατάξεών του ἠθέλησε νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἐθνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ νὰ προστατεύσῃ τοὺς Γάλλους ἐργάτας θαλάσσης τοὺς συντελοῦντας εἰς τὴν εὐημερίαν αὐτῆς καὶ φέροντας τὰ βάρη τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς (3). Διὰ τοῦτο δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ στηρίξῃ τις ἀντίθετον γνώμην, ὡς ἔπραξαν ἄλλοι (4), λόγῳ ὅτι συνάλλαγμα συνομολογηθὲν ἐν Γαλλίᾳ διέπεται ὑπὸ τοῦ γαλλικοῦ νόμου.

**399** τετράκις. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 545), ὁ *ρουμανικὸς* (ἄρθρ. 555), ὁ *πορτογαλικὸς* (ἄρθρ. 537) κηρύττουσιν, ὅτι οἱ μισθοὶ τῶν ναυτῶν δὲν ἐκχωροῦνται καὶ δὲν κατάσχονται, εἰ μὴ ἕνεκα διατροφῆς ὀφειλομένης δυνάμει τοῦ νόμου καὶ διὰ χρέη πρὸς τὸ πλοῖον σχετικὰ πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτοῦ τούτου

---

(1) Ὁ Valin ἔδιδεν ἐξήγησιν σύμφωνον πρὸς τὴν ἔκφρασιν πολιτικὰ χρέη ἐπ' ἀφορμῇ τοῦ ἄρθρ. 14, βιβλ. II, τίτλ. I, ἐκ τοῦ ὁποίου ἀντεγράφη τὸ ἄρθρον 231 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(2) Πρωτοδικεῖον τῆς Χάβρης, 7 Ἀπριλίου 1886, Revue internationale du Droit maritime 1886—87, σελ. 31, Journal du Droit international privé, 1887, σελ. 68. Ἡ ἀπόφασις αὕτη δὲν παραδέχεται τὸ ἀκατάσχετον τῶν μισθῶν Ἰταλοῦ τινος ὑπηρετοῦντος ἐπὶ αὐστριακοῦ πλοίου.

(3) Ruben de Couder, Dictionnaire, v° Gens d'équipage.

(4) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 677. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, Revue internationale du Droit maritime, 1889-90. σελ. 227.

τοῦ πλοίου. Ἐν τῇ πρώτῃ περιπτώσει ἡ κατάσχεσις τῶν μισθῶν δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ τρίτον τοῦ ὅλου ποσοῦ.

Ὁ περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας νόμος (merchant spipping act) *τῆς Μεγάλης Βρεττανίας* (ἄρθρ. 233 καὶ 234) παραδέχεται ἐπίσης τὸ ἀνεκχώρητον καὶ τὸ ἀκατάσχετον τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ κηρύττει μὴ ἀπαιτητὸν μέχρις τέλους τῆς μισθώσεως αὐτῶν πᾶν χρέος μὴ ὑπερβαῖνον τὰ πέντε σελίνια, ἤτοι 6 φράγκα καὶ 25 λεπτά.

Ὁ νόμος τῶν *Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς* τῆς 7 Ἰουνίου 1872 (ἄρθρ. 61) κηρύττει ἐπίσης τοὺς μισθοὺς ἀνεκχωρήτους καὶ ἀκατασχέτους.

**400.** Παραγραφη των μισθων. — Ἡ περὶ μισθῶν ἀπαίτησις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὑπόκειται, ὡς πᾶσαι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ τικτόμεναι ἐκ ναυτικῶν συναλλαγμάτων, εἰς βραχεῖαν παραγραφήν. Κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος, *πᾶσα ἀγωγὴ περὶ πληρωμῆς ἀποδοχῶν καὶ μισθῶν τῶν ἀξιωματικῶν, ναυτῶν καὶ παντὸς ἄλλου τῶν ἐκ τοῦ πληρώματος παραγράφεται ἐν ἔτος μετὰ τὸ τέλος τοῦ πλοῦ*. Εἶναι ἡ παραγραφὴ τὴν ὁποίαν εἶχε παραδεχθῆ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 2, τίτλ. XII, βιβλ. I). Δυνάμεθα δὲ νὰ παραβάλωμεν τὴν βραχεῖαν ταύτην παραγραφὴν πρὸς τὴν ἐνιαυσίαν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρου 2272 τοῦ ἀστ. κώδικος ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὰς ἀποδοχὰς τῶν οἰκετῶν.

**401.** Ἡ ἐνιαυσία παραγραφὴ ἰσχύει οὐ μόνον ἐπὶ τῶν σταθερῶν μισθῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ ἐπὶ τῶν κερδῶν μερίδας τὰς ἀπονεμομένας εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθουμένους ἐπὶ ἐνδεχομένῃ ὠφελείᾳ, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα ἀληθεῖς μισθοὺς (ἀριθ. 356).

Φαίνεται δὲ ἡ παραγραφὴ αὕτη οὖσα ξένη πρὸς τοὺς μισθοὺς τῶν προσώπων τῶν μὴ χρησιμοποιουμένων εἰς τὴν ὁδηγίαν τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἀποτελούντων μέρος τοῦ πληρώματος. Ὑπεστηρίχθη ὅμως ἡ ἀντίθετος θεωρία· παρετηρήθη ὅτι τὸ ἄρθρ. 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁμιλεῖ περὶ τῶν *ναυτῶν καὶ παντὸς ἄλλου τῶν ἐκ τοῦ πληρώματος* (et autres gens de l'équipage) (1). Ἀλλ' αἱ ἐκφράσεις αὗται δὲν

(1) Desjardins, VIII, ἀριθ. 6709 δίς.

περιλαμβάνουσι μεθ' ὅλην τὴν γενικότητά των τοὺς ὑπαλλήλους τοὺς μὴ συμπράττοντας εἰς τὴν ὁδηγίαν τοῦ πλοίου (1).

**402.** Ἡ ἐνιαυσία παραγραφὴ ἀντιτάσσεται κατὰ τῆς διοικήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐναγούσης πρὸς πληρωμὴν τῶν μισθῶν, ὡς καὶ κατ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, διότι οὐδὲν ἄλλο πράττει ἡ διοίκησις εἰ μὴ νὰ ἐνασκῇ τὸ τούτων δικαίωμα (ἀριθ. 376).

Ἀλλ' ἡ ἐτησία παραγραφὴ θὰ ἀπεσβεῖτο, ἐὰν γενομένης τῆς προκαταβολῆς τῶν μισθῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (2) ἢ ὑπὸ παντὸς ἄλλου προσώπου, ἔστω καὶ παρὰ τῆς διοικήσεως τοῦ ναυτικοῦ (3) (4), ἐκινεῖτο ἀγωγὴ περὶ πληρωμῆς κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἡ ἀγωγὴ αὕτη δὲν εἶναι ἀγωγὴ περὶ πληρωγῆς μισθῶν στηριζομένων ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως, ἀλλ' ἀγωγὴ διαχειρίσεως ἀλλοτρίων ἢ ἐντολῆς ὑποκειμένης εἰς τριακονταετῆ παραγραφήν.

**403.** Ἡ παραγραφὴ τοῦ ἄρθρου 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος δύναται νὰ προταθῇ ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὀφειλέτου τῶν μισθῶν δυνάμει τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως. Δὲν δύναται νὰ προτείνῃ αὐτὴν τὸ ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἰς τὸ ὁποῖον κατετέθησαν οἱ μισθοὶ καὶ ὅπερ ὀφείλει αὐτούς. Ἡ ἀγωγὴ τῶν ναυτικῶν πηγάζει κατὰ τὴν τελευταίαν περίπτωσιν ἐκ τῆς παρακαταθήκης.

**404.** Κατὰ τὸ ἄρθρ. 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἄρχεται *ἀφ' ἧς ἡμέρας ἐτελείωσεν ὁ πλοῦς* : ἡ ἔκφρασις αὕτη ὁρᾷ ἐνταῦθα τὸ τέλος τοῦ πλοῦ τῶν ναυτικῶν. Ὁ πλοῦς δέον θὰ θεωρηθῇ ἐπὶ τοῦ προκειμένου τελειώτας οὐχὶ κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, ἀλλὰ κατὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ πίνακος τοῦ ἀφοπλισμοῦ (rôle de désarmement). Μέχρις τῆς ἐποχῆς ταύτης ἡ ἀπαίτησις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν εἶναι οὔτε ἐκκαθαρισμένη οὔτε ἀπαιτητή. Τῷ ὄντι, ἡ ἐκκαθάρισις ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ἀφοπλισμοῦ καὶ ἡ πληρωμὴ τῶν μισθῶν δὲν δύναται νὰ ἀπαιτηθῇ

---

(1) Πρβ. ἐν ἀριθ. 396 τί λέγεται περὶ τῶν προσώπων τῶν ὁπείων οἱ μισθοὶ δὲν ἐκχωροῦνται καὶ δὲν κατάσχονται.

(2) Rouen, 21 Φεβρουαρίου 1881. D. 1882. 2. 145.

(3) Desjardins, VIII, ἀριθ. 1709, σελ. 188.

(4) Rouen, 12 Αὐγούστου 1863. S. 1864. 2. 299.

ἐφ' ὅσον δὲν γίνεται ὁ ἀφοπλισμός (ἀριθμὸς 372) (1).

Ἐν περιπτώσει ναυαγίας τοῦ πλοίου διὰ τοὺς αὐτοὺς λόγους ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἄρχεται ἀπὸ τοῦ καταρτισμοῦ τοῦ πίνακος τοῦ ἀφοπλισμοῦ (2). Οὐκ ὀρθῶς δὲ ἐκρίθη ἐνίοτε, ὅτι ἡ παραγραφὴ τρέχει ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἡ διοίκησις ἔλαβε γνῶσιν τοῦ συμβεβηκότος τὸ ὁποῖον ἀποπερατοῖ τὸν πλοῦν (3). Ἡ λύσις αὕτη τότε μόνον θὰ ἦτο ὀρθή, ὅταν οἱ ἡμέτεροι νόμοι θὰ παρεδέχοντο τὸν κανόνα adversus non valentem agere non currit praescriptio, ἐνῷ ἀποκρούεται ὑπὸ τοῦ ἀστ. κώδικος (ἄρθρ. 2251).

**405**. Συμβαίνει ἐνίοτε νὰ ἐξαφανίζηται ἓν πλοῖον ἄνευ εἰδήσεων. Διὰ τὴν τοιαύτην περίπτωσιν ἰσχυρίσθησάν τινες, ὅτι ἰσχύει μόνον ἡ τριακονταετής, παραγραφή, ἡ παραγραφὴ τοῦ κοινοῦ δικαίου, διὰ τὸν λόγον ἁπλῶς καὶ μόνον ὅτι εἶναι ἀδύνατον νὰ εὑρεθῇ τὸ χρονικὸν σημεῖον ἀφ' οὗ ἄρχεται ἡ παραγραφή (4). Ὡς ὀρθῶς παρετηρήθη, ἡ θεωρία αὕτη τότε μόνον ἠδύνατο νὰ νοηθῇ, ὅταν ἡ παραγραφὴ δὲν ἔμελλε νὰ χωρήσῃ εἰ μὴ ἀπὸ τῆς ἀπωλείας, ἥτις ἐλλείψει εἰδήσεων δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ (5)· ἀλλ' ἡ παραγραφὴ δὲν χωρεῖ εἰ μὴ ἀπὸ τοῦ καταρτισμοῦ τοῦ πίνακος τοῦ ἀφοπλισμοῦ ὅστις ἐκκαθαρίζει τοὺς ὀφειλομένους μισθούς, καὶ ἀκόμη καὶ ἐν περιπτώσει ἐλλείψεως εἰδήσεων, συνταχθέντος τοῦ πίνακος τούτου, δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ μὴ ληφθῇ οὗτος ὡς σημεῖον ἐνάρξεως τῆς ἐτησίας παραγραφῆς ὡς συμβαίνει εἰς πάσας τὰς ἄλλας ὑποθέσεις (6).

**406**. Ἕνεκα δὲ ἀκριβῶς τῆς σκοπουμένης ταχύτητος, χάριν τῆς ὁποίας ἐγένετο δεκτὴ ἡ ἐτησία παραγραφή, καὶ τοῦ χαρακτῆρος αὐτῆς ὡς βραχείας παραγραφῆς (ἄρθρ. 2278 ἀστ. κώδικος) δὲν δύναται ν' ἀνασταλῇ ὑπὲρ τῶν ἀνηλίκων καὶ τῶν ἀπηγορευμένων, ὑπόκειται ὅμως εἰς τοὺς συνήθεις λόγους διακοπῆς. Κατὰ τὸ ἄρθρον 434 *δὲν δύναται νὰ εἰσχωρήσῃ παραγραφή, ὅταν*

(1-2) Douai, 18 Αὐγούστου 1865, Journal de Marseille 1868. 2. 116. Filleau, ἔνθα ἀνωτ., σελ. 266 καὶ ἐπόμ. Laurin sur Cresp, I, σελ. 488. Desjardins, ἀριθ. 1709. Boistel, ἀριθ. 1444.

(3) Ἀκυρ. 16 Ἰουλίου 1860. D. 1860. 1. 561. Rennes, 30 Αὐγούστου 1866 D. 1868. 2. 25,

(4) Ἐσφαλμένως ὑπεστηρίξαμεν τὴν γνώμην ταύτην. Précis de Droit commercial, II, ἀριθ. 1724.

(5) De Varloger, V, ἀριθ. 2286. Desjardins, VIII, ἀριθ. 1709 σελ. 192.

(6) Rouen. 12 Αὐγούστου 1863. S. 1864. 2. 299.

*παρεμπέσῃ ἔγγραφον χρεωστικὸν εἴτε ἰδιόγραφον εἴτε ἐπίσημον, λογαριασμὸς ἐγκεκριμένος ἢ κλῆσις δικαστικὴ* (la prescription ne peut avoir lieu s'il ya cédule, obligation, arrêté de compte en interpellation judiciaire) (*). Ρητέον δὲ κατὰ τὰ λοιπά, ὅτι ἡ διακοπὴ διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων τοῦ κοινοῦ δικαίου (ἄρθρ. 2244 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἀστ. κώδικος).

**407.** Ἀντιτασσομένης τῆς περὶ ἧς πρόκειται παραγραφῆς, ὁ ἐνάγων δὲν δύναται πρὸς ἀπόκρουσιν αὐτῆς νὰ ἐπαγάγῃ ὅρκον εἰς τὸν ἐναγόμενον. Ἡ ἐπαγωγὴ τοῦ ὅρκου δὲν εἶναι δεκτὴ ἐπὶ παραγραφῆς εἰ μὴ ἐν ταῖς ρητῶς ὑπὸ τοῦ νόμου ὁριζομέναις περιστάσεσι καὶ ὅταν ἡ παραγραφὴ στηρίζεται ἐπὶ ἀπαλλακτικοῦ τεκμηρίου (présomption de libération). (Ἔνστ. ἄρθρ. 189, ἐμπ. κώδικος) (1). Ἀλλὰ τοιαύτη δὲν εἶναι ἡ βάσις τῆς περὶ ἧς πρόκειται παραγραφῆς. Ἀποτελεῖ αὕτη εἶδος ἐκπτώσεως, σκοπὸν ἐχούσης νὰ ἐπιτύχῃ ταχεῖαν διακανόνισιν (2).

**408.** Τὸ ἄρθρον 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁρίζει πρὸς τούτοις, ὅτι *παραγράφεται ἐπίσης πᾶσα ἀγωγὴ περὶ πληρωμῆς τροφίμων δοθέντων εἰς τοὺς ναύτας κατὰ διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου ἓν ἔτος μετὰ τὴν παράδοσιν*. Ἡ διάταξις αὕτη ὑποθέτει, ὅτι, πρὶν ἀρχίσῃ ἡ μαγειρικὴ ὑπηρεσία ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὁ πλοίαρχος εὑρίσκεται εἰς ἀνάγκην νὰ χορηγήσῃ εἰς τοὺς ναύτας τὴν καθημερινὴν τροφὴν των ἐν ἑστιατορίοις. Κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον (ἄρθρ. 2271 τοῦ ἐμπ. κώδικος) ἡ παραγραφὴ ἔπρεπε νὰ εἶναι ἓξ μηνῶν. Ἀλλ' ἐπειδὴ τὸ πλοῖον δύναται ν' ἀναχωρήσῃ κατὰ πᾶσαν στιγμήν, ἐπῆλθεν ἡ σκέψις, ὅτι ἦτο ὀρθὸν νὰ εἰσαχθῇ μακροτέρα παραγραφή.

Ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος, ἐν ἐλλείψει διαταγῆς τοῦ πλοι-

---

(*) Σ. Μ. Ἡ μετάφρασις τοῦ ἐν παρενθέσει καταχωριζομένου 434 ἄρθρου τοῦ γαλλικοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι ἡ ἐπίσημος τοῦ ἡμετέρου ἐμπ. νόμου.

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 450.

(2) Ἀκυρ. 13 Φεβρουαρίου 1856. D. 1856. 1. 77. Aix 13 Αὐγούστου 1859. D. 1860. 2. 86. Ἀκυρ. 16 Ἰουλίου 1860. D. 1860. 1. 461. Bédarride, V, ἀριθ. 1973. Laurin sur Cresp, I, σελ. 492. Desjardins, ἀριθ. 1711 ἐν τέλει. Boistel, ἀριθ. 1444. — Ἐν τούτοις ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ὁ Valin (ἄρθρ. 10 τίτλ. VII, βιβλ. I,) καὶ ὁ Merlin, Répert. v° Présomption (ἄρθρ. II, § 4), παρεδέχοντο τὴν ἐπαγωγὴν τοῦ ὅρκου.

ἄρχου, οἱ ξενοδόχοι ἢ κάπηλοι δὲν εἶχον ἀγωγὴν οὐδὲ κατὰ τῶν ναυτῶν εἰς οὓς εἶχον προμηθεύσει χρειώδη. Ὁ ἐμπ. κῶδιξ ἀπέφυγε τὴν ἔκπτωσιν ταύτην· τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρ. 9 βιβλίου I, τίτλου XII (1) τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, ἐξ οὗ ἐπήγαζεν ἡ ἔκπτωσις αὕτη, δὲν ἐπανελήφθη ἐν τῷ κώδικι, ὅστις ἀσχολεῖται μόνον περὶ τῆς ἀγωγῆς τῆς διδομένης κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὑποχρεουμένου ἕνεκα τῶν διαταγῶν τοῦ πλοιάρχου (2). Αὐτὴ ἡ ἀγωγὴ ἀποσβέννυται διὰ τῆς παραγραφῆς τοῦ ἑνὸς ἔτους, μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς δυνατῆς ἐφαρμογῆς εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τῶν ποινικῶν διατάξεων τοῦ νόμου τῆς 26 Ἰουλίου 1873.

**409.** ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ. — Διάφορα αἴτια δύνανται νὰ ἀγάγωσιν εἰς τὴν ἀποβίβασιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Ἐνδεχόμενον νὰ διακοπῇ ὁ πλοῦς τῇ θελήσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ, νὰ ἀσθενήσῃ εἷς ναύτης, νὰ ἀπολεσθῇ, νὰ ναυαγήσῃ τὸ πλοῖον, νὰ ἀποβιβασθῇ ὁ ναύτης ἕνεκα τῆς κακῆς διαγωγῆς του ὅπως εἰσαχθῇ εἰς δίκην, κλπ. Ἐν πάσαις ταύταις ταῖς περιπτώσεσιν οἱ ἐργάται θαλάσσης δέον νὰ ἐπαναχθῶσιν εἰς τὴν Γαλλίαν· Οἱ πρόξενοι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἢ οἱ ἐπίτροποι τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐν ταῖς ἀποικίαις ὀφείλουσι νὰ ἐπαγρυπνῶσιν ὅπως ἐνεργῆται ἡ παλιννόστησις.

Τὰ ἔξοδα τῆς παλιννοστήσεως βαρύνουσι κατ' ἀρχὴν τὸν ἐφοπλιστήν (ἀριθ. 412)· ἕνεκα τούτου κατατάσσεται ἡ ὑποχρέωσις τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγῆς μεταξὺ τῶν ἀπορρεουῶν ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως εἰς βάρος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**410.** Οἱ καθ' ἕκαστα κανόνες οἱ ἀφορῶντες τὴν παλιννόστησιν δὲν εὑρίσκονται ἐν τῷ ἐμπ. κώδικι· περιορίζεται οὗτος εἰς τὸ νὰ ὑπαινιχθῇ αὐτοὺς καὶ νὰ λύσῃ ζητήματά τινα ἀφορῶντα αὐτήν (ἄρθρ. 252, ἐδ. τελευτ., ἄρθρ. 258 ἐδ. τελευτ., ἄρθρ. 262)· εὑρίσκονται δὲ οὗτοι κυρίως ἔν τινι διατάγματι τῆς 22 Σεπτεμβρίου

---

(1) Ἔχει δὲ τοῦτο ὡς ἑξῆς: «Οἱ κάπηλοι δὲν θὰ ἔχωσιν οὐδεμίαν ἀγωγὴν διὰ τὰ τρόφιμα τὰ χορηγηθέντα εἰς τοὺς ναύτας, ἂν μὴ ἐδόθη διαταγὴ τοῦ πλοιάρχου, καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ θὰ ἀπαιτήσωσι τὸ δικαίωμά των ἐντὸς ἔτους καὶ ἡμέρας, μεθ' ὃ ἡ ἀγωγή των εἶναι ἀπαράδεκτος.»

(2) Ὅρα Arth. Desjardins, VIII, ἀριθ. 1716.

1891, ὅπερ ἀντικατέστησεν ὑπατικὴν διαταγὴν τῆς 5 germinal ἔτους XII καὶ ἐν διατάγματι τῆς 7 Ἀπριλίου 1860.

**411.** Δὲν ἀρκεῖ δὲ νὰ ἐπαναχθῶσιν οἱ ἐργάται θαλάσσης εἰς τὴν Γαλλίαν, πρέπει νὰ ἐπαναχθῶσιν καὶ εἰς τὰ οἰκεῖα αὐτῶν τμήματα ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Ἄλλως ἔχουσι δικαίωμα ἀποζημιώσεως, ἣν ὀφείλει αὐτοῖς ὁ ἐφοπλιστής. Τοῦτο δὲ καλεῖται conduite ἢ conduite de retour. Σημειωτέον ἐν τούτοις, ὅτι ὁ ὅρος rapatriement (παλιννόστησις) λαμβάνεται ἐνίοτε ὑπὸ εὐρεῖαν σημασίαν περιλαμβάνουσαν καὶ τὴν ἔννοιαν τῆς conduite de retour. Ὅρα ἄρθρ. 258, τελ. ἐδ. τοῦ ἐμπ. κώδ.) (1).

**412.** Τὸ διάταγμα τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891 (ἄρθρ. 6) ὡς καὶ οἱ προηγούμενοι κανονισμοὶ περὶ τοῦ θέματος τούτου, καθιεροῦσι τὴν ἀρχήν, καθ' ἣν τὰ ἔξοδα διατροφῆς, συντηρήσεως, ἐπαναγωγῆς εἰς τὴν οἰκίαν καὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὸ τμῆμα (quartier) τῶν ἀτόμων τῶν προερχομένων ἐκ πληρώματος ἐμπορικοῦ πλοίου βαρύνουσι τὸν ἐφοπλισμόν.

**413.** Ἐξαιρετικῶς ἡ εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγὴ γίνεται δαπάναις τοῦ κράτους, προκειμένου περὶ λιποτακτῶν ἢ ναυτικῶν ἀποβιβασθέντων εἴτε ἵνα δικασθῶσι εἴτε ἵνα ὑποβληθῶσιν εἰς ποινὴν (Διάτ. τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 20). Ὑφίστανται μάλιστα οἱ ἐργάται θαλάσσης αὐτοὶ προσωπικῶς τὰ ἔξοδα, ὅταν ἡ ἀποβίβασις ἐγένετο ἐκ λόγων τάξεως ἢ πειθαρχίας. Ἀποφασίζουσι δὲ περὶ τούτου αἱ ἀρχαὶ αἱ ὁριζόμεναι ὑπὸ τοῦ διατάγματος τοῦ 1891 (ἄρθρ. 1). Τότε τὰ ἔξοδα κρατοῦνται ἐκ τῶν μισθῶν (Διάτ. τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 19).

**414.** Ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἰρημένων (ἀριθ. 411 μέχρι 413) συνάγεται, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς ἐνέχεται διὰ τὰ ἔξοδα ἐπαναγωγῆς εἰς τὴν οἰκίαν καὶ ὅταν ἡ ἀποβίβασις ὀφείληται εἰς τυχαῖον γεγονὸς (ἀριθ. 258, § 6 τοῦ ἐμπ. κώδ.), ὡς καὶ ὅταν προέρχηται ἐξ αὐτοῦ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, λόγου χάριν ἐκ διακοπῆς πλοῦ προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 252 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ ἐξ ἀπολύσεως.

Εὐκόλως ἐννοεῖ τις, ὅτι οὕτως ἔχουσι τὰ πράγματα ἐν ταῖς περιπτώσεσι τῆς τελευταίας κατηγορίας. Ἀλλὰ πῶς νὰ δικαιολογήσῃ

---

(1) Ὅρα Ἐμποροδικεῖον τῆς Boulogne-sur-Mer τῆς 9 Νοεμβρίου 1886, Revue internationale du Droit maritime. 1886-87, σελ. 674.

τις τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τῶν ἐξόδων ἐπαναγωγῆς εἰς τὴν οἰκίαν, ὅταν αὕτη καθίσταται ἀναγκαία ἐκ γεγονότος τυχαίου, τὸ ὁποῖον δὲν δύναται ποσῶς νὰ καταλογισθῇ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ ὅπερ καταστρέφει ἴσως αὐτὸν ἐν μέρει ; Ἐν πρώτοις δύναταί τις νὰ ἐξηγήσῃ τοῦτο ἐκ τοῦ συμφέροντος τοῦ στρατοῦ τῆς θαλάσσης· ἀνάγκη ν' ἀποδώσῃ ὁ ἐφοπλιστὴς εἰς τὸ κράτος τοὺς ἄνδρας οἵτινες ἐνδεχόμενον νὰ εἶναι ἀναγκαῖοι εἰς αὐτὸ καὶ τοὺς ὁποίους τὸ κράτος δανείζει, οὕτως εἰπεῖν, εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν (ἀριθ. 341). Ἀλλ' ἡ ἐξήγησις αὕτη δυνατὸν νὰ φαίνηται ἀνεπαρκής, μάλιστα ἀφ' ὅτου τόσαι ἀνακουφίσεις ἐγένοντο τῶν βαρῶν τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς (1). Ἔχομεν ἐνταῦθα ὑποχρέωσιν στηριζομένην ἐπὶ λογικῆς ἑρμηνείας τῆς βουλήσεως τῶν μερῶν. Δὲν εἶναι σχεδὸν ποσῶς πιθανόν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης συγκατατίθενται, ἀντὶ τοῦ γλίσχρου μισθοῦ των, νὰ διατρέξωσι τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ ἐγκαταλειφθῶσιν εἰς μεμακρυσμένην χώραν, ὅπου δὲν θὰ εὕρισκον ἴσως νέαν μίσθωσιν καὶ ὁπόθεν κατ' ἀκολουθίαν θὰ ἦσαν ἠναγκασμένοι νὰ ἐπιστρέψωσιν ἰδίαις δαπάναις (2).

**415.** Οἱ περὶ ἐπαναγωγῆς εἰς τὴν οἰκίαν κανόνες κηρύσσονται δημοσίας τάξεως ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 4 Μαρτίου 1852, καὶ κατ' ἀκολουθίαν δὲν δύναται νὰ γίνῃ παρέκκλισις ἀπ' αὐτῶν δι' ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν. Τὸ διάταγμα τοῦτο διατάσσει ὅτι ἀπαγορεύεται πᾶσα παρέκκλισις ἀπὸ τῶν ἄρθρων 1, 5 καὶ 8 τοῦ διατάγματος (arrêté) τῆς 5 germinal ἔτους XIII, καὶ τοῦ ἄρθρ. 252, § 5 τοῦ ἐμπ. κώδικος· αἱ εἰρημέναι διατάξεις τοῦ διατάγματος ἀντικατεστάθησαν μόνον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ διατάγματος τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄνευ δὲ δυσκολίας τὸ νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀναφερόμενον εἰς αὐτὰς ταύτας τὰς τελευταίας διατάξεις.

Τοὐναντίον ἐπιτρέπονται συμφωνίαι παρεκκλίνουσαι ἀπὸ τῶν κανόνων τῶν ἀφορώντων τὴν conduite de retour. Τὸ ἄρθρον 13 ἐν τέλει τοῦ διατάγματος τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891 ὁρίζει : *Ἐπιτρέπεται παρέκκλισις ἀπὸ τῶν διατάξεων τούτων ἐν πάσῃ περιπτώσει δι' ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν καταχωριζομένων ἐν ταῖς συμβάσεσι*

(1) Διάταγμα τῆς 22 Μαρτίου 1862.
(2) Arth. Desjardins, V, σελ. 544.

*ταῖς συνομολογουμέναις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν. Αἱ συμφωνίαι αὗται καταχωρίζονται ἐν τῷ ναυτολογίῳ.* Δύναταί τις ν' ἀμφιβάλλῃ ὀλίγον περὶ τῆς νομιμότητος τῆς διατάξεως ταύτης ὡς καὶ περὶ τῆς νομιμότητος προγενεστέρου διατάγματος καθιεροῦντος τὸν αὐτὸν κανόνα. Τὸ νομοδιάταγμα τῆς 4 Μαρτίου 1852 εἶχε κατατάξει μεταξὺ τῶν διατάξεων δημοσίας τάξεως τὸ ἄρθρον 5 τοῦ διατάγματος (arrêté) τῆς 5 germinal ἔτους XIII, τοῦ ἀφορῶντος τὴν conduite de retour. Εἶναι δύσκολον νὰ νοηθῇ πῶς ἓν ἁπλοῦν διάταγμα (décret) δύναται νὰ τροποποιήσῃ ἓν νομοδιάταγμα (décret-loi) (1).

**416.** Ἐν γένει τὰ ἔξοδα τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγῆς δὲν ἀπαιτοῦνται ὑπ' αὐτῶν τούτων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ προκαταβάλλονται ταῦτα ὑπὸ τοῦ κράτους, ἔπειτα ἡ διοίκησις τοῦ ναυτικοῦ περιορίζεται εἰς τὸ νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν εἴσπραξιν κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὰ ἔξοδα παλιννοστήσεως οὐ μόνον πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀλλὰ καὶ πρὸς τὸ κράτος. Τὸ δημόσιον λοιπὸν ἐνάγει τὸν ἐφοπλιστὴν δυνάμει ἰδίου δικαιώματος καὶ γεγεννημένου ἀπ' εὐθείας ὑπὲρ αὐτοῦ (2)· δὲν ἐνασκεῖ τὸ δικαίωμα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, δὲν ἐνάγει ἐν ὀνόματι αὐτῶν, ὡς πράττει ὅταν ἀπαιτῇ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν των (ἀριθ. 376).

Ἐκ τῆς ἰδέας ταύτης ἀπορρέουσι πολλαὶ συνέπειαι :

α. Αἱ ἐνστάσεις ἢ μέσα ὑπερασπίσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν προτείνονται ἀναγκαίως κατὰ τοῦ κράτους ἀπαιτοῦντος παρὰ τοῦ τελευταίου τούτου τὰ ἔξοδα τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγῆς ἢ τῆς conduite. Ἰδίᾳ δὲ δὲν δύναται ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ προτείνῃ κατὰ τοῦ κράτους τὸν συμψηφισμὸν διὰ τὰ τυχὸν ὀφειλόμενα εἰς αὐτὸν ὑπὸ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (3).

β. Ἡ νομολογία παραδέχεται, ὅτι ἡ ἀγωγὴ τοῦ δημοσίου δὲν ὑπόκειται εἰς τὴν ἐνιαυσίαν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρ. 433 τοῦ ἐμπ.

---

(1) Ὅρα ὑπὲρ τῆς ἰδέας τῆς παρανομίας τῶν διατάξεων τοῦ διατάγματος τοῦ ἀρνουμένου τὸν χαρακτῆρα δημοσίας τάξεως εἰς τοὺς κανόνας περὶ conduite de retour. Rennes, 31 Μαΐου 1869. D. 1870. 2. 197.

(2) Ἀκυρ. Ὁλομέλεια, 6 Φεβρουαρίου 1877. D. 1877. 1. 144.

(3) Διάταγμα τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 15.

κώδικος (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι αἱ ἀποφάσεις ἐπικαλοῦνται ὑπὲρ τῆς λύσεως ταύτης ἄλλα ἐπιχειρήματα. Παρατηροῦσιν, ὅτι ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 433 εἶναι στενοῦ δικαίου, ἐπειδὴ πρόκειται περὶ παραγραφῆς ἐξαιρετικῆς, καὶ ποιεῖται λόγον μόνον περὶ τῶν ἀποδοχῶν καὶ μισθῶν, ὅτι ἄλλως ὑπάρχει περὶ τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγῆς εἰδικὴ νομοθεσία ἀποκλείουσα τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

Ἡ λύσις αὕτη εἶναι λίαν ἀμφισβητήσιμος καὶ κρίνομεν προτιμότερον νὰ ἐφαρμόσωμεν τὴν ἐνιαυσίαν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρ. 433 κατὰ τῆς ἀγωγῆς περὶ πληρωμῆς τῶν ἐξόδων τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγῆς, οἱοσδήποτε, ἄλλως, καὶ ἂν εἶναι ὁ ἐνάγων (2). Τὰ ἔξοδα ἐπαναγωγῆς εἰς τὴν οἰκίαν εἶναι παρεπόμενον τῶν μισθῶν· ὡς τοιαῦτα περιλαμβάνονται ἐντὸς τῶν ὅρων τοῦ ἄρθρου 433. Μήπως ἄλλως δὲν παραδεχόμεθα κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ὅτι τὸ προνόμιον τοῦ ἄρθρ. 191 6ον τοῦ ἐμπ. κώδ. ἐξασφαλίζει τὰ ἔξοδα ταῦτα ὡς καὶ τοὺς κυρίως μισθούς, καίτοι ἡ τελευταία αὕτη διάταξις δὲν ποιεῖται λόγον ρητῶς εἰ μὴ περὶ τῶν μισθῶν (ἀριθ. 379) (3).

**417.** Ἡ ὑποχρέωσις τῆς παλιννοστήσεως βαρύνει πᾶσαν τὴν περιουσίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις δὲν δύναται νὰ ἐλευθερωθῇ διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Τῷ ὄντι δὲν πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ὑποχρεώσεως συνομολογηθείσης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ περὶ χρέους διὰ τοῦ ὁποίου ἀπ' εὐθείας ὁ νόμος ἐπιβαρύνει τοῦτον.

Ἐξαιρετικῶς ὅμως ἐν περιπτώσει ναυαγίας, ἁλώσεως, ἢ κηρύξεως ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ· τὰ ἔξοδα τῆς εἰς τὴν οἰκίαν ἐπιστροφῆς ἐπὶ πάσης τῆς περιουσίας του. Κατὰ τὸ τελευταῖον ἐδάφιον τὸ προστεθὲν εἰς τὸ ἄρθρον 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου

---

(1) Aix, 26 Ἰουλίου 1864, D. 1866. 2. 198. Rennes, 30 Αὐγούστου 1866, D. 1868. 2. 25. Ἀκυρ. 31 Δεκεμβρίου 1879. D. 1880. 1. 133. —Desjardins, VIII, ἄρθρ. 1709 δὶς σελ. 190.

(2) Debacq ὑπὸ τὴν τελευταίαν ἀπόφασιν τὴν μνημονευθεῖσαν ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώσει. Laurin sur Cresp, I, σελ. 505 μέχρι 508.

(3) Laurin sur Cresp I, σελ. 509 καὶ ἑπόμ.

1885, *ἡ εἰς τὴν οἰκίαν ἐπαναγωγὴ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος βαρύνει τὸν ἐφοπλισμόν, ἀλλὰ μόνον μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τῶν ναυαγίων αὐτοῦ καὶ τοῦ ναύλου τῶν διασωθέντων ἐμπορευμάτων*. Οὕτω ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν ἐκτελεῖται ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν κερδηθέντων διὰ τοῦ πλοίου ναύλων ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεώς του ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ (1). Εἶναι δὲ ἔτι

(1) Ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885, περιλαμβάνων τὴν περὶ ἧς πρόκειται διάταξιν ἐν τῷ ἄρθρῳ 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἔθεσε τέρμα εἰς ὑφισταμένην διάστασιν καὶ ἐβελτίωσε τὴν κατάστασιν τὴν ὁποίαν ἐδημιούργει ἡ νομολογία εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τῶν ἐξόδων ἐπιστροφῆς. Τὸ διάταγμα τῆς 7 Ἀπριλίου 1860 (ἄρθρ. 14) ὥριζεν ὅτι τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς, «ὡς καὶ οἱ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης βαρύνουσι τὸ πλοῖον καὶ ἐπιβοηθητικῶς τὸ σύνολον τῶν ναύλων τῶν κερδηθέντων ἀφ' ὅτου τὸ πλοῖον ἀπῆλθεν ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ του καὶ δὲν ἐπιβαρύνουσι τὸ δημόσιον εἰ μὴ μετὰ τὴν ἐξάντλησιν τῆς ἐγγυήσεως ταύτης». Ἐκ τούτου συνήγετο, ὅτι, ἐὰν τὸ πλοῖον ἐξετέλει κατὰ σειρὰν πολλοὺς διάπλους (traversées), ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐξετελεῖτο οὐ μόνον ἐπὶ τῶν ναυαγίων τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου τοῦ τελευταίου διάπλου (traversée) ἀλλ' ἐπὶ πάντων τῶν ναύλων τῶν κερδηθέντων ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ἡ ἔννοια τοῦ διατάγματος τοῦ 1860 ἦτο ἀναμφίβολος, μεγάλη ὅμως ἐγένετο συζήτησις ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν ἡ διάταξις τοῦ διατάγματος τούτου ἦτο συνταγματική. Τὸ ἀκυρωτικὸν ἐφρόνει ὅτι τὸ διάταγμα τοῦτο δὲν ἐκαινοτόμει, ὅτι περιωρίζετο εἰς τὸ νὰ καθιερώσῃ μίαν ἐπίσημον ἑρμηνείαν νομοθετικῶν κειμένων διατελούντων ἐν ἰσχύι Ἀκυρ. ὁλομελ. 6 Φεβρουαρίου 1877. S. 1877. 1. 357. Journal du Palais 1877. 915. D. 1877. 1. 114. Ἡμεῖς, τοὐναντίον, φρονοῦμεν, ὅτι εἴχομεν ἐνταῦθα διάταξιν νέου δικαίου καὶ ὅτι ἀφοῦ τὸ διάταγμα δὲν δύναται νὰ μεταρρυθμίσῃ νόμον, τὸ ἄρθρον 14 τοῦ διατάγματος τοῦ 1860 ἦτο ἀντισυνταγματικὸν καὶ κατ' ἀκολουθίαν δὲν ἔπρεπε νὰ ἐφαρμοσθῇ ὑπὸ τῶν δικαστηρίων: Aix, 26 Ἰουλίου 1864. S. 1865. 1. 207. Journal du Palais, 1866. 851. D. 1866. 2. 193. 24 Ἰουνίου 1869. D. 1870. 2. 199. Τὰ ἐμποροδικεῖα ἐν γένει ἐδίκαζον κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο. Ὅρα ἐπίσης Desjardins III, ἀριθ. 746 καὶ V, ἀριθ. 1275. De Valroger, Des frais de rapatriement en cas de naufrage (Journal de jurisprudence de Marseille, 1879. 2. 90 καὶ ἑπόμ.—Κατὰ τοὺς κανόνας τοὺς ἰσχύοντας πρὸ τοῦ διατάγματος τῆς 7 Ἀπριλίου 1860 (Διαταγὴ (arrêté) τῆς 5 Germinal τοῦ ἔτους XII, ἀριθ. 7 ὡς καὶ διάταγμα τῆς 1 Αὐγούστου 1743 ἄρθρ. 8 καὶ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 10 βιβλίου III, τίτλ. IV, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681), τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς δὲν ἦσαν ἀπαιτητὰ ἐν περιπτώσει ναυαγίας, εἰ μὴ ἐπὶ τῶν ναυαγίων τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου τῶν διασω-

μᾶλλον περιωρισμένα τὰ δικαιώματα τοῦ κράτους, καθόσον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου προηγοῦνται αὐτοῦ οἱ ἐργάται θαλάσσης, ἐνασκοῦντες τὸ προνόμιον τὸ ἀπονεμόμενον εἰς τοὺς μισθούς των (ἄρθρ. 258, τελευτ. ἐδάφ. ἐν τέλει) (1).

**418.** Ἐκ τούτων συνάγεται, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκείας τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου τῶν σωθέντων ἐμπορευμάτων τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς ὡς πρὸς τὸ περίσσευμα παραμένουσιν εἰς βάρος τοῦ κράτους.

Ρητέον δὲ κατὰ τὰ λοιπά, ὅτι ὁ ναῦλος ὁ οὕτω ὑπεγγυώμενος διὰ τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς εἶναι ὁ *ἀκαθάριστος* καὶ οὐχὶ ὁ *καθαρὸς* ναῦλος (2).

**419.** Ἐν τοῖς ἐφοπλισμοῖς ἐπὶ μετοχῇ ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν, τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς φέρει τὸ πλοῖον καὶ ἐπιβοηθητικῶς αἱ ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ ἐπὶ τῶν κερδῶν μερίδες τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Αἱ ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ ἐπὶ τῶν κερδῶν μερίδες τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, θεωρούμεναι ὡς μισθοί, εἶναι ἐλεύθεραι τῶν ἐξόδων τούτων. Διάταγμα τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 16 (3).

**420.** Δὲν ἀφορῶσι δὲ οἱ περὶ ἐπιστροφῆς κανόνες εἰ μὴ τοὺς ἀπογεγραμμένους ναυτικοὺς καὶ τοὺς Γάλλους τοὺς ἀποτελοῦντας μέρος τοῦ πληρώματος γαλλικοῦ πλοίου. Διάταγμα τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 1 καὶ 13.

Κατὰ συνέπειαν οἱ κανόνες οὗτοι δὲν ἀφορῶσι τοὺς ξένους ναυτικοὺς καὶ αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ἀποτελοῦντας μέρος τοῦ πληρώματος γαλλικῶν πλοίων. Κατ' ἀρχὴν οἱ ἀλλοδαποὶ ἀποβιβαζόμενοι, ἐκτὸς τῆς πατρίδος των, ἀπὸ πλοίου γαλλικοῦ ἐπὶ τοῦ ὁποίου ὑπηρετοῦσιν ὡς ναυτικοὶ ἢ ὑπὸ οἱανδήποτε ἄλλην ἰδιότητα, παραδίδονται εἰς τὸν πλησιεστέρας ἕδρας πρόξενον τοῦ κράτους των, πλὴν

---

θέντων ἐμπορευμάτων, τουτέστιν ἐπὶ τοῦ ναύλου τοῦ διάπλου (traversée) καθ' ὃν συνέβη τὸ δυστύχημα.—Τὸν κανόνα δὲ τοῦτον ἐπαναφέρει τὸ νέον κείμενον τοῦ ἄρθρου 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

(1) Τοῦθ' ὅπερ ἴσχυεν ἤδη πρὸ τοῦ 1885· Montpellier, 26 Ἰουνίου 1872, D. 1873. 2. 32.

(2) Rennes 5 Μαρτίου 1868 καὶ 31 Μαΐου 1869. D. 1870. 2. 231. Ἀκυρ. 18 Μαΐου 1870. D. 1870. 1. 321.

(3) Ἀντιγραφὴ διατάξεως τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ διατάγματος τῆς 7 Ἀπριλίου 1860.

ἂν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία ἐγγεγραμμένη ἐν τῇ μισθώσει των. Ὑπάρχουσιν ὅμως ἱκαναὶ διεθνεῖς συμβάσεις, δυνάμει τῶν ὁποίων ὡρισμένα κράτη ὑποχρεοῦνται ἀμοιβαίως νὰ συντρέχωσι τοὺς ἐγκαταλειφθέντας ναυτικούς των (1). Οἱ ναυτικοὶ οὗτοι τυγχάνουσι περιποιήσεως συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τῶν συμβάσεων τούτων. Διάταγμα τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 3.

**421.** Τὸ σύστημα τῆς γαλλικῆς νομοθεσίας, ὅπερ συνίσταται εἰς τὸ νὰ ἐπιβάλλωνται τὰ ἔξοδα τῆς ἐπιστροφῆς εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ, καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ ἀποβίβασις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὀφείλεται εἰς τυχαῖον γεγονός, ἀλλότριον τῆς εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὸ σύστημα, λέγομεν, τοῦτο ἐγένετο δεκτὸν ἔν τισι χώραις, ἀλλ' ἀποκρούεται ἐν ἄλλαις. Ἰδίᾳ δὲ ἐγένετο δεκτὸν ἐν *Γερμανίᾳ* (Νόμος τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872, ἄρθρ. 48, 56, 58 καὶ 59).

Τοὐναντίον ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν φέρει τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς εἰ μὴ ὅταν ὡς ἐξ αὐτοῦ ἐγκατελείφθησαν οἱ ναυτικοὶ εἰς ξένην χώραν ἢ εἰς τὰς ἀγγλικὰς ἀποικίας. Κατὰ τὰς ἄλλας περιπτώσεις τὰ ἔξοδα ταῦτα μένουσιν εἰς βάρος τοῦ δημοσίου. Δὲν ἀπορρέει ὅμως ἐκ τούτου βάρος σπουδαῖον διὰ τὸ κράτος, διότι ἕνεκα τῆς ἐκτάσεως τῶν ἀγγλικῶν κτήσεων καὶ τοῦ μεγίστου ἀριθμοῦ τῶν ἀγγλικῶν πλοίων δύνανται εὐκόλως οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ μισθοῦνται ἐκ νέου. Ὅρα Merchant shipping Act, ἀριθ. 205, 211 καὶ 218.

Ἐν *Δανίᾳ* κατὰ τὸν ναυτικὸν κώδικα (ἄρθρ. 98) τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς βαρύνουσι τὸ κράτος, ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπωλέσθη, ἐὰν συνελήφθη ὑπὸ πειρατῶν, ἐάν, μετὰ ἓν ἔτος, ἐκηρύχθη ἀνεπίδεκτον ἐπισκευῆς, ἐάν, ἀφοῦ συνελήφθη, ἐκηρύχθη καλῆς λείας, χωρίς, καθ' ἣν ἐποχὴν εἶχεν ἀποπλεύσει τὸ πλοῖον ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος του, νὰ εἶχε γνωσθῇ ἐν αὐτῷ ἡ ἔκρηξις τοῦ πολέμου ἢ καὶ αὐτὸς ὁ πλοίαρχος νὰ εἶχε γνῶσιν τούτου. Καθ' ὅλας τὰς λοιπὰς περιπτώσεις ἡ ἐπιστροφὴ καὶ τὰ ἔξοδα αὐτῆς βαρύνουσι τοὺς ἐφοπλιστάς.

---

(1) Ὅρα, ὡς παράδειγμα, Δήλωσιν (Déclaration) τῆς 5 Νοεμβρίου 1879 κανονίζουσαν τὴν χορηγητέαν εἰς τοὺς Γάλλους καὶ Βρεττανοὺς ἐγκαταλελειμμένους ναυτικοὺς συνδρομήν. Συμφωνία (arrangement) μεταξὺ Γαλλίας καὶ Γερμανίας τῆς 16 Μαΐου 1880, ἐξηγητικὴ δήλωσις τῆς 16 Ἰουνίου 1888.

**422.** ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ, ΙΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΤΩΝ ΜΙΣΘΩΝ — Ἐνδεχόμενον, διαρκοῦντος τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως, νὰ ἐπέλθωσι διάφορα συμβεβηκότα, μάλιστα δὲ θαλάσσια, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ παράσχωσι τὰς ὑποσχεθείσας ὑπηρεσίας, ἤ, τοὐναντίον, παρέχουσιν ὑπηρεσίας μακροτέρας διαρκείας ἀντὶ τῶν ἀποτελουσῶν τὸ ἀντικείμενον τῆς μισθώσεώς των. Ἐνδιαφέρει δὲ νὰ ἐξετάσωμεν τὴν ἐπιρροὴν τῶν γεγονότων τούτων ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ γενικώτερον ἐπὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν μερῶν. Τὰ τοιαῦτα συμβεβηκότα περὶ ὧν ἀσχολεῖται ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 252 μέχρι 270), εἶναι δέκα τὸν ἀριθμόν· *α.* διακοπὴ τοῦ πλοῦ ἐξ αἰτίας τῶν ἰδιοκτητῶν, τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ναυλωτῶν, *β.* ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας, *γ.* ἐμπόδισις τοῦ πλοίου κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως, *δ.* ἅλωσις, διάρρηξις ἢ ναυαγία. *ε.* ἀποβολή, *ζ.* παράτασις τοῦ πλοῦ, *η.* συντόμευσις αὐτοῦ, *θ.* ἀσθένεια τοῦ ναύτου ἢ τραυματισμὸς αὐτοῦ· *ι.* θάνατος τοῦ ναύτου, *κ.* ζώγρησις καὶ αἰχμαλώτισις αὐτοῦ. Ἡ ἐπιρροὴ τῶν συμβεβηκότων τούτων ποικίλλει κατὰ τὴν φύσιν αὐτῶν καὶ κατὰ τὴν φύσιν τῆς μισθώσεως· ὑπὸ τὴν ἔποψιν δὲ ταύτην μάλιστα ἐνδιαφέρει ἡ διάκρισις τῶν μισθώσεων κατὰ μῆνα, κατὰ πλοῦν ἢ κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ τοῦ ναύλου (ἀριθ. 353 μέχρι 355). Ὁ νομοθέτης ἐν ταῖς διαφόροις λύσεσιν ἃς ἠσπάσθη, προσεκολλήθη κυρίως ἐπὶ τῶν δύο τούτων ἰδεῶν, ὅτι δηλ. ἐν ταῖς λεγομέναις ἐπὶ ἐνδεχομένῃ ὠφελείᾳ μισθώσεσιν οἱ ἐργάται θαλάσσης συμμερίζονται τὴν τύχην τῆς ἀποστολῆς χωρὶς ἐν τούτοις νὰ ὑπάρχῃ ἑταιρεία μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἀριθ. 356) καὶ ὅτι ἐν τῇ κατὰ πλοῦν μισθώσει, διαφόρως πρὸς ὅ,τι συμβαίνει ἐν τῇ κατὰ μῆνα, ὁ μισθὸς ὁρίζεται κατ' ἀποκοπήν, τουτέστι δὲν τίθεται εἰς μαθηματικὴν σχέσιν πρὸς τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

**423.** *α. Διακοπὴ τοῦ πλοῦ ἐξ αἰτίας τῶν ἰδιοκτητῶν, τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ναυλωτῶν* (ἄρθρ. 252 καὶ 257 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ὑπὸ τὸν ὅρον *διακοπὴ τοῦ πλοῦ* δηλοῦται ἡ παράλειψις τοῦ μελετηθέντος πλοῦ, χάριν τοῦ ὁποίου εἶχε συνομολογηθῆ τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως. Κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου, οἱ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἔδει ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει νὰ ὀφεί-

λωνται εἰς αὐτοὺς ἀκέραιοι (arg. ἄρθρ. 1794 τοῦ ἀστ. κώδικος), Ἀλλ' ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ παρεκκλίνει ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τούτων. Οἱ ἐργάται θαλάσσης δικαιοῦνται εἰς ἀποζημίωσιν κατωτέραν τοῦ ποσοῦ τῶν μισθῶν των. Ὁ μετρισμὸς οὗτος τῶν γενικῶν ἀρχῶν δικαιολογεῖται ἐκ διαφόρων λόγων. Καὶ ἐν πρώτοις ἐνδέχεται νὰ ἐπέλθωσι γεγονότα ἅτινα θὰ καθίστων ἐπικίνδυνον ἢ οὐχὶ ἀρκούντως γόνιμον τὸν πλοῦν ἢ τὴν ἐξακολούθησιν αὐτοῦ. Πλὴν τούτου, ἀφοῦ οἱ ναυλωταὶ ἔχουσι τὸ δικαίωμα νὰ λύωσι τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως (ἄρθρ. 288 τοῦ ἐμπ. κώδικος), θὰ περιήγετο ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ ἐφοπλιστὴς εἰς κατάστασιν δυσχερῆ καὶ ἄδικον, ἂν ἐθεωροῦντο ὡς ἀδιαλύτως δεδεσμευμένοι πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθωθέντας διὰ πλοῦν ὅστις δὲν ἄρχεται ἢ δὲν ἀποπερατοῦται. Ἐννοεῖται ὅμως οἴκοθεν, ὅτι ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἄνευ ἀποζημιώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· διότι προέρχεται αὕτη ἐκ τοῦ ὑποχρέου ἢ τοῦ ἐντολοδόχου του, τοῦ πλοιάρχου.

Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν τὴν διακοπὴν τοῦ πλοῦ πρὸς τὴν ἀποβολὴν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Ἡ ἀποβολὴ εἶναι μέτρον ἀτομικόν, τὸ ὁποῖον δὲν ἐμποδίζει τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μελετηθείσης ἀποστολῆς. Ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ θίγει τὴν ἀποστολήν, ἥτις δὲν ἤρξατο κἂν ἢ δὲν συνεχίζεται. Ὁ κῶδιξ διακρίνει τὰ δύο γεγονότα περὶ ὧν πρόκειται. Πρβ. ἄρθρ. 252 καὶ 270 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Αἱ συνέπειαι τῆς διακοπῆς διαφέρουσι ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς καθ' ἣν γίνεται, ἤτοι πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ ἢ μετ' αὐτήν (ἄρθρ. 252), καὶ κατὰ τὴν φύσιν τῆς μισθώσεως.

Παρατηρητέον δέ, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς εὐθύνεται ἐν περιπτώσει διακοπῆς ἐξ αἰτίας τοῦ πλοιάρχου, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει διακοπῆς ἐξ αἰτίας αὐτοῦ τούτου, ἐπιφυλασσομένου προδήλως, ἐν τῇ πρώτῃ ὑποθέσει, τοῦ δικαιώματος παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Πλὴν τούτου, ἂν ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ συμβῇ ἐξ αἰτίας τῶν ναυλωτῶν, οὐχ ἧττον εὐθύνεται ὁ ἐφοπλιστὴς ἀπ' εὐθείας πρὸς τοὺς ναύτας διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τὴν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 252 τοῦ ἐμπ. κώδικος, δικαιούμενος μόνον εἰς ἀναγωγὴν κατὰ τῶν ναυλωτῶν.

**424.** Ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλοῦ πρὶν ἀποπλεύσῃ τὸ πλοῖον, ἡ πληρωτέα εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀποζημίωσις περιλαμβάνει πολλὰ στοιχεῖα. 1ον Λαμβάνουσι τὸν μισθὸν τῶν ἡμερῶν

καθ' ἃς εἰργάσθησαν πρὸς ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου. Ὑπὸ τὴν περιωρισμένην ταύτην ἔποψιν οἱ ἐργάται θαλάσσης παρέσχον τὰς ὑποσχεθείσας ὑπηρεσίας· πρέπει νὰ λάβωσι διὰ τοῦτο τὴν οἰκείαν ἀμοιβήν. 2ον Κρατοῦσι πρὸς ἀποζημίωσιν τὰς γενομένας πρὸς αὐτοὺς προπληρωμάς. 3ον Ἐὰν δὲ προπληρωμαὶ δὲν ἐδόθησαν, λαμβάνουν πρὸς ἀποζημίωσιν ἓν μηνιαῖον τοῦ συμφωνηθέντος μισθοῦ (ἄρθρ. 252, ἐδ. 2). Διὰ τὴν κατὰ μῆνα μίσθωσιν τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως εἶναι ὡρισμένον· διὰ τὴν κατὰ πλοῦν μίσθωσιν, δέον νὰ ἐκτιμηθῇ ἡ πιθανὴ διάρκεια τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ὑπολογισθῇ συμφώνως πρὸς τὴν διάρκειαν ταύτην ὁ μηνιαῖος μισθός.

Ρητέον δὲ κατὰ τὰ λοιπά, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δικαιοῦνται νὰ λάβωσι τὴν ἀποζημίωσιν τὴν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 252 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καὶ ἂν ἀκόμη εὑρόντες νὰ συνάψωσιν ἄλλην μίσθωσιν δὲν ὑπέστησαν οὐδεμίαν ζημίαν (1). Ἔχομεν ἐνταῦθα ἀμοιβὴν ἐκ τοῦ νόμου (forfait légal). Διὸ ἀντιστρόφως δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ν' ἀποδείξωσιν, ὅτι ἡ ζημία αὐτῶν ὑπῆρξεν ἀνωτέρα τῆς ἀποζημιώσεως ἣν ὁρίζει τὸ ἄρθρον 252.

Εἶναι βέβαιον, καίτοι οὐδὲν περὶ τούτου λέγει ὁ κῶδιξ, ὅτι οἱ ναυτικοὶ δικαιοῦνται πρὸς τούτοις νὰ λάβωσι τὰ ἔξοδα τῆς ἐπιστροφῆς (conduite), ἐὰν ἐμισθώθησαν ἐν τόπῳ κειμένῳ ἐκτὸς τοῦ τμήματος τῆς ἀπογραφῆς των καὶ ἂν εἶχον μεταβῇ ἐκεῖ πρὸ τῆς διακοπῆς τοῦ πλοῦ.

**425.** Ἐὰν ἡ διακοπὴ συνέβη ἀρξαμένου τοῦ πλοῦ, οἱ *κατὰ μῆνα* μεμισθωμένοι ναῦται λαμβάνουσι τὸν συμφωνηθέντα μισθόν των ὁλόκληρον μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς διακοπῆς καὶ τὸ ἥμισυ τοῦ μισθοῦ των διὰ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ὑποθετικῆς διαρκείας τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 252, ἐδ. 4). Δὲν ἦτο συγχωρημένον νὰ περιορισθῇ ἡ ἀμοιβὴ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἰς τοὺς δεδουλευμένους μισθούς των κατὰ τὴν ὥραν τῆς διακοπῆς, διότι ἡ διακοπὴ δὲν ἐγένετο ἐξ αἰτίας των. Ἐπίσης δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἀπονεμηθῇ εἰς αὐτοὺς τὸ ὅλον τοῦ μισθοῦ των, διότι τοῦτο θὰ ἦτο ὑπερβολικῶς βαρὺ διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, τὸν ὁποῖον σοβαρὰ περιστατικὰ ἠνάγκασαν νὰ διακόψῃ τὸν πλοῦν.

Ἐν τοσούτῳ τὴν τελευταίαν ταύτην λύσιν παραδέχεται ὁ νόμος

---

(1) Desjardins, III, ἀριθ. 691. V. Pothier, Traité des contrats de louages maritimes, ἀριθ. 200.

ἐν περιπτώσει μισθώσεως *κατὰ πλοῦν*. Κατὰ τὸ ἄρθρον 252, ἐδ. 3, οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ κατὰ πλοῦν μεμισθωμένοι λαμβάνουν ὁλόκληρον τὸν συμφωνηθέντα μισθόν. Ὁ νομοθέτης διεῖδεν ἐνταῦθα ἀμοιβὴν κατ' ἀποκοπὴν (un forfait), τὴν ὁποίαν δὲν ἠδύνατο νὰ τροποποιήσῃ (ἀριθ. 355)· διότι εἰς τὰ συμβαλλόμενα μέρη ἀνήκει νὰ ὁρίσωσι τὸν μισθόν, προβλέποντα τὸ ἐνδεχόμενον τῆς διακοπῆς τοῦ πλοῦ (1).

**426.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ τοῦ ναύλου εὑρίσκονται εἰς εἰδικὴν κατάστασιν, ἣν κανονίζει τὸ ἄρθρον 257. Ὅταν ἡ διακοπὴ ἐπέρχεται ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ, μετέχουσιν οὗτοι ἐν τῷ μέτρῳ τῆς μερίδος των τῆς ἀποζημιώσεως τῆς παρεχομένης εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Ὅταν προέρχεται αὕτη ἐξ αἰτίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἢ τοῦ πλοιάρχου), ὀφείλει οὗτος ἀποζημίωσιν

---

(1) Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 3, βιβλ. III, τίτλος 4) καθιέρου τὴν αὐτὴν λύσιν διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς κατὰ πλοῦν μισθουμένους καὶ παρεῖχεν εἰς αὐτοὺς τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους διὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας των, ὡς καὶ διὰ τὸν χρόνον τὸν ἀπαιτούμενον ἵνα ἐπιστρέψωσιν εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Ὁ Valin διετείνετο, ὅτι τὸ ἄρθρον τοῦτο δὲν ἦτο σαφὲς καὶ ὅτι οἱ κατὰ μῆνα μισθούμενοι ναυτικοὶ ἔπρεπε κατ' ἀρχὴν νὰ λαμβάνωσιν ὁλόκληρον τὸν μισθόν των, ὅτι ἡ εἰδικὴ διάταξις τοῦ διατάγματος ἐγένετο ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν περίπτωσιν καθ'ἣν ἡ διάρκεια τῆς ὑπηρεσίας προστιθεμένη εἰς τὴν τοῦ πλοῦ τῆς ἐπιστροφῆς ὑπερέβαινε τὴν τῆς συνήθους διαρκείας τοῦ πλοῦ. Ὁ Pothier (ἔνθα ἀνωτ. ἀριθ. 203) ἀνεσκεύαζε τὴν θεωρίαν ταύτην, στηριζόμενος ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ Διάταγμα δὲν ἐποιεῖτο διάκρισιν, καὶ ἐδικαιολόγει τὴν μεταξὺ τῶν δύο εἰδῶν μισθώσεως ὑπὸ τοῦ Διατάγματος καθιερουμένην διαφορὰν ὡς ἐκ τῆς κατ'ἀποκοπὴν ἀμοιβῆς (par le forfait) τῆς περιεχομένης ἐν τῇ κατὰ πλοῦν μισθώσει. Ὅπως ποτ' ἂν ᾖ, ἐν τῷ συστήματι τοῦ Διατάγματος οἱ ἐργάται θαλάσσης ἠδύναντο νὰ λάβωσιν ὀλιγώτερα ἐν περιπτώσει διακοπῆς ἀρξαμένου τοῦ πλοῦ ἢ ἐν περιπτώσει διακοπῆς πρὶν ἀποπλεύσῃ τὸ πλοῖον· τοῦτο συνέβαινεν ὅταν ἡ διακοπὴ ἐπήρχετο μικρὸν μετὰ τὸν ἀπόπλουν. Πρὸς ἀποφυγὴν δὲ τούτου ἐτροποποίησε τὸ ἄρθρον 252 τὴν διάταξιν τοῦ Διατάγματος (Ὅρα Bégouen, Exposé des motifs fait au Corps législatif). Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 25) ἀντέγραφε τὸ ἄρθρ. 252 τοῦ ἐν ἰσχύι ἐμπορ. κώδικος, ὑποκαθιστῶν μόνον εἰς τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν τοῦ ὑπολοίπου τῆς ὑποθετικῆς διαρκείας τοῦ πλοῦ ἀποζημίωσιν ποικίλλουσαν κατὰ λόγον τῆς ἀπομακρύνσεως ἐκ τοῦ τόπου τῆς διακοπῆς. Ὁ προσδιορισμὸς οὗτος ἐσκόπει τὴν ἀποφυγὴν τῶν συζητήσεων.

εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Ἀλλ' ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ὁ νόμος ὁρίζει αὐτὸς τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως· πρέπει λοιπὸν νὰ προσδιορισθῇ συμφώνως πρὸς τὸν γενικὸν κανόνα τοῦ ἄρθρ. 1149 τοῦ ἀστ. κώδικος, κατὰ τὴν ἐπελθοῦσαν πραγματικὴν ζημίαν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ κατὰ τὸ ἀποστερηθὲν αὐτοῖς κέρδος.

**427.** Ἀλλὰ καθ' οἱονδήποτε τρόπον καὶ ἂν εἶναι μεμισθωμένοι οἱ ἐργάται θαλάσσης, ὀφείλεται εἰς αὐτοὺς ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ μέχρι τοῦ τόπου ὅθεν ἀνεχώρησε τὸ πλοῖον ἐπιστροφή των (ἄρθρ. 252 ἐδ. τελευτ.). Δικαιολογεῖται δὲ τοῦτο εὐκόλως· διότι ἐξ αἰτίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ εὑρίσκονται οὗτοι ἐγκαταλελειμμένοι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

**428.** Πᾶσαι αὗται αἱ διατάξεις ἐφαρμόζονται εἴς τε τὸν πλοίαρχον καθὼς καὶ εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Δὲν πρέπει δὲ νὰ ἐπικαλεσθῇ τις, ὅπως ἀρνηθῇ εἰς τὸν πρῶτον πᾶσαν ἀποζημίωσιν ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλοῦ, τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 218 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ν' ἀποβάλῃ τὸν πλοίαρχον, ἀπαλλάσσον αὐτὸν πάσης ὑποχρεώσεως πληρωμῆς ἀποζημιώσεως. Ἡ διακοπὴ ἡ ἀνακόπτουσα τὸν πλοῦν διαφέρει τῆς ἀποβολῆς, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω (ἀριθ. 433), μὴ ἔχουσα ὡς αὕτη χαρακτῆρα ἀτομικόν (1).

**429.** Συνάγεται δὲ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 252 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅτι ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλοῦ, ἐνδιαφέρει νὰ ἐξετάσωμεν, ἐὰν ἡ διακοπὴ εἶναι προγενεστέρα ἢ μεταγενεστέρα τοῦ ἀρξαμένου πλοῦ. Ποῦ δὲ πρέπει νὰ προσέξῃ τις, ὅπως ποιήσῃ τὴν διάκρισιν ταύτην; Ὁ Valin (ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 3, βιβλ. III, τίτλ. IV τοῦ *Διατάγματος* τοῦ 1681) ἀπεφαίνετο, ὅτι, ἵνα θεωρηθῇ ἀποπλεῦσαν τὸ πλοῖον, ἔπρεπε νὰ ἔχῃ ἀναπετάσει τὰ ἱστία καὶ νὰ ἔχῃ πλεύσει τοὐλάχιστον 24 ὥρας. Οὐδαμόθεν ἐμφαίνεται, ὅτι οἱ συντάκται τοῦ κώδικος ἀπεδέχθησαν τὸν αὐθαίρετόν πως τοῦτον κανόνα (2). Σιωπῶντος τοῦ νόμου, φαίνεται ὀρθὸν νὰ παραδεχθῶ-

---

(1) Ὅρα κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο, Desjardins, III, ἀριθ. 693· de Valroger, II, ἀριθ. 542· Bédarride, II, ἀριθ. 567· Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 268. — Κατ' ἀντίθετον πνεῦμα, Dalloz, Répertoire alphabétique, v° Droit maritime, ἀριθ. 700.

(2) Ὑπάρχουσιν ἐν τούτοις συγγραφεῖς οἵτινες ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ἐμπορι-

μεν, ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα ζήτημα πραγματικόν, τὸ ὁποῖον δέον νὰ λύηται κατὰ τὰς περιστάσεις (1) (2).

**430.** Ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ δύναται νὰ προέλθῃ ἐκ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, γίνεται δὲ τοῦτο, ὅταν ὑπάρχῃ *ἀπαγόρευσις ἐμπορίας ἢ ἐμπόδισις κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως.*

Ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας εἶναι ἐμπόδιον παρεμβαλλόμενον εἰς τὰς κατὰ θάλασσαν σχέσεις μεταξὺ δύο χωρῶν ἢ δύο λιμένων. Δύναται αὕτη νὰ προέλθῃ ἐκ πολέμου κεκηρυγμένου μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν τοῦ ἀπόπλου καὶ τοῦ κατάπλου, ἐκ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπό τινος κυβερνήσεως εἰς τὰ πλοῖα τοῦ νὰ διευθύνωνται εἰς ξένον λιμένα, ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐμπόδισιν, εἶναι αὕτη μέτρον διὰ τοῦ ὁποίου τὰ πλοῖα κρατοῦνται ἔν τινι λιμένι ἐπί τινα χρόνον κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον μακρόν. Ἔχει δὲ χαρακτῆρα προσωρινόν (3).

Δὲν ἔχουσι δὲ ἀπολύτως τὰ αὐτὰ ἀποτελέσματα ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας καὶ ἡ κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως ἐμπόδισις.

**431.** *β. Ἀπαγόρευσις ἐμπορίας.*—*Ἐὰν ἡ μετὰ τοῦ τόπου πρὸς ὃν ἔμελλε νὰ καταπλεύσῃ τὸ πλοῖον ἐμπορία εἶναι ἀπηγορευμένη, δὲν ὀφείλεται εἰς τοὺς ναύτας εἰ μὴ ὁ μισθὸς τῶν ἡμερῶν ἐκείνων καθ' ἃς εἰργάσθησαν πρὸς ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου* (ἄρθρ. 253 τοῦ ἐμπ. κώδ.). Τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως δὲν ἐξετελέσθη εἰ μὴ

---

κοῦ κώδικος ἐπανέλαβον τὸ σύστημα τοῦ Valin. Ὅρα Bédarride, II, ἀριθ. 563.

(1) Laurin sur Cresp, I, σελ. 343· Desjardins, III, ἀριθ. 695. — Ὁ de Valroger ἐν II, ἀριθ. 538, καίτοι ἀποκρούει τὴν γνώμην τοῦ Valin, φρονεῖ, ὅτι εἶναι εὔλογον νὰ τεθῇ σταθερὸς κανών· κατ' αὐτὸν ὑπάρχει ἀπόπλους, ὅταν τὸ πλοῖον ἀνήχθη ὁριστικῶς εἰς τὸ πέλαγος διελθὸν τὰ στενά.

(2) Διὰ τὸ ξένον δίκαιον, ὅρα : Βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 48)· ἰταλικὸν κώδικα, ἄρθρ. 529· ὁλλανδικὸν κώδικα, ἄρθρ. 411 καὶ 412· ἱσπανικὸν κώδικα, ἄρθρ. 639· πορτογαλικὸν κώδικα, ἄρθρ. 522 καὶ 523. — Ὅρα Abbot, Law of ships and seamen σελ. 471.

(3) Ἐὰν ἡ κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως ἐμπόδισις συμβῇ πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δὲν συνεπάγεται, τοὐναντίον, τὴν λύσιν τῆς ναυλώσεως (ἄρθρ. 277 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ἐξηγεῖται δὲ ἡ διαφορὰ αὕτη ἐκ τοῦ ὅτι οἱ ναυλωταὶ δύνανται ἐν ἀνάγκῃ ν' ἀναμείνωσιν, ἐνῷ οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ ἐξαναγκασθῶσι νὰ μένωσιν ἐν ἀπραξίᾳ χωρὶς νὰ κερδίζωσι μισθόν.

καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐξάρτυσιν ταύτην, δὲν πρέπει δὲ οὐδὲν τῶν συμβαλλομένων μερῶν νὰ πάθῃ ἐκ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

Κατ' ἐφαρμογὴν τῶν αὐτῶν ἰδεῶν, ἐὰν ἡ τῆς ἐμπορίας ἀπαγόρευσις συμβῇ *μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ*, τὸ συνάλλαγμα λύεται διὰ τὸ μέλλον, οἱ δὲ ἐργάται θαλάσσης πληρώνονται ἀναλόγως τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας των (ἄρθρ. 254, ἐδ. 1 καὶ 2).

Οἱ κανόνες οὗτοι ἐφαρμόζονται ἀδιακρίτως εἴς τε τὴν κατὰ μῆνα καὶ τὴν κατὰ πλοῦν μίσθωσιν. Ἀλλ' οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μισθωθέντες κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου δὲν δύνανται ν' ἀπαιτήσωσιν εἰ μὴ τὴν μερίδα τὴν δυναμένην νὰ καταντήσῃ εἰς τὸ μηδέν, ἐὰν οὔτε κέρδη ἐπραγματοποιήθησαν οὔτε ναῦλος ἐκερδήθη (ἄρθρ. 257, ἐδ. 1ον).

**431** δίς. Ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας μετὰ τοῦ τόπου πρὸς ὃν ἔμελλε νὰ καταπλεύσῃ τὸ πλοῖον ἐπιφέρει ἀναγκαίως τὴν λύσιν τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως. Ἁπλῆ ἀλλαγὴ ὡς πρὸς τοὺς κινδύνους δύναται νὰ εἶναι λόγος κηρύξεως τῆς λύσεως μόνον ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου. Οὕτω, ἐὰν ὑποθέσωμεν πλοῖον γαλλικὸν μέλλον νὰ καταπλεύσῃ εἰς Δανίαν, εἶναι πρόδηλον, ὅτι πόλεμος ἐκρηγνύμενος μεταξὺ Γαλλίας καὶ Γερμανίας δὲν ἐπιφέρει ἀπαγόρευσιν ἐμπορίας· αὐξάνει τοὺς κινδύνους τοῦ πλοίου, ἐκτιθεμένου οὕτω εἰς ἅλωσιν, καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐπιτρέπει μόνον εἰς τὸ δικαστήριον νὰ κηρύξῃ τὴν λύσιν τοῦ συναλλάγματος.

**432**. γ. *Ἐμπόδισις κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως.*—Ὅταν ἡ ἐμπόδισις ἐπέρχεται πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ, καί τοι φέρει αὕτη χαρακτῆρα ἁπλῶς προσωρινόν, ἔχει τὰ ἀποτελέσματα τὰ ὁποῖα ἐπιφέρει καὶ ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας, τουτέστι ἐπιφέρει τὴν λύσιν τοῦ συναλλάγματος καὶ δὲν ἀφίνει εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης εἰ μὴ τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους διὰ τὰς ἡμέρας καθ' ἃς εἰργάσθησαν διὰ τὴν ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 253 ἐμπ. κώδ.).

Ἀλλ' ἂν τοὐναντίον ἡ ἐμπόδισις ἐπέλθῃ μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ, τὰ ἀποτελέσματα αὐτῆς διαφέρουσι ριζικῶς τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ἐμπορίας. Ἡ ἐμπόδισις δὲν συνεπάγεται τὴν λύσιν τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως, ἐπιφέρει δὲ ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἀποτελέσματα ποικίλλοντα καθ' ὅσον οἱ ἐργάται θαλάσσης εἶναι μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν, κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν. Οἱ

ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα δικαιοῦνται νὰ λάβωσι τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν των ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἐμπόδισις. Αὐστηρῶς εἰπεῖν, ἔπρεπε νὰ ἔχωσι τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνωσιν ὁλόκληρον τὸν μισθόν των καὶ κατὰ τὸν χρόνον ἀκόμη τῆς ἐμποδίσεως. Ἀλλὰ θὰ ἦτο τοῦτο πολὺ σκληρὸν διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, ὅστις, διαρκούσης τῆς ἐμποδίσεως, δὲν δικαιοῦται εἰς ναῦλον (ἄρθρ. 300 ἐμπ. κώδ.). Ρητέον ἄλλως, ὅτι εἶναι δίκαιον αἱ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐμποδίσεως ὑπηρεσίαι νὰ πληρώνωνται ὀλιγώτερον ἢ αἱ κατὰ θάλασσαν ὑπηρεσίαι. Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ πλοῦν δὲν δύνανται ν' ἀπαιτήσωσιν εἰ μὴ τοὺς συμπεφωνημένους μισθούς των ἄνευ αὐξήσεώς τινος (ἄρθρ. 254, ἐδ. 3 καὶ 4 ἐμπ. κώδ.). Ἡ διάταξις αὕτη δικαιολογεῖται διὰ τῆς παρατηρήσεως, ὅτι οἱ ναυτικοὶ οἱ μισθωθέντες κατὰ πλοῦν ἐκανόνισαν τὰ τῆς ἀμοιβῆς των κατ' ἀποκοπὴν καὶ συνῆνεσαν ὑπονοουμένως νὰ ὑποστῶσι τὰς συνεπείας τῶν καθ' ὁδὸν συμβεβηκότων τῶν ὀφειλομένων εἰς αἴτια τυχηρά (ἀριθ. 355) (1). Τέλος διὰ τοὺς ναύτας τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν ὑπάρχει πάντοτε λόγος νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ ἄρθρ. 257 ἐδ. 1, καθ' ὃ δὲν χρεωστεῖται εἰς τοὺς ναύτας τοὺς οὕτω μεμισθωμένους ἀποζημίωσίς τις οὐδὲ μισθὸς διὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἐπιβραδύνσεως τοῦ πλοῦ τῆς προξενηθείσης ἐξ ἀνωτέρας βίας.

**433.** Ἐνίοτε, ἐπὶ τῇ ἀπαγορεύσει ἢ τῇ ἐμποδίσει, ἡ κυβέρνησις ἡ προβαίνουσα εἰς τὰ μέτρα ταῦτα παρέχει ἀποζημίωσιν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι οἱ ναυτικοὶ οἱ μισθωθέντες κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου μετέχουσιν αὐτῆς ἀναλόγως τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν ἐπὶ τῶν ὠφελειῶν (ἀναλογία, ἄρθρ. 257, ἐδ. 2 καὶ 3). Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μισθωθέντες κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν δύνανται ἆρά γε καὶ αὐτοὶ νὰ μετάσχωσι τῆς ἀποζη-

---

(1) Τοῦτο ἔλεγεν ἤδη ὁ Pothier (Traité des louages maritimes ἀριθ. 182). Ἀλλ' ὁ Valin (Διάταγμα τοῦ 1681, ἄρθρ. 5, βιβλίον III, τίτλος IV) ἐπέκρινε τὴν ἀντίστοιχον διάταξιν τοῦ Διατάγματος· εὗρισκεν αὐτὴν ἄδικον ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μεμισθωμένους κατὰ πλοῦν τοὺς μὴ πληρωνομένους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐμποδίσεως. — Αἱ ἐπικρίσεις τοῦ Valin ἐπανελήφθησαν ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ὑπὸ τοῦ Filleau. ἔνθα ἀνωτ., σελ. 184 καὶ ἑπομ.

μιώσεως ταύτης, ἀπαιτοῦντες πλέον ἐκείνου τὸ ὁποῖον παρέχουσιν αὐτοῖς τὰ ἄρθρα 253 καὶ 254 τοῦ ἐμπ. κώδικος ; Ὁ νόμος τηρεῖ σιωπὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου. Διὸ ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἡ κατάστασις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν βελτιοῦται ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει (1). Ἀλλ' ἡ θεωρία αὕτη δὲν εἶναι δικαία, σιωπῶντος δὲ τοῦ νόμου εἶναι εὔλογον νὰ λαμβάνωμεν ὑπ' ὄψιν τὰς ὑπαγορεύσεις τῆς δικαιοσύνης. Θὰ ἦτο τερατῶδες νὰ κρατῇ ὁ ἐφοπλιστὴς τὴν ἀποζημίωσιν δι' ἑαυτὸν μόνον καὶ νὰ μὴ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν, πρὸς προσδιορισμὸν τῶν δικαιωμάτων τῶν μερῶν, ἡ ἀπονομὴ ἀποζημιώσεως. Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μισθωθέντες κατὰ μῆνα, πρέπει νὰ λάβωσιν, ἐὰν ἡ ἀποζημίωσις εἶναι ἐπαρκής, ἀκεραίους τοὺς μισθούς των, καὶ οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ πλοῦν δέον νὰ τύχωσιν αὐξήσεως ἀναλόγου πρὸς τὸν χρόνον τῆς ἐμποδίσεως συγκρινόμενον πρὸς τὴν πιθανὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ (2) (3).

**434.** Ἀλλ' ὁ πλοῦς, καὶ ἄνευ ἀπαγορεύσεως ἐμπορίας ἢ ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως, δύναται νὰ διακοπῇ ἢ νὰ ἀνασταλῇ ἕνεκα αἰτίας ἀνεξαρτήτου ἀπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν φορτωτῶν. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει κρίνεται δίκαιον νὰ ἐφαρμόζωνται κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 253 καὶ 254. Οὕτω ἐν περιπτώσει προσορμίσεως (relâche) ἐπιβεβλημένης ὑπὸ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, ἰδίᾳ πρὸς ἐπανόρθωσιν τῶν ἀβαριῶν, οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα δὲν πρέπει νὰ λαμβάνωσι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προσορμίσεως, εἰ μὴ

---

(1) Οὐκ ὀρθῶς εἴχομεν ὑποστηρίξει τὴν γνώμην ταύτην. Ὅρα Précis du Droit commercial, II, ἀριθ. 1745 καὶ σημ. 5 τῆς σελ. 100.

(2) Ὅρα Filleau, ἔνθα ἀνωτ., σελ. 188· de Valroger, II, ἀριθ. 553. A. Desjardins, III, ἀριθ 700. Jacobs, I, ἀριθ. 233.

(3) Τὸ ἄρθρον 259, ἐδ. 2 τοῦ σχεδίου τοῦ 1865 ἐπεκύρου τὰς ἰδέας ταύτας, ἔχον ὡς ἑξῆς : «Οὐχ ἧττον, ἐὰν ἀπονεμηθῶσιν ἀποζημιώσεις εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ἕνεκα τῆς ἀπαγορεύσεως ἢ τῆς ἐμποδίσεως, δὲν γίνεται οὐδεμία ἐλάττωσις εἰς τοὺς ναύτας τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μῆνα, καὶ οἱ μεμισθωμένοι κατὰ πλοῦν λαμβάνουσιν αὔξησιν ἀνάλογον πρὸς τὸν χρόνον τῆς ἐμποδίσεως, ἀλλὰ πάντως χωρὶς νὰ δύναται ἡ ἀποζημίωσις ἡ χορηγουμένη εἰς τοὺς ναύτας νὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἥμισυ τῆς ἀποζημιώσεως τῆς χορηγηθείσης εἰς τὸν ἐφοπλιστήν».

τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν καὶ οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ πλοῦν οὐδὲν λαμβάνουσιν (1).

**434** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Αἱ περιπτώσεις ἀπαγορεύσεως ἐμπορίας καὶ ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως προβλέπονται ὑπὸ τῶν ξένων νομοθεσιῶν. Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἀντιγράφει ἐν τοῖς ἄρθροις του 49 καὶ 50 τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 253 καὶ 254 τοῦ ἐμπ. κώδικος, διὰ τὰς περιπτώσεις ἀπαγορεύσεως ἐμπορίας καὶ ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως. Τὸ αὐτὸ ρητέον περὶ τοῦ *ἰταλικοῦ* ἐμπ.κώδικος (ἄρθρ.530 καὶ 531) καὶ περὶ τοῦ *ρουμανικοῦ* (ἄρθρ. 540 καὶ 541). Οἱ δύο τελευταῖοι οὗτοι κώδικες ὁρίζουσιν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν δικαιοῦνται νὰ μετάσχωσι τῆς ἀποζημιώσεως τῆς χορηγουμένης ἕνεκα ἀπαγορεύσεως ἢ ἐμποδίσεως. Οἱ κανόνες τῶν ἄρθρων 253 καὶ 254 τοῦ ἡμετέρου κώδικος ἀπαντῶσι καὶ ἐν τῷ *πορτογαλικῷ* κώδικι (ἄρθρ. 524 καὶ 525). Ὁ *ἱσπανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ περιέχει ἐν τοῖς ἄρθροις 639 καὶ 640 διατάξεις λεπτομερεστέρας καὶ μᾶλλον περιπλόκους. Ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ πλοῦ πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἕνεκα νομίμου αἰτίας ἀνεξαρτήτου τῆς θελήσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν φορτωτῶν, οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι δικαίωμα νὰ λάβωσι μόνον τοὺς μισθούς των μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς διακοπῆς. Αἱ νόμιμοι αἰτίαι μὴ ἐκτελέσεως τοῦ πλοῦ εἶναι: 1ον ἡ κήρυξις πολέμου ἢ ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐμπορίας μετὰ τοῦ κράτους πρὸς τὴν χώραν τοῦ ὁποίου ἔμελλε νὰ διευθυνθῇ τὸ πλοῖον· 2ον ἡ κατάστασις ἀποκλεισμοῦ τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου ἢ λοιμὸς ἐνσκήψας μετὰ τὴν μίσθωσιν· 3ον ἡ ἀπαγόρευσις τῆς λήψεως ἐν τῷ λιμένι τούτῳ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποτελούντων τὸ φορτίον τοῦ πλοίου· 4ον ἡ κράτησις ἢ τὸ enbargo τοῦ πλοίου κατὰ διαταγὴν τῆς κυβερνήσεως ἢ δι' ἄλλης περιστάσεως ἀνεξαρτήτου τῆς βουλήσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ· 5ον ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης, τοῦ πλοίου. Ἀρξαμένου τοῦ πλοῦ, τὰ ἀποτελέσματα τῆς διακοπῆς τοῦ πλοῦ ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διαφέρουσι, καθ' ὅσον ἡ διακοπὴ ὀφείλεται εἰς ταύτην ἢ ἐκείνην τῶν σημειωθεισῶν αἰτιῶν.

---

(1) Pardessus, II, ἀριθ, 685· de Valroger, II, ἀριθ. 554. Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 699. Ὅρα ἐν τούτοις Ἐμποροδ. Νάντης, 14 Μαρτίου 1891, Recueil de jurisprudence de Nantes, 1891. 1. 152.

Ἐπερχομένης μιᾶς τῶν τριῶν πρώτων αἰτιῶν, οἱ ἐργάται θαλάσσης πληρώνονται ἐν τῷ λιμένι ἐν ᾧ ὁ πλοίαρχος κρίνει χρήσιμον νὰ σταματήσῃ πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου, ἀναλόγως πρὸς τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας των· πάντως ὅμως, ὅταν τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν, ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ ἐργάται θαλάσσης δύνανται ἀμοιβαίως ν' ἀπαιτήσωσι τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος. Ἐν ᾗ περιπτώσει ἐπέρχεται ἡ τετάρτη αἰτία, οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐξακολουθοῦσι νὰ λαμβάνωσι τὸ ἥμισυ τοῦ μισθοῦ των, ἐὰν εἶναι μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα. Ἐν τούτοις, ἐὰν ἡ ἐμπόδισις τοῦ πλοίου παρατείνηται πλέον τῶν τριῶν μηνῶν, ἡ μίσθωσις λύεται, πληρωνομένου τοῦ ποσοῦ, τὸ ὁποῖον θὰ ἐλάμβανον οἱ ἐργάται θαλάσσης κατὰ τὸ συνάλλαγμα, ἐὰν ὁ πλοῦς ἀπεπερατοῦτο. Τέλος, ἐὰν ἡ μίσθωσις ἐγένετο ἐπὶ ὡρισμένῃ ἀμοιβῇ δι' ὅλον τὸν πλοῦν, τὸ συνάλλαγμα δέον νὰ ἐκτελεσθῇ κατὰ τὰ συμπεφωνημένα. Ἐν τῇ πέμπτῃ περιπτώσει οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δικαιοῦνται νὰ λάβωσιν εἰ μὴ τοὺς δεδουλευμένους μισθούς των. Ἀλλ' ἂν ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης προέρχεται ἐξ ἐλλείψεως ἐπιμελείας ἢ τῆς ἀδεξιότητος τοῦ πλοιάρχου, τῶν μηχανικῶν (mécaniciens) ἢ τοῦ πλοηγοῦ, οὗτοι ὀφείλουσι ν' ἀποζημιώσωσι τοὺς ἐργάτας θαλάσσης δι' ἣν ὑπέστησαν ζημίαν.

**435.** *Ἅλωσις, διάρρηξις, ναυαγία, κήρυξις ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, ἀπώλεια ἄνευ εἰδήσεων.* — Ἐνδεχόμενον νὰ μὴ ἀποπερατωθῇ ὁ πλοῦς ἕνεκα ἁλώσεως, διαρρήξεως, ναυαγίας τοῦ πλοίου. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ περιεῖχε περὶ τῆς περιπτώσεως ταύτης διάταξιν αὐστηροτάτην διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν (ἄρθρ. 258)· ἡ διάταξις αὕτη ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885.

Τὸ ἄρθρ. 258, ἐπαναλαμβάνον ἀρχαῖον κατὰ παράδοσιν διασωθέντα ἐν Γαλλίᾳ (1) κανόνα, καθιερωθέντα ὑπὸ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (ἄρθρ. 8, τίτλος IV, βιβλίον III), ὥριζεν: *ἐν περιπτώσει ἁλώσεως, διαρρήξεως ἢ καὶ ναυαγίας, ἂν τὸ πλοῖον καὶ αἱ ἐν αὐτῷ πραγματεῖαι ἀπολεσθῶσι παντελῶς, οἱ ναῦται δὲν ἠμποροῦν*

(1) Ἐν ταῖς Ἀποφάσεσι τῆς Ὀλερίας ἀναγινώσκομεν: «Ains perdront leurs loyers quand la nef est perdue.» (Ἀποβάλλουσι τοὺς μισθούς των ἀπολλυμένης τῆς νεώς).

*νὰ κάμουν καμμίαν περὶ μισθοῦ ἀπαίτησιν. Δὲν εἶναι ὅμως ὑπόχρεοι νὰ ἀποδώσουν τὰς λόγῳ μισθοῦ γενομένας πρὸς αὐτοὺς προπληρωμάς.*

Ἡ διάταξις αὕτη ἦτο καθ' ὑπερβολὴν αὐστηρὰ καὶ ἀπετέλει ἀληθῆ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν περὶ μισθώσεως ὑπηρεσίας ἀρχῶν τοῦ κοινοῦ δικαίου (1). Κατὰ τὰς ἀρχὰς ταύτας, ὅταν περίπτωσις ἀνωτέρας βίας ἐμποδίζῃ τὴν ἐξακολούθησιν τῶν ὑπηρεσιῶν, ὁ μισθὸς ὀφείλεται τοὐλάχιστον μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἀπέβη ἀδύνατος ἡ παροχὴ αὐτῶν. Κατὰ συνέπειαν ἐν τῇ περὶ ἧς πρόκειται περιπτώσει ὁ νόμος ἔπρεπε νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης νὰ ζητήσωσι νὰ πληρωθῶσι τοὺς μισθούς των ἀναλόγως τοῦ χρόνου τοῦ διαρρεύσαντος μέχρι τῆς ναυαγίας ἢ τῆς ἁλώσεως. Πρὸς δικαιολογίαν τῆς αὐστηρότητος ταύτης ἐτονίσθη πάντοτε, ὅτι ἔπρεπε νὰ κινηθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὑπὲρ τῆς σωτηρίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου (2). Προσετέθη δὲ ἔστιν ὅτε, ὅτι ἡ ἐναντία λύσις θὰ ἦτο ἄδικος διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, ὅστις ἐν περιπτώσει ἁλώσεως ἢ ναυαγίας μετ' ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων δὲν δύναται νὰ λάβῃ ποσῶς ναῦλον (ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδ.) (3). Πῶς, ἔλεγον, νὰ ἐπιβληθῇ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθούς, ἔστω καὶ ἐν μέρει, ἀφοῦ δὲν λαμβάνει τὸν ναῦλον, διὰ τοῦ ὁποίου ἤθελεν

---

(1) Ὅρα Pothier, Du louage des matelots, ἀριθ. 179.

(2) Ἰδοὺ τί λέγει ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 8 (βιβλ. III, τίτλ. IV) τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681: «Οὐδὲν τὸ μᾶλλον δεδικαιολογημένον· ἡ ἰδέα λοιπὸν τῆς δικαιοσύνης δὲν προσβάλλεται διὰ τοῦ ὁρισμοῦ τούτου, καὶ ἂν τοῦτο μὴ ἦτο ἀκριβές, ἡ πολιτικὴ καὶ τὸ συμφέρον τῆς ναυτιλίας θὰ ἀπῄτουν κατ' ἀνάγκην νὰ διατηρηθῇ ὁ νόμος οὗτος ἐν ὅλῃ τῇ ἰσχύι του. Κατὰ κανόνα τὸ συμφέρον ὁδηγεῖ τοὺς ἀνθρώπους, εἰς τοὺς ἄνδρας δὲ τῆς κατηγορίας ταύτης ἐφαρμόζεται ὁ κανὼν οὗτος περισσότερον ἢ εἰς οἱονδήποτε ἄλλον. Ἐὰν ἔπαυον νὰ ἔχωσι συμφέρον εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐμπορευμάτων, εἰς τὸν ἐλάχιστον κίνδυνον ὑφ' οὗ θὰ ἠπειλοῦντο, οὐδὲν ἄλλο θὰ ἐσκέπτοντο εἰ μὴ πῶς νὰ σώσωσι τὴν ζωήν των, ἀδιαφοροῦντες περὶ τῶν λοιπῶν. Ἦτο λοιπὸν δίκαιον καὶ δημόσιον ἀγαθὸν νὰ συνδεθῇ ἡ τύχη αὐτῶν μετὰ τῆς τύχης τοῦ πλοίου.»

(3) Ἡ ἰδέα αὕτη εἶχε διατυπωθῆ εἰς παλαιοτέρους χρόνους ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ παροιμίας: ὁ ναῦλος εἶναι ἡ μήτηρ τῶν ἀποδοχῶν ἢ μισθῶν (the freight is the mother of wages).

ἐξοφλήσει αὐτούς, καὶ δὲν δύναται μάλιστα οὐδὲ νὰ ἀσφαλισθῇ κατὰ τῆς ἀπωλείας τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 347 ἐμπ. κώδ.) (1);

Ὁ μόνος μετριασμὸς ὁ ἐπενεχθεὶς εἰς τὴν αὐστηρότητα τοῦ κανόνος τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος συνίστατο εἰς τὸ ὅτι, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, δὲν ὑπῆρχεν ὑποχρέωσις ἀποδόσεως τῶν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ γενομένων προπληρωμῶν.

Πρὸ πολλοῦ χρόνου ἐγίνετο λόγος περὶ τροποποιήσεως τοῦ ἄρθρου 258.

Ἡ διάταξις αὕτη ἀληθῶς δὲν ἐδικαιολογεῖτο. Δὲν ὑπάρχει οὐδεὶς εὔλογος λόγος ὅπως τεκμαιρώμεθα, οὕτως εἰπεῖν, ὡς ἔπραττε τὸ ἄρθρ. 258, τὸ πταῖσμα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Ρητέον ἄλλως, ὅτι αὐτοὶ εἶναι οἱ πρῶτοι ἐνδιαφερόμενοι ὑπὲρ τῆς σωτηρίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου· ἐνδιαφέρονται ὑπὲρ αὐτῆς, διότι πολλάκις ἐκ τούτου ἐξαρτᾶται ἡ ζωή των· ἐνδιαφέρονται ἐπίσης, διότι ὁ κῶδιξ ἀνεγνώριζεν εἰς αὐτοὺς ὡρισμένα δικαιώματα ἐπὶ τῶν σωθέντων πραγμάτων (παλαιὸν ἄρθρ. 259). Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι οἱ κανονισμοὶ ἡμῶν περὶ πολεμικοῦ ναυτικοῦ δὲν εἶναι τοσοῦτον αὐστηροί, ὅσον ἦτο ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, καὶ οὐδεὶς οὐδέποτε παρεπονέθη δι' αὐτό. Τὸ κράτος πληρώνει τὰ πληρώματα τοῦ στόλου, τὰ ὁποῖα ἠτύχησαν ν' ἀπολέσωσι τὸ πλοῖόν των μέχρι τῆς εἰς Γαλλίαν ἐπιστροφῆς των, ἀπολεσθέντος δὲ πλοίου τινὸς πολεμικοῦ ἐν θαλάσσῃ, αἱ οἰκογένειαι τῶν θυμάτων λαμβάνουσι τὸν μισθὸν μέχρι τῆς εἰκαζομένης ἡμέρας τῆς ἀπωλείας. Δὲν εἶναι ἀλλόκοτον νὰ ἐφαρμόζωνται κανόνες τόσον διάφοροι κατὰ λόγον τῆς φύσεως τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ὑπηρέτουν οἱ ἐργάται θαλάσσης;

**436.** Ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885 ἔδωκε προσοχὴν εἰς τὰς

---

(1) Ὁ νομοθέτης δὲν ἤθελεν οὐδὲ ἐμμέσως νὰ δύνανται οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ λαμβάνωσι τοὺς μισθούς των ἐν περιπτώσει ἁλώσεως, διαρρήξεως, ναυαγίας. Τοῦτο δὲ ἐξήγει πρὸ πάντων τὴν διάταξιν ἥτις ἀπηγόρευεν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης νὰ ἀσφαλίζωσι τοὺς μισθούς των (παλαιὸν ἄρθρον 347 τοῦ ἐμπ. κώδ.). Θέλομεν ἐξηγήσει ὅμως ἐν τῷ Ϛ' Κεφαλαίῳ, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη δύναται νὰ δικαιολογηθῇ ἐξ ἄλλων λόγων καὶ ὅτι ὑπάρχει ἐν τοῖς νόμοις πολλῶν κρατῶν, μὴ ἀποδεχθέντων τὸν κανόνα τὸν περιεχόμενον ἐν τῷ ἄρθρῳ 258 τοῦ ἐμπ. κκώδικος. Ἡ ἀπαγόρευσις κατηργήθη ἐν Γαλλίᾳ (ἄρθρ. 334 καὶ 347 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τροποποιηθέντα διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885).

ἐπικρίσεις ταύτας. Ρητέον δ' ἔπειτα, ὅτι ἐξωβέλισεν ἕνα τῶν λόγων τῶν προβαλλομένων πρὸς δικαιολόγησιν τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 258, ἐπιτρέψας εἰς τὸν ἰδιοκτήτην πλοίου νὰ ἀσφαλίσῃ τὸν μέλλοντα ναῦλον (ἄρθρ. 334 καὶ 347 τοῦ ἐμπ. κώδ., τροποποιηθέντα διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885).

Κατὰ τὸ νέον ἄρθρον 258 ἐδ. 1, *οἱ ναῦται οἱ μισθωθέντες κατὰ πλοῦν ἢ κατὰ μῆνα πληρώνονται τοὺς μισθούς των μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς παύσεως τῶν ὑπηρεσιῶν των, πλὴν ἂν ἀποδειχθῇ εἴτε ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου εἶναι ἀποτέλεσμα πταίσματος αὐτῶν ἢ τῆς ἀμελείας των, εἴτε ὅτι δὲν ἔπραξαν πᾶν ὅ,τι ἠδύναντο ὅπως σώσωσι τὸ πλοῖον, τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ ἐμπορεύματα. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ εἶναι ἔργον τῶν δικαστηρίων νὰ ἀποφανθῶσι περὶ καταργήσεως ἢ προσηκούσης μειώσεως τοῦ μισθοῦ. — Δὲν εἶναι δὲ οὐδέποτε ὑπόχρεοι ν' ἀποδώσωσι τὰ προκαταβληθέντα αὐτοῖς ἐπὶ τῶν μισθῶν των.*

Ὁ νέος κανὼν κατέστησεν ἄνευ ἀντικειμένου τὸ ἄρθρον 259 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὸ ὁποῖον κατήργησεν ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885. Τὸ ἄρθρον 259, διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἐσώζετο μέρος τι τοῦ πλοίου, ἀνεγνώριζεν εἰς τοὺς ναύτας τοὺς μεμισθωμένους κατὰ πλοῦν ἢ κατὰ μῆνα τὸ δικαίωμα νὰ πληρώνωνται τοὺς δεδουλευμένους μισθούς των ἐπὶ τῶν ναυαγίων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα διέσωσαν, καί, ἂν τὰ ναυάγια δὲν ἐξήρκουν, ἢ ἂν δὲν διεσώθησαν εἰ μὴ ἐμπορεύματα, ἔπρεπε νὰ λαμβάνωσι τοὺς μισθούς των συμπληρωματικῶς ἐκ τοῦ ναύλου. Σήμερον, εἴτε διεσώθη εἴτε μὴ μέρος τοῦ πλοίου ἢ τῶν ἐμπορευμάτων, οἱ ἐργάται θαλάσσης πληρώνονται κατ' ἀρχὴν μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς παύσεως τῶν ὑπηρεσιῶν των.

**437.** Κατὰ τὸ κείμενον τοῦ νέου ἄρθρου 258, ὁ ὑπ' αὐτοῦ τιθέμενος κανὼν ἐφαρμόζεται εἰς τὴν περίπτωσιν ἁλώσεως καὶ ναυαγίας, ὡς τὸ παλαιὸν ἄρθρον 258. Ἀλλ' ὁ νέος κανὼν ἐφαρμόζεται καὶ εἰς περιπτώσεις εἰς τὰς ὁποίας δὲν ἀπέβλεπε τὸ παλαιὸν ἄρθρον 258.

Οὕτω κατὰ γενικὴν ὁμοφωνίαν ἀπεκλείετο ὁ αὐστηρὸς κανὼν τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 258 ἐν περιπτώσει *κηρύξεως ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν* (1). Ἡ περίπτωσις αὕτη προβλέπεται ὑπὸ τῆς νέας δια-

(1) Bordeaux, 22 Ἰουνίου 1863, S. 1864. 2. 164. — Arth. Desjardins,

τάξεως· ὁσάκις παρουσιάζεται αὕτη, οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι δικαίωμα νὰ λαμβάνωσι τοὺς μισθούς των μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς παύσεως τῶν ἐργασιῶν των, ὡς ἤδη εἶχον δικαίωμα πρὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885.

**438.** Τὸ παλαιὸν ἄρθρον 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ἐφηρμόζετο οὐδὲ ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἀφανείας τοῦ πλοίου ἄνευ εἰδήσεων. Ὑπέθετε τὴν ἀπώλειαν ἀποδεδειγμένην, ἡ δὲ ἔλλειψις εἰδήσεων, παρατεινομένη, δύναται νὰ παράσχῃ μόνον τεκμήριον ἀπωλείας. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ὑπάρχει ἐν τῷ ἡμετέρῳ ἐμπορικῷ κώδικι διάταξις ὁρίζουσα ἐπὶ πόσον χρόνον πρέπει νὰ μὴ ὑπάρχωσιν εἰδήσεις ὅπως τεκμαρθῇ ἡ ἀπώλεια (ἄρθρ. 375 ἐμπ. κώδικος), ἀλλ' ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἀφορᾷ εἰ μὴ τὰς θαλασσίους ἀσφαλείας, καί, ὡς πᾶσα διάταξις εἰσάγουσα νόμιμον τεκμήριον, δὲν δύναται νὰ ἐκταθῇ πέραν τοῦ θέματος διὰ τὸ ὁποῖον ρητῶς εἰσήχθη. Διὸ ἔδει νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἔργον τῶν δικαστηρίων ἦτο νὰ ὁρίζωσι κατὰ τὰς περιστάσεις ἐν τίνι μέτρῳ ὠφείλοντο οἱ μισθοί (1).

Τὸ νέον ἄρθρον 258 προβλέπει τὴν περίπτωσιν ἀφανείας ἄνευ εἰδήσεων. Χωρὶς νὰ ὁρίσῃ ἐπιτακτικῶς ἐπὶ πόσον χρόνον πρέπει νὰ μὴ ἔχωσι ληφθῇ εἰδήσεις, προσδιορίζει ἐν τίνι μέτρῳ ὀφείλονται τότε οἱ μισθοί, καθιεροῦν ἓν forfait (ἀποκοπήν)· πρὸς καθορισμὸν τοῦ forfait τούτου διακρίνει τὴν κατὰ μῆνα μίσθωσιν, τὴν κατὰ πλοῦν, καὶ τὴν μίσθωσιν τῆς ὁποίας ἀντικείμενον εἶναι πλοῦς ἀνόδου καὶ καθόδου. *Ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἄνευ εἰδήσεων, οἱ κληρονόμοι ἢ ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτῶν τῶν μισθωθέντων κατὰ μῆνα δικαιοῦνται νὰ λάβωσι τοὺς δεδουλευμένους μισθοὺς μέχρι τῶν τελευταίων εἰδήσεων καὶ ἐπὶ ἕνα μῆνα ἐπὶ πλέον. Ἐν περιπτώσει μισθώσεως κατὰ πλοῦν, ὀφείλεται εἰς τοὺς κληρονόμους τῶν ναυτῶν τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν τοῦ πλοῦ. Ἐὰν ἡ μίσθωσις εἶχεν ἀντικείμενον πλοῦν ἀνόδου καὶ καθόδου, θέλει πληρωθῇ ἓν τέταρτον τῆς ὁλικῆς μισθώσεως, ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπωλέσθη κατὰ τὴν ἄνοδον, τρία δὲ τέταρτα, ἐὰν ἀπωλέσθη κατὰ τὴν κάθοδον·*

---

III, ἀριθ. 711, σελ. 265· de Valroger, II, ἀριθ. 573· Laurin sur Cresp, I, σελ. 614.

(1) Ἀκυρ. 20 Φεβρουαρίου 1872. S. 1872. 1. 364. Arth. Desjardins, III, ἄρθρ. 711.

*πάντα δὲ ταῦτα μετ' ἐπιφυλάξεως τῆς ὑπερισχύσεως τῶν ἐναντίων τυχὸν συμφωνιῶν τῶν μερῶν.*

**438** δίς. Ἐν περιπτώσει ναυαγίας ἐνδεχόμενον νὰ ὑπάρχωσι ναυάγια τοῦ πλοίου. Ἐνδεχόμενον πλὴν τούτου νὰ κερδήσῃ ὁ ἐροπλιστὴς τὸν ναῦλον ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Τοῦτο δὲ συμβαίνει, ὅταν ὑπάρχωσιν ἐμπορεύματα διασωθέντα, ἢ ὅταν εἶχε συμφωνηθῇ, ὅτι τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ ναύλου εἶναι πληρωτέον ἐν πάσῃ περιπτώσει (à tout événement) (ἄρθρ. 302 ἐμπ. κώδικος). Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν ἔχουσιν ἐπὶ τῶν ναυαγίων καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου προνόμιον, δυνάμει τοῦ ὁποίου δύνανται νὰ προηγηθῶσι τοῦ κράτους, πιστωτοῦ τῶν ἐξόδων τῆς παλιννοστήσεως, ἄρθρ. 258 § 6. Ἀλλ' οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου ἢ ἐπὶ τῶν κερδῶν δὲν ἔχουσι προνόμιον ἐπὶ τῶν ναυαγίων (1). Τὸ ἄρθρον 260 τοῦ ἐμπ. κώδ. περιορίζει εἰς τὸν ναῦλον τὸ δικαίωμα τῶν πρώτων. Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς δευτέρους, ὑπόκεινται οὗτοι κατὰ τοὺς ὅρους τῆς μισθώσεώς των εἰς πάσας τὰς περιπετείας τῆς ἀποστολῆς.

Τὸ παλαιὸν ἄρθρ. 259 (ἐδ. 2) τὸ καταργηθὲν διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 δὲν ἐχορήγει εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθουμένους κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν τὸ δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τοῦ ναύλου τῶν διασωθέντων ἐμπορευμάτων εἰ μὴ συμπληρωτικῶς, τουτέστιν ἐν περιπτώσει ἀνεπαρκείας τῶν ναυαγίων. Τὸ ἄρθρ. 258, ἐδ. 6, τροποποιηθὲν διὰ τοῦ νόμου τοῦ 1885, δὲν ἐπαναλαμβάνει τὴν λέξιν *συμπληρωτικῶς*. Διὸ δύναταί τις νὰ ἐρωτήσῃ σήμερον πῶς πρέπει νὰ κανονισθῶσιν ἐπὶ τοῦ ναύλου τὰ οἰκεῖα δικαιώματα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μεμισθωμένων κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν ἀφ' ἑνός, καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μεμισθωμένων κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου. Ὑπῆρξαν οἱ ἀξιώσαντες, ὅτι οἱ πρῶτοι δύνανται νὰ ζητήσωσιν ὁλόκληρον τὸν ναῦλον τῶν διασωθέντων ἐμπορευμάτων, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ λόγος νὰ ἀφαιρεθῇ ἡ μερὶς τῶν δευτέρων. Δὲν δύνανται, εἶπον, νὰ ἀντιταχθῶσιν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθωθέντας κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν αἱ συμφωνίαι δυνάμει τῶν ὁποίων ὁ ναῦλος καθίσταται ὑπέγγυος εἰς

(1) De Valroger, II, ἀριθ. 8.

τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μετοχὴν εἰς τὸν ναῦλον. Δημιουργοῦσιν ὅμως οὕτω ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μεμισθωμένων κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν εἰδικὸν δικαίωμα προτιμήσεως ἐπὶ τοῦ ναύλου, περὶ τοῦ ὁποίου οὐδεμία νομικὴ διάταξις ποιεῖται λόγον. Τοὐναντίον εἶναι ἀδύνατον νὰ παραδεχθῶμεν νὰ προηγηθῶσιν οἱ ἐργάται θαλάσσης, οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου, τῶν ἄλλων ἐργατῶν θαλάσσης ἐπὶ τοῦ ναύλου πρὸς ἀντιστάθμησιν τοῦ ἀποκλεισμοῦ αὐτῶν ἀπὸ τῶν ναυαγίων. Θὰ εἴχομεν οὕτω δικαίωμα προτιμήσεως δημιουργούμενον ἄνευ νόμου ὑπὲρ τῶν πρώτων· θὰ ἦτο ὀλέθριον διὰ τοὺς ναυτικοὺς τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν ἐν ᾗ περιπτώσει τὰ ναυάγια θὰ ἦσαν ἀνεπαρκῆ. Πρέπει λοιπὸν νὰ καταλήξωμεν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν ἴσων δικαιωμάτων ἐπὶ τοῦ ναύλου ὑπὲρ τῶν περὶ ὧν πρόκειται δύο κατηγοριῶν ἐργατῶν θαλάσσης (1).

**439.** Ἐρωτᾶται δὲ ἂν δύναται νὰ γίνῃ παρέκκλισις ἀπὸ τῶν κανόνων τῶν περιεχομένων ἐν τῷ ἄρθρῳ 258 δι' ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν. Ὑπάρχουσιν ὡς πρὸς τοῦτο πολλὰ σταθερὰ σημεῖα, ἓν δὲ ἄλλο εἶναι ἐπιδεκτικὸν συζητήσεως.

α. Δυνάμει τοῦ κατηγορηματικοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρ. 258 δύναται νὰ γίνῃ παρέκκλισις ἀπὸ τῶν κανόνων τῶν τεθειμένων διὰ τὴν περίπτωσιν ἀφανείας ἄνευ εἰδήσεων. Ἐννοεῖται δὲ τοῦτο ἕνεκα τοῦ κατ' ἀνάγκην αὐθαιρέτου χαρακτῆρος τοῦ forfait τοῦ καθιερωμένου διὰ τοῦ νόμου. Ὅρα ἀριθ. 438.

β. Συμφωνίαι ἰδιαίτεραι δύνανται νὰ βελτιώσωσι τὴν κατάστασιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τὴν δημιουργουμένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος, λόγου χάριν ἐξασφαλίζουσαι εἰς αὐτοὺς τὸν μισθὸν των ὁλόκληρον ἐν πάσῃ περιπτώσει (2).

γ. Δὲν δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι οἱ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν θὰ καταργηθῶσιν οὔτε θὰ ἐλαττωθῶσι καὶ ἐν περιπτώσει ἀκόμη δόλου ἢ βαρέος πταίσματος ἐκ μέρους των. Τοιαύτη συμφωνία θὰ ἦτο ἐναντία πρὸς τὴν δημοσίαν τάξιν· θὰ κατήργει διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τὴν εὐθύνην τοῦ δόλου των ἢ τῶν βα-

---

(1) Arth. Desjardins, V, ἀριθ. 1279.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης 8 Νοεμβρίου 1890. Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 91.

ρέων πταισμάτων αὐτῶν, τὰ ὁποῖα κατὰ τὴν παράδοσιν ἐξομοιοῦνται πρὸς τὸν δόλον (1).

δ. Δὲν δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ἐπιτρέπεται ἐν δεδομένῃ περιπτώσει νὰ ἀποδοθῶσιν αἱ γενόμεναι ἐπὶ τῶν μισθῶν προπληρωμαί. Τὸ ἄρθρον 258 διατάσσει ρητῶς, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης οὐδέποτε εἶναι ὑπόχρεοι ν' ἀποδώσωσιν αὐτάς (2). Τοῦτο δικαιολογεῖται ὡς ἐκ τῆς ἀδυναμίας ἐν ᾗ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ θὰ εὑρίσκοντο οὗτοι εἰς τὸ νὰ ἐκτελέσωσι τὴν ἀπόδοσιν αὐτῶν.

ε. Οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ χορηγήσωσιν ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ εἰς τοὺς προεστῶτας αὐτοῦ τὴν ἐξουσίαν τοῦ νὰ ἀποφαίνωνται αὐτοὶ ἀντὶ τῶν δικαστηρίων περὶ τῆς καταργήσεως ἢ τῆς μειώσεως τῶν μισθῶν ἐν περιπτώσει πταίσματος ἢ ἀμελείας τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Τοιαύτη συμφωνία θὰ ἔθετε τοὺς ἐργάτας θαλάσσης εἰς τὴν διάκρισιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις θὰ ἦτο οὕτω δικαστὴς καὶ διάδικος (3).

**440.** Ἀλλ' εἶναι δυνατὸν νὰ συμφωνηθῇ ἐγκύρως, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐμπορευμάτων οἱ ἐργάται θαλάσσης θ' ἀποβάλλωσι πᾶν δικαίωμα μισθοληψίας, ὡς ἦτο τοῦτο δεκτὸν κατὰ τὸ ἄρθρ. 258 πρὸ τῶν τροποποιήσεων τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885; Τὸ νέον ἄρθρον τηρεῖ σιωπὴν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο καὶ ἠδύνατό τις, πρὸς παραδοχὴν τοιαύτης συμφωνίας, νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων καὶ νὰ παρατηρήσῃ, ὅτι τὸ ἄρθρ. 258 δὲν περιλαμβάνεται ὑπὸ τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 4 Μαρτίου 1852 μεταξὺ τῶν νομικῶν διατάξεων ἀπὸ τῶν ὁποίων δὲν ἐπιτρέπεται παρέκκλισις (4). Μεθ'

---

(1) Οὐλπιανὸς Πανδ. De pactis (2, XIV), L. 27, 3. Illud nulla pactione effici potest ne dolus praestetur.

(2) Τὸ παλαιὸν ἄρθρον 258 ἐμπ. κώδ. δὲν ἔθετε κανόνα τοιοῦτον ἀπόλυτον. Δὲν ἀπηγόρευε τὴν ἐναντίαν συμφωνίαν δυνάμει τῆς ὁποίας οἱ προπληρωθέντες μισθοὶ ἔδει νὰ ἀποδοθῶσιν ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ἁλώσεως. Ἡ λέξις οὐδέποτε (jamais) εἰσήχθη εἰς τὴν νέαν σύνταξιν τοῦ ἄρθρ. 258, τροποποιηθέντος διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885.

(3) Arth. Desjardins, V, σελ. 561.

(4) De Courcy, Questions de droit maritime (σειρὰ 4η) σελ. 17 καὶ ἑπόμ.

ὅλας τὰς σκέψεις ταύτας ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρου 258 δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς δημοσίας τάξεως, μὴ δυνάμενος νὰ ἀθετηθῇ δι' ἐναντίας διατάξεως (1). Ὁ νομοθέτης κατεδίκασε τὸν παλαιὸν κανόνα ὡς ἄδικον καὶ αὐστηρόν. Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ εἶχε τὴν πρόθεσιν νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἔργῳ ἀποκατάστασιν αὐτοῦ δι' ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν, αἵτινες εὐκόλως θὰ ἀπέβαινον ὁ κανών. Δὲν δύναται τις νὰ ἀρυσθῇ ἐπιχείρημα ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρον 258 δὲν περιλαμβάνεται ἐν τῇ ἀπαριθμήσει τῶν διατάξεων δημοσίας τάξεως τῇ περιεχομένῃ ἐν τῷ νομοδιατάγματι τῆς 4 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 1). Ἀφοῦ τὸ ἄρθρ. 258 τοῦ κώδικος τοῦ 1807 ἦτο ὅσον τὸ δυνατὸν δυσμενέστερον εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, οὐδὲ ἐτίθετο κἂν τὸ ζήτημα ἂν διὰ συμβάσεως ἦτο δυνατὸν νὰ καταστα θῇ χειροτέρα ἡ τούτων κατάστασις. Οἱ συντάκται τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 4 Μαρτίου 1852 δὲν ἠδύναντο νὰ προΐδωσιν, ὅτι τὸ ἄρθρον 258 θὰ ἐτροποποιεῖτο, καὶ ὅτι κανὼν εὐνοϊκώτερος πρὸς τοὺς ἄνδρας θαλάσσης θὰ ἀντικαθίστα ἕτερον ὅστις ἦτο αὐστηρότατος δι' αὐτούς.

**440** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Αἱ ξέναι νομοθεσίαι δύνανται νὰ διαιρεθῶσιν εἰς δύο κατηγορίας : αἱ μὲν καθιέρωσαν τὸν κανόνα τὸν ὁποῖον ἠσπάσθη ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885 ἐν τῷ νέῳ ἄρθρῳ 258, αἱ δέ, καίπερ προσφάτου χρονολογίας, ἐπανέλαβον τὸν τοσοῦτον αὐστηρὸν κανόνα τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 258 τοῦ ἐμπ. κώδ.

Ἐν ταῖς πρώταις ἀνήκουσιν οἱ νόμοι τοῦ *Βελγίου*, τῆς *Σουηδίας*, τῆς *Δανίας*, τῆς *Μεγάλης Βρεττανίας*, τῶν *Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς*.

Ἐν *Βελγίῳ* τὸ παλαιὸν ἄρθρον 258 τοῦ γαλλικοῦ κώδικος ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 54 τοῦ νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ὅπερ ἀναγνωρίζει τὸ δικαίωμα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ δυστυχήματος. Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 91) καθιεροῦσι τὸν αὐτὸν κανόνα.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* ὁ περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας νόμος (merchant shipping act) τοῦ 1854 (ἄρθρ. 183), ἀντιθέτως πρὸς κανόνα καθιερωθέντα ἐν παλαιοτέροις χρόνοις ὑπὸ τῆς συνηθείας, καταδεδικασμένον δὲ ἤδη ὑπὸ τῆς νομολογίας, παραδέχεται, ὅτι τὸ

(1) Arth. Desjardins, V, ἀριθ. 1286 καὶ 1286 δίς.

δικαίωμα τῆς μισθοληψίας δὲν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς εἰσπράξεως τοῦ ναύλου (no right to wages soll be dependent on the earning of the fright), καὶ ὅτι κατὰ συνέπειαν μεθ' ὅλην τὴν ἅλωσιν, τὴν ναυαγίαν κλπ... οἱ μισθοὶ ὀφείλονται μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ δυστυχήματος, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἤθελεν ἀποδειχθῆ, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν κατέβαλον πᾶσαν προσπάθειαν ὅπως σώσωσι τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον (1).

Ἡ αὐτὴ διάταξις εὑρίσκεται ἐν τοῖς ἄρθροις 32 καὶ 33 τοῦ νόμου τῶν *Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς* τῆς 7 Ἰουνίου 1872 περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

Ἐν *Γερμανίᾳ* ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθ. 453) παρεδέχετο τὴν ἀπώλειαν τῶν μισθῶν ἐν περιπτώσει ναυαγίας καὶ ἁλώσεως· ἀλλ' ὁ κανὼν τοῦ νέου ἀγγλικοῦ δικαίου καθιερώθη διὰ τοῦ νόμου τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872 περὶ ἐργατῶν θαλάσσης (ἄρθρ. 56, 67 καὶ 68).

Ἐπίσης καθιερώθη οὗτος ὑπὸ τοῦ κώδικος τῆς *Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας* (ἄρθρ. 1004).

Ὁ ἀρχαῖος γενικὸς κανὼν τοῦ ἄρθρ. 258 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος εἰσήχθη ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν κωδίκων τῆς *Ὁλλανδίας* (ἄρθρ. 418), τῆς *Χιλῆς* (ἄρθρ. 948), τῆς *Ἰταλίας* (ἄρθρ. 535), τῆς *Ῥουμανίας* (ἄρθρ. 545), τῆς *Ἱσπανίας* (ἄρθρ. 643) τῆς *Πορτογαλίας* (ἄρθρ. 528). Εἶναι ἄπορον, ὅτι κώδικες τόσον πρόσφατοι ἀπεδέχθησαν κανόνα τοσοῦτον αὐστηρόν. Τὸ ἐν Γενούῃ διεθνὲς συνέδριον τοῦ ναυτικοῦ δικαίου τοῦ 1872 κατεδίκασεν αὐτόν, ἀποφανθέν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δέον ν' ἀποβάλλωσι τὸ δικαίωμα μισθοληψίας των μόνον ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν φέρεται εἰς βάρος αὐτῶν ἡ ἀπόδειξις πταίσματος ἢ ἀμελείας αὐτῶν.

**441.** Οἱ κανόνες τοῦ ἄρθρου 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ἀφορῶσιν εἰ μὴ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθουμένους κατὰ μῆνα ἢ κατὰ πλοῦν, ὡς ἄλλως καταφαίνεται τοῦτο ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου τούτου.

Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου μεμισθωμένοι ἀποβάλλουσιν, ὡς εἰκός, τὴν ἐπὶ τοῦ ναύλου μερίδα των, μὴ ὀφειλομένου τούτου συνεπείᾳ τῆς ναυαγίας, τῆς ἁλώσεως κλπ. Πλη-

---

(1) Abbot's, Law of merchant ships and seamen, σελ 464 καὶ 465, 469 καὶ 470.

ρώνονται δὲ τοὺς μισθούς των μόνον ἐπὶ τοῦ ναύλου ἀναλόγως ἐκείνου τὸν ὁποῖον λαμβάνει ὁ πλοίαρχος (ἄρθρ. 260 ἐμπ. κώδ.).

Διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθουμένους κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν δὲν ὑπάρχει οὐδεμία νομικὴ διάταξις. Ἀλλ' ὁ θετέος ὡς πρὸς αὐτοὺς κανὼν εἶναι ἁπλούστατος. Συμμερίζονται οὗτοι τὴν καλὴν καὶ τὴν κακὴν τύχην τῆς ἀποστολῆς. Κατὰ συνέπειαν, οὐδὲν ἔχουσι ν' ἀξιώσωσι, πλὴν ἐὰν ἐπραγματοποιήθησαν κέρδη, τοῦθ' ὅπερ εἶναι λίαν σπάνιον ἐν περιπτώσει ναυαγίας, ἁλώσεως, ἀφανείας ἄνευ εἰδήσεων.

**442.** Τὰ γεγονότα τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῶν ἄρθρων 258 καὶ 260 ἐπιφέρουσι τὴν ρῆξιν τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως. Ἀλλ' οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ φύσις τῆς μισθώσεως, οἱ ἄνδρες θαλάσσης πληρώνονται δι' ὅσας ἡμέρας ἐργασθῶσι πρὸς διάσωσιν τῶν ναυαγίων καὶ τῶν ναυαγησάντων πραγμάτων (ἄρθρ. 261 ἐμπ. κώδικος).

Οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς παρεδέχοντο γενικῶς, ὅτι οἱ ἄνδρες θαλάσσης δύνανται ἀλλὰ δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐργασθῶσι διὰ τὴν ναυαγιαιρεσίαν, ἀκριβῶς διὰ τὸν λόγον ὅτι ἡ μίσθωσις αὐτῶν ἔληξεν (1). Ἀναμφιβόλως καὶ σήμερον ἀκόμη θὰ ἠδύνατό τις ὑπὲρ τῆς αὐτῆς γνώμης νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ ὅτι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, ὁ ὑποχρεῶν τὸν πλοίαρχον νὰ ἐργασθῇ εἰς τὴν ναυαγιαιρεσίαν (ἄρθρ. 241), οὐδὲν τὸ παρόμοιον λέγει διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης.

Ἐν τούτοις δὲν φαίνεται εὔλογον νὰ ἐπιτρέπηται εἰς αὐτούς, ἐπὶ τῇ προφάσει τῆς λύσεως τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως ἐκ τυχαίου γεγονότος, νὰ ἐγκαταλείπωσι πᾶν ὅ,τι ὑπολείπεται, ἐνῷ ἠδύναντο νὰ ἐνεργήσωσι ναυαγιαιρεσίαν. Ὅ,τι δὲν λέγει ὁ κῶδιξ ρητῶς, τὸ λέγει βεβαίως ὑπονοουμένως. Εἶναι δυνατὸν νὰ μὴ ὑπάρχῃ διὰ πάντας τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀληθὴς νομικὴ ὑποχρέωσις, ἀφοῦ, ἂν μὴ πράξωσι πᾶν ὅ,τι δύνανται ὅπως διασώσωσι ναυάγια, δύνανται νὰ στερηθῶσιν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει τῶν μισθῶν των. (ἀριθ. 536) (2);

Πολλοὶ ξένοι νόμοι ἐπιβάλλουσι ρητῶς εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης

---

(1) Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 9, βιβλίου III, τίτλ. IV τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Pothier, Du louage de matelots, ἀριθ. 187.

(2) Πρβ. de Valroger, II, ἀριθ. 592.

τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ συντρέχωσιν εἰς τὴν ναυαγιαιρεσίαν. Ὁ *γερμανικὸς* νόμος τῆς 27 Δεκεμβρίου τοῦ 1872 (ἄρθρ. 32) ἐπιβάλλει αὐτήν, καίτοι ἡ ἄλωσις ἢ ἡ ναυαγία ἐπιφέρει τὴν λύσιν τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως (ἄρθρ. 59). Εἰς ἀντιστάθμησιν δικαιοῦνται εἰς τὴν ἐξακολούθησιν τοῦ μισθοῦ καὶ εἰς τὴν διατροφήν. Τὸ ἄρθρον 407 τοῦ *ὁλλανδικοῦ* κώδικος διατάσσει ἐπίσης, ὅτι πάντες οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ ἄνδρες τοῦ πληρώματος ὑποχρεοῦνται νὰ συντρέχωσι τὸν πλοίαρχον εἰς πᾶσαν περίπτωσιν προσβολῆς τοῦ πλοίου ἢ δυστυχήματος ἐπελθόντος εἰς τὸ πλοῖον ἢ εἰς τὸ φορτίον. Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 2121 τοῦ αὐτοῦ κώδικος, καθ'οἱονδήποτε τρόπον καὶ ἂν ἐμισθώθησαν οἱ ἀξιωματικοὶ ἢ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος, πληρώνονται διὰ τὰς ἡμέρας καθ' ἃς εἰργάσθησαν ὅπως διασώσωσι τὰ ναυάγια καὶ τὰ ναυαγήσαντα πράγματα. Ἐὰν ἔδειξαν ἰδιαιτέραν δραστηριότητα καὶ ἐπῆλθεν ἐκ τούτου εὐχάριστον ἀποτέλεσμα, λαμβάνουσιν οὗτοι ἔκτακτον ἀμοιβὴν διὰ τὴν ναυαγιαιρεσίαν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μισθοῦ.

**443.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ συντρέξαντες εἰς τὴν ναυαγιαιρεσίαν πληρώνονται μᾶλλον διὰ τοὺς κόπους των ὡς ναυαγιαιρέται ἢ ὡς ναῦται (1). Διό, ὅπως πληρωθῶσι, δύνανται νὰ ἐξασκήσωσιν οὐχὶ τὸ προνόμιον τοῦ μισθοῦ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (ἀριθ. 377), ἀλλὰ τὸ ἐπὶ κινητῶν προνόμιον τῶν πρὸς συντήρησιν δαπανῶν (ἄρθρ. 2102 3ον τοῦ ἀστ. κώδικος). Τὸ προνόμιον τοῦτο προπορεύεται τοῦ προνομίου τῶν μισθῶν, διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς, ὅτι οἱ ναυαγιαιρέται συνετέλεσαν πρὸς συντήρησιν τοῦ τούτων ἐχεγγύου.

Οὐδὲν ὅμως ἐνδεικνύει, ὅτι διὰ τοὺς *μισθούς των* οἱ ἐργασθέντες εἰς τὴν ναυαγιαιρεσίαν πρέπει νὰ προτιμηθῶσι τῶν ἄλλων, ἐπὶ τῶν ναυαγίων (2). Ἡ ἀπαίτησις τῶν μισθῶν δὲν συν-

---

(1) Pardessus, II, ἀριθ. 681. Art. Desjardins, III, ἀριθ. 719.

(2) De Valroger, II, ἀριθ. 575.—Ὅρα ἐν τούτοις Bédarride, II, ἀριθ. 597.—Ἡ τελευταία αὕτη γνώμη ὑπεστηρίζετο ὑπὸ τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 9, βιβλ. III, τίτλ. IV, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ἔλεγεν οὗτος, ὅτι οἱ ἄνδρες θαλάσσης, οἵτινες, κατ' αὐτόν, δὲν ὑπεχρεοῦντο νὰ ἐργάζωνται εἰς τὴν ναυαγιαιρεσίαν, εἶχον συμφέρον νὰ πράττωσι τοῦτο, ἐξεφράζετο δὲ ὡς ἑξῆς: «Ἀλλ' ἔχουσι συμφέρον νὰ ἐργασθῶσιν εἰς τοῦτο, διότι τὰ ναυάγια καὶ ὁ ναῦλος τῶν ἐμπορευμάτων, ἅτινα θέλουσι διασώσει, θέλουσι κατασταθῆ ὑπέγγυα τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν των καὶ τῶν δαπανῶν τῆς μετα-

δέεται πρὸς τὴν ναυαγιαιρεσίαν, διαφόρως πρὸς τὴν ἀμοιβὴν τὴν πληρωνομένην εἰς αὐτοὺς διὰ τὸν λόγον ὅτι συνετέλεσαν εἰς αὐτήν.

**444.** ε. *Ἀποβολὴ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.*—Ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀποβάλῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, ἀξιωματικοὺς ἢ ἄλλους ἄνδρας τοῦ πληρώματος (1).

**445.** Τὸ δικαίωμα τοῦτο δύναται νὰ ἐξασκηθῇ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἴτε διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ εἴτε πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὡς καὶ ἐκτὸς τοῦ τόπου τούτου, χωρὶς νὰ εἶναι ἀναγκαία ἡ τοῦ ἐφοπλιστοῦ συναίνεσις. Ἐνταῦθα δὲν εἶναι ἀνάγκη προσοχῆς εἰς τὴν διάκρισιν τὴν γινομένην ὑπὸ τῶν ἄρθρων 223 καὶ 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος (2).

Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 10, βιβλίου III, τίτλου IV, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ὑπεστήριζεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ἠδύνατο νὰ ἀποβάλῃ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ τελευταίου τούτου. Ὁ Valin ἔφερεν ὡς λόγον τῆς γνώμης ταύτης τὸ ὅτι ἡ συναίνεσις αὕτη ἀπῃτεῖτο ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ διὰ τὴν μίσθωσίν των. Ὁ συλλογισμὸς οὗτος ἦτο σφαλερός. Καίτοι τὸ ἄρθρον 223 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι ἀντιγραφὴ τῶν διατάξεων τοῦ Διατάγματος περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς συναινέσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ καθόσον ἀφορᾷ τὰς μισθώσεις τὰς γινομένας ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς του, ἐν τούτοις γενικῶς ἀναγνωρίζεται σήμερον, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀποβάλῃ τῇ ἰδίᾳ αὐτοῦ ἐξουσίᾳ καὶ ἐν τούτῳ ἀκόμη τῷ τόπῳ. Ὑπαγορεύει δὲ τοῦτο τὸ συμφέρον τῆς πειθαρχίας. Εἰς πολλὰς περιστάσεις ἡ ἀποβολὴ δὲν πρέπει νὰ ὑφίσταται οὐδεμίαν ἐπιβράδυνσιν.

**446.** Ἀλλ' ἔχουσι τοὐλάχιστον οἱ ἀποβληθέντες ἐργάται θαλάσ-

---

φορᾶς (conduite) αὐτῶν, προαφαιρουμένης τῆς πληρωμῆς τῶν ἡμερομισθίων των, (sous le tout déduit le paiement de leur journées) πρὶν ἢ οἱ ἄλλοι, οἵτινες δὲν ἤθελον ἐργασθῇ, δυνηθῶσι νὰ ἀξιώσωσί τι ἐξ ὅσων θέλουσι διατωθῇ».

(1) Διὰ τὴν ἀποβολὴν τοῦ πλοιάρχου ὑπάρχει εἰδικὸν ἄρθρον, τὸ ἄρθρον 218 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Δυσκολίαι ὅμως ἐγείρονται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἐν τίνι μέτρῳ παρεκκλίνει τὸ ἄρθρον 218 ἀπὸ τῶν κανόνων τῶν τεθειμένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 270 περὶ τῆς ἀποβολῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν γένει. Ὅρα ἀριθ. 501.

(2) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 614· de Valroger, II, ἀριθ. 633.

σης δικαίωμα ἀποζημιώσεως ; Ἔχουσι ἢ δὲν ἔχουσι τοιοῦτο δικαίωμα καθόσον ἡ ἀποβολὴ ἔχει ἢ δὲν ἔχει νόμιμον αἰτίαν.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ νομιμότης τῆς ἀποβολῆς συνάγεται κατὰ τεκμήριον, εἶναι δὲ ἔργον τῶν ἀποβληθέντων ἐργατῶν θαλάσσης, ἐὰν θέλωσι νὰ ἀποζημιωθῶσιν, νὰ ἀνατρέψωσι τὸ τεκμήριον τοῦτο, ἀποδεικνύοντες τὴν ἔλλειψιν νομίμου αἰτίας. Τῷ ὄντι τὸ ἄρθρον 270 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος διατάσσει : «*πᾶς ναύτης ὅστις ἤθελεν ἀποδείξει ὅτι ἀπεβλήθη χωρὶς εὐλόγου αἰτίας, δύναται νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἀποζημίωσιν.*» Τὸ τεκμήριον τοῦ νόμου εἶναι τόσῳ μᾶλλον εὔλογον, ὅσῳ ὁ νόμος προνοεῖ, ὅπως ἐμποδίσῃ τὰς ἀδικαιολογήτους ἀποβολάς. Ὅρα ἀριθ. 449 καὶ 453.

**447**. Εἶναι ἔργον τῶν δικαστηρίων νὰ ἐκτιμήσωσιν ἂν ὑπάρχῃ νόμιμος αἰτία ἀποβολῆς. Οἱ ἡμέτεροι νόμοι ἐνδεικτικῶς μόνον μνημονεύουσί τινας τῶν αἰτιῶν τούτων (ἄρθρ. 264), δὲν ἀπαριθμοῦσι δὲ αὐτὰς ὡς ἔπραττε τὸ Θαλάσσιον Δικαστήριον (κεφ. 80) καὶ ὡς πράττουσι ξένοι τινὲς νόμοι (1).

**448**. Ὅταν ὑπάρχῃ εὔλογος αἰτία ἀποβολῆς, δὲν ὀφείλεται ἀποζημίωσις. Ἐννοεῖται ὅμως οἴκοθεν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δύνανται ν' ἀπαιτήσωσιν εἴτε τὴν ἀμοιβὴν τῶν ἡμερῶν καθ' ἃς εἰργάσθησαν διὰ τὴν ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου, ἐὰν ἡ ἀποβολὴ εἶναι προγενεστέρα τοῦ ἀπόπλου, εἴτε τοὺς δεδουλευμένους μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀποβολῆς μισθούς, ἐὰν αὕτη εἶναι μεταγενεστέρα.

**449**. Ἐὰν μὴ ὑπάρχῃ εὔλογος αἰτία δικαιολογοῦσα τὴν ἀποβολήν, ὁ πλοίαρχος, ἢ ὁ ἐφοπλιστής, καθόσον ὁ μὲν ἢ ὁ δὲ ἐνήργησε τὴν ἀποβολήν, ὀφείλει ἀποζημίωσιν εἰς τοὺς ἀποβληθέντας ἐργάτας θαλάσσης.

Ἵνα προλάβῃ δὲ κατὰ τὸ δυνατὸν τὴν ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ τὸ ἐπιπολαιότερον ἐνάσκησιν τοῦ δικαιώματος τούτου τὸ ἄρθρον

---

(1) Γερμανικὸς νόμος περὶ ἐργατῶν θαλάσσης τῆς 27 Δεκεμβρίου 1872 (ἄρθρ. 57)· ἱσπανικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 631)· κῶδιξ δανικὸς (ἄρθρ. 89, 91 καὶ 92).

Ξένοι νόμοι ἀπαριθμοῦσιν ἐπίσης τὰς αἰτίας ἕνεκα τῶν ὁποίων ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης νὰ ζητήσωσι τὴν ἀπόλυσίν των : Γερμανικὸς νόμος τοῦ 1872, ἄρθρ. 61 μέχρις 64 κῶδιξ ὁλλανδικὸς ἄρθρ. 440 κῶδιξ ἱσπανικός, ἄρθρ. 617 κῶδιξ δανικός, ἄρθρ. 85 μέχρις 88.

270, ἐδ. 4 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐπιβάλλει ὡρισμένως τὴν ἀποζημίωσιν εἰς βάρος αὐτοῦ καὶ ἀρνεῖται αὐτῷ πᾶσαν ἀναγωγὴν κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ὁ ἐφοπλιστὴς φέρει βεβαίως κατ' ἀρχὴν ἐν ταῖς σχέσεσιν αὐτοῦ πρὸς τὸ κράτος τὰ ἔξοδα τῆς παλιννοστήσεως τοῦ ἀποβληθέντος ναυτικοῦ. Ἀναλογιζόμενος δέ τις τοὺς δικαιολογητικοὺς λόγους τοῦ ἄρθρου 270, ἐδ. 4, τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὀφείλει ν' ἀναγνωρίσῃ τότε εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν δικαίωμα ἀγωγῆς κατὰ τοῦ πλοιάρχου, ὅπως πληρωθῇ ταῦτα παρὰ τούτου.

**450.** Εἰς τί δὲ συνίσταται ἡ ἀποζημίωσις ἡ ὀφειλομένη εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς ἀδίκως ἀποβληθέντας; Ὁ ἐμπ. κῶδιξ δὲν περιορίζεται εἰς τὸ νὰ παραπέμψῃ εἰς τὰς γενικὰς ἀρχὰς περὶ προσδιορισμοῦ τοῦ διαφέροντος τοῦ ὀφειλομένου ἐν περιπτώσει μὴ ἐκπληρώσεως τῶν συναλλαγμάτων (ἄρθρ. 1149 μέχρι 1151 τοῦ ἀστ. κώδικος). Κατὰ τὰς ἀρχὰς ταύτας, οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔπρεπε πάντοτε νὰ ἔχωσι δικαίωμα νὰ λάβωσι τοὐλάχιστον τὸ σύνολον τῶν μισθῶν των, ἀφοῦ ἐξ αἰτίας τοῦ πλοιάρχου δὲν ἐκτελεῖται τὸ συνάλλαγμα (πρβλ. ἄρθρ. 1794 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἀλλ' ὁ νομοθέτης ἔδωκε προσοχὴν εἰς τὸ ὅτι οἱ *πρὸ τοῦ ἀπόπλου* ἀποβαλλόμενοι ἐργάται θαλάσσης εὑρίσκουσι συνήθως εὐκόλως νὰ συνάψωσι νέαν μίσθωσιν.

**451.** Ἐὰν ἡ ἀποβολὴ γίνῃ ἄνευ εὐλόγου αἰτίας *διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ*, τί γενήσεται; Οἱ ἐργάται θαλάσσης δικαιοῦνται νὰ λάβωσι ὁλοκλήρους τοὺς μισθούς των. Αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ ἐφαρμόζονται ἐνταῦθα ὁλοσχερῶς. Ὅταν ἕν τινι συναλλάγματι μισθώσεως ὑπηρεσίας αἱ ὑπηρεσίαι δὲν προσφέρωνται ἐξ αἰτίας τοῦ μισθωτοῦ (κυρίου), οἱ μισθοὶ δέον νὰ πληρώνωνται, ὡς ἐὰν αἱ ὑπηρεσίαι εἶχον παρασχεθῆ (ἄρθρ. 1794 τοῦ ἀστ. κώδικος) (¹).

Πρέπει μόνον νὰ μὴ λαμβάνωμεν τότε κατὰ γράμμα τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 270, ἐδ. 4, ἥτις ἀρνεῖται εἰς τὸν πλοίαρχον πᾶν δικαίωμα ἀναγωγῆς. Ὅ,τι δὲν δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ ἀνταπαιτήσῃ εἶναι ἡ μερὶς τῶν μισθῶν ἡ πληρωνομένη εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης λόγῳ ἀποζημιώσεως, μερὶς ἥτις δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς παρασχε-

---

(1) Ὅρα Νόμον 33 Πανδεκτῶν, Locati conducti (XIX, 2). Pothier, Louage des matelots, ἀριθ. 206.

θείσας ὑπηρεσίας. Ἀλλ' ὡς πρὸς τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους διὰ χρόνον προγενέστερον τῆς ἀποβολῆς, δέον νὰ δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ τοὺς ἀνταπαιτήσῃ· διότι οὗτοι δὲν ἀποτελοῦσιν ἀληθῆ ἀποζημίωσιν, ἐὰν δὲ ἔφερε τὸ βάρος αὐτῶν ὁ πλοίαρχος, ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ ἐγίνετο πλουσιώτερος ἐπὶ ζημίᾳ τούτου.

**452.** Καὶ ἂν ἡ ἀποβολὴ ἐγένετο ἄνευ εὐλόγου αἰτίας *πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ;* Ἡ ἀποζημίωσις κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν γενικῶν ἀρχῶν ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ νόμου (ἄρθρ. 270 τοῦ ἐμπ. κώδικος) εἰς τὸ τρίτον τῶν μισθῶν. Ἡ θέσις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ εἶναι οὕτω καλλιτέρα ἢ ὅταν ὑπάρχῃ ἑκουσία διακοπὴ πλοῦ πρὸ τοῦ ἀπόπλου (ἀριθ. 424). Ἐξηγεῖται δὲ τὸ πρᾶγμα· ἡ ἑκουσία διακοπὴ ἐνδεχόμενον νὰ ὀφείληται εἰς σοβαρὰν αἰτίαν, δὲν ἔχει δὲ χαρακτῆρα ἀτομικὸν ὅπως ἡ ἀποβολή.

Οἱ ἀποβληθέντες ἐργάται δὲν ἔχουσι δικαίωμα ἀποζημιώσεως εἰ μὴ ἐὰν ἡ ἀποβολὴ γίνῃ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ ναυτολογίου. Ἐὰν ἐγένετο πρότερον, δὲν ὑπάρχει λόγος οἱασδήποτε ἀποζημιώσεως· ἀλλ' εἶναι πρόδηλον, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δύνανται νὰ ἀπαιτήσωσι τὴν ἀμοιβὴν τῶν ἡμερῶν καθ' ἃς εἰργάσθησαν διὰ τὴν ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου. Ἡ διάταξις αὕτη εἶναι εὐνοϊκωτάτη ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ· διότι καὶ πρὸ τῆς καταρτίσεως τοῦ ναυτολογίου αἱ μισθώσεις ἔχουσι χαρακτῆρα ὁριστικόν (1).

**453.** Πρὸς πρόληψιν τῶν ὅλως ἀβασανίστων ἄνευ εὐλόγου αἰτίας ἀποβιβάσεων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, πράγματος ὅπερ καὶ εἰς αὐτοὺς προσωπικῶς θὰ ἦτο ἐπιζήμιον καὶ διὰ τὸ κράτος θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιφέρῃ ἐπιζημίους λιποταξίας, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἀποβίβασις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μήτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ(2), μήτε ἐν ταῖς ἀποικίαις(3), μηδὲ ἐπ' αὐτῆς τῆς ἠπειρωτικῆς Γαλλίας (4), εἰ μὴ δυνάμει ἀδείας

---

(1) Διὸ ἐν τῷ σχεδίῳ τοῦ 1865 τὸ ἄρθρον 268 ἐχορήγει ἀποζημίωσιν εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς ἀποβληθέντας ἔστω καὶ πρὸ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ ναυτολογίου.

(2-3) Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρ 24, ἐν συνδυασμῷ μετὰ τοῦ ἄρθρου 270 τελ. ἐδ. τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ Διάταγμα τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ἄρθρ. 2

(4) Διάταγμα τῆς 19 Μαρτίου 1852, ἄρθρ. 4 καὶ 5. — Τὸ διάταγμα τοῦτο τιμωρεῖ τὴν ἄνευ μεσολαβήσεως τῆς λιμενικῆς ἢ προξενικῆς ἀρχῆς ἀποβίβασιν παντὸς προσώπου ἀναγραφομένου ὑπὸ οἱανδήποτε ἰδιότητα ἐν τῷ

τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἢ προξενικῆς τινος ἀρχῆς. Ὁ κανὼν οὗτος δὲν εἶναι εἰδικὸς διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἀποβίβασις εἶναι συνέπεια ἀποβολῆς γενομένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Ἐφαρμόζεται καὶ ὅταν ἡ ἀποβίβασις γίνεται τῇ αἰτήσει τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἢ τῇ ἀμοιβαίᾳ συναινέσει τῶν μερῶν (1).

Ἡ ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς ἐκτίμησις τῆς αἰτίας τῆς ἀποβιβάσεως δὲν ἀποκλείει τὴν παρέμβασιν τῶν δικαστηρίων, ἅτινα ἀποφαίνονται ὁριστικῶς περὶ τῆς νομιμότητος τῆς αἰτίας τῆς ἀποβολῆς. Ὅρα ἀριθ. 446.

**454.** Τὸ ἄρθρον 270 τοῦ ἐμπ. κώδικος περιλαμβάνεται ὑπὸ τοῦ διατάγματος τῆς 4 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 1) μεταξὺ τῶν διατάξεων δημοσίας τάξεως, ἀπὸ τῶν ὁποίων δὲν ἐπιτρέπεται παρέκκλισις δι' ἰδιαιτέρας συμφωνίας. Οὕτω δὲν δύνανται οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ παραιτηθῶσιν ἐκ τῶν προτέρων τῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὴν περίπτωσιν ἀδικαιολογήτου ἀποβολῆς.

**455.** Ἐὰν ὁ γαλλικὸς νόμος ἀναγνωρίζῃ εἰς τὸν πλοίαρχον (ἢ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν) τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, δὲν ἐπιτρέπει ὅμως εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα τῆς μειώσεως τοῦ μισθοῦ αὐτῶν λόγῳ ὅτι εἶναι ἀνεπιτήδειοι διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν εἶχον μισθωθῆ, ὡς πράττουσιν οἱ ξένοι νόμοι (2).

**455** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 περιέχει ἐν τῷ ἄρθρῳ 62 διατάξεις ταυτοσήμους πρὸς τὰς τοῦ ἄρθρου 270 τοῦ ἡμετέρου ἐμπ. κώδικος. Τὸ αὐτὸ ρητέον περὶ τοῦ *ὁλλανδικοῦ* κώδικος (ἄρθρ. 438 καὶ 439), ὅστις ἀπαριθμεῖ μόνον τὰς νομίμους αἰτίας ἀποβολῆς (ἄρθρ. 437). Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 541) ἀναγνωρίζει εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δι-

---

ναυτολογίῳ. Ὑπάρχει δυσκολία τις ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν ἐν Γαλλίᾳ ἡ λιμενικὴ ἀρχὴ ἐπεμβαίνει μόνον ὅπως ἀκούσῃ τὴν δήλωσιν τῆς ἀποβολῆς ἢ ὅπως ἐπιτρέψῃ αὐτήν. Ὅρα ὑπὲρ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀδείας Filleau ἔνθα ἀνωτ., I, σελ. 329. Παρομοίως ἀπεφαίνετο τὸ διάταγμα τοῦ 1784 (τίτλ. XIV, ἄρθρ 15)· ὑπὲρ τῆς ἁπλῆς δηλώσεως Beaussant ἔνθα ἀνωτ I, σελ. 329. Ὁ γερμανικὸς νόμος τῆς 27 Δεκεμβρίου τοῦ 1872 (ἄρθρ. 72) ἀσπάζεται τὸ τελευταῖον τοῦτο σύστημα.

(1) Ὅρα τὰ κείμενα τὰ σημειωθέντα εἰς τὰς δύο προηγουμένας σημειώσεις.

(2) Ὅρα τὸν γερμανικὸν νόμον τῆς 27 Ὀκτωβρίου 1872, ἄρθρ. 57.

καίωμα τοῦ ν' ἀποβάλλῃ πάντοτε τοὺς ἐργάτας θαλάσσης πρὸ τῆς λήξεως τῆς μισθώσεώς των, χωρὶς νὰ εἶναι ὑπόχρεως ν' ἀποδείξῃ εἰς βάρος αὐτῶν ἐπιλήψιμόν τι, ὀφείλει ὅμως νὰ χορηγήσῃ εἰς αὐτοὺς ἀπολυτήριον καὶ νὰ παράσχῃ τὰ ἀπαιτούμενα μέσα διὰ τὴν εἰς τὴν οἰκίαν ἐπιστροφήν των, ἢ νὰ ἐπιβιβάσῃ αὐτοὺς ἐπὶ ἄλλου πλοίου διευθυνομένου εἰς τὴν πατρίδα των. Πᾶς ναύτης ἀπολυόμενος ἔχει δικαίωμα ἀποζημιώσεως πρὸς τῇ πληρωμῇ τῶν μισθῶν του. Ἐὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο ἐν τῷ λιμένι τῆς μισθώσεως καὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἡ ἀποζημίωσις δέον νὰ εἶναι ἴση πρὸς μισθὸν ἑνὸς μηνός. Ἐὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο μετὰ τὴν ἀναχώρησιν ἢ εἰς λιμένα ἰταλικὸν ἄλλον ἢ τὸν τῆς ναυτολογίας, ἡ ἀποζημίωσις δέον νὰ εἶναι ἴση πρὸς τεσσαρακονθήμερον μισθόν. Εἶναι δὲ ἴση πρὸς μισθὸν δύο μηνῶν, ἐὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο εἰς ἄλλα παράλια τῆς Εὐρώπης, εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀσίας ἢ τῆς Ἀφρικῆς τὰ βρεχόμενα ὑπὸ τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὐξείνου Πόντου, ὑπὸ τῆς διώρυχος τοῦ Σουὲζ ἢ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης. Ἐὰν ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο ἐν οἱῳδήποτε ἄλλῳ τόπῳ, ἡ ἀποζημίωσις ἰσοδυναμεῖ πρὸς τεσσάρων μηνῶν μισθούς. Ἐὰν ἡ ἀπόλυσις δὲν ἐγένετο ἐκ συμφώνου μετὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει δικαίωμα ἀναγωγῆς κατὰ τούτου διὰ τὰς πληρωθείσας ἀποζημιώσεις. Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ ἀπολυθέντες πρὸ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ ναυτολογίου δὲν δύνανται νὰ ζητήσωσιν οὐδένα μισθόν.

**456.** ζ. *Παράτασις τοῦ πλοῦ.* — Ὡς πρὸς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ νόμος δὲν ἐπραγματεύθη ρητῶς εἰ μὴ περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μεμισθωμένων *κατὰ πλοῦν*. Ἐὰν ὁ πλοῦς παρετάθη, οἱ μισθοὶ αὐξάνουσιν ἀναλόγως τῆς παρατάσεως (ἄρθρ. 215). Βεβαίως δὲ ἐφαρμόζεται τοῦτο εἰς τὴν περίπτωσιν ἑκουσίας παρατάσεως, τουτέστι παρατάσεως γενομένης τῇ βουλήσει τοῦ πλοιάρχου.

Δυνάμεθα ὅμως νὰ εἴπωμεν τὸ αὐτὸ ἐν περιπτώσει παρατάσεως προερχομένης ἐξ αἰτίας ἀνωτέρας βίας; Ὑπάρχουσιν οἱ ἰσχυρισθέντες, ὅτι τότε δὲν ὑπάρχει λόγος αὐξήσεως τῶν μισθῶν(1). Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη δέον νὰ ἀποκρουσθῇ (2)· τὸ ἄρθρον 255 δὲν ποιεῖται

(1) Pardessus, II, ἀριθ. 685.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 705· Laurin sur Cresp, I, σελ. 554· L. de Valroger, II. ἀριθ. 556.

διάκρισιν (1). Ἡ ἀντίθετος γνώμη εἶχε γίνει ἤδη δεκτὴ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος (2). Εἶναι δὲ αὕτη τόσῳ μᾶλλον δικαία, ὅσον ἐν περιπτώσει συντομεύσεως πλοῦ ἐξ ἀνωτέρας βίας οἱ μισθοὶ ἐλαττοῦνται (ἐπιχείρ. ἐξ ἀντιδιαστολῆς, ἄρθρ. 256 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος).

Ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μῆνα ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι οἱ μισθοὶ αὐτῶν αὐξάνουσιν ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συμπληρωτικῶν μηνῶν. Προκύπτει δὲ τοῦτο ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεως τῆς μισθώσεώς των.

Προκειμένου περὶ τῶν μισθῶν τοῦ πλοιάρχου, δὲν δύνανται οὗτοι νὰ αὐξηθῶσιν, ὅταν ἡ παράτασις ἀποφασίζηται ὑπ' αὐτοῦ, εἰ μὴ καθόσον δικαιολογεῖται αὕτη δεόντως. Ἄλλως ἐνδεχόμενον ἀντὶ νὰ ἔχῃ δικαίωμα αὐξήσεως νὰ εἶναι ὑπόχρεως νὰ ἀποζημιώσῃ τὸν ἐφοπλιστήν (3).

**457.** *η. Συντόμευσις τοῦ πλοῦ.* — Κατὰ τὸ ἄρθρον 256, *ἐὰν τὸ φορτίον ἀποβιβασθῇ ἑκουσίως εἰς τόπον πλησιέστερον τοῦ εἰς τὸ ναυλωτικὸν σημειωμένου, δὲν γίνεται ἐκ τούτου καμμία πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς κατὰ πλοῦν μεμισθωμένους ἐλάττωσις.* Ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ἰδιογνωμόνως νὰ μειώσῃ τὰ δικαιώματα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Ἐὰν ἡ συντόμευσις τοῦ πλοῦ προήρχετο ἐκ τῆς βουλήσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ, αὐτὸς οὗτος ὁ πλοίαρχος θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ ἄρθρον 256. Ἀλλ' ὁ πλοίαρχος θὰ ὑφίστατο μείωσιν, ἐὰν ἡ συντόμευσις τοῦ πλοῦ προήρχετο ἐξ αἰτίας αὐτοῦ. Ἐπίσης ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου 256 συνάγεται, ὅτι δὲν διέπει τοῦτο τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἀνωτέρα βία ἐπέβαλε τὴν συντόμευσιν τοῦ πλοῦ. Ρητέον ἄλλως, ὅτι εἶναι φυσικὸν νὰ ἐφαρμόσῃ τις τότε τὸν κανόνα τὸν ἰσχύοντα ἐν τῇ περιπτώσει ἀπαγορεύσεως ἐμπορίας ἐπελθούσης κατὰ τὸν πλοῦν (ἄρθρ. 254 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ὅρα ἀριθ. 431.

Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ κατὰ μῆνα μεμισθωμένοι ὑφίστανται ἐλάττωσιν τῶν μισθῶν ἐπὶ τῶν ὁποίων ὑπελό-

---

(1) Πρβλ. ἄρθρ. 255 καὶ 256. τοῦ ἐμπ. κώδικος.

(2) Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 6, βιβλ. III, τίτλ. IV, τοῦ Διατάγμ. τοῦ 1681.

(3) Ὅρα ὡς πρὸς τὸ ξένον δίκαιον τὸν ἰταλικὸν κώδικα ἄρθρ. 532, τὸν πορτογαλικὸν κώδικα ἄρθρ. 526, τὸν βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ἄρθρ. 51.

γιζον ἐν περιπτώσει συντομεύσεως τοῦ πλοῦ ἐξ ἀνωτέρας βίας. Ἀλλ' ἐὰν ἡ συντόμευσις εἶναι ἑκουσία, ἐφαρμόζονται ἄρά γε ἐπ' αὐτῶν οἱ αὐτοὶ κανόνες; δὲν ἔχουσιν οὗτοι δικαίωμα, εἰς ἐπίμετρον τῶν μισθῶν τῶν ὀφειλομένων μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν λήγει ὁ πλοῦς, νὰ λάβωσι τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν διὰ τὸ ὑπόλοιπον τῆς πιθανῆς διαρκείας τοῦ πλοῦ λόγῳ ἀποζημιώσεως; Ἡ καταφατικὴ ἀπάντησις φαίνεται ἀναγκαίως ἀπορρέουσα ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἑκουσία συντόμευσις τοῦ πλοῦ συγχέεται πράγματι μετὰ τῆς διακοπῆς τοῦ πλοῦ, ἄρθρ. 252, ἐδ. 4. Ἡ ἐξομοίωσις αὕτη ἐξηγεῖ μάλιστα τὴν σιωπὴν τοῦ κώδικος ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἑκουσίας συντομεύσεως τοῦ πλοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὰς κατὰ μῆνα μισθώσεις (1).

Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου οὐδὲν δικαίωμα ἀποζημιώσεως ἔχουσιν, ἐν περιπτώσει συντομεύσεως ἢ παρατάσεως πλοῦ ἐξ ἀνωτέρας βίας, ἄρθρ. 257, ἐδ. 1. Ἐὰν ἡ παράτασις ἢ ἡ συντόμευσις ἐπέλθῃ ἐξ αἰτίας τῶν φορτωτῶν, οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι ἐπὶ ἐνδεχομένῃ ὠφελείᾳ μετέχουσι τῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἐπιδικαζομένων εἰς τὸ πλοῖον ἀναλόγως τῆς ἀνηκούσης εἰς αὐτοὺς μερίδος (2).

**458.** *θ. Ἀσθένεια, τραυματισμοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.* — Ἐκ μερίμνης ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὁ νομοθέτης δὲν ἐπαφέθη ἀπολύτως εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν διὰ τὴν φροντίδα τῆς ἐπαγρυπνήσεως τῆς νοσηλείας τῶν ἀσθενῶν ἢ πληγωμένων ναυτῶν. Ἐπιβάλλει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ἐν περιπτώσει ἐκτελέσεως μακροῦ πλοῦ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραλάβῃ ἐν τῷ πλοίῳ ἰατρόν, τοὐλάχιστον ὅταν ὑπάρχωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἑκατὸν πρόσωπα (20 ἢ 40 διὰ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ἁλιείαν) καὶ νὰ ἐφοδιάσῃ τὸ πλοῖον διὰ κιβωτίου φαρμάκων (3).

---

(1) Desjardins, III, ἀριθ. 706. Ὅρα ἐπίσης Jacobs, ἔνθα ἀνωτ., I, ἀριθ. 237.—Ὑπεστηρίχθη τοὐναντίον, ὅτι ἡ συντόμευσις τοῦ πλοῦ δὲν δύναται νὰ ἐξομοιωθῇ πρὸς τὴν διακοπὴν αὐτοῦ καὶ ὅτι ἐν περιπτώσει συντομεύσεως (raccourcissement ἢ abréviation) τοῦ πλοῦ οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα δὲν δικαιοῦνται νὰ λάβωσι μισθὸν εἰ μὴ διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν πράγματι ὑπηρέτησαν. L. de Valroger, II, ἀριθ. 562. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σύστημα φαίνεται ὅτι ἦτο τὸ σύστημα τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (ἄρθρ. 6, βιβλ. III, τίτλ. IV.).

(2) Ἰταλικὸς κῶδιξ, ἄρθρ. 533· βελγικὸς νόμος τῆς 22 Αὐγούστου 1879, ἄρθρ. 52.

(3) Ὅρα ἄρθρ. 181 μέχρι 183 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866. — Ὡς ἐκ

Ὁ νόμος δὲν περιορίζεται ἐνταῦθα· δημιουργεῖ ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἐν περιπτώσει ἀσθενείας ἢ τραυματισμοῦ, κατάστασιν προνομιοῦχον ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν θέσιν πάντων τῶν ἄλλων προσώπων τῶν μισθούντων τὰς ὑπηρεσίας των.

Ὅπως κατανοήσωμεν ἐν τίνι μέτρῳ εὐνοοῦνται οἱ ἐργάται θαλάσσης, δέον νὰ ἀναμνησθῶμεν τί ἐφαρμόζεται κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας τοὺς ἀσθενοῦντας ἢ τραυματιζομένους ἐν τῇ ἐξασκήσει τοῦ ἐπαγγέλματός των. Οἱ μισθοὶ αὐτῶν παύουσιν ἀφ' ἧς ἡμέρας παύουσιν αἱ ὑπηρεσίαι των. Ἔχουσι δικαίωμα νὰ ζητήσωσιν ἀποζημίωσιν, ὅταν τραυματίζωνται ἢ ἀσθενῶσιν, ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι οἱ τραυματισμοί των ἢ ἡ ἀσθένειά των ὀφείλεται εἰς πταῖσμα τοῦ προϊσταμένου των. Κατὰ τὴν νομολογίαν (1) τὸ πταῖσμα τοῦτο δέον νὰ ἀποδεικνύηται ὑπὸ τῶν ἐργατῶν ὡς ἐναγόντων (2).

Τὰ ἄρθρα 262 μέχρι 264, ὅπως ὁρίσωσι τὴν κατάστασιν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν ἀσθενούντων ἢ τραυματιζομένων, διακρίνουσι τρεῖς ὑποθέσεις: 1ον Ναυτικός τις ἀσθενεῖ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἢ πληγώνεται ὑπηρετῶν ἐν τῷ πλοίῳ (ἄρθρ. 262). 2ον Ναυτικός τις πληγώνεται μαχόμενος κατ' ἐχθρῶν ἢ πειρατῶν, ὅπως σώσῃ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον (ἄρθρ. 263). Ναυτικός τις πληγώνεται ἐν ξηρᾷ (ἄρθρ. 264).

Τὰ ἄρθρα 262 καὶ 263 τὰ προβλέποντα τὰς δύο πρώτας περιπτώσεις ἐτροποποιήθησαν διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885

---

τῆς ὑποχρεώσεως δὲ ταύτης ἐγένετο ἐνίοτε δεκτόν, ὅτι ὁ ἰατρὸς δέον νὰ θεωρῆται ὡς πρὸς τὰς νομικάς του σχέσεις ὡς ἀνήκων εἰς τὸ πλήρωμα. Ὅρα ἀριθ. 396.

(1) Rouen, 13 Ἰανουαρίου 1868. S. 1868. 1. 268. Ἀκυρ. 31 Μαΐου 1886. S. 1887. 1. 209. A. P. Lefebure, ἄρθρον ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1886, σελ. 485. A. de Courcy, Le droit et les ouvriers.

(2) Ἡ γνώμη ἡ καθιερωθεῖσα ὑπὸ τῆς νομολογίας ὡς πρὸς τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως πολεμεῖται ὑπὸ ἱκανῶν συγγραφέων. Ὅρα Sainctelette, De la responsabilité et de la garantie. Sauzet, De la responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents industriels (Revue critique de législation et de jurisprudence, 1883, σελ. 596 καὶ 677 καὶ ἑπόμ.). Labbé, σημειώσεις ἐν τῷ Recueil de Sirey καὶ ἐν τῷ Journal du Palais.

πρὸς τὸν σκοπὸν ποιᾶς τινος μετριάσεως τῶν βαρῶν ἅτινα ἐβάρυνον πρότερον τὸν ἐφοπλιστήν.

**459.** 1ον Ὁ ναύτης ὁ ἀσθενήσας διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἢ πληγωθεὶς ἐνῷ ὑπηρέτει ἐν τῷ πλοίῳ, λαμβάνει τὸν μισθόν του, τροφοδοτεῖται καὶ θεραπεύεται δι' ἐξόδων τοῦ πλοίου, τουτέστι τοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἄρθρ. 263, ἐδ. 1ον). Ἐὰν ἐδέησε νὰ ἀφεθῇ ὁ ναύτης εἰς τὴν ξηράν, ἐπίσης δι' ἐξόδων τοῦ πλοίου δέον νὰ ἐπαναχθῇ εἰς τὴν οἰκείαν (ἄρθρ. 262).

Παρατηρητέον, ὅτι ὁ νόμος τάσσει εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν τὴν πληγὴν ἣν λαμβάνει ὁ ναύτης ὁ ὑπηρετῶν ἐν τῷ πλοίῳ καὶ τὴν ἀσθένειαν τὴν ἐπελθοῦσαν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ. Εἰκάζεται, ὅτι ἡ ἀσθένεια ὀφείλεται εἰς τὴν κόπωσιν ἢ εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ κλίματος. Διὸ τὸ ἄρθρον 262 δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ ἐφαρμοσθῇ, ἐὰν ἀπεδεικνύετο, ὅτι ἡ ἀσθένεια προέρχεται ἐκ τοῦ ἀκολάστου βίου ἢ τῆς ἀπρονοησίας τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὑπάρχει λόγος νὰ ἐφαρμοσθῇ κατ' ἀναλογίαν τὸ ἄρθρον 264 τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἄρθρ. 463).

Ἐνδεχόμενον ὁ ναυτικὸς νὰ ἀσθενήσῃ ἢ νὰ πληγωθῇ ὑπηρετῶν ἐν τῷ πλοίῳ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ. Καὶ ἐν πρώτοις ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι τότε δὲν ἐπιβιβάζεται καὶ πληρώνεται τοὐλάχιστον διὰ τὰς ἡμέρας καθ' ἃς εἰργάσθη διὰ τὴν ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου. Πλὴν τούτου, ἐν ᾗ περιπτώσει ἐπληγώθη ὁ ναύτης ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, ἔστω καὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου, τὰ ἔξοδα διατροφῆς καὶ νοσηλείας βαρύνουσι τὸν ἐφοπλιστήν, ὅστις ὀφείλει νὰ πληρώσῃ καὶ τοὺς μισθοὺς ἀκόμη. Αἱ λύσεις αὗται ἀπορρέουσιν ἐκ τοῦ ἄρθρου 262, ὅπερ μόνον ὡς πρὸς τὴν ἀσθένειαν διακρίνει κατὰ πόσον ἐπῆλθεν αὕτη ἢ ὄχι διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ.

**460.** Ἀλλ' ἐπὶ πόσον χρόνον ὑποχρεοῦται ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ παρέχῃ τὰ ἔξοδα τῆς διατροφῆς καὶ τῆς νοσηλείας; Μέχρι τίνος στιγμῆς ἐξακολουθοῦσιν οἱ μισθοὶ νὰ τρέχωσιν ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, καίτοι δὲν εἶναι οὗτοι εἰς κατάστασιν νὰ παρέχωσιν ὑπηρεσίας;

Ὡς πρὸς τὰ σημεῖα ταῦτα ἀκριβῶς ἐπέφερεν ὁ νόμος τῆς 12 Αὐγούστου 1885 τροποποιήσεις πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τοὺς παραδεδεγμένους πρότερον κανόνας.

Τὸ παλαιὸν ἄρθρον 262 δὲν ὥριζε μέχρι τίνος στιγμῆς ὑπε-

χρεοῦτο ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ παρέχῃ τὰ ἔξοδα διατροφῆς καὶ νοσηλείας. Ἦτο ἔργον τῶν δικαστηρίων νὰ ἀποφανθῶσιν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο, ὁρίζοντα κατὰ ποίαν ὥραν ἠδύνατο νὰ λεχθῇ ὅτι ὑπῆρχε θεραπεία. Βάρος λίαν ἐπαχθὲς καὶ ἀόριστον ἠδύνατο νὰ προκύψῃ ἐκ τούτου διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Πρὸς ἀνακούφισιν καὶ περιορισμὸν αὐτοῦ τὸ νέον ἄρθρον 262 παρέχει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαλλαγῇ πάντων τῶν ἐξόδων τροφοδοσίας ἢ ἐπαναγωγῆς εἰς τὴν οἰκείαν διὰ τῆς καταβολῆς εἰς χεῖρας γαλλικῆς ἀρχῆς ποσοῦ χρηματικοῦ ὁριστέου συμφώνως πρὸς τιμολόγιον καταρτιζόμενον διὰ διατάγματος (règlement d'administration publique) ἀναθεωρουμένου κατὰ τριετίαν (ἄρθρ. 262, ἐδ. 2).

Τὸ παλαιὸν ἄρθρον 262 ἐπίσης δὲν ὥριζε μέχρι τίνος στιγμῆς ἔτρεχον οἱ μισθοί. Γενικῶς ἦτο παραδεδεγμένον, ὅτι ὠφείλοντο μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔπρεπε νὰ λήξῃ ἡ μίσθωσις τῶν ἀσθενησάντων ἢ πληγωθέντων ἐργατῶν θαλάσσης (1), πλὴν ἐὰν εὗρον πρὸ τῆς ἐποχῆς ταύτης νὰ συνάψωσι νέαν μίσθωσιν ἐπὶ ἄλλου πλοίου. Ἐνδεχόμενον ἦτο οὕτω νὰ ὑπεχρεοῦτο ὁ ἐφοπλιστὴς ἐπὶ μακροὺς μῆνας νὰ πληρώνῃ μισθοὺς εἰς ἐργάτας θαλάσσης μὴ παρέχοντας πλέον ὑπηρεσίας.

Τὸ νέον ἄρθρον 262 τελευτ. ἐδάφ. παραδέχεται μέν, ὅτι κατ' ἀρχὴν οἱ μισθοὶ τῶν ναυτῶν (2) πληρώνονται εἰς αὐτοὺς μέχρις οὗ συνάψωσι νέαν μίσθωσιν ἢ ἤθελον ἐπαναχθῇ εἰς τὴν οἰκείαν πρὸ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ὑγείας των. Ἀλλ' ἡ χρονικὴ περίοδος δι' ἣν ἐπιδικάζονται οἱ μισθοὶ τοῦ ναύτου δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει τοὺς τέσσαρας μῆνας ἀφ' ἧς ἡμέρας ἀφέθη οὗτος εἰς τὴν ξηράν.

**460** δίς. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 262 παρεκκλίνουσι κατὰ δύο ἐπόψεις ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου. Ἐν πρώτοις δυνάμει αὐτῶν τρέχουσιν οἱ μισθοὶ ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, οἵτινες ἕνεκα τῆς ἀσθενείας ἢ τοῦ τραυματισμοῦ των δὲν παρέχουσι πλέον ὑπηρεσίαν

---

(1) Ἀκυρ. 4 Αὐγούστου 1857. D. 1857. 1. 341.

(2) Ἀκυρ. τῆς 31 Μαΐου 1886. S. 1887. 1. 209. Journal du Palais, 1887. 1. 508 (σημείωσις τοῦ Ch. Lyon Caen). Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 130. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 6 Ἰουλίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 84.

εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Ἔπειτα καὶ ἐλλείψει ἀκόμη πάσης ἀποδείξεως πταίσματος τοῦ ἐφοπλιστοῦ αἱ διατάξεις αὗται ἀναγνωρίζουσιν, ὅτι ὀφείλει οὗτος, τοὐλάχιστον μέχρι τῶν ἐξόδων τροφοδοσίας καὶ νοσηλείας, τὸ διαφέρον εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Δὲν δύναται μάλιστα ὁ ἐφοπλιστὴς διὰ τῆς ἀποδείξεως τοῦ τυχαίου γεγονότος, τὸ ὁποῖον ἐπροξένησε τὴν πληγήν, νὰ ὑπεκφύγῃ τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην. Ἀλλὰ σημαίνει ἆρά γε τοῦτο, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης, ἐὰν ὑφίστανται ζημίαν ὑπερβαίνουσαν τὰ ποσὰ τὰ ὁποῖα ἐπιδικάζει αὐτοῖς τὸ ἄρθρον 262, δὲν δύνανται νὰ λάβωσι συμπληρωτικὰς ἀποζημιώσεις, ἀποδεικνύοντες, ὅτι ἡ πληγὴ ὀφείλεται εἰς πταῖσμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ; Ἡ καταφατικὴ ἀπάντησις δὲν δύναται νὰ γίνῃ δεκτή. Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ πληγωθέντες ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου δέον νὰ ἔχωσι τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσωσιν ἀποζημίωσιν ἴσην, κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον, πρὸς τὴν ζημίαν ἣν ὑπέστησαν καὶ τὸ κέρδος τοῦ ὁποίου ἐστερήθησαν (ἄρθρ. 1149 ἀστ. κώδικος). Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἔχουσιν οἱ ἄλλοι ἐργάται οἱ πληγωνόμενοι ἐν τῇ ἐργασίᾳ των, ἀρκεῖ μόνον, κατὰ τὴν νομολογίαν, ν' ἀποδείξωσιν, ὅτι ἡ πληγὴ ὀφείλεται εἰς πταῖσμα τοῦ προϊσταμένου. Θὰ ἦτο ἔκτροπον νὰ μὴ δύνανται οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ εὑρεθῶσιν εἰς θέσιν ἐξ ἴσου εὐνοϊκήν, προσάγοντες τὴν αὐτὴν ἀπόδειξιν. Προσθετέον δέ, ὅτι θὰ ἦτο τοῦτο ἀντίθετον πρὸς τὸ πνεῦμα τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας, ἥτις συνήθως εὐνοεῖ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης περισσότερον ἢ πάντας τοὺς ἄλλους ἐργάτας.

**460** τρίς. Τὸ ἄρθρον 262 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐφαρμόζεται ἐπί τε τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μισθουμένων ἐπὶ ἐνδεχομέναις ὠφελείαις καὶ ἐπὶ τῶν μισθουμένων ἐπὶ ὡρισμένῃ ἀμοιβῇ (1).

Ἀλλ' ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἄρθρου 262 γεννᾷ εἰδικὴν δυσκολίαν ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μεμισθωμένους ἐπὶ ἐνδεχομέναις ὠφελείαις.

Τὰ ἔξοδα διαίτης βαρύνουσιν ἆρά γε τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ προαφαιροῦνται ἐκ τοῦ κοινοῦ κεφαλαίου ὡς γενικὰ ἔξοδα; Ὑπεστηρίχθη ὑπό τινων τὸ τελευταῖον σύστημα, διὰ τῆς παρατηρήσεως, ὅτι μεταξὺ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑπάρχει ἑταιρεία, ἥτις δέον νὰ καθιστᾷ κοινὰς τὰς ζημίας, καὶ ὅτι εἶναι

(1) Ἀκυρ. 19 Φεβρουαρίου 1872, D. 1872. 1. 33.

ἔκτροπον νὰ ἐπιρρίπτωνται ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ μόνον αἱ δαπάναι αἵτινες στενῶς συνδέονται πρὸς τὴν ἀποστολήν (1). Καθ' ἡμᾶς τὰ ἔξοδα τῆς θεραπείας καὶ τῆς εἰς τὴν οἰκείαν ἐπαναγωγῆς δέον νὰ παραμένωσιν ἀποκλειστικῶς εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ (2). Τὸ ἄρθρ. 262 ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μεμισθωμένων ἐπὶ ἐνδεχομέναις ὠφελείαις, καὶ ἀντιθέτως πρὸς τὸ ἄρθρον τοῦτο, κατὰ τὴν ἐναντίαν γνώμην, ἐπιρρίπτεται εἰς αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐργάτας θαλάσσης μέρος τῶν περὶ ὧν πρόκειται ἐξόδων.

Προσθετέον, ὅτι ἡ τελευταία αὕτη γνώμη, ὡς πρὸς τὰ ἔξοδα τῆς εἰς τὴν οἰκείαν ἐπαναγωγῆς, τῆς τροφοδοσίας καὶ τῆς συντηρήσεως, καθιεροῦται διὰ τοῦ ἄρθρ. 16 τοῦ διατάγματος τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, *καθ' ὃ ἐν τοῖς κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου ἐφοπλισμοῖς αἱ μερίδες τοῦ πληρώματος, θεωρούμεναι ὡς μισθοί, εἶναι ἀπηλλαγμέναι τῶν εἰρημένων ἐξόδων.*

Ἐὰν ὁ πληγωθεὶς ἢ ἀσθενήσας ναυτικὸς ἀντικατασταθῇ, οἱ μισθοὶ τοῦ ἀντικαταστάτου ὀφείλονται ἐπίσης ὑπὸ μόνου τοῦ ἐφοπλιστοῦ· διότι καὶ τοῦτο εἶναι ἐκ τῶν συνεπειῶν τῆς ἀσθενείας καὶ τοῦ τραυματισμοῦ. Ἐὰν ἀφῃροῦντο οἱ μισθοὶ τοῦ ἀντικαταστάτου ἐκ τῶν μισθῶν τῶν ὀφειλομένων εἰς τὸν ἀσθενῆ ἢ πληγωμένον ναύτην, θὰ ἐστερεῖτο οὗτος ἐν μέρει τὸ εὐεργέτημα τοῦ ἄρθρου 262 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**461.** Ὁ ναύτης ἐνδεχόμενον νὰ πληγωθῇ μαχόμενος κατ' ἐχθρῶν ἢ πειρατῶν (ἄρθρ. 263). Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἐκτίθεται πρὸς κοινὸν συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Τὰ ἕνεκα τούτου ἔξοδα τροφοδοσίας, νοσηλείας καὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὴν οἰκείαν εἶναι *κοιναὶ ἀβαρίαι*. Διὰ τοῦτο δέον νὰ βαρύνωσιν ὁμοῦ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου καὶ τὸν φορτωτήν, ἄρθρ. 263 καὶ 400 6ον (3). Ἡ μετοχὴ ἑκάστου ἐξ αὐτῶν εἰς τὰ ἔξοδα ταῦτα ὁρίζεται ὑπὸ

---

(1) Laurin sur Cresp, I, σελ. 97 καὶ 223· Levillain, σημείωσις ἐν τῷ Recueil de Dalloz, 1880. 2. 237.

(2) Caen, 3 Φεβρουαρίου 1873, Journal du Palais, 1874, 939.— Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 726, σελ. 300 καὶ 301· de Valroger, II, ἀριθ. 601.

(3) Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 268, ἐδ. 2ου τοῦ ἐμπ. κώδικος στηρίζεται ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἀρχῆς.

τῶν περὶ συνεισφορᾶς εἰς τὰς κοινὰς ἀβαρίας κανόνων (Ὅρα κατωτέρω κεφάλ. V).

Ἀλλ' ἵνα κατανεμηθῶσι τὰ ἔξοδα μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν φορτωτῶν ἀντὶ νὰ πληρωθῶσιν ὑπὸ τοῦ πρώτου μόνου, πρέπει νὰ ἔχωσι σωθῇ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον διὰ τῆς ὑπερασπίσεως καθ' ἣν ἐπληγώθη ὁ ναύτης. Τῷ ὄντι ἡ ἐπίτευξις ὠφελίμου ἀποτελέσματος εἶναι εἷς τῶν οὐσιωδῶν ὅρων συνεισφορᾶς ἐπὶ κοινῆς ἀβαρίας (ἄρθρ. 423 τοῦ ἐμπ. κώδικος).

Μόνον τὰ πρὸς θεραπείαν καὶ διατροφὴν ἔξοδα κατατάσσονται ἐν ταῖς κοιναῖς ἀβαρίαις. Οἱ μισθοὶ οἱ ὀφειλόμενοι μέχρι τῆς λήξεως τῆς μισθώσεως, καὶ ἂν ἀκόμη οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀδυνατοῦσι νὰ ἐξακολουθήσωσι παρέχοντες τὰς ὑπηρεσίας των, παραμένουσιν εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τὸ ἄρθρον 263 δὲν ποιεῖται λόγον περὶ τῶν μισθῶν, οἵτινες κατὰ συνέπειαν ἐξακολουθοῦσι διεπόμενοι ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 262 (1). Ὅρα ἄλλως ἄρθρ. 400 6ον τοῦ ἐμπ. κώδικος. Δὲν ἐστάθη δυνατὸν νὰ ἐπιβληθῶσιν οἱ μισθοὶ εἰς βάρος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου (2) εἰ μὴ διὰ προσθήκης εἰς τὰς νομικὰς ταύτας διατάξεις (3)· ἀλλ' ὑπάρχει ἐν τῷ νόμῳ προφανὴς λογικὴ ἀνακολουθία.

**461** δίς. Τέλος ἐνδέχεται οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ πληγωθῶσιν εἰς τὴν ξηράν (ἄρθρ. 264, ἐμπ. κώδικος). Ἐὰν ἐπληγώθησαν, ἀποβάντες τοῦ πλοίου ἄνευ ἀδείας, τὰ ἔξοδα τῆς διατροφῆς καὶ θεραπείας των εἶναι εἰς βάρος των· ἔχομεν ἐνταῦθα αἰτίαν νόμιμον, ἕνεκα τῆς ὁποίας δύναται ὁ πλοίαρχος ν' ἀποβάλῃ αὐτούς, καὶ οἱ ἐργάται θαλάσσης λαμβάνουσι τοὺς μισθούς των ἀναλόγως τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας των (ἄρθρ. 264 τοῦ ἐμπ. κώδικος), διαφόρως ἐκείνου τὸ ὁποῖον συμβαίνει ἐν τῇ περιπτώσει τοῦ ἄρθρου 262.

Ὀρθὸν φαίνεται νὰ παραδεχθῶμεν τὴν αὐτὴν λύσιν, ὅταν οἱ ἐργάται θαλάσσης πληγώνονται ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐξ ἰδίου πταίσματός των ἢ ὅταν ἀσθενῶσιν ἕνεκα τῆς κακῆς διαγωγῆς των.

**462**. Ἀλλὰ τί πρέπει νὰ ἀποφανθῶμεν, ἐὰν ὁ ναύτης ὅστις

---

(1) Desjardins, III, ἀριθ. 727.

(2) De Valroger, II, ἀριθ. 607.

(3) Ἡ λύσις ἣν ἀποκρούομεν καθιερώθη ὑπὸ τοῦ βελγικοῦ νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 58). Ἐπίσης καθιεροῦτο ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 966, ἐδ. 2ου τοῦ σχεδίου τοῦ 1865.

ἐπληγώθη εἰς τὴν ξηράν, ἀπέβη τοῦ πλοίου λαβὼν ἄδειαν; Ὁ νόμος σιωπᾷ ὡς πρὸς τὴν ὑπόθεσιν ταύτην. Ἐν γένει ἀναγνωρίζεται σήμερον, ὅτι τὰ ἔξοδα διατροφῆς καὶ θεραπείας δὲν πρέπει νὰ ἀφίνωνται εἰς βάρος τοῦ ναύτου εἰ μὴ καθόσον διέπραξεν οὗτος πταῖσμα, ὅτι δ' ἐν πάσῃ ἄλλῃ περιπτώσει, διὰ τὸν λόγον καὶ μόνον ὅτι ἐξῆλθεν ἐκ τοῦ πλοίου ἄνευ ἀδείας, ὁ ναυτικὸς δέον νὰ τάσσηται εἰς ἣν θέσιν διατελεῖ ὅταν ἀσθενῇ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 262 ἐμπορικοῦ κώδικος) (1). Ἔχομεν ἐνταῦθα λύσιν λίαν εὐνοϊκὴν ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· δύναται νὰ στηριχθῇ αὕτη ἐπὶ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου 264· τὸ ἄρθρον τοῦτο ὑποθέτει τὴν ἔξοδον ἐκ τοῦ πλοίου *ἄνευ ἀδείας*· ἐκ τούτου δύναται νὰ συναχθῇ, ὅτι δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχει ἄδεια, οἱαιδήποτε καὶ ἂν εἶναι αἱ περιστάσεις ὑφ' ἃς ἐπληγώθη ὁ ναύτης εἰς τὴν ξηράν. Ἐν τοσούτῳ, καὶ ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἀκόμη μηδὲν πταῖσμα, ἐὰν ἡ πληγὴ ἐλήφθη εἰς τὴν ξηράν, ἅμα ὡς ὁ ναύτης δὲν ἦτο ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, τὰ ἔξοδα θεραπείας δέον νὰ μείνωσιν εἰς βάρος αὐτοῦ, δὲν ἔχει δ' οὗτος δικαίωμα νὰ λάβῃ μισθούς, εἰ μὴ μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔπαυσε νὰ ὑπηρετῇ (2). Τὴν περίπτωσιν ταύτην δὲν προεῖδεν ὁ νόμος, διὸ δέον νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς αὐτὴν αἱ ἀρχαὶ τοῦ κοινοῦ δικαίου.

Πάντες οἱ κανόνες οὗτοι ἐφαρμόζονται, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ φύσις τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης.

**462** δίς. Πάντοτε γίνεται λόγος περὶ ψηφίσεως νόμου περὶ τῶν ἀτυχημάτων τῶν ἐπερχομένων κατὰ τῶν ἐργατῶν ἐν τῇ ἐνασκήσει τοῦ ἐπαγγέλματός των πρὸς καθορισμὸν τῶν περιπτώσεων εὐθύνης

---

(1) Desjardins, III, ἀριθ. 728.

(2) Αὐτὴ δὲ ἦτο ἡ γνώμη τοῦ Valin. Ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 12, βιβλ. III, τίτλ. IV τοῦ Διατάγματος ἐξεφράζετο οὕτος ὡς ἑξῆς: «Καίτοι ἀπέβη ὁ ναύτης εἰς τὴν ξηρὰν λαβὼν ἄδειαν, ἐὰν ἐπληγώθη ἄλλως ἢ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, δὲν φαίνεται δίκαιον νὰ θεραπευθῇ δαπάνῃ τοῦ πλοίου. Ταύτην δὲ τὴν λύσιν δίδουσι τόσον τὸ εἰρημένον ἄρθρον 18 τοῦ διατάγματος τοῦ Οὐϊσβούργου (Wisby) ὡς καὶ τὸ ἄρθρον 39 τοῦ διατάγματος τῆς τευτονικῆς ἅνσας· οὕτω δὲ φρονῶ, ὅτι δέον νὰ ἔχῃ τὸ πρᾶγμα, καίτοι ὁ ναύτης εἶχε σταλῆ τυχὸν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ξηρὰν διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου, ἐὰν ἀληθῶς ἐπληγώθη ἐν περιπτώσει ἀλλοτρίᾳ πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου». L. de Valroger, II, ἀριθ. 615.

τῶν προϊσταμένων, ἴσως δὲ καὶ πρὸς εἰσαγωγὴν τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλείας κατὰ τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἐργασίας (1). Φαίνεται ἀναμφίβολον, ὅτι, καθ' ἣν ἡμέραν ἤθελε ψηφισθῇ τοιοῦτος γενικὸς νόμος, θὰ ὑπῆρχε λόγος ἐπεκτάσεως τοῦ εὐεργετήματος καὶ ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης μετά τινων διατάξεων σχετικῶν πρὸς τὴν εἰδικὴν κατάστασίν των (2). Τοῦτο δὲ ἐγένετο ἐν Γερμανίᾳ : παρὰ τὸν γενικὸν νόμον περὶ ἀσφαλείας κατὰ τῶν ἀτυχημάτων (3) ὑπάρχει ἰδιαίτερος νόμος περὶ ἀσφαλείας τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (4).

**462** τρίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.— Αἱ ξέναι νομοθεσίαι καθιεροῦσι κανόνας, οἵτινες μετά τινων παραλλαγῶν ἐν τοῖς καθ' ἕκαστα ἀντιστοιχοῦσι πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 262 μέχρι 264 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος.

Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 57) ἐπαναλαμβάνει τὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 262 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος, διατάσσων, ὅτι ὁ ναύτης μισθοδοτεῖται, τροφοδοτεῖται, θεραπεύεται καὶ ἐπανάγεται εἰς τὴν οἰκείαν δαπάναις τοῦ πλοίου, ἐὰν ἀσθενήσῃ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἢ πληγωθῇ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου. Οἱ μισθοὶ ὀφείλονται μέχρι τοῦ τέλους τοῦ πλοῦ διὰ τὸν ὁποῖον συνήφθη ἡ μίσθωσις, πλὴν ἐὰν ἀποδεικνύηται, ὅτι ὁ ναύτης

---

(1) Τὸ νομοσχέδιον τὸ ψηφισθὲν ὑπὸ τῆς βουλῆς κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 1889 μέχρι 1893 εὑρίσκεται νῦν (Δεκέμβριον τοῦ 1893) πρὸς συζήτησιν ἐν τῇ γερουσίᾳ.

(2) Εἰς τὴν βουλὴν ὑπεβλήθησαν κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 1889 μέχρι 1893 πολλαὶ προτάσεις νόμου περὶ τοῦ θέματος τούτου. Ὅρα πρότασιν νόμου ὑποβληθεῖσαν τὴν 27ην Ἀπριλίου 1891, ἀριθ. 1377 (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, Documents parlementaires, Chambre 1891, σελ. 10107), πρότασιν νόμου ὑποβληθεῖσαν τὴν ὀγδόην Δεκεμβρίου 1891 (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, βουλή, συνεδρίασις τῆς 8 Δεκεμβρίου 1891, σελ. 2475). Παρομοία πρότασις νόμου εἶχεν ὑποβληθῆ ἤδη τὴν 15 Ὀκτωβρίου 1888, ἀριθ. 3401 (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως 1889, Annexes de la Chambre, σελ. 325).

(3) Unfallversicherungs-Gesetz τῆς 6 Ἰουλίου 1884 (μετάφρασις ὑπὸ A. Esmein ἐν τῷ Annuaire de législation étrangère, 1885, σελ. 121 καὶ ἑπόμ.).

(4) Gesetz vom 13 Juli 1887 betreffend die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Seeschiffahrt betheiligter Personnen (μετάφρασις τοῦ Henry Mornard ἐν τῷ Annuaire de législation étrangère 1888, σελ. 232 καὶ ἑπόμ.).

ἀνέκτησε τὴν ὑγείαν του καὶ ἠδύνατο νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ πλοῖον ἢ νὰ συνάψῃ ἄλλην μίσθωσιν. Τὰ ἄρθρα 58 καὶ 59 ἀντιγράφουσιν ἁπλῶς κατὰ λέξιν τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 263 καὶ 264 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος.

Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀφιεροῖ εἰς τὸ θέμα τοῦτο τὰ ἄρθρα 423 μέχρι 428. Πᾶς ὅστις ἐκ τοῦ πληρώματος ἤθελεν ἀσθενήσει διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἢ ἤθελε πληγωθῇ ἢ ἀκρωτηριασθῇ εἴτε ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, εἴτε ἐν μάχῃ κατὰ ἐχθρῶν ἢ πειρατῶν, πληρόνεται τοὺς μισθούς του, τροφοδοτεῖται καὶ θεραπεύεται καὶ ἐν περιπτώσει ἀκρωτηριασμοῦ ἀποζημιοῦται κατὰ διαιτητικὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστοῦ, ἐὰν ὑπάρχῃ ἀμφισβήτησις (ἄρθρ. 423). Τὰ ἔξοδα τῆς διατροφῆς καὶ τῆς θεραπείας καὶ αἱ ἀποζημιώσεις βαρύνουσι τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον, ἐὰν ἡ ἀσθένεια, αἱ πληγαὶ ἢ ὁ ἀκρωτηριασμὸς ἐπροξενήθησαν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου· ἐὰν ἐπῆλθον αὗται ἐν μάχῃ πρὸς ὑπεράσπισιν τοῦ πλοίου, αἱ δαπάναι καὶ ἡ ἀποζημίωσις κατανέμονται ἐπὶ τοῦ πλοίου, τοῦ ναύλου καὶ τοῦ φορτίου, ὡς αἱ κοιναὶ ἀβαρίαι (ἄρθρ. 424). Ἐὰν κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου ὁ ἀσθενής, πληγωμένος ἢ ἠκρωτηριασμένος ναύτης δὲν ἠδύνατο νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν ἀκινδύνως, ἡ τροφοδοσία καὶ ἡ θεραπεία ἐξακολουθοῦσι μέχρις ἀποθεραπείας. Ὁ πλοίαρχος πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς του ὑποχρεοῦται νὰ ὑποστῇ τὰ ἔξοδα ταῦτα καὶ νὰ προνοήσῃ περὶ τῆς συντηρήσεως τοῦ ἀσθενοῦς ἢ πληγωμένου (ἄρθρ. 425). Ὁ ἀσθενής, πληγωμένος ἢ ἠκρωτηριασμένος ναύτης δὲν δικαιοῦται νὰ λάβῃ μόνον τοὺς μισθούς του μέχρι τῆς ἀποθεραπείας του· πληρώνονται οὗτοι πρὸς αὐτὸν μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἐπιστροφῆς του εἰς τὸν τόπον, ὁπόθεν εἶχεν ἀναχωρήσει τὸ πλοῖον· λαμβάνει δὲ πρὸς τούτοις ἀποζημίωσιν διὰ τὰ ἔξοδα τῆς ἐπιστροφῆς (ἄρθρον 426). Ἐν ταῖς διαφόροις ταύταις περιπτώσεσιν ἡ προσφυγὴ δὲν ἐπιτρέπεται εἰ μὴ κατὰ τοῦ πλοίου, τοῦ ναύλου καὶ τοῦ φορτίου (ἄρθρ. 427). Ἐν ᾗ περιπτώσει ναύτης ἀποβὰς ἐκ τοῦ πλοίου ἄνευ ἀδείας ἀσθενήσῃ, πληγωθῇ ἢ ἀκρωτηριασθῇ ἐν τῇ ξηρᾷ, τὰ ἔξοδα τῆς τροφοδοσίας καὶ τῆς θεραπείας εἶναι εἰς βάρος του (ἄρθρ. 428).

Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ ἐν τοῖς ἄρθροις 537 καὶ 538 προβλέπει τὰς περιπτώσεις ἃς ὁ γαλλικὸς κῶδιξ προβλέπει ἐν τοῖς ἄρθροις 262 μέχρι 264. Κατὰ τὰς διακρίσεις τοῦ τελευταίου τούτου κώδικος,

ἐπιρρίπτει καὶ ὁ ἰταλικὸς κῶδιξ τοὺς μισθούς, τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας καὶ θεραπείας εἰς βάρος τοῦ πλοίου, ἐὰν ὁ ναύτης ἀσθενήσῃ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἢ πληγωθῇ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, τὰ δὲ ἔξοδα τροφοδοσίας εἰς βάρος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ἐὰν πληγωθῇ ἐκτελῶν ὑπηρεσίαν διαταχθεῖσαν πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Ἐὰν ἡ κατάστασις τοῦ ναύτου εἶναι τοιαύτη, ὥστε πρὸς θεραπείαν αὐτοῦ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ἀποβιβασθῇ, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ καταθέσῃ εἰς χεῖρας τῆς προξενικῆς ἀρχῆς τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὴν θεραπείαν καὶ τὴν εἰς τὴν οἰκείαν ἐπαναγωγὴν κρινόμενον χρηματικὸν ποσόν. Ἐν οἷς τόποις δὲν ὑπάρχει προξενικὴ ἀρχή, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ εἰσαγάγῃ τὸν ναύτην εἴς τι νοσοκομεῖον ἢ οἱονδήποτε ἄλλο κατάστημα ἐν ᾧ θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ θεραπευθῇ ἡ ἀσθένειά του, φροντίζων νὰ καταθέσῃ τὸ ἀναγκαῖον χρηματικὸν ποσόν. Καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις ὁ ἀποβιβασθεὶς ναύτης δὲν δικαιοῦται νὰ λάβῃ τὰ ἔξοδα ἀσθενείας καὶ τοὺς μισθούς του εἰ μὴ ἐπὶ τέσσαρας μῆνας τὸ πολὺ ἀπὸ τῆς ἀποβιβάσεώς του (ἄρθρ. 537). Ἐὰν ὁ ναύτης ἀποβὰς ἐκ τοῦ πλοίου ἄνευ ἀδείας πληγωθῇ ἢ προσβληθῇ ὑπὸ νόσου ἐκ πταίσματός του, ἐνῷ εὑρίσκεται ἐν τῇ ξηρᾷ, τὰ ἔξοδα τῆς θεραπείας του βαρύνουσιν αὐτὸν τοῦτον, ἀλλ' ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ προκαταβάλῃ αὐτά. Ἐὰν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀποβιβασθῇ ὁ ναύτης, ὁ πλοίαρχος προνοεῖ περὶ τῆς θεραπείας του καὶ περὶ τῆς εἰς τὴν οἰκείαν ἐπαναγωγῆς, ὡς ὅταν ἡ ἀσθένεια ἢ ἡ πληγὴ δὲν προέρχεται ἐκ πταίσματος τοῦ ναύτου, μετὰ δικαιώματος ἀπολήψεως, ἀλλ' οἱ μισθοὶ δὲν ὀφείλονται εἰ μὴ ἀναλόγως τοῦ χρόνου καθ' ὃν ὁ ναύτης ὑπηρέτησεν (ἄρθρ. 538). — Αἱ αὐταὶ διατάξεις εὑρίσκονται ἐν τῷ *ρουμανικῷ* ἐμπορικῷ κώδικι (ἄρθρ. 547 καὶ 548) ὡς καὶ ἐν τῷ *πορτογαλικῷ* (ἄρθρ. 529 καὶ 530).

Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Δανίας* καὶ τῆς *Σουηδίας* λύουσι τὰ αὐτὰ ζητήματα ἐν τῷ ἄρθρῳ αὐτῶν 70. Ἐάν τις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἀσθενήσῃ ἢ πληγωθῇ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ μεριμνήσῃ περὶ τῆς θεραπείας αὐτοῦ εἴτε ἐπὶ τοῦ πλοίου εἴτε ἐν τῇ ξηρᾷ. Ἐὰν ὁ παθὼν πρόκειται νὰ εἶναι ἐπὶ πολὺν χρόνον ἀνίκανος εἰς ὑπηρεσίαν ἕνεκα τῆς ἀσθενείας ἢ τοῦ τραυματισμοῦ του, ἢ ἐὰν προσβληθῇ ὑπὸ νόσου μολυσματικῆς, ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται ν' ἀποβάλῃ αὐτόν. Ὁ πλοίαρχος, ἀναγκαζόμενος ν' ἀφήσῃ ἀσθενῆ

τινα ναύτην ἔν τινι ξένῳ λιμένι, ὀφείλει νὰ παραδώσῃ αὐτὸν εἰς πρόξενον (Δανὸν ἢ Σουηδόν, κατὰ τὴν περίστασιν)· ἂν μὴ ὑπάρχῃ πρόξενος ἐν τῷ λιμένι τούτῳ, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ προνοήσῃ ἄλλως, ὅπως ὁ ἀσθενὴς τύχῃ τῆς προσηκούσης πρὸς θεραπείαν ἐπιμελείας.—Ἐὰν ναυτικός τις ἀποβληθῇ συνεπείᾳ πληγῆς ἢ ἀσθενείας τὴν ὁποίαν ἔπαθεν ἐκ σοβαροῦ πταίσματος, ἢ ἐπειδὴ ἀνεγνωρίσθη ὅτι προσεβλήθη ὑπὸ νόσου μολυσματικῆς, δὲν λαμβάνει μισθὸν εἰ μὴ διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν ἐξεπλήρωσε τὴν ὑπηρεσίαν του, καὶ τὰ ἔξοδα θεραπείας κρατοῦνται ἐκ τοῦ ἀνήκοντος εἰς αὐτὸν μισθοῦ. Ἂν μὴ ἀποβληθῇ, δὲν δίδεται αὐτῷ μισθὸς διὰ τὴν διάρκειαν τῆς πρὸς ὑπηρεσίαν ἀνικανότητός του, ὑποχρεοῦται δὲ νὰ πληρώσῃ τὰ ἔξοδα ὅσα ἐγένοντο διὰ τὴν ἰατρικὴν καὶ πᾶσαν ἄλλην πρὸς αὐτὸν ἐπιδαψιλευθεῖσαν ἐπιμέλειαν.—Ὁ ναυτικὸς ὁ ὑπ' ἄλλας περιστάσεις ἀσθενήσας ἢ πληγωθεὶς ἐνῷ εὑρίσκεται ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἐφ' ὅσον παραμένει ἐν αὐτῇ, λαμβάνει τὸν μισθόν του ὁλόκληρον καὶ θεραπεύεται εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἐὰν ἀποβληθῇ, λαμβάνει τὸν μισθόν του μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀποβολῆς, ἢ ἂν μὴ ἀπεβλήθη, μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀπαίρει ἐκ τοῦ λιμένος· πλὴν δὲ τούτου θεραπεύεται ἐπὶ τέσσαρας ἑβδομάδας ἀφ' ἧς ἡμέρας παύει νὰ τρέχῃ ὁ μισθός του.—Ἐὰν ἔν τινι λιμένι, ἐν ᾧ δὲν ὑπάρχει πρόξενος (Δανὸς ἢ Σουηδὸς κατὰ τὴν περίστασιν), ὁ πλοίαρχος ἠναγκάσθη νὰ πληρώσῃ διὰ τὴν θεραπείαν ναυτικοῦ τινος ἔξοδα τὰ ὁποῖα δὲν βαρύνουσι τὸν ἐφοπλιστήν, ἢ νὰ ἐνεργήσῃ προκαταβολὰς ὑπερβαινούσας τὰ εἰς βάρος αὐτοῦ ἔξοδα, ἀποζημιοῦται οὗτος ὑπὸ τοῦ δημοσίου.

Ὁ *γερμανικὸς* νόμος τοῦ 1872 περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (ἄρθρ. 48 μέχρι 50) ὁρίζει μετὰ μεγάλης ἀκριβείας τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς διαρκείας των. Ὅταν τις τοῦ πληρώματος, ἀφοῦ εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἀσθενήσῃ ἢ πληγωθῇ, ὁ ἐφοπλιστὴς φέρει τὰ ἔξοδα τῆς θεραπείας: 1ον ἐπὶ τρεῖς μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἀσθενείας ἢ ἀπὸ τῆς πληγῆς, ἐὰν συνεπείᾳ τῆς μὲν ἢ τῆς δὲ ὁ ἀνὴρ τοῦ πληρώματος δὲν ἤρχισε τὸν πλοῦν· 2ον ἐπὶ τρεῖς μῆνας ἀπὸ τῆς ἐπανόδου τοῦ πλοίου, ἐὰν ὁ ἀνὴρ τοῦ πληρώματος ἀρχίσῃ τὸν πλοῦν καὶ ἐπανέλθῃ μετὰ τοῦ πλοίου εἰς γερμανικὸν λιμένα· 3ον ἐπὶ ἓξ μῆνας μετὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ πλοίου, ἐὰν ὁ ἀνὴρ τοῦ πληρώματος ἀρχίσῃ τὸν πλοῦν

καὶ ἐπανέλθῃ μετὰ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ τὸ πλοῖον ἐπανέλθῃ εἰς λιμένα μὴ γερμανικόν· 4ον ἐπὶ ἓξ μῆνας μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐξακολούθησιν τοῦ πλοῦ, ἐὰν ἐδέησε νὰ ἀφεθῇ ὁ ἀνὴρ τοῦ πληρώματος εἰς τὴν ξηρὰν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Ἀλλ' ἐν ᾗ περιπτώσει τὸ πλοῖον δὲν ἐπανέλθῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀπόπλου, ὁ ἀνὴρ τοῦ πληρώματος ἔχει δικαίωμα ἐπιστροφῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦτον, ἢ ἰσοτίμου ἀποζημιώσεως, ἐὰν ὁ πλοίαρχος προτιμᾷ τὸ δεύτερον τοῦτο (ἄρθρ. 48). Ὁ ἀσθενήσας ἢ πληγωθεὶς ἀνὴρ τοῦ πληρώματος λαμβάνει τοὺς μισθούς του : ἐὰν μὴ ἀρχίσῃ τὸν πλοῦν, μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν παύει τὴν ὑπηρεσίαν· ἐὰν ἀρχίσῃ τὴν ὑπηρεσίαν καὶ ἐπανέλθῃ μετὰ τοῦ πλοίου, μέχρι τέλους τοῦ πλοῦ τῆς ἐπανόδου· ἐὰν ἐδέησε νὰ ἀφεθῇ εἰς τὴν ξηρὰν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν κατέλιπε τὸ πλοῖον. Ἐὰν ὁ ἀνὴρ τοῦ πληρώματος ἐπληγώθη ἀμυνόμενος ὑπὲρ τοῦ πλοίου, δικαιοῦται πρὸς τούτοις νὰ λάβῃ ἀποζημίωσιν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ (ἄρθρ. 49). Αἱ διατάξεις αὗται δὲν ἐφαρμόζονται ποσῶς ἐπὶ τοῦ ἀνδρὸς τοῦ πληρώματος τοῦ πληγωθέντος ἢ ἀσθενήσαντος ἐξ ἰδίου αὐτοῦ πταίσματος ἢ προσβληθέντος ὑπὸ συφιλιδικῆς νόσου (ἄρθρ. 50).

**463.** *ι. Θάνατος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ.* — Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ θάνατος τοῦ ναυτικοῦ λύει τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ τούτου φύσις. Δύνανται δ' ἆρά γε οἱ κληρονόμοι τοῦ ἀποβιώσαντος ναυτικοῦ ν' ἀπαιτήσωσι τοὺς μισθούς του, καί, ἂν ὀφείλονται οἱ μισθοί, μέχρι τίνος χρονικοῦ σημείου ὀφείλονται ; Πρὸς λύσιν τοῦ ζητήματος τούτου ὁ νόμος (ἄρθρ. 265 τοῦ ἐμπ. κώδικος) διακρίνει, καθόσον ὁ θάνατος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐγένετο ἁπλῶς διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἢ ἐφονεύθησαν οὗτοι ἀμυνόμενοι ὑπὲρ τοῦ πλοίου, ἐν δὲ τῇ πρώτῃ περιπτώσει ποιεῖται ὑποδιαιρέσεις στηριζομένας εἰς τὴν φύσιν τῆς μισθώσεως. Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 265 ἐτροποποιήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ τεθῶσιν ἐν ἁρμονίᾳ μετὰ τῶν τροποποιήσεων τῶν ἐπενεχθεισῶν εἰς τὰ ἄρθρα 258 καὶ 263 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καὶ νὰ μετριασθῶσι λύσεις τινὲς τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου καθ' ὑπερβολὴν βαρεῖαι διὰ τὸν ἐφοπλιστήν.

**464.** Ὅταν οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀποθνήσκωσι διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἐὰν εἶναι μεμισθωμένοι κατὰ μῆνα, οἱ μισθοὶ ὀφείλονται εἰς τοὺς κληρονόμους μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ θανάτου (ἄρθρ. 365, ἐδ. 1).

Ὑπάρχει ἐνταῦθα μικρά τις εὔνοια, διότι ἡ ὑπηρεσία τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δυνατὸν νὰ ἔπαυσε πρὸ τῆς ἡμέρας τοῦ θανάτου αὐτῶν, ἰδίᾳ ἐν περιπτώσει ἀσθενείας ἢ πληγῆς μὴ ἐπενεγκούσης ἄμεσον θάνατον.

Ὅταν ὁ ναύτης εἶναι μεμισθωμένος κατὰ πλοῦν, καὶ μόνον δι' ἕνα πλοῦν ἀνόδου, ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ μισθός του, ἐὰν ἀποθάνῃ μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ. Ὅταν ἡ μίσθωσις ἔχῃ ἀντικείμενον πλοῦν ἀνόδου καὶ καθόδου, ὀφείλεται τὸ ἥμισυ τῶν μισθῶν, ἐὰν ὁ ναύτης ἀποθάνῃ κατὰ τὴν ἄνοδον ἢ ἐν τῷ λιμένι τοῦ κατάπλου· ὀφείλεται ὅμως ὁλόκληρος ὁ μισθός, ἐὰν ἀποθάνῃ κατὰ τὴν κάθοδον (ἄρθρ. 265, ἐδάφιον 2).

Ἐπὶ τῶν σημείων τούτων δὲν μετεβλήθησαν οἱ κανόνες τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 265. Μετεβλήθησαν καθόσον ἀφορᾷ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μεμισθωμένους κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου. Κατὰ τὸ παλαιὸν ἄρθρον 265, ὠφείλετο εἰς τὸν οὕτω μεμισθωμένον ναυτικὸν ὁλόκληρος ἡ μερίς του, ἐὰν ἀπέθνῃσκε μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ. Ἡ διάταξις αὕτη ἦτο παράλογος καὶ ἄδικος. Πῶς ἦτο δυνατὸν οἱ κληρονόμοι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, τῶν μὴ ὑπηρετησάντων ἐνίοτε εἰ μὴ ἐπί τινας ἡμέρας, νὰ ἔχωσι δικαίωμα ἴσης μερίδος μετὰ τῶν κληρονόμων τῶν ναυτῶν οἵτινες διήνυσαν ὅλον τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας καὶ τοῦτο ἐπὶ ζημίᾳ τῶν τελευταίων τούτων; Ὁ νομοθέτης ἠθέλησε νὰ εὐνοήσῃ τὴν οἰκογένειαν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης. Τοῦτο μόνον δύναταί τις νὰ εἴπῃ, οὐχὶ ἵνα δικαιολογήσῃ, ἀλλ' ἵνα ἐξηγήσῃ τοιαύτην διάταξιν (1).

Τὸ νέον ἄρθρον 265 τάσσει τὴν κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου μίσθωσιν εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν εἰς ἣν καὶ τὴν κατὰ πλοῦν μίσθωσιν. Ἐὰν ὁ ναύτης ἐμισθώθη κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ διὰ μόνον ἀνόδου πλοῦν, ὀφείλεται ὁλόκληρος ἡ μερὶς ἐν περιπτώσει θανάτου μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ. Ἐὰν ἡ μίσθωσις εἶχεν ἀντικείμενον πλοῦν ἀνόδου καὶ καθόδου, ὀφείλεται τὸ ἥμισυ τῆς μερίδος τοῦ ναύτου, ἐν περιπτώσει θανάτου κατὰ τὴν ἄνοδον ἢ εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου· ὀφείλεται δὲ ὁλόκληρος ὁ μισθός, ἐν περιπτώσει θανάτου κατὰ τὴν ἐπάνοδον.

---

(1) Αὐτὴ εἶναι ἡ μόνη παρατήρησις καὶ σκέψις τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ ἀντιστοίχου ἄρθρου τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (ἄρθρ. 14, βιβλ. III, τίτλ. IV).

Ἡ παλαιὰ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 265 περὶ ναυτῶν μισθουμένων κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν, αὐτὴ ἰδίᾳ εἶχε προκαλέσει διαμαρτυρίας προκειμένου περὶ τῶν διὰ τὴν μεγάλην ἁλιείαν μισθώσεων. Αἱ ἁλιευτικαὶ ἀποστολαὶ διαρκοῦσιν ἓξ μέχρις ὀκτὼ μηνῶν. Δὲν ἦτο δίκαιον νὰ δοθῇ εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ ναύτου τοῦ ἀποθανόντος μετά τινας ἡμέρας ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως μερὶς ἴση πρὸς τὴν τῶν ναυτῶν, οἵτινες εἰργάσθησαν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἀποστολῆς. Νέα διάταξις προστεθεῖσα εἰς τὸ ἄρθρον 265 ἀποκλείει τὴν λύσιν ταύτην, διαιροῦσα τὴν ἀποστολὴν μεγάλης ἁλιείας εἰς δύο ἡμίση ἴσης διαρκείας. Ὀφείλεται δὲ τὸ ἥμισυ μὲν τῶν μισθῶν ἢ τῆς μερίδος του εἰς τὸν ναύτην, ἐὰν ἀποθάνῃ οὗτος κατὰ τὸ πρῶτον ἥμισυ τῆς ἀποστολῆς, τὸ ὅλον δέ, ἐὰν ἀποθάνῃ κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ.

**465.** Ὑπάρχει ὑπόθεσίς τις ἣν τὸ ἄρθρον 265 δὲν προβλέπει ρητῶς. Εἶναι δὲ αὕτη ἡ καθ' ἣν τὸ πλοῖον, πρὶν ἐπανέλθῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὀφείλει νὰ ἐκπληρώσῃ διαφόρους διάπλους (traversées). Τίνας μισθοὺς δικαιοῦνται νὰ λάβωσιν οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ ναύτου τοῦ ἀποθανόντος κατά τινα τῶν διάπλων τούτων; Εὔλογον φαίνεται, βασιζόμενοι εἰς τὴν λύσιν τὴν θεσπιζομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 265 διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ μίσθωσις ἀφορᾷ πλοῦν ἀνόδου καὶ πλοῦν καθόδου, ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι οἱ κληρονόμοι δικαιοῦνται νὰ λάβωσι τὸν μισθὸν τὸν ἀνταποκρινόμενον εἰς πάντα ἀρξάμενον διάπλουν. Πρέπει νὰ ἐξετασθῇ εὐρύτερον τὸ ζήτημα πρὸς καθορισμὸν τῆς μερίδος τοῦ μισθοῦ τῆς ἀνταποκρινομένης εἰς αὐτόν (1). Δὲν δύναταί τις, χωρὶς νὰ διαπράξῃ αὐθαιρεσίαν, νὰ ἐφαρμόσῃ ἐνταῦθα τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 265 τὴν ἀφορῶσαν τὰς ἐπιχειρήσεις μεγάλης ἁλιείας, καὶ διαιρῶν τὴν πιθανὴν διάρκειαν τοῦ συνόλου τοῦ διάπλου εἰς δύο ἡμίση, νὰ παραδεχθῇ, ὅτι ὁ μισθὸς ὀφείλεται διὰ τὸ ἥμισυ ἢ διὰ τὸ ὅλον, καθόσον ὁ θάνατος ἐπῆλθε κατὰ τὸ πρῶτον ἢ κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ (2).

**466.** Αἱ διατάξεις αὗται προϋποθέτουσιν, ὅτι ὁ θάνατος τοῦ ναυτικοῦ δὲν προέρχεται ἐκ πταίσματός του. Ἐὰν ἄλλως ἔχῃ τὸ

---

(1) Ὅρα Aith. Desjardins, III, ἀριθ. 734· de Valroger, II, ἀριθ. 618.

(2) Ὅρα Aith. Desjardins, V, σελ. 559.

πρᾶγμα, ἐάν, λόγου χάριν, ἔχωμεν αὐτοκτονίαν, οἱ ἀντιπρόσωποι αὐτοῦ δὲν δύνανται ν' ἀπαιτήσωσιν εἰ μὴ τοὺς μισθοὺς τοὺς ἀναλογοῦντας εἰς τὴν διάρκειαν τῶν ὑπηρεσιῶν (1). — Ἐν τούτοις ἡ λύσις αὕτη ἠμφισβητήθη. Ὑπῆρξαν οἱ ἰσχυρισθέντες, ὅτι ὑπάρχει λόγος νὰ ἐφαρμόσωμεν τότε τὰς νομικὰς διατάξεις, καθ' ἃς, ἐν περιπτώσει λιποταξίας, οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀποβάλλουσιν ὅλους τοὺς μισθούς των (διάταγμα τῆς 24 Μαρτίου 1852, ἄρθρ. 69) ἢ ὅλως τοὐναντίον, ὅτι ἐν ἐλλείψει πάσης διακρίσεως ἐκ μέρους τοῦ ἄρθρου 265, οἱ μισθοὶ ὀφείλονται ἐν ὅλῳ ἢ κατὰ τὸ ἥμισυ. Τὸ πρῶτον σύστημα ἔχει τὸ ἐλάττωμα ὅτι μεταβάλλει τὴν σημασίαν τῶν λέξεων καὶ καταντᾷ οὕτω εἰς τὸ νὰ δώσῃ εἰς διάταξιν ποινικὴν αὐθαίρετον ἐπέκτασιν. Τὸ δὲ δεύτερον δὲν λαμβάνει ποσῶς ὑπ' ὄψιν τὴν ὕπαρξιν πταίσματος, ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν τὸ ἄρθρον 265. Προσθετέον, ὅτι ἡ διχόνοια αὕτη δὲν ἐγείρεται εἰ μὴ ὡς πρὸς τοὺς κληρονόμους τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν μεμισθωμένων εἴτε κατὰ πλοῦν εἴτε ἐπὶ ἐνδεχομένῃ ὠφελείᾳ· διότι εἶναι βέβαιον, ὅτι οἱ κληρονόμοι τῶν κατὰ μῆνα μεμισθωμένων ἐργατῶν θαλάσσης δὲν δικαιοῦνται νὰ λάβωσι τοὺς μισθοὺς εἰ μὴ μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς αὐτοκτονίας. Αὐτὴ εἶναι ἡ λύσις ἣν παρεδέχθη τὸ ἄρθρον 265 καὶ ἐν τῇ καλλιτέρᾳ ἀκόμη περιστάσει, ἐν ἐκείνῃ δηλαδὴ καθ' ἣν δὲν ἔχει τις νὰ μεμφθῇ τὸν ἀποθανόντα ναύτην δι' οὐδὲν πταῖσμα.

Δυνατὸν μάλιστα νὰ εἶναι ὑπόχρεοι οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ ναύτου νὰ πληρώσωσιν ἀποζημίωσιν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ἐὰν ὁ θάνατός του, ἐπελθὼν ἐκ πταίσματος αὐτοῦ, ἐγένετο αἰτία εἰδικῆς ζημίας εἰς τὸν ἐφοπλιστήν.

Ἀλλ' ἀκριβῶς διὰ τὸν λόγον, ὅτι αἱ λύσεις αὗται ἐφαρμόζονται εἰς τὴν περίπτωσιν πταίσματος, πρέπει νὰ ἀπορριφθῶσιν, ὅταν ὁ φονευθεὶς ναύτης ἦτο εἰς κατάστασιν διαταράξεως φρενῶν. Οἱ κληρονόμοι δὲ οἱ προβάλλοντες τὴν κατάστασιν ταύτην ὀφείλουσι ν' ἀποδείξωσιν αὐτήν.

**467.** Εἶναι δίκαιον καὶ συνάμα ὠφέλιμον νὰ εὐνοηθῶσιν εἰδικῶς οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ ναύτου τοῦ ἀποθανόντος ὑπὲρ τῆς κοινῆς σωτηρίας. Τὸ παλαιὸν ἄρθρον 265, ὡς καὶ τὸ νέον, ἠσπάζετο τὴν

(1) Rouen, 8 Δεκεμβρίου 1841, D. 1842. 2. 85.

ἰδέαν ταύτην. Ἀλλὰ τὸ παλαιὸν ἄρθρον δὲν διετέλει ἐν ἁρμονίᾳ πρὸς τὰς τροποποιήσεις τὰς ἐπενεχθείσας διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 εἰς τὸ ἄρθρον 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Κατὰ τὸ παλαιὸν ἄρθρ. 265, οἱ μισθοὶ τοῦ ναύτου τοῦ φονευθέντος ἐνῷ ὑπερήσπιζε τὸ πλοῖον ὠφείλοντο ὁλόκληροι δι' ὅλον τὸν πλοῦν, ὡς ἐὰν εἶχεν ὑπηρετήσει καθ' ὅλην τὴν διάρκειάν του, οἱαδήποτε καὶ ἂν ἦτο ἡ φύσις τῆς μισθώσεως. Πάντως ὅμως δὲν εἶχεν οὕτω τὸ πρᾶγμα εἰ μὴ ἐὰν τὸ πλοῖον εὐωδοῦτο. Τῷ ὄντι ἐὰν τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον ἀπώλλυντο, ὑπῆρχε λόγος νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ αὐστηρὰ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 258 τοῦ ἐμπορ. κώδικος, καθ' ἣν, ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ἁλώσεως, οἱ ναῦται δὲν ἠδύναντο νὰ ζητήσωσιν οὐδένα μισθόν (ἀριθ. 435) (1). Πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν ἠδύνατο νὰ εἶναι ὁ νόμος εὐνοϊκώτερος ἢ πρὸς αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐργάτας θαλάσσης (2).

Τὸ ἄρθρον 258 ἐτροποποιήθη ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885. Παράλληλος τροποποίησις ἐπεβάλλετο εἰς τὸ ἄρθρον 265. Ὡς πρότερον, οὕτω καὶ νῦν οἱ μισθοὶ τοῦ ναύτου τοῦ φονευθέντος κατὰ τὴν ἄμυναν τοῦ πλοίου ὀφείλονται ἐν ὅλῳ δι' ὅλον τὸν πλοῦν, ἐὰν τὸ πλοῖον εὐοδωθῇ. Ἀλλ' ἐν περιπτώσει ἁλώσεως, ναυαγίας, ἢ κηρύξεως εἰς κατάστασιν ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, ὀφείλονται μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς παύσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πληρώματος, ὡς συμβαίνει τοῦτο κατὰ τὸ νέον ἄρθρον 253, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τοῦ θανάτου. Ὅρα ἀριθ. 436.

**468.** Τίνα δὲ βαρύνουσιν οἱ μισθοὶ οἱ πληρωτέοι ἐν περιπτώσει θανάτου ναυτικοῦ τινος; Διακριτέον μεταξὺ μισθῶν, οἵτινες θὰ ὠφείλοντο, οἱαδήποτε καὶ ἂν ὑπῆρξεν ἡ αἰτία τοῦ θανάτου, καὶ ἐκείνων οἵτινες δὲν ὀφείλονται εἰμὴ διὰ τὸν λόγον τοῦτον. Οἱ πρῶτοι βαρύνουσι τὸν ἐφοπλιστήν· οἱ δὲ δεύτεροι φέρονται ἀπὸ κοινοῦ ὑπ' αὐτοῦ καὶ

---

(1) Ὁ ὅρος τῆς εὐοδώσεως δὲν ἐμνημονεύετο ἐν τῷ ἄρθρ. 265 εἰ μὴ ἐν σχέσει πρὸς τὸν θάνατον τοῦ ναύτου τὸν ἐπελθόντα κατὰ τὴν ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἄμυναν. Ἀλλ' ἐνοεῖτο οἴκοθεν, ὅτι ὁ ὅρος οὗτος κατὰ μείζονα λόγον ἦτο ἐφαρμόσιμος εἰς τὰς ὀλιγώτερον εὐνοϊκὰς περιπτώσεις τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου.

(2) Ἡ ἰδέα αὕτη ἦγεν ἐπίσης εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 259 καὶ 260 τοῦ ἐμπορ. κώδικος.

τῶν φορτωτῶν. Διὰ τῆς ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἀμύνης, ἐξ ἧς ἐστερήθη τὴν ζωήν, ὁ ναυτικὸς ἐθυσιάσθη πρὸς τὸ συμφέρον τῆς κοινῆς σωτηρίας. Ὑπάρχει εἶδός τι κοινῆς ἀβαρίας. Ἡ λύσις αὕτη δὲν καθιεροῦται βεβαίως ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος ρητῶς. Ἀπορρέει ὅμως ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν καὶ συμφωνεῖ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 263 καὶ 268 (1).

**469**. Τὸ ἄρθρον 265 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ποιεῖται λόγον περὶ ἐξόδων κηδείας. Ὁ Valin περιωρίζετο εἰς τὸ νὰ εἴπῃ ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 14, βιβλ. III, τίτλ. IV, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, ὅτι «ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἄλλως, εἶναι δίκαιον ν' ἀφαιρεθῶσι παρὰ τῶν κληρονόμων τὰ ἔξοδα τῆς κηδείας τοῦ νεκροῦ». Τὴν σήμερον φαίνεται, ὅτι τὰ ἔξοδα κηδείας δέον νὰ βαρύνωσι τὸν ἐφοπλιστήν, τοὐλάχιστον εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὁ ἐφοπλιστὴς φέρει τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας ἢ θὰ ὤφειλε νὰ φέρῃ ταῦτα, ἂν μὴ ὑπῆρχεν ἄμεσος θάνατος (2). Τὸ ἄρθρον 4 τοῦ διατάγματος τῆς 22 Σεπτεμβρίου 1891, ὑποθέτον τὴν ἀποβίβασιν ναυτικοῦ ἕνεκα ἀσθενείας, διατάσσει ὅτι, ἂν μὴ κατεβλήθησαν τὰ ἔξοδα ἢ ἐγγύησις, ἡ προξενικὴ ἢ λιμενικὴ ἀρχὴ προκαταβάλλει τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας, συντηρήσεως, ἐπιστροφῆς καὶ ἐν ἀνάγκῃ κηδείας, καὶ ἡ δαπάνη ἀναφέρεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν ναυτικῶν, τὸ ὁποῖον ἐπιδιώκει τὴν εἴσπραξιν παρὰ τοῦ ὑποχρέου.

**469** δίς. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 4, βιβλ. III, τίτλος IV) ἐπεφόρτιζεν, ἅμα τῷ θανάτῳ τῶν ἐν θαλάσσῃ θνησκόντων, τὸν γραμματέα (écrivain) νὰ ἀπογράψῃ τὰ πράγματά των, ὅπως παραδοθῶσι κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν εἰς τοὺς δικαιούχους. Νῦν ἡ ἀπογραφὴ συντάσσεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὴν ἐπάνοδον τὰ πράγματα κατατίθενται εἰς τὸ γραφεῖον τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, ὅπερ πωλεῖ αὐτά, ἂν μὴ ζητηθῶσιν ἐντὸς ἔτους. Τὸ προϊὸν δὲ τῆς πωλήσεως κατατίθεται εἰς τὸ Ταμεῖον τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ὅπερ μετὰ δύο ἔτη μεταβιβάζει αὐτὸ εἰς τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον, ἂν μὴ ζητηθῇ ἐν τῷ μεταξύ.

---

(1) Προσθετέον, ὅτι τὴν λύσιν ταύτην παρεδέχετο ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 15 τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, βιβλ. III, τίτλ. IV, πρὸς τὸ ὁποῖον ἀντιστοιχεῖ τὸ ἄρθρον 265 ἐδ. τελευτ. τοῦ ἐμπ. κώδικος.

(2) Πρβλ. Desjardins, III, ἀριθ. 734· de Valroger II, ἀριθ. 623.

469 τρίς. Ἐπελθόντος τοῦ θανάτου κατὰ τὴν διάρκειαν θαλασσίου πλοῦ, ἡ ληξιαρχικὴ πρᾶξις τοῦ θανάτου συντάσσεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ ὑπὸ τοῦ ἀναπληρωτοῦ αὐτοῦ ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν, ἐπὶ παρουσίᾳ δύο μαρτύρων. Ἐγγράφεται δὲ ἡ πρᾶξις ἐν τῇ συνεχείᾳ τοῦ ναυτολογίου (ἄρθρ. 59 καὶ 86 τοῦ ἀστ. κώδικος, τροποποιηθέντα ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 8 Ἰουνίου 1893). Ἡ δὲ μεταγραφὴ τῆς ληξιαρχικῆς πράξεως τοῦ θανάτου γίνεται εἰς τὰ ληξιαρχικὰ βιβλία τῆς τελευταίας κατοικίας τοῦ θανόντος, ἢ, ἐὰν ἡ κατοικία εἶναι ἄγνωστος, ἐν Παρισίοις (ἄρθρ. 86, τελευτ. ἐδ. τοῦ ἀστ. κώδικος).

Ἡ συντέλεσις ληξιαρχικῆς πράξεως θανάτου ὑποθέτει, ὅτι ὁ θάνατος δύναται νὰ ἀποδειχθῇ ὑλικῶς διὰ τῆς ἐμφανίσεως αὐτοῦ τούτου τοῦ σώματος τοῦ ἀποθανόντος προσώπου (ἄρθρ. 77 καὶ 78 τοῦ ἀστ. κώδικος). Πολλάκις ὅμως συμβαίνει νὰ μὴ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐμφάνισις αὕτη, εἴτε διότι πρόσωπόν τι εὑρισκόμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔπεσεν εἰς τὴν θάλασσαν, δὲν κατωρθώθη δὲ ἡ ἀνεύρεσις τοῦ σώματός του, εἴτε διότι ὑπάρχει ἐξαφάνισις τοῦ πλοίου ἢ προσώπων εὑρισκομένων ἐπ' αὐτοῦ ὡς ναυτικῶν ἢ ὡς ἐπιβατῶν. Πῶς δύναταί τις νὰ κατορθώσῃ νὰ βεβαιώσῃ κατὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας, ὅτι ὑπάρχει θάνατος, ἵνα κατασταθῇ δυνατὴ ἡ ἐνάσκησις τῶν δικαιωμάτων τὰ ὁποῖα ἐξαρτῶνται ἐκ τῆς βεβαιώσεως ταύτης; Τὸ ζήτημα εἶναι σπουδαῖον, οὐ μόνον διὰ τὰ κληρονομικὰ δικαιώματα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν δεύτερον γάμον τῶν γυναικῶν τῶν ναυτικῶν. Μέχρι τῶν τροποποιήσεων τῶν ἐπενεχθεισῶν εἰς τὸν ἀστικὸν κώδικα διὰ τοῦ νόμου τῆς 8 Ἰουνίου 1893 οὐδεμία διάταξις τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας ἔλυε τὸ ζήτημα τοῦτο. Οἱ περὶ ἀφανείας κανόνες βεβαίως ἠδύναντο νὰ ἐφαρμοσθῶσιν· ἀλλ' ἡ ἀφάνεια δὲν παράγει εἰ μὴ περιουσιακὰ ἀποτελέσματα καὶ δὴ μόνον κατόπιν ἐτῶν τινων· ὁ γάμος τοῦ ἀφάντου ἐξακολουθεῖ ὑφιστάμενος. Ἡ νομολογία γενικῶς ἀνεγνώριζε τὸ δικαίωμα τῶν δικαστηρίων τοῦ νὰ παραδεχθῶσι τὴν ἀπόδειξιν τοῦ θανάτου δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων· ἀλλ' ἐν ἐλλείψει ἀκριβοῦς νόμου, αἱ ἐκτιμήσεις τῶν γεγονότων παρουσίαζον τοιαύτας διαφορὰς γνώμης, ὥστε ἐπιστεύετο, ὅτι τὰ δικαστήρια τῆς μεσημβρινῆς Γαλλίας καὶ τὰ τῆς βορείου ἦσαν διῃρημένα(1).

(1) Ὅρα περὶ τοῦ ζητήματος: de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰν 2αν) σελ.201 καὶ ἑπομ ,(σειρὰν 3ην) σελ.628 καὶ ἑπομ.C. Bufnoir,

Νέαι διατάξεις προστεθεῖσαι εἰς τὸν ἀστικὸν κώδικα (ἄρθρ. 87 μέχρι 92) διὰ τοῦ νόμου τῆς 8 Ἰουνίου 1893 ἔθεσαν ἐπὶ τοῦ ζητήματος ἀκριβεῖς τινας κανόνας. Εἶναι λυπηρὸν μόνον, ὅτι αἱ διατάξεις αὗται δὲν ἀπέβλεψαν εἰ μὴ εἰς τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα καὶ εἰς τὴν ἐξαφάνισιν τῶν θαλασσοπόρων (1), ἀντὶ νὰ προβλέψωσι γενικῶς περὶ πασῶν τῶν περιπτώσεων καθ' ἃς ὑπάρχει εἴτε ἀδυναμία βεβαιώσεως τοῦ θανάτου διὰ ληξιαρχικῆς πράξεως, εἴτε ἐξαφάνισις, Ὅταν ἓν πρόσωπον εὑρισκόμενον ἐντὸς θαλασσίου πλοίου πίπτῃ εἰς τὴν θάλασσαν, τὸ δὲ σῶμα αὐτοῦ δὲν δύναται νὰ ἀνευρεθῇ, δέον νὰ συντάσσηται πρακτικὸν τῆς ἐξαφανίσεως ὑπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐπιφορτισμένης καθήκοντα ληξιάρχου ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ πρακτικὸν τοῦτο ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ συντάσσοντος αὐτοῦ καὶ ὑπὸ τῶν μαρτύρων τοῦ ἀτυχήματος καὶ ἐγγράφεται ἐν τῇ συνεχείᾳ τοῦ ναυτολογίου (ἄρθρ. 87 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ὅταν ὑπάρχῃ τεκμήριον ὁλοσχεροῦς ἀπωλείας ἑνὸς πλοίου ἢ ἐξαφανίσεως μέρους τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν, ἐὰν δὲν ἐστάθη δυνατὸν νὰ συνταχθῇ πρακτικὸν ἐξαφανίσεως, ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῶν ναυτικῶν, μετὰ διοικητικὴν ἀνάκρισιν καὶ ἄνευ εἰδικῶν τύπων, ἀπόφασις κηρύττουσα τὸ τεκμήριον τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἐξαφάνισιν ὅλου ἢ μέρους τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν (ἄρθρ. 88). Ὁ ὑπουργὸς τῶν ναυτικῶν δύναται ν' ἀποστείλῃ ἀντίγραφον τῶν πρακτικῶν ἢ τῶν ἀποφάσεών του εἰς τὸν παρ' ἐφέταις εἰσαγγελέα (procureur général) τῆς περιφερείας ἐν ᾗ εὑρίσκεται τὸ δικαστήριον, εἴτε τῆς τελευταίας κατοικίας τοῦ ἀποθανόντος, εἴτε τοῦ λιμένος ἐφοπλισμοῦ τοῦ πλοίου, εἴτε τέλος τοῦ τόπου τοῦ θανάτου, καὶ νὰ παραγγείλῃ τὴν ἐξ ἐπαγγέλματος ἐνέργειαν πρὸς δικαστικὴν βεβαίωσιν τῶν θανάτων. Δύνανται δὲ οἱ θάνατοι νὰ κηρυχθῶσι βέβαιοι δι' ἀποφάσεως ἀθροιστικῆς ἐκδιδομένης ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὅταν πρόκειται περὶ προσώπων ἐξαφανισθέντων ἐν τῷ αὐτῷ ἀτυχήματι (ἄρθρ. 90). Ρητέον ἄλλως, ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουσιν ἐξ ἴσου τὸ δικαίωμα νὰ αἰτήσωσι παρὰ

---

μελέτην καταχωρισθεῖσαν ἐν τῷ Bulletin du Comité des travaux historiques et scientifiques (Comité des sciences économiques et sociales), 1885, σελ. 107 καὶ ἑπόμ.

(1) Ὅρα ἐν τούτοις τὸ ἄρθρ. 89 τοῦ ἀστ. κώδικος, τὸ ὁποῖον προβλέπει ἑτέραν περίπτωσιν.

τοῦ δικαστηρίου τὴν κήρυξιν θανάτου τινὸς κατὰ τοὺς τύπους τοὺς προβλεπομένους ἐν τοῖς ἄρθροις 855 καὶ ἑπομ. τοῦ κώδικος τῆς πολ. δικονομίας. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἡ αἴτησις κοινοποιεῖται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν ναυτικῶν, εἰς τὴν μέριμναν τῆς εἰσαγγελικῆς ἀρχῆς; (ἄρθρ. 91). Πᾶσα ἀπόφασις κηρύττουσα θάνατον δέον νὰ μεταγράφηται κατὰ τὴν χρονολογίαν της εἰς τὰ ληξιαρχικὰ βιβλία τῆς τελευταίας κατοικίας, ἢ, ἐὰν αὕτη εἶναι ἄγνωστος, ἐν Παρισίοις. Αἱ ἀθροιστικαὶ ἀποφάσεις μεταγράφονται εἰς τὰ ληξιαρχικὰ βιβλία τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ· ἐπιτρέπεται δὲ ἡ ἔκδοσις περιλήψεων αὐτῶν. Αἱ ἀποφάσεις αἱ κηρύττουσαι θάνατον ἐπέχουσι τόπον ληξιαρχικῶν πράξεων καὶ δύνανται νὰ ἀντιταχθῶσι κατὰ τρίτων, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 1351 τοῦ ἀστ. κώδικος περὶ τοῦ σχετικοῦ κύρους τοῦ δεδικασμένου· οἱ τρίτοι δύνανται μόνον νὰ ζητήσωσι τὴν διόρθωσιν αὐτῆς συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 99 τοῦ ἀστ. κώδικος (ἄρθρ. 92 ἀστ. κώδικος).

**470.** Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν ἠσχολήθη εἰ μὴ περὶ τῆς περιπτώσεως θανάτου ναύτου *διαρκοῦντος* τοῦ πλοῦ· οὐδένα ποιεῖται λόγον περὶ τῆς περιπτώσεως θανάτου ἐπελθόντος *πρὸ τῆς ἐνάρξεως* τοῦ πλοῦ. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι τότε οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ ἀποθανόντος ναύτου δὲν δικαιοῦνται νὰ λάβωσιν εἰ μὴ τὸν μισθὸν τῶν ἡμερῶν καθ' ἃς εἰργάσθη ὁ ἀποβιώσας διὰ τὴν ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου. Δὲν δύνανται μάλιστα, πλὴν ἐὰν ὑπάρχωσι ρηταὶ περὶ τούτου συμφωνίαι, νὰ κρατήσωσι τὰς πρὸς αὐτὸν γενομένας προκαταβολάς. Τὸ ἄρθρον 252, ἐδ. 1, ἐπιτρέπει μὲν βεβαίως τὴν κράτησιν τῶν προκαταβολῶν λόγῳ ἀποζημιώσεως, ἀλλὰ μόνον κατὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχει διακοπὴ πλοῦ πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως ἐξ αἰτίας τῶν ἰδιοκτητῶν, τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ναυλωτῶν.

**471.** Αἱ διατάξεις τῶν παλαιῶν ἄρθρων 262, 263 καὶ 265 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶχον κηρυχθῆ δημοσίας τάξεως διὰ τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 21 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 1). Οὐδεμία ἀμφιβολία, ὅτι ὁ χαρακτὴρ οὗτος ἀνήκει εἰς τὰς νέας διατάξεις τῶν ἄρθρων τούτων, αἵτινες εἶναι ἁπλῶς ἀνάπτυξις ἐκείνων μετά τινων προσθηκῶν ἢ τροποποιήσεων (1).

---

(1) Arth. Desjardins V, σελ. 532· de Courcy, Questions de droit maritime (σειρὰ 4η) σελ. 20.

Συνάγεται δὲ ἀσφαλῶς ἐκ τούτου, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται ἐγκύρως νὰ παραιτηθῶσι τοῦ εὐεργετήματος τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 262 καὶ 263, λόγου χάριν, νὰ συμφωνήσωσιν, ὅτι οἱ μισθοὶ θὰ παύσωσιν ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἤθελον πληγωθῇ, ἢ ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης θὰ φέρωσι τὰ βάρη τροφοδοσίας καὶ θεραπείας. Πᾶσα συμφωνία ἥτις ἤθελε περιορίσει, καὶ χωρὶς ἀκόμη νὰ καταργήσῃ, τὰς ὑποχρεώσεις ἃς ὁ νόμος ἐπέβαλεν εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ, δέον νὰ κηρυχθῇ ἄκυρος. Τὰ ἄρθρα 262 καὶ 263 κηρύσσονται διατάξεις δημοσίας τάξεως ἄνευ περιορισμοῦ τινος (1).

Οὐδὲν ὅμως κωλύει νὰ συμφωνήσωσιν ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ φορτίου, ἐν τῇ περιπτώσει τοῦ ἄρθρου 263, ὅτι τὰ ἔξοδα, ἅτινα ἔπρεπε νὰ ἐπιβαρύνωσιν αὐτοὺς τούτους ἀπὸ κοινοῦ, θέλουσιν ἐπιβαρύνει τὸν ἕτερον ἐξ αὐτῶν. Ἀλλ' ἡ συμφωνία αὕτη δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἀποτελέσματα εἰ μὴ μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ φορτίου· δὲν δύναται νὰ ἔχῃ οὐδὲν ἀποτέλεσμα ἀπέναντι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης· μεθ' ὅλην τὴν ὕπαρξιν τοιαύτης συμφωνίας, θὰ ἠδύναντο οὗτοι νὰ στραφῶσι κατὰ πάντων τῶν προσώπων τῶν ὑποχρεουμένων νὰ πληρώσωσι τὰ ἔξοδα τὰ χαρακτηριζόμενα ὡς κοινὰς ἀβαρίας. Ἄλλως, τὰ δικαιώματα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης θὰ ἐμειοῦντο διὰ τῆς συμφωνίας τῶν μερῶν.

Αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 265 § 2 καὶ 3, ἔχουσιν ἰδιαίτερον χαρακτῆρα, ὁρίζουσαι κατ' ἀποκοπήν, τί μέρος τῶν μισθῶν δικαιοῦνται νὰ λάβωσιν οἱ κληρονόμοι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν ἀποθανόντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Ὁ κατ' ἀποκοπὴν οὗτος

---

(1) Ὅρα ἐν τούτοις Rouen, 14 Δεκεμβρίου 1879. D. 1880. 2. 233.— Ὁ de Valroger, II, ἀριθ. 604, παραδέχεται οὐκ ὀρθῶς, σχολιάζων τὴν ἀπόφασιν ταύτην, ὅτι τὰ τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀσθενείας αὐτῶν δύνανται νὰ κανονισθῶσιν ἐκ τῶν προτέρων.— Ὁ Desjardins, V, ἀριθ. 1286, σελ. 562 καὶ 563, παραδέχεται κατ' ἀρχὴν τὸ ἔγκυρον τοιαύτης συμφωνίας, προσθέτει ἐν τούτοις, ὅτι, ἐὰν οἱ μισθοὶ ἤθελον ἐλαττωθῇ ἐν μεγάλῳ μέτρῳ, τὰ δικαστήρια δύνανται νὰ κηρύξωσιν ἄκυρον τὴν συμφωνίαν. Οἱ δύο οὗτοι συγγραφεῖς ἐπικαλοῦνται τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων. Ἀλλ' ἡ ἀρχὴ αὕτη δὲν δύναται νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἀπέναντι τῆς κατηγορηματικῆς διατάξεως τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 4 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 1), ὅπερ κατατάσσει τὰ ἄρθρα 262 καὶ 263 μεταξὺ τῶν διατάξεων δημοσίας τάξεως.

καθορισμὸς ἔχει χαρακτῆρα αὐθαίρετον ἀνάλογον πρὸς ἐκεῖνον ὃν καθιεροῖ τὸ ἄρθρον 258, § 4 καὶ 5 διὰ τὴν περίπτωσιν ἐξαφανίσεως ἑνὸς πλοίου ἄνευ εἰδήσεων. Τὸν τελευταῖον τοῦτον κατ' ἀποκοπὴν καθορισμὸν δύναταί τις νὰ παρακάμψῃ διὰ συμφωνίας, ὡς δεικνύει τοῦτο ρητῶς τὸ ἄρθρον 258. Δὲν δύναταί τις ὅμως νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἐλευθερίαν ταύτην καὶ εἰς τὸν κατ' ἀποκοπὴν καθορισμὸν τὸν καθιερούμενον διὰ τοῦ ἄρθρου 205 (1).

**471** *δίς.* ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἡ περίπτωσις θανάτου ναύτου προβλέπεται ὑπὸ τοῦ *γερμανικοῦ* νόμου τοῦ 1872 περὶ ἐργατῶν θαλάσσης (ἄρθρ. 51 καὶ 52). Ἐὰν ὁ θάνατος ἐπῆλθε μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ ναύτου ἔναρξιν ὑπηρεσίας, ὁ ἐφοπλιστὴς ὀφείλει νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθοὺς μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ θανάτου καὶ τὰ ἔξοδα κηδείας. Ἐὰν ὁ ναύτης ἀπέθανεν ἀμυνόμενος ὑπὲρ τοῦ πλοίου, ὁ ἐφοπλιστὴς ὀφείλει πρὸς τούτοις νὰ πληρώσῃ ἀποζημίωσιν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ (ἄρθρ. 51). Οἱ τύποι τῆς πράξεως θανάτου καὶ τῆς ἀπογραφῆς ὁρίζονται ὑπὸ τοῦ νόμου (ἄρθρ. 52).

Ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 60), ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 539), ὁ *πορτογαλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 531) καθιεροῦσι τὰς λύσεις τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, διαφέροντες κατὰ τοῦτο, ὅτι χορηγοῦσιν εἰς τὸν κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου μεμισθωμένον ναύτην ὁλόκληρον τὴν μερίδα του καὶ μόνον διότι ἀποθνήσκει μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ.

Ὁ *ὁλλανδικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 431) δίδει τὰς αὐτὰς λύσεις, πλὴν τῆς περιπτώσεως τῆς κατὰ μῆνα μισθώσεως, καθ' ἣν οἱ μισθοὶ δὲν πληρώνονται εἰ μὴ μέχρι τῆς λήξεως τοῦ ἀρξαμένου μηνός. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ προνοήσῃ περὶ τῶν πραγμάτων ἅτινα καταλείπει ὁ ἀποθανὼν καὶ νὰ συντάξῃ ἀπογραφὴν παρουσίᾳ δύο ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, μεθ' ὧν ὑπογράφει αὐτήν.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* δὲν ὑπάρχει γενικὸς κανὼν ὡς πρὸς τὸ μέτρον ἐν ᾧ ὀφείλονται οἱ μισθοὶ ἐν περιπτώσει θανάτου τοῦ ναύτου (2).

**472** *κ. Ζώγρησις, αἰχμαλωσία.* — Τὰ ἄρθρα 266 μέχρι 269

---

(1) Arth. Desjardins, V, ἀριθ. 1286, σελ. 562.

(2) Abbott, Law of ships and seamen, σελ. 468, 475 καὶ 476.

προβλέπουσι περίπτωσιν τὴν ὁποίαν ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἠθῶν κατέστησεν εὐτυχῶς σπανιωτάτην, εἶναι δὲ αὕτη ἡ περίπτωσις ἐκείνη καθ' ἣν ἐργάται θαλάσσης αἰχμαλωτίζονται ὑπὸ πειρατῶν ἢ ἐχθρῶν καὶ ὑποβάλλονται εἰς κατάστασιν δουλείας. Κατ' ἀρχὴν ὁ αἰχμαλωτισθεὶς θαλασσινὸς δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ οὐδεμίαν ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἐξαγοράν του· δὲν λαμβάνει μάλιστα καὶ τὸν μισθόν του εἰ μὴ μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἠχμαλωτίσθη (ἄρθρ. 266). Εὑρισκόμεθα ἐνταῦθα πρὸ γεγονότος συμφυοῦς πρὸς τὸν βίον τοῦ θαλασσινοῦ· ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν πρέπει νὰ εὐθύνηται διὰ τοῦτο. Δὲν ἔχει ὅμως οὕτω τὸ πρᾶγμα, ὅταν ὁ ναύτης ἀπεστάλη κατὰ θάλασσαν ἢ κατὰ γῆν διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην ἔχει ἐκλεχθῆ ὅπως ἐκτελέσῃ ὑπηρεσίαν ἀφορῶσαν ἐξ ἴσου καὶ τοὺς λοιποὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Διὸ δικαιοῦται νὰ λάβῃ ὁλόκληρον τὸν μισθόν του, ὡς ἐὰν εἶχεν ἀποπερατώσει τὸν πλοῦν, καὶ δύναται μάλιστα νὰ ζητήσῃ καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν λύτρων του (ἄρθρ. 267). Πάντως ὅμως, ἵνα μὴ ἐπιρρίψῃ εἰς βάρος τῶν ἐνδιαφερομένων ὑποχρέωσιν ἀορίστου ἐκτάσεως, ὁ νομοθέτης ὥρισεν αὐτὸς οὗτος εἰς ἑξακόσια φράγκα τὸ ἀνώτατον ὅριον τοῦ ποσοῦ τοῦ πληρωτέου λόγῳ λύτρων (ἄρθρον 269 ἐμπ. κώδ.)(1)· ἐὰν λοιπὸν ἐν τοῖς πράγμασιν ἡ τιμὴ τῆς ἐξαγορᾶς ἦτο ὑπερτέρα, θὰ ὑφίστατο τὸ πλεονάζον ὁ ναυτικός. Τὸ ἄρθρον 267 δὲν χορηγεῖ εἰς τὸν ναυτικὸν δικαίωμα ἀποζημιώσεως διὰ τὰ λύτρα του εἰ μὴ ἐὰν τὸ πλοῖον εὐοδωθῇ, ὁ δὲ κανὼν τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἔδει ν' ἀγάγῃ εἰς τὴν γνώμην, ὅτι οἱ μισθοὶ δὲν ὀφείλονται εἰ μὴ κατὰ τὴν αὐτὴν περίπτωσιν· δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ γίνῃ δεκτὸν νὰ τυγχάνῃ μείζονος εὐνοίας ὁ ζωγρηθεὶς καὶ αἰχμαλωτισθεὶς ναυτικὸς ἢ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος οἱ παραμένοντες ἐν τῷ πλοίῳ. Ἀλλ' αἱ τροποποιήσεις αἱ ἐπενεχθεῖσαι εἰς τὸ ἄρθρ. 258 ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 δέον ν' ἀγάγωσιν ἡμᾶς εἰς τὸ νὰ παραδεχθῶμεν ἐν περιπτώσει ναυαγίας ἢ ἁλώσεως τοῦ

---

(1) Τὸ ἄρθρον 269 ἐδ. 2 ἀνέγραφεν, ὅτι ἡ εἴσπραξις καὶ ἡ χρῆσις τῶν χρημάτων τῆς ἀποζημιώσεως θέλουν γίνει κατὰ τοὺς ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως ὡρισμένους τύπους ἐν κανονισμῷ περὶ ἐξαγορᾶς τῶν αἰχμαλώτων. Ὁ κανονισμὸς οὗτος οὐδέποτε ἐξεδόθη.—Ἐν Ὁλλανδίᾳ ὑπάρχει βασιλικὸν διάταγμα τῆς 30 Αὐγούστου 1829 περὶ τοῦ θέματος τούτου.

πλοίου, ὅτι οἱ μισθοὶ ὀφείλονται μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ συμβεβηκότος τούτου (1).

Ὀφείλεται δὲ ἡ τῆς ἐξαγορᾶς ἀποζημίωσις ὑπὸ τοῦ πλοίου μόνον ἢ ὑπὸ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, καθ' ὅσον ὁ ναυτικὸς ἀπεστάλη κατὰ θάλασσαν ἢ κατὰ γῆν διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου μόνον ἢ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου (ἄρθρ. 208). Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τοὺς μισθούς, διακριτέον μεταξὺ μισθῶν δεδουλευμένων κατὰ τὴν ζώγρησιν καὶ μισθῶν μὴ δεδουλευμένων ἔτι. Οἱ πρῶτοι παραμένουσιν εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ μόνον· οἱ δεύτεροι βαρύνουσιν ὡς κοινὴ ἀβαρία αὐτόν τε καὶ τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ φορτίου (2).

Ὁ κῶδιξ δὲν ὑποθέτει τὴν ἀποστολὴν τοῦ ναύτου κατὰ θάλασσαν ἢ κατὰ ξηρὰν διὰ τὴν ἀποκλειστικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ φορτίου. Ἐὰν ἡ περίπτωσις αὕτη παρουσιάζετο, αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ δέον ν' ἀγάγωσιν ἡμᾶς εἰς τὴν λύσιν, ὅτι τὸ φορτίον μόνον δέον νὰ φέρῃ τὴν μερίδα τῆς ἐξαγορᾶς καὶ τοὺς μὴ δεδουλευμένους ἔτι μισθούς, τοὺς μετὰ τὴν ζώγρησιν δῆλον ὅτι μισθούς.

**473.** Θὰ ἠδύνατό τις εὐλόγως νὰ ἐφαρμόσῃ κατ' ἀναλογίαν τὰ ἄρθρα 267 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς γενομένους αἰχμαλώτους πολέμου καθ' ὃν χρόνον ἦσαν ἐν τῇ ξηρᾷ ἢ ἐν τῇ θαλάσσῃ πρὸς ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ τότε δὲν δύναται νὰ γίνηται λόγος περὶ ἐξαγορᾶς, καὶ κατ' ἀκολουθίαν τὰ ἄρθρα 207 καὶ ἐπόμ. ἐφαρμόζονται μόνον ὡς πρὸς τοὺς μισθούς (3).

**474.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — *Εἰδικαὶ αἰτίαι αὐξήσεως ἢ ἐλαττώσεως τῶν μισθῶν.* — Ἐν διαφόροις ξέναις νομοθεσίαις αἰτίαι ὅλως εἰδικαὶ συνεπάγονται τὴν αὔξησιν ἢ τὴν ἐλάττωσιν τῶν μισθῶν· τὰς αἰτίας ταύτας δὲν παρεδέχθη ὁ γαλλικὸς ἐμπ. κῶδιξ.

Οὕτω ὁ *γερμανικὸς* νόμος τοῦ 1872 περὶ ἐργατῶν θαλάσσης παραδέχεται, ὅτι, ὅταν, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐλαττοῦται καὶ ἔπειτα δὲν συμπληροῦται, τὸ ποσὸν τῶν μισθῶν τὸ οὕτω ἐξοικονομούμενον δέον, πλὴν ἐναντίας συμφω-

(1) Πρβλ. de Valroger, II. ἀριθ. 628.

(2) De Valroger, II, ἀριθ. 629.

(3) Διὸ ἐν τῷ σχεδίῳ τοῦ 1865 τὸ ἄρθρον 271, τὸ ὁποῖον ἀποβλέπει μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ ναύτης ἠχμαλωτίσθη, οὐδένα ἐποιεῖτο λόγον περὶ μισθῶν.

νίας, νὰ κατανέμηται, ἀναλόγως πρὸς τοὺς μισθοὺς ἑκάστου, μεταξὺ τῶν ὑπολειπομένων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Πάντως ὅμως δὲν ὑπάρχει λόγος τῆς αὐξήσεως ταύτης τῶν μισθῶν, ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐλαττοῦται συνεπείᾳ λιποταξίας καὶ τὰ πράγματα τοῦ λιποτάκτου δὲν παρέμειναν ἐπὶ τοῦ πλοίου. — Ὅταν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐλαττοῦται κατὰ πλέον τοῦ ἑνὸς ἕκτου, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ συμπληρώσῃ αὐτὸν τῇ αἰτήσει τῶν ὑπολειπομένων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ἐὰν αἱ περιστάσεις ἐπιτρέπωσι νὰ γίνῃ τοῦτο. Τὸ ἄρθρον 41 τοῦ γερμανικοῦ νόμου τοῦ 1872 παραδέχεται ἐπίσης, ὅτι ὑπάρχει λόγος αὐξήσεως τῶν μισθῶν, ἐν τῷ ὑπ' αὐτοῦ ὁριζομένῳ μέτρῳ, ἐν πάσαις ταῖς περιπτώσεσι καθ' ἃς τὸ πλοῖον μένει πλέον τῶν δύο ἐτῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ὑπὲρ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν εὑρισκομένων ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ δύο ἐτῶν καὶ ὧν ἡ μίσθωσις εἶναι ἐν καιρῷ.

Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 95) καὶ τῆς *Σουηδίας* (ἄρθρ. 95) ἀποφαίνονται ἐπίσης, ὅτι, ἐὰν τὸ πλήρωμα ἠλαττώθη διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, καὶ ὅμως δύναται νὰ γίνῃ ἡ ὑπηρεσία τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν ὑπολειπομένων ναυτικῶν, ὁ μισθὸς τῶν ἐλλειπόντων ναυτικῶν, διὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν ἀνοικτῷ πελάγει, θέλει διανεμηθῇ μεταξὺ τῶν ὑπολειπομένων ναυτικῶν κατὰ λόγον τῆς αὐξήσεως τῆς ἐργασίας εἰς ἣν ἕκαστος ἐδέησε νὰ ὑποβληθῇ. Τὸ εἶδος τοῦτο τῆς ἀποζημιώσεως δὲν δύναται ν' ἀπαιτηθῇ, ὅταν τὸ πλήρωμα ἐλαττοῦται διὰ λιποταξίας, τελεσθείσης ὑπὸ τοιούτους ὅρους, ὥστε ἀπὸ τῶν ὑπολειπομένων ἀνδρῶν ἐξηρτᾶτο νὰ ἐμποδισθῇ ἡ πρᾶξις αὕτη. — Οἱ αὐτοὶ κώδικες (ἄρθρ. 96) παραδέχονται μικράν τινα αὔξησιν τῶν μισθῶν, ὅταν, εἰς περιπτώσεις κατεπείγοντος, ὁ πλοίαρχος κρίνῃ ἀναγκαῖον νὰ διατάξῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης νὰ ἐργασθῶσιν εἰς τὴν ἐπιβίβασιν ἢ ἀποβίβασιν τῶν ἐμπορευμάτων ἡμέραν Κυριακὴν ἢ ἄλλην ἡμέραν ἑορτῆς τηρουμένης ἐν τῷ τόπῳ. Ἐξ ἀντιθέτου, ὅταν μετὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ ἀνακαλύπτηται ὅτι ἀνήρ τις τῶν τοῦ πληρώματος εἶναι ἀνίκανος διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν ἐμισθώθη, ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται νὰ κατατάξῃ αὐτὸν εἰς κατωτέραν βαθμίδα καὶ νὰ ἐλαττώσῃ ἀναλόγως τοὺς μισθούς του. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος ποιήσηται χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου, πρέπει ν' ἀνακοινώσῃ ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον τὴν ἀπόφασίν του εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον καὶ νὰ ἐγγράψῃ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ

τοῦ πλοίου, ὅτι ἔλαβε τὴν ἀπόφασιν ταύτην καὶ πότε ἔλαβεν αὐτήν. Δὲν ἔχει δὲ ἡ πρᾶξις αὕτη ἐλαττώσεως τοῦ μισθοῦ ἀποτελέσματα εἰ μὴ ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως ταύτης καὶ ταύτης τῆς ἐγγραφῆς.

## ΤΜΗΜΑ Γ'.

### Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος πρὸς τὸν ἐφοπλιστήν.

**475.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης ὑποχρεοῦνται νὰ παρέχωσι τὰς ὑπηρεσίας των κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ χάριν τοῦ ὁποίου ἐμισθώθησαν καὶ ὅστις δέον νὰ σημειοῦται ἐν τῷ ναυτολογίῳ τοῦ πληρώματος. Τὸ ἄρθρον 238 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν διατυποῖ τὸν κανόνα τοῦτον εἰ μὴ διὰ τὸν πλοίαρχον, ἀλλ' ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἕνεκα ταυτότητος αἰτίων ἐφαρμόζεται εἰς πάντας τοὺς ἐργάτας θαλάσσης. Προσθετέον δέ, ὅτι τὸ διάταγμα τοῦ 1681 ἔθετε τὸν αὐτὸν κανόνα διά τε τὸν πλοίαρχον (βιβλ. II, τίτλ. I, ἄρθρ. 21) καὶ διὰ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος (βιβλ. II, τίτλ. VII, ἄρθρ. 2). Μόνον περίπτωσις ἀνωτέρας βίας, οἷον ἀσθένειά τις, δύναται ν' ἀπαλλάξῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀπὸ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς παροχῆς τῆς ὑπηρεσίας των (1).

**476.** Ὁ ναύτης, ἐν περιπτώσει ἀλλαγῆς πλοιάρχου, ὑποχρεοῦται νὰ ὑπηρετήσῃ ὑπὸ τὸν νέον πλοίαρχον. Ὁ Valin ἔλεγεν, ὅτι οἱ ναῦται ὑποχρεοῦνται μᾶλλον πρὸς τὸ πλοῖον ἢ πρὸς τὸν πλοίαρχον, τουτέστι πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην τὸν ὑποχρεούμενον νὰ πληρόνῃ τοὺς μισθούς των. Ἄλλως θὰ εἶχε τὸ πρᾶγμα καθ' ἡμᾶς, ἐν περιπτώσει ἀλλαγῆς πλοίου, πλὴν ἂν ἀτύχημά τι ἤθελεν ἐπιβάλει τὴν ἀλλαγὴν ταύτην. Ἀλλ' οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ ὑποχρεούμενοι δι' ἕνα πλοῦν δὲν δύνανται νὰ ἐξαναγκασθῶσι νὰ ἐκτελέσωσιν ἄλλον· ὡς ἔλεγεν ὁ Valin, θὰ ἀπῄτει τις παρ' αὐτῶν ἄλλο τι ἢ «ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ὑπεσχέθησαν, ὑποχρεῶν αὐτοὺς νὰ ἐκτελέσωσιν

---

(1) Τὸ Διάταγμα τοῦ Οὐϊσβούργου (Wisby) ἀπεφαίνετο, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔπαυον νὰ ὑποχρεοῦνται, ὅταν ἤθελον ἀγοράσει πλοῖον, ὅταν ἤθελον γίνει πλοίαρχοι ἢ ἤθελον νυμφευθῆ. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ δεκτὸν σήμερον, ἀφοῦ δὲν ἔχομεν παρομοίαν νομοθετικὴν διάταξιν. Ὅρα Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 2 βιβλ. II, τίτλ. VII, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

ἄλλον πλοῦν». Ὁ Valin προσέθετε μόνον, ὅτι, ἐὰν οἱ περισσότεροι ἀποδέχωνται τὴν ἀλλαγήν, πάντες ὑποχρεοῦνται νὰ ὑποταχθῶσιν εἰς τοῦτο. Ὁ περιορισμὸς οὗτος δὲν δύναται νὰ γίνῃ δεκτός. Δυνατὸν νὰ συνάδῃ πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας· ἀντίκειται ὅμως βεβαίως πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου· αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἶναι ἀτομικαί.

**477.** Οἱ ἐργάται θαλάσσης δύνανται, κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 1184 ἀστ. κώδ.), νὰ ζητήσωσι τὴν λύσιν τῆς μισθώσεώς των, ἐὰν ὁ ἐφοπλιστὴς μὴ ἐξετέλει τὰς πρὸς αὐτοὺς ὑποχρεώσεις του. Ἀλλά, διαφόρως πρὸς πολλὰς ξένας νομοθεσίας, ἡ ἡμετέρα δὲν ἐπιτρέπει εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ν' ἀπαιτήσωσι τὴν ἀπόλυσίν των εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις (1). Ἐὰν ἀπαιτήσωσι τοῦτο, ἀπόκειται εἰς τὰ δικαστήρια νὰ ἀποφανθῶσι κατὰ πόσον ἡ αἴτησίς των στηρίζεται ἐπὶ νομίμου αἰτίας.

**478.** Ὅταν οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν ἐκπληρῶσι τὰς ὑποχρεώσεις των, οὐ μόνον δύνανται νὰ καταδικασθῶσιν εἰς ἀποζημιώσεις, ἀλλὰ καὶ τιμωροῦνται ὡς λιποτάκται· ἀποβάλλουσι τοὺς μισθούς των, ὧν τὸ ἓν ἥμισυ μένει πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὸ ἕτερον περιέρχεται εἰς τὸ Ναυτικὸν ἀπομαχικὸν ταμεῖον· ὑπόκεινται εἰς τὰς ποινὰς τὰς ἐπιβαλλομένας ὑπὸ τοῦ διατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 55 καὶ 56). Αἱ διατάξεις αὗται ἐξηγοῦνται ἐκ τῆς ἀνάγκης τῆς ἐξασφαλίσεως τῆς ὑπακοῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ ἐκ τοῦ σχεδὸν πάντοτε φανταστικοῦ χαρακτῆρος τοῦ κατ' αὐτῶν δικαιώματος ἀποζημιώσεως ἕνεκα τῆς πενίας των. — Ἀλλ' ἐρωτᾶται, δύναται νὰ συμφωνηθῇ διὰ ποινικῆς ῥήτρας, ὅτι λόγῳ ἀποζημιώσεως, ἐν περιπτώσει καθ' ἣν οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν ἤθελον ἐκτελέσει τὰς ὑποχρεώσεις των, ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ κρατήσῃ τὸ ὅλον ἢ μέρος τοῦ μισθοῦ των ; Εὑρισκόμεθα ἐνταῦθα ἐνώπιον ζητήματος συνδεομένου μετὰ τοῦ ἀκατασχέτου τῶν μισθῶν. Ὅρα ἀριθ. 397.

**479.** Ἐνδεχόμενον νὰ παραταθῇ ὁ πλοῦς πέραν τοῦ ἀρχικῶς ὁρισθέντος χρόνου. Ὀφείλομεν ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει νὰ ὁρίσωμεν ἂν ὀφείλεται αὔξησις μισθοῦ. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ προεῖδε καὶ ἔλυσε τὸ ζήτημα τοῦτο (ἄρθρ. 255 καὶ ἀριθ. 456). Ἀλλ' οἱ ἐργά-

---

(1) Ὅρα γερμανικὸν νόμον τῆς 27 Δεκεμβρ. 1872 ἄρθρ. 61, 62 καὶ 63.

ται θαλάσσης ὑποχρεοῦνται τότε νὰ ἐξακολουθήσωσιν ὑπηρετοῦντες ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὑποκείμενοι ἄλλως εἰς τὸν κίνδυνον νὰ θεωρηθῶσι λιποτάκται; Ὁ νόμος δὲν λύει ῥητῶς τὸ ζήτημα. Συγγραφεῖς τινες (1) ὑπεστήριξαν, ὅτι οἱ ἐργάται θαλάσσης ὑποχρεοῦνται νὰ παρέχωσι τὰς ὑπηρεσίας των, ὅταν ὁ ἐφοπλιστὴς ἢ ὁ πλοίαρχος νομίζῃ πρέπον νὰ παρατείνῃ τὸν πλοῦν· στηρίζονται οὗτοι ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρ. 255, τὸ ὁποῖον κανονίζει τὸ δικαίωμα αὐξήσεως τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτῶν ἐν περιπτώσει παρατάσεως τοῦ πλοῦ, θὰ ἦτο περιττόν, ἐὰν δὲν ἀπέβλεπεν εἰ μὴ εἰς παράτασιν εἰς ἣν συγκατατίθενται πάντα τὰ μέρη· τότε ἐννοεῖται, ὅτι τὰ μέρη θέλουσιν ὁρίσει τὰς συνεπείας. Προσθέτουσιν, ὅτι ἄλλως αἱ θαλάσσιαι ἀποστολαὶ ἤθελον ἀποτυγχάνει ἕνεκα τῆς κακῆς θελήσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης (2). Ἡ γνώμη αὕτη δὲν πρέπει νὰ γίνῃ ἀποδεκτή. Τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 255, ὅπερ ἐπικαλοῦνται οἱ εἰρημένοι συγγραφεῖς, δὲν εἶναι ἀρκούντως σαφές, ὥστε νὰ δύναταί τις νὰ διίδῃ ἐν αὐτῷ παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς γενικῆς ἀρχῆς, καθ' ἣν αἱ συμβάσεις ἀποτελοῦσι τὸν νόμον τῶν συμβαλλομένων (ἄρθρ. 1134 τοῦ ἀστ. κώδικος). Οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὑπόχρεοι νὰ ἐκτελῶσι πλοῦν ἄλλον, ἢ ἐκεῖνον διὰ τὸν ὁποῖον ἐμισθώθησαν. Θὰ ὑπεχρέωνέ τις αὐτοὺς πράγματι, ἐὰν παρεδέχετο, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται νὰ ἀναγκάσῃ αὐτοὺς νὰ ἐξακολουθήσωσι παρέχοντες τὰς ὑπηρεσίας των, παρατείνων τὸν πλοῦν.

Τὸ διάταγμα τοῦ 1681, ὅπερ περιεῖχε διάταξιν ἀντίστοιχον πρὸς τὸ ἄρθρ. 255 τοῦ ἐμπ. κώδικος (βιβλ. III, τίτλ. IV, ἄρθρ. 6), ἔλυε ῥητῶς τὸ ζήτημα κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο. Τὸ ἄρθρον 4 τοῦ βιβλίου II, τίτλ. VII, εἶχεν ὡς ἑξῆς: «Ἐὰν ὅμως, μετὰ τὴν ἄφιξιν καὶ ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ του, ὁ πλοίαρχος (le maître ou patron), ἀντὶ νὰ ἐπιστρέψῃ, ναυλώσῃ αὐτὸ ἢ φορτώσῃ ὅπως διευθυνθῇ ἀλλαχοῦ, ὁ ναύτης δύναται κατὰ τὸ δοκοῦν νὰ ἐγκαταλίπῃ τὸ πλοῖον, ἐκτὸς ἂν ὑποχρεοῦται ἄλλως ἐκ τῆς μισθώσεώς του». Ἀλλ' ὡς ἐκ τῶν γενικῶν κανόνων

(1) Locré, III, σελ. 162 Laurin sur Cresp I, σελ. 472· Bédarride II, ἀριθ. 574.

(2) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 704. Filleau ἔνθα ἀνωτ., σελ. 161 καὶ ἑπομ.· de Valroger II, ἄρθρ. 157· Boistel ἀριθ. 1125. Jacobs, Le droit maritime belge, ἀριθ. 234.

τῶν τεθέντων ἀνωτέρω, οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται ν' ἀποβιβασθῶσιν ἄνευ τῆς ἀδείας τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς (1).

Προσθετέον δέ, ὅτι ἐν τῇ πρακτικῇ δὲν ἐγείρεται δυσκολία τις ἐκ τοῦ ζητήματος τούτου· ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ οἱ ἐργάται θαλάσσης ἀναλαμβάνουσι τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀκολουθῶσι τὸ πλοῖον καθ' ὅλους τοὺς πλοῦς τοὺς ὁποίους θέλει ἐκτελέσει μεταξὺ τῆς ἐκ τῆς Γαλλίας ἀναχωρήσεώς του καὶ τῆς ἐπανόδου του εἰς ἕνα τῶν λιμένων τῆς Δημοκρατίας. (Ὅρα περὶ τῆς συνηθείας ταύτης ὑπουργικὴν ἐγκύκλιον τῆς 9 Ἰουλίου 1861). Τὸ ἀκυρωτικὸν καθιεροῖ τὴν συνήθειαν ταύτην, παραδεχόμενον κατ' ἀρχήν, ὅτι ὁ πλοῦς δι' ὃν οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐκμισθοῦσι τὰς ὑπηρεσίας των περιλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν διάπλων (traversées) τοὺς ὁποίους δέον νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεώς του ἐκ τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ μέχρι τῆς εἰς Γαλλίαν ἐπανόδου του (2).

**480.** Ἀναφέρονται δὲ αἱ ὑπηρεσίαι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἴς τε τὸ πλοῖον καὶ εἰς τὸ φορτίον, καθόσον ἡ περὶ τοῦ φορτίου μέριμνα καὶ ἐπιμέλεια συνδέεται πρὸς τὴν ἀποστολήν. Οὕτω ὑποχρεοῦνται οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ φορτώνωσι καὶ ἐκφορτώνωσι τὸ πλοῖον. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν προβαίνει μέχρι τοῦ σημείου τοῦ νὰ ὑποχρεῶνται οἱ ἐργάται θαλάσσης νὰ ἐκτελῶσιν ἔργα ἀπαιτοῦντα τὴν ἐργασίαν εἰδικῶν ἀνδρῶν (3).

**481.** *Ἀπαγόρευσις τοῦ ἄρθρου 251 τοῦ ἐμπ. κώδικος.*—Μετὰ τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ὅπως ἀφιερῶσιν ὅλην τὴν ἐπιμέλειάν των εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου συνδέεται ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ ἄρθρου 251. *Ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ τοῦ πληρώματος δὲν δύνανται ἐπὶ οὐδεμιᾷ προφάσει νὰ φορτώσουν ἐπὶ τοῦ πλοίου δι' ἰδιαίτερόν των λογαριασμὸν καμμίαν πραγματείαν, χωρὶς ἀδείας τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ χωρὶς νὰ πληρώσουν ναῦλον, ἐκτὸς ἂν*

---

(1) Ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἄνευ ἀδείας ἀποβιβάσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν ὑπῆρχε κατὰ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681. Ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη καθιερώθη ὑπὸ μεταγενεστέρων νομοθετικῶν διατάξεων.

(2) Ἀκυρ. 1 Ἰουνίου 1869 καὶ 13 Νοεμβρίου 1871. D. 1869. 1. 393 καὶ 1872. 1. 34.—De Valroger, II, ἀριθ. 558.

(3) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 29 Ἀπριλίου 1863, 15 Ἀπριλίου 1865, Journal de Marseille, 1863. 1. 131 καὶ 1865. 1. 137.

*ἡ μεταξὺ των συμφωνία δίδει εἰς αὐτοὺς τοιοῦτο δικαίωμα.* Εἰς παλαιοτέρους καιροὺς οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν ἠμείβοντο εἰς χρήματα· παρείχετο εἰς αὐτοὺς μόνον τὸ δικαίωμα νὰ φορτώσωσιν ἐμπορεύματα δι' ἴδιον αὐτῶν λογαριασμόν· τοῦτο δὲ ἐκαλεῖτο τὸ *τακτικὸν* (l'ordinaire) ἢ τὸ *φορτίον τῶν ναυτῶν* (la portée des matelots). Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 2, βιβλ. III, τίτλ. 4) καθιέρωσε τὴν κατάργησιν τῆς συνηθείας ταύτης, καὶ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἐπανέλαβε τὴν ἀπαγόρευσιν τὴν διαταχθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Διατάγματος. Δύναται ὅμως νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι οἱ ἄνδρες θαλάσσης θὰ ἔχωσι τὸ δικαίωμα νὰ μεταφέρωσιν ὡρισμένην ποσότητα ἐμπορευμάτων χωρὶς νὰ πληρώσωσι ναῦλον, τοῦτο δὲ καλεῖται *ἐπιτετραμμένον φορτίον* (le port permis). Πλὴν τούτου δὲν ἔχουσιν ἄλλο δικαίωμα εἰ μὴ νὰ καταλάβωσι μίαν θέσιν διὰ τὸ *κιβώτιόν τῶν*.

**482.** Ἡ εὐκολία ἡ ἐπιτραπεῖσα εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης, καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ εἰς τοὺς ἀξιωματικούς, ὅπως φορτώνωσιν ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ πληρώνωσι ναῦλον, δίδει ἐνίοτε ἀφορμὴν εἰς τὴν σύναψιν τοῦ *συναλλάγματος τοῦ μικροῦ φορτίου* (contrat de pacotille). Τὸ συνάλλαγμα τοῦτο, σύνηθες μάλιστα ἄλλοτε, συνάπτεται μεταξὺ ἑνὸς ἰδιώτου καλουμένου *δότου* καὶ ἑνὸς θαλασσινοῦ καλουμένου *λήπτου*. Ὁ *λήπτης* λαμβάνει παρὰ τοῦ *δότου* ὡρισμένην ποσότητα ἐμπορευμάτων (τὸ μικρὸν φορτίον, la pacotille) καὶ ὑποχρεοῦται νὰ μετακομίσῃ αὐτὸ δωρεὰν δυνάμει τοῦ *ἐπιτετραμμένου φορτίου* (port permis). Συμφωνεῖται δέ, ὅτι θέλει πωλήσει ταῦτα, τὰ δὲ κέρδη ἅτινα θέλουσι προκύψει ἐκ τῶν πωλήσεων καὶ ἐπιστροφῶν (τουτέστι τῶν πωλήσεων τῶν ἐμπορευμάτων τῆς ἐπανόδου) θέλουσι διανεμηθῆ. Ἔχομεν ἐνταῦθα ἑταιρείαν ἥτις συνηθιζομένη ἐν Ἰταλίᾳ ὑπὸ τὸ ὄνομα accomanda ἢ accomandita εἶναι ἡ ἀρχὴ τῆς ἑτερορρύθμου ἑταιρείας (Société en commandite) (1).

**483.** Ἡ συμφωνία δι' ἧς ἀθετεῖται ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ ἄρθρ. 251 δύναται νὰ περιληφθῇ ἐν τῷ συναλλάγματι τῆς μισθώσεως ἢ νὰ εἶναι μεταγενεστέρα αὐτοῦ. Δύναται δ' αὕτη κατὰ τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν ν' ἀποδειχθῇ διὰ παντὸς τρόπου; Καθ' ἡμᾶς δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ διὰ μαρτύρων. Τῷ ὄντι ἡ συμφωνία

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἄριθ. 438.

αὕτη εἶναι ὅρος παρεπόμενος τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως διὰ τὸ ὁποῖον ἡ ἐμμάρτυρος ἀπόδειξις ἀποκλείεται κατὰ τὴν ἡμετέραν γνώμην ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ ἀπαιτοῦντος ἔγγραφον (1). Ὑπάρχουσι συγγραφεῖς (2) παραδεχόμενοι, ὅτι ἡ ἀπόδειξις δύναται νὰ γίνῃ διὰ παντὸς τρόπου· ἀλλ'εἶναι οὗτοι συνακόλουθοι, διότι ὁρμῶνται ἐκ τῆς ἰδέας ὅτι δύναται δι' ὅλων τῶν μέσων νὰ ἀποδειχθῇ πᾶν τὸ πέραν τοῦ περιεχομένου τοῦ ναυτολογίου (3).

**484.** Ἐὰν ἄνδρες τοῦ πληρώματος, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ συμφωνία αἴρουσα τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἄρθρου 251 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, ἐφόρτωνον ἐμπορεύματα, ὁ πλοίαρχος ἢ ἐφοπλιστὴς θὰ ἠδύνατο νὰ ἐξαγάγῃ αὐτὰ εἰς τὴν ξηράν, εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως, ἢ ν' ἀπαιτήσῃ τὸν ἀνώτατον ναῦλον τὸν πληρωθέντα διὰ παρόμοια ἐμπορεύματα. Ὅρα ἄρθρ. 292 ἐμπ. κώδ. καὶ κατωτέρω ἀριθ. 640.

**485.** Ἀναμφιβόλως ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ ἄρθρου 251 ἐφαρμόζεται εἰς τὸν πλοίαρχον ὡς καὶ εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Ἀλλὰ καθόσον ἀφορᾷ τὸν πλοίαρχον, ὁ κῶδιξ ἐνίσχυσε τὴν ἀπαγόρευσιν ταύτην διὰ μίαν τοὐλάχιστον ἰδιαιτέραν περίπτωσιν. Ἐνίοτε ὁ πλοίαρχος θαλασσοπορεῖ ἐπὶ κοινῇ ὠφελείᾳ ἐπὶ τοῦ φορτίου, τουτέστιν ἐπὶ ὡρισμένῃ μετοχῇ εἰς τὰ κέρδη τὰ ὁποῖα μέλλουσι νὰ προκύψωσιν ἐκ τῆς πωλήσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Τὸ ἄρθρ. 239 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀπαγορεύει ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ εἰς τὸν πλοίαρχον *πᾶν εἶδος ἐμπορίας δι' ἰδιαίτερον αὐτοῦ λογαριασμόν*, (aucun trafic ni commerce pour son compte particulier), *ἂν δὲν συνεφωνήθη τὸ ἐναντίον*. Τοῦτο δὲν εἶναι ἐπανάληψις τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ ἄρθρου 251. Τὸ ἄρθρον 239 ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τὴν ἐμπορίαν ἀκόμη ἣν ἤθελεν ἐπιχειρήσει ὁ πλοίαρχος ἐπὶ ἄλλου πλοίου ἢ ἐκείνου τὸ ὁποῖον κυβερνᾷ (4). Οἱ ὅροι τῆς διατάξεως ταύτης εἶναι λίαν γενικοί, οἱ δὲ δικαιολογητικοὶ αὐτῆς λόγοι ἄγουσιν εἰς ἀπόκρουσιν πάσης διακρίσεως. Προσθετέον, ὅτι τὰ προηγούμενα ἀντίκεινται εἰς πάσαν διάκρισιν. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 περιεῖχε δύο διατά-

---

(1) Bravard et Demangeat, II, σελ. 259.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 408.

(3) Ὅρα ἀριθ. 364 καὶ 365.

(4) Alauzet, IV, ἀριθ. 1163. Dalloz, Répertoire alphabétique v° Droit maritime, ἀριθ. 479.

ξεις : τὴν μίαν (βιβλ. II, τίτλος 1ος, ἄρθρ.28) εἰς ἣν ἀντιστοιχοῦσιν τὰ ἄρθρα 239 καὶ 240 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καὶ τὴν ἄλλην (βιβλ. III, τίτλ. IV, ἄρθρ. 2) ἀντιγραφεῖσαν σχεδὸν κατὰ γράμμα ἐν τῷ ἄρθρ. 251 τοῦ ἐμπορ. κώδικος. — Ἐπὶ τῆς πρώτης τῶν διατάξεων τούτων ὁ Valin ἠσπάζετο τὴν γνώμην τὴν ὁποίαν παραδεχόμεθα ἐν τῷ κειμένῳ : ἔλεγε δηλαδή· «(Ἡ ἀπηγορευμένη ἐμπορία) ἀφορᾷ οὐ μόνον ἐκείνην ἣν ἤθελεν ἐπιχειρήσει ὁ πλοίαρχος κατ' ἰδίαν ἐν τῷ αὐτῷ πλοίῳ, εἴτε διὰ τοῦ αὐτοῦ εἴδους ἐμπορευμάτων εἴτε δι' ἄλλου, *ἀλλὰ καὶ ἐκείνην ἣν θὰ ἠξίου νὰ ἐπιχειρήσῃ ἐπὶ ἄλλων πλοίων κλπ.*» Οὐκ ὀρθῶς λοιπὸν συγγραφεῖς τινες περιώρισαν τὰ ἄρθρ. 239 καὶ 240 εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος φορτώνει ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου ὅπερ κυβερνᾷ (1).

Ὁ πλοίαρχος, ἂν μὴ ὑπῆρχεν ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη, θὰ ἠδίκει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ φορτίου· αὐξάνων τὴν ποσότητα τῶν ἐμπορευμάτων ἅτινα μέλλουσι νὰ πωληθῶσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, ἤθελεν ἐλαττώσει τὴν τιμὴν αὐτῶν· πλὴν τούτου θὰ ὑπῆρχε φόβος μήπως φροντίσῃ περισσότερον περὶ τῆς πωλήσεως τῶν ἑαυτοῦ ἐμπορευμάτων ἢ περὶ τῆς πωλήσεως τοῦ φορτίου ὅπερ μέλλει νὰ πωληθῇ πρὸς κοινὴν ὠφέλειαν. Ἡ τελευταία αὕτη παρατήρησις ἐξηγεῖ, ὅτι δὲν ὑπάρχει κἂν λόγος νὰ ἐξετάσωμεν ἂν ἡ δι' ἴδιον λογαριασμὸν ἐμπορία ἔχει ἀντικείμενον ἐμπορεύματα τοῦ αὐτοῦ εἴδους πρὸς τὰ ἐμπορεύματα διὰ τὰ ὁποῖα γίνεται ὁ ἐπὶ κοινῇ ὠφελείᾳ πλοῦς. Ἔχομεν ἐνταῦθα εἴδός τι ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρ. 1847 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον· εἰσήχθη κύρωσις εἰδικὴ τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ ἄρθρ. 239· *αἱ πραγματεῖαι τὰς ὁποίας ὁ πλοίαρχος ἔλαβεν ἐπὶ τοῦ πλοίου δι' ἴδιόν του λογαριασμὸν δημεύονται πρὸς ὄφελος τῶν ἄλλων συμμετόχων.* Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι ὁ

(1) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 2:4· de Valroger II, ἀριθ. 662. Boistel, ἀριθ. 1208.—Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι παρακάμπτουσι τὴν κύρωσιν τοῦ ἄρθρου 240 ἐν τῇ περιπτώσει τῆς φορτώσεως ἐπὶ πλοίου μὴ κυβερνωμένου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἁπλούστατα κηρύττοντες τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἄρθρου 239 μὴ ἐφαρμόσιμον εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην. Ἀναγνωρίζουσιν οὗτοι, ὅτι κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχάς, ὁ πλοίαρχος ὅστις, φορτώνων ἐμπορεύματα ἐπὶ ἄλλου πλοίου, θὰ ἐπροξένει βλάβην εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τοῦ πλοίου τὸ ὁποῖον κυβερνᾷ, θὰ ὤφειλεν αὐτῷ ἀποζημίωσιν.

πλοίαρχος δὲν δύναται ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ν' ἀξιώσῃ μηδεμίαν συμμετοχὴν εἰς τὰ ἐμπορεύματα τὰ παρανόμως φορτωθέντα ὑπ' αὐτοῦ. Ἡ κύρωσις αὕτη εἶναι κατ' ἐξοχὴν αὐστηρά· εἰσήχθη δέ, κατὰ τὴν ἔκφρασιν τοῦ Valin, *ἐκ μίσους διὰ τὴν ἀπιστίαν τοῦ πλοιάρχου* (en haine de l' infidélidé du capitaine). Κατὰ τὸ ἄρθρον 1847 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, μεθ' οὗ συνδέεται ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ ἄρθρ. 239 τοῦ ἐμπ. κώδικος, θὰ ἠδύνατό τις νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ νὰ κηρύξῃ, ὅτι τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἐπιβιβασθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δέον νὰ θεωρηθῶσιν ὡς κοινά (1).

**486.** Ἀκριβῶς ἕνεκα τοῦ αὐστηροῦ χαρακτῆρος τῶν ἄρθρων 239 καὶ 240 τοῦ ἐμπ. κώδικος δέον νὰ περιορισθῶσι ταῦτα εἰς τὰς περιπτώσεις ἃς προβλέπουσι. Κατ' ἀκολουθίαν δὲν πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῶσι μήτε εἰς ἐργάτας θαλάσσης ἄλλους πλὴν τοῦ πλοιάρχου, μηδὲ εἰς αὐτὸν τὸν δεύτερον, μήτε εἰς αὐτὸν τὸν πλοίαρχον τὸν μὴ θαλασσοποροῦντα ἐπὶ κοινῇ ὠφελείᾳ, μήτε εἰς τὸν διαχειριστὴν ἐφοπλιστήν (2).

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 29, 30 καὶ 66) περιορίζει διὰ τὸν πλοίαρχον τὸν θαλασσοποροῦντα ἐπὶ κοινῇ ὠφελείᾳ ἐπὶ τοῦ φορτίου, ὡς καὶ διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἐν γένει, τὴν ἀπαγόρευσιν εἰς τὸ πλοῖον τὸ κυβερνώμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὑπηρετούμενον ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Ὑπάρχει ὅμως διαφορὰ ὡς πρὸς τὴν κύρωσιν. Ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῆς ἀπαγορεύσεως ὑπὸ ἐργατῶν θαλάσσης, κατ' ἀρχὴν τὰ ἐμπορεύματα δύνανται νὰ ἐξαχθῶσιν εἰς τὴν ξηράν, καὶ ἂν μὴ ἐξήχθησαν, οἱ φορτώσαντες αὐτὰ πληρώνουσι ναῦλον διπλάσιον ἐκείνου τὸν ὁποῖον θὰ ἐπλήρωνον ἐὰν ἡ φόρτωσις ἐγίνετο τῇ συναινέσει τῶν ἰδιοκτητῶν, μετ' ἐπιφυλάξεως εὐρυτέρας ἀποζημιώσεως, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος παροχῆς τοιαύτης. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν πλοίαρχον τὸν θαλασσοποροῦντα ἐπὶ κοινῇ ὠφελείᾳ ἐπὶ τοῦ φορτίου καὶ παραβαίνοντα τὴν ἀπαγόρευσιν, ἀποστερεῖται οὗτος τῆς μερίδος του ἐπὶ τῆς κοινῆς ὠφελείας, ἐπιφυλασσομένου τοῦ δικαιώματος εὐρυτέρας ἀποζημιώσεως, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος παροχῆς τοιαύτης ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου. Ὅρα Jacobs, ἔνθα ἀνωτέρω I, ἀριθ. 178.

Ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ ἄρθρου 251 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀπαντᾷ καὶ ἐν ταῖς ξέναις νομοθεσίαις : ἐν τῷ ὁλλανδικῷ ἐμπορικῷ κώδικι ἄρθρ. 400, ἐν τῷ ἰταλικῷ ἄρθρ. 527, ἐν τῷ πορτογαλικῷ ἄρθρ. 520, ἐν τῷ δανικῷ ἄρθρ. 80,

(2) Ὅρα Desjardins, II, ἀριθ.492· de Valroger, II, ἀριθ.663. Bédarride, ἀριθ. 485 καὶ 488. Πρβ. Jacobs, Le droit maritime belge, I, ἀριθ. 180.

## II. Περὶ τοῦ πλοιάρχου (1).

**487.** *Σπουδαιότης καὶ ποικιλία τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου.* — Ὁ πλοίαρχος εἶναι τεταγμένος ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ πληρώματος, εἶναι ὁ πρῶτος τῶν ἐργατῶν θαλάσσης(2). Δίδεται ἐπίσης ἐνίοτε εἰς τὸν κυβερνῶντα τὸ πλοῖον τὸ ὄνομα maître ἢ patron (αὐθέντης, κύριος ἢ προϊστάμενος· — παρ' ἡμῖν κυβερνήτης) (ἄρθρ. 221 ἐμπ. κώδ.). Ὁ πρῶτος τίτλος τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ἐπιγράφεται : Du capitaine, maître ou patron (Περὶ τοῦ πλοιάρχου, κυρίου ἢ προϊσταμένου). Ὁ δὲ Valin παρετήρησεν ἐπὶ τῆς ἐπιγραφῆς ταύτης «ὅτι κυρίως εἰπεῖν αἱ λέξεις αὗται δὲν εἶναι συνώνυμοι εἰ μὴ κατὰ τοῦτο, ὅτι δηλοῦσιν ἀδιαφόρως τὸν κυβερνῶντα πλοῖον ἢ ἕτερον θαλάσσιον σκάφος (vaisseau ou autre bâtiment de mer)» Προσέθετε δέ : «μετὰ τὴν παρατήρησιν ταύτην ρητέον, ὅτι ὁ τίτλος τοῦ πλοιάρχου δὲν ἁρμόζει εἰ μὴ εἰς τὸν κυβερνῶντα βασιλικὸν πλοῖον· ὅτι ἡ ἐπωνυμία maître ἀνήκει εἰς τὸν κυβερνῶντα ἐμπορικὸν πλοῖον, καὶ ὅτι, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν τίτλον patron, πάντοτε ἐπεφυλάχθη οὗτος διὰ τοὺς κυβερνῶντας λέμβους (barques) ὁλκάδας (allèges), πλοιάρια.» Σήμερον γίνεται χρῆσις τῆς λέξεως *πλοίαρχος* τόσον εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ὅσον καὶ εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικόν. Πλὴν τούτου, καίτοι ἡ λέξις αὕτη εἶναι ἡ μᾶλλον συνήθης γενικὴ ἔκφρασις ἡ ἐν χρήσει διὰ παντὸς εἴδους πλοῦς, καλεῖται ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς πλοίοις εἰδικῶς πλοίαρχος (capitaine) πρὸ πάντων ἐκεῖνος ὅστις ἐκτελεῖ μακροὺς πλοῦς, maître (ἢ maître au cabotage, παρ' ἡμῖν κυβερνήτης)

---

(1) Ἄρθρ. 221 μέχρι 249, ἄρθρ. 218, 219 καὶ 272 τοῦ ἐμπ. κώδ., Διάταγμα τῆς 24 Μαρτίου 1852, ἄρθρ. 5, 4ον καὶ 5ον, καὶ 97· ἄρθρ. 59, 60, 61, 86 καὶ 87, 988 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἀστ. κώδ. (τροποποιηθέντα διὰ τοῦ νόμου τῆς 8 Ἰουνίου 1893) Νόμος 8 Ἰουνίου 1893 περὶ τῶν πράξεων ἐντολῆς, συναινέσεως καὶ ἀδείας τῶν συνταασσομένων ἐν τοῖς στρατοῖς ἢ ἐν τοῖς κατὰ θάλασσαν πλόοις.

Ὅρα, πλὴν τῶν γενικῶν πραγματειῶν περὶ ναυτικοῦ δικαίου, Eloy et Guerrand, Des capitaines, maîtres et patrons (3 τόμ. εἰς 8ον).

(2) Ὁ πορτογαλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ.496) ὁρίζει, ὅτι «ὁ πλοίαρχος εἶναι τὸ πρόσωπον τὸ ἐπιφορτισμένον τὴν διοίκησιν (administration) καὶ τὴν διεύθυνσιν (conduite) τοῦ πλοίου.»

ὁ ἐκτελῶν ἀκτοπλοΐαν, καὶ patron (προϊστάμενος) ὁ διευθύνων ἁλιευτικὸν πλοῖον. Πολλαὶ νομικαὶ διατάξεις περιέχουσι κατὰ συνδρομὴν τοὺς τρεῖς ὅρους. Ὅρα ἄρθρ. 221 ἐμπ. κώδ., ἄρθρ. 59, 988 τοῦ ἀστ. κώδικος. Νόμος 8 Ἰουνίου 1893, ἄρθρ. 2. *Διάταγμα πειθαρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ποινῶν ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ* τῆς 24 Μαρτίου 1852, ἄρθ. 74 μέχρις 78, ἄρθρ. 81.

**488.** Ὁ πλοίαρχος ἔχει καθήκοντα λίαν διάφορα καὶ λίαν σπουδαῖα, ἀνταποκρίνονται δὲ εἰς ταῦτα δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις ποικιλώταται. Διὸ ἔχει μεγίστην ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς τύχης τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ πάντων τῶν προσώπων τῶν εὑρισκομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἀκριβῶς δὲ ἕνεκα τῆς ἐπιρροῆς ταύτης δίδεται ἐνίοτε εἰς τὸν πλοίαρχον ἐν τοῖς ναυλωτικοῖς, ἐν τοῖς φορτωτικοῖς, ἐν τοῖς ἀσφαλιστηρίοις ἐγγράφοις ὁ ἀρχαῖος χαρακτηρισμὸς τοῦ *κυρίου τοῦ πλοίου μετὰ τὸν Θεὸν* (maître du navire après Dieu) (Master under God, ὡς λέγουσιν οἱ Ἄγγλοι).

Τόση δὲ εἶναι ἡ ποικιλία καὶ ἡ σπουδαιότης τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, ὥστε θὰ ἠδύνατό τις νὰ συνδέσῃ μετὰ τοῦ πλοιάρχου ὁλόκληρον σχεδὸν τὴν μελέτην τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Διὰ τοῦτο δὲ καὶ ἐγένετο ἤδη ἐν τοῖς προηγουμένοις κεφαλαίοις κατ' ἐπανάληψιν λόγος περὶ αὐτοῦ.

**489.** Ὁ πλοίαρχος ἐκμισθώνει τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν διὰ συναλλάγματος, ἂν μὴ ὁμοίου, τοὐλάχιστον ἀναλόγου πρὸς ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον δεσμεύει τοὺς ἄλλους ἐργάτας θαλάσσης, ἀξιωματικοὺς καὶ ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Καὶ ἐν πρώτοις εἶναι προεστὼς τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου καὶ ἐπιφορτισμένος ὡς τοιοῦτος νὰ ἐνεργῇ πάσας τὰς πράξεις τὰς ἀναγκαίας ἢ χρησίμους διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς ἧς τυγχάνει ἀρχηγός. Ἔπειτα εἶναι εἶδός τι ἀγωγιάτου· εἴτε ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἴτε ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι τὸ πλοῖον ναυλωμένον, πάντοτε εἰς τὸν πλοίαρχον παραδίδονται τὰ ἐμπορεύματα ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ· αὐτὸς ἐκτελεῖ τὴν ναύλωσιν καὶ ὑπέχει εἰδικὰς ὑποχρεώσεις πρὸς τὸν ναυλωτήν.

Δὲν ἔχουσι δὲ τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου πάντα χαρακτῆρα καθαρῶς ἰδιωτικόν. Ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις ἔχουσι ταῦτα χαρακτῆρα δημόσιον. Εἰς τὸν πλοίαρχον εἰδικῶς ἐπιβάλλουσιν οἱ νόμοι καὶ οἱ κανονισμοὶ πολλαπλᾶς ὑποχρεώσεις πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀστυνομίας τῆς ναυτιλίας. Ἐπὶ τοῦ πλοίου του εὑρισκόμενος εἶναι περιβε-

βλημένος ἐξουσίαν πειθαρχικήν, δυνάμει τῆς ὁποίας δύναται νὰ ἐπιβάλλῃ ὡρισμένας ποινὰς εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος καὶ μάλιστα καὶ εἰς τοὺς ἐπιβάτας. Ἐκτελεῖ καθήκοντα ἀνακριτοῦ ἐν περιπτώσει διαπράξεως κακουργήματος ἢ πλημμελήματος ἐπὶ τοῦ πλοίου (Διάταγμα πειθαρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ποινῶν ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ τῆς 24 Μαρτίου 1852, ἄρθρ. 24, 25, 49 μέχρι 51). Ἐν περιπτώσει γεννήσεως παιδίου ἢ θανάτου κατὰ τὴν διάρκειαν θαλασσίου πλοῦ, ὁ πλοίαρχος ἐκτελεῖ καθήκοντα ληξιάρχου (ἄρθρ. 59 καὶ 86 τοῦ ἀστ. κώδ.). Εἶναι περιβεβλημένος καθήκοντα συμβολαιογράφου, καθόσον εἶναι ἐπιφορτισμένος νὰ δέχηται τὰς δημοσίας διαθήκας (testaments authentiques) τὰς γινομένας ἐν θαλάσσῃ ὑπὸ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν (ἄρθρ. 988 τοῦ ἀστ. κώδικος) καὶ ἐνώπιον αὐτοῦ γίνονται αἱ πράξεις ἐντολῆς, συναινέσεως εἰς γάμον, ἀδείας γάμου (Νόμος τῆς 8 Ἰουνίου 1893).

**490.** Δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι σήμερον ἡ ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου εἶναι εὐρυτέρα ἢ ὅσον ἦτο εἰς παλαιοτέρους χρόνους. Ἄλλοτε ἐπέβκινε συνήθως ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου ὑπὸ τὸ ὄνομα τοῦ subrécargue, πρόσωπον ἐπιφορτισμένον εἰδικῶς τὴν διαχείρισιν τοῦ φορτίου ὑπὸ ἔποψιν ἐμπορικήν, εἰς *γραμματεὺς* (écrivain), ὅπως τηρῇ κατάστασιν τῶν ἐμπορευμάτων, ἐφοδίων κλπ., ἔπειτα εἰς πλοηγὸς τοῦ πελάγους (pilote hauturier). Σήμερον οἱ subrécargues εἶναι σπανιώτατοι (ἀριθ. 318)· ἡ διαχείρισις τοῦ φορτίου ἀνατίθεται σχεδὸν πάντοτε εἰς τὸν πλοίαρχον. Δὲν ὑπάρχει πλέον γραμματεύς· οἱ πλοίαρχοι, γνωρίζοντες νὰ γράφωσιν, ἐκπληροῦσι τὰ καθήκοντα αὐτοῦ, ἕνεκα δὲ τῶν εἰδικῶν γνώσεών των δύνανται καὶ τὴν ὁδὸν νὰ διαγράφωσι καὶ τοὺς χειρισμοὺς νὰ διευθύνωσι. Μόνον κατὰ τὴν εἴσοδον καὶ τὴν ἔξοδον τῶν λιμένων, ὅρμων καὶ κόλπων προστρέχουσι σήμερον οἱ πλοίαρχοι εἰς πλοηγοὺς καλουμένους *πλοηγοὺς παρακτίους* (pilotes côtiers), lamaneurs ἢ locmans κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τοὺς πλοηγοὺς τοῦ πελάγους. Ὅρα περὶ πλοηγῶν καὶ πλοηγίας ἀριθ. 594 καὶ ἑπομ. — Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον· οἱ φορτωταὶ παρηκολούθουν πολλάκις τὰ ἐμπορεύματά των ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐνῷ δὲν συνηθίζεται σχεδὸν πλέον τοῦτο σήμερον.

**491.** Ἐν τῷ παρόντι κεφαλαίῳ δὲν θέλει γίνει λόγος εἰ μὴ περὶ τοῦ συναλλάγματος μισθώσεως (contrat d'engagement) τοῦ πλοιάρ-

χου, περὶ τῆς ἐξουσίας καὶ τῶν ὑποχρεώσεών του ὡς προεστῶτος τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ ὡς διοικητοῦ τοῦ πλοίου. Τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου ἀπέναντι τῶν ναυλωτῶν θέλουσιν ἐξετασθῆ ἐν τῷ ἑπομένῳ περὶ ναυλώσεως κεφαλαίῳ· διότι τῷ ὄντι μετὰ τοῦ τελευταίου τούτου συναλλάγματος συνδέονται. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ τάξις αὕτη εἶναι ἐκείνη ἣν ἠκολούθησεν ὁ ἐμπ. κῶδιξ.

**492.** *Προσόντα τοῦ πλοιάρχου.* — Ὁ πλοίαρχος ἐκλέγεται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ· δὲν εἶναι ὁ τελευταῖος οὗτος ἐντελῶς ἐλεύθερος εἰς τὴν ἐκλογήν του· δὲν δύναται νὰ λάβῃ τὸν πλοίαρχον εἰ μὴ ἐξ ὡρισμένης κατηγορίας προσώπων: ἡ σπουδαιότης τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ὁποίου ἡ ἀδεξιότης, ἡ ἄγνοια, ἡ μὴ χρηστότης δύνανται νὰ ἐπισύρωσι σπουδαιοτάτους κινδύνους ἐπὶ τῆς περιουσίας καὶ τῆς ζωῆς τῶν ἀνθρώπων, ἔπεισε τὸν νομοθέτην ν' ἀπαιτήσῃ εἰδικὰς ἐγγυήσεις. Ὀφείλει δὲ ὁ πλοίαρχος οὐ μόνον νὰ εἶναι Γάλλος πολίτης (ἀριθ. 56) (1), ὡς ἄλλως πάντες οἱ ἀξιωματικοὶ γαλλικοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐκπληροῖ ὡρισμένους ὅρους τοιαύτης φύσεως, ὥστε νὰ εἰκάζηται ἐκ τούτου ἡ τεχνικὴ δεξιότης του. Οἱ ὅροι οὗτοι ποικίλλουσι κατὰ λόγον τῆς φύσεως τῶν πλόων τοὺς ὁποίους ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον ὅπερ πρόκειται νὰ διοικηθῇ. Οἱ εἰδικοὶ νόμοι καὶ κανονισμοὶ διακρίνουσιν ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην τριῶν εἰδῶν ναυτιλίαν: ναυτιλίαν *μακρῶν πλόων*, ναυτιλίαν *ἀκτοπλοΐας*, καὶ ναυτιλίαν *ἀγχιπλοίας* (bornage).

Ἵνα γίνῃ τις πλοίαρχος πλοίου ἐκτελοῦντος μακροῦς πλοῦς, δέον νὰ εἶναι ἡλικίας 24 τοὐλάχιστον ἐτῶν, νὰ ἔχῃ θαλασσοπλοήσει ἐπὶ 60 μῆνας, καὶ νὰ ἐπιτύχῃ εἰς εἰδικὰς ἐξετάσεις συνεπείᾳ τῶν ὁποίων ἐκδίδεται δίπλωμα πλοιαρχίας (lettres de commandement) ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας. Μέχρι τοῦ διατάγματος τῆς 18 Σεπτεμβρίου 1893, οἱ πλοίαρχοι οἱ ἐκπληροῦντες πάντας τοὺς ὅρους τοὺς ἀπαιτουμένους διὰ τὴν διοίκησιν ἐν μακρῷ πλῷ ἔφερον

(1) Δὲν δύναταί τις λοιπὸν νὰ ἐκλέξῃ ὡς πλοίαρχον μηδὲ ξένον λαβόντα τὴν ἄδειαν νὰ ὁρίσῃ τὴν κατοικίαν του ἐν Γαλλίᾳ. Ὁ ξένος οὗτος ἀπολαύει ἀληθῶς τῶν ἀστικῶν δικαιωμάτων (ἄρθρ. 13 ἀστ. κώδ.), δὲν γίνεται ὅμως Γάλλος. Διάταγμα τῆς 1ης Ἀπριλίου 1882 (Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως φύλλ. τῆς 2 Μαΐου 1882) κατεδίκασε τὴν ἀντίθετον λύσιν, ἣν οὐκ ὀρθῶς εἶχον καθιερώσει προηγούμενα διατάγματα.

τὸ ὄνομα *πλοίαρχοι μακρῶν πλόων* (capitaines de long cours), διετήρησαν δὲ τὸν τίτλον τοῦτον ὅσοι εἶχον αὐτὸν πρότερον. Ἀλλὰ τὸ διάταγμα τοῦτο, ἀπαιτῆσαν παρὰ τῶν πλοιάρχων γνώσεις εὐρυτέρας ἕνεκα τῶν μεταβολῶν αἵτινες ἐπηνέχθησαν εἰς τὸ ναυτικὸν ὑλικὸν καὶ εἰς τὰς μεθόδους ναυτιλίας, ἔδωκεν εἰς τοὺς πλοιάρχους τοὺς ἐκπληροῦντας τοὺς ὅρους τοῦ διατάγματος τούτου τὸ ὄνομα τῶν *ἐμποροπλοιάρχων* (capitaines de la marine marchande). Διακρίνονται δὲ οἱ ἐμποροπλοίαρχοι εἰς πρώτης καὶ δευτέρας τάξεως ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ τῆς θεωρητικῆς μορφώσεως ἣν ἔδειξαν. Ρητέον ἄλλως, ὅτι καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δὲ ἀπολαύουσι τῶν αὐτῶν προνομιῶν. Οἱ πλοίαρχοι, ἵνα διοικῶσιν ἐν ἀκτοπλοίᾳ, δέον νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς αὐτοὺς ὅρους ἡλικίας καὶ χρόνου ναυτιλίας οὓς καὶ οἱ ἐμποροπλοίαρχοι· ὑποβάλλονται ὅμως εἰς ἁπλουστέρας ἐξετάσεις, κατόπιν τῶν ὁποίων χορηγεῖται εἰς αὐτοὺς *δίπλωμα κυβερνήτου* (brevet de maître au cabotage) (Διάταγμα τῆς 18 Σεπτεμβρίου 1893, ἄρθρ. 7 καὶ ἐπόμ.). Ἵνα κυβερνᾷ δέ τις ἐν *ἀγχιπλοίᾳ*, ἀρκεῖ νὰ εἶναι ἡλικίας 24 ἐτῶν καὶ νὰ ἐθαλασσοπλόησεν ἐπὶ 60 μῆνας. Ἀλλ' ἡ ἀτμοπλοία ἔλαβε τοιαύτην ἀνάπτυξιν ἐν τοῖς ὁρίοις τῆς ἀγχιπλοίας, ὥστε ἐκρίθη ἀπαραίτητον ν' ἀπαιτηθῇ πρὸς τούτοις παρὰ τῶν ναυτικῶν τῶν βουλομένων νὰ κυβερνῶσιν ἐν ἀγχιπλοίᾳ ν' ἀποδείξωσι πρακτικὰς γνώσεις περὶ τῆς λειτουργίας καὶ τῆς διευθύνσεως (fonctionnement καὶ conduite) τῶν ἀτμομηχανῶν (Διάτ. τῆς 18 Σεπτεμβρίου 1893, ἄρθρ. 20).

Πρόστιμον 300 φράγκων ἐπιβάλλεται κατὰ τοῦ ἐξασκοῦντος παρανόμως ἔργα ἐμποροπλοιάρχου μακρῶν πλόων (ἄρθρ. 2, βιβλ. II, τίτλ. I τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681) ( )· περιορίζεται δὲ τὸ πρόστιμον εἰς 100 φράγκα διὰ τοὺς κυβερνῶντας ἐν ἀκτοπλοίᾳ ἢ ἐν ἀγχιπλοίᾳ, χωρὶς νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς ἀπαιτουμένους ὅρους (²).

Ἐξαιρετικῶς πρόσωπά τινα δύνανται νὰ ἐκλεχθῶσιν ὡς πλοίαρχοι χωρὶς νὰ ἐκπληρῶσι τοὺς ἐκτεθέντας ὅρους, εἶναι δὲ ταῦτα οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Ὡς ἐκ τούτου πολλὰ τῶν

---

(1) Ἡ ποινὴ αὕτη ἐφαρμόζεται οὐ μόνον ἐπὶ τῶν ἁπλῶν ναυτῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν κυβερνητῶν ἀκτοπλοίας, οἵτινες ἤθελον ἀναλάβει τὴν διοίκησιν διὰ ναυτιλίαν μακροῦ πλοῦ. Ἀκυρ. 11 Σεπτεμβρίου 1850.

(2) Διάταγμα τῆς 20 Μαρτίου 1852.

ταχυδρομικῶν πλοίων τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἑταιρειῶν μᾶς ἔχουσι πλοιάρχους πρῴην πλωτάρχας.

**493**. Αἱ διακρίσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυτιλιῶν ὡς πρὸς τὰ προσόντα τὰ ἀπαιτούμενα παρὰ τῶν πλοιάρχων δὲν ὑφίσταντο πάντοτε, καί, ἀφοῦ ἅπαξ εἰσήχθησαν, δὲν ὑπῆρξαν πάντοτε αἱ αὐταί. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 δὲν παρεδέχετο ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν ἀπαιτουμένων προσόντων εἰ μὴ μίαν μόνον τάξιν πλοιάρχων ἐμπορικῶν πλοίων. Διάταγμα τῆς 18 Ὀκτωβρίου 1740 ἐτροποποίησε τὴν κατάστασιν ταύτην τῶν πραγμάτων· χωρὶς νὰ διακρίνῃ τοῦτο πλοιάρχους μακρῶν πλόων καὶ κυβερνήτας ἀκτοπλοίας, ἐδημιούργησε νέαν τάξιν πλοιάρχων διὰ τὴν ναυτιλίαν τὴν λεγομένην τῆς *μικρᾶς ἀκτοπλοίας*. Διάταγμα τῆς 25 Νοεμβρίου 1827 διετήρησε τοὺς πλοιάρχους μακροῦ πλοῦ εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν, συνέστησεν ὅμως μίαν μόνην τάξιν κυβερνητῶν ἢ προϊσταμένων (maîtres ou patrons) μεγάλης καὶ μικρᾶς ἀκτοπλοίας ὑπὸ τὸ γενικὸν ὄνομα κυβερνητῶν ἀκτοπλοίας. Τὸ διάταγμα τῆς 20 Μαρτίου 1852 εἰσήγαγε μεταξὺ τῶν τελευταίων τούτων νέαν διάκρισιν, ἀπαιτήσαν ὅρους ἁπλουστέρους διὰ τὴν διοίκησιν ἐν τῇ ἀγχιπλοίᾳ. Ἕνεκα ἐλλείψεως κυβερνητῶν ἀκτοπλοίας οἱ νομάρχαι παραθαλασσίων τινῶν νομῶν, κατ' ἐντολὴν τοῦ ὑπουργοῦ, ἐπέτρεπον εἰς ἐργάτας θαλάσσης μὴ ἔχοντας δίπλωμα νὰ διοικήσωσι πλοῖα θαλασσοποροῦντα ἐντὸς περιωρισμένων ὁρίων. Τὸ διάταγμα τῆς 20 Μαρτίου 1852 σκοπὸν εἶχε νὰ διευκολύνῃ τοὺς μικροὺς πλοῦς καὶ νὰ ὑποκαταστήσῃ νόμιμον καὶ ὁμοιόμορφον σύστημα εἰς τὴν ποικιλίαν τῶν διοικητικῶν ἀποφάσεων.

**493** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.— Ἐν τοῖς διαφόροις ναυτικοῖς κράτεσι ζητοῦνται ἐπίσης προσόντα παρὰ τοῦ πλοιάρχου (1). Τοῦτο συμβαίνει ἰδίᾳ ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ, μεθ' ὅλας τὰς ἄκρως φιλελευθέρους ἀρχάς, αἵτινες ἐπικρατοῦσιν ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ (2). Ἄλλως ὅμως ἔχουσι τὰ πράγματα ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις

(1) Ὅρα ἰδίᾳ τὸν ἰταλικὸν κώδικα περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἄρθρ. 59 μέχρις 65· ἱσπανικὸν κώδικα ἄρθρ. 609, κώδικα τῆς Χιλῆς, ἄρθρ. 892, κώδικα ναυτικὸν τῆς Φινλανδίας, ἄρθρ. 31.

(2) Abbot, Law of ships and seamen, σελ. 76 καὶ ἑπόμ.

τῆς Ἀμερικῆς, ἔνθα ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἐκλέγει τὸν πλοίαρχον κατὰ τὸ δοκοῦν ἐπὶ ἰδίᾳ αὐτοῦ εὐθύνῃ (1).

Ἐν *Γερμανίᾳ*, ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 527) ἐπεφύλασσεν εἰς τοὺς νόμους τῶν ἰδιαιτέρων κρατῶν τὸν προσδιορισμὸν τῶν προσόντων τὰ ὁποῖα ἔπρεπε νὰ ἔχῃ ὁ πλοίαρχος. Αἱ διατάξεις τῶν νόμων τούτων εἶναι σήμερον κατηργημέναι δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 14 τοῦ Συντάγματος τῆς Γερμανικῆς Αὐτοκρατορίας· οἱ νόμοι λοιπὸν τῆς αὐτοκρατορίας (Reichsgesetze) ὁρίζουσι τοὺς ὅρους εἰς οὓς ὑπόκειται ἡ χορήγησις ἀδείας πλοιαρχίας (Gewerbeordnung) ἄρθρ. 31 (2).

Ἡ ἰδιότης τοῦ πολίτου τοῦ κράτους ἐν ἄλλαις μὲν χώραις ἀπαιτεῖται παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἐν ἄλλαις δ' οὔ. Ὅρα ἀριθ. 60.

**494.** *Τίς δύναται νὰ ἐκλέξῃ τὸν πλοίαρχον.*—Ἡ *ἐκλογὴ* τοῦ πλοιάρχου γίνεται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τοῦτο ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅταν ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου ἔχῃ συγχρόνως καὶ τὴν ἰδιότητα ταύτην, ὡς τὸ ὑποθέτομεν συνήθως χάριν ἁπλότητος (ἀριθ. 171, σελ. 111).

Ὅταν τὸ πλοῖον ἀνήκῃ εἰς πλείονας συνιδιοκτήτας, ἐν περιπτώσει διαφωνίας ἀποφασίζει περὶ τῆς ἐκλογῆς τοῦ πλοιάρχου ἡ πλειονοψηφία, δυνάμει τῆς γενικῆς ἀρχῆς τοῦ ἄρθρ. 220 τοῦ ἐμπ. κώδ. (ἀριθ. 284).

Ὅταν αἱ ἰδιότητες ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ πλοιάρχου εἶναι κεχωρισμέναι, εἶναι φυσικὸν καὶ δίκαιον, πλὴν ρητῆς ἐπιφυλάξεως, ν' ἀφίνηται ἡ ἐκλογὴ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν ἐφοπλιστήν (3). Διὸ τὸ ἔργον τοῦτο εἶναι μία τῶν πράξεων τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ δὲ ἐφοπλιστὴς ἔχει τὸ μεγαλείτερον συμφέρον εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ πλοιάρχου διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς ὠφελεῖται ἐκ τῶν ὠφελειῶν ὡς ζημιοῦται ἐκ τῶν ζημιῶν τῆς ἀποστολῆς.—Τοῦτο ἐφαρμόζεται, εἴτε ὅταν οἱ συνιδιοκτῆται ὥρισαν ἕνα διαχειριστὴν ἐφοπλιστήν, εἴτε ὅταν τὸ πλοῖον ἀφοπλισθὲν ἐμισθώθη ὑπὸ ἑνὸς προσώπου ὅπερ ἀνέλαβε νὰ ἐξαρτύσῃ καὶ ἐφοπλίσῃ αὐτὸ ὅπως χρησιμοποιήσῃ

---

(1) Dixon, Law of shipping, ἀριθ. 33. σελ. 27 καὶ 28.

(2) Ὅρα τὸ κείμενον τῶν ἀποφάσεων τοῦ ὁμοσπονδιακοῦ συμβουλίου περὶ τοῦ θέματος τούτου ἐν Stabenow, Sammlung des deutschen Seeschiffahrtsgesetze, σελ. 167 μέχρι 209.

(3) Laurin sur Cresp, σελ. 566 καὶ 567.

πρὸς πλοῦν. Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὸ δικαίωμα τῆς ἐκλογῆς τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν ἁπλοῦν ναυλωτήν, ὅστις ἐμίσθωσεν ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἐντελῶς ἐξηρτυμένον καὶ ἐφωπλισμένον (1).

Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ ἐξουσία τῆς ἐκλογῆς τοῦ πλοιάρχου δύναται ν' ἀνατεθῇ διὰ συμβάσεως εἰς ἄλλα πρόσωπα. Οὕτω δύναται ν' ἀνατεθῇ εἰς τὸν ναυλωτήν, περὶ τοῦ ὁποίου ἀνωτέρω ἐγένετο λόγος. Ἐνίοτε ἀνατίθεται λόγῳ συμπληρωτικῆς ἐγγυήσεως εἰς ἕνα ἢ πλείονας πιστωτὰς ἔχοντας ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ πλοίου (2).

Πολλοὶ ξένοι κώδικες προβλέπουσι τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχει συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἰς ὃν ἀνήκει πλέον τοῦ ἡμίσεος αὐτοῦ. Οἱ κώδικες οὗτοι χορηγοῦσι εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦτον τὸ δικαίωμα νὰ λάβῃ τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου, ἀρκεῖ νὰ κέκτηται τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπαιτούμενα προσόντα (3).

**495.** ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΔΕΥΤΕΡΟΥ. — Ἀμέσως ὑπὸ τὸν πλοίαρχον εὑρίσκεται ἀξιωματικὸς καλούμενος *δεύτερος*, ἀποστολὴν ἔχων ν' ἀναπληρώνῃ τὸν πλοίαρχον ἐν περιπτώσει κωλύματος. Ἕνεκα ἀκριβῶς τῆς ὁμοιότητος τῶν καθηκόντων, θὰ ἦτο λογικὸν καὶ φρόνιμον ν' ἀπαιτηθῶσι παρὰ τοῦ δευτέρου τὰ καὶ παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἀπαιτούμενα προσόντα. Ἐκ παραλείψεως ἀλλοκότου καὶ λυπηρᾶς ὁ δεύτερος δὲν ὑπόκειται εἰς οὐδένα ὅρον διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν εἰ μὴ τὸν ὅρον τῆς γαλλικῆς ἐθνικότητος, ὅρον ἀπαιτούμενον, ἄλλως, ἐξ ἴσου παρὰ πάντων τῶν ἀξιωματικῶν (ἀριθ. 56). Διὰ τὴν ναυτιλίαν μακρῶν πλῶν ἀρκεῖ νὰ ἔφθασεν ὁ δεύτερος εἰς τὴν ἡλικίαν

---

(1) Δύναταί τις νὰ μνημονεύσῃ σχετικῶς πρὸς ταῦτα ἀπόφασιν τῆς Chambre des Requêtes τῆς 6 Ἀπριλίου 1852. D 1852. 1. 149, ἥτις ἀρνεῖται εἰς τὸν ναυλωτὴν τὸ δικαίωμα ἀπολύσεως τοῦ πλοιάρχου. Ὑπάρχει εἶδός τι συγχετισμοῦ μεταξὺ τοῦ δικαιώματος ἐκλογῆς καὶ τοῦ δικαιώματος ἀπολύσεως τοῦ πλοιάρχου, συνήθως δὲ εἰς τὰ αὐτὰ πρόσωπα ἀνήκουσι τὰ δύο ταῦτα δικαιώματα. Ὅρα ἀριθ. 508.

(2) Ἀκυρ. 29 Νοεμβρίου 1887· Revue internationale du Droit maritime 1887-88, σελ. 407.

(3) Ὅρα φινλανδικὸν ναυτικὸν κώδικα, ἄρθρ. 32, ἐδ. 2· σουηδικὸν κώδικα καὶ δανικόν, ἄρθρ. 24.

τῶν 21 ἐτῶν καὶ νὰ ἀριθμῇ 48 μηνῶν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν (1). Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* τὰ αὐτὰ προσόντα ἀπαιτοῦνται παρὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ παρὰ τοῦ δευτέρου, ὅστις φέρει τὸ ὄνομα mate (2).

**496.** *Φύσις τοῦ συναλλάγματος τοῦ συνομολογουμένου μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.* — Τὸ συνάλλαγμα τὸ συνδέον τὸν πλοίαρχον μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν ἔχει τὴν φύσιν ἣν

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Δανίας (ἄρθρ. 79) καὶ τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 79) ἀναγράφουσιν ὡς ἑξῆς τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ δευτέρου :

«Προσιδιάζει δὲ εἰς τὸν δεύτερον τοῦ πλοίου νὰ συντρέχῃ τὸν πλοίαρχον εἰς τὴν θαλασσοπλοΐαν καὶ εἰς τὰς παρατηρήσεις καὶ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοὺς σχετικοὺς πρὸς τὴν θαλασσοπλοΐαν, νὰ βοηθῇ εἰς τὴν κράτησιν τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, νὰ ἐπιβλέπῃ τοὺς λοιποὺς τοῦ πληρώματος ὡς καὶ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου, τῶν ἐξαρτυμάτων καὶ μηχανημάτων καὶ τῶν τροφῶν. Εἰς τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν σημειώνει τὰ φορτωνόμενα καὶ ἐκφορτωνόμενα ἐμπορεύματα, καὶ εὐθύνεται ἀπέναντι τοῦ πλοιάρχου περὶ παντὸς ὅπερ δέχεται εἰς τὸ πλοῖον ὡς καὶ περὶ τοῦ στοιβάσματος. Ἐὰν ὁ δεύτερος τηρῇ τὸ ἡμερολόγιον, εἶναι ὑπεύθυνος περὶ τῆς ἀκριβείας. — Ἐν περιπτώσει ἀπουσίας ἢ κωλύματος τοῦ πλοιάρχου, ὁ δεύτερος, ἐὰν ὁ πλοίαρχος δὲν ἄφησεν ὁδηγίας, ἀποφασίζει ἀντ' αὐτοῦ περὶ πασῶν τῶν ὑποθέσεων αἵτινες δὲν δύνανται ν' ἀναβληθῶσι. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἀποθάνῃ, ἐὰν ἐξ ἄλλου λόγου περιῆλθεν εἰς τὴν ἀδυναμίαν τῆς διευθύνσεως τοῦ πλοίου, ἢ ἂν ἀπόσχῃ τῆς ὑπηρεσίας, ὁ δεύτερος ἀντικαθιστᾷ αὐτὸν μέχρι τοῦ διορισμοῦ νέου πλοιάρχου κατὰ τὰς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 30 διαγεγραμμένας διατυπώσεις.»

Τὸ δὲ ἄρθρον 30, τὸ μνημονευόμενον εἰς τὸ τέλος τοῦ προηγουμένου ἄρθρου, ὁρίζει, ὅτι, ἐὰν ὁ πλοίαρχος εἴτε ἕνεκα ἀσθενείας εἴτε ἐξ ἄλλης αἰτίας ἀνωτέρας βίας, κωλύηται νὰ διευθύνῃ τὸ πλοῖον, οἱ ἐφοπλισταὶ θέλουσιν εἰδοποιηθῇ περὶ τούτου ἄνευ ἀναβολῆς. Ἐὰν εἶναι ἀδύνατον ν' ἀναμείνῃ τις ἄνευ ζημίας τὰς ὁδηγίας τῶν ἐφοπλιστῶν, ὁ πλοίαρχος, ἀφοῦ συνεννοηθῇ, ἐὰν εἶναι δυνατόν, μετὰ τοῦ Δανοῦ προξένου, θέλει παραδώσει, μέχρι νεωτέρας διαταγῆς, τὴν διοίκησιν εἰς τὸν δεύτερον ἢ εἰς πάντα ἄλλον ἱκανὸν καὶ ἐμπιστοσύνης ἄξιον. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι εἰς κατάστασιν νὰ πράξῃ τοῦτο, ἢ ἐὰν ἀμελήσῃ νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, λαμβάνει ταῦτα ὁ πρόξενος. Πρβ. ἀριθ. 586.

Ὁ φινλανδικὸς ναυτικὸς κῶδιξ περιέχει (ἄρθρ. 53) παρομοίας διατάξεις· ἀλλ' ὅταν ὁ πρόξενος ἐκλέγῃ πλοίαρχον, δέον νὰ πράξῃ τοῦτο μετὰ τῶν ἐπὶ τόπου εὑρισκομένων Φινλανδῶν πλοιάρχων.

(2) Abbot, Law of ships and seamen, σελ. 76 καὶ 77.

τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθώσεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶναι καθαρὰ μίσθωσις ὑπηρεσίας (ἀριθ. 352). Τὸ μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ἐφοπλιστοῦ συναπτόμενον συνάλλαγμα εἶναι μίσθωσις ὑπηρεσίας σύμμικτος μετὰ ἐντολῆς. Τῷ ὄντι ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει μόνον ἔργον νὰ καταβάλλῃ τὴν ἐπιμέλειαν του διὰ τὴν τεχνικὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου· ὀφείλει πρὸς τούτοις νὰ ἐνεργῇ πάσας τὰς νομικὰς πράξεις ἢ ἐπιχειρήσεις τὰς χρησίμους διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς. Ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην καθῆκον ἔχει ν' ἀντιπροσωπεύῃ τὸν ἐφοπλιστήν, καθάπερ ὁ ἐντολοδόχος ἀντιπροσωπεύει τὸν ἐντολέα του.

Ἠξίωσάν τινες, ὅτι τὸ μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ἐφοπλιστοῦ συνάλλαγμα εἶναι καθαρὰ ἐντολή. Ὑπὲρ τῆς γνώμης ταύτης ἐπεκαλέσθησαν τὸ γεγονός, ὅτι ὁ πλοίαρχος παρέχει ὑπηρεσίας ἰδιαζόντως ἀνωτέρας τάξεως, ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου δέον νὰ θεωρηθῇ, ὅτι ἐξασκεῖ ἐλευθέριον ἐπάγγελμα (1). Οἱ ὀπαδοὶ τῆς γνώμης ταύτης συνάγουσιν ἐκ τούτου, ὅτι, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 2000 τοῦ ἀστ. κώδικος, ὁ ἐφοπλιστής, ὡς ἐντολεύς, εὐθύνεται περὶ τῶν ζημιῶν ἃς ὑφίσταται ὁ πλοίαρχος ἐξ αἰτίας τῆς ἐξασκήσεως τῶν καθηκόντων του, χωρὶς ν' ἀποδεικνύηται οὐδὲν πταῖσμα εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἡ γνώμη αὕτη παραγνωρίζει καθ' ἡμᾶς τὸ κριτήριον διὰ τοῦ ὁποίου δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν τὴν ἐντολὴν ἀπὸ τῆς μισθώσεως ὑπηρεσίας· ἡ ἐντολὴ δὲν ἔχει ἀντικείμενον ὑπηρεσίας ἀνωτέρας ἢ αἱ τῆς μισθώσεως περιωπῆς, ἀλλ' ἐξυπακούεται ἐξ αὐτῆς ἡ ἐνέργεια πράξεων πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἄλλου προσώπου, τοῦ ἐντολέως (ἄρθρ. 1998 τοῦ ἀστ. κώδικος). Εἶναι ἀληθές, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἐν μέρει τοὐλάχιστον ἔχει τοιαύτην τινὰ ἀποστολήν. Ρητέον ὅμως, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ φαίνεται θέτων κατ' ἀρχὴν ἐπὶ τῆς αὐτῆς γραμμῆς τὴν μίσθωσιν (engagement) τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ὅταν, προκειμένου περὶ πλοιάρχου, κηρύττῃ ἐφαρμοσίμους ἐν γένει τοὺς κανόνας περὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος (ἄρθρ. 272 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ὅρα ἀριθ. 448.

**497**. Εἶναι δὲ τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου

---

(1) Charvériat, Quelle est la nature juridique de l'engagement du capitaine envers l'armateur, 1888, σελ. 1 καὶ ἑπόμ.

κατ' ἀρχὴν αἱ αὐταί, εἴτε οὐδὲν ἔχει οὗτος ἐπὶ τοῦ πλοίου δικαίωμα κυριότητος εἴτε εἰς αὐτὸν ἀνήκει ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἡ κυριότης αὐτοῦ. Ἐν τούτοις κατὰ τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν ἡ νομικὴ θέσις τοῦ πλοιάρχου τροποποιεῖται ὀλίγον. Ὅρα ἰδίᾳ προκειμένου περὶ ἑρμηνείας τοῦ ἄρθρου 219 τοῦ ἐμπ. κώδικος τοὺς ἀριθ. 510 καὶ 511. Παρατηρητέον ἐπίσης ὅτι ἡ συνένωσις πῶν ἰδιοτήτων πλοιάρχου καὶ ἰδιοκτήτου ἢ συνιδιοκτήτου συνεπάγεται τροποποίησιν τῶν κανόνων τῶν ἐφαρμοζομένων συνήθως εἰς τὸν ἔχοντα τὴν κυριότητα ἢ συνιδιοκτησίαν ἐπὶ πλοίου τινός· οὕτω ὁ συνάπτων τὰς δύο ἰδιότητας δὲν δύναται νὰ ἐνεργήσῃ τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Ὅρα ἀριθ. 206 (1).

**498.** Ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου ἐφαρμόζονται κατὰ γενικὸν κανόνα οἱ νομικοὶ κανόνες οἱ ἐφαρμοζόμενοι καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν ἐργατῶν θαλάσσης καθόσον ἀφορᾷ τὰς ὑποχρεώσεις των, τοὺς μισθοὺς καὶ τὰ διάφορα μέτρα προστασίας τὰ διοργανωθέντα ὑπὸ τῆς νομοθεσίας πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἰδίᾳ τῆς εἰς τὴν οἰκείαν ἐπαναγωγῆς, τοῦ ἀνεκχωρήτου καὶ ἀκατασχέτου, τῶν ἐξόδων ἀσθενείας καὶ τροφοδοσίας κλπ. Διὸ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ περιορίζεται εἰς γενικὴν παραπομπήν (ἄρθρ. 272), καὶ τὸ τμῆμα τὸ περὶ πλοιάρχου πραγματευόμενον (ἄρθρ. 221 μέχρι 249) δὲν ποιεῖται λόγον περὶ μισθοῦ (2).

Ἐν τῇ πράξει ὁ πλοίαρχος, ἕνεκα ἀκριβῶς τῆς σπουδαιότητος

---

(1) Ὑπάρχουσιν ἱκαναὶ περιπτώσεις ἔν τε τῷ ἐμπορικῷ ὡς καὶ ἐν τῷ ἀστικῷ δικαίῳ, καθ' ἃς πρόσωπόν τι συνενοῖ δύο νομικὰς ἰδιότητας. Ἐνδιαφέρει δὲ νὰ ἐξετάσωμεν τὴν ἐπιρροὴν ἣν ἐξασκεῖ ἡ ἕνωσις αὕτη. Ὅρα ἐν τῇ Zeitschrift fur das gesammte Handelsrecht (XII, σελ. 365 καὶ ἑπόμ.), Salman, Die duplex persona im Handels-See-und Wechselrecht. Ὅρα ἰδίᾳ περὶ τῆς συνυπάρξεως τῶν ἰδιοτήτων πλοιάρχου καὶ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἐν τῷ αὐτῷ προσώπῳ σελ. 412 καὶ ἑπόμ.

(2) Ἡ ἐφαρμογὴ τοὐλάχιστον κατ' ἀρχὴν τῶν κανόνων τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἰς τὴν μίσθωσιν τοῦ πλοιάρχου καθιεροῦται ὑπὸ πασῶν τῶν νομοθεσιῶν. Ὅρα ἰδίᾳ Abbott (Law of ships and seamen, σελ. 463), ὅστις κηρύττει ὅτι οἱ αὐτοὶ κανόνες ἐφαρμόζονται εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ εἰς αὐτὸν τὸν πλοίαρχον, ὅταν δὲν εἶναι οὗτοι ἀσυμβίβαστοι πρὸς τὴν θέσιν καὶ τὸν χαρακτῆρά του ὡς πλοιάρχου.

τῶν καθηκόντων του, μισθοῦται συχνότερον τῶν ἄλλων ἐργατῶν θαλάσσης κατὰ μετοχὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἀριθ. 353 καὶ 354) (1).

**499.** Καθόσον ἀφορᾷ τὸν τόπον καὶ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν, ἐφαρμοστέοι τυγχάνουσιν οἱ ἀνωτέρω (ἀριθ. 37), προκειμένου περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν γένει, τεθέντες κανόνες. Ἀλλ' ἀναγνωρίζεται, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ τοὺς μισθούς του πρὶν δώσῃ λογοδοσίαν. Ἡ λύσις αὕτη δύναται νὰ συνδυασθῇ πρὸς τὴν ἰδέαν καθ' ἣν, διὰ τὸν πλοίαρχον ἡ μίσθωσις ὑπηρεσίας εἶναι ἀνάμικτος μετὰ ἐντολῆς. Πᾶς ἐντολοδόχος εὐθύνεται εἰς λογοδοσίαν (ἄρθρ. 1993 τοῦ ἀστ. κώδικος). Ὀφείλει νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν ὑποχρέωσίν του ταύτην, πρὶν ἀπαιτήσῃ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἐφοπλιστοῦ (2).

**500.** Σπουδαία διαφορὰ ὑπάρχει μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πάντων τῶν λοιπῶν ἐργατῶν θαλάσσης καθόσον ἀφορᾷ τὴν ἀποβολήν. Οἱ ἐργάται θαλάσσης δὲν δύνανται ἐν γένει νὰ ἀποβληθῶσι διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἄνευ τῆς ἀδείας τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἢ τοῦ προξένου. Πλὴν τούτου, ὅταν ἀποβάλλωνται ἄνευ εὐλόγου αἰτίας, ἔχουσι δικαίωμα ἀποζημιώσεως, τὴν ὁποίαν τὸ ἄρθρον 270 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁρίζει κατ' ἀποκοπήν. Ὅρα ἀριθ. 444 καὶ ἑπομ. Ὑπὸ τὰς δύο ταύτας ἐπόψεις διάφοροι κανόνες ἐφαρμόζονται ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου.

1. Ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀπολυθῇ ἐν παντὶ τόπῳ, χωρὶς νὰ εἶναι ἀνάγκη νὰ ὑποβληθῶσιν εἰς τὴν ἐπιδοκιμασίαν τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς οἱ λόγοι τῆς ἀπολύσεως. Πρέπει μόνον πρὸς παρεμπόδισιν τῆς λιποταξίας νὰ γνωστοποιῆται εἰς τὴν λιμενικὴν ἢ τὴν προξενικὴν ἀρχὴν ἡ γενομένη ἀπόλυσις τοῦ πλοιάρχου. Τὸ ἄρθρον 218 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ὁρίζει : *ὁ ἰδιοκτήτης δύναται ν' ἀποβάλῃ τὸν πλοίαρχον.*

---

(1) Ὁ ὁλλανδικὸς κῶδιξ ὁρίζει (ἄρθρ. 341), ὅτι πλοίαρχος εἶναι ἐπιφορτισμένος τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου εἴτε ἀντὶ συμπεφωνημένης ἀμοιβῆς εἴτε ἀντὶ μετοχῆς ἐπὶ τῶν κερδῶν ἢ τοῦ ναύλου.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 21 Αὐγούστου 1873, Journal de Marseille 1873, 1. 303 Πρβλ. Ἐμποροδικεῖον Χάβρης 28 Φεβρουαρίου 1887, Revue internationale du droit maritime, 1886-87, σελ. 687.

**501.** 2. Ἔπειτα, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ αἰτία τῆς ἀποβολῆς, ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ μηδεμίαν ἀποζημίωσιν παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, μηδὲ τὴν κατ' ἀποκοπὴν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 218 τοῦ ἐμπ. κώδικος, μηδὲ ἀποζημίωσιν ὁριστέαν κατὰ τοὺς γενικοὺς κανόνας τοῦ ἄρθρου 1149 τοῦ ἀστ. κώδικος (ἄρθρ. 218, ἐδ. 2 ἐμπ. κωδ. (1) (2).

Κατά τινας συγγραφεῖς ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, διατάσσων, ὅτι *δὲν χρεωστεῖ* (ὁ ἰδιοκτήτης) *πρὸς αὐτὸν* (τὸν πλοίαρχον) *καμμίαν ἀποζημίωσιν, ἂν δὲν ὑπάρχῃ περὶ τούτου ἔγγραφος συμφωνία*, ἐνόει ν' ἀρνηθῇ εἰς τὸν ἀποβληθέντα πλοίαρχον ἀποζημίωσιν πλήρη, οὐχὶ τὴν ἀποζημίωσιν τὴν κατ' ἀποκοπὴν ὁριζομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 270 τοῦ ἐμπ. κώδικος (3). Ἐπικαλοῦνται δὲ πλὴν τῆς γνώμης τοῦ Valin, τὸ ἄρθρ. 272 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅπερ κηρύσσει ἰσχυούσας εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι σφάλλονται κατὰ τοῦτο, ὅτι δὲν προσέχουσιν εἰς τὸ ἄρθρον 218, ὅπερ ἀκριβῶς ἀποτελεῖ παρέκκλισιν ἀπὸ τοῦ ἄρθρου 272. Καθ'ὅσον ἀφορᾷ τὴν γνώμην τοῦ Valin, δὲν ἔχει αὕτη ἀξίαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου διὰ τὴν ἑρμηνείαν τοῦ ἐμπορ. κώδικος· ἐν τῷ Διατάγματι τοῦ 1681 δὲν ὑπῆρχε ποσῶς διάταξις ἀντίστοιχος πρὸς τὴν τοῦ ἄρθρ. 218 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**502.** Ἐννοεῖται ἄλλως οἴκοθεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται νὰ λάβῃ τοὺς μισθούς του μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀποβολῆς, ὡς καὶ τὰ ἔξοδα τῆς εἰς τὴν οἰκείαν ἐπιστροφῆς. Ταῦτα δὲν εἶναι ἀποζημίωσις (διαφέρον.)

**503.** Οὕτω τροποποιοῦνται ὡς πρὸς τὸν πλοίαρχον οἱ κανόνες οἱ συνήθως ἐφαρμοζόμενοι εἰς τὴν ἔμμισθον ἐντολὴν καὶ εἰς τὴν μίσθωσιν ὑπηρεσίας. Ὁ ἔμμισθος ἐντολοδόχος δύναται ἀναμφιβόλως ὡς ὁ ἄνευ μισθοῦ ἐντολοδόχος νὰ ἀνακληθῇ ὑπὸ τοῦ ἐντολέως (ἄρθρ.

---

(1) Ἐμπορodικεῖον τῆς Νάντης 6 Ἰουλίου 1893, Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 551. Desjardins, II, ἀριθ. 344· de Valroger, II, ἀριθ. 28.

(2) Ἐλλείψει ἐξαιρετικῆς διατάξεως, ὁ κανὼν οὗτος δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν θαλαμηγῶν. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 27 Ὀκτωβρίου 1890, Journal de jurisprudence de Marseille, 1892, σελ. 370.

(3) Filleau, ἔνθα ἀνωτ. σελ. 274· Laurin sur Cresp, I, σελ. 650.

2004, τοῦ ἀστ. κώδικος). Ἀλλ' ἂν ὁ ἐντολοδόχος ὑφίσταται ζημίαν συνεπείᾳ ἀδίκου ἀνακλήσεως, ἔχει δικαίωμα εἰς ἀποζημίωσιν. Ἡ ἀποβολὴ ἐπὶ μισθώσεως ὑπηρεσίας δύναται ἐπίσης ν' ἀποτελέσῃ λόγον ἀποζημιώσεως, εἴτε ἡ μίσθωσις ἐγένετο διὰ χρόνον ὡρισμένον εἴτε διὰ χρόνον ἀόριστον (διάταξις τοῦ νόμου τῆς 27 Δεκεμβρίου 1890 περιληφθεῖσα ἐν τῷ ἄρθρῳ 1780 τοῦ ἀστ. κώδικος) (1).

Ἡ αὐστηρότης τοῦ νόμου καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν πλοίαρχον δύναται νὰ δικαιολογηθῇ. Τὸ ἔργον αὐτοῦ εἶναι ἔργον ὑψίστης ἐμπιστοσύνης· ἐκ τοῦ τρόπου δὲ καθ' ὃν ἐκπληροῖ αὐτὸ ἐξαρτᾶται ἐν μέρει ἡ τύχη τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου ὡς καὶ ἡ τύχη τῆς ζωῆς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν. Διὰ τοῦτο ἀφ' ἧς στιγμῆς ἤθελε συλλάβει ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ἁπλᾶς ὑπονοίας ἐναντίον του, δέον νὰ δύναται ν' ἀποβάλῃ αὐτόν. Ἡ ἐμπιστοσύνη δὲν ἐπιβάλλεται. Ἐὰν ὁ ἐφοπλιστὴς ὑπεχρεοῦτο νὰ παρουσιάσῃ εὐλόγους αἰτίας, τοῦτο ἤθελε προκαλέσει πολλάκις δυσκολίας καὶ θὰ ἐπέφερε βραδύτητα, τῶν ὁποίων αἱ συνέπειαι θὰ ἠδύναντο νὰ εἶναι ἀνεπανόρθωτοι. Ἔπειτα ὁ φόβος τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς ἀποζημιώσεως εἰς τὸν πλοίαρχον ἠδύνατο νὰ παραλύσῃ τὴν ἐξάσκησιν τοῦ δικαιώματός του τούτου (2).

**504.** Τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου ἄνευ ὑποχρεώσεως προσαγωγῆς τῶν λόγων τῆς ἀποβολῆς εἶναι δημοσίας τάξεως· δὲν δύναται λοιπὸν νὰ ἀποκλεισθῇ ἢ νὰ περιορισθῇ δι' ἐναντίας συμφωνίας (3). Δὲν δύναται ὅμως νὰ λεχθῇ τὸ αὐτὸ περὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 218, τὸ ὁποῖον ἀρνεῖται πᾶσαν ἀποζημίωσιν εἰς τὸν ἀποβληθέντα πλοίαρχον. Ἐγκύρως δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀδικαιολογήτου ἀποβολῆς, ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ἀποζημίωσιν· συμφώνως ὅμως πρὸς τὸν κανόνα τὸν τηρούμενον ἐπὶ τῶν θαλασσίων συναλλαγμάτων, ἡ συμφωνία αὕτη δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ διὰ μαρτύ-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 538.

(2) Δύναταί τις νὰ παραβάλῃ τοὺς κανόνας περὶ ἀνακλήσεως τοῦ πλοιάρχου πρὸς τοὺς ἀφορῶντας τὴν ἀνάκλησιν τῶν διοικητῶν ἀνωνύμων ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τοῦ νόμου τῆς 24 Ἰουλίου 1867. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα II, ἀριθ. 812.

(3) Rennes, 18 Ἰουλίου 1865, Journal de Marseille, 1866, 2, 31.

ρων, καὶ κατὰ συνέπειαν οὐδὲ διὰ δικαστικῶν τεκμηρίων (ἄρθρ. 218, ἐδ. 2, τοῦ ἐμπ. κώδικος) (1).

Πάντως ὅμως ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὁ ἄνευ νομίμου αἰτίας ἀποβληθεὶς πλοίαρχος ἔχει δικαίωμα ἀποζημιώσεως διὰ τὸν λόγον καὶ μόνον ὅτι ἡ μίσθωσίς του ἀποδεικνύεται δι' ἐγγράφου. Τοῦτο, λέγουσι, σημαίνουσιν αἱ τελευταῖαι λέξεις τοῦ ἄρθρ. 218 ἐδ. 2... *ἂν δὲν ὑπάρχῃ περὶ τούτου ἔγγραφος συμφωνία.* Ἀλλ' ἡ γνώμη αὕτη ἐγκατελείφθη δεδικαιολογημένως. Ἡ περὶ ἧς πρόκειται συμφωνία εἶναι: συμφωνία εἰδικὴ παρεκκλίνουσα ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου διὰ τοῦ περὶ ἀποζημιώσεως ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου ὅρου. Ἐπειδὴ δὲ ἡ μίσθωσις τοῦ πλοιάρχου ἀποδεικνύεται συνήθως ἐγγράφως, ἐὰν ἡ ἀπορριφθεῖσα γνώμη ἦτο ὀρθή, τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως πλοιάρχου, τὸ ὁποῖον τὸ ἄρθρ. 218 παρουσιάζει ὡς ἐξαίρεσιν, θὰ ἀπέβαινε κανών.

**505.** Εἶναι δ' ἄλλως βέβαιον, ὅτι ἡ περὶ ἀποζημιώσεως συμφωνία δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ γίνηται διὰ πανηγυρικῶν ὅρων. Οὕτω ἡ συμφωνία, καθ' ἣν δέον νὰ διατηρηθῇ εἰς τὴν θέσιν του ὁ πλοίαρχος ἐπὶ ὡρισμένον χρόνον, δὲν ἀφαιρεῖ ἀπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς καὶ πρὸ τῆς λήξεως τῆς ὁρισθείσης διορίας (ἀριθ. 504)· δύναται ὅμως νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐνέχουσα τοὐλάχιστον τὴν ἔννοιαν, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀποβολῆς ἄνευ νομίμου αἰτίας ὁ πλοίαρχος θὰ ἔχῃ δικαίωμα ἀποζημιώσεως (2). Ἀντίκειται εἰς τὸ μὴ φιλότυπον πνεῦμα τῶν ἡμετέρων νόμων ν' ἀπαιτηθῇ τυπικὴ συμφωνία (3).

**506.** Δύνανται δὲ κατ' ἀρχὴν τὰ μέρη νὰ ὁρίσωσι κατὰ τὸ δοκοῦν τὴν ἀποζημίωσιν, ἀλλὰ τὸ δικαστήριον ὀφείλει νὰ ἐλαττώσῃ αὐτήν, ἐὰν ἀποδεικνύηται, ὅτι ἐξωγκώθη αὕτη πρὸς ματαίωσιν τῆς ἐξασκήσεως τοῦ δικαιώματος τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου.

**507.** Δὲν ἔχει δὲ ἡ περὶ ἀποζημιώσεως συμφωνία, συμφώνως

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 28 Φεβρουαρίου 1877, Journal de Marseille, 1877. 1. 141· Paris, 25 Φεβρουαρίου 1884, le Droit, φύλλ. τῆς 2 Μαρτίου 1884.

(2) Rennes 18 Ἰουλίου 1865. S. 1866. 2. 154.—De Valroger, I, ἀριθ. 289. Jacobs, ἔνθα ἀνωτ. I, ἀριθ. 88.

(3) Ὅρα ἐν τούτοις Desjardins, II, ἀριθ. 346.

πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχάς, ἀποτελέσματα ἀπέναντι τῶν τρίτων (ἄρθρ. 1165 τοῦ ἀστ. κώδικος). Κατ' ἀκολουθίαν, ἐν περιπτώσει πωλήσεως τοῦ πλοίου, δὲν δύναται ν' ἀντιταχθῇ αὕτη κατὰ τοῦ ἀγοραστοῦ, ὅστις ἀποβάλλει τὸν πλοίαρχον τὸν πρότερον ἐκλεχθέντα ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ.

**507** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Εἰς πάντα τὰ κράτη ἀναγνωρίζεται τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου. Ἐὰν δὲ ὑπάρχωσι νομοθεσίαι, ὡς ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 8), μὴ παραδεχόμεναι κατ' ἀρχήν, κατὰ μίμησιν τοῦ ἡμετέρου κώδικος, δικαίωμα ἀποζημιώσεως ὑπὲρ τοῦ ἀποβληθέντος πλοιάρχου, ἄλλαι, ἀναγνωρίζουσαι τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἀποβολῆς, χορηγοῦσιν εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα τοῦτο, καὶ ὁρίζουσι μάλιστα καὶ τὴν ὀφειλομένην αὐτῷ ἀποζημίωσιν. Ὅρα *γερμανικὸν* κώδικα ἄρθρ. 515 μέχρι 519· *φινλανδικὸν* κώδικα ἄρθρ. 56· *δανικὸν* κώδικα ἄρθρ. 65· *σουηδικὸν* κώδικα ἄρθρ. 65. Ὁ *δανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 65, ἐδ. 2) περιορίζει ἐν εἰδικῇ περιπτώσει τὴν ἐνάσκησιν τοῦ δικαιώματος τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου, ὑποβάλλων αὐτὴν ὑπὸ τὸν ὅρον: ἐὰν ὁ πλοίαρχος, χωρὶς νὰ ὑπερβῇ τὴν ἐξουσίαν του, ἀνέλαβε προσωπικὰς ὑποχρεώσεις πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, δὲν δύναται νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ καταλίπῃ τὴν ὑπηρεσίαν, πρὶν ἢ ἀσφαλίσῃ αὐτὸν ὁ ἐφοπλιστὴς κατὰ τῆς εὐθύνης, ἥτις ἠδύνατο ν' ἀπορρεύσῃ ἐκ τῶν ἀναληφθεισῶν ὑπ' αὐτοῦ ὑποχρεώσεων.

**508**. *Τίς δικαιοῦται ν' ἀποβάλῃ τὸν πλοίαρχον.* — Τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου ἀνήκει κατ' ἀρχὴν εἰς τοὺς ἔχοντας τὸ δικαίωμα νὰ ἐκλέξωσιν αὐτόν. Οὕτω ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀποβληθῇ ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀποκλειομένου τοῦ ἰδιοκτήτου ὑπὸ τῆς πλειονοψηφίας τῶν συνιδιοκτητῶν (ἄρθρ. 220 τοῦ ἐμπ. κώδ.). Δὲν δύναται ὅμως νὰ ἀποβληθῇ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ, ἐκτὸς ἂν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία (1).

**509**. Δύναται δὲ ἡ ἀποβολὴ νὰ εἶναι σιωπηρὰ ὡς καὶ ρητή. Οὕτω ἡ ἀποβολὴ θὰ συνήγετο ἐκ τῆς ἀποστολῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς μακρὸν πλοῦν, ἐνῷ μέχρι τοῦδε ἐνήργει τοῦτο ἀκτοπλοίαν, ὁ δὲ πλοίαρχος δὲν ἐκπληροῖ εἰ μὴ τοὺς ὅρους τοὺς ἀπαιτουμένους διὰ τοὺς κυβερνήτας ἀκτοπλοίας (ἀριθ. 492).

---

(1) Ἀκυρωτικόν, 6 Ἀπριλίου 1852. D. 1852. 1. 149.

**510.** Ὑρίσταται δὲ τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου ὑπὲρ τῶν συνιδιοκτητῶν, καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ πλοίαρχος μετέχῃ τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου, πλὴν ἂν ἡ συμμετοχὴ αὕτη ὑπερβαίνῃ τὸ ἥμισυ. Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ περιπτώσει, διὰ τὸν λόγον ἁπλῶς, ὅτι ἡ πλειονοψηφία ἐπιβάλλει τὸν νόμον της εἰς πάντα τὰ ἀφορῶντα τὸ συμφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ παρεμβάλῃ πρόσκομμα κατὰ τῆς ἰδίας ἑαυτοῦ ἀποβολῆς, ἐὰν νομίζῃ συμφέρον αὐτῷ ν' ἀντιστῇ κατ' αὐτῆς (1). Ἐὰν ἄλλως ὁ πλοίαρχος ἀποβληθῇ, ἀπολαύει ἰδιαιτέρου δικαιώματος, ὁσάκις μετέχῃ ὁσονδήποτε τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου· δύναται δηλονότι τότε ν' ἀπαιτήσῃ νὰ πληρωθῇ ποσὸν ἀντιπροσωπεῦον τὴν ἀξίαν τῆς συμμετοχῆς του ταύτης· διότι δύναται νὰ ὑποτεθῇ, ὅτι δὲν θὰ ἤθελε νὰ γίνῃ συνιδιοκτήτης, ἂν μὴ ἦτο συγχρόνως ἐπιφορτισμένος τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ τοῦτο εἶναι δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου· οἱ συνιδιοκτῆται δὲν δύνανται νὰ ἐπιβάλωσιν εἰς αὐτὸν τὴν ἐξαγορὰν τῆς μερίδος του. Προσδιορίζεται δὲ τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως τὸ πληρωτέον εἰς τὸν πλοίαρχον, ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεως, ὑπὸ πραγματογνωμόνων. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἀντὶ νὰ κρατήσῃ τὴν μερίδα του ἢ νὰ ποιήσηται χρῆσιν τοῦ δικαιώματος, ὅπερ χορηγεῖ εἰς αὐτὸν τὸ ἄρθρον 219 τοῦ ἐμπορ. κώδικος, δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ τὴν ἐκχωρήσῃ.

**511.** Ἡ πληρωμὴ τῆς ἀξίας τῆς μερίδος τοῦ ἀποβληθέντος πλοιάρχου ὀφείλεται ὑπὸ πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν, ἐὰν πάντες ἦσαν τῆς γνώμης ν' ἀποβάλωσιν αὐτόν. Ἀλλ' ἂν ὑπῆρξε διαφωνία, καὶ ἂν κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἀποβολὴ τοῦ πλοιάρχου εἶναι ἔργον τῆς πλειονοψηφίας, ὀφείλεται ἆρά γε τὸ ἰσότιμον μόνον ὑπὸ τῶν συνιδιοκτητῶν τῶν ἀποτελεσάντων τὴν πλειονοψηφίαν; Ὁ Valin (ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 4, βιβλ. II, τίτλου VII τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681) ἠσπάζετο τὴν καταφατικὴν λύσιν, ἐπιφυλάσσων μόνον εἰς τοὺς συνιδιοκτήτας τοὺς ἀποτελοῦντας τὴν μειονοψηφίαν τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ ἐπωφεληθῶσι τῆς ἐξαγορᾶς, πληρόνοντες μέρος ἀνάλογον τοῦ τιμήματος. Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη δὲν φαίνεται σύμφωνος πρὸς τὴν

(1) Ὁ φινλανδικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 52), ὁ δανικὸς (ἄρθρ. 61) καὶ ὁ σουηδικὸς (ἄρθρ 61) ἀποφαίνονται, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ν' ἀνακληθῇ εἰμὴ διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ἕνεκα εὐλόγου αἰτίας.

γενικὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καθ' ὃ ἡ μειονοψηφία δεσμεύεται ἐκ τῶν ἀποφάσεων τῆς πλειονοψηφίας. Ἡ ἀρχὴ αὕτη δέον ν' ἀγάγῃ ἡμᾶς εἰς τὸ νὰ ἐπιβάλωμεν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ τιμήματος εἰς βάρος πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν, καὶ ἐκείνων ἀκόμη οἵτινες ἀποτελοῦσι τὴν μειονοψηφίαν.

δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *βελγικὸς* νόμος τοῦ 1879 (ἄρθρ. 9) καὶ ὁ *γερμανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 522) παραδέχονται, ὡς ὁ ἡμέτερος κῶδιξ (ἄρθρ. 219), ὅτι ὁ πλοίαρχος, ὁ τυγχάνων συνιδιοκτήτης τοῦ πλοίου, ἐὰν ἀπεβλήθη ἄνευ τῆς συγκαταθέσεώς του, δικαιοῦται νὰ ζητήσῃ παρὰ τῶν λοιπῶν συνιδιοκτητῶν τὴν πληρωμὴν τῆς μερίδος αὐτοῦ ἀντὶ τιμήματος ὁριστέου ὑπὸ πραγματογνωμόνων. Ἀλλ' ὁ γερμανικὸς κῶδιξ δὲν παραδέχεται τὸ δικαίωμα τοῦτο, εἰ μὴ ἀπέναντι τῶν συνιδιοκτητῶν τῶν γενομένων τοιούτων δυνάμει συμβάσεως συνομολογηθείσης μετὰ τοῦ πλοιάρχου. Πλὴν τούτου ὁ αὐτὸς κῶδιξ κηρύσσει, ὅτι τὸ δικαίωμα τοῦτο τοῦ πλοιάρχου ἀποσβέννυται, ὅταν ἄνευ λόγου βραδύνῃ οὗτος νὰ δηλώσῃ ὅτι θέλει νὰ τὸ ἐνασκήσῃ.

**512.** Πρὸς τὸ δικαίωμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὅπως ἀποβάλῃ τὸν πλοίαρχον δυνάμεθα νὰ παραβάλωμεν τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 208 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καθ' ὃ ἡ *κατακύρωσις τοῦ πλοίου ἐπιφέρει τὴν παῦσιν τῆς πλοιαρχίας· ὁ πλοίαρχος ὅμως ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ παρ' οὗ τινος ἀνήκει τὰς ἀποζημιώσεις του.*

Καίτοι τὸ ἄρθρον τοῦτο φέρει χαρακτῆρα ἀπόλυτον ἐν τῇ διατυπώσει του, γενικῶς ἀναγνωρίζεται, ὅτι ἡ κατακύρωσις δὲν ἐπιφέρει αὐτοδικαίως τὴν παῦσιν τῆς πλοιαρχίας, ἀλλ' ἐπιτρέπει ἁπλῶς εἰς τὸν εἰς ὃν ἡ κατακύρωσις ν' ἀποβάλῃ τὸν πλοίαρχον (1), καὶ ὅτι, πλὴν τούτου, ἵνα ἔχῃ τὸ δικαίωμα τοῦτο, δέον ἡ κατακύρωσις νὰ ἔχῃ ὡς ἀντικείμενον ἢ ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἢ τοὐλάχιστον μέρος αὐτοῦ ὑπερβαῖνον τὸ ἥμισυ (2).

---

(1) Τοιαύτη ἦτο ἡ γνώμη ἣν εἶχεν ἀποδεχθῆ ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 13 (βιβλ. I, τίτλου XIV τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681), εἰς ὃ ἀντιστοιχεῖ τὸ ἄρθρ. 208 τοῦ ἐμπορ. κώδικος. Ἔλεγε δηλ. ὁ Valin : «Εἶναι λοιπὸν ἐλεύθερος ὁ εἰς ὃν κατεκυρώθη τὸ πλοῖον νὰ κρατήσῃ τὸν πλοίαρχον ἢ ν' ἀποβάλῃ αὐτὸν κατὰ τὸ δοκοῦν, χωρὶς νὰ δικαιοῦται ὁ πλοίαρχος νὰ εἴπῃ τι ἢ ν' ἀξιώσῃ τι κατ' αὐτοῦ».

(2) Demangeat sur Bravard, IV σελ. 137. de Valroger I, ἀριθ. 186.

513. Διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πρὸς ὃν ἡ κατακύρωσις ἤθελε κάμει χρῆσιν τοῦ δικαιώματός του, τὸ ἄρθρ. 208 χορηγεῖ εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ ἀποζημιώσεις *παρ' οὗτινος ἀνήκει*. Διὰ τῶν τελευταίων τούτων λέξεων ὁ νόμος ἐννοεῖ τὸν προκάτοχον ἰδιοκτήτην καθ' οὗ ἡ κατάσχεσις καὶ ὄχι τὸν εἰς ὃν ἡ κατακύρωσις. Τὸ ἄρθρ. 13, βιβλίον I, τίτλος XIV τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ἔλεγε ρητῶς: *κατὰ τῶν προστησαμένων*. Πρὸς ἐξήγησιν δὲ τῶν τελευταίων τούτων λέξεων ὁ Valin ἔλεγεν: «Ἀλλ' ἐπειδὴ ὁ πλοίαρχος ἀποβάλλει τὴν πλοιαρχίαν ἐξ αἰτίας ἢ ἐκ πταίσματος τοῦ ἰδιοκτήτου ὅστις εἶχε προσλάβει αὐτὸν ὡς τοιοῦτον, τὸ ἄρθρον ἐπιφυλάσσει εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα νὰ στραφῇ κατ' αὐτοῦ ὅπως ἀποζημιωθῇ.»

Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν παρὰ τοῦ προκατόχου ἰδιοκτήτου, εἰ μὴ καθ' ὅσον ὑπάρχει ἔγγραφος συμφωνία ἐπιφυλάττουσα εἰς τὸν πλοίαρχον ἐν περιπτώσει ἀποβολῆς τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως. Ὀφείλομεν δὲ νὰ συνδυάσωμεν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τὸ ἄρθρον 208 μετὰ τοῦ ἄρθρ. 218. Δὲν βλέπομεν διατὶ ἡ ἀποβολὴ τοῦ πλοιάρχου ἡ ἐνεργουμένη ὑπὸ τοῦ πρὸς ὃν ἡ κατακύρωσις χορηγεῖ εἰς αὐτὸν κατὰ τοῦ προκατόχου ἰδιοκτήτου ἀγωγὴν τὴν ὁποίαν νὰ μὴ δύναται νὰ ἔχῃ κατ' αὐτοῦ, κατὰ τὸ ἄρθρον 218, ἐὰν τὴν ἀποβολὴν ἐνήργησεν αὐτὸς οὗτος ὁ ἰδιοκτήτης (1). Ἀλλ' οἱ συγγραφεῖς οἱ παραδεχόμενοι ὅτι ἐν περιπτώσει ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου χωρεῖ ἀποζημίωσις, καὶ ἂν ἀκόμη δὲν ὑπάρχῃ ποσῶς συμφωνία ἔγγραφος, ὅταν ἀποδεικνύεται, ὅτι ἡ ἀποβολὴ δὲν εἶχεν εὔλογον αἰτίαν, ἀποφαίνονται ὅτι χωρεῖ ἐπίσης ἀποζημίωσις ἄνευ συμφωνίας ἐν ᾗ περιπτώσει ἀποβληθῇ ὁ πλοίαρχος συνεπείᾳ τῆς κατακυρώσεως τοῦ κατασχεθέντος πλοίου (2). Ὁ Valin παρεδέχετο τὴν τελευταίαν ταύτην λύσιν· ἀλλὰ δὲν δύναταί τις νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν γνώμην αὐτοῦ κατὰ τῆς ὑφ' ἡμῶν διδασκομένης θεωρίας. Δὲν πρέπει νὰ λησμονῶμεν, ὅτι ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος, ὁ ἀποβληθεὶς πλοίαρχος εἶχε δικαίωμα ἀποζημιώσεως, ἐὰν ἀπεδείκνυεν ἔλλειψιν νομί-

(1) Dufour, II. ἀριθ. 561· Desjardins, I, ἀριθ. 419· de Valroger, I, ἀριθ. 489.

(2) Laurin sur Cresp. I, σελ. 255 καὶ 256.

μου αἰτίας, καὶ ὅταν ἀκόμη δὲν ὑπῆρχεν ὡς πρὸς τοῦτο ἔγγραφος συμφωνία· ἐνοεῖτο οἴκοθεν, ὅτι τὸ αὐτὸ ἴσχυεν ἐν περιπτώσει ἀποβολῆς ἐκ μέρους τοῦ πρὸς ὃν ἡ κατακύρωσις.

**514.** Ἐπίσης δέον νὰ συνδυάσωμεν μετὰ τοῦ ἄρθρου 208 τὸ ἄρθρον 219, ὅταν ὁ ἀποβληθεὶς πλοίαρχος εἶναι συνιδιοκτήτης, τουτέστι δύναται νὰ παραιτηθῇ τῆς συμμετοχῆς του καὶ νὰ ζητήσῃ τὴν πληρωμὴν τοῦ ἰσοτίμου αὐτῆς κεφαλαίου (ἀριθ. 510). Ubi eadem ratio, ibi idem jus esse debet.

**515.** Καθόσον ἀφορᾷ τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως, ὁ Valin ἔλεγεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἔπρεπε νὰ λάβῃ ποσὸν ἴσον πρὸς τὴν πραγματικὴν (réelle et effective) ζημίαν του, ἀλλ' ὅτι δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ γίνηται λόγος περὶ διαφέροντος, οἷον ἠδύνατο ν' ἀξιώσῃ, ἐὰν ἀπεβάλλετο ἄνευ αἰτίας, ἕνεκα τῆς προσβολῆς τῆς ὑπολήψεώς του καὶ τῶν ὠφελειῶν τὰς ὁποίας, ὡς εἰκός, θὰ ἐπραγματοποίει. Προσέθετε δέ, ὅπως ἐξηγήσῃ τὴν λύσιν ταύτην : «Δὲν ἀνακαλεῖ αὐτὸν ἐκ κακίας ἢ ἐξ ἰδιοτροπίας ὁ ἰδιοκτήτης ὅστις εἶχε καταστήσει αὐτὸν πλοίαρχον· ἁπλῶς δίδει οὗτος ἀφορμὴν ἀνακλήσεως μὴ πληρώνων τὰ χρέη του. Αὐτὸς εἶναι ὁ λόγος δι' ὃν τὸ ἄρθρον ὁμιλεῖ περὶ dédommagement (ἀποζημιώσεως) ἁπλῶς καὶ ὄχι περὶ dommages-intérêts (διαφέροντος).» Τὸ ἄρθρον 208 ἐπαναλαμβάνει τὴν λέξιν dédommagement (ἀποζημίωσις) τοῦ Διατάγματος. Ἐκ τούτων δύναταί τις νὰ συναγάγῃ, ὅτι ὡς πρὸς τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως (indémnité) οἱ συντάκται τοῦ κώδικος ἐνόουν νὰ καθιερώσωσι τὴν ἑρμηνείαν τοῦ Valin.

**516.** Ἐὰν ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀποβληθῇ κατὰ πᾶσαν στιγμήν, δὲν δύναται, τοὐναντίον, κατὰ πᾶσαν στιγμὴν ν' ἀρνηθῇ τὰς ὑπηρεσίας του. Ὁ νόμος ἐφαρμόζει, καθόσον ἀφορᾷ αὐτόν, τὸν κανόνα τοῦ ἄρθρ. 2007 τοῦ ἀστ. κώδικος, ὅπερ δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὸν ἐντολοδόχον νὰ παραιτηθῇ τῆς ἐντολῆς, εἰ μὴ ἀποζημιῶν τὸν ἐντολέα διὰ τὴν ζημίαν ἣν ἐπιφέρει εἰς αὐτὸν ἡ παραίτησις αὕτη. Ὁ πλοίαρχος, ὑποχρεωθεὶς περί τινος πλοῦ, χρεωστεῖ νὰ τὸν τελειώσῃ· ἄλλως πληρώνει πρὸς τοὺς ἰδιοκτήτας καὶ ναυλωτὰς πᾶν ἔξοδον καὶ πᾶσαν ἀποζημίωσιν (ἄρθρ. 238 ἐμπ. κώδ.). Εἶναι δὲ πρόδηλον, ὅτι θέλει ὑπαχθῇ ὑπὸ τὸ βάρος τῆς διατάξεως ταύτης οὐ μόνον ἂν ἤθελεν ἀπέλθει τὸ πλοῖον, ἀλλὰ καὶ ἂν ἀκόμη ἐκ πταίσματος αὐτοῦ περιήρχετο εἰς τὴν ἀδυναμίαν τοῦ νὰ τελειώσῃ τὸν πλοῦν,

ὡς συμβαίνει τοῦτο ἐν περιπτώσει αὐτοκτονίας ἢ ἐν περιπτώσει ἀσθενείας ἣν ἔπαθεν ἕνεκα τῆς κακῆς διαγωγῆς του (ἀριθ. 464 καὶ 466).

Θεωρεῖται δὲ τελειωμένος ὁ πλοῦς, εἴτε ὅταν τὸ πλοῖον ἔφθασεν εἰς τὸν προορισμόν του, εἴτε ὅταν ἕνεκα περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας ἡ μίσθωσις τοῦ πλοιάρχου δύναται νὰ θεωρηθῇ λελυμένη. Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ ὑποθέσει ὁ πλοίαρχος ἀντικαθίσταται κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τοῦ δευτέρου· δύναται ὅμως νὰ ἐκλεχθῇ κατὰ προτίμησιν, εἴτε ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἴτε ὑπὸ τοῦ προξένου, ἀξιωματικὸς κεκτημένος τὰ προσόντα τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν διοίκησιν ἐμπορικοῦ πλοίου (ἄρθρον 43, διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833). Ὅρα ἀριθ. 188 δίς.

**517.** *Ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι ἔμπορος.* — Εἶναι ἀληθές, ὅτι τὸ συνάλλαγμα δι' οὗ ὁ πλοίαρχος δεσμεύεται πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν εἶναι, ὡς πᾶσαι αἱ ἐπιχειρήσεις αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν, πρᾶξις ἐμπορική (ἄρθρ. 633 ἐν τέλει, ἐμπ. κώδ.)· δὲν δύναταί τις ὅμως νὰ εἴπῃ, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἐπάγγελμα ἔχει νὰ συνάπτῃ συναλλάγματα πλοιαρχίας· αἱ πράξεις αὗται δὲν ἐπαναλαμβάνονται κατὰ πᾶσαν στιγμήν, ὡς ἐκεῖναι ὧν ἡ ἐπανάληψις προσδίδει εἰς τοὺς ἐνεργοῦντας αὐτὰς τὴν ἰδιότητα τοῦ ἐμπόρου. Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει ἔδει ν' ἀναγνωρίζωμεν καὶ εἰς τοὺς λοιπούς, πλὴν τοῦ πλοιάρχου, ἐργάτας θαλάσσης τὴν ἰδιότητα τοῦ ἐμπόρου, τοῦθ' ὅπερ δὲν δύναταί τις νὰ ὑποστηρίξῃ. Δὲν δύναταί τις ἐπίσης ν' ἀντιτάξῃ τὸ ὅτι ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ συχνὰ ἕνεκα τῶν ἀναγκῶν τοῦ ὑπὸ τὴν διοίκησίν του πλοίου πολλὰς ἐμπορικὰς πράξεις· διότι δὲν ἐνεργεῖ αὐτὰς δι' ἴδιον αὐτοῦ λογαριασμόν, ἀλλ' ὡς προεστώς (1). Δὲν θὰ εἶχεν ἄλλως τὸ πρᾶ-

(1) Boistel, ἀριθ. 1194· Desjardins, II, ἀριθ. 375· Paulmier, Manuel pratique du capitaine de navire au point de vue légal, ἀριθ. 42.—Ἐμποροδικεῖον Βορδιγάλων, 19 Ἰουλίου 1858. S. 1860. 3, 31. Ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι ἔμπορος ἡ ἀπόφασις αὕτη συνάγει, ὅτι δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ δημοσιεύσῃ οὗτος τὸ περὶ γάμου συμβόλαιόν του, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 67 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἄλλως θὰ εἶχε τὸ πρᾶγμα, ἐὰν ὁ πλοίαρχος, τυγχάνων συνιδιοκτήτης, ἐθαλασσοπόρει δι' ἴδιόν του λογαριασμόν (Ὅρα τὴν προσημειωθεῖσαν ἀπόφασιν.

Ἐν τούτοις ἀπόφασις τοῦ ἐφετείου τῶν Βορδιγάλων τῆς 1 Αὐγούστου

γμα, εἰ μὴ ἂν ὁ πλοίαρχος, τυγχάνων ἰδιοκτήτης τοῦ ὑπ' αὐτοῦ κυβερνωμένου πλοίου, ἐθαλασσοπόρει δι' ἴδιον αὐτοῦ λογαριασμόν. Ἐξαιρέσει δὲ τῆς τελευταίας ταύτης περιπτώσεως, οἱ πλοίαρχοι δὲν ὑπόκεινται εἰς φόρον ἐπιτηδεύματος (Νόμ. 15 Ἰουλίου 1880, ἄρθρ. 17, 5ον).

Ἐκ τούτων συνάγεται, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ κρατῇ τὰ βιβλία τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τοὺς ἐμπόρους, ὅτι δὲν ὑπάρχει λόγος δημοσιεύσεως τοῦ γαμηλίου συμβολαίου του, ὅτι δὲν

---

1831 (Journal de Marseille 1832 2. 10) ἔκρινεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι ἔμπορος καὶ συνήγαγεν ἐκ τούτου, ὅτι ὑπῆρχε λόγος ἐφαρμογῆς εἰς τὸ γραμμάτιον τὸ ὑπ' αὐτοῦ ὑπογεγραμμένον τοῦ τεκμηρίου τοῦ ἄρθρ. 638 ἐδ. 1ου τοῦ ἐμπ. κώδικος. Περιορίζεται δὲ ἡ ἀπόφασις αὕτη εἰς μίαν βεβαίωσιν.

Ὁ Laurin (sur Cresp. I, σελ. 568 καὶ 569) ἀσπάζεται τύπον ὅστις φαίνεται ἡμιν λίαν ἐπιλήψιμος· λέγει, ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι ἔμπορος μόνον ὑπὸ τὴν διπλῆν ταύτην ἔννοιαν, ὅτι ἐνάγεται ἐνώπιον τῶν ἐμποροδικείων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑποχρεώσεών του καὶ ὅτι διὰ τὸ αὐτὸ ἀντικείμενον πρὸ τοῦ νόμου τῆς 22 Ἰουλίου 1867, ὑπέκειτο εἰς τὴν προσωπικὴν κράτησιν. Τὸ ἐφ' ἡμῖν δύο κατηγορίας ἀτόμων γινώσκομεν, τοὺς ἐμπόρους καὶ τοὺς μὴ ἐμπόρους· τρίτη δὲν ὑπάρχει ποσῶς. Κατὰ συνέπειαν, ἐὰν ἦτο ὀρθὸν τὸ ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι μπορος, ἔπρεπε νὰ συναγάγωμεν ἐκ τούτου, ὅτι δέον νὰ ἐφαρμοσθῶσι κατ' αὐτοῦ πάντες οἱ εἰδικοὶ περὶ ἐμπόρων κανόνες. (Ὅρα ἀνωτέρω ἀριθ. 130 καὶ ἑπομ.). Ῥητέον ἄλλως, ὅτι συμφωνοῦμεν μετὰ τοῦ Laurin, ὡς πρὸς πάσας σχεδὸν τὰς πρακτικὰς συνεπείας τοῦ συστήματός του (Ὅρα κατωτέρω μίαν διαφοράν). Ἡ ἐμπορικὴ ἁρμοδιότης δικαιολογεῖται διὰ τὰς μεταξὺ ἐφοπλιστοῦ καὶ πλοιάρχου δίκας. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν προσωπικὴν κράτησιν, ἐφηρμόζετο μὲν βεβαίως αὕτη, ἀλλ' ἐπειδὴ ἐξησφάλιζε τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐμπορικῶν ὑποχρεώσεων 60 τοὐλάχιστον φράγκων, αἱ δὲ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου ἔχουσι τὸν χαρακτῆρα τοῦτον. Ὁ πολύκλαυστος συνάδελφος ἡμῶν ἐδανείσθη τὸν σφαλερὸν τύπον του ἔκ τινος ἀποφάσεως τοῦ ἐμποροδικείου τῆς Μασσαλίας τῆς 27 Ἀπριλίου 1866, ἐπικυρωθείσης ὑπὸ ἀποφάσεως τοῦ ἐφετείου τῆς Aix τῆς 6 Ἰουλίου 1866 (Journal de Marseille, 1866. 1. 190 καὶ 1867. 1. 122.

Κατὰ τὴν θεωρίαν τοῦ Laurin ὁ πλοίαρχος ὁ ἐναγόμενος δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1382 τοῦ ἀστ. κώδ. ἕνεκα πταίσματός τινος ὑπό τινος τρίτου ἠδύνατο νὰ κληθῇ ἐνώπιον τοῦ ἐμποροδικείου κατ' ἐφαρμογὴν τῆς περὶ παρεπομένου θεωρίας (τόμος I, ἀριθ 124). Τοὐναντίον κατὰ τὴν ἡμετέραν θεωρίαν, εἶναι ἁρμόδιον τὸ πρωτοδικεῖον, τοὐλάχιστον ἐὰν παραδεχθῇ τις, ὅ 634-1ον ἀφορᾷ τὰς σχέσεις τοῦ προεστῶτος καὶ τοῦ προστησαμένου καὶ οὐχὶ τὰς τοῦ προεστῶτος μετὰ τῶν τρίτων.

δύνται νὰ κηρυχθῇ εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως ἢ νὰ τεθῇ εἰς δικαστικὴν ἐκκαθάρισιν (1). Ἐκ τούτου δέον ἐπίσης νὰ συναχθῇ, ὅτι οἱ πλοίαρχοι δὲν εἶναι ἐκλογεῖς οὐδὲ ἐκλέξιμοι ἐν τοῖς ἐμποροδικείοις. Ἀλλὰ διὰ ρητῶν διατάξεων ἐγένετο δεκτόν, ὅτι οἱ πλοίαρχοι μακρῶν πλόων (2) καὶ οἱ πλοίαρχοι ἀκτοπλοίας δύνανται νὰ κληθῶσιν, ὅπως ἐκλέξωσι δικαστὰς ἐν τοῖς ἐμποροδικείοις καὶ νὰ διορισθῶσι καὶ οἱ ἴδιοι δικασταί (Νόμος τῆς 8 Δεκεμβρίου 1883 περὶ ἐκλογῆς τῶν ἐμποροδικῶν, ἄρθρ. 1 καὶ 8). Ἐπίσης ἐκλέγουσι καὶ ἐκλέγονται ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς ἐπιμελητηρίοις (Νόμος τῆς 27 Δεκεμβρίου 1871· Διάταγμα τῆς 22 Ἰανουαρίου 1872). Ἐκ τῶν κειμένων τούτων, ἐν οἷς μνημονεύονται εἰδικῶς οἱ πλοίαρχοι παρὰ τοῖς ἐμπόροις, ἐξυπακούεται ἀσφαλῶς, ὅτι οἱ πλοίαρχοι δὲν ἔχουσι τὴν ἰδιότητα ταύτην. Ἡ ἐξαίρεσις, ἡ γενομένη ὑπὲρ τῶν πλοιάρχων, ἀπὸ τῆς ἀρχῆς καθ' ἣν μόνοι οἱ ἔμποροι εἶναι ἐκλογεῖς καὶ ἐκλέξιμοι ἐν τοῖς ἐμποροδικείοις, δικαιολογεῖται εἴτε ἕνεκα τῶν προσωπικῶν συμφερόντων τὰ ὁποῖα ἔχουσι πολλάκις οἱ πλοίαρχοι ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς δίκαις, εἴτε ἕνεκα τῆς ἐμπειρίας αὐτῶν ὡς πρὸς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας, ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου καθίσταται πολύτιμος ἡ συνδρομὴ αὐτῶν εἰς τὰ ἐμποροδικεῖα τῶν παραλίων πόλεων.

Εἶναι δ' ἄλλως βέβαιον, ὅτι ἐν περιπτώσει δίκης μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ πλοίαρχος δύνατται νὰ ἐναχθῇ ἐνώπιον τοῦ ἐμποροδικείου. Ἡ ἐμπορικὴ δὲ ἁρμοδιότης δύνατται νὰ συναχθῇ εἴτε ἐκ τοῦ ὅτι ἡ μίσθωσις (engagement) τοῦ πλοιάρχου εἶναι πρᾶξις ἐμπορικὴ (ἄρθρ. 633 ἐμπ. κώδικος), εἴτε ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι ὁ προεστὼς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις εἶναι ἔμπορος (ἄρθρ. 634 1ον ἐμπ. κώδικος) (3).

**518.** Περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου. — Καθὰ ἤδη ἐξηγήθη προηγουμένως ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 178 καὶ 273), κατ' ἐφαρμογὴν τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου, ὁ πλοίαρχος, συναλλασσόμενος διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου ἢ τῆς ἀποστολῆς, ὑπο-

(1) Ἴδε προηγουμένην σημείωσιν.

(2) Τοῦτο ἐφαρμόζεται προδήλως καὶ εἰς τοὺς ἐμποροπλοιάρχους. Ὅρα ἀριθ. 492.

(3) Ὅρα περὶ τοῦ ἄρθρου 634 1ον τοῦ ἐμπ. κώδικος τὸ παρὸν Σύστημα I, ἀριθ. 368 καὶ 369.

χρεώνει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται αὐτός (1).

Τοὐναντίον, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται ἐκ τῶν προσωπικῶν πταισμάτων του (ἀριθ. 273). Δυνατὸν νὰ διαπράξῃ πταίσματα ἐπὶ ζημίᾳ διαφόρων προσώπων, οἷον τρίτων πρὸς τοὺς ὁποίους δὲν εὐθύνεται ἐξ οὐδενὸς συναλλάγματος, τῶν φορτωτῶν ἐμπορευμάτων (ἢ ναυλωτῶν), τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου ἀπέναντι τῶν τρίτων διέπεται ὑπὸ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τῶν ἄρθρων 1382 καὶ 1383 τοῦ ἀστ. κώδικος, καὶ ἐν τῇ συχνοτάτῃ περιπτώσει τῆς συγκρούσεως, ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 407 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅπερ ἐν μέρει εἶναι ἁπλῆ ἐφαρμογὴ τῶν ἄρθρων 1382 καὶ 1383 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου ἀπέναντι τῶν ναυλωτῶν θέλομεν ἐξετάσει ἐν τῷ ἑπομένῳ περὶ *ναυλώσεως* κεφαλαίῳ.

Ἀπέναντι τῶν ἐφοπλιστῶν ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος καὶ διὰ τὰ ἐλαφρὰ ἀκόμη πταίσματά του. Τὸ ἄρθρον 221 τοῦ ἐμπ. κώδικος, θέτον τὸν κανόνα τοῦτον, ἁπλῶς ἐφαρμόζει τὴν γενικὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 1137 τοῦ ἀστ. κώδικος. Οἱ ἀρχαιότεροι συγγραφεῖς ἔλεγον, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἦτο ὑπεύθυνος διὰ τὰ ἐλαφρότατα πταίσματά του. Ὑπῆρχεν ἐνταῦθα ἐφαρμογὴ τῆς τριχῇ διακρίσεως τῶν πταισμάτων, διακρίσεως ἣν δὲν ἀπεδέχθη ὁ ἀστικὸς κῶδιξ. Πρέπει ὅμως νὰ ἔχωμεν ἐν νῷ, ὅτι, ἐπειδὴ ὁ πλοίαρχος εἶναι ἔμμισθος ἐντολοδόχος, τὰ πταίσματα αὐτοῦ δέον νὰ ἐκτιμῶνται αὐστηρότερον ἢ ἂν ἦτο ἐντολοδόχος ἄνευ ἀμοιβῆς (ἄρθρ. 1992, ἐδ. 2ον, ἐμπορικοῦ κώδικος).

**519.** Καθόσον ἀφορᾷ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, αἱ ἀρχαὶ τοῦ κοινοῦ δικαίου ἐφαρμόζονται συνήθως ὁσάκις προτείνεται ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ συνέπειαν, ἐὰν πρόκειται περὶ ζημίας προξενηθείσης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου πρὸς τρίτους, τότε αὐτοὶ δέον νὰ ἀποδείξωσι τὸ πταῖσμά του. Δὲν συμβαίνει διάφορόν τι εἰ μὴ ἐν ταῖς ἐξαιρετικαῖς περιπτώσεσι καθ' ἃς ὁ νόμος ρητῶς ἐπιβάλλει τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως τῆς ἀνωτέρας βίας εἰς τὸν πλοίαρχον. Ὅρα ἄρθρ.

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ἄρθρον 58 τῶν ναυτικῶν κωδίκων τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας ὁρίζει: «Ὁ πλοίαρχος δὲν ὑπέχει οὐδεμίαν προσωπικὴν εὐθύνην διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὁποίας ἤθελε συνομολογήσει ἐν τῇ ἰδιότητί του ἐν ὀνόματι τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ φορτωτοῦ».

228 ἐμπ. κώδικος καὶ ἀριθ. 565. Τοὐναντίον, πάντοτε ὁ πλοίαρχος ὁ ἐναγόμενος ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προτεινομένην ἀνωτέραν βίαν. Τὸ ἄρθρον 230 διατάσσει: *ὁ πλοίαρχος δὲν ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης, εἰ μὴ ὅταν ἀποδείξῃ, ὅτι ἐβιάσθη ἐξ ἀκαταμαχήτου δυνάμεως*. Εἶναι δὲ τοῦτο ἐφαρμογὴ τοῦ γενικοῦ κανόνος τῶν ἄρθρων 1147, 1245 καὶ 1315 τοῦ ἀστ. κώδικος.

Ἡ πυρκαϊὰ δὲν εἶναι ἀφ' ἑαυτῆς τυχαία περίπτωσις, εἶναι γεγονὸς ὑλικὸν τοῦ ὁποίου τὰ αἴτια εἶναι ποικιλώτατα. Διὸ πρὸς ἀποφυγὴν πάσης εὐθύνης ἀπέναντι τῶν ναυλωτῶν ἢ ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὁ πλοίαρχος ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς, ὅτι τὸ δυστύχημα προῆλθε ἐξ αἰτίας μὴ δυναμένης ν' ἀποδοθῇ εἰς αὐτόν (1).

**520.** Ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου ὑφίσταται erga omnes, καὶ ἂν ἀκόμη εὑρίσκηται ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑποχρεωτικὸς πλοηγός. Ὡς ἐλέχθη ἤδη (ἀριθ. 190) ἡ διοίκησις δὲν περιέρχεται εἰς τὸν πλοηγόν, ὅστις παρέχει μόνον ὁδηγίας περὶ τῆς ὁδοῦ, τὰς ὁποίας ὁ πλοίαρχος ἀκολουθεῖ ἢ δὲν ἀκολουθεῖ ὑπ' εὐθύνην του· εἶναι ἁπλοῦς ὁδηγός.

**520** δίς. Ἐπίσης εἰς πολλὰς καὶ διαφόρους περιπτώσεις ὁ νόμος ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ζητῇ τὴν γνώμην τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος (ἄρθρ. 234, 241, 410 ἐμπ. κώδ.). Ἡ ὕπαρξις γνωμοδοτήσεως τηρηθείσης δὲν αἴρει τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου· διότι ἡ γνώμη αὕτη δὲν δεσμεύει αὐτόν (2). Ἀλλ' ἐν τῇ πράξει ἀποτελεῖ τοὐλάχιστον τεκμήριον ὑπὲρ αὐτοῦ. Ὅρα ἀριθ. 580 καὶ 597.

**521.** Ὁ πλοίαρχος εἶναι βεβαίως ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τῶν τεταγμένων ὑπὸ τὰς διαταγάς του, ὅταν ἀποδεικνύηται ὅτι ἐξέλεξεν ἐργάτας θαλάσσης πασιφανῶς ἀνικάνους, ἢ ὅτι ὑπῆρξεν ἐκ μέρους του ἔλλειψις ἐπιβλέψεως, ἢ ὅτι δὲν ἐξήσκησεν ἐπ' αὐτῶν τὴν πειθαρχικὴν ἐξουσίαν του. Ἀλλὰ πρέπει ἄρά γε

---

(1) Bordeaux 21 Ἰουλίου 1890, Revue internationale du Droit maritime 1890-91, σελ. 250. Bordeaux 22 Φεβρουαρίου 1893 ἐν τῇ αὐτῇ Revue 1892-93, σελ. 654. Desjardins II, σελ. 260· de Valroger I, σελ. 442.

(2) Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας ἄρθρ. 59 ἀποφαίνονται ρητῶς, ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου ὑφίσταται, καὶ ὅταν ἀκόμη ἐνήργησε συμφώνως πρὸς τὴν γνωμοδότησιν τοῦ συμβουλίου τοῦ πλοίου.

νὰ χωρήσωμεν ἔτι περαιτέρω καὶ ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι *αὐτοδικαίως*, χωρὶς ν' ἀποδειχθῇ οὐδὲν τῶν γεγονότων τούτων, ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ πταίσματα τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ;

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἡ εὐθύνη αὕτη ὑφίσταται κατ'ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 1384 τοῦ ἀστ. κώδ. Οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος εἶναι ὑφιστάμενοι αὐτοῦ, τοὺς ἐξέλεξεν, ἢ μετέσχε τῆς ἐκλογῆς των, καὶ ἀσκεῖ ἐπ' αὐτῶν ἐξουσίαν (1).

Καθ' ἡμᾶς (2) ἡ γνώμη αὕτη δέον ν' ἀποκρουσθῇ. Ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἀπόδειξις πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, δὲν εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος (3). Τὸ ἄρθρον 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος κηρύσσει τὸν προστησάμενον ὑπεύθυνον διὰ τὰς πράξεις τῶν προεστώτων αὐτοῦ. Προστησάμενος τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος δὲν εἶναι ὁ πλοίαρχος, ἀλλ' ὁ ἐφοπλιστής. Ὁ πλοίαρχος, προσλαμβάνων αὐτοὺς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου, πράττει τοῦτο ἐν ὀνόματι καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Οὕτω καὶ ὁ ὑπάλληλος, ὅστις, διευθύνων ἐργοστάσιον, ἐκλέγει τοὺς ἐργάτας, δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τῶν ἐργατῶν οὓς ἐξέλεξε διὰ τὸν προϊστάμενόν του, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος. Θὰ ἦτο τερατῶδες νὰ καταστήσῃ τις τὸν πλοίαρχον ὑπεύθυνον διὰ τὰς πράξεις προσώπων τὰ ὁποῖα δὲν ἐργάζονται δι' αὐτὸν καὶ ὧν αἱ ὑπηρεσίαι δὲν ἀποβαίνουσιν εἰς ὠφέλειαν αὐτοῦ. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐπεισόδιόν τι κατὰ τὰς προπαρασκευαστικὰς ἐργασίας ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 221 τοῦ ἐμπ. κώδ. ἔρχεται πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης ταύτης. Προκειμένου περὶ τοῦ ἄρθρ. 52 τοῦ σχεδίου τοῦ κώδ. τοῦ ἀντιστοιχοῦντος πρὸς τὸ ἄρθρ. 221 ἐμπ. κώδ., τὰ ἡνωμένα τμήματα τῆς νομοθεσίας καὶ τῶν ἐσωτερικῶν τοῦ Tribunat ὑπέβαλον τὰς ἑπομένας παρατηρήσεις : «Δὲν ἐθεωρήθη πολὺ σαφές. Πρόκειται περὶ τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου μόνου ἢ ἡνωμένως ἢ κεχωρισμένως τοῦ πληρώματός του ; Ἐν τῇ πρώτῃ ὑποθέσει θὰ ἦτο ὀρθότερον νὰ ἐλέγετο οὕτω : εὐθύνεται (est garant) διὰ τὰ πταίσματά του, καὶ αὐτὰ τὰ ἐλαφρά, ἐν τῇ

---

(1) Desjardins II, σελ. 382· de Valroger I, ἀριθ. 332.

(2) Οὐκ ὀρθῶς εἴχομεν ὑποστηρίξει τὴν ἐναντίαν γνώμην ἐν τῷ ἡμετέρῳ Précis de Droit commercial, II, ἀριθ. 1791.

(3) Jacobs I, ἀριθ. 110.

ἐξασκήσει τῶν καθηκόντων του. Ἐν τῇ δευτέρᾳ : εὐθύνεται διὰ τὰ πταίσματά του καὶ διὰ τὰ τοῦ πληρώματός του καὶ αὐτὰ τὰ ἐλαφρὰ ἐν τῇ ἐξασκήσει τῶν καθηκόντων αὐτῶν». Ἡ πρώτη τῶν δύο τούτων διατυπώσεων περιελήφθη ἐν τῷ ἐμπορικῷ κώδικι (ἄρθρ. 221) ἀποκλεισθείσης τῆς δευτέρας (*).

**522.** Ρητέον ἐν τούτοις, ὅτι τινὲς τῶν ὀπαδῶν τῆς ἐναντίας γνώμης δὲν φαίνονται τολμῶντες νὰ χωρήσωσι μέχρι τῶν λογικῶν καὶ ἀναγκαίων συνεπειῶν τῆς θεωρίας των. Ἐπέφερον εἰς αὐτὴν μετριασμούς, τοὺς ὁποίους δὲν πρέπει νὰ παραδεχθῇ τις, ἐὰν ἡ ἀρετηρία εἶναι ὀρθή.

Οὕτω ἐγένετο δεκτόν, ὅτι ὡς ἐκ τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος δέον νὰ παραδεχθῇ τις τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου ὡς πρὸς τὰς πράξεις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ ὅτι ὁ πλοίαρχος ἀποφεύγει τὴν εὐθύνην, ἀποδεικνύων τὴν ἔλλειψιν πταίσματος ἐκ μέρους του (1). Ἐν τούτοις τὸ ἄρθρον 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος, ἔχον ὑπ' ὄψιν ἀπόλυτον τεκμήριον πταίσματος περὶ τὴν ἐκλογὴν (in eligendo), ἀποκλείει πᾶσαν ἐναντίαν ἀπόδειξιν.

Ἐπίσης πρέπει νὰ ἀποκρούσωμεν ἀπολύτως τὴν θεωρίαν, ἣν παρεδέχθησαν συγγραφεῖς τινες καὶ πολλαὶ δικαστικαὶ ἀποφάσεις, καθ' ἣν, ὅταν ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι ἐν πταίσματι, δὲν δύναται νὰ κηρυχθῇ ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, εἰ μὴ ἐν τῇ ἰδιότητί του (ès-qualité) τουτέστιν ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, οὕτως ὥστε ἡ καταδίκη δὲν ἔχει ἀποτέλεσμα, εἰ μὴ ἐναντίον τοῦ τελευταίου τούτου (2). Οἱ ὀπαδοὶ τῆς γνώμης ταύτης παραγνωρίζουσιν ἐπίσης τὴν ἔκτασιν τῆς σημασίας τοῦ ἄρθρου 1384 τοῦ ἀστ. κώδικος. Παρεσύρθησαν βεβαίως εἰς τοῦτο ἐκ τοῦ ὅτι εὕρισκον λίαν αὐστηρὸν νὰ παραδεχθῶσι τὴν εὐθύνην πλοιάρχου, ὅστις ἀπεσύρθη ἐπ' ὀλίγον κατ' ἀνάγκην εἰς ἀνάπαυσιν, ἢ ἀπου-

---

(*) Σ Μ. Ἡ ἐπίσημος ἑλληνικὴ μετάφρασις τῆς περιόδου ταύτης ἔχει ὡς ἑξῆς : «Εἶναι ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας του παραδρομῶν καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν πλέον ἐλαφρῶν».

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 382.

(2) Rouen, 13 Ἰουνίου 1848. D.1850. 5. 407. Paris 30 Ἰουλίου 1873. D. 1876. 2. 164. De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 2), σελ. 101 καὶ ἑπόμ.

σίαζεν ἐκ τοῦ πλοίου διὰ νόμιμον αἰτίαν καθ' ἣν στιγμὴν ἄνδρες τοῦ πληρώματος διέπραξαν πταῖσμά τι.

**522** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ζήτημα τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου ἀναφορικῶς πρὸς τὰς πράξεις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐλύθη ρητῶς ὑπὸ πολλῶν νεωτέρων νόμων. Κατὰ τὸν *ἰσπανικὸν* ἐμπ. κώδικα (ἄρθρ. 618-4ον) ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς ζημίας τὰς προξενηθείσας ὑπὸ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, πλὴν ἐὰν ἀποδείξῃ ὅτι ἐποιήσατο χρῆσιν ὅλης τῆς ἐξουσίας του ὅπως προλάβῃ ἢ ἀποφύγῃ αὐτάς. Ὁ *δανικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 59, ἐδ. 2) παραδέχεται ἐπίσης τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου δυνάμει τεκμηρίου, τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ἀνατρέψῃ, ἀποδεικνύων ὅτι καλῶς ἐξήσκησε τὴν ἐξελεγκτικὴν ἐξουσίαν του.

**523**. Καθόσον ἀφορᾷ τὰς πράξεις τῶν ἐπιβατῶν, εἶναι ἐκτὸς πάσης ἀμφιβολίας, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν εὐθύνεται δι' αὐτάς, εἰ μὴ καθόσον ἀποδεικνύεται, ὅτι ἠδύνατο νὰ παρεμποδίσῃ αὐτὰς δυνάμει τῆς πειθαρχικῆς ἐξουσίας ἣν ἔχει ἐπ' αὐτῶν (1).

**524**. *Ναυταπάτη*. — Ἐν τῇ γλώσσῃ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου τὸ πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου καλεῖται ναυταπάτη (barateric de patron). Διὰ τοῦ εἰδικοῦ τούτου ὅρου νοεῖται τοσοῦτον τὸ ἄνευ προαιρέσεως πταῖσμα, συνιστάμενον εἰς ἀσυνεσίαν ἢ ἀμέλειαν, ὅσον καὶ τὸ ἐκ προαιρέσεως πταῖσμα ἢ ὁ δόλος· διὸ οἱ ἀρχαῖοι ἡμῶν συγγραφεῖς διέκρινον τὴν *ἁπλῆν ναυταπάτην* (barateric simple) καὶ τὴν *δολίαν* (barateric frauduleuse) (2). Ἀλλ' ἐνίοτε, μάλιστα δὲ ἐν τῇ συνήθει γλώσσῃ, ὁ ὅρος οὗτος λαμβάνεται ὑπὸ στενωτέραν σημασίαν καὶ σημαίνει μόνον τὰς δολιότητας τοῦ πλοιάρχου ἢ τὰ

---

(1) Τὸ ἄρθρον 97 τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1892 ἀναγνωρίζει τὴν ὕπαρξιν τῆς πειθαρχικῆς ταύτης ἐξουσίας ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν, διατάσσον: «ὁ πλοίαρχος ἢ κυβερνήτης ἔχει ἐπὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν τὴν ἐξουσίαν τὴν ὁποίαν ἀπαιτοῦσιν ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, ἡ περὶ τῶν ἐμπορευμάτων μέριμνα καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀποστολῆς.» Κατὰ συνέπειαν δύναται ἐνίοτε ὁ πλοίαρχος νὰ ἐπιβάλλῃ ποινὰς εἰς τοὺς ἐπιβάτας (ἄρθρ. 54 τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852).

(2) Emérigon, Traité des assurances, κεφάλ. XII, τμῆμα 3· Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 28. βιβλ. III, τίτλ. VI, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Pothier, Traité du contrat d'assurance, ἀριθ. 65.

τοσοῦτον βαρέα πταίσματά του ὥστε νὰ ἐξομοιῶνται πρὸς τὸν δόλον (1). Τοῦτο συμβαίνει ἐν τῷ ἄρθρῳ 353 τοῦ ἐμπ. κώδικος (2).

Ἐν τῇ ἀγγλικῇ γλώσσῃ ὑπάρχει παρόμοιος ὅρος, barattery. Ἡ λέξις αὕτη ἔχει στενὴν μόνον σημασίαν, στενῶς περιοριζομένην εἰς τὰς ἐκ προθέσεως δολίας πράξεις τοῦ πλοιάρχου, μὴ ἐφαρμοζομένη εἰς τὰ καθαρὰ πταίσματα ἀμελείας, ἀνικανότητος καὶ ἄλλα παρόμοια (3). Εἶναι δὲ τοῦτο ἄξιον σημειώσεως ἕνεκα τῆς συχνότητος τῶν φορτωτικῶν τῶν ἀγγλιστὶ συντεταγμένων καὶ ὑπὸ τῶν ἡμετέρων δικαστηρίων ἑρμηνευομένων (4).

**525.** Ὁ πλοίαρχος ἔχει ποικίλα δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις, ἀναφερόμενα εἴτε εἰς τὴν διεύθυνσιν (conduite) τοῦ πλοίου, εἴτε εἰς τὴν διοίκησιν (administration) αὐτοῦ. Ὑπὸ τὴν δευτέραν ἔποψιν ὁ πλοίαρχος ἔχει ὑποχρεώσεις ἐπιβαλλομένας αὐτῷ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ναυτιλίας, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν προσώπων καὶ διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ πλοίου. Ὑπὸ τὴν δευτέραν, ὁ πλοίαρχος ἔχει δικαιώματα ἢ ἐξουσίαν ἀναφερομένην εἰς τὴν ἰδιότητα αὐτοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τὰ δικαιώματα αὐτοῦ ποι-

---

(1) Τὰ ἐγκριτώτερα τῶν λεξικῶν δίδουσιν εἰς τὴν λέξιν baraterie ταύτην τὴν στενὴν σημασίαν. Τὸ Λεξικὸν τῆς Γαλλικῆς Ἀκαδημίας (ἔκδοσις τοῦ 1878) φέρει: «Baraterie, ναυτικὸς ὅρος, εἶδος καταχρήσεως (malversation), δόλου, ἀπάτης διαπραχθείσης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ κυβερνήτου πλοίου ἢ ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἐπὶ ζημίᾳ εἴτε τῶν ἐφοπλιστῶν, εἴτε τῶν ἀσφαλιστῶν». Ὁ Littré ἐν τῷ λεξικῷ του (1863) δίδει παρόμοιον ὁρισμόν: «Δόλος διαπραχθεὶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ κυβερνήτου πλοίου ἐπὶ ζημίᾳ τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ἀσφαλιστῶν». (Ὅρα περὶ τῆς ἐτυμολογίας τῆς λέξεως Littré). Ἐπίσης ἐν Γενικῷ Λεξικῷ τῆς γαλλικῆς γλώσσης τῶν Hatzfeld, A. Darmesteter καὶ A Thomas ἐν τῇ λέξει baraterie ἀναγινώσκομεν: «Δόλος διαπραχθεὶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ κυβερνήτου πλοίου ἐπὶ ζημίᾳ τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ἀσφαλιστῶν κτλ.».

(2) Ὅρα De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 2α), σελ. 1 καὶ ἑπόμ. καὶ κατωτέρω κεφαλ. VI, ὅ,τι λέγεται περὶ τοῦ ἄρθρου 353 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

(3) Ὅρα Sweet, Law Dictionary, ἐν λέξει Barattery· Abbott's Law of merchant ships and seamen. σελ. 137.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 2 Δεκεμβρίου 1891. Journal de jurisprudence de Marseille 1892, 1. 69. Aix 24 Δεκεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 410.

κίλλουσι συνήθως καθόσον εὑρισκόμεθα πρὸ τοῦ ἀπόπλου, κατὰ τὸν διάπλουν ἢ μετὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του. Ἡ διαίρεσις αὕτη εἶναι τόσον φυσική, ὥστε τυγχάνει γενικῶς παραδεδεγμένη (1). Ταύτην δὲ θέλομεν ἀκολουθήσει ἐν τοῖς κατωτέρω.

**526.** ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ. — Ἡ ἐξουσία ἣν εἶναι περιβεβλημένος ὁ πλοίαρχος, αἱ ὑποχρεώσεις αἵτινες ἐπιβάλλονται αὐτῷ πρὸ τοῦ ἀπόπλου σκοπὸν ἔχουσι κύριον νὰ ἐξασφαλίσωσιν ὥστε τὸ πλοῖον ν' ἀποπλεύσῃ ἐν καλῇ καταστάσει πρὸς πλοῦν καὶ συνεπῶς ἐκπληροῦν πάντας τοὺς ἀπαιτουμένους ὅρους ὅπως εὐοδωθῇ μετὰ τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του.

**527.** *Ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου.* — Ὁ πλοίαρχος δέον νὰ ἔχῃ ὑπὸ τὰς διαταγάς του ἀριθμόν τινα ἀνθρώπων, οἵτινες ἀποτελοῦσι τὸ πλήρωμα. Κατὰ τὰς περιστάσεις, συμφώνως πρὸς τὴν ἀνωτέρω (ἀριθ. 183 καὶ 209) γενομένην διάκρισιν, ἡ σύστασις τοῦ πληρώματος περιλαμβάνεται ἐν τῷ κύκλῳ τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου, ἢ γίνεται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ὁ πλοίαρχος ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ μισθώσῃ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, ὅταν δὲν εὑρίσκηται ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πληρεξουσίου αὐτοῦ· ἐν τῇ ἐναντίᾳ περιπτώσει δὲν πρέπει νὰ συνάπτῃ συναλλάγματα μισθώσεως, εἰ μὴ ἐκ *συμφώνου μετ' αὐτοῦ* (ἄρθρ. 223 καὶ 232 ἐμπ. κώδ.). Ὅρα περὶ τῆς σημασίας τῶν λέξεων *διαμονὴ τοῦ ἐφοπλιστοῦ* (demeure de l' armateur) ἀριθ. 184.

Ὁ ἐφοπλιστής, ὅταν αἱ μισθώσεις δέον νὰ γίνωνται ἐκ συμφώνου μετ' αὐτοῦ, ἔχει δικαίωμα ἀρνησικυρίας (de veto). Συνήθως τότε ὁ πλοίαρχος ὑποβάλλει αὐτῷ προτάσεις, τὰς ὁποίας δέχεται ἢ ἀπορρίπτει οὗτος κατὰ τὸ δοκοῦν.

---

(1) Εἶναι ἀληθές, ὅτι δικαιώματά τινα καὶ τινες ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου ὑφίστανται καὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου καὶ κατὰ τὸν πλοῦν καὶ κατὰ τὸν κατάπλουν. Ἕνεκα τούτου ὁ Laurin ἔκρινεν, ὅτι ἔπρεπε νὰ παραδεχθῇ ἄλλην διαίρεσιν ἐν τῷ ἔργῳ του. **Précis de Droit maritime** (σελ. **125** καὶ **126**, ἀριθ. **131**). Πραγματεύεται δὲ κατὰ σειρὰν περὶ τῆς διευθύνσεως (conduite) τοῦ πλοίου καὶ τῆς διοικήσεως αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Ὅρα ἀνωτέρω ἀριθ. 525.

**527** δίς. Ρητέον ἄλλως, ὅτι αἱ μισθώσεις αἱ γενόμεναι ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πληρεξουσίου αὐτοῦ, χωρὶς νὰ εἰδοποιηθῇ οὗτος περὶ τοῦ πράγματος ἢ ν' ἀντισταθῇ εἰς αὐτάς, εἶναι οὐχ ἧττον ἰσχυραὶ ἀπέναντι τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καλῆς πίστεως, τουτέστι τῶν ἀγνοούντων ὅτι τὸ ἕτερον τῶν προσώπων τούτων εὑρίσκετο ἐπὶ τόπου (ἀριθ. 185) (1). Κατὰ συνέπειαν, ὑπὸ τοιαύτας περιστάσεις, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν δύναται μήτε ν' ἀποβάλῃ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης πρὸ τοῦ ἀπόπλου, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 270 ὁριζομένην ἀποζημίωσιν, μήτε νὰ διακόψῃ τὸν πλοῦν, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται ν' ἀποζημιώσῃ αὐτοὺς συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 252 τοῦ ἐμπ. κώδ. Ἀλλ' ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὴν ζημίαν τὴν ὁποίαν τυχὸν ἐπροξένησεν εἰς αὐτόν, μισθώσας πρόσωπα μὴ παρέχοντα πᾶσαν ἐγγύησιν.

**528**. Ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἐκλέγουσι κατ' ἀρχὴν ἐλευθέρως τοὺς ἄνδρας οἵτινες θέλουσιν ἀποτελέσει τὸ πλήρωμα· πάντως ὅμως ἡ ἐλευθερία αὐτῶν περιορίζεται ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις. Καὶ ἐν πρώτοις δὲν δύνανται νὰ μισθώσωσιν ἀλλοδαποὺς ναυτικούς, εἰ μὴ κατὰ τὴν ὑπὸ τοῦ νόμου ὁριζομένην ἀναλογίαν, τουτέστι κατὰ τὴν ἀναλογίαν τοῦ τετάρτου, μὴ ὑπολογιζομένων τῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες δέον νὰ εἶναι πάντες Γάλλοι (ἀριθ. 56). Οἱ ναυτικοὶ δέον νὰ ἔχωσι τὴν ἀπαιτουμένην ἡλικίαν καὶ ναυτικὴν ὑπηρεσίαν. Πλὴν τούτου οἱ εἰδικοὶ κανονισμοὶ ὁρίζουσιν εἴτε τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, εἴτε τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτοπαίδων (2).

**529**. Καθόσον ἀφορᾷ τοὺς ὅρους τῆς μισθώσεως, ἰδίᾳ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ μισθοῦ, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διαταγὰς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν διαμένῃ ἐν τῷ τόπῳ τῆς μισθώσεως. Ὀφείλει δὲ νὰ ἀρνῆται τὴν πλοιαρχίαν, ἐὰν ἐν εὑρίσκῃ πλήρωμα παρέχον ἐγγυήσεις ἀνταποκρινομένας εἰς τοὺς ὅρους οὓς ὑπέδειξεν ὁ ἐφοπλιστής. Ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν ὁδηγιῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ συμμορφωθῇ περὶ τὰς συνηθείας τοῦ τόπου ἔνθα εὑρίσκεται. Πᾶν

(1) Arth. Desjardins, II, ἀριθ 390.

(2) Οἱ κανόνες οὗτοι ἀνεγράφησαν ἐν τοῖς ἄρθροις 215 καὶ 224 τοῦ κανονισμοῦ τοῦ 1886.

ὅ,τι θὰ ἔπραττεν ἐναντίον τῶν ὁδηγιῶν τούτων ἢ τῶν συνηθειῶν δὲν θὰ ἐδέσμευε τὸν ἐφοπλιστήν, πλὴν ἂν (τοῦθ' ὅπερ συμβαίνει συνήθως) οἱ μισθωθέντες ἐργάται θαλάσσης ἠδύναντο εὐλόγως νὰ πιστεύσωσιν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ὑπήκουεν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν (1).

Ἐγένετο δεκτόν, ἀντιθέτως πρὸς τὴν ἐκτεθεῖσαν λύσιν, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ὁρίσῃ ἐλευθέρως τοὺς ὅρους τῆς μισθώσεως, μετ' ἐπιφυλάξεως εὐθύνης αὐτοῦ πρὸς τὸν ἐφοπλιστήν, ἂν μὴ ἐτήρησε τὰς ὁδηγίας του (2). Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐννοήσῃ τις πῶς θὰ ἠδύνατο ὁ πλοίαρχος ν' ἀπαλλαγῇ τῆς τηρήσεως τῶν διαταγῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τοῦ ὁποίου εἶναι ὁ προεστώς. Τὸ ἀληθὲς ὅμως εἶναι, ὅτι ἡ καλὴ πίστις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης οὐδέποτε σχεδὸν θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ στραφῇ ἐναντίον αὐτῶν ὁ ἐφοπλιστὴς διὰ τὴν παράβασιν τῶν διαταγῶν του.

**530.** Δὲν περιορίζεται δὲ ἡ πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν σύστασιν τοῦ πληρώματος. Ἐν γένει δύναται οὗτος νὰ πράξῃ πᾶν ὅ,τι εἶναι χρήσιμον ὅπως ἀσφαλίσῃ εἰς τὸ πλοῖον εὐτυχῆ καὶ ἐπικερδῆ πλοῦν. Οὕτω τὸ ἄρθρον 232 ἀναγνωρίζει εἰς αὐτὸν τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐπισκευάσῃ τὸ πλοῖον, ν' ἀγοράσῃ ἱστία, σχοινία καὶ ἄλλα πράγματα χρήσιμα εἰς τὸ πλοῖον, νὰ δανεισθῇ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον χρήματα ἐπὶ τοῦ πλοίου, νὰ ναυλώσῃ αὐτό. Ἀλλ' ἵνα δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ ἐνεργῇ πάσας ταύτας τὰς πράξεις ἢ ἐπιχειρήσεις, πρέπει νὰ μὴ εὑρίσκηται ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τῶν πληρεξουσίων του. Ὀφείλομεν λοιπὸν καὶ ἐνταῦθα νὰ διακρίνωμεν, καθάπερ καὶ προκειμένου περὶ τῆς συστάσεως τοῦ πληρώματος. Ὅρα ἀριθ. 182 καὶ ἑπομ.

**531.** Ἡ ἐν τῷ ἄρθρῳ 232 γινομένη ἀπαρίθμησις τῶν πράξεων, τὰς ὁποίας δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ ἐκτελέσῃ μόνος ἐκτὸς τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πληρεξουσίου του, δὲν ἔχει οὐδὲν τὸ περιοριστικόν. Ὡς ἐλέχθη τοῦτο προηγουμένως, ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου τούτου πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς πάσας τὰς πράξεις τὰς ἀναγκαίας ἢ χρησίμους διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ πλοῦ. Οὕτω διὰ τῆς ἐκφράσεως *νὰ δανεισθῇ πρὸς τοῦτο χρήματα ἐπὶ τοῦ πλοίου*, τὸ

---

(1) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 180· Boistel ἀριθ. 1195.

(2) Laurin sur Cresp, I, σελ. 570 καὶ 571.

ἄρθρ. 232 ἀποβλέπει εἰς τὸ ναυτικὸν δάνειον ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ὅρα ἄρθρ. 321· ὁ κανὼν ὃν θέτει θὰ ἐφηρμόζετο εἰς δάνειον ἁπλοῦν καὶ καθαρόν. Διὰ τὸ ἐνυπόθηκον δάνειον ὁ νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 3) παρεδέχθη κανόνας εἰδικούς. — Ἐκτὸς τοῦ τόπου τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ συναινέσῃ εἰς τὴν λύσιν τῆς ναυλώσεως, καὶ ἂν ἀκόμη συνήφθη αὕτη ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐφοπλιστοῦ (1).

**532.** Ἡ ἐξουσία ἡ ἀνήκουσα εἰς τὸν πλοίαρχον ἐκτὸς τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτοῦ δύναται βεβαίως νὰ ἀφαιρεθῇ παρ' αὐτοῦ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Δέον ὅμως νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι αἱ περὶ τούτου περιοριστικαὶ συμφωνίαι μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν δύνανται ν' ἀντιταχθῶσιν εἰς τοὺς τρίτους, οἵτινες δὲν ἔλαβον γνῶσιν αὐτῶν. Τὴν λύσιν ταύτην ἀπαιτοῦσι τὸ συμφέρον τοῦ ἐμπορίου καὶ ἡ ἀσφάλεια τῶν ναυτικῶν σχέσεων.

**533.** Μέχρι τοῦδε ὑπεθέτομεν, προκειμένου περὶ τῶν ἄρθρων 223 καὶ 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅτι τὸ πλοῖον ἀνήκει εἰς ἓν μόνον πρόσωπον· ἐνδεχόμενον ὅμως νὰ ὑπάρχωσι πλείονες συνιδιοκτῆται, ὧν οἱ μὲν διαμένουσιν ὅπου εὑρίσκεται ὁ πλοίαρχος, οἱ δὲ διαμένουσιν ἀλλαχοῦ. Τί δέον νὰ ἀποφανθῇ τις τότε προκειμένου περὶ τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου; Ὀφείλει νὰ ἐνεργῇ ἐκ συμφώνου μετὰ τῶν ἰδιοκτητῶν, μόνον ὅταν αἱ μερίδες τῶν παρόντων ὑπερβαίνουσι τὸ ἥμισυ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. Τὴν λύσιν ταύτην δὲν δίδει ὁ νόμος ρητῶς, φαίνεται ὅμως ἀπορρέουσα αὕτη λογικῶς ἐκ τῶν κανόνων τῶν διεπόντων τὴν συνιδιοκτησίαν τῶν πλοίων (Ὅρα ἄρθρ. 220 ἐμπ. κώδ.).

**534.** Προκειμένου περὶ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀνήκει ἐξ ἀδιαιρέτου εἰς πλείονας, τὸ ἄρθρ. 223 ἐνησχολήθη, ὡς ἄλλως ἔπραττε καὶ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681, περὶ εἰδικῆς ὑποθέσεως, ὅπως χορηγήσῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ἐξουσίαν ἐξαιρετικήν. Ἀφοῦ ναυλωθῇ τὸ πλοῖον τῇ συναινέσει πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν, ἤ, τοῦθ' ὅπερ κατάντᾳ τὸ αὐτό, τῆς πλειονοψηφίας αὐτῶν, ἐνδεχόμενον τινὲς ἐξ αὐτῶν ν' ἀρνηθῶσι νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὰς ἀναγκαίας δαπάνας τῆς ἀποστολῆς. Ἐνδιαφέρει νὰ καταβληθῇ ἡ ἀντίστασις αὕτη· διότι

(1) Ἀκυρ. 10 Φεβρουαρίου 1880. D. 1880. 1. 450.

ἄλλως ἡ βούλησις τῆς πλειονοψηφίας, ἥτις δέον νὰ ὑπερισχύῃ, θὰ παρεβιάζετο, καὶ ἡ μὴ ἐκτέλεσις τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως θὰ παρεῖχεν εἰς τὸν ναυλωτὴν δικαίωμα ἀποζημιώσεως κατὰ τῶν συνιδιοκτητῶν. Πρὸς ἀποφυγὴν τούτου ὁ νόμος παρέχει εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ἐξουσίαν νὰ δανεισθῇ ἐνυποθήκως ἐπὶ τῶν μερίδων τῶν δυστροπούντων (1). Εὑρισκόμεθα ἐνταῦθα ἐνώπιον διατάξεως ὀλίγον παραλόγου· ἕνεκα αὐτῆς αἱ μερίδες ἰδιοκτητῶν τινων ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιβαρυνθῶσιν ἄνευ τῆς θελήσεώς των· ὑπάρχει παρέκκλισις ἀπὸ τοῦ κανόνος καθ' ὃν ἐντολὴ εἰδικὴ ἀπαιτεῖται: διὰ τὴν σύστασιν ὑποθήκης (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 3). Διὸ ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ νὰ προσφύγῃ εἰς ἐνυπόθηκον δάνειον εἰ μὴ μετὰ 24 ὥρας ἀφ' ἧς ἤθελε καλέσει τοὺς συνιδιοκτήτας νὰ παράσχωσιν ἕκαστος τὸ ἐπιβάλλον αὐτῷ καὶ τῇ ἀδείᾳ τοῦ δικαστοῦ.

535. Ἐνδεχόμενον δὲ νὰ μὴ εὑρίσκῃ ὁ πλοίαρχος δανειστὴν ἐπὶ ὑποθήκῃ, ἰδίᾳ διὰ τὸν λόγον ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἤδη ὑποθηκευμένον. Τότε δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ λάβῃ κατὰ τοῦ δυστροποῦντος ἰδιοκτήτου δικαστικὴν ἀπόφασιν ἐπιτρέπουσαν νὰ κατασχέσῃ τὴν μερίδα αὐτοῦ καὶ νὰ διενεργήσῃ τὴν πώλησιν αὐτῆς (ἄρθρ. 233 νέον, ἐδ. 2).

---

(1) Τὸ ἄρθρον 233 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ νόμου τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874 (ἄρθρ. 28), τοῦ ὁποίου τὴν διάταξιν ἐπανέλαβεν ὁ νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 35). Κατὰ τὸ παλαιὸν ἄρθρον 233 ὁ πλοίαρχος εἶχε τὴν ἐξουσίαν νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τῆς μερίδος τῶν δυστροπούντων. Σήμερον δυσκόλως θὰ εὕρισκεν ὁ πλοίαρχος νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι οἱ περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων νόμοι κατήργησαν τὸ προνόμιον τοῦ ναυτικῶς δανείζοντος πρὸ τοῦ ἀπόπλου (Νόμος 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 39).

Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 18, βιβλ. II, τίτλ. I) δὲν ἀπῄτει ρητῶς εἰ μὴ μίαν πρόσκλησιν Ἀλλ' ὁ Valin, ὑπομνηματίζων τὸ ἄρθρον τοῦτο, λέγει, ὅτι ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἔπρεπε νὰ ἐκληφθῇ κατὰ γράμμα, ὅτι δάνειον κατὰ τὸν τρόπον τοῦτον γινόμενον θὰ ἦτο καθ' ὑπερβολὴν ἀπότομον καὶ ὅτι ἔπρεπε νὰ καλῇ ὁ πλοίαρχος τοὺς ἀρνουμένους ἐνώπιον δικαστηρίου καὶ ζητῇ νὰ καταδικάζωνται ὅπως παράσχωσι τὸ ἀναλογοῦν αὐτοῖς μέρος ἀνυπερθέτως καὶ ἐντὸς 24 ὡρῶν τὸ βραδύτερον καὶ νὰ διατάσσηται, ὅτι ἐν ᾗ περιπτώσει δὲν ἤθελον ἐκτελέσει οὗτοι τὴν ἀπόφασιν, ἐν ᾗ περιπτώσει δὲν ἤθελον ἐνεργήσε ἐν τάξει, ἐπετρέπετο νὰ δανεισθῇ ὁ πλοίαρχος ναυτικῶς ἐπὶ τῶν μερίδων των.

**536.** Ἀλλὰ δὲν ἔχει ἆρά γε ὁ πλοίαρχος ἐπίσης τὸ δικαίωμα, ἐν ταῖς αὐταῖς περιστάσεσι, νὰ προκαλέσῃ κατὰ τοῦ δυστροποῦντος ἰδιοκτήτου ἀπόφασιν καταδικαστικὴν ἐπιτρέπουσαν τὴν κατάσχεσιν καὶ αὐτῆς τῆς κατὰ ξηρὰν περιουσίας του ;

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ συνιδιοκτήτης ἔχει δυνάμει τοῦ ἄρθρου 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος τὸ δικαίωμα παραχωρήσεως (1). Εἶναι δὲ ἡ θεωρία αὕτη σύμφωνος πρὸς ἐκείνην ἣν ἀπεδέχετο ὁ Ἐμεριγών (2). Δὲν νομίζομεν, ὅτι δύναται νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ γνώμη αὕτη. φρονοῦμεν δὲ ὅτι ὁ συνιδιοκτήτης δύναται νὰ καταδιωχθῇ ἐπὶ πάσης τῆς περιουσίας του (3). Πρόκειται ἐνταῦθα περὶ μιᾶς συνεπείας πράξεως τῆς πλειονοψηφίας τῶν συνιδιοκτητῶν, τὸ δὲ δικαίωμα παραχωρήσεως τοῦ ἄρθρ. 216 ἐμπ. κώδ. ἀνήκει εἰς ἕκαστον συνιδιοκτήτην ἕνεκα τῶν ὑποχρεώσεων εἰς ἃς εὐθύνεται ἕνεκα τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου καὶ ὄχι ἕνεκα τῶν πράξεων τῆς πλειονοψηφίας.

**537.** Τὸ ἄρθρον 233 φαίνεται ὑποθέτον, ὅτι ἡ μειονοψηφία τῶν συνιδιοκτητῶν, αὐτή, ἀφοῦ ἀντέστη κατὰ τῆς συνομολογήσεως τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως, ἀνθίσταται καὶ κατὰ τῆς πληρωμῆς τῶν δαπανῶν τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὸν ἀπόπλουν· αὐτὴ τοὐλάχιστον εἶναι ἡ ἁπλουστέρα περίπτωσις εἰς ἣν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ διάταξις αὕτη. Πρέπει ἆρά γε νὰ ἐφαρμοσθῇ αὕτη καὶ κατὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ πλειονοψηφία, τῇ συναινέσει τῆς ὁποίας συνωμολογήθη ἡ ναύλωσις, θὰ ἀνθίστατο νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὰς δαπάνας τῆς ἀποστολῆς τοῦ πλοίου ; Ἡ καταφατικὴ λύσις δὲν δύναται νὰ χωρήσῃ εἰ μὴ καθ' ὅσον ἤθελε παραδεχθῇ τις, ὅτι ἡ μειονοψηφία ἔχει κεκτημένον δικαίωμα, ὅπως ἐκτελεσθῇ ἡ ἀπόφασις τῆς πλειονοψηφίας. Ὅρα ἀριθ. 291.

**538.** Ἀλλ' ἂν πάντες οἱ συνιδιοκτῆται ἠρνοῦντο νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὰ ἔξοδα τῆς ἀποστολῆς τοῦ πλοίου, ὁ πλοίαρχος δὲν θὰ ἦτο περιβεβλημένος κατ' αὐτῶν δι' οὐδενὸς καταναγκαστικοῦ μέσου. Τὸ ἄρθρ. 233 δὲν ἀποβλέπει ποσῶς εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην,

---

(1) Desjardins, II, ἀριθ. 401· Cresp et Laurin, I, σελ. 361, Boistel, ἀριθ. 1199.

(2) Emerigon, Traité des contrats à la grosse, κεφάλ. IV, τμῆμα IV, § 2.

(3) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 187· de Valroger, I, σελ. 421.

θὰ ἦτο δὲ τερατῶδες νὰ ἠδύνατο ὁ πλοίαρχος νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖον, ὅπως δανεισθῇ, μεθ' ὅλην τὴν ἀντίστασιν πάντων τῶν συνιδιοκτητῶν. Δὲν δύναται δέ τις ὑπὲρ τῆς ἐναντίας θεωρίας νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι ὁ συνυπόχρεως τῶν συνιδιοκτητῶν καὶ κινδυνεύει νὰ ἐναχθῇ ἐπὶ ἀποζημιώσει ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ. Ἐν πρώτοις κατ' ἀρχὴν ὁ πλοίαρχος, ὢν ἁπλῶς ἐντολοδόχος, δὲν ὑποχρεοῦται διὰ τῶν συναλλαγμάτων τὰ ὁποῖα συνάπτει διὰ λογαριασμὸν τῶν ἰδιοκτητῶν. Ἔπειτα δέ, καὶ ἂν ἀκόμη ρητῶς ὑπεχρεοῦτο συνημμένως μετ' αὐτῶν, δὲν θὰ ἠδύνατο, μεθ' ὅλην τὴν ὁμόθυμον ἀντίστασίν των, νὰ ἐπιβαρύνῃ τὸ πλοῖον δι' ὑποθήκης (1). Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἡ τελευταία αὕτη λύσις δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον, μὴ ἀνῆκον εἰ μὴ εἰς ἕνα μόνον ἰδιοκτήτην, ἐναυλώθη τῇ τούτου συναινέσει, ἀρνεῖται δ' ἔπειτα οὗτος νὰ καταβάλῃ τὰς δαπάνας τὰς ἀπαιτουμένας διὰ τὴν ἀποστολήν.

538 δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ — Τρεῖς κατηγορίας νομοθεσιῶν δύναταί τις νὰ διακρίνῃ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν κανόνων τῶν ἀφορώντων τὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Αἱ μὲν παραδέχονται τὸ σύστημα τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, διακρίνουσαι, καθ' ὅσον ὁ πλοίαρχος εὑρίσκεται ἢ μὴ ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Αἱ ἄλλαι διακρίνουσι καθ' ὅ,τι ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ ἐν τῷ τόπῳ τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου ἢ ἐν ἄλλῳ τόπῳ. Τέλος ὑπάρχουσι νομοθεσίαι αἵτινες, χωρὶς νὰ παραδέχωνται ἀπολύτως, ὅτι πρὸ τοῦ ἀπόπλου ὁ πλοίαρχος δύναται πάντοτε νὰ ἐνεργῇ πράξεις διὰ τὸ πλοῖον, δὲν ποιοῦνται οὐδεμίαν τῶν δύο τούτων διακρίσεων.

Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν νομοθεσιῶν ἀνήκουσιν ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 14 καὶ 22), οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Ὁλλανδίας* (ἄρθρ. 343), τῆς *Ἰταλίας* (ἄρθρ. 499 καὶ 506), τῆς *Ρουμανίας* (ἄρθρ. 509 καὶ 516) καὶ ὁ τῆς *Ἱσπανίας* (ἄρθρ. 610, 1ον, 4ον καὶ 5ον. Ὡς ἐσημειώθη ἀνωτέρω (ἀριθ. 184), ὁ βελγικὸς νόμος ἀπέφυγε τὰς δυσκολίας τὰς ὁποίας ἐγέννησεν ἡ χρῆσις τῶν λέξεων *διαμονὴ τοῦ ἰδιοκτήτου* ἐν τῷ ἡμετέρῳ ἐμπορικῷ κώδικι, ὁμιλῶν περὶ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν ὁ ἰδιοκτήτης ἢ ὁ πληρεξούσιος αὐτοῦ εὑρίσκεται *ἐπὶ τόπου*. Ὁ δὲ *ἱσπανικὸς κῶδιξ* ἀπο-

(1) Desjardins, II, ἀριθ. 401.

φεύγει ἐπίσης τὰς δυσκολίας, ὁμιλῶν περὶ ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου ἐν περιπτώσει *ἀπουσίας* τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ θεματοφύλακος (en ausencia del naviero ò su consignatario). Ὁ πορτογαλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀνήκει εἰς ταύτην ἐπίσης τὴν κατηγορίαν νομοθεσιῶν. Διατάσσει οὗτος (ἄρθρ. 498), ὅτι εἰς τὸν πλοίαρχον ἀνήκει νὰ συστήσῃ καὶ μισθώσῃ τὸ πλήρωμα, ἀφοῦ προηγουμένως ἀκούσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου, ἐὰν εἶναι παρόντες, ἢ τοὺς θεματοφύλακας, ἐὰν ὑπάρχωσι τοιοῦτοι· δὲν ὑποχρεοῦται ὅμως ὁ πλοίαρχος νὰ προσλάβῃ παρὰ τὴν θέλησίν του ἄνδρα τοῦ πληρώματος διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν νομοθεσιῶν, αἵτινες, ἀντὶ νὰ προσκολλῶνται εἰς τὸν τόπον τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, προσέχουσιν εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου, ἀνήκουσιν οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Γερμανίας*, τῆς *Φινλανδίας*, τῆς *Σουηδίας*, τῆς *Δανίας*.

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 495 μέχρι 501) καθιέρωσε τοὺς ἑπομένους κανόνας. Αἱ πράξεις ἃς ἐνεργεῖ ὁ πλοίαρχος ἐν ὅσῳ τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεως δὲν εὐθύνουσι τὸν ἐφοπλιστήν, εἰ μὴ καθόσον ὁ πλοίαρχος ἐνεργῇ δυνάμει ἐντολῆς ἢ ὑπάρχῃ ἕτερος εἰδικὸς λόγος ὑποχρεώσεως (1). Πάντως ὅμως δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ μισθώσῃ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος καὶ ἐν αὐτῷ τῷ λιμένι τῆς κατατάξεως. Ὅταν τὸ πλοῖον δὲν εὑρίσκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεως, ὁ πλοίαρχος ἔχει αὐτοδικαίως ἀπέναντι τῶν τρίτων τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐνεργήσῃ διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν πάσας τὰς ἐπιχειρήσεις καὶ πάσας τὰς πράξεις τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν ἐξάρτυσιν, τὸν ἐφοπλισμόν, τὸν ἐφοδιασμόν, τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου καὶ ἐν γένει εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοῦ. Ἡ ἐξουσία αὕτη ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὴν σύναψιν ναυλώσεων, εἰς τὴν ἐνάσκησιν ἀγωγῶν ἀφορωσῶν τὰς πράξεις τὰς περιλαμβανομένας ἐν τῷ κύκλῳ τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου. Δὲν δύναται ὅμως ὁ πλοίαρχος νὰ ἐνεργήσῃ πράξεις ὑποχρεούσας τὸν ἐφοπλιστὴν ἐπὶ πάσης τῆς περιουσίας του, εἰ μὴ δυνάμει ρητῆς πληρεξουσιότητος (ἄρθρ. 498).

---

(1) Τοῦτο ὁρᾷ κυρίως τὰς ἐνοχὰς τὰς τικτομένας ἐξ οἱονεὶ συμβάσεων. ὡς λόγου χάριν ἐκ τῆς διαχειρίσεως ἀλλοτρίων.

Ὁ *φιρλανδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 33 καὶ 35) δὲν δίδει εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ἐξουσίαν νὰ συνομολογῇ, ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας, ἐν τῷ λιμένι τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου συνάλλαγμα ναυλώσεως, ἢ οἱονδήποτε συνάλλαγμα ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἐξάρτυσιν τοῦ πλοίου ἢ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοῦ. Ἐν παντὶ ἄλλῳ τόπῳ, τὰ συναλλάγματα τὰ συνομολογηθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν καθηκόντων του ὑποχρεοῦσι τὸν ἐφοπλιστήν. Ἐν τούτοις, καθόσον ἀφορᾷ τὴν σύστασιν τοῦ πληρώματος, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐνεργῇ ἐκ συμφώνου μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅταν εὑρίσκεται ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς αὐτοῦ.

Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 48) παραδέχονται, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐκτὸς τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως ὁ πλοίαρχος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀναλάβῃ ἀπέναντι τῶν τρίτων πάσας τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοῦ, οἷον εἰς τὴν ἐξάρτυσιν, τὸν ἐφοδιασμὸν καὶ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, τὴν ναύλωσιν, καὶ νὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὸν ἐφοπλιστὴν ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων ἐν ταῖς δίκαις ταῖς σχετικαῖς πρὸς τὸ πλοῖον. Ἐν τῷ λιμένι τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας νὰ συνάψῃ ἄλλας συμφωνίας διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, εἰ μὴ τὰς ἀφορώσας τὴν μίσθωσιν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος.

Οἱ ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* ἰσχύοντες ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου κανόνες εἶναι ὅλως διάφοροι. Ἡ ἀρχὴ ἥτις συνάγεται ἐκ τῆς νομολογίας εἶναι, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται ἐν παντὶ τόπῳ, καὶ ἐκεῖ ἀκόμη ἔνθα διαμένει ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου, νὰ συνάψῃ συναλλάγματα ἀναφερόμενα εἰς τὴν συνήθη χρῆσιν (usual employment) τοῦ πλοίου(1). Καθόσον ὅμως ἀφορᾷ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ναυτικὰ δάνεια, ταῦτα δὲν δύνανται νὰ συνομολογηθῶσιν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἰδιοκτήτου ἐν τῷ τόπῳ τῆς τούτου διαμονῆς (résidence) (place of owners' residence) (2). Δὲν λαμβάνει ὅμως ἡ νομολογία τὰς ἐκφράσεις ταύτας ὑπὸ στενὴν ἔννοιαν· ὑπάρχουσι δικαστικαὶ ἀποφάσεις θεωρήσασαι τὴν Ἀγγλίαν ὁλόκληρον ὡς τόπον τῆς διαμονῆς Ἄγγλων (3).

---

(1) Abbot, Law of ships and seamen, σελ. 85 καὶ ἑπόμ.

(2-3) Abbot, ἔνθα ἀνωτ., σελ. 107 καὶ ἑπόμ.

Ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς ὁ πλοίαρχος ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ συνομολογῇ ὑποχρεώσεις σχετικὰς πρὸς τὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὸν ἐφοδιασμόν, δεσμευούσας τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου. Ἐπίσης ἔχει οὗτος τὴν ἐξουσίαν νὰ λαμβάνῃ δάνεια πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀποστολῆς (for the purpose of furnishing necessaries). Πάντως ὅμως ὑπάρχουσι συγγραφεῖς παραδεχόμενοι, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ὑποχρεώνει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου διὰ τῶν πράξεων ἃς ἐνεργεῖ ἐν τῷ λιμένι τῆς κατατάξεως, ὅταν ὁ ἰδιοκτήτης ἢ ὁ διαχειριστὴς ἐφοπλιστὴς ἐνήργησαν ἐπίσης πράξεις σχετικὰς πρὸς τὸ πλοῖον, καὶ ἂν οἱ τρίτοι ἔλαβον τούτου γνῶσιν (1). Πλὴν τούτου ἡ νομολογία τῶν διαφόρων κρατῶν τῆς Συμπολιτείας δὲν φαίνεται οὖσα ταυτόσημος, γίνονται δὲ δεκτοὶ ἔν τισιν ἐξ αὐτῶν περιορισμοὶ παρεμφερεῖς πρὸς τοὺς ὑφισταμένους ἐν ταῖς νομοθεσίαις τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης. Οὕτω ἔν τισι τῶν Κρατῶν τῆς ἀμερικανικῆς Ἑνώσεως ἐκρίθη, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ὑποχρεώσῃ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, συναλλασσόμενος ἐν τῷ τόπῳ ἐν ᾧ οὗτος διαμένει καὶ κατ' ἀκολουθίαν δύναται νὰ δώσῃ τὴν γνώμην του. Κατὰ γενικὸν κανόνα ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ναυλώσῃ τὸ πλοῖον ἐν τῷ λιμένι τῆς κατατάξεώς του ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἰδιοκτήτου· δὲν δύναται μάλιστα νὰ ναυλώσῃ αὐτό, ἄνευ τῆς ἀδείας του καὶ εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας, ἐν οἷς ὁ ἰδιοκτήτης ἔχει ἀνταποκριτήν.

**539.** ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ. — Ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται: 1ον νὰ ἐνεργήσῃ ὥστε νὰ γίνῃ ἡ ἐπίσκεψις τοῦ πλοίου· 2ον νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου διάφορα ἔγγραφα καλούμενα ναυτιλιακὰ ἔγγραφα (pièces ἢ papiers de bord ἢ expéditions)· 3ον νὰ ἔχῃ καὶ νὰ τηρῇ βιβλίον εἰδικὸν καλούμενον ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου. — Ἑκάστην τῶν ὑποχρεώσεων τούτων δέον νὰ ἐξετάσωμεν κατ' ἰδίαν.

**540.** *Περὶ τῆς ἐπισκέψεως.* — Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐπισκεφθῇ ὁ ἴδιος τὸ πλοῖον ὅπερ κυβερνᾷ, ἵνα βε-

---

(1) Dixon, ἔνθα ἀνωτέρω, ἀριθ. 48 καὶ 49, σελ. 35 καὶ 36. Πρό. Journal du Droit international privé, III, σελ. 202 (ἀνάλυσις ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου τῆς Maryland).

βαιώσῃ ἂν εἶναι καλῶς ἐφωπλισμένον καὶ ἐξηρτυμένον, ἂν ὑπάρχῃ ἀνάγκη ἐπισκευῆς, ἂν τὰ ἐμπορεύματα εἶναι καλῶς ἐστοιβασμένα ἐν τῷ πλοίῳ του (bien arrimées) (1). Ἄλλως καθίσταται ὑπεύθυνος πρὸς τὰ πρόσωπα ἅτινα ἤθελον ζημιωθῆ ἐκ τῆς ἀμελείας του (2).

Ἀλλ' ὁ νομοθέτης ἔχει περιωρισμένην ἐμπιστοσύνην εἰς τὸν πλοίαρχον, ἀκριβῶς ἐπειδὴ εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἔχῃ συμφέρον οὗτος νὰ ἀποπλεύσῃ ὅσον τὸ δυνατὸν ἐνωρίτερον καὶ νὰ μὴ ἐνεργήσῃ δαπανηρὰς ἐπισκευάς. Διό, πρὶν ἀναλάβῃ τὰ καθήκοντά του ὁ πλοίαρχος, ὑποχρεοῦται νὰ προκαλέσῃ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ πλοίου του κατὰ τοὺς ὅρους καὶ τοὺς τύπους τοὺς διαγραφομένους ὑπὸ τῶν κανονισμῶν. Ἄρθρ. 225, ἐδ. 1ον τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**541.** Ἡ ἐπίσκεψις αὕτη ἐνεργεῖται ὑπὸ *πραγματογνωμόνων* εἰλημμένων ἐκ παλαιῶν θαλασσοπόρων καὶ ναυπηγῶν, διοριζομένων κατ' ἔτος ὑπὸ τοῦ ἐμποροδικείου ἢ ὑπὸ τοῦ προξένου ἐν ταῖς ἐξαιρετικαῖς περιπτώσεσι καθ' ἃς ἡ ἐπίσκεψις δέον νὰ ἐνεργηθῇ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρ. 43.

Σκοπὸς τῆς ἐπισκέψεως εἶναι ἡ βεβαίωσις, ὅτι τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν νὰ πλεύσῃ καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ὅλων τῶν ὀργάνων ἢ ἐργαλείων τῶν ἀναγκαίων πρὸς καλὸν πλοῦν.

**542.** Ἀποτελεῖται δὲ ἡ ἐπίσκεψις ἐκ δύο διαφόρων πράξεων (Νόμος τῶν 9-13 Αὐγούστου 1791, ἄρθρ. 12) (3). Ἡ ἐπίσκεψις γίνεται ἐν πρώτοις πρὶν ἐφοπλισθῇ τὸ πλοῖον· οἱ πραγματογνώμονες ὀφείλουσι τότε νὰ ἐξετάσωσι τὴν κατάστασίν του καὶ νὰ ὁρίσωσι τὰς ἐργασίας τῶν ὁποίων τὸ πλοῖον ἔχει ἀνάγκην ἵνα δυνηθῇ νὰ πλεύσῃ. Ἔπειτα, ἀφοῦ τελειώσῃ ὁ ἐφοπλισμὸς καὶ τὸ πλοῖον εἶναι ἕτοιμον νὰ φορτώσῃ (prendre charge), ἀπαιτεῖται δευτέρα ἐπί-

---

(1) Ξένοι νόμοι ρητῶς καθορίζουσιν ὡς πρὸς τοῦτο τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου. Ἰταλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ, ἄρθρ. 502 ἐδ. 2· γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 480 καὶ 481· Ἱσπανικὸς κῶδιξ, ἄρθρ. 612, 4ον, ναυτικοὶ κώδικες τῆς Δανίας καὶ τῆς Σουηδίας, ἄρθρ. 26· φινλανδικὸς ναυτικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 480 καὶ 481.

(2) Ὅρα τὸ ὑπόμνημα τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 8 βιβλ. II, τίτλου I, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ὅρα ἐπίσης γερμανικὸν κώδικα, ἄρθρ. 480 καὶ 481.

(3) Διάταξις ἐπαναληφθεῖσα ἐν τῷ ἄρθρῳ 186 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866.

σκεψις· οἱ πραγματογνώμονες ἐπισκέπται ἐξετάζουσι τότε ἂν ἐξετελέσθησαν τὰ διαταχθέντα ἔργα, ἂν τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ὅλων τῶν πραγμάτων τῶν ἀναγκαίων εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ πάντων τῶν ἀπαραιτήτων ἐπιβοηθητικῶν ἀρμένων (agrés de rechange).

Δι' ἑκάστην ἐπίσκεψιν συντάσσεται ἰδιαιτέρα ἔκθεσις καὶ κατατίθεται παρὰ τῷ γραμματεῖ τοῦ ἐμποροδικείου καὶ τοῦ εἰρηνοδικείου (ἄρθρ. 225 τοῦ ἐμπ. κώδ. καὶ Διάταγμα τῆς 1ης Νοεμβρίου 1826). Ἀντίγραφα τῶν ἐκθέσεων ἐπισκέψεως χορηγοῦνται εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ πρέπει νὰ εὑρίσκωνται πάντοτε ἐπὶ τοῦ πλοίου μετά τινων ἄλλων ἐγγράφων τὰ ὁποῖα ἕνεκα τοῦ λόγου ἀκριβῶς τούτου καλοῦνται ἔγγραφα τοῦ πλοίου (ναυτιλιακά)(ἄρθρ.225 καὶ 226).

Οὕτω κατὰ τὴν ὑφισταμένην νομοθεσίαν ἡμῶν ἡ ἐπίσκεψις ἐφαρμόζεται εἰς τὸ πλοῖον μόνον καὶ ὄχι εἰς τὸ φορτίον. Δὲν ἔχει λοιπὸν βεβαίως σκοπὸν νὰ βεβαιώσῃ μήπως τὰ ἐμπορεύματα εἶναι καθ' ὑπερβολὴν βαρέα διὰ τὸ πλοῖον καὶ ἂν εἶναι ταῦτα καλῶς ἐστοιβασμένα (arrimées), τουτέστιν οὕτω τοποθετημένα ἐν τῷ πλοίῳ, ὥστε νὰ μὴ πάθωσί τι καθ' ὁδὸν καὶ νὰ ἐκθέσωσιν εἰς κίνδυνον τὸ πλοῖον. Κατὰ συνέπειαν οἱ πραγματογνώμονες ἐπισκέπται θὰ διέπραττον ἀληθῆ ὑπέρβασιν ἐξουσίας, ἐὰν διέτασσον τὴν ἐκφόρτωσιν μέρους τοῦ φορτίου ἢ τὴν τροποποίησιν τοῦ στοιβασμοῦ. Ὑπεστηρίχθη τὸ ἐναντίον διὰ τοῦ ἰσχυρισμοῦ, ὅτι ἡ ἐξουσία αὕτη, ἀναγνωριζομένη εἰς τοὺς ἐπισκέπτας πραγματογνώμονας, εἶναι σύμφωνος, ἂν μὴ πρὸς τὸ γράμμα, τοὐλάχιστον πρὸς τὸ πνεῦμα τοῦ νόμου, ὅστις ἐννοεῖ νὰ μὴ ἐπιτρέψῃ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου ὑπὸ συνθήκας τοιαύτας ὥστε νὰ ἐκτίθεται εἰς βέβαιον σχεδὸν κίνδυνον ἀπωλείας(1). Ἀλλ' ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δὲν δύναται νὰ ἑρμηνευθῇ ὁ νόμος διασταλτικῶς· πρόκειται περὶ διατάξεων κανονιστικῶν περιοριζουσῶν τὴν ἐλευθερίαν τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας. Δέον νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ὑπάρχει ἐνταῦθα ἐν τῷ νόμῳ κενόν τι· πολλὰ θαλάσσια ἀτυχήματα ὀφείλονται εἰς τὴν ὑπερφόρτωσιν τοῦ πλοίου ἢ εἰς τὸν τρόπον τοῦ στοιβασμοῦ (φόρτωσις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, φόρτωσις φύρδην μίγδην (en vrac κλπ.) (2). Λόγος γίνεται περὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ τοῦ θέματος

(1) Rennes, 8 Μαρτίου 1875. S. 1876 2. 17. Journal du Palais 1876, 104.

(2) Ὅρα de Courcy, De la protection de la vie des navigateurs.

τούτου διατάξεων τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας (1) καὶ περὶ λήψεως μέτρων παρεμφερῶν πρὸς τὰ ληφθέντα ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ (2).

543. Ἀλλ' εἰς τίνα πλοῖα ἐφαρμόζεται ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐπισκέψεως καὶ κατὰ τίνας ἐποχὰς δέον νὰ γίνηται αὕτη ;

Ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐπισκέψεως ὑφίσταται βεβαίως διὰ τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα μακροὺς πλοῦς. Δέον νὰ γίνηται ἐπὶ ἑκάστου πλοῦ, ἐὰν διέρρευσαν πλέον τῶν ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς προηγουμένης ἐπισκέψεως, πλήν, ἐννοεῖται, ἂν τὸ πλοῖον ὑπέστη ἀβαρίας ἀπὸ τῆς τελευταίας ἐπισκέψεως (Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893, ἄρθρ. 9). Αἱ ἐποχαὶ καθ' ἃς ἀπαιτοῦνται αἱ ἐπισκέψεις δὲν ὑπῆρξαν πάντοτε αἱ αὐταί. Ἡ νομοθεσία ἔδειξε τάσεις μετριασμοῦ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπιβαλλομένης εἰς τὸν πλοίαρχον. Ἡ διακήρυξις τῆς 17 Αὐγούστου 1779 ἀπῄτει ρητῶς ἐπίσκεψιν πρὸ τῆς λήψεως φορτίου διά τε τὴν ἄνοδον καὶ διὰ τὴν κάθοδον. Ἀλλ' ὁ νόμος τῶν 9—13 Αὐγούστου 1791 περιωρίσθη εἰς τὸ ν' ἀπαιτήσῃ νὰ γίνηται ἡ ἐπίσκεψις δι' ἕκαστον πλοῦν, τουτέστι πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως (3). Τὸ ἄρθρον λοιπὸν 188 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866 δὲν ἐπιβάλλει τὴν ἐπίσκεψιν πλοίου γαλλικοῦ ἐν ταῖς ἀποικίαις ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, εἰ μὴ «ἐὰν πρόκειται περὶ ἀρχικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ περὶ ἀνεφοπλισμοῦ μετ' ἀφοπλισμόν, ἐκτὸς ἐὰν ἐπῆλθον ἀβαρίαι ἀπὸ τῆς ἀναχωρήσεως ἐκθέτουσαι εἰς κίνδυνον τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου». Ἡ ἀνάγκη ἐπισκέψεως εἰς ἕκαστον πλοῦν ἐθεωρήθη βάρος καθ' ὑπερβολὴν βαρὺ διὰ τὰ μακρόπλοα πλοῖα (longcourriers) τὰ ὁποῖα ἐνεργοῦσι διάπλους (traversées) βραχείας διαρκείας καὶ ἐπανέρχονται συχνὰ εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀναχωρήσεως. Διὸ οἱ ἐφοπλισταὶ ἐζήτουν μετριασμὸν τοῦ βάρους τούτου. Ἀκριβῶς δὲ ἀνταποκρινόμενος εἰς τὰ αἰτήματα αὐτῶν περιορίζεται ὁ νόμος τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881 (ἄρθρ. 2) εἰς τὸ ν' ἀπαιτήσῃ νὰ γίνηται ἡ ἐπίσκεψις μετὰ πάροδον ἓξ μηνῶν ἀπὸ τῆς προηγουμένης ἐπισκέψεως. Ἡ διάταξις τοῦ νόμου

---

(1) Συνεστάθη ἐπιτροπὴ ὅπως ἐξετάσῃ τὰ ζητήματα τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὸ ὅριον τοῦ φορτίου τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Ὅρα ἔκθεσιν πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Δημοκρατίας τῆς 4 Ἀπριλίου 1892, δημοσιευθεῖσαν ἐν τῇ Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως τῆς 6 Μαΐου 1892. Ὅρα κατωτέρω σημ. τελευταίαν τοῦ ἀριθ. 449 δίς.

(2) Ὅρα κατωτέρω ἀριθ. 549 δίς.

(3) Ἀκυρ. 3 Ἰουλίου 1839. S 1839. 1. 852.

τούτου ἐπανελήφθη ἐν τῷ ἄρθρῳ 9 τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 (1).

**544.** Ἀλλ' ἀπαιτεῖται ἆρά γε ἡ ἐπίσκεψις καὶ διὰ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν ; Διακήρυξις τῆς 17 Αὐγούστου 1779 ἀπῄτει νὰ προκαλῶσιν οἱ πλοίαρχοι ἐπίσκεψιν ἅπαξ τοὐλάχιστον τοῦ ἔτους. Ἀλλ' ὁ νόμος τῆς 13 Αὐγούστου 1791, ὁ κανονίζων ἐκ νέου τὰ τοῦ θέματος τούτου, ἐκήρυξε ρητῶς, ὅτι διαλαμβάνει μόνον περὶ τῶν μακροπλόων πλοίων καὶ κατήργει πᾶσαν ἄλλην ἐπίσκεψιν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τῶν προγενεστέρων νόμων (ἄρθρ. 14). Καὶ ἐπειδὴ ἔκτοτε οὐδεὶς ἐνομοθετήθη κανὼν περὶ ἐπισκέψεως τῶν πλοίων ἀκτοπλοΐας, δέον νὰ συναγάγωμεν ἐκ τούτου, ὅτι δι' αὐτὰ ἡ ἐπίσκεψις δὲν εἶναι ὑποχρεωτική. Ἀναμφιβόλως τὸ ἄρθρον 255 τοῦ ἐμπ. κώδικος φαίνεται ὑποβάλλον πάντα τὰ πλοῖα εἰς τὴν ἐπίσκεψιν· ἀλλὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο δὲν καινοτομεῖ· ἁπλῶς παραπέμπει εἰς τοὺς ἐν ἰσχύι νόμους καὶ κανονισμούς. Ἡ νομολογία φαίνεται ἀποκλίνουσα ὑπὲρ τῆς λύσεως ταύτης (2). Εἶναι οὐχ ἧττον ἀληθές, ὅτι ἡ ἐξαίρεσις τῆς ἐπισκέψεως διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν παρουσιάζει σοβαρωτάτους κινδύνους. Διὰ τοῦτο εὐκόλως ἐξηγεῖται, ὅτι ἐν τῇ πρακτικῇ δὲν κρατεῖ ἡ ἐξαίρεσις αὕτη. Ἐν τῇ πράξει ὑποβάλλονται εἰς τὴν ἐπίσκεψιν ἅπαξ τοῦ ἔτους τὰ πλοῖα τὰ ἐνεργοῦντα ἀκτοπλοΐαν, ὁ δὲ κανονισμὸς τοῦ 1866 (ἄρθρ. 184, ἐδ. 2) ἀντιγράφει μάλιστα τὸν κανόνα τῆς διακηρύξεως τοῦ 1779 (3).

**545.** Πλὴν τῆς ἐπισκέψεως, περὶ ἧς ὡμιλήσαμεν ἤδη, εἰδικαὶ ἐπισκέψεις ἐπιβάλλονται διὰ τὰ ἀτμοκίνητα πλοῖα, διὰ τὰ πλοῖα, τὰ ἐκτελοῦντα τὴν ἁλιείαν τῆς φαλαίνης καὶ διὰ τὰ ταχυδρομικὰ πλοῖα τῶν ἑταιρειῶν τῶν λαμβανουσῶν ἐπιχορήγησιν.

**546.** Καὶ διατάσσεται μὲν ἡ ἐπίσκεψις μάλιστα ἐκ λόγων ἀστυνομικῶν, ἔχει ὅμως τὸ μέτρον τοῦτο καί τινα σπουδαιότητα διὰ τὰ καθαρῶς ἰδιωτικὰ συμφέροντα. Πολλάκις εἶναι ἀναγκαῖον νὰ

---

(1) Αἱ διατάξεις τοῦ νόμου τούτου θέλουσιν ἰσχύει ἐπὶ δέκα ἔτη. Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 (ἄρθρ. 13).

(2) Ἀκυρ. τῆς 10 Μαΐου 1847 καὶ 19 Φεβρουαρίου 1852. D. 1847. 2. 121 καὶ 1852. 5. 376.—Laurin sur Cresp. I, σελ. 581 καὶ 582.

(3) Ὅρα τὸν ἀριθ. 549 τί λέγεται προκειμένου περὶ τῆς βελγικῆς νομοθεσίας.

γνωρίζωμεν τὴν αἰτίαν θαλασσίου τινὸς δυστυχήματος αἱ ἐκθέσεις τῆς ἐπισκέψεως δύνανται νὰ φωτίζωσι τοὺς δικαστὰς κατὰ τοῦτο, ὅτι μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου, γεννῶσι τὸ τεκμήριον, ὅτι τὸ δυστύχημα δὲν προέρχεται ἐκ τῆς κακῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἀναχώρησιν. Ὅρα ἀριθ. 547 3ον.

**547.** *Κυρώσεις τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπισκέψεως.* — Ἡ τήρησις τῶν περὶ ἐπισκέψεως κανόνων ἐξασφαλίζεται διὰ τριῶν διαφόρων κυρώσεων.

1ον. Ἡ παράδοσις τοῦ ναυτολογίου, ἄνευ τοῦ ὁποίου πλοῖον γαλλικὸν δὲν δύναται νὰ πλεύσῃ (ἀριθ. 553), δὲν γίνεται εἰ μὴ ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τῆς ἐκθέσεως ἐπισκέψεως ἡ ὁποία μνημονεύεται ἐπὶ τοῦ ἐγγράφου τούτου· 2ον ὁ πλοίαρχος ὑπόκειται εἰς πρόστιμον 25 μέχρι 300 φράγκων (ἄρθρ. 83 τοῦ Διατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852)· 3ον ἡ παράλειψις τῆς ἐπισκέψεως ἀποτελεῖ τεκμήριον, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἦτο εἰς κατάστασιν νὰ πλεύσῃ κατὰ τὸν ἀπόπλουν, ὡς ἡ ἐπίσκεψις τίκτει τὸ τεκμήριον, ὅτι κατὰ τὴν ὥραν ταύτην ἦτο ἱκανὸν πρὸς πλοῦν. Ἀλλ' οὐδέτερον τῶν τεκμηρίων τούτων εἶναι ἀπόλυτον· δύναται ν' ἀποδειχθῇ κατὰ τοῦ πρώτου, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἱκανὸν πρὸς πλοῦν, κατὰ δὲ τοῦ δευτέρου, ὅτι μεθ' ὅλην τὴν ὕπαρξιν ἐκθέσεως ἐπισκέψεως δὲν ἦτο εἰς κατάστασιν νὰ πλεύσῃ (ἄρθρ. 297 ἐμπ. κώδ.) (1). Τὰ τεκμήρια ταῦτα ἔχουσιν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῆς ναυλώσεως (ἄρθρ. 296 καὶ 297, ἐμπ. κώδ.), τῆς ἀσφαλείας (ἄρθρ. 352 ἐμπ. κώδ.) καὶ αὐτῶν τῶν σχέσεων μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου.

**548.** ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΝΟΜΩΝ. — Ἡ ἐπίσκεψις ἡ ἐπιβαλλομένη ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 225 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀπαιτεῖται βεβαίως διὰ τὰ γαλλικὰ πλοῖα. Ἀλλὰ δὲν διέπει ἄρά γε τὸ ἄρθρ. 225 καὶ τὰ

---

(1) Ἀκυρ. 24 Μαρτίου 1854. D. 1854. 1. 215. Bordeaux, 4 Ἰουλίου 1859. D. 1860 2. 83. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 11 Νοεμβρίου 1884. Revue internationale du Droit maritime, 1885—1886, σελ. 141· Bordeaux, 16 Μαρτίου 1887· Revue internationale du Droit maritime, 1887—88, σελ. 171. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 5 Μαΐου 1890. Revue internationale du Droit maritime, 1890—91, σελ. 162. Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης, 23 Νοεμβρίου 1885. Revue internationale du Droit maritime, 1886—87, σελ. 70.

ξένα πλοῖα ; Ὑπῆρξαν οἱ ἀποδώσαντες εἰς τὴν ἐπίσκεψιν τὴν εὑρεῖαν ταύτην ἔννοιαν, παρατηροῦντες, ὅτι αἱ ἐπιβάλλουσαι αὐτὴν διατάξεις ἔχουσι τὸν χαρακτῆρα νόμων ἀστυνομικῶν (ἄρθρ. 3 ἀστ. κώδ.) καὶ ὅτι, ἄλλως, τὸ γράμμα τοῦ νόμου δὲν ποιεῖται διάκρισιν μεταξὺ τῶν πλοίων κατὰ τὴν ἐθνικότητά των (1). Καθ' ἡμᾶς ἡ ἐπίσκεψις δὲν ἀφορᾷ τὰ ξένα πλοῖα (2). Θὰ ἐνόει τις χάριν ἀστυνομικῶν λόγων νὰ θέσῃ ὁ νομοθέτης κανόνα κοινὸν δι' ὅλα τὰ πλοῖα, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ ἐθνικότης αὐτῶν· εὑρίσκει τις ἐν ταῖς ξέναις νομοθεσίαις τοιαύτας διατάξεις, ἐχούσας τὴν ἔκτασιν ταύτην (3). Οὐδαμόθεν ὅμως ἐνδεικνύεται, οὔτε ἐκ τοῦ ἄρθρ. 225, οὔτε ἐκ τῶν διατάξεων τῶν εἰδικῶν νόμων εἰς οὓς τοῦτο ἀναφέρεται, ὅτι ἡ ἐπίσκεψις ἔχει τόσον γενικὴν σημασίαν. Δύναταί τις μάλιστα νὰ συμπεράνῃ τὸ ἐναντίον ἐκ πολλῶν διατάξεων. Τὸ διάταγμα τῆς 24 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 83, ἐδ. 1ον) ἀπαγγέλλει ποινὰς κατὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ μὴ φροντίζοντος περὶ τῆς ἐπισκέψεως· εἶναι πρόδηλον, ὅτι αἱ ποιναὶ αὗται, ὡς ἐν γένει πᾶσαι αἱ ποιναὶ ἃς ἀπαγγέλλει τὸ περὶ πειθαρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ποινῶν ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ διάταγμα, δὲν ἐθεσπίσθησαν εἰ μὴ διὰ τοὺς πλοιάρχους γαλλικῶν πλοίων. Προσθετέον, ὅτι ὑπάρχει καὶ ἄλλη κύρωσις τῆς ὑποχρεώσεως τῆς ἐπισκέψεως, ἥτις ἐπίσης δὲν δύναται βεβαίως νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων· μὴ γενομένης δηλονότι τῆς ἐπισκέψεως, δὲν πρέπει νὰ παραδίδηται τὸ ναυτολόγιον (ἀριθ. 547)· ἀλλ' εἶναι βέβαιον, ὅτι δὲν δύναται νὰ γίνηται λόγος περὶ παραδόσεως ναυτολογίου εἰ μὴ προκειμένου περὶ πλοίων γαλλικῶν. Πρέπει λοιπὸν νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸν νόμον τῆς σημαίας, ὅστις,

---

(1) Laurin sur Cresp, II, σελ. 580· Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 207· Ruben de Couder, Dictionnaire de Droit commercial ἐν λέξει Πλοίαρχος, ἀριθ. 140.

(2) Ἀκυρ. 11 Φεβρουαρίου 1862, D. 1862. 1. 158. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 24 Αὐγούστου 1875, Journal du Droit international privé, 1876. σελ. 458. — A. Desjardins, II, ἀριθ. 403. de Valroger, II, ἀριθ. 170· Ch. Lyon-Caen, Etudes de Droit international privé maritime, ἀριθ. 46.

(3) Ὅρα ὅ,τι ἐλέχθη ἀνωτέρω (ἀριθ. 549 δίς) περὶ τῶν διατάξεων τοῦ ἀγγλικοῦ νόμου τῆς 5 Αὐγούστου 1873.

καθ' ἡμᾶς, δέον ἐν γένει νὰ κρατῇ προκειμένου περὶ ναυτικῶν πραγμάτων (1).

**549.** Δὲν εἶναι ὅμως ἡ χρησιμότης τῆς ἐπισκέψεως τόσον μεγάλη ὅσον θὰ ἠδύνατό τις νὰ νομίσῃ ἐκ πρώτης ὄψεως. Καὶ ἐν πρώτοις ἐν τῇ ἐφαρμογῇ οἱ ἐπισκέπται πραγματογνώμονες δεικνύουσι πολλάκις μεγάλην μακροθυμίαν. Τοῦτο ἀποδίδεται εἰς τὸ ὅτι ἐκλέγονται οὗτοι ὑπὸ τῶν ἐμποροδικείων τῶν παραλίων, τὰ ὁποῖα, συγκείμενα κατὰ μέγα μέρος ἐξ ἐφοπλιστῶν, δὲν ἐκλέγουσι προθύμως πραγματογνώμονας διατεθειμένους νὰ ἐπιδείξωσιν αὐστηρότητα. Ἔπειτα ἡ ἀποστολὴ τῶν πραγματογνωμόνων ἐπισκεπτῶν εἶναι περιωρισμένη, τοῦτο δὲ ἀπὸ δύο ἀπόψεων. Καθὰ ἐλέχθη ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 542), ἡ ἐπίσκεψίς των ἀφορᾷ τὸ πλοῖον μόνον καὶ ὄχι τὴν φόρτωσιν. Δὲν εἶναι δὲ τοῦτο μόνον· ἡ ἐπίσκεψις δὲν καθιστᾷ γνωστὸν τὸν βαθμὸν μείζονος ἢ ἐλάσσονος ἐμπιστοσύνης τοῦ ὁποίου εἶναι ἄξιον ἓν πλοῖον. Καὶ ὅμως μεταξὺ τῶν πλοίων τῶν ἱκανῶν πρὸς πλοῦν ὑπάρχουσι πολλαὶ καὶ σημαντικαὶ διαφοραὶ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ἡλικίαν τοῦ πλοίου, εἰς τὸν τρόπον τῆς κατασκευῆς του, εἰς τὰ ὑλικὰ ἐξ ὧν ἐναυπηγήθη. Πολλοὶ ὑπάρχουσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ γνωρίζωσιν ἐν τίνι μέτρῳ πλοῖόν τι πρέπει νὰ ἐμπνέῃ ἐμπιστοσύνην, τοιοῦτοι δὲ εἶναι οἱ ναυλωταί, οἱ ἐπιβάται, οἱ ἀσφαλισταί. Τὸ πιστοποιητικὸν ἐπισκέψεως δὲν δύναται νὰ παράσχῃ τὰς περὶ τούτου πληροφορίας. Ὑπάρχουσι πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον βιβλία ταξινομήσεως τῶν πλοίων, ὧν τὸ σπουδαιότερον ἐν Γαλλίᾳ εἶναι τὸ βιβλίον τοῦ Bureau Veritas.

Καλοῦνται δὲ βιβλία ταξινομήσεως τῶν πλοίων τὰ βιβλία ἐκεῖνα τὰ δημοσιευόμενα ὑπὸ ἰδιωτικῶν ἑταιρειῶν τὰ ὁποῖα δίδουσιν εἰς τὰ διάφορα πλοῖα *δελτία* (cotes), τουτέστι σημειώσεις ποικιλλούσας κατὰ τὴν ἡλικίαν, τὸν τρόπον τῆς κατασκευῆς των κλπ. Τὰ δελτία ταῦτα δίδονται διὰ ψηφίων ἀριθμητικῶν ἢ ψηφίων τοῦ ἀλφαβήτου, ἐχόντων ὡρισμένην κατὰ συνθήκην ἀξίαν. Δύο δὲ βιβλία ταξινομήσεως εἶναι πρὸ πάντων γνωστά, τὸ βιβλίον τοῦ Bureau Veritas, τὸ ὁποῖον δημοσιεύεται ἐν Γαλλίᾳ, καὶ τὸ βιβλίον τοῦ Lloyd, τὸ ὁποῖον δημοσιεύεται ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὰ δύο ταῦτα ἱδρύματα ἔχουσι

(1) Ὅρα περὶ τῆς λύσεως τῆς δοθείσης εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο ἐν τοῖς κυριωτέροις τῶν ξένων κρατῶν ἀριθ. 549 δίς.

πραγματογνώμονας εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας πάντων τῶν κρατῶν. Ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν ἰδιοκτητῶν οἱ πραγματογνώμονες οὗτοι ἐπισκέπτονται τὰ πλοῖά των καὶ δίδουσιν εἰς αὐτὰ δελτίον. Ἔχουσι δὲ οἱ ἰδιοκτῆται μέγα συμφέρον ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν ναυλώσεων καὶ τῶν ἀσφαλειῶν νὰ φροντίζωσιν ὥστε νὰ γίνηται τοιαύτη ἐπίσκεψις εἰς τὰ πλοῖά των καὶ νὰ δίδηται εἰς αὐτὰ δελτίον (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι πρὸς τοῖς βιβλίοις τούτοις ταξινομήσεως τοῖς ἀναφερομένοις εἰς τὰ πλοῖα ὅλων τῶν ἐθνικοτήτων, ὑπάρχουσι παρόμοια βιβλία διὰ τὰ πλοῖα ἑκάστης ὡρισμένης χώρας.

549 δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Εὑρίσκει δέ τις ἐν ταῖς ξέναις νομοθεσίαις διατάξεις ἐπιβαλλούσας εἴτε τὴν ἐπίσκεψιν τῶν πλοίων πρὸ τοῦ ἀπόπλου, εἴτε ἄλλας παρεμφερεῖς διατυπώσεις, ἐχούσας τὸν αὐτὸν ὃν καὶ ἡ ἐπίσκεψις σκοπόν.

Ἐν *Βελγίῳ* τὸ ἄρθρον 16 τοῦ νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἐπιβάλλει τὴν ἐπίσκεψιν, παραπέμπον εἰς τοὺς εἰδικοὺς κανονισμούς, καθὰ πράττει τὸ ἄρθρον 225 τοῦ ἡμετέρου ἐμπ. κώδικος. Ὁ νόμος τῶν 9—13 Αὐγούστου 1791 παρέμεινεν ἐν ἰσχύι. Ἐκρίθη, ὅτι τὸ ἄρθρον 14 τοῦ νόμου τούτου ἀπήλλασσε τῆς ἐπισκέψεως τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα ἀκτοπλοΐαν (ἀριθ. 544). Διὸ βασιλικὸν διάταγμα (arrêté royal) τῆς 25 Νοεμβρίου 1851 ἐκήρυξεν, ὅτι πάντα τὰ θαλάσσια πλοῖα ὑπόκεινται τοῦ λοιποῦ εἰς τὴν ἐπίσκεψιν καὶ ἐπέβαλλεν αὐτὴν ἅπαξ τοῦ ἔτους διὰ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν (2). Ἡ λιμενικὴ ἀρχὴ (le commissaire maritime) δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου τοῦ μὴ ὑποβληθέντος εἰς τὴν ἐπίσκεψιν (Βασ. Διάτ. τῆς 8 Μαρτίου 1843, ἄρθρ. 24). Ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος, μέχρις ἀποδείξεως τοῦ τυχαίου γεγονότος, διὰ τὰ ἀτυχήματα τὰ ἐπερχόμενα ἀναχωρήσαντος τοῦ πλοίου ἄνευ τῆς κεκανονισμένης ἐπισκέψεως (Νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1878, ἄρθρ. 19). Πλὴν τούτου ἐπιβάλλονται ποιναὶ κατὰ τοῦ παραβάτου πλοιάρχου ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 27 τοῦ νόμου τῆς 21 Ἰουνίου 1849. Ὁμοφώνως δὲ ἀνα-

---

(1) Τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα δελτίον ναυλοῦνται ἐν γένει καὶ ἀσφαλίζονται εὐκολώτερον καὶ ὑπὸ καλλιτέρους ὅρους διὰ τὸν ἐφοπλιστήν.

(2) Jacobs, Le droit maritime belge, I, σελ. 158 καὶ 159. Πρβ. ἀριθ. 544.

γνωρίζεται, ὅτι οἱ κανόνες περὶ ἐπισκέψεως δὲν ἐφαρμόζονται εἰ μὴ εἰς τὰ βελγικὰ πλοῖα (1).

Ὁ *πορτογαλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 505) ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φροντίσῃ, πρὶν ἐπιχειρήσῃ πλοῦν, περὶ τῆς ἐπισκέψεως τοῦ πλοίου, ὅπως ἐξακριβώσῃ κατὰ πόσον εἶναι ἱκανὸν πρὸς πλοῦν, ἐκτὸς ἐὰν δὲν παρῆλθον ἓξ μῆνες ἀπὸ τῆς προηγουμένης ἐπισκέψεως. Ἡ διάταξις αὕτη ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τὰ ξένα πλοῖα τὰ ναυλοχοῦντα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ βασιλείου καὶ τῶν πορτογαλικῶν κτήσεων. Μέλος τοῦ ἐμποροδικείου, ἢ ἐν ἐλλείψει τοιούτου ἡ οἰκεία λιμενικὴ ἀρχὴ ἐπιβλέπει τὰ τῆς ἐπισκέψεως. Δημιουργεῖ δὲ αὕτη τεκμήριον ἱκανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν. Ἂν μὴ γίνῃ ἐπίσκεψις, ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος πρὸς τοὺς ἔχοντας συμφέρον ἐν τῷ πλοίῳ ἢ ἐν τῷ φορτίῳ. Δὲν ἀπαλλάσσει ὅμως ἡ ἐπίσκεψις τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν ἐφοπλιστὴν τῆς πρὸς τοὺς ναυλωτὰς εὐθύνης των, ἐὰν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀποδεικνύωσιν, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν κατὰ τὴν ἀναχώρησιν.

Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 347 τοῦ *ὁλλανδικοῦ* ἐμπορικοῦ κώδικος, πρὶν φορτώσῃ ὁ πλοίαρχος διὰ πλοῦν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὑποχρεοῦται τῇ αἰτήσει καὶ δαπάνῃ πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων νὰ φροντίσῃ νὰ ἐξετασθῇ ὑπὸ ἐνόρκων πραγματογνωμόνων πρὸς τοῦτο τεταγμένων ἢ διοριζομένων ὑπὸ τοῦ πρωτοδικείου τῆς ἐπαρχίας (2), ἢ ἐν ἐλλείψει τούτου ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ τοῦ καντονίου, ἂν τὸ πλοῖόν του εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ὅλων τῶν χρειωδῶν καὶ εἶναι ἱκανὸν πρὸς πλοῦν.

Ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 502) ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φροντίσῃ περὶ τῆς ἐπισκέψεως τοῦ πλοίου ἐν τῇ περιπτώσει καὶ κατὰ τὰς διατυπώσεις τὰς ὁριζομένας ὑπὸ τοῦ κώδικος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (3). Ἐν περιπτώσει παραβάσεως ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος δυνάμει τεκμηρίου παρομοίου πρὸς τὸ τεκμήριον τοῦ ἄρθρ. 228 τοῦ ἡμετέρου κώδικος ἀπέναντι τῶν προσώπων τῶν ἐνδιαφερο-

---

(1) Jacobs, ἔνθα ἀνωτ. I, ἀριθ. 131 σελ. 162. Πρβ. ἀριθ. 548.

(2) Ἐν Ὁλλανδίᾳ δὲν ὑπάρχουσιν ἐμποροδικεῖα. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 331, σελ. 312.

(3) Ὅρα περὶ τοῦ κώδικος τούτου τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 54, σελ. 70.

μένων εἰς τὸ πλοῖον καὶ εἰς τὸ φορτίον (Ἰταλικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 505). Τὰ ἄρθρα 77 μέχρι 84 τοῦ κώδικος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀφορῶσι τὴν ἐπίσκεψιν. Τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ πλέοντα ἔξω τῆς Μεσογείου ὑπόκεινται εἰς περιοδικὰς ἐπισκέψεις. Δέον νὰ γίνωνται αὗται κατὰ διετίαν, ἐὰν τὸ πλοῖον εἶναι καθ' ὁλοκληρίαν κατεσκευασμένον ἐκ σιδήρου, κατ' ἔτος δὲ ἐν τῇ ἐναντίᾳ περιπτώσει. Δέον δὲ νὰ ἐπαναλαμβάνωνται ἐν περιπτώσει προσεγγίσεως ἕνεκα σοβαρᾶς ἀβαρίας.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* εἰδικὰ μέτρα ἐλήφθησαν διὰ νόμου τοῦ 1876 (39 καὶ 40 Victoria, κεφάλαιον 80) (1) συνεπείᾳ ζωηρᾶς κινήσεως προκληθείσης ὑπό τινος μέλους τῆς βουλῆς τῶν κοινοτήτων, τοῦ Plimsoll, ὅπως παρεμβάλληται πρόσκομμα κατὰ τῆς ἀναχωρήσεως τῶν πλοίων τῶν μὴ ἱκανῶν πρὸς πλοῦν.

Πολλὰ δυστυχήματα ἐπῆλθον κατὰ τὸ παρελθὸν ἐκ πταίσματος τῶν Ἄγγλων ἐφοπλιστῶν, ἀποστελλόντων τὰ πλοῖά των ἐν κακῇ καταστάσει ἢ φορτωμένα κατὰ τρόπον καταδικάζοντα αὐτὰ εἰς ἀπώλειαν βεβαίαν ἢ σχεδὸν βεβαίαν. Τοῦτο δὲ εἴτε ἐκ μεγάλης ἀμελείας των, εἴτε ἐξ ἐγκληματικῆς κερδοσκοπίας· ἅμα ὡς ἀσφαλίσωσι (τοῦθ' ὅπερ συμβαίνει συχνότατα) τὸ πλοῖόν των διὰ ποσὸν ὑπερβαῖνον τὴν ἀξίαν του, συμφέρει αὐτοῖς ἡ ἀπώλεια αὐτοῦ. Ἕνεκα τῆς ἀπωλείας του πραγματοποιοῦσι κέρδος. Ὁ Plimsoll εἶχε προκαλέσει καθ' ὅλην τὴν Ἀγγλίαν ζωηρὰς διαμαρτυρίας κατὰ τῶν καταχρήσεων τούτων καὶ ἀπῄτησε νὰ ληφθῶσι νομοθετικὰ μέτρα πρὸς πρόληψιν αὐτῶν. Κατόπιν διαφόρων περιπετειῶν (2) τὰ μέτρα ταῦτα ἐλήφθησαν διὰ τοῦ νόμου τοῦ 1876· περιέχει δὲ οὗτος διατάξεις περὶ τῆς ἐμποδίσεως τῶν πλοίων, περὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως, περὶ τῶν φορτώσεων τῶν σιτηρῶν καὶ περὶ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτώσεων.

1. Ὁ νόμος οὗτος τιμωρεῖ διὰ ποινῶν πᾶν πρόσωπον ἀπο-

---

(1) Ὁ νόμος οὗτος ἐπιγράφεται An act to amend the merchant shipping act. Μετεφράσθη ἐν τῷ Annuaire de législation étrangère, 1877, σελ 51 καὶ ἑπόμ., συνεπληρώθη δὲ καὶ ἐτροποποιήθη διὰ νόμου τοῦ 1890 (53 Victoria, κεφάλ. IX) ἐπιγραφομένου An act to amend the merchant shipping Act relating to Load. line.

(2) Annuaire de législation étrangère, 1877, σελ. 51 καὶ ἑπόμ.

στέλλον ἢ ἀποπειρώμενον ν' ἀποστείλῃ εἰς πλοῦν πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ κατάστασις εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται νὰ διατρέχῃ κίνδυνον ἡ ζωὴ τῶν ἐπ' αὐτοῦ εὑρισκομένων προσώπων. — 2. Τὸ Board of Trade (1) ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ ἐμποδίζῃ, ἐπιφυλασσομένου τοῦ δικαιώματος ἐφέσεως κατὰ τῶν ἀποφάσεων αὐτοῦ, ὁλοσχερῶς ἢ ἐπὶ ὡρισμένον χρόνον, τὰ ἐλαττωματικὰ ἢ κατὰ τρόπον ἐπικίνδυνον φορτωμένα πλοῖα. Ἡ ἐξουσία αὕτη ἀπονέμεται εἰς τὸ Board of Trade καὶ ἀπέναντι τῶν ξένων ἀκόμη πλοίων, ὅταν λαμβάνωσιν ὁλόκληρον ἢ μέρος τοῦ φορτίου των ἐν λιμένι τῆς Μεγάλης Βρεττανίας. Ἐσκέφθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ, ὅτι ἄλλως οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ θὰ εὑρίσκοντο ἐν κρείττονι μοίρᾳ, καὶ ὅτι, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν μέτρων ἐμποδίσεως τῶν λαμβανομένων ὑπὸ τοῦ Board of Trade, καὶ Ἄγγλοι ἀκόμη θὰ παρεσύροντο εἰς τὸ νὰ προτιμήσωσι διὰ τὰ πλοῖά των ξένην σημαίαν.—3. Φορτώσεις τινὲς εἶναι ἐπικίνδυνοι, ὅταν γίνωνται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, διότι παρεμποδίζουσι τοὺς χειρισμοὺς ἢ μετατοπίζουσι τὸ κέντρον τῆς βαρύτητος, μάλιστα εἰς ὡρισμένας ἐποχὰς τοῦ ἔτους, καθ' ἃς ἐν γένει ἡ θάλασσα εἶναι κακή. Διὸ ὁ νόμος τοῦ 1876 (ἄρθρ. 24) ἐπιβάλλει πρόστιμον κατὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου ἐὰν τὸ γεγονὸς ἐπιβαρύνῃ αὐτόν), ὅταν πλοῖον ἀγγλικὸν ἢ ξένον, καταπλέον μεταξὺ τῆς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ὀκτωβρίου καὶ τῆς 16 τοῦ ἑπομένου Ἀπριλίου εἴς τινα λιμένα τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, φέρῃ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὡρισμένα ξύλα, περιλαμβανόμενα ἐν ταῖς κατηγορίαις τὰς ὁποίας ὁρίζει ὁ νόμος (2). Αἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτώσεις ἄλλων ἀντικειμένων καὶ εἰς ἄλλας ἐποχὰς τοῦ ἔτους εἶναι συχνὴ αἰτία δυστυχημάτων, συχνότατα δὲ οἱ ἐφοπλισταὶ παρασύρονται εἰς τὸ νὰ πράττωσι τοῦτο χάριν οἰκονομίας· ἔχουσι φορτίον ὑπερβαῖνον τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου ἀναλόγως τῆς ὁποίας εἰσπράττονται διάφορα δικαιώματα εἰς τοὺς

(1) Τὸ Board of Trade ἢ γραφεῖον τῆς ἐμπορίας εἶναι ἀρχὴ ἀνάλογος πρὸς τὸ ἐν Γαλλίᾳ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου. Ὅρα de Franqueville, Le gouvernement et le parlement britanniques, I, σελ. 509.

(2) Κατὰ τὸ ἄρθρον 229 τοῦ ἐμπ. κώδικος, αἱ φορτώσεις ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κατ' ἀρχὴν ἀπαγορεύονται. Ἀλλ' ἐνταῦθα πρόκειται μᾶλλον περὶ κανόνος ἑρμηνευτικοῦ τῆς βουλήσεως, δεκτοῦ γενομένου ἐν τῷ συμφέροντι τῶν φορτωτῶν, ἢ περὶ κανόνος ἀστυνομικοῦ. Διότι τὸ ἄρθρον 229 ἐπιτρέπει τὴν φόρτωσιν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἐὰν ὑπάρχῃ συγκατάθεσις τοῦ φορτωτοῦ.

λιμένας. Διό, πρὸς κατάργησιν αὐτῆς ταύτης τῆς αἰτίας, τῆς συχνότητος τῶν φορτώσεων τούτων, κατὰ τὸν νόμον τοῦ 1876 (ἄρθρ. 28), πᾶν πλοῖον, ἀγγλικὸν ἢ ξένον, μὴ περιλαμβανόμενον ἐν τῇ κατηγορίᾳ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν (home trade ships), ἔχον φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ὑπόκειται εἰς δικαίωμα χωρητικότητος, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῇ βάσει τῆς πραγματικῆς χωρητικότητός του εἰς ἣν προστίθεται ἡ ἀναγκαία περιεκτικότης, ὅπως χωρέσωσι τὰ ἐμπορεύματα τὰ φορτωθέντα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. — 4. Αἱ en brac (χῦμα) φορτώσεις σιτηρῶν προξενοῦσι συχνὰ δυστυχήματα· ἅμα ὡς τὸ πλοῖον κλίνῃ πρὸς τὴν ἑτέραν τῶν πλευρῶν, τὰ σιτηρὰ φέρονται πρὸς τὴν πλευρὰν ταύτην καὶ ἐμποδίζουσιν ἐνίοτε οὕτω τὸ πλοῖον ν' ἀνασηκωθῇ. Κατὰ τὸ ἄρθρον 22 τοῦ νόμου τοῦ 1876 οὐδὲν φορτίον σιτηρῶν πρέπει νὰ φορτώνηται ἐπὶ ἀγγλικοῦ πλοίου, ἐὰν τὸ φορτίον τοῦτο δὲν εἶναι ἐγκεκλεισμένον εἰς σάκκους ἢ βαρέλια, ἢ συγκρατῆται ἐν τῇ θέσει του διὰ φραγμάτων (bordés ou cloisons) ἢ ἄλλως. Πρόστιμον ἐπιβάλλεται κατὰ παντὸς ἰδιοκτήτου, πλοιάρχου ἢ πράκτορος, ὅστις, ἐποπτεύων τὴν φόρτωσιν ἀγγλικοῦ πλοίου, ἀφίνει νὰ γίνηται αὕτη κατὰ παράβασιν τῆς ἀπαγορευτικῆς ταύτης διατάξεως. — 5. Τέλος πᾶν ἀγγλικὸν πλοῖον, ἐξαιρέσει τῶν πλοίων χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 80 τόννων τῶν χρησιμοποιουμένων ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν μεταξὺ λιμένων τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα καὶ αἱ θαλαμηγοί, δέον νὰ σημειοῦνται ἐξωτερικῶς διὰ γραμμῆς τοῦ ἀνωτάτου ὁρίου φορτώσεως (ἄρθρ. 25 μέχρι 28). Διὰ τῆς διατάξεως ταύτης ἐσκοπεῖτο ἡ πρόληψις τῶν ὑπερβολικῶν φορτώσεων (1).

**550.** Περὶ ναυτιλιακῶν ἐγγράφων. — Ὁ πλοίαρχος δὲν πρέπει ν' ἀναχωρήσῃ χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡρισμένα ἔγ-

---

(1) Ἐν Γαλλίᾳ δὲν ὑπάρχει κανὼν περὶ προσδιορισμοῦ γραμμῆς ἀνωτάτου ὁρίου φορτώσεως. Ἀλλ' ἐν ἔτει 1892 συνεστάθη ἐπιτροπὴ ὅπως ἐξετάσῃ, ἂν δὲν ἦτο πρέπον πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ὑπερφορτώσεων νὰ γίνωσι δεκτοὶ οἱ κανόνες τοῦ ἀγγλικοῦ νόμου τοῦ 1876 ἢ παρόμοιοι ἄλλοι κανόνες. Ὅρα Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως, φύλλ. τῆς 6 Μαΐου 1892 (σελ. 2288 καὶ 2289). Ἔκθεσις πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Δημοκρατίας. Διάταγμα τῆς 1 Δεκεμβρίου 1893 ὥρισε κανόνας περὶ στοιβασμοῦ τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Ἀλλ' οἱ κανόνες οὗτοι δὲν εἶναι ἐπιτακτικοί· ἐκρίθησαν ὡς στηριζόμενοι ἐπὶ δικαιολογητικῶν λόγων ἰδιωτικοῦ συμφέροντος.

ραφα τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ κρατῇ καθ' ὅλον τὸν πλοῦν. Τὰ ἔγγραφα ταῦτα ἀπαριθμοῦνται ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 226 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τοῦ ὁποίου αἱ διατάξεις συμπληροῦνται δι' εἰδικῶν νόμων (1). Ἐνδιαφέρει δὲ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς κυρώσεως τῆς ὑποχρεώσεως ἣν ἐπιβάλλει ὁ νόμος, νὰ διακρίνωμεν, ἂν στηρίζηται αὕτη ἐπὶ τοῦ ἐμπορ. κώδικος ἢ ἐπὶ ἰδιαιτέρων νόμων. Ὅρα ἄρθρ. 228 καὶ ἀριθ. 565.

Τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα (pièces ἢ papiers de bord) καλοῦνται ἐνίοτε expéditions. Διὸ λέγεται περὶ τοῦ πλοίου, ὅτι εἶναι expédié, ὅταν εἶναι ἐφωδιασμένον μεθ' ὅλων τῶν ἐγγράφων τὰ ὁποῖα δέον νὰ εὑρίσκωνται ἐπ' αὐτοῦ.

Τὸ ἄρθρ. 226 ἀναφέρει ἓξ ἔγγραφα τὰ ὁποῖα ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου· ἕκαστον τούτων δέον νὰ ἐξετασθῇ κατ' ἰδίαν.

551. α. Κατὰ τὸ ἄρθρον 226, ὁ πλοίαρχος πρέπει νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου *τὸ ἔγγραφον τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου*, τουτέστι τὸ ἔγγραφον τὸ ὁποῖον ἀποδεικνύει τίνι τίτλῳ ὁ νῦν ἰδιοκτήτης ἀπέκτησε τὸ πλοῖον. Ἀναγνωρίζεται, ὅτι τὸ ἔγγραφον τοῦτο δὲν δύναται νὰ εὑρίσκηται ἐπὶ τοῦ πλοίου· τῷ ὄντι εἶναι τοῦτο προσηρτημένον εἰς τὸ βιβλίον τῶν περὶ ἐθνικότητος αἰτήσεων (soumissions de francisation (ἀριθ. 120). Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐν τῷ ἐγγράφῳ ἐθνικότητος, τὸ ὁποῖον περιλαμβάνεται ἐπίσης μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων, ἀναγράφονται αἱ ἀλλαγαὶ ἰδιοκτησίας. Ὅρα ἀριθ. 120.

552. β. *Ἔγγραφον ἐθνικότητος*. — Τὸ δεύτερον ἔγγραφον τὸ μνημονευόμενον ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 226 εἶναι τὸ *ἔγγραφον ἐθνικότητος*. Περὶ τοῦ ἐγγράφου τούτου ἐγένετο λόγος ἐν τοῖς ἀνωτέρω. Ἀποδεικνύει τοῦτο τὴν ἐθνικότητα τοῦ πλοίου, καὶ ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην ἔχει μεγάλην χρησιμότητα κατὰ τὸν πλοῦν, ἰδίᾳ ἐν περιπτώσει πολέμου, ὅταν πρόκειται ν' ἀποδειχθῇ, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἀνήκει εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν οὐδενὸς τῶν ἐμπολέμων καὶ ὅτι κατὰ συνέπειαν δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπ' αὐτοῦ τὸ δικαίωμα λείας. Ἀλλὰ δὲν εἶναι τοῦτο μόνον· αἱ ἀλλαγαὶ ἰδιοκτησίας δέον νὰ ἐγγράφωνται ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου

(1) Ἀπαρίθμησις τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου ὑπάρχει ἐν τῷ ἄρθρῳ 205 τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ 1866.

τῆς ἐθνικότητος (ἀριθ. 120) (1). Οὕτω ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀποδείξῃ ἐν πάσῃ στιγμῇ τίς εἶναι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου.

553. γ. *Ναυτολόγιον* (rôle d'équipage).—Προκειμένου περὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, εἴπομεν, ὅτι διὰ τοῦ ὀνόματος τούτου ἢ ἐνίοτε διὰ τοῦ ὀνόματος rôle d'armement δηλοῦμεν τὸ ἔγγραφον τὸ συντασσόμενον κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τῆς ἀναχωρήσεως ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς. Τὸ ἔγγραφον τοῦτο εἶναι χρήσιμον ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις. Χρησιμεύει ἐν πρώτοις ὅπως ἀποδεικνύῃ τὰς μεταξὺ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ συνομολογουμένας συμφωνίας (ἄρθρ. 250 ἐμπ. κώδικος), ἀποδεικνύει τὴν ἐθνικότητα τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, χάρις εἰς αὐτό, καθιστῶν γνωστοὺς τοὺς συμπεφωνημένους μισθοὺς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, καθίσταται δυνατὴ ἡ ἐνέργεια τῶν ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ ἀπομαχικοῦ ταμείου κρατήσεων (ἀριθ. 361), καθιστᾷ γνωστόν, ἂν οἱ ἐργάται θαλάσσης ἐξετέλεσαν τὴν ἀπαιτουμένην κατὰ χρόνον ναυτικὴν ὑπηρεσίαν ὅπως ἔχωσι δικαίωμα συντάξεως· ἐπὶ τοῦ ναυτολογίου ἐπίσης ἐνεργεῖ ὁ ἐπίτροπος τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἢ ὁ πρόξενος τὰς ἐπισημειώσεις, δι' ὧν ἐπιτρέπει τὰς προκαταβολάς.

Κατὰ τὸν πρῶτον ἐφοπλισμὸν τοῦ πλοίου τὸ ναυτολόγιον δὲν παραδίδεται εἰ μὴ ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος. Συντάσσεται δὲ εἰς τρία ἀντίτυπα· τὸ ἓν παραδίδεται εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ ἀποτελεῖ ἓν τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων, τὸ ἕτερον παραμένει εἰς τὸν ἐπίτροπον τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς, τὸ τρίτον παραδίδεται εἰς τὸν ταμίαν τοῦ ναυτικοῦ.

---

(1) Κατὰ τὸν νόμον τῆς 10 Δεκεμβρίου τοῦ 1874 (ἄρθρ. 6), αἱ ἐγγραφαὶ ναυτικῆς ὑποθήκης αἱ συνιστώμεναι εἴτε ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου, εἴτε ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ἔπρεπε νὰ ἐγγράφωνται ἐπίσης ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος. Οὕτω ὁ πλοίαρχος ἠδύνατο ν' ἀποδεικνύῃ κατὰ πᾶσαν στιγμὴν καὶ ἐν παντὶ τόπῳ ποία ἦτο ἡ ἐνυπόθηκος κατάστασις τοῦ πλοίου. Ὑπὸ τὴν τελευταίαν ταύτην ἔποψιν ἡ προσαγωγὴ τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος ἦτο ἀπαραίτητος εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅστις θὰ ἤθελε νὰ δανεισθῇ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ δι' ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου. (Νόμος τῆς 10 Δεκεμβρίου 1874, ἄρθρον 26). Ἀλλ' ὁ νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885 (ἄρθρ. 6) κατήργησε καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς μνημονεύσεως τῶν ἐγγραφῶν ἐπὶ τῆς ὀπισθίας ὄψεως τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος καὶ τὰς ὑποθήκας τὰς συνιστωμένας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸν πλοῦν.

Ἡ ἀνανέωσις τοῦ ναυτολογίου δέον νὰ γίνηται εἰς ἐποχὰς αἵτινες ποικίλλουσι κατὰ τὴν φύσιν τοῦ πλοῦ εἰς ὃν ἐπιδίδεται τὸ πλοῖον εἰς ὃ ἀνήκει. Τὸ ναυτολόγιον ἀνανεοῦται εἰς ἕκαστον πλοῦν διὰ τὴν ναυτιλίαν μακρῶν πλόων. Πάντως ὅμως ἡ ἀνανέωσις δὲν γίνεται εἰμὴ κατὰ ἓξ μῆνας διὰ τὰ ὑπερατλαντικὰ ταχυδρομικὰ πλοῖα. Εἶναι δὲ ἐτησία διὰ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦσι πλοῦς ἀγχιπλοίας, ἀκτοπλοΐας ἢ ἁλιείας. Νόμος τῆς 19 Μαρτίου 1852 ἄρθρ. 2.

Τὸ ναυτολόγιον εἶναι κατ' ἀρχὴν ἀναγκαῖον δι' ὅλα τὰ πλοῖα καὶ ἀκάτια ἐνεργοῦντα θαλασσίαν ναυτιλίαν. Διὸ τὸ διάταγμα τῆς 19 Μαρτίου 1852 ὁρίζει ἐκ τῆς ἀφορμῆς ταύτης ποία ναυτιλία δέον νὰ ἀποκαλῆται οὕτω (1). Ἐν τούτοις ἐξαιρέσεις τινὲς ἐπηνέχθησαν εἰς τὴν ἀρχήν· ὑπάρχουσι πλοιάρια διὰ τὰ ὁποῖα ἀρκεῖ ἁπλῆ ἄδεια ναυτιλίας (permis de navigation).

**554.** δ. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου του τὰ *φορτωτικὰ* καὶ *ναυλωτικά*. Τὸ ναυλωτικὸν εἶναι τὸ ἔγγραφον τὸ ἀποδεικνύον τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως (ἄρθρ. 273 ἐμπ. κώδ.)· τὸ φορτωτικὸν εἶναι ἡ ἔγγραφος ἀναγνώρισις τῆς φορτώσεως ἐκδιδομένη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (ἄρθρ. 222, 281 μέχρι 285 ἐμπ. κώδικος).

**555.** ε. *Αἱ περὶ τῆς ἐπισκέψεως ἐκθέσεις*, αἵτινες ἀποδεικνύουσιν, ὅτι ἐγένετο ἡ ἐπίσκεψις, περιλαμβάνονται ἐπίσης ἐν τοῖς ναυτιλιακοῖς ἐγγράφοις. Ὅρα ἀριθ. 540 καὶ ἑπομ.

**556.** ζ. Τέλος ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου τὰ *ἐξοφλητικὰ τῶν τελωνιακῶν δικαιωμάτων*, ἢ *τῆς περὶ ρητῆς μετακομιδῆς ἐγγυήσεως* (acquits de paiement ἢ à caution des douanes). Τὰ ἐξοφλητικὰ τῶν τελωνιακῶν δικαιωμάτων εἶναι αἱ ἀποδείξεις ἐξοφλήσεως αἱ ἐκδιδόμεναι ὑπὸ τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς. Τὰ δὲ ἀποδεικτικὰ τῆς περὶ ρητῆς μετακομιδῆς ἐγγυήσεως εἶναι πιστοποιητικὰ ἐκδιδόμενα ὑπὸ τῆς αὐτῆς ἀρχῆς, ἀποδεικνύουσι δέ, ὅτι δυνάμει δοθείσης ἐγγυήσεως δύνανται τὰ ἐμπορεύματα ἐλευθέρως νὰ κυκλοφορῶσι μεταξὺ τοῦ τόπου τοῦ ἀπόπλου καὶ τοῦ τόπου

(1) Ὁ ὁρισμὸς τῆς θαλασσίας ναυτιλίας δὲν δίδεται εἰ μὴ ἐν σχέσει πρὸς τὸ ναυτολόγιον. Ὑπὸ ἄλλας ἐπόψεις διὰ τοῦ ὅρου τούτου νοεῖται ναυτιλία κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον διάφορος. Ὅρα ἀριθ. 90.

τοῦ κατάπλου. Ἰδίᾳ ἐκδίδονται πιστοποιητικὰ τῆς περὶ ρητῆς μετακομιδῆς ἐγγυήσεως, ὅταν γίνηται ἁπλῆ ἀλλαγὴ ἀποθηκεύσεως (entrepôt), ἀποστολὴ εἰς τὰς ἀποικίας, ἢ προσωρινὴ παραδοχὴ ξένων ἐμπορευμάτων προωρισμένων νὰ ἐπεξεργασθῶσι βιομηχανικῶς ἐν Γαλλίᾳ πρὶν ἢ ἐξαχθῶσιν. Ἐν τῇ μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ναυτιλίᾳ δὲν ἐκδίδονται ἀποδεικτικὰ τῆς περὶ ρητῆς μετακομιδῆς ἐγγυήσεως, εἰ μὴ διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὑποκείμενα εἰς τέλος ἐξαγωγικόν. Διὰ τὰ λοιπὰ ἐμπορεύματα ἐκδίδεται μόνον passavant ἢ ἁπλῆ ἄδεια κυκλοφορίας.

**557**. Ἐκτὸς τοῦ ἄρθρ. 226 τοῦ ἐμπορ. κώδικος, νόμοι καὶ διατάγματα εἰδικὰ ἀπαιτοῦσι προσέτι νὰ ἔχωσι τὰ πλοῖα καὶ ἄλλα τινὰ ἔγγραφα. Εἶναι δὲ ταῦτα ἡ *ἄδεια* (congé), τὸ *δηλωτικὸν* (manifeste) ἡ *ὑγειονομικὴ πιστοποίησις* (patente de santé), ἔπειτα ἄλλα τινὰ ἔγγραφα μικροτέρας σπουδαιότητος, ὁ *κατάλογος τῶν ἐπιβατῶν*, ἡ *ἀπογραφὴ τῶν κινητῶν πραγμάτων καὶ ἐξαρτίων* (inventaire du mobilier et du gréement) *ἀντίτυπον ὁδηγιῶν περὶ τῶν πυρῶν*, *βιβλίον ποινῶν* κλπ.

**558**. Ἡ *ἄδεια* (congé) (1) εἶναι εἶδος διαβατηρίου ἐκδιδομένου ὑπὸ τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς. Ἄνευ ἀδείας δὲν δύναται πλοῖον γαλλικὸν νὰ ἐξέλθῃ τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεώς του. Ἡ ἄδεια χρησιμεύει κυρίως εἰς τὸ ν' ἀποδεικνύῃ, ὅτι τὸ πλοῖον δικαιοῦται πάντοτε νὰ ἐπικαλῆται τὴν ἐθνικότητα τὴν ὁποίαν ἀπέκτησεν (ἀριθ. 77 δίς), καὶ νὰ βεβαιοῖ τὴν ταυτότητα τοῦ πλοίου διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη μετ' ἐκείνου διὰ τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος.

Τὰ μόνα γαλλικὰ πλοῖα διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἀπαιτεῖται ἄδεια εἶναι τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸ κράτος. Ἐκδίδονται μάλιστα τοιαῦται καὶ διὰ τὰ πλοῖα τὰ ἀπαλλασσόμενα τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐθνικότητος. Ἔχομεν ἐνταῦθα ἁπλοῦν ἀστυνομικὸν μέσον διὰ τὸ τελωνεῖον.

Ἡ ἄδεια ἰσχύει δι' ἓν ἔτος ἢ διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, ἐὰν ὁ πλοῦς διαρκέσῃ περισσότερον.

---

(1) Νόμος τῆς 27 Τρυγητοῦ ἔτους ΙΓ· Νόμος τῆς 6 Μαΐου 1841, ἄρθρ. 20. Ὅρα Κανονισμὸν τοῦ 1866, ἄρθρ. 161 μέχρις 164. — Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681, διαφόρως τοῦ ἐμπορ. κώδικος, περιεῖχε διατάξεις περὶ τῆς ἀδείας. Ὁ τίτλος Χ τοῦ βιβλίου Ι ἐπραγματεύετο κατὰ τὴν ἐπιγραφήν του περὶ τῶν ἀδειῶν καὶ ἐκθέσεων (congés et rapports).

Φανερώνει αὕτη τὸν λιμένα εἰς ὃν ἀνήκει τὸ πλοῖον, τὸ ὄνομα ἢ τὰ ὀνόματα τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ τῶν συνιδιοκτητῶν, τὸν τόπον καὶ τὸ ἔτος τῆς κατασκευῆς, τὰς διαστάσεις τοῦ πλοίου κτλ.

Εἰς περιστάσεις ἐξαιρετικὰς ἡ ἄδεια ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ Γάλλου προξένου.

Ὡς ἐκ τοῦ σκοποῦ δὲ δι' ὃν ἐκδίδεται ἡ ἄδεια συνάγεται, ὅτι ἐν Γαλλίᾳ δὲν ὑπάρχει βεβαίως λόγος ἐκδόσεως ἀδείας διὰ τὰ ξένα πλοῖα.

**559.** Τὸ *δηλωτικὸν* (manifeste) εἶναι πλήρης πίναξ ὅλων τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποτελούντων τὸ φορτίον, μὴ περιλαμβανομένων τῶν προμηθειῶν καὶ τῶν τροφίμων τῶν προωρισμένων διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης (1). Ἔχομεν δὲ *δηλωτικὸν εἴσπλου* καὶ *δηλωτικὸν ἔκπλου*.

Οὐδὲν γαλλικὸν ἢ ξένον πλοῖον πρέπει νὰ ἐκπλέῃ ἐκ γαλλικοῦ λιμένος χωρὶς νὰ ἔχῃ δηλωτικὸν θεωρημένον ὑπὸ τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς (Νόμος 5 Ἰουλίου 1836, ἄρθρ. 2). Τοῦτο δὲ εἶναι τὸ *δηλωτικὸν ἔκπλου*. Ἀποτελεῖ οὕτως εἰπεῖν σύνοψιν τῶν φορτωτικῶν· ἀναγράφει τὴν φύσιν, τὴν προέλευσιν καὶ τὸν προορισμὸν τῶν ἐμπορευμάτων. Εἶναι ὑπογεγραμμένον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ δέον νὰ παρουσιάζηται εἰς πᾶσαν ζήτησιν τῶν προεστώτων τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς. Δὲν ἐμποδίζει ὅμως τὸ δηλωτικὸν τὴν λεπτομερῆ δήλωσιν τῶν ἐμπορευμάτων, ἡ ὁποία δέον νὰ γίνηται εἰς τὸ τελωνεῖον πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου.

Τὸ *δηλωτικὸν εἴσπλου* εἶναι ἡ κατάστασις τῆς φορτώσεως πλοίου τὸ ὁποῖον καταπλέει εἰς λιμένα γαλλικόν, εἴτε τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του εἴτε λιμένα προσορμίσεως. Ἡ πρᾶξις αὕτη δέον νὰ συντάσσηται ἅμα ὡς τὸ πλοῖον πλησιάζῃ εἰς ἀπόστασιν τεσσάρων λευγῶν ἀπὸ τῶν γαλλικῶν ἀκτῶν. Ἐντὸς τῶν ὁρίων τούτων τὸ δηλωτικὸν δέον νὰ παρουσιάζηται, ἐπὶ ποινῇ προστίμου, εἰς πάντα ἀντιπρόσωπον τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς ζητοῦντα αὐτό.

Τὸ δηλωτικὸν ἔκπλου δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς δηλωτικὸν εἴσπλου, ὅταν καθ' ὁδὸν δὲν ἐγένετο οὔτε φόρτωσις οὔτε ἐκφόρτωσις

---

(1) Νόμος τῆς 22 Αὐγούστου 1791, τίτλος II, ἄρθρ. 4 καὶ 10· Διάταγμα τῆς 4 germinal, ἔτους II, τίτλος II.

ἐμπορευμάτων, οὕτως ὥστε ἡ σύστασις τοῦ φορτίου δὲν ὑπέστη οὐδεμίαν τροποποίησιν.

Ὡς ἐκ τοῦ δηλωτικοῦ δύναται νὰ γίνῃ εἰς τὸ τελωνεῖον δήλωσις γενικὴ (en gros) ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς ἀφίξεως· ὁ πλοίαρχος ἔχει προθεσμίαν τριῶν ἡμερῶν ὅπως κάμῃ τὴν λεπτομερῆ δήλωσιν.

Ἡ ὑποχρέωσις τῆς συντάξεως τῶν δηλωτικῶν ἐπεβλήθη εἰς τοὺς πλοιάρχους, ὅπως ἐξασφαλισθῇ ἡ εἴσπραξις τῶν τελωνιακῶν τελῶν, ὅπως ἐμποδισθῇ ἡ λαθρεμπορία καὶ ὅπως διευκολυνθῇ ἡ κατάρτισις τῶν στατιστικῶν πινάκων τῶν τελωνείων, δι'ὧν καθίσταται γνωστὴ ἡ γενικὴ κίνησις τῆς εἰσαγωγῆς καὶ τῆς ἐξαγωγῆς.

**560.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι οὐδὲν ἐμπόρευμα δύναται νὰ ἐπιβιβασθῇ ἄνευ ἀδείας ἐπιβιβάσεως τοῦ τελωνείου, καὶ ἂν ἀκόμη ἐξεπληρώθησαν ὅλαι αἱ διατυπώσεις καὶ ἐπληρώθησαν ὅλα τὰ δικαιώματα. Ἡ ἀποβίβασις προϋποθέτει ἐπίσης κατὰ τὴν ἄφιξιν ἄδειαν παρεχομένην ὑπὸ τῆς αὐτῆς ἀρχῆς.

Διὸ ἡ ἐπιβίβασις καὶ ἡ ἀποβίβασις τῶν ἐμπορευμάτων δὲν δύναται νὰ ἐνεργηθῇ εἰ μὴ ἐντὸς τῆς ζώνης τῶν λιμένων ἐν οἷς ὑπάρχουσι τελωνιακαὶ ἀρχαί. Νόμος τῆς 22 Αὐγούστου 1791, ἄρθρ. 13, τίτλος II.

**561.** Πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐξαπλώσεως νόσων μολυσματικῶν ἐλήφθησαν εἰδικὰ προφυλακτικὰ μέτρα· διωργανώθη ἀστυνομία ὑγειονομική. Περὶ τῆς ἀστυνομίας ταύτης ὑπάρχουσιν εἷς νόμος τῆς 3 Μαρτίου 1822, ἓν διάταγμα τῆς 24 Δεκεμβρίου 1850, μία διεθνὴς σύμβασις τῆς 3 Φεβρουαρίου 1852 καὶ ἓν διάταγμα τῆς 4 Ἰουνίου 1853 ἐκδοθὲν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως ταύτης (1).

Ἡ *ὑγειονομικὴ πιστοποίησις* (certificat ἢ patente de santé), ἡ ὁποία δέον νὰ περιλαμβάνηται κατὰ τὴν ἀναχώρησιν μεταξὺ τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου, εἶναι τὸ ἔγγραφον τὸ βεβαιοῦν τὴν ὑγειονομικὴν κατάστασιν τῆς χώρας τῆς προελεύσεως καὶ τὴν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ἔκπλου. Πρέπει κυρίως νὰ ἀναφέρῃ τὴν ὕπαρ-

---

(1) Ὅρα ἐπίσης ὑγειονομικὴν διεθνῆ σύμβασιν συνομολογηθεῖσαν ἐν Βενετίᾳ τὴν 30 Ἰανουαρίου 1892, τροποποιοῦσαν τὸ θαλάσσιον καὶ λοιμοκαθαρτικὸν ὑγειονομικὸν σύστημα τὸ ἐφαρμοζόμενον ἐν Αἰγύπτῳ εἰς τὴν ναυτιλίαν.

ξιν ἢ ἔλλειψιν νόσων μολυσματικῶν, ἕνεκα τῶν ὁποίων διωργανώθη ἡ ὑγειονομικὴ ἀστυνομία. Πᾶν γαλλικὸν ἢ ξένον πλοῖον πλέον ἐκ λιμένος γαλλικοῦ εἰς λιμένας τῶν γαλλικῶν ἀποικιῶν ἢ τῶν ξένων χωρῶν δέον νὰ ἔχῃ ὑγειονομικὴν πιστοποίησιν. Ἐπίσης ἀπαιτεῖται τοιαύτη παρὰ πάντων τῶν πλοίων τῶν καταπλεόντων ἐκ τῶν ἀποικιῶν ἢ ἐκ τῶν ξένων χωρῶν εἰς τοὺς ἡμετέρους λιμένας.

Ἐν Γαλλίᾳ ἡ ὑγειονομικὴ ἀρχὴ ἐκδίδει ὑγειονομικὴν πιστοποίησιν εἰς πάντα πλοίαρχον ζητοῦντα τοιαύτην.

Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἡ ὑγειονομικὴ πιστοποίησις ἐκδίδεται ὑπὸ τῶν προξένων τῆς Γαλλίας· ἐν ἐλλείψει προξένου ἐκδίδεται αὕτη ὑπὸ τῆς ὑγειονομικῆς ἀρχῆς τοῦ τόπου. Διὰ τὰ ξένα πλοῖα τὰ προωρισμένα διὰ τὴν Γαλλίαν ἡ ὑγειονομικὴ πιστοποίησις δύναται νὰ ἐκδοθῇ ὑπὸ τῆς ἐπιτοπίου ἀρχῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ Γάλλος πρόξενος θεωρεῖ τὴν ὑγειονομικὴν πιστοποίησιν τὴν ἐκδιδομένην ὑπὸ τῆς ἀρχῆς ταύτης (Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρ. 49). Ἡ θεώρησις τοῦ Γάλλου προξένου ἀπαιτεῖται ἐν ἑκάστῃ προσεγγίσει, ὅπως βεβαιωθῇ ἡ ὑγειονομικὴ κατάστασις τοῦ τόπου ἔνθα οὗτος ἐδρεύει.

Διακρίνομεν δὲ *πιστοποίησιν καθαράν*, *πιστοποίησιν ὕποπτον* καὶ *πιστοποίησιν ἀκαθάριστον*. Καλεῖται δὲ *καθαρά*, ὅταν βεβαιοῖ τὴν ἔλλειψιν ἀσθενείας μολυσματικῆς ἐν τῷ τόπῳ τῆς προελεύσεως· *ὕποπτος*, ὅταν ἐκφράζεται δι' αὐτῆς ἀμφιβολία περὶ τῆς ὑγειονομικῆς καταστάσεως τῆς χώρας ταύτης, τέλος καλεῖται αὕτη *ἀκαθάριστος*, ὅταν ἀναγράφῃ τὴν ὕπαρξιν μολυσματικῆς νόσου.

Ὅταν ἡ πιστοποίησις εἶναι *καθαρά*, τὸ πλοῖον γίνεται δεκτόν, κατὰ τὴν ἄφιξίν του εἰς Γαλλίαν, εἰς *ἐλευθεροκοινωνίαν* (libre pratique), τουτέστι δύναται τοῦτο νὰ κοινωνήσῃ ἐλευθέρως καὶ ἀμέσως μετὰ τῆς ξηρᾶς. Ὅταν ἡ πιστοποίησις εἶναι *ἀκαθάριστος*, τὸ πλοῖον ὑποβάλλεται εἰς κάθαρσιν, ἧς ἡ διάρκεια ποικίλλει.

Τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα ἀκτοπλοΐαν μεταξὺ τῶν γαλλικῶν λιμένων ἢ μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Γαλλίας καὶ τῶν λιμένων τῆς Ἀλγερίας ἀπαλλάσσονται τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ ἐφοδιάζωνται δι' ὑγειονομικῆς πιστοποιήσεως. Αἱ ἀπαλλαγαὶ ἀπὸ τῆς θεωρήσεως τῆς γινομένης εἰς ἑκάστην προσέγγισιν δύνανται νὰ χορηγηθῶσι καὶ εἰς τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦσι κανονικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Εὐρώπης.

**562**. *Βιβλίον τοῦ πλοίου*. — Ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι ὑπόχρεως νὰ κρατῇ τὰ ἐμπορικὰ βιβλία τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τὸν ἔμπορον

διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι δὲν εἶναι ἔμπορος (ἀριθ. 507). Ἀπαιτεῖται ὅμως ἡ ὑπ' αὐτοῦ τήρησις βιβλίου εἰδικοῦ· δέον νὰ ἔχῃ ἓν *βιβλίον πλοίου* (livre ἢ registre de bord) καὶ νὰ τηρῇ αὐτὸ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου.

Εἰς τὸ βιβλίον τοῦτο, ὅπερ εἶναι εἶδός τι *ἡμερολογίου* τῆς διοικήσεως τοῦ πλοιάρχου, δέον νὰ σημειώνωνται κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου 224 τοῦ ἐμπ. κώδικος τὰ κατὰ τὸν διάπλουν ληφθέντα μέτρα, τὰ ἔσοδα καὶ ἔξοδα τοῦ πλοίου καὶ ἐν γένει πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἀρχὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ πᾶν ὅ,τι δύναται νὰ δώσῃ ἀφορμὴν εἰς παράδοσιν λογαριασμοῦ ἢ εἰς ἀπαίτησιν. Τὸ βιβλίον τοῦτο δέον νὰ εἶναι ἠριθμημένον καὶ μονογραφημένον παρ'ἑνὸς τῶν ἐμποροδικῶν ἢ παρὰ τοῦ δημάρχου ἢ ἑνὸς τῶν παρέδρων του, ἐν οἷς τόποις δὲν ὑπάρχει ἐμποροδικεῖον.

Σήμερον τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου κρατεῖται ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοιάρχου (1)· ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, ἐτηρεῖτο συνήθως ὑπὸ τοῦ *γραμματέως* (écrivain). Τὸ διάταγμα ἀφιέρου εἰδικὸν τίτλον διὰ τὸν γραμματέα (βιβλ. II, τίτλ. III). Ἀλλ', ὡς βεβαιοῖ τοῦτο ὁ Valin ἐν τῷ ὑπομνήματί του, καὶ ὑπὸ τὸ κράτος ἀκόμη τοῦ Διατάγματος συνέβαινε νὰ μὴ προσλαμβάνηται ἐν τῷ πλοίῳ γραμματεὺς καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐξετέλει τὰ καθήκοντα τούτου ὁ πλοίαρχος.

Τὰ ἐμπορικὰ βιβλία ἀπηλλάγησαν τῆς χαρτοσημάνσεως δυνάμει τοῦ νόμου τῆς 20 Ἰουλίου 1837 (ἄρθρ. 4). Ἀλλ' ἐφαρμόζεται ἆρά γε ἡ ἀπαλλαγὴ αὕτη καὶ ἐπὶ τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου; Ὑπάρχουσιν οἱ ἰσχυριζόμενοι τοῦτο, στηριζόμενοι ἐπὶ τῆς γενικότητος τοῦ γράμματος τοῦ νόμου τοῦ καθιεροῦντος τὴν ἀπαλλαγὴν ταύτην (2). Ἀλλὰ δυσκόλως φαίνεται ὅτι εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ τοῦτο δεκτόν (3). Ἐν γένει διὰ τοῦ ὀνόματος *ἐμπορικὰ βιβλία* δὲν ἐννοοῦνται εἰ μὴ τὰ βιβλία τῶν ὁποίων ἡ τήρησις ἐπιβάλλεται εἰς τοὺς ἐμπόρους διὰ τῶν ἄρθρ. 8 καὶ ἑπομ. τοῦ ἐμπ. κώδικος.

---

(1) Τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου κρατεῖται ἐνίοτε ὑπὸ τοῦ δευτέρου. Τότε ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς ἀταξίας τὰς γενομένας ἐν τῷ βιβλίῳ τούτῳ, ὡς νὰ ἐτήρει αὐτὸ αὐτὸς ὁ ἴδιος: Ἐφετεῖον τῶν Βρυξελλῶν, 6 Ἰανουαρίου 1877, Journal du port d' Anvers, 1877. 1. 138

(2) De Valroger, I, ἀριθ. 356

(3) Demangeat sur Bravard, IV, σελ. 203, σημ. 2.

Κέκτηται δὲ μεγάλην σημασίαν τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἀποδείξεως. Δύναται νὰ χρησιμεύσῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ὅπως δικαιολογηθῇ, ὅταν προτείνηται πταῖσμά τι εἰς βάρος του, ἢ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς ν' ἀποδείξωσι τὸ πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου. Ἐνισχύει τὴν ἔκθεσιν θαλάσσης ἣν ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ κάμῃ μετὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν προορισμόν του (ἀριθ. 605). Ρητέον ὅμως, ὅτι οὐδὲν κωλύει νὰ ἀποδειχθῇ τι κατὰ τοῦ περιεχομένου τοῦ βιβλίου τούτου, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ εἶναι καὶ ἀνακριβές.

Πρόστιμον 50 μέχρι 300 φράγκων ἐπιβάλλεται κατὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀμελοῦντος νὰ τηρήσῃ τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 83 τοῦ Διατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852), χωρὶς ν' ἀποκλείηται διὰ τούτου ἡ εἰδικὴ κύρωσις τοῦ ἄρθρ. 228, περὶ ἧς θέλει γίνει λόγος κατωτέρω (ἀριθ. 564).

**563.** Ὁ πλοίαρχος ἐξ ἴσου συχνὰ κρατεῖ εἰδικὸν βιβλίον, καλούμενον *βιβλίον* de loch (δρομόμετρον) ἀφιερωμένον εἰς τὰ συμβάντα τοῦ πλοῦ ὑπὸ ἔποψιν καθαρῶς ναυτικήν. Ρητέον ἐν τούτοις, ὅτι ἡ τήρησις τοῦ εἰδικοῦ τούτου βιβλίου δὲν ἐπιβάλλεται ὑπὸ οὐδενὸς νόμου. Καὶ τὸ ὄνομα τὸ διδόμενον εἰς τὸ βιβλίον τοῦτο ὀφείλεται εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ ὄνομα τοῦ loch (δρομομέτρου), ὀργάνου τοῦ ὁποίου γίνεται χρῆσις πρὸς μέτρησιν τῆς ταχύτητος τοῦ πλέοντος πλοίου.

**564.** Ὅπως ἐπωφεληθῶσι τοῦ βραβείου ναυτιλίας τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα μακροὺς πλοῦς ἢ ἀκτοπλοΐαν διεθνῆ ὀφείλουσι νὰ ἔχωσι *βιβλίον διάπλων* (registre des traversées) χρησιμεῦον εἰς ἀπόδειξιν τῶν πλόων οὓς ἐκτελοῦσι (Διάτ. τῆς 25 Ἰουλίου 1893, ἄρθρ. 15 μέχρι 18). Ἡ ἀπόδειξις αὕτη εἶναι ἀπαραίτητος· τὸ βραβεῖον εἶναι ἀνάλογον πρὸς τὰς διανυομένας ἀποστάσεις. Σημειωτέον δέ, ὅτι τὸ βιβλίον τοῦτο δὲν κρατεῖται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου· αἱ ἐν αὐτῷ σημειώσεις ἐγγράφονται ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἢ ὑπὸ τοῦ προξένου.

**565.** *Ἀστικὴ κύρωσις τῶν ἄρθρ. 224 μέχρι 227 τοῦ ἐμπ. κώδικος.* — Αἱ ὑπὸ τῶν ἄρθρ. 224 μέχρι 227 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἐπιβαλλόμεναι εἰς τὸν πλοίαρχον ὑποχρεώσεις, τουτέστιν αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ νὰ ἔχῃ βιβλίον πλοίου, νὰ φροντίζῃ περὶ ἐπισκέψεως τοῦ πλοίου, νὰ ἔχῃ τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τὰ ἀπαριθμηθέντα ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 226, νὰ εὑρίσκηται αὐτοπροσώπως ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὸν εἴσπλουν καὶ τὸν ἔκπλουν ἐκ τῶν λιμένων, κόλπων ἢ ποτα-

μῶν (ἄρθρ. 593), κυροῦνται πᾶσαι ὁμοῦ διὰ τοῦ ἄρθρου 228: ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῶν ὑποχρεώσεων τούτων, ὁ *πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος περὶ παντὸς συμβεβηκότος πρὸς τοὺς μετόχους τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου*. Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι, ὁσάκις ἐγένετο παράβασις τῶν ἄρθρων 224 μέχρι 227, ἡ ζημία ἡ ἐπερχομένη εἰς τὸ πλοῖον ἢ εἰς τὸ φορτίον εἰκάζεται προερχομένη ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου, οὕτως ὥστε αὐτὸς ὀφείλει, ἐὰν θέλῃ νὰ ἀποφύγῃ πᾶσαν εὐθύνην, νὰ ἀποδείξῃ τὴν ἀνωτέραν βίαν. Ἀληθῶς δὲν ἔχομεν ἐνταῦθα τεκμήριον ἀποκλεῖον πᾶσαν ἐναντίαν ἀπόδειξιν· ἂν μὴ ὑπάρχῃ ρητὴ διάταξις, ἡ ἀπόδειξις δὲν ἀποκλείεται κατὰ τῶν νομίμων τεκμηρίων, εἰ μὴ καθ' ὅσον ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῶν ὁ νόμος ἀκυροῖ ὡρισμένας πράξεις ἢ ἀρνεῖται τὸ δικαίωμα ἀγωγῆς (action en justice) (ἄρθρ. 1352 ἀστ. κώδικος)· τὸ τεκμήριον τοῦ ἄρθρου 228 δὲν περιλαμβάνεται εἰς οὐδεμίαν τῶν κατηγοριῶν τούτων. Ρητέον ἄλλως, ὅτι θὰ ἦτο παράλογον ἡ μὴ τήρησις νομικῶν κανόνων νὰ ἐπιφέρῃ ἀναγκαίως τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου, καὶ ὅταν ἀκόμη δὲν ὑπέπεσεν οὗτος εἰς οὐδὲν πταῖσμα.

Τὸ τεκμήριον τοῦτο τοῦ ἄρθρου 228 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ἔχει σπουδαιότητα εἰ μὴ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν πρόκειται περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου ἀπέναντι τῶν τρίτων δυνάμει τῶν ἄρθρων 1382, 1383 ἀστ. κώδ., ἢ 407 τοῦ ἐμπορικοῦ. Μὴ ὑπάρχοντος τοῦ τεκμηρίου τούτου, οἱ τρίτοι, ἵνα λάβωσιν ἀποζημίωσιν, ὀφείλουσι ν'ἀποδείξωσι τὸ πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου. Τοὐναντίον, καὶ μὴ ὑπάρχοντος τοῦ τεκμηρίου τοῦ καθιερωμένου λόγῳ ποινῆς ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 228 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ τὸ τυχαῖον γεγονὸς ἀπέναντι τῶν προσώπων πρὸς τὰ ὁποῖα ὑποχρεοῦται διὰ συμβάσεως καὶ ἅτινα ἐπικαλοῦνται τὴν εὐθύνην του (ἀριθ. 519) (1).

**565** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — *Βιβλίον πλοίου*. — Πᾶσαι αἱ ναυτικαὶ νομοθεσίαι ὁμοφώνως ἀπαιτοῦσι τὴν τήρησιν βιβλίου τοῦ πλοίου.

---

(1) Τὰ πρόσωπα τὰ ἀποτελοῦντα μέρος τοῦ πληρώματος ἑνὸς πλοίου ἐφωδιασμένου διὰ πολεμικῶν ὅπλων δέον νὰ καταδιώκωνται ὡς πειραταί, ὅταν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τῶν ἐγγράφων του. Νόμος τῆς 10 Ἀπριλίου 1825, ἄρθρ. 1, ἐδ. 1. Desjardins, II, ἀριθ. 460.

Ὁ *βελγικὸς* νομος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 15) περιορίζεται εἰς τὸ ν' ἀντιγράψῃ τὸ ἄρθρ. 224 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορ. κώδικος. Πολλοὶ ὅμως κώδικες περιέχουσι πλείονας λεπτομερείας περὶ τοῦ βιβλίου τούτου.

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 487) ἀπαιτεῖ νὰ ὑπογράφηται τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὑπὸ τοῦ δευτέρου. Ὥριζε δὲ καὶ τὴν ἀποδεικτικὴν αὐτοῦ δύναμιν. Ἀλλὰ τὸ ἄρθρ. 488, τὸ περὶ τοῦ θέματος τούτου πραγματευόμενον, κατηργήθη διὰ τῆς παραδοχῆς τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν ἀποδείξεων τῆς καθιερουμένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 259 τοῦ γερμανικοῦ κώδικος τῆς πολιτικῆς δικονομίας, οὕτως ὥστε σήμερον ὁ δικαστὴς δύναται νὰ δώσῃ ὅσον αὐτὸς ἤθελε κρίνει προσῆκον προσοχὴν εἰς τὸ περιεχόμενον τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου. Ἐπιφυλάσσει δὲ ὁ γερμανικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 489) εἰς τοὺς ἰδιαιτέρους νόμους τῶν διαφόρων κρατῶν τὸ δικαίωμα τοῦ ν' ἀπαλλάξωσι τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου τὰ μικρὰ πλοῖα (ἀκτοπλοϊκὰ ἢ ἄλλα).

Ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ.500) ἀπαιτεῖ τὴν τήρησιν βιβλίου τοῦ πλοίου διῃρημένου εἰς τέσσαρα τεύχη, ἤτοι ἓν ἡμερολόγιον γενικὸν καὶ λογιστικόν, ἓν ἡμερολόγιον τοῦ πλοῦ, ἓν ἡμερολόγιον φορτώσεως ἢ ἐγχειρίδιον τοῦ πλοίου, ἓν ἀπογραφικὸν τοῦ πλοίου. Ἡ τήρησις τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοῦ δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν λιμνῶν καὶ ποταμῶν ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὰ πλοῖα τὰ χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 50 τόννων, τῶν ὁποίων οἱ διάπλοι (traversées) δὲν ὑπερβαίνουσι τὰς ἰταλικὰς ἀκτάς, τὰς νήσους τῆς Κορσικῆς καὶ τῆς Μελίτης καὶ τῶν παρακειμένων νησίδων, τὰς ἀκτὰς τῆς Προβηγκίας μέχρι τοῦ λιμένος τῆς Σέττης, τὰς ἐξωτερικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀδριατικῆς, τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀλγερίας, τῆς Τυνησίας ὡς καὶ τὰς παρακειμένας εἰς αὐτὰς νήσους.

Οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Πορτογαλίας* (ἄρθρ. 499 μέχρι 504) καὶ *Ἱσπανίας* (ἄρθρ. 612 3ον) ἀπαιτοῦσιν ἐπίσης νὰ ἔχῃ ὁ πλοίαρχος ἐπὶ τοῦ πλοίου ἓν βιβλίον ἐπιβατῶν καὶ φορτίου, ἓν λογιστικὸν βιβλίον, ἓν βιβλίον πλοῦ, ἓν βιβλίον ἀπογραφῆς τοῦ πλοίου.

Ὁ *φινλανδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ κανονίζει πᾶν ὅ,τι σχετικὸν πρὸς τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου ἐν τοῖς ἄρθροις 38 μέχρι 41. Πᾶν πλοῖον χρησιμοποιούμενον εἰς τὴν ἐμπορίαν ἢ τὴν μετακομιδὴν τῶν ταξι-

διωτῶν εἰς ξένον λιμένα δέον νὰ ἔχῃ βιβλίον τοῦ πλοίου κρατούμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Ἐὰν τὸ βιβλίον τοῦτο ἤθελεν ἀπολεσθῇ ἢ ἂν ἔχῃ συμπληρωθῇ, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ συντάξῃ νέον καὶ νὰ ζητήσῃ τὴν σφράγισιν αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ προξένου ἢ τῆς ἁρμοδίας ἀρχῆς ἐν τῷ πρωτῳ λιμένι προσεγγίσεως. Ἅμα δὲ ὡς φθάσῃ εἰς λιμένα τῆς Φινλανδίας, ζητεῖ νὰ δοθῇ εἰς αὐτὸν νέον βιβλίον. Συντελεσθέντος τοῦ πλοῦ, τὸ βιβλίον κατατίθεται εἰς τὸν λιμένα κατατάξεως καὶ διατηρεῖται ἐν αὐτῷ, ὅπως τίθηται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεων.

Ἐν τοῖς ναυτικοῖς κώδιξι τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* τὰ ἄρθρα 35 μέχρι 39 ἀφορῶσι τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου. Κατὰ τὸν *σουηδικὸν* κώδικα (ἄρθρ. 35) εἰς πάντα τὰ ἱστιοφόρα πλοῖα τὰ 50 τόννων χωρητικότητος τοὐλάχιστον, ὡς καὶ εἰς πάντα τὰ ἀτμοκίνητα πλοῖα τὰ διευθυνόμενα εἰς ἄλλους ἐξωτερικοὺς λιμένας πλὴν τῶν τῆς Βαλτικῆς, ἢ τῶν δανικῶν καὶ νορβηγικῶν λιμένων τῶν κειμένων ἐντεῦθεν τοῦ φάρου τοῦ Σκάγεν καὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Λινδενάς, τηρεῖται βιβλίον πλοίου. Κατὰ τὸν *Δανικὸν* κώδικα (ἄρθρ. 35), τηρεῖται ἡμερολόγιον πλοίου εἰς τὰ πλοῖα τὰ διευθυνόμενα εἰς λιμένα κείμενον πέραν τῆς γραμμῆς τῆς ἀγομένης μεταξὺ τῆς νήσου τοῦ Τέξελ καὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Λινδενὰς καὶ ἐν τῇ Βαλτικῇ πρὸς βορρᾶν τῆς 58 μοίρας γεωγραφικοῦ πλάτους. Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐκ λιμένος δανικοῦ τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου δέον νὰ παρουσιασθῇ εἰς ὑπάλληλον τοῦ τελωνείου, ὅστις διὰ τῆς ἀδαπάνου θεωρήσεώς του βεβαιοῖ, ὅτι ὑπεβλήθη εἰς αὐτὸν τὸ βιβλίον. Οἱ δύο κώδικες ἀπαιτοῦσι νὰ ἔχωσι τὰ ἀτμοκίνητα πλοῖα, ὡς παράρτημα τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου εἰδικὸν ἡμερολόγιον διὰ τὴν μηχανήν. Τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου κρατεῖται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ, ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν καὶ εὐθύνην αὐτοῦ, ὑπὸ τοῦ δευτέρου (ἄρθρ. 36 *σουηδικοῦ* καὶ *δανικοῦ* κώδικος). Τὸ ἡμερολόγιον τῆς μηχανῆς κρατεῖται ὑπὸ τοῦ μηχανικοῦ (mécanicien) ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἐπίβλεψιν καὶ ὑπὸ τὴν αὐτὴν εὐθύνην. Πᾶν ὅ,τι συνέβη κατά τινα φυλακὴν (quart) δύναται προσωρινῶς νὰ σημειωθῇ ἐπὶ προχείρου χάρτου, ἀλλ' ἡ μεταγραφὴ αὐτοῦ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου δέον νὰ γραφῇ ἐντὸς 24 ὡρῶν. Οἱ κώδικες τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας ὁρίζουσι κατὰ γενικὸν κανόνα, ὅτι τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου θὰ περιέχῃ ἀκριβῆ ἀναγραφὴν πάντων τῶν συμβεβηκότων τοῦ πλοῦ, τῶν ὁποίων ἡ γνῶσις

δύναται νὰ εἶναι χρήσιμος εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, εἰς τὸν φορτωτήν, εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν ἢ εἰς πᾶν ἄλλο πρόσωπον ἐνδιαφερόμενον εἰς τὴν ἔκβασιν τοῦ πλοῦ· ἔπειτα περιέχουσι τὰς κυριωτέρας σημειώσεις αἵτινες δέον νὰ καταχωρισθῶσιν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου. Ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τῆς μηχανῆς πρέπει νὰ σημειοῦται ἡ προμήθεια κατὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐξ ἑκάστου λιμένος τῶν ὑλικῶν τῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς, ἡ κατανάλωσις τοῦ ἄνθρακος διὰ πᾶν εἰκοσιτετράωρον καὶ πᾶν ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν πορείαν καὶ τὴν ἐπιμέλειαν τῆς μηχανῆς. Εἰδικοὶ κανόνες τίθενται ὡς πρὸς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου (ναυτικοὶ κώδικες τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας ἄρθρ. 38). Πᾶς ἐνδιαφερόμενος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνῃ γνῶσιν τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, νὰ λαμβάνῃ δὲ καὶ ἀντίγραφα αὐτοῦ. Τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου δέον νὰ φυλάσσηται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐπὶ δύο τοὐλάχιστον ἔτη ἀπὸ τοῦ κλεισίματός του (1)· ἐν ᾗ δὲ περιπτώσει ἤθελον ἐπιληφθῇ τὰ δικαστήρια διαφορᾶς τινος πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας ταύτης, τὸ ἡμερολόγιον δέον νὰ φυλάσσηται μέχρις ἀποπερατώσεως τῆς δίκης διὰ τελεσιδίκου ἀποφάσεως (ἄρθρ. 39).

Διὰ τὴν *Μεγάλην Βρεττανίαν* περιλαμβάνει διατάξεις περὶ τοῦ θέματος τούτου τὸ Merchant shipping act (ἄρθρ. 280 μέχρι 287). Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ κρατῇ δύο βιβλία: τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου (ships log) καὶ τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον (official log). Τὰ δύο ταῦτα ἡμερολόγια δύνανται κατὰ τὸ δοκοῦν τῷ πλοιάρχῳ νὰ εἶναι κεχωρισμένα ἢ ἡνωμένα. Ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου ἐγγράφονται εἰδικῶς τὰ ἔξοδα καὶ τὰ ἔσοδα· τῇ βοηθείᾳ δὲ τῶν σημειώσεων τούτων δίδει ὁ πλοίαρχος λογαριασμὸν εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου. — Ἐν τῷ ἐπισήμῳ ἡμερολογίῳ δέον κατὰ τὸ ἄρθρον 282 νὰ ἀναγράφωνται τὰ πταίσματα καὶ ἐγκλήματα τὰ διαπραττόμενα ὑπὸ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ αἱ ἐπιβαλλόμεναι ποιναί, αἱ ἀσθένειαι, αἱ γεννήσεις, οἱ γάμοι, οἱ θάνατοι οἱ ἐπελθόντες ἐν τῷ πλοίῳ, τὰ ὀνόματα τῶν ναυτικῶν οἵτινες παύουσιν ἀποτελοῦντες μέρος τοῦ πληρώματος συνεπείᾳ αἰτίας οἱασδήποτε ἄλλης πλὴν τοῦ θανάτου μετὰ σημειώσεως τῆς αἰτίας, τοῦ τόπου καὶ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἀπῆλθον τοῦ πλοίου, τὰ ἐκ μισθῶν ὀφειλόμενα εἰς τοὺς

(1) Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ πλοῦ κατὰ τὸν δανικὸν κώδικα (ἄρθρ. 39).

ἐργάτας θαλάσσης τοὺς εἰσερχομένους εἰς τὸ βασιλικὸν ναυτικὸν διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, τὰ ἐκ μισθῶν ὀφειλόμενα εἰς τοὺς ἀποβιώσαντας ναυτικούς, τὸ προϊὸν τῆς πωλήσεως τῶν πραγμάτων τῶν ναυτικῶν τούτων, πᾶσαν σύγκρουσιν μετ' ἄλλου πλοίου ὡς καὶ τὰς περιπτώσεις ὑφ' ἃς ἐπῆλθεν αὕτη. Πᾶσαι αἱ ἐν τῷ ἐπισήμῳ ἡμερολογίῳ καταχωρίσεις δέον νὰ ὑπογράφωνται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ δευτέρου. Ἐν τῇ περιπτώσει ἀσθενείας, πληγῆς ἢ θανάτου ἀπαιτεῖται ἐπίσης ἡ ὑπογραφὴ τοῦ ἰατροῦ τοῦ πλοίου· διὰ τοὺς μισθοὺς τοὺς ὀφειλομένους εἰς τοὺς ἀποβιώσαντας ναυτικοὺς καὶ τὸ προϊὸν τῆς πωλήσεως τῶν πραγμάτων αὐτῶν ἀπαιτοῦνται αἱ ὑπογραφαὶ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ δευτέρου καὶ ἑνὸς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς εἰσόδου ναύτου τινὸς εἰς τὸ βασιλικὸν ναυτικόν, ἀπαιτοῦνται αἱ ὑπογραφαὶ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ναύτου ἢ τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου τοῦ ἁρμοδίου νὰ δέχηται τὰς κατατάξεις. Τὰ ἐν τῷ ἐπισήμῳ ἡμερολογίῳ ἀναγραφόμενα ἀποτελοῦσιν ἀπόδειξιν ἐνώπιον δικαστηρίου, ἐπιφυλασσομένων τῶν ἐξαιρέσεων τῶν ἀπορρεουσῶν ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 285).—Καταργεῖται ἡ ὑποχρέωσις τῆς τηρήσεως τοῦ ἐπισήμου ἡμερολογίου διὰ τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα ἀκτοπλοΐαν μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου (ἄρθρ. 220).

Κατὰ τὰς συνηθείας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς (1), πᾶς ἀξιωματικὸς τῆς ὑπηρεσίας δέον νὰ σημειώνῃ ἐπὶ τοῦ πίνακος τοῦ δρομομέτρου (table du loch, ἀγγλ. logslate) πᾶν ἀξιοσημείωτον γεγονός, ὁ δὲ δεύτερος (mate) ὀφείλει ν' ἀντιγράφῃ τὰς σημειώσεις ταύτας ἅπαξ κατὰ πᾶν εἰκοσιτετράωρον ἐπὶ τοῦ ἡμερολογίου (log-book) μετὰ ἀναθεώρησιν καὶ διόρθωσιν ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου. Ὁ δεύτερος ὀφείλει νὰ μεριμνᾷ περὶ ἀναγραφῆς πάντων τῶν σπουδαίων συμβεβηκότων τοῦ πλοῖ (the essential occurences of the voyage), ἐπιφυλασσομένου τοῦ δικαιώματος τοῦ πλοιάρχου νὰ ἐπιφέρῃ ἐπιδιορθώσεις. Μεταξὺ τῶν συμβεβηκότων τούτων εἶναι αἱ ἀλλαγαὶ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πληρώματος, ἡ χύσις, αἱ ἀβαρίαι κλπ.

**565** Ὑποχρέωσίς τις ὅλως εἰδικὴ ἐπιβάλλεται εἰς τὸν πλοίαρ-

(1) Ὅρα Dixon, Law of shipping, ἀριθ. 80, σελ. 66· ἀριθ. 550, σελ. 663.

χον, ὅταν ἐκπλέῃ ἐκ ξένου λιμένος ἢ ἐκ λιμένος τῶν γαλλικῶν ἀποικιῶν, ὅπως ἐπανέλθῃ εἰς τὴν Γαλλίαν. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὀφείλει νὰ πέμψῃ εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου ἢ εἰς τοὺς πληρεξουσίους αὐτῶν λογαριασμὸν παρ' αὐτοῦ ὑπογεγραμμένον περιέχοντα τὴν κατάστασιν τοῦ φορτίου του, τὴν ἀξίαν τῶν φορτωμένων ἐμπορευμάτων, τὴν ποσότητα τῶν ὁποίων ἔλαβε δανείων καὶ τὰ ὀνόματα καὶ τὴν διαμονὴν τῶν δανειστῶν (ἄρθρ. 235 ἐμπ. κώδ.). Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη πηγάζει ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ κρατῇ κατὰ τὸ δυνατὸν ἐνήμερον τὸν ἐφοπλιστὴν περὶ παντὸς τοῦ ἀφορῶντος τὸν πλοῦν. Χάρις εἰς τὴν πληροφορίαν ἣν θέλει λάβει ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται νὰ ἀσφαλίσῃ τὰ ἐμπορεύματα τὰ φορτωμένα διὰ λογαριασμόν του, νὰ τὰ προπωλήσῃ, νὰ προετοιμασθῇ πρὸς πληρωμὴν τῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συναφθέντων δανείων.

Ἀλλ' εἶναι πρόδηλον, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ πέμψῃ λογαριασμὸν ἀφορῶντα τὸ φορτίον εἰ μὴ καθόσον ἔλαβε φορτίον ἐπανόδου διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἡ περίπτωσις αὕτη εἶναι σπανία σήμερον· ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ ἐφοπλιστὴς περιορίζεται σήμερον εἰς τὸ νὰ κερδοσκοπῇ ἐπὶ τῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου του, τὸ δὲ φορτίον σύγκειται ἐξ ἐμπορευμάτων ἐπιβιβασθέντων ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ ἄλλων προσώπων (ἀριθ. 53).

Ὁ πλοίαρχος ὁ παραβαίνων τὸ ἄρθρον 235 δὲν ἀποστερεῖται πλέον τῆς πλοιαρχίας, ὡς συνέβαινεν ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ὑποχρεοῦται μόνον ν' ἀποζημιώσῃ τὰ πρόσωπα τὰ ζημιωθέντα ἐκ τῆς ἀμελείας του. Οὕτω, λόγου χάριν, ἐν περιπτώσει ἀβαριῶν ὀφείλει ν' ἀποζημιώσῃ τὸν ἐφοπλιστήν, ὅστις δὲν ἠσφάλισε τὸ φορτίον τῆς ἐπανόδου, διότι ἠγνόει τὴν ὕπαρξιν αὐτοῦ.

566. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΠΛΟΥΝ. — Ὁ πλοίαρχος ἔχει, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, εὐρυτάτην ἐξουσίαν ἐνυπάρχουσαν ἐν τῇ ἰδιότητι αὐτοῦ καὶ μόνῃ. Εἶναι δὲ ἡ εὐρύτης τῆς ἐξουσίας αὐτοῦ ἀποτέλεσμα ἐπιτακτικῆς πρακτικῆς ἀνάγκης· τοῦ πλοίου θαλασσοποροῦντος εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν δύναται νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ δίδῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ἐντολὴν διὰ πᾶσαν ἰδιαιτέρως πρᾶξιν, ἥτις θὰ ἐτύγχανεν ἀναγκαία καὶ χρήσιμος.

Ἐν γένει ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ἐνεργήσῃ πάσας τὰς πράξεις

τὰς χρησίμους εἰς τὸ νὰ ἀσφαλίσωσι τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς ἧς προΐσταται. Ἔχει λοιπὸν τὴν ἐξουσίαν ν' ἀγοράζῃ τρόφιμα, καύσιμον ὕλην, ὄργανα χρήσιμα εἰς τὴν ναυτιλίαν, νὰ συμβάλληται μετὰ ἐργατῶν ἢ μετὰ ἐπιχειρηματιῶν δι' ἐπισκευάς, νὰ λαμβάνῃ δάνεια κλπ. Δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἡ ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου εἶναι σύστοιχος πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ διευθύνῃ τὸ πλοῖον καὶ ὁδηγήσῃ αὐτὸ σῶον, εἰ δυνατόν, καὶ ἀβλαβὲς εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του. Πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης εἶναι πολλάκις ἀναγκαῖαι διάφοροι πράξεις· διὸ ἀνάγκη νὰ δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ ἐνεργῇ αὐτάς· ἄλλως δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ ἐκπληρώσῃ τὸ καθῆκόν του.

**567.** Ἀκριβῶς δὲ ἐπειδὴ ἡ ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου συνδέεται πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην, δὲν δύναται οὗτος κατ' ἀρχὴν νὰ ἐνεργήσῃ πράξεις μὴ ἐχούσας σχέσιν τινὰ μετ' αὐτῆς. Οὕτω ἐλέχθη ἀνωτέρω (ἄρθρ. 133 καὶ ἑπόμ.), ὅτι, πλὴν τῆς περιπτώσεως τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος, ὁ πλοίαρχος δὲν δικαιοῦται νὰ πωλήσῃ τὸ πλοῖον (ἄρθρ. 257 ἐμπ. κώδικος).

**568.** Κατ' ἐξαίρεσιν τῆς ἀρχῆς, ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ἄνευ εἰδικῆς ἐντολῆς νὰ ὑποθηκεύσῃ τὸ πλοῖόν του (ἄρθρ. 3 τοῦ νόμου τῆς 10 Ἰουλίου 1885). Ἐν τούτοις ἐν δεδομένῃ περιπτώσει ἡ σύστασις ὑποθήκης ἠδύνατο νὰ εἶναι χρήσιμος πρὸς εὕρεσιν χρημάτων ἀναγκαίων διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου, πρὸς ἀγορὰν τροφίμων ἢ καυσίμου ὕλης. Ὅρα ἀριθ. 374.

**569.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου δύναται νὰ ἐκταθῇ ἢ νὰ περιορισθῇ διὰ συμφωνιῶν μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

α. Ἐν περιπτώσει ἐπεκτάσεως τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου συμφέρει μεγάλως νὰ διακρίνωμεν μεταξὺ τῶν πράξεων τὰς ὁποίας ἐνεργεῖ δυνάμει τῆς ἐξουσίας τῆς συμφυοῦς πρὸς τὴν ἰδιότητά του, καὶ τῶν πράξεων τὰς ὁποίας ἐνεργεῖ δυνάμει ἐντολῆς εἰδικῆς. Ὡς ἐκ τῶν πρώτων μόνον ἔχει ὁ ἐφοπλιστὴς τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἐνῷ ὡς ἐκ τῶν δευτέρων εὐθύνεται δι' ὅλης τῆς περιουσίας του. Ὅρα ἀριθ. 205.

β. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τοὺς περιορισμοὺς τοὺς ἐπαγομένους εἰς τὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου, δὲν ἰσχύουσιν οὗτοι εἰ μὴ μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, δὲν ἔχουσιν οὐδεμίαν ἰσχὺν ἀπέναντι τῶν καλῆς πίστεως τρίτων κατὰ τοῦτο, ὅτι μεθ' ὅλους τοὺς περιορισμοὺς

αἱ πράξεις αἱ ἐνεργούμεναι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δύναντται ν' ἀντιταχθῶσι κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καίτοι ὑπερβαίνουσι τὴν περιωρισμένην ἐξουσίαν του (1). Ἄλλως, πρὸς μεγάλην ζημίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ πλοίαρχος οὐδεμίαν θὰ ἔχαιρε πίστιν.

**570.** Διὰ τὰς σπουδαιοτέρας πράξεις τὰς περιλαμβανομένας ἐν τῷ κύκλῳ τῆς γενικῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου καὶ πολλάκις ὑπὸ ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν συχνότατα καθισταμένας ἀναγκαίας ὁ νόμος ἀπαιτεῖ διατυπώσεις καὶ λαμβάνει προφυλάξεις, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἄνευ ἀνάγκης ἢ κατὰ τρόπον ἐπιζήμιον διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ἐκτελέσεως αὐτῶν. Αὐτὸς εἶναι ὁ κυριώτερος σκοπὸς τῶν διατάξεων τῶν περιλαμβανομένων ἐν τῷ ἄρθρῳ 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**571.** Πολλάκις συμβαίνει, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, νὰ χρειάζηται ὁ πλοίαρχος χρήματα ἕνεκα ἐπειγουσῶν καὶ ἀπροόπτων ἀναγκῶν. Τοῦτο παρουσιάζεται μάλιστα ὁσάκις πρόκειται νὰ ἐπανορθωθῶσιν ἀβαρίαι, νὰ ἀγορασθῶσι τρόφιμα καὶ ἄνθρακες ἕνεκα τῆς ἐξαντλήσεως τῶν προμηθειῶν ἢ τῆς καυσίμου ὕλης. Ἐνδεχόμενον νὰ παρέδωκεν ὁ ἐφοπλιστὴς εἰς τὸν πλοίαρχον χρήματα ἱκανὰ ὅπως ἐπαρκέσῃ εἰς τοιαύτας ἀνάγκας. Ἀλλ' ἀκριβῶς διὰ τὸν λόγον, ὅτι εἰς τὰς τοιαύτας περιπτώσεις ἡ ἀνάγκη τῶν χρημάτων ὀφείλεται εἰς ἀπροόπτους αἰτίας, οὐδέποτε σχεδὸν συμβαίνει νὰ ἔλαβεν ὁ πλοίαρχος ἐκ προκαταβολῆς τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν παρουσιαζομένην ἀνάγκην ποσόν. Ὁ νόμος (ἄρθρ. 234, ἐμπ. κώδ.) ἀναγνωρίζει εἰς αὐτὸν τὴν ἐξουσίαν νὰ προμηθευθῇ τὰ πρὸς τοῦτο ἀναγκαῖα χρήματα διὰ διαφόρων πράξεων. Ποῖαι δὲ εἶναι αὗται ;

**572** α. Ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ δανεισθῇ ἐπὶ τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου, τουτέστι δύναται νὰ συνάψῃ ναυτικὸν δάνειον, τοῦθ' ὅπερ συνεπάγεται τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ πλοίου διὰ προνομίου ὑπὲρ τοῦ δανειστοῦ (ἄρθρ. 191 7ον τοῦ ἐμπ.κώδ.) καὶ τὴν ἐξάρτησιν τῆς τύχης τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ δανειστοῦ ἐκ τῆς τύχης τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 327 καὶ 330 τοῦ ἐμπ. κώδ.).

**573** β. Ὁ πλοίαρχος δύναται ἐπίσης νὰ μεταχειρισθῇ τὰ ἐμπορεύματα, ὅπως προμηθευθῇ τὰ ἀναγκαῖα χρήματα. Εἶναι δὲ τοῦτο ἄξιον ἰδιαιτέρας παρατηρήσεως. Τὰ ἐμπορεύματα δὲν ἀνή-

---

(1) Ξένοι κώδικες καθιεροῦσι ρητῶς τὴν λύσιν ταύτην. Ὅρα γερμανικὸν ἐμπορικὸν κώδικα ἄρθρ. 500.

κουσι συνήθως εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ὅστις ἐξέλεξε τὸν πλοίαρχον καὶ μετέδωκεν αὐτῷ τὴν ἐξουσίαν του, ἀλλ' εἰς τοὺς ναυλωτάς. Πρὸ παντὸς ὅμως πρέπει, πρὸς τὸ συμφέρον καὶ αὐτῶν τούτων, νὰ ἐξευρίσκωνται τὰ ἀπαραίτητα χρήματα διὰ τὴν ὁδήγησιν τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ.

Κατὰ τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ἐνεργήσῃ δύο διαφόρους πράξεις ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα.

1. Δύναται νὰ ἐνεχυριάσῃ αὐτά, τουτέστι νὰ δανεισθῇ δίδων εἰς τὸν δανειστὴν ὅλα ἢ μέρος τῶν ἐμπορευμάτων ὡς ἐνέχυρον. Ἀλλ' ἡ πρᾶξις αὕτη, ἡ συνεπαγομένη τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν δανειστὴν (ἄρθρ. 2076 ἀστ. κώδ., ἄρθρ. 92 τοῦ ἐμπ. κώδ.), δὲν συνηθίζεται σήμερον ἐν τῇ ἐμπορίᾳ (1).

2. Δύναται νὰ πωλήσῃ τὰ ἐμπορεύματα. Γενικῶς ἀναγνωρίζεται, ὅτι ὁ πλοίαρχος, ὁ δυνάμενος νὰ δανεισθῇ ἐνεχυριάζων ὁλόκληκον τὸ φορτίον, δὲν δύναται νὰ πωλήσῃ εἰ μὴ μέρος αὐτοῦ (2). Εἶναι δὲ τὸ πρᾶγμα εὐνόητον. Ἡ ἐξουσία αὕτη δίδεται εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅπως πράττῃ ὅ,τι ἀναγκαῖον, ἵνα φέρῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου του μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ. Ὁ σκοπὸς οὗτος δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ τῇ βοηθείᾳ δανείου γινομένου ἐπὶ ὅλου τοῦ φορτίου· δὲν ὑπάρχει ὅμως λόγος ἐπιδιώξεως τοῦ σκοποῦ τούτου ἅμα ὡς ἐπωλήθη τοῦτο.

3. Καίτοι τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος οὐδένα ποιῆται λόγον, εἶναι ἐν τούτοις ἀναμφισβήτητον, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται καὶ ναυτικῶς νὰ δανεισθῇ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων (3). Τοῦτο συνάγεται δι' ἐπιχειρήματος τοῦ μείζονος λόγου ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος κέκτηται τὴν ἐξουσίαν νὰ πωλήσῃ τὰ ἐμπορεύματα. Διότι προδήλως ἡ πώλησις, ἀπογυμνοῦσα τοὺς ἰδιοκτήτας τῶν ἐμπορευμάτων, εἶναι πρᾶξις σπουδαιοτέρα ἢ τὸ ναυτικὸν δάνειον.

4. Ὁ πλοίαρχος θὰ ἠδύνατο ἐπίσης νὰ ἐκδώσῃ συναλλαγματικὴν ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ νὰ ἐνεργήσῃ τὴν προεξόφλησιν αὐτῆς. Οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς ἡμῶν διεφώνουν ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο. Ὁ

---

(1) De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η), σελ. 52 καὶ ἑπόμ.

(2) L. de Valroger, I, ἀριθ. 429.

(3) Ἀκυρ. 4 Δεκεμβρίου 1866. D. 1867. 1. 128.—Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 243) ἀνέγραφε ρητῶς τὸ ἐπὶ τοῦ φορτίου δάνειον.

Ἐμεριγὼν (Traité des contrats à la grosse, κεφάλ. IV, τμῆμα XI, § 5) ὑπεστήριζεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ἠδύνατο νὰ πράξῃ τοῦτο, ἐνῷ ὁ Valin (ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 19, βιβλίου II, τίτλου I τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681) ἀπεφαίνετο καταφατικῶς. Σήμερον οὐδεὶς διστάζει ὡς πρὸς τὴν ὀρθότητα τῆς τελευταίας ταύτης λύσεως. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ πράξῃ πᾶν τὸ συνᾷδον πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν φορτωτῶν. Ἡ ἔκδοσις συναλλαγματικῆς ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι ἐνίοτε ἡ προτιμοτέρα γνώμη. Δι' αὐτῆς δὲν ἐκτίθεται εἰς οὐδένα κίνδυνον ἡ κατὰ ξηρὰν περιουσία τοῦ ἐφοπλιστοῦ· πάντοτε ἔχει οὗτος τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου ἀπέναντι τοῦ κομιστοῦ (1).

**574.** Τοὐναντίον ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ συστήσῃ ὑποθήκην ὑπὲρ τοῦ δανειστοῦ εἰ μὴ δυνάμει εἰδικῆς ἐντολῆς (Νόμος τῆς 10 Ἰουλίου 1885, ἄρθρ. 3).

Ἐπίσης, ἀντιθέτως πρὸς ὅ,τι ἴσχυε κατὰ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681, δὲν δύναται νὰ ἐνεχυριάζῃ τὰ σύσκευα (des apparaux). Ὁ νομοθέτης ἠθέλησε νὰ ἀπαγορεύσῃ τὴν ἐνεχυρίασιν πραγμάτων τῶν ὁποίων ἡ στέρησις δύναται νὰ ἐκθέσῃ εἰς κίνδυνον τὴν σωτηρίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Ἐν τούτοις τὸ ἄρθρ. 31 τοῦ Διατάγματος τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ποιούμενον λόγον περὶ τῆς μεσολαβήσεως τῶν προξένων, ὅπως δώσωσιν εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ἄδειαν νὰ ἐνεργήσῃ τὰς ἀναγκαίας πράξεις, μνημονεύει *τὸ δάνειον ἐπὶ τῶν συσκεύων τοῦ πλοίου*. Εὑρισκόμεθα ἐνταῦθα ἐνώπιον λάθους, ἐπὶ τοῦ ὁποίου δὲν πρέπει νὰ στηριχθῶμεν· διάταγμα δὲν δύναται νὰ τροποποιήσῃ τὸν ἐμπορικὸν κώδικα.

**575.** Ὁ νόμος δὲν ὑπάγει τὸν πλοίαρχον εἰς οὐδεμίαν διάταξιν ἐν τῇ ἐκλογῇ τῶν ἐπιχειρήσεων δι' ὧν θέλει ἐξεύρει χρήματα· αὐτοῦ ἔργον εἶναι νὰ ἐνεργήσῃ κατὰ τὸ δυνατὸν συμφωνότερον πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν φορτωτῶν.

Δὲν δύναται νὰ λεχθῇ τὸ αὐτὸ περὶ τοῦ *γερμανικοῦ* ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 509). Κατὰ τὸν κώδικα τοῦτον (ἄρθρ. 509), ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ συνάψῃ ναυτικὸν δάνειον ἐπὶ τοῦ φορτίου ἢ νὰ διαθέσῃ μέρος αὐτοῦ διὰ τῆς πωλήσεως ἢ ἄλλως πως, εἰ μὴ

---

(1) Rennes, 23 Μαΐου 1859. S. 1860. 2. 529.

ἐὰν ἡ ἐφαρμογὴ παντὸς ἄλλου μέσου εἶναι ἀδύνατος ἢ εἰς ἄκρον ἐπιζήμιος εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Πλὴν τούτου, καὶ εἰς αὐτὰς ἀκόμη τὰς περιπτώσεις δὲν δύναται νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τοῦ φορτίου, εἰμὴ δανειζόμενος συνάμα ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ προτιμήσῃ τῆς πωλήσεως τὸ ναυτικὸν δάνειον, πλὴν ἐὰν τὸ δάνειον τοῦτο θὰ ἀπέβαινε αἰτία μεγάλης ζημίας διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Ἀλλ' ἂν ἡ ἀνάγκη εἰς ἣν εὑρίσκεται ὁ πλοίαρχος προέρχεται ἐκ μεγάλης (grosse) ἀβαρίας καὶ ὁ πλοίαρχος ἔχῃ νὰ ἐκλέξῃ μεταξὺ διαφόρων μέτρων πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ, ὁ μόνος ἐπιβαλλόμενος εἰς αὐτὸν κανὼν εἶναι νὰ καταφύγῃ εἰς τὸ μέτρον τὸ συνεπαγόμενον τὴν ὀλιγωτέραν ζημίαν διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

**576.** Αἱ διάφοροι πράξεις αἱ μνημονευόμεναι ἐν τῷ ἄρθρῳ 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ἐπιτρέπονται ρητῶς ὑπὸ τοῦ γράμματος τοῦ ἄρθρου τούτου, εἰ μὴ ἐὰν ὑπάρχῃ ἀνάγκη: 1ον ἐπισκευῆς, 2ον ἀγορᾶς τροφίμων. Ἀλλὰ τὸ ἄρθρον 234 δὲν εἶναι περιοριστικόν. Καθὰ συνάγεται τοῦτο ἐκ τῶν ἄρθρων 191, ἐδ. 7, 192 ἐδ. 5 καὶ 298 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὴν αὐτὴν ἐξουσίαν ἔχει ὁ πλοίαρχος ὅπως ἐπαρκέσῃ εἰς πάσας τὰς ἐπειγούσας ἀνάγκας τοῦ πλοίου (1). Οὕτω ὁ πλοίαρχος θὰ ἠδύνατο νὰ ἐνεργήσῃ μίαν τῶν πράξεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 234 ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, ὅπως προμηθευθῇ ἕτερον πλοῖον (ἄρθρ. 296 ἐμπ. κώδικος), ὅπως ἀγοράσῃ καύσιμον ὕλην, ὅπως πληρώσῃ εἰς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἀπροβλέπτους προκαταβολάς, ὅπως ἐμποδίσῃ τὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου (2) κλπ.

**577.** Ὁ πλοίαρχος ὁ θέλων νὰ ἐνεργήσῃ μίαν τῶν ἀνωτέρω σημειωθεισῶν πράξεων πρέπει νὰ ἐκπληρώσῃ ὡρισμένας διατυπώσεις, σκοπὸν ἐχούσας τὴν βεβαίωσιν ὅτι ὑπάρχει ἀληθὴς ἀνάγκη.

---

(1) Τὸ διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 19, βιβλ. II, τίτλ. 1), ἔλεγε: πρὸς ἐπισκευήν, τρόφιμα καὶ ἄλλας ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 243), ἀφοῦ ἀπηρίθμει τὰς αἰτίας τὰς ἀναγραφομένας ἐν τῷ ἄρθρῳ 234, ὡμίλει περὶ ἄλλων ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου. Τὸ ἄρθρον 24 τοῦ βελγικοῦ νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879 μεταχειρίζεται ἐπίσης τὴν τελευταίαν ταύτην ἔκφρασιν. Ὅρα περὶ τῆς γενικῆς σημασίας τοῦ ἄρθρου 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος, πολ. τμ. τοῦ ἀκυρ. 19 Αὐγούστου 1879. D. 1880. 1. 97.

(2) Rouen, 4 Ἰανουαρίου 1844. S. 1844. 2. 451.

Αἱ διατυπώσεις αὗται ἀπαιτοῦνται διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις ἃς τὸ ἄρθρον 234 ἐπιτρέπει σιωπηρῶς εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ἐνεργήσῃ, ὡς καὶ δι' ἐκείνας ἃς ρητῶς ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸν νὰ πράξῃ. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον δι' ὃν ἐν περιπτώσει ἁπλοῦ καὶ καθαροῦ δανείου ἢ δανείου ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ φορτίου, λόγου χάριν, νὰ εἶναι ὁ πλοίαρχος ἀπηλλαγμένος τῶν προστατευτικῶν τούτων διατυπώσεων, αἵτινες δέον νὰ ἐκπληρωθῶσιν ἐν περιπτώσει δανείου ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ δανείου ἐπὶ ἐνεχύρῳ τῶν ἐμπορευμάτων. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ σπουδαιότης τῶν διατυπώσεων τούτων εἶναι περιωρισμένη, ἂν μὴ ἀποδώσωμεν εἰς τὸ ἄρθρον 234 τοῦ ἐμπ. κώδ. ἄλλην πλὴν τῆς κυρώσεως τὴν ὁποίαν θέλομεν μνημονεύσει κατωτέρω (ἄρθρ. 580).

**578.** Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 19 βιβλίον II, τίτλος I) ἐπέβαλλε μόνον εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ λαμβάνῃ τὴν γνώμην τοῦ ναυκλήρου (contre-maître) καὶ τοῦ πλοηγοῦ. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀπαιτεῖ δύο διατυπώσεις ἢ ὅρους: 1ον ἔκθεσις ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος δέον νὰ βεβαιοῖ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπισκευῆς, τῆς ἀγορᾶς τροφίμων, τουτέστι τῶν δαπανῶν· 2ον ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ λάβῃ τὴν ἄδειαν ἐν Γαλλίᾳ μὲν παρὰ τοῦ ἐμποροδικείου (αὐτὸ τοῦτο τὸ δικαστήριον δέον νὰ δώσῃ τὴν ἄδειαν καὶ ὄχι ὁ πρόεδρος αὐτοῦ), ἢ ἐν ἐλλείψει αὐτοῦ παρὰ τοῦ εἰρηνοδίκου, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δὲ παρὰ τοῦ Γάλλου προξένου ἢ ὑποπροξένου (1), ἢ ἐν ἐλλείψει τούτου παρὰ τῆς ἐντοπίου ἀρχῆς.

**579.** Ἐκπληρωθέντων ἀκριβῶς τῶν τύπων καὶ ὅρων τοῦ ἄρθρου 234, ὑπάρχει τοὐλάχιστον τεκμήριον, ὅτι αἱ πράξεις αἱ ἐνεργηθεῖσαι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀνταπεκρίνοντο εἰς πραγματικὰς ἀνάγκας. Ἐν τούτοις μεθ' ὅλην τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν διατυπώσεων τούτων, δύναται ν' ἀμφισβητηθῇ ἡ χρησιμότης τῶν δαπανῶν. Ἡ δοθεῖσα ἄδεια δὲν εἶναι πρᾶξις ἀμφισβητουμένης δικαιοδοσίας ἔχουσα τὸ

---

(1) Ἔκ τινος διατάγματος τῆς 23 Σεπτεμβρίου 1854 ἐφαίνετο συναγόμενον, ὅτι οἱ ὑποπρόξενοι δὲν ἠδύναντο νὰ δίδωσι τὴν ἄδειαν τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 234, εἰ μὴ καθ' ὅσον ἀπενέμετο εἰς αὐτοὺς εἰδικῶς ἡ ἐξουσία αὕτη. Ἀλλὰ διάταγμα τῆς 22 Φεβρουαρίου 1881 ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς ὑποπροξένους τοὺς μισθοδοτουμένους ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν νὰ ἐκπληρῶσι τὰ καθήκοντα τὰ ἀνατεθειμένα εἰς τοὺς προξένους. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 599.

κῦρος τοῦ δεδικασμένου, ἀλλὰ πρᾶξις ἑκουσίας δικαιοδοσίας (juridiction gracieuse) (1). Ὅρα ἀνάλογον, ἐν ἀριθ. 137 δίς.

**580.** Ἐνδεχόμενον τοὐναντίον νὰ μὴ ἐξεπληρώθησαν αἱ διατυπώσεις καὶ οἱ ὅροι τοῦ ἄρθρου 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ποῖαι εἶναι τότε αἱ συνέπειαι τῆς μὴ τηρήσεως τοῦ νόμου ;

Εἶναι βέβαιον, ὅτι ὑπάρχει κατὰ τοῦ πλοιάρχου τεκμήριον, ἕνεκα τοῦ ὁποίου αὐτὸς ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ τὴν χρησιμότητα τῆς ἐνεργηθείσης ὑπ' αὐτοῦ πράξεως. Ἂν μὴ κατορθώσῃ νὰ προσαγάγῃ τὴν ἀπόδειξιν ταύτην, ἐκτίθεται εἰς τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ κηρυχθῇ ὑπεύθυνος πρὸς τοὺς ζημιωθέντας, λόγου χάριν πρὸς τοὺς ῥορτωτάς, τῶν ὁποίων τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν.

Δὲν πρέπει ὅμως νὰ χωρήσωμεν, ὡς ἠθέλησάν τινες ἐνίοτε νὰ πράξωσι, μέχρι τοῦ νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι, ἕνεκα μὴ συμμορφώσεως πρὸς τὸ ἄρθρον 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος αἱ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐνεργηθεῖσαι πράξεις δέον νὰ θεωρηθῶσι γενόμεναι ὑπ' αὐτοῦ ἄνευ ἐντολῆς καὶ κατ' ἀκολουθίαν μὴ δεσμεύουσαι τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς τρίτους καὶ ἰδίᾳ πρὸς τὸν δανειστήν, εἰ μὴ καθόσον ἐγένετο πλουσιώτερος (2). Ἄλλως ὁ πλοίαρχος δὲν θὰ εὕρισκεν οὐδένα πρόθυμον νὰ δανείσῃ εἰς αὐτόν. Αὐτὴν ἄλλως τὴν γνώμην εἶχον παραδεχθῆ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ὁ Valin (3) καὶ ὁ Emérigon (4).

Ἐν τούτοις δὲν θέλομεν δι' αὐτῶν νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ μὴ τήρησις τῶν διατυπώσεων καὶ τῶν ὅρων τοῦ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ.

---

(1) Πρβ. 24 Αὐγούστου 1847, D. 1847. 1. 279.

(2) Ἀκυρ. 4 Δεκεμβρίου 1866. D. 1867. 1. 161. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 18 Φεβρουαρίου 1879, Journal de jurisprudence de Marseille, 1879. 1. 110.

(3) Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 19, βιβλ. II, τίτλ. I, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ἐκφράζεται οὕτω : «Τέλος ἡ διατύπωσις αὕτη εἶναι ἀναγκαία διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν αὐτοῦ ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Τοῦτο δὲν ἀφορᾷ ποσῶς τὸν δανειστὴν εἰς ὃν ἀρκεῖ ἡ πρᾶξις (l'engagement) τοῦ πλοιάρχου, ὅπως ἔχῃ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ ἰδιοκτήτου ἢ ἐφοπλιστοῦ τοῦ πλοίου τὸν ναυτικὸν τόκον μετὰ τοῦ κεφαλαίου ἐν περιπτώσει ναυτικοῦ δανείου.

(4) Emérigon, Traité des contrats à la grosse, κεφάλαιον IV, τμῆμα V, ἀριθ. 2.

κώδικος δὲν ἐπιφέρει ἐπιζήμιόν τι ἀποτέλεσμα διὰ τοὺς τρίτους. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο ἐπέρχεται ὡς πρὸς τὸ προνόμιον τὸ καθιερούμενον ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 197 7ον τοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατὰ τὴν τελευταίαν ταύτην διάταξιν εἶναι προνομιοῦχα 7ον *τὰ κατὰ τὸν τελευταῖον διάπλουν δι' ἀνάγκας τοῦ πλοίου δοθέντα εἰς τὸν πλοίαρχον δάνεια καὶ ἡ πληρωμὴ τῆς ἀξίας τῶν πραγματειῶν, τὰς ὁποίας ἤθελε πωλήσει ὁ πλοίαρχος δι' ἀνάγκας ὡσαύτως τοῦ πλοίου.* Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρ. 192 5ον τοῦ ἐμπ. κώδικος, *τὸ προνόμιον τὸ διδόμενον εἰς τὰ χρέη τὰ ἐν τῷ ἄρθρῳ 191 σημειωθέντα δὲν ἰσχύει, ἂν τὰ χρέη ταῦτα δὲν δικαιολογοῦνται κατὰ τὸν ἑξῆς τρόπον : . . . 5ον τὰ γινόμενα δάνεια καὶ ἡ ἀξία τῶν πραγματειῶν, ὅσαι ἤθελον πωληθῇ κατὰ τὸν τελευταῖον διάπλουν δι' ἀνάγκας τοῦ πλοίου, ἀποδεικνύονται διὰ λογαριασμῶν ἐκδιδομένων παρὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ βεβαιωμένων ἀπὸ ἐγγράφους ἐκθέσεις ὑπογεγραμμένας παρὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἐπισημοτέρων ἐκ τοῦ πληρώματος καὶ ἀποδεικνυούσας τὴν ἀνάγκην τῶν δανείων.*

Ἐκ τῆς τελευταίας ταύτης διατάξεως συνάγεται, ὅτι ἕνεκα ἐλλείψεως τῆς ἐγγράφου ἐκθέσεως δὲν δύναται ὁ ναυτικῶς δανείσας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ὁ ἰδιοκτήτης τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ προνόμιον τὸ διδόμενον εἴτε εἰς τὴν ἀπαίτησιν τοῦ δανείου εἴτε εἰς τὴν ἀπαίτησιν περὶ πληρωμῆς τῆς ἀξίας τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων.

Ὁ φιλότυπος οὗτος κανὼν εἶναι αὐστηρὸς διὰ τὸν ναυτικῶς δανείζοντα. Εἶναι δὲ καθ' ὑπερβολὴν αὐστηρὸς ὡς πρὸς τὸν κύριον τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων. Διότι, ἐὰν ὁ δανειστὴς δύναται ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ πλοιάρχου νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὸ ἄρθρ. 234, ἀρνούμενος νὰ δανείσῃ πρὶν ἢ βεβαιωθῇ περὶ τῆς τηρήσεως αὐτοῦ, ἐκεῖνος τοῦ ὁποίου τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν δὲν εὑρίσκεται εἰς τὴν θέσιν ταύτην, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι τὰ ἐμπορεύματά του ἐπωλήθησαν ἐν ἀγνοίᾳ του.

**581.** Τὸ ἄρθρον 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος δέον προδήλως νὰ συνδυασθῇ μετὰ τοῦ ἄρθρ. 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅπερ ἀπαιτεῖ νὰ μὴ ἐνεργῇ τι ὁ πλοίαρχος ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰ μὴ ἐκ συμφώνου μετ' αὐτοῦ (ἀριθ. 182 καὶ ἑπόμ.). Κατ' ἀκολουθίαν τὸ ἄρθρ. 234 θὰ ἦτο ἀνεφάρμοστον ἐν ᾗ περιπτώσει τὸ πλοῖον εἴτε ἐν Γαλλίᾳ εἴτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ θὰ διετέλει προσωρμισμένον

ἐν λιμένι ἔνθα ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει τὴν διαμονήν του. Ὁ πλοίαρχος δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ δανεισθῇ ἢ νὰ πωλήσῃ ἐμπορεύματα διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου εἰ μὴ τῇ συναινέσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τὸ ἄρθρ. 232 δὲν διακρίνει ποσῶς, ἂν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐν τῷ λιμένι τῆς κατατάξεώς του ἢ ἐν πλῷ.

**582.** Τὸ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδ. φαίνεται ἀληθῶς ὑποθέτον κυρίως, ὅτι τὸ πλοῖον ἠναγκάσθη νὰ σταθῇ καθ' ὁδὸν ἕνεκα ἀπροόπτου ἀνάγκης. Θὰ ἐφηρμόζετο ἆρά γε εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἴς τινα λιμένα φορτώσεως, εἰς ὃν διηυθύνθη ἵνα λάβῃ ἐμπορεύματα ; Πρέπει ν' ἀπαντήσωμεν καταφατικῶς, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι τὸ ἄρθρον 234 δὲν ποιεῖται οὐδεμίαν διάκρισιν. Ἀλλ' αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ πρὸς τοὺς φορτωτὰς (ἢ ναυλωτὰς) φαίνονται ἀντικείμεναι εἰς τὴν ἐξουσίαν τοῦ δανείζεσθαι ἐπὶ τοῦ φορτίου. Δὲν θὰ ἠδύνατο λοιπόν τις τότε νὰ ὁμιλῇ περὶ ἀπροόπτων ἀναγκῶν· ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ προνοήσῃ πρὸ τοῦ ἀπόπλου περὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοῦ (1).

**583.** Ἐνδεχόμενον ἐν τούτοις, μεθ' ὅλας τὰς προφυλάξεις τὰς ληφθείσας διὰ τοῦ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος, νὰ ἐνεργηθῇ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἄνευ ἀνάγκης μία τῶν περὶ ὧν πρόκειται πράξεων. Ἐν περιπτώσει δόλου ὑπόκειται εἰς ποινὰς ἐπιβαλλομένας ὑπὸ τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 92). Ἀλλὰ καὶ ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἀκόμη μηδεὶς δόλος, ὁ πλοίαρχος ὑπέχει τοὐλάχιστον ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ ἀπέναντι τοῦ φορτωτοῦ ποιάν τινα εὐθύνην καθιερουμένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 236 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρ. τούτου, *ὁ πλοίαρχος, ὅστις χωρὶς ἀνάγκης ἤθελε δανεισθῇ χρήματα ἐπὶ τοῦ πλοίου, τῶν ζωοτροφιῶν καὶ τῆς ἀποσκευῆς, ἢ ἤθελεν ἐνεχυριάσει ἢ πωλήσει πραγματείας ἢ τροφάς. . . εἶναι ὑπεύθυνος πρὸς τοὺς ὁπλίσαντας τὸ πλοῖον καὶ ὑποχρεοῦται προσωπικῶς εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν χρημάτων ἢ τὴν πληρωμήν, καταδιώκεται δὲ καὶ ποινικῶς, ἂν ὑπάρχῃ ἀφορμὴ πρὸς καταδίωξιν.*

---

(1) De Valroger, I, ἀριθ. 440. Ὅρα περὶ εἰδικῆς ὑποθέσεως, Alger, 21 Ἀπριλίου 1864. D. 1864, 2. 108. Ὅρα ἐπίσης Jacobs Le Droit maritime belge, I, ἀριθ. 162.

584. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΝΟΜΩΝ. — Δὲν εἶναι δὲ ἡ ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου ἡ αὐτὴ κατὰ τοὺς νόμους πάντων τῶν κρατῶν (ἀριθ. 591 δίς). Αἱ μεταξὺ αὐτῶν ὑπάρχουσαι ἀσυμφωνίαι δίδουσιν ἀφορμὴν εἰς συγκρούσεις νόμων· πρέπει δὲ νὰ λύωνται αὗται, ἐφαρμοζομένου τοῦ νόμου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου (ἀριθ. 268).

Τὸ ἄρθρ. 234, παραβαλλόμενον πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ξένων νόμων περὶ τοῦ θέματος τούτου, γεννᾷ καὶ ἄλλας συγκρούσεις νόμων. Δὲν ἐπιτάσσουσι πάντες οἱ ξένοι νόμοι τὰς αὐτὰς ἃς καὶ τὸ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος διατυπώσεις εἰς τὸν πλοίαρχον ὅστις ἀναγκάζεται νὰ ἐξεύρῃ χρήματα ὅπως ἀνταποκριθῇ εἰς ἀπροόπτους ἀνάγκας. Ὁ ἀγγλικὸς νόμος μάλιστα δὲν ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον μηδεμίαν διατύπωσιν παρεμφερῆ πρὸς τὰς τοῦ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος (1).

Εὐκόλως θὰ ἠδύνατό τις ν' ἀποκλίνῃ πρὸς τὴν ἰδέαν τοῦ νὰ κηρύξῃ ἐφαρμοστέον τὸν νόμον τοῦ λιμένος ἐν ᾧ ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ τὴν περὶ ἧς πρόκειται πρᾶξιν. Ὑπὲρ τῆς λύσεως ταύτης φαίνεται ὅτι δύναταί τις νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸν κανόνα locus regit actum. Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη δὲν συμβιβάζεται πρὸς αὐτὰς ταύτας τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος, διότι αἱ διατάξεις αὗται ὁρίζουσι τύπους καὶ ὅρους ἐκπληρωτέους ὑπὸ τῶν πλοιάρχων γαλλικῶν πλοίων καὶ ἐν αὐτῇ τῇ ἀλλοδαπῇ. Διὰ τὰ γαλλικὰ λοιπὸν πλοῖα τὸ ἄρθρ. 234 δὲν παραδέχεται τὸν κανόνα locus regit actum. Θὰ ἦτο παράλογον νὰ ἐφαρμόσωμεν αὐτὸν εἰς τὰ ξένα πλοῖα τὰ εὑρισκόμενα εἰς γαλλικὸν λιμένα. Ὁ Γάλλος νομοθέτης δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ θελήσῃ νὰ προσφερθῇ πρὸς ξένα πλοῖα ἄλλως ἢ ὅπως προσφέρεται αὐτὸς οὗτος πρὸς τὰ γαλλικὰ πλοῖα τὰ εὑρισκόμενα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι πρέπει ν' ἀποβλέψωμεν πρὸς τὸν νόμον τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ, οὕτως ὥστε νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸ ἄρθρ. 234 καὶ εἰς αὐτὰ τὰ ξένα πλοῖα τὰ διευθυνόμενα πρὸς λιμένα γαλλικόν. Οἱ ὀπαδοὶ τῆς γνώμης ταύτης ἀποβλέπουσι κυρίως εἰς τὸ ὅτι ἡ ἔλλειψις τῆς ἐγγράφου ἐκθέσεως, τῆς διατασσομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 234, ἐμποδίζει τὴν ἐνάσκησιν τοῦ προνομίου τοῦ ἄρθρ. 192 5ον. Ἀλλὰ κατὰ τὴν γνώμην πλείστων συγγραφέων, ἐκεῖνα τῶν ἐπὶ τοῦ

(1) Ὅρα ἀριθ. 591 δίς.

πλοίου προνομίων κρίνονται ἰσχύοντα, ὅσα ἀναγνωρίζει ὁ νόμος τοῦ τόπου ὅπου εὑρίσκεται τὸ πλοῖον.

Καθ' ἡμᾶς ἡ λογικωτέρα καὶ καλλιτέρα λύσις ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν πρακτικῶν πλεονεκτημάτων της εἶναι τὸ νὰ ἐφαρμόσωμεν ὡς πρὸς τὰς τηρητέας διατυπώσεις τὸν νόμον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, οἱοσδήποτε καὶ ἂν εἶναι ὁ προορισμός του· κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο, τὸ ἄρθρ. 234 δὲν θὰ ἀφορᾷ τὰ ξένα πλοῖα, καὶ ἂν ἀκόμη εἶναι προωρισμένα διὰ τὴν Γαλλίαν (1).

Ἀφοῦ δὲ ὁ νόμος τῆς σημαίας χρησιμεύει πρὸς προσδιορισμὸν τῆς ἐξουσίας τοῦ πλοιάρχου, δὲν εἶναι λογικὸν νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸν αὐτὸν νόμον εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν διατυπώσεων τῶν τηρητέων διὰ τὴν ἐνάσκησιν τῆς ἐξουσίας ταύτης ; Μεταξὺ τῆς ἐξουσίας καὶ τῶν τηρητέων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου διατυπώσεων ὑπάρχει στενὸς δεσμός. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ θὰ προσέκρουε κατὰ μεγάλων δυσχερειῶν. Ἐνδεχόμενον νὰ εἶναι αὗται ἄγνωστοι ἐν τῇ χώρᾳ ἐν ᾗ ὁ πλοίαρχος θέλει νὰ ἐνεργήσῃ μίαν πρᾶξιν. Δὲν εἶναι δὲ τοῦτο μόνον· πολλὰ πλοῖα ἔχουσι σήμερον προορισμὸν διαζευκτικόν. Διευθύνονται εἰς λιμένα καλούμενον port d'ordre, ἐν τῷ ὁποίῳ λαμβάνουσιν ὁδηγίας περὶ

---

(1) Bordeaux, 1η Ἀπριλίου 1889, le Droit, φύλλ. τῆς 23 Ἰουλίου 1889. Ὅρα περὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης τὴν Revue critique de législation et de jurisprudence, 1890, σελ. 540 καὶ 561.—Ἐν τῇ ὑποθέσει τῆς ἀποφάσεως ταύτης εἶχε δοθῆ ναυτικὸν δάνειον ἐν Βουένος-Ἄϋρες εἰς τὸν πλοίαρχον ἀγγλικοῦ πλοίου πληρωτέον κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς Bordeaux. Δὲν εἶχε γίνει διάσκεψις τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος. Τὸ πλοῖον εἶχε πωληθῆ καὶ τὸ τίμημα διενεμήθη ἐν Γαλλίᾳ. Τοῦ δανειστοῦ θέλοντος νὰ ἐνασκήσῃ τὸ προνόμιόν του, πιστωτὴς ἐνυπόθηκος ἀντέταξεν αὐτῷ ὅτι κατὰ τὸν γαλλικὸν νόμον, ὅστις ἦτο ἡ lex rei sitae, προνόμιον δὲν ὑφίστατο διὰ τὴν ἔλλειψιν τῆς διασκέψεως ταύτης (ἄρθρ. 192 5ον ἐμπ. κώδ ). Τὸ ἐφετεῖον τοῦ Bordeaux ἀπεφάνθη, ὅτι τὸ προνόμιον ὑφίστατο καὶ ἠδύνατο νὰ ἐνασκηθῇ, διότι ἔπρεπε νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ νόμος τῆς σημαίας, ὅστις, ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει, ἦτο ὁ ἀγγλικός, νόμος ὅστις δὲν ἀπαιτεῖ τὴν διάσκεψιν τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος. Ἀναγινώσκομεν δὲ ἐν τῷ διασκεπτικῷ τῆς ἀποφάσεως ταύτης, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου τῆς σημαίας στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν τῶν περιστάσεων, διότι «εἶναι ἄγνωστον ποῦ θὰ καθίσῃ τὸ πλοῖον, ἐν τίνι χώρᾳ θὰ πωληθῇ καὶ ποῦ θέλει διανεμηθῆ τὸ τίμημα αὐτοῦ.»

τοῦ λιμένος πρὸς τὸν ὁποῖον ὀφείλουσι νὰ διευθύνωσι τὸ πλοῖόν των. Τοῦ πλοίου τούτου μὴ ὄντος γνωστοῦ ἐκ τῶν προτέρων, πῶς θὰ ἠδύνατο ὁ πλοίαρχος νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὸν νόμον τῆς χώρας, ἥτις δὲν ὡρίσθη εἰς αὐτὸν ἀκόμη ; Πρέπει λοιπὸν τότε, ὅταν ὑπάρχωσι δύο ἢ τρεῖς χῶραι μεταξὺ τῶν ὁποίων δέον νὰ γίνῃ ἐκλογή, νὰ ἐκπληρώσῃ ὁ πλοίαρχος τὰς διατυπώσεις τὰς διαγραφομένας ὑπὸ τῶν νόμων τῶν δύο τούτων ἢ τῶν τριῶν τούτων χωρῶν, νόμων οἵτινες ἐνδεχόμενον νὰ διίστανται ἀλλήλων σφόδρα (1).

Ἡ σχέσις ἡ ὑφισταμένη μεταξὺ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρ. 234 τοῦ ἐμπ. κώδικος καὶ τοῦ προνομίου τοῦ ἄρθρου 192 5ον δὲν δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ἐπιχείρημα ὑπὲρ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ. Διότι θέλει ἐξηγηθῆ, προκειμένου περὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων προνομίων, ὅτι, καθ'ἡμᾶς, τὰ προνόμια ταῦτα εἶναι ἀκριβῶς προσδιωρισμένα ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς σημαίας καὶ οὐχὶ ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας ὅπου εὑρίσκεται τὸ πλοῖον (lex rei sitae).

584 δίς. Τὸ διεθνὲς συνέδριον τοῦ ἐμπ. δικαίου τὸ συνελθὸν ἐν Βρυξέλλαις τῷ 1888 ἀνεγνώρισεν, ὅτι ἡ ἐξουσία τοῦ πλοιάρχου ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς σημαίας, ἀλλ' ὅτι δέον ν' ἀφεθῇ εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα νὰ συμμορφοῦται ὡς πρὸς τὰς προηγουμένας διατυπώσεις καὶ τὸν τύπον τῶν πράξεων εἴτε πρὸς τὸν νόμον τῆς σημαίας εἴτε πρὸς τὸν νόμον τοῦ λιμένος ὅπου ἐκπληροῦνται αἱ διατυπώσεις αὗται. Ἐν τῷ τελευταίῳ τούτῳ μέρει τῆς ἀποφάνσεώς του τὸ συνέδριον τῶν Βρυξελλῶν δὲν ἠννόει νὰ ἐφαρμόσῃ ἀρχήν, ἀλλὰ νὰ ἀσπασθῇ μίαν πρακτικὴν λύσιν ὡς ἐκ τῆς ὁποίας νὰ παρακάμπτωνται αἱ δυσκολίαι διὰ τῆς διδομένης εἰς τὸν πλοίαρχον ἐλευθερίας.

585. Ἓν τῶν μέσων διὰ τῶν ὁποίων δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ προμηθευθῇ χρήματα εἶναι ἡ πώλησις ἐμπορευμάτων. Ἐκεῖνος εἰς ὃν ἀνήκουσι ταῦτα ἀπογυμνοῦται οὕτω διὰ πωλήσεως γινομένης χάριν δαπανῶν αἵτινες ὁριστικῶς μέλλουσι νὰ μείνωσιν εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Διὸ ὁ ἰδιοκτήτης, στερηθεὶς τῶν ἐμπορευμάτων του συνεπείᾳ τῆς πωλήσεως, ἔχει προσφυγὴν κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἐκ τῆς ἀφορμῆς ταύτης ὁ νομοθέτης ἔλυσε τρία κύρια ζητή-

(1) Ὅρα de Courcy, Questions de droit maritime (σειρὰ 1η) σελ. 71 καὶ ἑπομ.

ματα: 1ον Τί ποσὸν δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὁ κύριος τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ; 2ον Τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων μὴ φθανόντων εἰς τὸν προορισμόν των, ὀφείλεται ἐν τούτοις δι' αὐτὰ ναῦλος εἰς τὸν ἐφοπλιστήν; 3ον Ἕνεκα τῆς ζημίας ἣν δύναται νὰ προξενήσῃ εἰς αὐτὸν ἡ πώλησις τῶν ἐμπορευμάτων του, δύναται ὁ εἰδοποιηθεὶς ἰδιοκτήτης ν' ἀντιστῇ κατὰ τῆς πωλήσεως τῶν ἐμπορευμάτων του καὶ ν' ἀποσύρῃ αὐτὰ ἐκ τοῦ πλοίου; Καὶ ἂν ἔχων τὸ δικαίωμα τοῦτο ἐνασκήσῃ αὐτό, ὀφείλει τὸν ναῦλον ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει;

**586.** *Ποσὸν τῆς ἀπαιτήσεως τῆς ὑφισταμένης κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.*—Πρὸς προσδιορισμὸν τοῦ ποσοῦ τὸ ὁποῖον δύναται ν' ἀπαιτήσῃ ὁ κύριος τῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου πωληθέντων ἐμπορευμάτων παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὰ ἄρθρα 234 καὶ 298 τοῦ ἐμπ. κώδικος διακρίνουσι τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον εὐοδοῦται μετὰ τὴν πώλησιν καὶ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον τοὐναντίον ἀπόλλυται.

α. Ἐὰν τὸ πλοῖον εὐοδωθῇ, ὁ ἐφοπλιστὴς ὀφείλει νὰ κρατήσῃ λογαριασμὸν τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν ἀγοραίαν τιμὴν τῶν τοῦ αὐτοῦ εἴδους καὶ τῆς αὐτῆς ποιότητος ἐμπορευμάτων τὴν εἰς τὸν τόπον τῆς ἀποβιβάσεως ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ κατάπλου (ἄρθρ. 234 ἐδ. 2 καὶ ἄρθρ. 298 ἐδ. 1). Ὁ πλοίαρχος, πιεζόμενος ὑπὸ τῆς ἀνάγκης, πωλεῖ πολλάκις εἰς χαμηλὴν τιμήν· δὲν θὰ ἦτο δίκαιον νὰ ὑποστῇ τὴν ἐκ τούτου ζημίαν ὁ φορτωτής.

Εἶναι πρόδηλον, ὅτι ἐκ τῆς τιμῆς ταύτης πρέπει νὰ ἀφαιρεθῶσιν αἱ δαπάναι, αἱ ὁποῖαι ἐξοικονομήθησαν ἕνεκα τῆς μὴ ἀφίξεως τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων, ἰδίᾳ δὲ αἱ δαπάναι τῆς ἐκφορτώσεως καὶ τὰ τελωνιακὰ τέλη. Ἄλλως οἱ φορτωταί, τῶν ὁποίων τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, θὰ ἐπραγματοποίουν κέρδος ἴσον πρὸς τὰς δαπάνας ταύτας.

Ἀλλὰ πρέπει ἆρά γε νὰ ὑποστηρίξωμεν τὴν λύσιν ταύτην καὶ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν τὰ ἐμπορεύματα θὰ ἐπωλοῦντο εἰς τὸν λιμένα προσορμίσεως ἐπὶ τιμῇ ἀνωτέρᾳ τῆς τιμῆς αὐτῶν τῆς ὑπαρχούσης ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ; Πρέπει ν' ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι, ἐπειδὴ τὰ ἄρθρ. 234 καὶ 298 δὲν ποιοῦνται οὐδεμίαν διάκρισιν, θὰ ἤγετό τις ν' ἀπαντήσῃ καταφατικῶς. Ἀλλὰ θὰ ἦτο ἀδικαιολόγητον νὰ πραγματοποιήσῃ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου κέρδος ἐπὶ ζημίᾳ τῶν

ἰδιοκτητῶν τῶν ὁποίων τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν. Ἡ προβλεπομένη περίπτωσις εἶναι σπανιωτάτη καὶ δυνάμεθα νὰ ὑποθέσωμεν, ὅτι ὁ νομοθέτης, μὴ ἀποβλέψας εἰς αὐτὴν ποσῶς, ἐνησχολήθη μόνον περὶ τῆς ἐναντίας περιπτώσεως, ἥτις εἶναι ἡ πολλῷ συνηθεστέρα, τουτέστι περὶ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἡ τιμὴ παρομοίων ἐμπορευμάτων ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ ὑπερβαίνει τὴν τιμὴν εἰς τὴν ὁποίαν ἐγένετο ἡ πώλησις αὐτῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ (1).

6. Ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ, πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ τιμὴ εἰς ἣν ἐπωλήθησαν τὰ ἐμπορεύματα (ἄρθρ. 298, ἐδ. 3). Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ἰδιοκτήτης τῶν ἐμπορευμάτων δὲν ἔχει λόγον νὰ παραπονῆται, λέγων ὅτι θὰ ἐπωλοῦντο εἰς τιμὴν ἀνωτέραν εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως. Διότι, ἂν μὴ ἐγίνετο ἡ πώλησις, εἶναι πιθανὸν ὅτι θ' ἀπώλλυντο τὰ ἐμπορεύματα μετὰ τοῦ πλοίου.

**587.** Ὁ ἰδιοκτήτης τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων δὲν ἔχει τὴν βεβαιότητα, ὅτι θὰ λάβῃ τὸ τίμημα αὐτῶν παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τῷ ὄντι, ἀφοῦ ἡ πώλησις εἶναι πρᾶξις τοῦ πλοιάρχου, ὁ ἐφοπλιστής, ὅστις ὑποχρεοῦται ἐκ τούτου, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὑποχρεώσεών του πρὸς τὸν κύριον τῶν ἐμπορευμάτων, παραχωρῶν εἰς αὐτὸν τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον. Ἔχομεν ἐνταῦθα ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 216 γινομένην ρητῶς διὰ τοῦ ἄρθρου 298, ἐδ. 2 (2).

Ἡ ἐνάσκησις τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως δύναται νὰ προξενήσῃ ζημίαν εἰς τὸν κύριον τῶν ἐμπορευμάτων πρὸς ὃν γίνεται ἡ παραχώρησις. Ἡ ζημία αὕτη δέον νὰ κατανεμηθῇ μεταξὺ αὐτοῦ, ὅστις ἀπεστερήθη τὰ ἐμπορεύματά του διὰ τῆς πωλήσεως, καὶ τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα ἔφθασαν εἰς τὸν προορισμόν των, ἀναλόγως τῆς ἀξίας των. Ἐν τῇ κατανομῇ δὲν περιλαμβάνεται ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου· οὗτος ἀπαλλάσσεται ὁλοσχερῶς διὰ τῆς παραχωρήσεως.

**588.** Ὁ φορτωτής, τοῦ ὁποίου τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὀφείλει ὁλόκληρον τὸν ναῦλον. Εἶναι ἀληθές, ὅτι

---

(1) Ὅρα ἀριθ. 591 δίς.

(2) Ὁ Pothier (Des louages maritimes, ἀριθ. 34) δὲν παρεδέχετο ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου.

ἀκριβῶς ἕνεκα τῆς πωλήσεως τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάνουσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ των καὶ ὅτι οὕτω ἡ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑποχρέωσις τῆς τούτων μετακομιδῆς δὲν ἐκπληροῦται. Ἀλλ' ὁ ἰδιοκτήτης τῶν ἐμπορευμάτων λαμβάνει τοὐλάχιστον τὴν ἀξίαν αὐτῶν· ὁ δὲ κῶδιξ παραδέχεται ὅτι, ἅμα ὡς γίνεται παραλαβὴ εἴτε τῶν ἐμπορευμάτων εἴτε τῆς ἀξίας αὐτῶν, ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἀκέραιος. Ὅρα ἀναλογίαν ἐν ἄρθρ. 301 ἐμπ. κώδικος.

Ὁ ἐφοπλιστὴς ὁ ὀφείλων ν' ἀποζημιώσῃ ἐκεῖνον τοῦ ὁποίου τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν, πληρώνων εἰς αὐτὸν τὴν ἀξίαν των, πληρώνεται τὸν ναῦλον διὰ συμψηφισμοῦ, κρατῶν αὐτὸν ἐκ τοῦ ποσοῦ τὸ ὁποῖον πληρώνει (ἄρθρ. 298, ἐδ. 2).

**589.** Ἡ πώλησις ἡ ἐνεργηθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταῖς προβλεπομέναις ὑπὸ τῶν ἄρθρων 234 καὶ 298 τοῦ ἐμπ. κώδικος δύναται ν' ἀποβῇ αἰτία ζημίας διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου. Ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ, ὁ πλοιοκτήτης δὲν πραγματοποιεῖ τὸ προσδοκώμενον κέρδος. Ἐὰν τὸ πλοῖον εὐοδωθῇ, ὁ ἰδιοκτήτης τῶν ἐμπορευμάτων τῶν πωληθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ δύναται νὰ ὑποστῇ ζημίαν προερχομένην ἐκ τοῦ ὅτι πληρώνεται κατὰ τὴν ἀγοραίαν τιμὴν τοῦ χρόνου τῆς ἀφίξεως εἰς τὸν προορισμόν· διότι ἐνδεχόμενον ἡ τιμὴ αὕτη νὰ εἶναι χαμηλή, ὁ δὲ φορτωτὴς θὰ ἠδύνατο νὰ ὠφεληθῇ ἀναμένων τὴν ὕψωσιν τῶν τιμῶν. Τέλος δύναται ἐπίσης νὰ προκύψῃ ζημία διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων καὶ ἐκ τῆς ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Ἦτο λοιπὸν δίκαιον νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τῶν ἐμπορευμάτων τὸ μέσον τοῦ νὰ διαφεύγωσι τὴν ἀπειλοῦσαν αὐτοὺς ζημίαν. Ἐκεῖνοι ἐξ αὐτῶν ὅσοι εἰδοποιήθησαν, ὅτι τὰ ἐμπορεύματά των μέλλουσι νὰ πωληθῶσιν ἢ νὰ ἐνεχυριασθῶσιν, ἔχουσι τὸ δικαίωμα ν' ἀντιστῶσι καὶ νὰ ζητήσωσι τὴν ἀποβίβασιν αὐτῶν (ἄρθρ. 234 ἐδ. 3). Ἡ περίπτωσις αὕτη θὰ παρουσιάζηται βεβαίως συχνά. Ἡ εἴδησις τῆς μελετωμένης πωλήσεως δύναται νὰ δοθῇ σήμερον ἕνεκα τοῦ ἠλεκτρικοῦ τηλεγράφου εὐκολώτερον ἢ ἄλλοτε. Ὁ πλοίαρχος ὅστις θὰ ἐνήργει μίαν τῶν πράξεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 234, χωρὶς νὰ εἰδοποιήσῃ περὶ τούτου πρότερον τὸν ἰδιοκτήτην τῶν ἐμπορευμάτων, ἐνῷ ἠδύνατο, θὰ ἐκηρύσσετο ὑπεύθυνος πρὸς αὐτόν.

**589 δίς.** Ὅταν, κατὰ τὰς περιπτώσεις τὰς προβλεπομένας ὑπὸ

τοῦ ἄρθρου 234 ἐδ. 3, γίνηται ἡ ἐκφόρτωσις ὅλου ἢ μέρους τῶν ἐμπορευμάτων πρὸ τῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἀφίξεως, ἐν τίνι μέτρῳ ὀφίλεται ὁ ναῦλος διὰ τὰ ἐκφορτωθέντα ἐμπορεύματα; Δικαιοτάτη διάκρισις ἐγένετο ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 234 ἐδ. τελευταῖον. Ἐὰν ὁλόκληρον τὸ φορτίον ἀποβιβασθῇ τῇ βουλήσει εἴτε τοῦ μόνου ὑπάρχοντος ναυλωτοῦ, εἴτε πάντων τῶν ναυλωτῶν, ὁ πλοῦς δὲν συνεχίζεται· εἶναι δίκαιον νὰ μὴ πληρώνηται ὁ ναῦλος εἰ μὴ ἀναλόγως τῆς διανυθείσης ἤδη ἀποστάσεως. Ἀλλ' ἐὰν μέρος τῶν φορτωτῶν δὲν συγκατατίθεται εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν, ὁλόκληρος ὁ ναῦλος δέον νὰ πληρωθῇ ἐπὶ τῶν ἐκφορτωθέντων ἐμπορευμάτων. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ πλοίαρχος δὲν ἀπαλλάσσεται τῆς ἀνάγκης τοῦ νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν· καὶ θὰ ἦτο παράλογον νὰ μὴ εἰσπράξῃ ὁ ἐφοπλιστής, ἐνῷ θὰ ἔχῃ νὰ πληρώσῃ ὅλα τὰ ἔξοδα τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὸ τελευταῖον μέρος τοῦ διάπλου, ἀκέραιον τὸν ναῦλον τὸν ὁποῖον νομίμως προσεδόκα.

**590.** Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν ὥρισε τὰ δικαιώματα τοῦ κυρίου τῶν ἐμπορευμάτων εἰ μὴ ἐν περιπτώσει πωλήσεως. Πρέπει ὅμως νὰ ὁρισθῶσιν ἐνταῦθα καὶ τὰ δικαιώματα ἐκείνου οὗ τὰ ἐμπορεύματα ἐνεχυρίασεν ὁ πλοίαρχος, ἢ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τοῦ ὁποίου ἐδανείσθη οὗτος ναυτικῶς.

Ἐν τῇ σπανιωτάτῃ περιπτώσει τῆς ἐνεχυριάσεως τῶν ἐμπορευμάτων ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν δύναται, ἐὰν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῇ, νὰ εἶναι ὑπεύθυνος πέραν τοῦ ποσοῦ καθ' ὃ ἐγένετο πλουσιώτερος, τουτέστι πέραν τῆς δανεισθείσης ποσότητος. Ἀλλ' ἐν περιπτώσει κατευοδώσεως, ὁ φορτωτὴς ὅστις ἀπεστερήθη τὰ ἐμπορεύματά του, ἐπειδὴ ὁ πλοίαρχος τὰ ἐνεχυρίασεν, ἔχει τὸ δικαίωμα ὅπερ θὰ εἶχεν εἰς τὴν περίπτωσιν πωλήσεως, τουτέστι δύναται ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ τὴν τιμὴν παρομοίων ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἀφίξεως (1) (2).

Ἐὰν ὁ πλοίαρχος, μὴ ἀφίνων τὰ ἐμπορεύματα ὡς ἐνέχυρον, ἐδανείσθη ἐπ' αὐτῶν ναυτικῶς, οὐδέποτε θὰ ὑπῆρχε λόγος πληρωμῆς εἰς τὸν φορτωτὴν ποσοῦ ἀνωτέρου τῆς δανεισθείσης ποσότητος (3). Ἐν ᾗ περιπτώσει ὁ φορτωτὴς θὰ ἀπηλλάσσετο διὰ τῆς

(1-2) Τὸ νομοσχέδιον τοῦ 1867 καθιέρου τὰς λύσεις ταύτας, ἐξομοιοῦν τὴν περίπτωσιν ἐνεχυριάσεως πρὸ τῆς πωλήσεως.

(3) de Valroger, I, ἀριθ. 847 καὶ 848

παραχωρήσεως τῶν ἐμπορευμάτων (ἀριθ. 277), οὐδὲν ἄλλο θὰ εἶχε νὰ πράξῃ ὁ ἐφοπλιστὴς εἰ μὴ νὰ πληρώσῃ εἰς αὐτὸν τὴν τούτων ἀξίαν.

**591**. ΔΙΚΑΙ. — Αἱ διατάξεις τοῦ ἐμπ. κώδικος αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου ἀποβλέπουσι μόνον συναλλάγματα συνομολογούμενα ὑπ' αὐτοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀποστολῆς. Οὐδέποτε ὅμως ἠμφισβητήθη, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἔχει καὶ τὴν ἐξουσίαν ν' ἀντιπροσωπεύῃ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ἐν ταῖς σχετικαῖς πρὸς τοῦτο δίκαις, εἴτε ὡς ἐνάγων εἴτε ὡς ἐναγόμενος Εἶναι μάλιστα παραδεδεγμένον δυνάμει σταθερᾶς παραδόσεως, ὅτι ὑπάρχει, καθόσον ἀφορᾷ τὸν πλοίαρχον τὸν ἀντιπροσωπεύοντα τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ἐξαίρεσις τοῦ κανόνος *οὐδεὶς παρίσταται ἐπὶ δικαστηρίου ἐν Γαλλίᾳ δι' ἐπιτρόπου* (ἀριθ. 274). Ἡ ἐξαίρεσις αὕτη εἶναι εἰδικῶς χρήσιμος ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ὑπάρχουσι πλείονες συνιδιοκτῆται τοῦ πλοίου. Χάρις εἰς τὴν ἐξαίρεσιν ταύτην ἀποφεύγονται τὰ ἔξοδα τῆς ἐπιδόσεως τῶν δικογράφων καὶ τῆς δικαστικῆς ἀποφάσεως εἰς ἕκαστον τῶν συνιδιοκτητῶν, καὶ ἂν ἀκόμη παραδεχθῶμεν, ὅτι δὲν ὑπάρχει νομικὸν πρόσωπον ἀπορρέον ἐκ τῆς καταστάσεως τῆς συνιδιοκτησίας (ἀριθ.316) (1).

**591** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἐν τοῖς ἄρθροις 24 καὶ 93 ἀντιγράφει τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 234 καὶ 298 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος μετά τινων δευτερευουσῶν τροποποιήσεων καὶ προσθηκῶν. Οὕτω τὸ ἄρθρον 24 ὁρίζει ρητῶς, ὅτι ἡ ἐξουσία ἣν παρέχει εἰς τὸν πλοίαρχον ἀνήκει εἰς αὐτὸν εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ἐπειγούσης ἀνάγκης τοῦ πλοίου. Τὸ αὐτὸ ἄρθρον μνημονεύει ρητῶς τὴν ἐξουσίαν τοῦ δανείζεσθαι ἐπὶ τοῦ φορτίου. Τέλος ἐπιβάλλεται εἰς τὴν ἀρχὴν τὴν χορηγοῦσαν τὴν ἄδειαν δανείου νὰ σημειώνῃ αὐτὴν ἐν τῷ βιβλίῳ τοῦ πλοίου.

Ἐν τῷ *ὁλλανδικῷ* κώδικι ἀντιστοιχοῦσι τὰ ἄρθρα 372 καὶ 373 πρὸς τὰ ἄρθρα 234 καὶ 298 τοῦ γαλλικοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατὰ τὰς διατάξεις τῶν πρώτων τούτων ἄρθρων, ἐάν, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, παρουσιασθῇ ἀνάγκη ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου ἢ ἀγορᾶς ἱστίων, σχοινίων ἢ ἄλλων ἀποσκευῶν ἢ τροφίμων, ἢ ἐὰν εἶναι ἀνάγκη ἐφοδια-

(1) Ὅρα ἄρθρ. 550 τοῦ ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

σμοῦ δι' ἄλλων ἀναγκαίων πραγμάτων, αἱ δὲ περιπτώσεις ἢ ἡ ἀπόστασις τῆς διαμονῆς τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου δὲν ἐπιτρέπουσι νὰ ζητηθῶσιν αἱ διαταγαὶ αὐτῶν, ὁ πλοίαρχος, ἀφοῦ βεβαιώσῃ τὴν ἀνάγκην ταύτην δι' ἐκθέσεως ὑπογεγραμμένης ὑπὸ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος, δύναται, λαβὼν καὶ τὴν ἄδειαν τοῦ προξένου τῶν Κάτω Χωρῶν, ἢ, ἐν ἐλλείψει αὐτοῦ, τῆς ἐπιτοπίου ἀρχῆς, νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἐπισκευήν, τὴν ἀγορὰν ἢ τὰς ἀναγκαίας δαπάνας. Ἐὰν στερῆται χρημάτων, δὲν δύναται δὲ νὰ προμηθευθῇ τοιαῦτα διὰ τῆς προεξοφλήσεως συναλλαγματικῶν ἐπὶ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, δύναται ὁ πλοίαρχος, λαβὼν τὴν αὐτὴν ἄδειαν, νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐξαρτυμάτων αὐτοῦ, καὶ ἐν ἀνάγκῃ, ἐπὶ τοῦ φορτίου· ἢ, ἂν τὸ δάνειον τοῦτο δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, νὰ πωλήσῃ ἐμπορεύματα μέχρι τοῦ ἀπαιτουμένου ποσοῦ. Καθιεροῦται οὕτω τάξις προτιμήσεως μεταξὺ τῶν διαφόρων πράξεων τὰς ὁποίας δύναται νὰ ἐνεργήσῃ ὁ πλοίαρχος.—Κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του κρατεῖται λογαριασμὸς τῶν οὕτω πωληθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν τρέχουσαν ἀξίαν τοῦ αὐτοῦ εἴδους καὶ τῆς αὐτῆς ποιότητος ἐμπορευμάτων ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀφίξεώς του.— Ἐὰν ἡ τρέχουσα τιμὴ εἶναι κατωτέρα τῆς τιμῆς τῆς πωλήσεως, ἡ ὠφέλεια ἀνήκει εἰς τοὺς κυρίους τῶν ἐμπορευμάτων (1). — Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν δυνηθῇ νὰ φθάσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, κρατεῖται λογαριασμὸς τῆς τιμῆς εἰς ἣν τὰ ἐμπορεύματα ἐπωλήθησαν.

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 497, 498, 504 καὶ 506 μέχρι 512) καθιέρωσε πληρέστατον σύστημα. Ὁ πλοίαρχος ὁ δυνάμενος ἐκτὸς τοῦ τόπου τοῦ λιμένος τῆς κατατάξεως τοῦ πλοίου νὰ ἐνεργήσῃ ἐν ὀνόματι τοῦ ἐφοπλιστοῦ πάσας τὰς πράξεις τὰς ὁποίας ἐπιβάλλει ὁ ἐφοπλισμός, ἡ ἐξάρτυσις, ἡ τῶν τροφίμων προμήθεια καὶ ἡ συντήρησις τοῦ πλοίου ὡς καὶ ὁ πλοῦς (496), δὲν δύναται νὰ συνάψῃ δάνεια, μήτε νὰ πωλήσῃ ἐπὶ πιστώσει, εἰμὴ ἐὰν ἡ ἐξακολούθησις τοῦ πλοῦ ἢ ἡ συντήρησις τοῦ πλοίου καθιστῶσι τὰς πράξεις ταύτας ἀναγκαίας, καὶ τοῦτο μέχρι τοῦ ὁρίου τῆς ἀνάγ-

(1) Ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν προβλέπει τὸ ζήτημα. Ἐλύσαμεν δὲ αὐτὸ κατὰ τὸ αὐτὸ πνεῦμα. Ὅρα ἀριθ. 586.

κης. Τὸ κῦρος τῶν πράξεων τούτων εἶναι ἀνεξάρτητον τῆς χρήσεως τῶν χρημάτων, τοῦ προσήκοντος τῆς ἐκλογῆς τῆς γενομένης μεταξὺ αὐτῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ τῆς πραγματικότητος τῆς ἀνάγκης χρημάτων, πλὴν ἐὰν ἀποδειχθῇ ἡ κακὴ πίστις τῶν τρίτων. Ἐν τῇ ἐσχάτῃ ἀνάγκῃ, ὅταν δὲν δύναται νὰ προληφθῇ ἄλλως ζημία τις σπουδαία, δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ πωλήσῃ τὸ φορτίον, ἢ νὰ δανεισθῇ ἐπ' αὐτοῦ ναυτικῶς, ὅπως προμηθευθῇ τὰ μέσα τῆς διατηρήσεως τοῦ φορτίου καὶ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν αὐτοῦ (404). Ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων τούτων ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ὑποχρεώσῃ τὸ φορτίον δανειζόμενος ναυτικῶς, νὰ διαθέσῃ μέρος τοῦ φορτίου διὰ πωλήσεως ἢ ἄλλως πως, εἰ μὴ ἐὰν εἶναι τοῦτο ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἐξακολούθησιν τοῦ πλοῦ καὶ πάντοτε ἐν τῷ μέτρῳ τῆς ἀνάγκης (507). Ἐὰν αἰτία τῆς ἀνάγκης εἶναι μεγάλη τις ἀβαρία, καὶ ἂν ὁ πλοίαρχος ἔχῃ τὴν ἐκλογὴν μεταξὺ διαφόρων μέτρων πρὸς θεραπείαν αὐτῆς, πρέπει νὰ προσφύγῃ εἰς τὸ μέτρον τὸ συνεπάγον τὴν μικροτέραν ζημίαν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους (ἄρθρ. 508). Ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ μεγάλη ἀβαρία, ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τοῦ φορτίου ἢ νὰ διαθέσῃ μέρος αὐτοῦ διὰ τῆς πωλήσεως ἢ ἄλλως πως, εἰ μὴ ἐὰν ἡ χρῆσις παντὸς ἄλλου μέσου εἶναι ἀδύνατος ἢ εἰς ἄκρον ἐπιζήμιος εἰς τὸν ἐφοπλιστήν. Πλὴν τούτου, καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἀκόμη δὲν δύναται νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τοῦ φορτίου, εἰμὴ δανειζόμενος συνάμα ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου. Ὀφείλει δὲ ὁ πλοίαρχος νὰ προτιμήσῃ τῆς πωλήσεως τὸ ναυτικὸν δάνειον, πλὴν ἂν τὸ δάνειον τοῦτο ἤθελεν ἀποβῇ διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν αἰτία εἰς ἄκρον μεγάλης ζημίας (ἄρθρ. 509).

Κατὰ τὸν *ἰταλικὸν* ἐμπ. κώδικα (ἄρθ. 509), ἐάν, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, παρίσταται ἀνάγκη ἐπισκευῆς, ἀγορᾶς τροφίμων ἢ ἄλλων πραγμάτων ἀναγκαίων εἰς τὸ πλοῖον, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει, καθόσον εἶναι τοῦτο δυνατόν, νὰ εἰδοποιήσῃ περὶ τούτου ἀμέσως τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς φορτωτὰς καὶ παραλήπτας· ἔπειτα, μετὰ τὴν βεβαίωσιν τῆς ἀνάγκης δι' ἐκθέσεως ὑπογεγραμμένης ὑπὸ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος, δύναται νὰ ζητήσῃ καὶ λάβῃ τὴν ἄδειαν νὰ δανεισθῇ τὴν ἀπαιτουμένην ποσότητα ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐνεχυριάζων ἢ πωλῶν τὸ φορτίον, ὡς ἐπίσης ὑποχρεούμενος ἀπ' εὐθείας πρὸς ἐκείνους, οἵτινες παρέχουσι πρὸς αὐτὸν ὑλικά, ἐξαρτύματα, τρόφιμα καὶ ἐργασίαν. Τὸ συμβόλαιον τοῦ ναυτικοῦ δανείου ἢ οἱ τίτλοι οἱ βεβαιοῦντες

τὰς ἄλλας πράξεις δέον νὰ μεταγράφωνται καὶ σημειῶνται ἐν τῷ ἐγγράφῳ τῆς ἐθνικότητος ὑπὸ τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου ὅστις ἐχορήγησε τὴν ἄδειαν, καὶ τοῦτο ἐντὸς δέκα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας τοῦ συμβολαίου, τῇ ἐπιμελείᾳ τοῦ πλοιάρχου, ἐπὶ ποινῇ ἀπωλείας τῆς τάξεως τοῦ προνομίου.—Ἡ πώλησις τοῦ φορτίου δέον νὰ γίνηται ἐν δημοπρασίᾳ. — Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ ἐπαναλαμβάνει τοὺς κανόνας τοῦ ἡμετέρου κώδικος τοῦ 1807 περὶ τῆς πληρωμῆς τοῦ τιμήματος τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων καὶ περὶ τοῦ δικαιώματος ἀντιτάξεως κατὰ τῆς πωλήσεως (1).

Οἱ κανόνες οἱ τιθέμενοι ὑπὸ τοῦ *ἱσπανικοῦ* ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 611 καὶ 617) εἶναι λίαν εἰδικοί. Ὁ πλοίαρχος, ἵνα ἐκπληρώσῃ τὰς ὑποχρεώσεις του, ὅταν δὲν ἔχῃ χρήματα καὶ δὲν ἐλπίζῃ ὅτι θὰ λάβῃ παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, προμηθεύεται κατὰ τὴν ἑπομένην τάξιν : 1ον ζητῶν τοιαῦτα παρὰ τοῦ θεματοφύλακος (consignataire) τοῦ πλοίου ἢ παρά τινος ἀντιπροσώπου τοῦ ἐφοπλιστοῦ· 2ον ἀποτεινόμενος πρὸς τοὺς θεματοφύλακας τοῦ φορτίου ἢ εἰς τοὺς ἔχοντας συμφέρον τι ἐπὶ τοῦ φορτίου· 3ον ἐκδίδων συναλλαγματικὴν ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ· 4ον δανειζόμενος ναυτικῶς τὴν ἀπαιτουμένην ποσότητα· 5ον πωλῶν τὸ φορτίον μέχρι τοῦ ποσοῦ τοῦ ἀπαραιτήτου πρὸς ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου ὥστε νὰ γίνῃ ἱκανὸν πρὸς ἐξακολούθησιν τοῦ πλοῦ. Κατὰ τὰς δύο τελευταίας περιπτώσεις ὁ πλοίαρχος ὀφείλει ν' ἀποταθῇ πρὸς τὴν δικαστικὴν ἀρχήν, ἐὰν εὑρίσκηται ἐν Ἱσπανίᾳ, καὶ πρὸς τὸν πρόξενον, ἐὰν εὑρίσκηται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, καί, ἂν μὴ ὑπάρχῃ πρόξενος τῆς Ἱσπανίας, εἰς τὴν ἐπιτόπιον ἀρχήν. Δὲν δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τοῦ φορτίου. Ἐὰν τὸ πράξῃ, τὸ συνάλλαγμα εἶναι ἄκυρον. Ἐπίσης δὲν δύναται νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς, διὰ τὰς ἰδίας αὐτοῦ ἐπιχειρήσεις, ἐπὶ τοῦ πλοίου, πλὴν ἐπὶ τῆς ἐπὶ τοῦ εἰρημένου πλοίου μετοχῆς του, εἰ μὴ καθ' ὅσον ἔχῃ προηγηθῇ ναυτικὸν δάνειον ἐπὶ ὅλου τοῦ πλοίου. Ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῶν διατάξεων τούτων, ἡ ἀπόδοσις τοῦ κεφαλαίου ὡς καὶ ἡ πληρωμὴ τῶν τόκων καὶ τῶν δαπανῶν βαρύνουσιν αὐτὸν προσωπικῶς, καὶ δύναται, πλὴν τούτου, ν' ἀποβληθῇ ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

---

(1) Ὁ πορτογαλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 511) καθιεροῖ κανόνας παρομοίους πρὸς τοὺς τοῦ ἰταλικοῦ.

Ὁ *φιρλανδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 49), δι' ἣν περίπτωσιν ὁ πλοίαρχος στερεῖται τὰ ἀπαιτούμενα χρήματα καὶ δὲν δύναται νὰ προμηθευθῇ τοιαῦτα ἄλλως, ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸν νὰ τὰ δανεισθῇ, καὶ ἐν περιπτώσει ἐπείγοντος νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς, ἢ μάλιστα, ἐν περιπτώσει ἔτι μᾶλλον ἐπειγούσης ἀνάγκης, νὰ προμηθευθῇ τοιαῦτα πωλῶν μέρος τοῦ φορτίου. Τὸ τίμημα τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων πληρώνεται κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ εἰς τὴν τρέχουσαν τιμὴν τοῦ λιμένος τούτου, πλὴν ἂν τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον ἀπωλέσθησαν ἐν τῷ μεταξύ, ἀφαιρουμένου πάντως τοῦ ναύλου, τῶν τελωνιακῶν δασμῶν καὶ ἄλλων τελῶν. Ἡ ἀφαίρεσις τῶν διαφόρων τούτων κονδυλίων δικαιολογεῖται διὰ τῆς σκέψεως, ὅτι ἕνεκα τῆς μὴ ἀφίξεως τῶν πωληθέντων ἐμπορευμάτων εἰς τὸν προορισμόν των τὰ κονδύλια ταῦτα δὲν ἐπληρώθησαν. Διὸ ἂν ὁ ἰδιοκτήτης τῶν ἐμπορευμάτων τούτων ἐλάμβανε τὸ ἰσότιμον αὐτῶν, θὰ ἐγίνετο πλουσιώτερος ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ὅστις θὰ ἐπλήρωνεν αὐτά. Διὰ τοῦτο ἡ ἀφαίρεσις τῶν κονδυλίων τούτων δέον νὰ γίνηται καὶ ἐν ταῖς χώραις ἀκόμη ἐκείναις, ἐν αἷς, ὡς ἐν Γαλλίᾳ, δὲν ὑπάρχει οὐδεμία τοιαύτη ρητὴ νομικὴ διάταξις.

Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 52 μέχρι 57) διακρίνουσι σαφῶς τὴν ἐξουσίαν τοῦ πλοιάρχου ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπὸ τῆς ἐξουσίας αὐτοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τῶν φορτωτῶν. Πρὶν ἢ προβῇ ὁ πλοίαρχος εἰς μέτρα σπουδαῖα, ὀφείλει, ὅταν ἐπιτρέπηται τοῦτο ὑπὸ τῶν περιστάσεων, νὰ ζητῇ ὁδηγίας παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ ἐντολοδόχου του.

Ἐὰν ὑπάρχῃ ἀνάγκη χρημάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου καὶ εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀναμείνῃ τὰς διαταγὰς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ προσφύγῃ πρὸς προμήθειαν τῶν ἀναγκαίων χρημάτων εἰς μεθόδους καὶ μέτρα συνεπάγοντα ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγωτέρας θυσίας διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Δὲν ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν νὰ πωλήσῃ οὐδὲν μέρος τοῦ φορτίου, πλὴν τῆς περιπτώσεως ἐπιβλητικῆς ἀνάγκης. Ἀπέναντι τῶν τρίτων δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ συνάπτῃ, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, διὰ λογαριασμὸν τοῦ φορτωτοῦ, ὑποχρεώσεις διὰ πᾶν τὸ σχετιζόμενον πρὸς τὴν διατήρησιν ἢ τὴν περαιτέρω μετακόμισιν τοῦ φορτίου, ὡς καὶ νὰ παρίσταται ἐπὶ δικαστηρίου ἐν ὀνόματι τοῦ φορτωτοῦ δι' ὅλας τὰς ὑποθέσεις τὰς ἀφο-

ρώσας τὸ φορτίον. Ἐὰν παρουσιασθῇ ἀνάγκη χρημάτων διὰ τὸ φορτίον, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ προμηθευθῇ τὰς ἀναγκαίας ποσότητας διὰ δανείων ἢ διὰ τῆς πωλήσεως τῶν ἐμπορευμάτων, φροντίζων νὰ τηρῇ τοὺς νομικοὺς κανόνας τοὺς ἐπιβαλλομένους διὰ τὰ δάνεια καὶ τὰς πωλήσεις τὰς σχετικὰς πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Ἐὰν βεβαιοῦται διὰ πραγματογνωμοσύνης, ὅτι ὡρισμένα ἐμπορεύματα δὲν δύνανται νὰ διατηρηθῶσιν ἄνευ κινδύνου χειροτερεύσεως, ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται νὰ τὰ πωλήσῃ. Ἐν περιπτώσει ναυαγίας ἢ κηρύξεως ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, δύναται νὰ γίνῃ ἡ πώλησις, καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη καθ' ἣν θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ διατηρηθῶσι τὰ ἐμπορεύματα ἄνευ φόβου χειροτερεύσεως, ἐὰν ἀποδεικνύηται, ὅτι τὰ πρὸς συντήρησιν αὐτῶν ἢ πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ των ἔξοδα θὰ ἦσαν καθ' ὑπερβολὴν μεγάλα. Ὀφείλει δὲ ὁ πλοίαρχος, πρὶν συνάψῃ δάνειον ἢ πωλήσῃ ἐμπορεύματα πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ φορτίου ἢ λάβῃ οἱονδήποτε ἄλλο μέτρον διὰ λογαριασμὸν τοῦ φορτωτοῦ, νὰ ζητήσῃ, ἂν εἶναι τοῦτο δυνατόν, ὁδηγίας παρὰ τούτου ἢ τοῦ ἐντολοδόχου του. Δέον δὲ νὰ γίνηται ἡ πώλησις τῶν ἐμπορευμάτων, καθόσον εἶναι τοῦτο δυνατόν, διὰ δημοσίου πλειστηριασμοῦ.

Κατὰ τοὺς κανόνας τοῦ τῶν ἐθίμων *ἀγγλικοῦ* δικαίου, κανόνας οἵτινες ἐγένοντο δεκτοὶ καὶ ἐν ταῖς *Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς*, ὁ πλοίαρχος ἔχει τὴν ἐξουσίαν νὰ συμβάλληται, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Αὐτὸς οὗτος δὲ ὑποχρεοῦται πρὸς τοὺς τρίτους, ἂν μὴ συνεφώνησεν, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις ὁρᾷ τὸν ἐφοπλιστήν· ἀλλ' ἡ βούλησις τῶν μερῶν ὡς πρὸς τοῦτο δύναται νὰ συναχθῇ ἐκ τῶν περιστάσεων (1).

Ὁ πλοίαρχος δύναται ἰδίᾳ νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲν κατορθώσῃ νὰ συνάψῃ κοινὸν δάνειον καὶ πρόκηται περὶ θεραπείας ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν. Οἱ τρίτοι ὀφείλουσι κατὰ τὸ δυνατὸν νὰ ἐρευνῶσι κατὰ πόσον ὑπάρχουσιν αἱ ἀνάγκαι αὗται, ὄχι ὅμως καὶ νὰ ἐξελέγχωσι τὴν χρῆσιν τῶν δανεισθέντων ποσῶν. Ὁ πλοίαρχος στερεῖται τῆς ἐξουσίας ταύτης ἐν τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐκτὸς ἂν ὑπάρχῃ περίπτωσις ἀνυπερβλήτου ἀνάγκης.

---

(1) Ellott, ἐν Law of merchant ships and seamen, σελ. 90 καὶ ἑπόμ.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται ἄδεια οὔτε τοῦ προξένου οὔτε ἄλλης τινὸς ἀρχῆς. Ἐὰν ὁ πρόξενος μεσολαβῇ, πράττει τοῦτο πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐπιχειρήσεως, οὐχὶ ὅπως ἐπιτρέψῃ αὐτήν. Κατὰ τὴν κατηγορηματικὴν διάταξιν τοῦ merchant shipping act (ἄρθρ. 77), ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ συστήσῃ ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄνευ ρητῆς ἐντολῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ (1). Ὁ πλοίαρχος δύναται ἐπίσης νὰ ὑποβάλῃ τὸν ναῦλον εἰς ναυτικὸν δάνειον. Δὲν πρέπει δὲ νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ φορτίον πρὸς πορισμὸν χρημάτων, εἰ μὴ ἀφοῦ δοκιμάσῃ νὰ πορισθῇ χρήματα ὑποβάλλων εἰς δανειστὴν τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον· ἀλλ' ὅταν αἱ προσπάθειαι αὐτοῦ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἀποβῶσιν ἀνωφελεῖς, δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ δανεισθῇ ἐπὶ ὅλου τοῦ φορτίου ἢ νὰ πωλήσῃ μέρος αὐτοῦ, ἐπιφυλασσομένης τῆς ἀποζημιώσεως τῆς ὀφειλομένης ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὸν κύριον τῶν ἐμπορευμάτων (2).

**592.** Ἀλλ' ὁ πλοίαρχος, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, δὲν ἔχει μόνον δικαιώματα· ἔχει ἐπίσης καὶ ὑποχρεώσεις. Ὀφείλει οὗτος νὰ ὁδηγήσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, ἀκολουθῶν τὴν ὁδὸν τὴν διαχαραχθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἢ, ἐν ἐλλείψει τοιούτων ὁδηγιῶν, ἀκολουθῶν τὴν εὐθεῖαν καὶ συνηθεστέραν ὁδόν. Δὲν δύναται νὰ προσορμίζηται (relâcher), εἰ μὴ καθ' ὅσον τῷ ἐπετράπη τοῦτο ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἐὰν κάμνῃ ἑκουσίας προσορμίσεις, εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν τὴν ὁποίαν δύναται νὰ προξενήσῃ ἡ ἐξ αὐτῶν ἀπορρέουσα ἐπιβράδυνσις εἰς τοὺς διαφόρους ἐνδιαφερομένους ἐν τῇ ἀποστολῇ, ἰδίᾳ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ εἰς τοὺς ναυλωτάς· ὀφείλει νὰ ὑποστῇ πάσας τὰς δαπάνας τὰς ὁποίας προκαλεῖ ἡ προσόρμισις. Προδήλως ὅμως δὲν χωρεῖ ἡ εὐθύνη αὕτη τοῦ πλοιάρχου, ὅταν ἡ προσόρμισις ἐγένετο ἐκ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, λόγου χάριν, ὅταν ὁ πλοίαρχος εἰσήγαγε τὸ πλοῖόν του εἰς διάμεσον λιμένα πρὸς ἀποφυγὴν τῆς τρικυμίας ἢ τῆς καταδιώξεως τοῦ ἐχθροῦ. Ἐν τῷ Ε' Κεφαλαίῳ, προκειμένου περὶ διακρίσεως τῶν ἀβαριῶν εἰς μερικὰς καὶ κοινὰς ἀβαρίας, θέλει ἐξηγηθῇ, ὅτι, καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ προσόρμισις δὲν πρέπῃ νὰ συνεπιφέρῃ εὐθύνην διὰ τὸν πλοίαρχον, ἐνδιαφέρει νὰ εἶναι σαφῶς γνωστὴ ἡ αἰτία τῆς

(1) Ὅρα ἐν τῷ Ζ' κεφαλαίῳ τὸ περὶ ὑποθήκης τῶν πλοίων μέρος.

(2) Abbott, Law of merchant ships and seamen, σελ. 120 καὶ 121.

προσορμίσεως, διότι, κατὰ τὰς περιστάσεις, αἱ δαπάναι τὰς ὁποίας προκαλεῖ ἡ προσόρμισις ἐπιβαρύνουσι τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ κατανέμονται μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν διαφόρων ἰδιοκτητῶν τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἐμπεριλαμβανομένων ἐν τῷ φορτίῳ. Ἐνδιαφέρει ἑπομένως μεγάλως νὰ γνωρίζωμεν τὰς αἰτίας τῶν προσορμίσεων· πρὸς διαφώτισιν τῶν ἐνδιαφερομένων ὡς πρὸς τοῦτο καὶ πρὸς παροχὴν τόσον εἰς αὐτούς, ὅσον καὶ εἰς τὸν πλοίαρχον, μέσου ἀποδεικτικοῦ, ὁ νόμος ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ὑποβάλλῃ εἰς τὸν πρόεδρον τοῦ ἐμποροδικείου ἢ ἐν ἐλλείψει αὐτοῦ εἰς τὸν εἰρηνοδίκην ἐν Γαλλίᾳ, εἰς τὸν πρόξενον δὲ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀναφοράν, καλουμένην συνήθως petit consulat (1), ἐν ᾗ ἐκτίθενται αἱ αἰτίαι τῆς προσορμίσεως (ἄρθρ. 245 ἐμπ. κώδικος). Οἱ τύποι τῆς ἀναφορᾶς ταύτης καὶ ἡ ἀποδεικτικὴ αὐτῆς δύναμις θέλουσιν ἐξετασθῇ κατωτέρω (ἀριθ. 605 καὶ ἑπόμ.), προκειμένου περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν ἄφιξιν. Τῷ ὄντι ὀφείλει τότε νὰ ὑποβάλῃ περὶ τῶν κατὰ τὸν πλοῦν συμβεβηκότων ἔκθεσιν ὁμοίαν πρὸς ἐκείνην ἥτις ἐπιβάλλεται ἐν περιπτώσει ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως.

**593.** Ἑτέρα ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου εἶναι ἡ τῆς αὐτοπροσώπου παρουσίας αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὸν εἴσπλουν ἢ τὸν ἔκπλουν ἐκ τῶν λιμένων, ὅρμων ἢ ποταμῶν (ἄρθρ. 227). Καταντᾷ ἄπορον, ὅτι ὁ νομοθέτης ἔκρινε χρήσιμον νὰ ἀναγράψῃ τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην· διότι ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ εὑρίσκηται αὐτοπροσώπως ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐν μέσῃ θαλάσσῃ. Οἱ συντάκται τοῦ κώδικος ἠθέλησαν μόνον νὰ ὑποδείξωσιν, ὅτι *καὶ κατ' αὐτὸν τὸν εἴσπλουν καὶ ἔκπλουν* ὀφείλει ὁ πλοίαρχος νὰ εὑρίσκηται ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τῷ ὄντι εἶναι φόβος μήπως ὁ πλοίαρχος παρασυρθῇ εἰς τὸ νὰ μείνῃ ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον καιρὸν εἰς τὴν ξηρὰν ἢ νὰ ἐπισπεύσῃ τὴν ἀποβίβασίν του· καὶ ὅμως οἱ κίνδυνοι οἱ συμφυεῖς πρὸς τὸν εἴσπλουν καὶ ἔκπλουν ἐκ τῶν λιμένων, ὅρμων

---

(1) Καλεῖται consulat (προξενεῖον) ἡ ἀναφορὰ ἡ γινομένη μετὰ τὴν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἄφιξιν, διότι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἀπευθύνεται πρὸς τὸν πρόξενον (ἀριθ. 607). Καλεῖται δὲ petit consulat (μικρὸν προξενεῖον) ἡ ἀναφορὰ ἡ γινομένη ἐν περιπτώσει προσορμίσεως, διότι ἀπευθύνεται ἐπίσης εἰς τὸν πρόξενον, ἀλλ' εἶναι συντομωτέρα τῆς προηγουμένης.

ἢ ποταμῶν καθιστῶσι τότε τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοιάρχου κατ' ἐξοχὴν χρήσιμον.

Ἡ αὐτὴ ὑποχρέωσις βαρύνει προδήλως τὸν πλοίαρχον κατὰ τὴν ἀναχώρησιν καὶ τὴν ἄφιξιν.

Ἐγένετο ἤδη ἀνωτέρω (ἀριθ. 190) λόγος περὶ τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης, ὅπως ἐξηγηθῇ, ὅτι οἱ πλοηγοὶ δὲν διοικοῦσι τὸ πλοῖον, ὅτι περιορίζονται εἰς τὸ νὰ δίδωσιν εἰς τὸν πλοίαρχον γνώμας τὰς ὁποίας εἶναι ἐλεύθερος οὗτος, ἐπὶ ἰδίᾳ εὐθύνῃ, ν' ἀκολουθήσῃ ἢ μή. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἕνεκα τῆς παρουσίας τοῦ πλοηγοῦ περιήρχετο εἰς θέσιν παθητικήν, δὲν θὰ ἐνόει τις διατί ὁ νόμος ἀπῄτησε νὰ παρίσταται ὁ πλοίαρχος ἐπὶ τοῦ πλοίου του κατὰ τὸν εἴσπλουν τῶν λιμένων, ὅρμων ἢ ποταμῶν.

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη τοῦ πλοιάρχου καθιεροῦται ἐν πρώτοις διὰ τοῦ μνημονευθέντος ἤδη (ἀριθ. 564) τεκμηρίου τοῦ ἄρθρ. 228 τοῦ ἐμπ. κώδικος· ὅταν δὲν εὑρίσκηται οὗτος ἐπὶ τοῦ πλοίου συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 227 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὰ ἐπερχόμενα ἀτυχήματα κρίνονται, τοὐλάχιστον μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου, ὡς προερχόμενα ἐκ πταίσματος αὐτοῦ. Πλὴν τούτου ὁ παραβάτης πλοίαρχος δύναται νὰ καταδικασθῇ εἰς πρόστιμον 25 μέχρι 300 φράγκων (ἄρθρ. 83 τοῦ Διατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852).

594. *Περὶ πλοηγίας.* — Ἑτέρα ὑποχρέωσις βαρύνουσα ἐπίσης τὸν πλοίαρχον κατά τε τὴν ἀναχώρησιν, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ καὶ κατὰ τὴν ἄφιξιν, εἶναι ἡ σχετικὴ πρὸς τὴν πλοηγίαν.

Κατ' ἀρχήν, πᾶς πλοίαρχος ὀφείλει κατὰ τὸν εἴσπλουν ἢ κατὰ τὸν ἔκπλουν ἔκ τινος λιμένος νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου πλοηγόν. Εἶναι δὲ ὁ πλοηγὸς ναυτικὸς γινώσκων εἰδικῶς τὰ παράλια τὰ ὁποῖα ὀφείλει νὰ διαπλεύσῃ τὸ πλοῖον, ὅπως εἰσπλεύσῃ εἴς τινα λιμένα ἢ ἐκπλεύσῃ ἐξ αὐτοῦ. Διάταγμα τῆς 12 Δεκεμβρίου 1886, ἄρθρον 34 (1).

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.—Πολλοὶ ξένοι κώδικες θέτουσι ρητῶς τὴν ἀρχὴν τῆς ὑποχρεωτικῆς πλοηγίας. Κατὰ τὸ ἄρθρον 104 τοῦ ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ προσλαμβάνῃ ἁρμόδιον πλοηγὸν δαπάνῃ τοῦ πλοίου πανταχοῦ ὅπου κηρύσσεται τοῦτο ὑποχρεωτικόν, διὰ τῶν κανονισμῶν τοῦ βασιλείου ἢ ἐπιβάλλεται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ διὰ τῶν κανονισμῶν ἢ τῶν ἐπιτοπίων συνηθειῶν. Ὅρα περὶ τῶν πλοηγῶν τὰ ἄρθρα 192 μέχρι 204

Οἱ πλοηγοὶ οἱ διευθύνοντες τὰ πλοῖα κατὰ τὸν εἴσπλουν καὶ κατὰ τὸν ἔκπλουν ἐκ τῶν λιμένων ἐκαλοῦντο ἄλλοτε *παράκτιοι πλοηγοὶ* (pilotes cotiers, lamaneurs ἢ lormans) κατ' ἀντίθεσιν τῶν *πλοηγῶν πελάγους* (pilotes hauturiers)· οἱ τελευταῖοι οὗτοι ὡδήγουν τὸ πλοῖον ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ. Ἄλλοτε ἐχρησιμοποιοῦντο συχνὰ οἱ πλοηγοὶ οὗτοι ἕνεκα τῆς ἀπαιδευσίας τῶν πλοιάρχων· σήμερον δὲν ὑπάρχουσι πλέον πλοηγοὶ πελάγους· διὸ γίνεται συνήθως χρῆσις τῆς λέξεως *πλοηγοὶ* ἄνευ προσδιορισμοῦ τινος πρὸς δήλωσιν τῶν *παρακτίων πλοηγῶν*.

Δὲν εἶναι δὲ ἐλευθέρα ἡ πλοηγία. Δὲν δύναται νὰ ἐξασκηθῇ αὕτη εἰ μὴ ὑπὸ πλοηγῶν διωρισμένων ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἀπολαυόντων τοῦ μονοπωλίου. Εἰδικὰ διατάγματα ὁρίζουσι δι' ἑκάστην ναυτικὴν περιφέρειαν τὰ εἰσπρακτέα δικαιώματα πλοηγίας.

Πρὸς ἀποφυγὴν ἐρίδων καὶ ἐξασφάλισιν κατὰ τὸ δυνατὸν ἐργασίας εἰς πάντας τοὺς πλοηγούς, ἡ ὑπηρεσία αὐτῶν δέον νὰ γίνηται κατὰ σειράν. Ἀλλ' ὁ κανὼν οὗτος δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ διὰ τὸν εἴσπλουν· οἱ πλοίαρχοι προσλαμβάνουσι τότε τὸν πρῶτον τυχόντα πλοηγόν.

**595.** Ἡ πλοηγία κατὰ τὸν εἴσπλουν καὶ τὸν ἔκπλουν τῶν

---

τοῦ ἰταλικοῦ κώδικος περὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τὸ ἄρθρον 508 5ον τοῦ πορτογαλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ὁρίζει, ὅτι ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ λαμβάνῃ παράκτιον πλοηγὸν εἰς ὅλους τοὺς φραγμοὺς ἢ ἀκτὰς καὶ εἰς ὅλα τὰ παράλια, ἔνθα ἀπαιτεῖ τοῦτο ὁ νόμος, τὸ ἔθιμον ἢ ἡ φρόνησις, τηρῶν τοὺς κανονισμοὺς τοῦ λιμένος. Ὁ ἱσπανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 612 6ον) ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ζητῇ παράκτιον πλοηγὸν καθ' ὅλας τὰς περιστάσεις καθ' ἃς αἱ ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας ἤθελον ἀπαιτεῖ τοῦτο καὶ εἰδικώτερον προκειμένου νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς λιμένα, διώρυχα ἢ ποταμὸν ἢ νὰ εἰσχωρήσῃ εἴς τινα ὅρμον ἢ νὰ ἀγκυροβολήσῃ εἰς μέρος ἄγνωστον εἰς αὐτὸν ὡς καὶ εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ πλοίου. Ὁ ὁλλανδικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 303) ἀπαιτεῖ ἐπίσης νὰ μεταχειρίζηται ὁ πλοίαρχος τοὺς ἀναγκαίους πλοηγοὺς πανταχοῦ ὅπου ἀπαιτεῖ τοῦτο ὁ νόμος, ἡ συνήθεια ἢ ἡ φρόνησις. Ὅρα διὰ τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν. Abbot, Law of ships and seamen, σελ. 168 καὶ ἑπομ. ἰδίᾳ δὲ σελ. 155 καὶ 156 (of compulsory pilots. What vessels need not take a pilot). Ὅρα διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς. Dixon, Law of shippings, σελ. 232, ἀριθ. 242.

λιμένων εἶνε ὑποχρεωτική. Ἀλλ' ἡ ἀρχὴ αὕτη δὲν ἔχει τὴν σημασίαν τὴν ὁποίαν θὰ ἤγετό τις ν' ἀποδώσῃ εἰς αὐτήν. Σημαίνει ἁπλῶς, ὅτι τὰ δικαιώματα πλοηγίας δέον νὰ πληρώνωνται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται οὗτος νὰ προσλαμβάνῃ πλοηγὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἀλλ' ἂν ἀποποιηθῇ νὰ προσλάβῃ, εὐθύνεται ὁ πλοίαρχος διὰ τὰ ἐπελθόντα δυστυχήματα, πλὴν ἂν ἀποδείξῃ, ὅτι προέρχονται ἐξ ἀνωτέρας βίας (ἄρθρ. 34 τοῦ Διατάγματος τῆς 12 Δεκεμβρίου 1806).

Ἡ παρουσία πλοηγοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἀπαλλάσσει τὸν πλοίαρχον τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ εὑρίσκηται ἐπ' αὐτοῦ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 227 τοῦ ἐμπ. κώδικος, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι ὁ πλοηγὸς εἶναι ἁπλοῦς ὁδηγός, δίδων μόνον γνώμας εἰς τὸν πλοίαρχον, ἀλλὰ μὴ διοικῶν ἀντὶ τούτου (ἀριθ. 190). Διὰ τοῦτο ἡ παρουσία τοῦ πλοηγοῦ δὲν ἀποκλείει τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰ πταίσματά του, δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 222 τοῦ ἐμπ. κώδικος (1).

595 δίς. Ὑπάρχουσιν ὅμως καὶ ἐξαιρέσεις ὡς πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πλοηγίας. Ἀπαλλαγὴ πλοηγίας χορηγεῖται εἰς πάντα τὰ γαλλικὰ ἱστιοφόρα πλοῖα τὰ ἐλάσσονος τῶν 80 τόννων χωρητικότητος, καὶ εἰς τὰ γαλλικὰ ἀτμοκίνητα πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 100 τόννους, ὅταν ἐκτελῶσι συνήθως τὴν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα ναυτιλίαν, καὶ προσεγγίζωσιν εἰς τὸ στόμιον τῶν ποταμῶν (Νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893, ἄρθρ. 8, ἐδ. 1) (2).

---

(1) Rouen, 20 Φεβρουάριου 1874. S. 1874 2. 90. Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας 25 Ἰανουαρίου 1875. D. 1875. 3. 97. S. 1876. 2. 278. Caen. 16 Ἰουλίου 1879. D. 1881. 2. 169.—Desjardins, II, ἀριθ. 470. Laurin sur Cresp, I, σελ. 587 καὶ ἑπόμ.

(2) Κατὰ τὸ ἄρθρον 34 τοῦ Διατάγματος τῆς 12 Δεκεμβρίου 1806 ἡ ἀπὸ τῆς πλοηγίας ἀπαλλαγὴ παρέχεται εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ πλοῖα τὰ χωρητικότητος ἐλάσσονος τῶν 80 τόννων τὰ ἐκτελοῦντα συνήθως τὴν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα ναυτιλίαν καὶ προσεγγίζοντα εἰς τὸ στόμιον τῶν ποταμῶν. Ἐπειδὴ δὲ ἡ κατὰ τὸ σύστημα Moorson μέθοδος καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν σημαντικὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν τόννων, ἦτο πρέπον ν' ἀνυψωθῇ τὸ ὅριον τῶν 80 τόννων, κάτω τοῦ ὁποίου ἐδίδετο ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῆς πλοηγίας. Ἡ ἐπιτροπὴ τοῦ 1873 εἶχε ζητήσει ν' ἀναβιβασθῇ τὸ ὅριον εἰς 120 τόννους. Ὁ νόμος τῆς 29 Ἰα-

Διάταγμα (règlement d'administration publique) τῆς 22 Ἰουλίου 1859 (ἄρθρ. 144) εἰδικῶς ἐξήρεσε τῶν δικαιωμάτων πλοηγίας κατὰ τὸν εἴσπλουν καὶ τὸν ἔκπλουν τὰ γαλλικὰ ἀτμόπλοια τὰ πλέοντα μεταξὺ Σέττης (Cette) καὶ γαλλικοῦ ἢ ξένου λιμένος. Δύναταί τις ν' ἀμφισβητήσῃ τὴν νομιμότητα τοῦ διατάγματος (décret) τούτου· μεταρρυθμίζει τὸ διάταγμα (décret) τοῦ 1806, τὸ ὁποῖον ἰσοδυναμεῖ πρὸς ἀληθῆ νόμον. Ἀλλὰ πρὸς ἀποφυγὴν πάσης δυσκολίας τοιαύτης φύσεως ἐν τῷ μέλλοντι, καὶ πρὸς ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς ἀνάγκης τῆς προσφυγῆς εἰς τὴν νομοθετικὴν ἐξουσίαν διὰ τὰς τροποποιήσεις τοῦ περὶ πλοηγίας διατάγματος τοῦ 1806, ὁ νόμος τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893 (ἄρθρ. 3, ἐδ. 2), ἀντιγράφων τὸ ἄρθρ. 1, ἐδ. 2 τοῦ νόμου τῆς 29 Ἰανουαρίου 1881, ὁρίζει, ὅτι ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῶν ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων ἢ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ μετὰ ἔρευναν γενομένην κατὰ τοὺς συνήθεις τύπους, διὰ διαταγμάτων (règlements d'administration publique) θέλουσιν ὁρίζεσθαι αἱ βελτιώσεις αἱ ὁποῖαι δέον νὰ εἰσάγωνται εἰς τοὺς ἐν ἰσχύι κανονισμοὺς πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ναυτιλίας.

596. Εἰδικὸν δικαίωμα παρέχεται εἰς τὸν πλοίαρχον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ διὰ τοῦ ἄρθρου 249. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου τούτου, *ἐὰν αἱ ζωοτροφίαι τοῦ πλοίου ἐκλίπωσι, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ὁ πλοίαρχος, λαβὼν τὴν γνώμην τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος, δύναται νὰ ὑποχρεώσῃ τοὺς ἔχοντας κατ' ἰδίαν τρόφιμα νὰ τὰ καταθέσωσιν εἰς τὸ κοινόν, λαμβάνοντες παρ' αὐτοῦ τὴν τιμήν των.* Ἔχομεν ἐνταῦθα ἁπλῆν εἰδικὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἰδέας καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ κατκλαμβάνῃ διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν πᾶν ὅ,τι εἶναι ἀναγκαῖον ὡς τρόφιμον, ὡς καύσιμος ὕλη ἢ ἄλλο τι. Ἀλλὰ τὸ ἄρθρον 249 σπανιώτατα δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ· ἀναφέρεται τῷ ὄντι εἰς συνήθειαν ἐγκαταλελειμμένην, τὴν συνήθειαν καθ'ἣν οἱ ἔμποροι, συμπλέοντες μετὰ τῶν

---

νουαρίου 1881 (ἄρθρ. 1) ἔλυσε τὸ ζήτημα διὰ τῆς καθιερώσεως διακρίσεως μεταξὺ τῶν ἱστιοφόρων καὶ τῶν ἀτμοπλοίων, στηριχθεὶς ἐπὶ τῶν πρακτικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου συστήματος καταμετρήσεως. Αἱ διατάξεις αὗται περιελήφθησαν ἐν τῷ ἄρθρ. 8 ἐδ. 1 τοῦ νόμου τῆς 30 Ἰανουαρίου 1893.

ἐμπορευμάτων αὐτῶν, εἶχον μεθ' ἑαυτῶν καὶ τὰ ἰδιαίτερά των τρόφιμα (1).

Ἐπειδὴ ὁπωσδήποτε πρόκειται περὶ μέτρων ἐκτάκτων (ἄρθρ. 234, 410 τοῦ ἐμπ. κώδικος), τὸ ἄρθρον 249 ἀπαιτεῖ τὴν γνώμην τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος.

Ἐπιφυλάσσει δὲ τὸ ἄρθρον τοῦτο καὶ ἀποζημίωσιν ὑπὲρ ἐκείνων ὧν τὰ τρόφιμα ἐλήφθησαν. Δέον δὲ νὰ ὁρισθῇ ἡ ἀποζημίωσις αὕτη ὡς ἡ ὀφειλομένη ἐν περιπτώσει πωλήσεως ἐμπορευμάτων εἰς τὸν κύριον αὐτῶν (ἄρθρ. 234), τουτέστι κατὰ τὴν τιμὴν τῶν παρομοίων ζωοτροφιῶν ἐν τῷ λιμένι τῆς ἐκφορτώσεως.

**597.** Ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ ἐπαγρυπνῇ, καθόσον τοῦτο ἐξαρτᾶται ἐξ αὐτοῦ, διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν εἰς αὐτὸν ἐμπεπιστευμένων. Διὸ κατ' ἀρχὴν δὲν δύναται νὰ ἐγκαταλίπῃ τὸ πλοῖον διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 241 ἐμπ. κώδ.). Ἐὰν νομίζῃ, ὅτι εἶναι φρόνιμον νὰ τὸ ἐγκαταλίπῃ ἕνεκα τῶν ἐπικρεμαμένων κινδύνων, οἷον τῆς ἁλώσεως, τοῦ πυρὸς ἢ τῆς ναυαγίας, ὀφείλει νὰ λάβῃ τὴν γνώμην τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος. Ἡ γνώμη αὕτη, προωρισμένη νὰ διαφωτίσῃ τὸν πλοίαρχον, δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ δι' αὐτόν· διό, καίτοι συνεμορφώθη πρὸς αὐτήν, δύναται ἐν τούτοις ὁ πλοίαρχος νὰ κηρυχθῇ ὑπεύθυνος τῆς ζημίας τῆς προξενηθείσης ἐκ τῆς ἐγκαταλείψεως (ἀριθ. 521). Εἶναι ὅμως εὔλογον νὰ παραδεχθῶμεν τὸ τεκμήριον, ὅτι ἡ ἐγκατάλειψις δικαιολογεῖται, ὅταν ἐδόθη ἡ γνώμη τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος, καὶ ὅτι τοὐναντίον εἰκάζεται ὅτι δὲν εἶναι αὕτη δεδικαιολογημένη, ἐὰν ἐγένετο ἐναντίον τῆς γνώμης ταύτης ἢ χωρὶς νὰ ζητηθῇ αὕτη.

Ἐν περιπτώσει ἐγκαταλείψεως ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ μείνῃ τελευταῖος ἐπὶ τοῦ πλοίου του· ὀφείλει νὰ διασώσῃ μεθ' ἑαυτοῦ τὰ

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἐν τούτοις ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 249 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος περιελήφθη εἰς πολλοὺς ξένους νόμους. Ὅρα βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ἄρθρ. 39 ἰταλικὸν κώδικα ἄρθρ. 508, ρουμανικὸν κώδικα ἄρθρ. 518, πορτογαλικὸν κώδικα ἄρθρ. 510, ὁλλανδικὸν κώδικα ἄρθρ. 374.

χρήματα καὶ τὰ πολυτιμότερα τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 241). Προσθετέον εἰς τὰ πράγματα, τὰ ὁποῖα ὀφείλει ὁ πλοίαρχος νὰ φροντίζῃ ὅπως διασώσῃ, τὰ βιβλία καὶ ἔγγραφα τοῦ πλοίου. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι, ἐὰν τὰ οὕτω σωθέντα ἐκ τοῦ πλοίου πράγματα ἀπολεσθῶσιν ἐκ τυχαίου συμβεβηκότος, ὁ πλοίαρχος ἀπαλλάττεται πάσης εὐθύνης (ἄρθρ. 241, ἐδ. 2).

**598.** ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΦΙΞΙΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ. — Τὰ δικαιώματα τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν ἄφιξιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ εἶναι αὐτὰ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἔχει καὶ κατὰ τὸν διάπλουν (ἀριθ. 568 καὶ ἑπόμ.). Ἀλλ' ἄν, καθόσον ἀφορᾷ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου παρουσίαν καὶ τὴν πλοηγίαν (ἀριθ. 593 καὶ 594), φέρῃ τὰς αὐτὰς ὑποχρεώσεις ἃς καὶ κατὰ τὸν πλοῦν, βαρύνουσιν ὅμως αὐτὸν τότε εἰδικαί τινες ὑποχρεώσεις.

**599.** Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ. Ὁ λιμὴν οὗτος συνήθως ὁρίζεται πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Πολλάκις ὅμως ἐν ταῖς κρατούσαις νῦν ἐμπορικαῖς συνηθείαις συμβαίνει νὰ μὴ ὁρίζηται εἰ μὴ κατὰ τὸν διάπλουν· τῷ ὄντι ὑπάρχουσι πλοῖα τὰ ὁποῖα ἔχουσι *προορισμὸν διαζευκτικόν*· ἀποστέλλονται εἴτε πρὸς λιμένα εἴτε πρὸς ὅρμον, ὅπου ὁ πλοίαρχος θὰ μάθῃ παρ' ἀνταποκριτοῦ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ φορτωτοῦ, πρὸς τίνα λιμένα δέον νὰ διευθυνθῇ ὁριστικῶς, ἵνα ἐνεργήσῃ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ἡ τακτικὴ αὕτη εἶναι μάλιστα συνήθης, ὅταν τὸ φορτίον ἀνήκῃ εἰς ἓν μόνον πρόσωπον, τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ τὸν ναυλωτὴν ὁλοκλήρου τοῦ πλοίου. Εἶναι εὐνόητον ἐν πρώτοις, ὅτι ἡ διαφορὰ τῶν τιμῶν διὰ τὰ αὐτὰ ἐμπορεύματα ἐν τοῖς λιμέσι χώρας τινὸς ἢ πλειόνων χωρῶν παρουσιάζει συμφέρον εἰς τὸ νὰ διευθυνθῶσι τὰ ἐμπορεύματα πρὸς τοῦτον μᾶλλον ἢ πρὸς ἐκεῖνον τὸν λιμένα. Ἔπειτα συμβαίνει, μὴ εὑρίσκοντος τοῦ φορτίου ἀγοραστὰς κατὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου, ν' ἀναζητῶνται τοιοῦτοι εἰς πολλὰς καὶ διαφόρους χώρας καὶ νὰ εὑρεθῶσιν εἷς τινα ἐξ αὐτῶν.

**600.** Ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ βεβαιώσῃ ἀκριβῶς τὴν ὥραν τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν προορισμόν του. Ἡ βεβαίωσις αὕτη εἶναι χρησιμωτάτη, ὅπως καθορισθῇ τὸ χρονικὸν σημεῖον ἀφ' οὗ ἄρχεται ἡ προθεσμία τῶν εἰκοσιτεσσάρων ὡρῶν, ἐντὸς τῶν ὁποίων ὀφείλει

ὁ πλοίαρχος νὰ ὑποβάλῃ τὸ βιβλίον του εἰς θεώρησιν καὶ νὰ κάμῃ τὴν ἔκθεσίν του (ἀριθ. 601). Εἶναι ἐπίσης χρήσιμος διὰ τὰ ζητήματα τῆς παραγραφῆς καὶ τῶν σταλιῶν. Δὲν ἀπαιτεῖ δὲ ὁ νόμος οὐδένα εἰδικὸν τύπον διὰ τὴν βεβαίωσιν ταύτην· δύναται νὰ γίνῃ ἐν τῇ ἐκθέσει, ἡ ὁποία δύναται νὰ μνημονεύῃ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου (ἀριθ. 605 καὶ ἑπόμ.). Ἐπίσης δύναται νὰ γίνῃ ἡ ἀπόδειξις δι' ὅλων τῶν ἄλλων μέσων, μάλιστα δὲ διὰ τῆς βεβαιώσεως τοῦ προξένου, διὰ τοῦ πιστοποιητικοῦ τῶν πλοηγῶν.

**601**. Ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας τῶν εἰκοσιτεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς ἀφίξεως ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ δηλώσῃ ταύτην εἰς τὸ λιμεναρχεῖον (bureau de port), ἐν ᾧ κρατεῖται βιβλίον εἴσπλων καὶ καὶ ἔκπλων (Νόμος τῆς 29 vendémiaire ἔτους II, ἄρθρ. 38).

**602**. Ἐπίσης ὀφείλει ὁ πλοίαρχος ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς ἀφίξεώς του νὰ ὑποβάλῃ τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου του εἰς θεώρησιν (ἄρθρ. 242 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ἐπιβάλλεται εἰς αὐτὸν ἵνα μὴ δύναται νὰ τροποποιήσῃ τὸ περιεχόμενον τοῦ βιβλίου τούτου κατὰ τὸ συμφέρον τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ἀναγνωρίσῃ ἐκ τῶν ὑστέρων, λόγου χάριν, ὅταν βλέπῃ ὅτι τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα ἐκφορτώνει ἔπαθον ἀβαρίαν.

**603**. Ἡ θεώρησις αὕτη γίνεται ἐν *Γαλλίᾳ* ὑφ' ἑνὸς τῶν μελῶν τοῦ ἐμποροδικείου, ὑπὸ τοῦ δημάρχου ἢ τοῦ παρέδρου αὐτοῦ ἐν οἷς τόποις δὲν ὑπάρχει ἐμποροδικεῖον· *ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ* ὑπὸ τοῦ προξένου ἢ τοῦ ὑποπροξένου (ἄρθρ. 242 ἐμπ. κώδ.).

**604**. Πλὴν τούτου, τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου δέον νὰ θεωρῆται εἰς τὸ κάτω μέρος τῆς τελευταίας σελίδος ὑπὸ τῶν προϊσταμένων τῶν τελωνιακῶν ἀρχῶν, ἅμα ὡς ἐπισκεφθῶσιν οὗτοι τὸ πλοῖον, κατὰ τὸν εἰς τὸν λιμένα εἴσπλουν του (Νόμος τῆς 2 Ἰουλίου 1836, ἄρθρ. 7). Ἡ θεώρησις αὕτη, γινομένη ὑπὸ ἁπλοῦ τελωνιακοῦ ὑπαλλήλου, δὲν παρουσιάζει ὡς ἡ προηγουμένη ἐγγυήσεις.

**605**. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΣ. — Μία τῶν κυριωτέρων ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν ἄφιξιν εἶναι νὰ κάμῃ τὴν *ἔκθεσίν του* (le rapport de mer). Ἡ πρᾶξις αὕτη περιέχει δηλώσεις τοῦ πλοιάρχου περὶ τῶν κατὰ τὸν πλοῦν συμβεβηκότων. Ἔχει δὲ τὸ περιεχόμενον τῆς ἐκθέσεως ταύτης μεγίστην ἀναλογίαν πρὸς τὰς σημειώσεις αἱ ὁποῖαι δέον νὰ γίνωνται ἐν τῷ βιβλίῳ τοῦ πλοίου

(ἀριθ. 562) (1). Ἀλλ' ἡ ἔκθεσις εἶναι χρησιμωτάτη μεθ' ὅλην τὴν ὕπαρξιν τοῦ βιβλίου τούτου. Δύναται νὰ ἀναφέρῃ μετὰ μείζονος σαφηνείας καὶ ἀναπτύξεως τὰ θαλάσσια συμβεβηκότα τὰ ἐπελθόντα κατὰ τὸν πλοῦν, οὕτως ὥστε νὰ διαφωτίζωνται αἱ αἰτίαι τῶν δυστυχημάτων καὶ νὰ γίνηται καταληπτόν, ἂν ὀφείλωνται ταῦτα εἴτε εἰς περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας εἴτε εἰς πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος (2). Ἐν τῇ πρακτικῇ ἡ ἔκθεσις εἶναι συνήθως ἁπλῆ κατὰ γράμμα σχεδὸν ἐπανάληψις τοῦ περιεχομένου τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου.

**606.** Δὲν ὀφείλει δὲ ὁ πλοίαρχος νὰ κάμνῃ τὴν ἔκθεσίν του μόνον ἐν περιπτώσει ἀφίξεως εἰς τὸν προορισμόν, ὀφείλει νὰ πράττῃ τοῦτο καὶ ἐν ταῖς περιπτώσεσι προσορμίσεως καὶ ναυαγίας (ἀριθ. 609 καὶ 610). Ἡ ἔκθεσις σκοπὸν ἔχει νὰ καταστήσῃ γνωστόν, ἂν ἡ προσόρμισις εἶναι ἀληθῶς ἀναγκαστική, καὶ νὰ ἐπιχύσῃ φῶς ἐπὶ τῶν αἰτιῶν τῆς ναυαγίας. Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι ἡ λέξις ναυαγία δὲν ἔχει ἐνταῦθα στενὴν σημασίαν· σημαίνει τὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου, οὕτως ὥστε ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐκθέσεως ὑφίσταται ἐν πάσῃ περιπτώσει καθ' ἣν ὑπάρχει ἀπώλεια, καὶ ὅταν ἀκόμη προέρχεται αὕτη ἐκ θαλασσίου γεγονότος μὴ ἀποτελοῦντος κυρίως εἰπεῖν ναυαγίαν.

Τὸ διάταγμα τῆς 20 Ὀκτωβρίου 1833 (ἄρθρ. 17) ἀναφέρει καὶ ἄλλας περιπτώσεις καθ' ἃς ἐπιβάλλεται ἡ ἔκθεσις. Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρου τούτου, ὁ πλοίαρχος ὁ ληϊσθεὶς ἐν ὥρᾳ πολέμου ἢ ληστευθεὶς ὑπό τινος πειρατοῦ ὀφείλει νὰ κάμνῃ περὶ τούτου ἐμπεριστατωμένην ἔκθεσιν. Τὸ αὐτὸ ὀφείλει νὰ πράξῃ, ἐὰν ἠναγκάσθη νὰ ἐγκαταλίπῃ τὸ πλοῖόν του ἕνεκα κακοκαιρίας ἢ ἐξ αἰτίας ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν. Τὸ ἄρθρον 17 τοῦ διατάγματος τοῦ 1833 ὁρίζει τὰς δηλώσεις τὰς ὁποίας ὀφείλει νὰ κάμῃ ὁ πλοίαρχος ἐν ἑκάστῃ τῶν περιπτώσεων τούτων.

---

(1) Ἡ καταγωγὴ τῆς ἐκθέσεως ἀνίγεται εἰς τὸν νόμον 3 τοῦ ἰουστινιανείου κώδικος (XI 5), de naufragiis.

(2) Αἱ ἐκθέσεις αὗται εἶναι ἰδίᾳ χρήσιμοι ὅπως δι' αὐτῶν ἀνευρίσκωμεν τὰς αἰτίας τῶν συγκρούσεων, ὅπως κρίνωμεν ἂν ἀβαρία τις παρουσιάζῃ ἢ ὄχι τοὺς συστατικοὺς ὅρους τῆς κοινῆς ἀβαρίας, ἵνα μάθωμεν, ἂν ζημία τις προέρχεται ἐκ θαλασσίου κινδύνου ἢ ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος τῶν ἐμπορευμάτων ἢ τοῦ πλοίου, ἢ ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου.

**607.** Δέον δὲ νὰ γίνηται ἡ ἔκθεσις ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἐν ταῖς γαλλικαῖς ἀποικίαις εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ ἐμποροδικείου ἐνώπιον τοῦ προέδρου, ἐν οἷς δὲ τόποις δὲν ὑπάρχει ἐμποροδικεῖον ἐνώπιον τοῦ εἰρηνοδίκου τοῦ καντονίου (1), ὅστις ὀφείλει ν' ἀποστείλῃ αὐτὴν εἰς τὸ πλησιέστερον ἐμποροδικεῖον. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ ἔκθεσις παρακατατίθεται εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ ἐμποροδικείου. Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἡ ἔκθεσις δέον νὰ γίνηται εἰς τὸν πρόξενον τῆς Γαλλίας, εἰς τὸν δικαστὴν τοῦ τόπου, ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην πολιτικὴν ἀρχὴν (ἄρθρ. 245 καὶ 246 τοῦ ἐμπ. κώδικος).

Ἐκ τοῦ ἄρθρου 243 συνάγεται, ὅτι ἡ ἔκθεσις δέον νὰ ἀναγινώσκηται ἢ νὰ γίνηται προφορικῶς ἐνώπιον τῶν ὑπ' αὐτοῦ ἀναφερομένων ἀρχῶν καὶ ἔπειτα νὰ κατατίθεται. Ἀλλ' ἐν τῇ πρακτικῇ ὁ δικαστὴς ἢ ὑπάλληλος εἰς ὃν ὑποβάλλεται ἡ ἔκθεσις περιορίζεται εἰς τὸ νὰ ὑπογράψῃ αὐτὴν καὶ νὰ δώσῃ ἀντίγραφον εἰς τὸν πλοίαρχον.

**608.** Αἱ δηλώσεις αἵτινες δέον νὰ περιλαμβάνωνται ἐν τῇ ἐκθέσει ποικίλλουσι κατὰ λόγον τῆς αἰτίας ἕνεκα τῆς ὁποίας γίνεται. Εἶναι δὲ αἱ δηλώσεις περισσότεραι καὶ μᾶλλον ἀνεπτυγμέναι ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἀφίξεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἢ κατὰ τὰς ἄλλας περιπτώσεις. Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον ἀφίξεως τὸ περιεχόμενον τῆς ἐκθέσεως ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 242 καὶ πληρέστερον ἀκόμη ὑπὸ τοῦ διατάγματος τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833 (ἄρθρ. 10), τὸ ὁποῖον δὲν ἀφορᾷ εἰ μὴ τὴν ἔκθεσιν ἥτις δέον νὰ γίνηται πρὸς τὸν πρόξενον, δέον ὅμως νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὰς πρὸς πᾶσαν ἄλλην ἀρχὴν ἐκθέσεις. Κατὰ τὸ ἄρθρον 10 τοῦ Διατάγματος τοῦ 1833 ἡ ἔκθεσις πρέπει νὰ φανερώνῃ: 1ον τὸ ὄνομα, τὴν χωρητικότητα καὶ τὸ φορτίον τοῦ πλοίου, 2ον τὰ ὀνόματα καὶ τὴν κατοικίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐὰν εἶναι ταῦτα γνωστὰ εἰς τὸν πλοίαρχον· τὸ ὄνομα τοῦ λιμένος τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τὸ τοῦ τόπου τῆς ἀναχωρήσεως, 3ον τὸν δρόμον τὸν ὁποῖον ἠκολούθησε, 4ον τὰς προσορμίσεις τὰς ὁποίας ἔκαμεν, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ αἰτία αὐτῶν, 5ον τὰ κατὰ τὸν διάπλουν συμβάντα, 6ον τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου, τὰς ἀβαρίας, τὰς πωλήσεις ἐξαρτυμάτων ἢ ἐμπορευμάτων, τὰ συναφθέντα τυχὸν διὰ τὰς ἀνάγκας

---

(1) Ἐκ παραδρομῆς τὸ ἄρθρον 213 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁμιλεῖ περὶ εἰρηνοδικείου τῆς ἐπαρχίας (d'arrondissement) ἀντὶ τοῦ καντονίου (canton).

τοῦ πλοίου δάνεια, τὰς ἀγορὰς τροφίμων καὶ ἄλλων ἀναγκαίων πραγμάτων εἰς ἃς ἠναγκάσθη ὁ πλοίαρχος νὰ προβῇ. Πλὴν τούτου ἡ ἔκθεσις τοῦ πλοιάρχου δέον νὰ φανερώνῃ τὰ μέσα ὑπερασπίσεως τοῦ πλοίου, τὴν κατάστασιν τῶν ἐν τῷ πλοίῳ ζωοτροφιῶν, τὴν κατάστασιν τοῦ κιβωτίου φαρμάκων· τὰς ὑφάλους ἃς τυχὸν ἀνεκάλυψε καὶ τῶν ὁποίων ὥρισεν ἀκριβέστερον τὴν τοποθεσίαν, τοὺς σκοπέλους, τοὺς φάρους, τοὺς σημαντῆρας, τοὺς τόννους (tonnes) οὓς εἶδεν, ἢ τῶν ὁποίων ἡ ἐγκαθίδρυσις ἢ ἡ κατάργησις περιῆλθεν εἰς γνῶσίν του, τὰ ἐγκαταλελειμμένα πλοῖα καὶ ἀκάτια τὰ ὁποῖα ἀνεγνώρισε καὶ τὰ πράγματα τὰ ὁποῖα ἐνδεχόμενον νὰ προέρχωνται ἐκ χύσεων, διαρρήξεων ἢ ναυαγιῶν, τὰ ὁποῖα περισυνέλεξεν ἢ ἀντελήφθη, τοὺς στόλους, μοίρας, σταθμούς, περιπολίας γαλλικὰς ἢ ξένας· τὰ παντὸς εἴδους πλοῖα, ὕποπτα ἢ ἄλλα· τοὺς καταδρομεῖς ἢ πειρατὰς οὓς συνήντησε· τὰ πλοῖα μετὰ τῶν ὁποίων συνεννοήθη περὶ τῆς πορείας των· τὰ γεγονότα τὰ ὁποῖα τῷ ἀνηγγέλθησαν κατὰ τὰς συνεννοήσεις ταύτας· τὰς μεταβολὰς τὰς ἐπενεχθείσας εἰς τοὺς ὑγειονομικούς, τελωνιακοὺς καὶ περὶ ἀγκυροβολήσεως κανονισμοὺς εἰς τοὺς λιμένας εἰς οὓς προσωρμίσθη· τέλος πᾶν ὅ,τι τυχὸν ἔμαθε τὸ δυνάμενον νὰ ἐνδιαφέρῃ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κράτους καὶ τὴν εὐημερίαν τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορίου.

**608** δίς. Δέον δὲ νὰ κατατίθηται ἡ ἔκθεσις ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς ἀφίξεως (ἄρθρ. 242 ἐμπ. κώδικος, Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρ. 10 ἐν ἀρχῇ). Ἀνάγκη νὰ γίνηται ἡ ἔκθεσις ταχέως, ἵνα μὴ ἔχῃ ὁ πλοίαρχος καιρὸν νὰ ἀναζητήσῃ τὰ μέσα τῆς ἀποκρύψεως τῆς ἀληθείας καὶ ἐξαπατήσῃ διὰ τῶν δηλώσεων τῆς ἐκθέσεως ὡς πρὸς τὰς ἀληθεῖς αἰτίας τῶν συμβάντων τοῦ διάπλου. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἔχει συμφέρον νὰ ἐπείγηται νὰ κάμῃ τὴν ἔκθεσίν του· κατὰ τὸ ἄρθρον 248, ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ ἐπικείμενος κίνδυνος, δὲν δύναται νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα πρὶν κάμῃ τὴν ἔκθεσίν του. Ἡ διάταξις αὕτη ἔχει δύο διαφόρους σκοπούς· νὰ ἐμποδισθῇ τὸ μὲν πᾶσα ἐκφόρτωσις ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα, προερχόμενα ἐκ τόπου μεμολυσμένου, θὰ ἠδύναντο νὰ μεταδώσωσι τὸ μόλυσμα, τὸ δὲ ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου σύνταξις τῆς ἐκθέσεώς του οὕτως ὥστε νὰ ἀποδίδωνται εἰς τυχαίας αἰτίας ἀβαρίαι τὰς ὁποίας ἤθελε παρατηρήσει μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ

αἵτινες θὰ προέρχωνται πράγματι ἐκ πταίσματος αὐτοῦ ἢ τοῦ πληρώματος. Πρὸς ὑποστήριξιν δὲ τῆς ἐκθέσεώς του ὀφείλει ὁ πλοίαρχος νὰ παραδίδῃ ὡρισμένα ἔγγραφα ἀπαριθμούμενα, ὑπὸ τοῦ διατάγματος τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833 (ἄρθρ. 11) (1).

**609.** Ἐν περιπτώσει προσορμίσεως ἡ ἔκθεσις εἶναι συντομωτέρα· περιορίζεται εἰς τὸ ν' ἀναφέρῃ τὰς αἰτίας τῆς προσορμίσεως (ἄρθρ. 245 τοῦ ἐμπ. κώδ., Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρ. 11). Διὸ καλεῖται τότε μικρὰ ἔκθεσις (petit rapport ἢ petit consulat) (ἀριθ. 592). Ἐὰν ἡ προσόρμισις παραταθῇ πλέον τῶν 24 ὡρῶν, ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸν πρόξενον τὸ ναυτολόγιόν του.

Εἶναι ὑπερβολὴ ν' ἀπαιτῆται ἔκθεσις εἰς πάντα εἰσπλοῦν πλοίου τινὸς εἰς λιμένα. Ἡ τοιαύτη ὑποχρέωσις εἶναι ἀσυμβίβαστος πρὸς τὴν ταχύτητα τῆς τακτικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἀτμοπλοίων, ἅτινα ἀπαύστως διευθύνονται ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, δὲν σταματῶσι δὲ εἰ μὴ ἐπὶ βραχὺν χρόνον εἰς τοὺς διαμέσους λιμένας. Διὸ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 250) δὲν ἀπῄτει τὴν ἔκθεσιν εἰ μὴ ἐν περιπτώσει ἐκτάκτων γεγονότων· εἰς τὰς ἄλλας περιπτώσεις ἠρκεῖτο εἰς μίαν θεώρησιν ἐπὶ τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου. Τὸ σύστημα τοῦτο παρεδέχθησαν ξέναι νομοθεσίαι. Ὅρα ἀριθ. 615 δίς.

**610.** Ἐν οἱῳδήποτε τόπῳ καὶ ἂν γίνῃ ἡ ἔκθεσις, δέον νὰ εἶναι λεπτομερὴς ἐν περιπτώσει ναυαγίας ἢ καθίσεως μετὰ διαρρήξεως. Ἐὰν ὑπῆρξε ναυαγία, ἡ ἔκθεσις δέον νὰ φανερώνῃ τὸν τόπον τοῦ δυστυχήματος, νὰ περιέχῃ τὰ ὀνόματα τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν ἢ ἐπιβατῶν, νὰ παρέχῃ ἐξηγήσεις περὶ τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου, τῶν λέμβων ἢ ἀκατίων τῶν ἐξ αὐτοῦ ἐξαρτωμένων, περὶ τῶν διασωθέντων πραγμάτων, ἐγγράφων καὶ χρημάτων. Ἐὰν ἐγέ-

(1) Τὰ ἔγγραφα ἅτινα δέον νὰ κατατίθενται εἶναι: 1ον τὸ ἔγγραφον ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου, 2ον τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος, 3ον ἡ ἄδεια (congé), 4ον τὸ ναυτολόγιον, 5ον τὰ ἀποδεικτικὰ τῆς περὶ ρητῆς μεταχομιδῆς ἐγγυήσεως, τὰ φορτωτικὰ καὶ ναυτικά, 6ον τὸ βιβλίον τὸ ὁριζόμενον ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 224 τοῦ ἐμπ. κώδικος, 7ον τὰ πρακτικὰ τῶν ὁποίων ἡ σύνταξις ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν νόμων καὶ κανονισμῶν, ὡς ἐρχόμενα εἰς ὑποστήριξιν τῶν γεγονότων τῶν ἀναφερομένων ἐν τῇ ἐκθέσει τοῦ πλοιάρχου. Ἐπίσης ὀφείλει ὁ πλοίαρχος νὰ ὑποβάλλῃ εἰς τὸν πρόξενον, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 244 τοῦ ἐμπ. κώδικος, δηλωτικὸν ἢ ἀκριβῆ κατάστασιν τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀποτελούντων τὸ φορτίον του, βεβαιωμένην καὶ ὑπογεγραμμένην ὑπ' αὐτοῦ.

νετο κάθισις μετὰ διαρρήξεως, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ κάμῃ τὴν αὐτὴν δήλωσιν, καὶ πλὴν τούτου, ὀφείλει νὰ δηλώσῃ πᾶν ὅ,τι θὰ ἠδύνατο νὰ διευκολύνῃ τὴν ναυαγιαιρεσίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου· πρέπει νὰ δηλώσῃ ὅλας τὰς περιστάσεις, οἷον τὴν κακοκαιρίαν, τὰ θαλάσσια ρεύματα, τὴν πυρκαϊάν, τὴν καταδίωξιν ὑπὸ ἐχθροῦ ἢ πειρατοῦ, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων ἠναγκάσθη ἢ ἐπείσθη νὰ ρίψῃ τὸ πλοῖον εἰς τὴν ξηράν (Διάταγμα τῆς 29 Ὀκτωβρίου 1833, ἄρθρ. 55).

**611**. Ἡ ἔκθεσις θαλάσσης εἶναι ἔργον τοῦ πλοιάρχου μόνον. Ἕνεκα τούτου δύναται νὰ εἶναι ὕποπτος· ὑπάρχει φόβος μήπως παριστάνει τὰ τοῦ πλοῦ συμβάντα ἐν πνεύματι εὐνοϊκῷ ὑπὲρ αὐτοῦ καὶ ὄχι συμφώνως πρὸς τὴν ἀλήθειαν. Διὸ ἡ ἔκθεσις δέον νὰ βεβαιοῦται, ὅπως ἐξαφανίζηται κατὰ μέγα μέρος ἡ αἰτία αὕτη τῆς ὑπονοίας. Ἡ βεβαίωσις αὕτη γίνεται διὰ τῆς ἀνακρίσεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν· ἐνεργεῖται δὲ αὕτη ὑπὸ τῆς ἀρχῆς πρὸς ἣν ὑποβάλλεται ἡ ἔκθεσις (ἄρθρ. 246 καὶ 247 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καὶ ἔχει μεγάλην σημασίαν ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἀποδεικτικῆς ἰσχύος τῆς ἐκθέσεως.

Ἡ ἔκθεσις ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ νόμου κατὰ πρώτιστον λόγον ἵνα ὑπάρχῃ ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεως περὶ τῶν αἰτιῶν θαλασσίου τινὸς δυστυχήματος μέσον ἀποδείξεως εἰς βάρος τοῦ πλοιάρχου ἢ ὑπὲρ αὐτοῦ. Διὰ τοῦτο ἐνδιαφέρει νὰ ὁρίσωμεν τὴν ἀποδεικτικὴν ἰσχὺν τῆς ἐκθέσεως ταύτης. Ποικίλλει αὕτη καθ' ὅσον ἡ ἔκθεσις ἐβεβαιώθη ἢ οὔ· ὡς εἰκός, ἡ ἀποδεικτικὴ αὐτῆς δύναμις εἶναι μεγαλειτέρα, ὅταν ἡ διατασσομένη ὑπὸ τοῦ νόμου βεβαίωσις ἔχῃ ἐκτελεσθῆ.

Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν ὁμιλεῖ περὶ τῆς ἀποδεικτικῆς δυνάμεως τῆς ἐκθέσεως θαλάσσης, βεβαιωμένης ἢ μή, εἰ μὴ διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυαγίου. Ἀλλ' αἱ διατάξεις αὐτοῦ ἐφαρμόζονται βεβαίως εἰς τὴν ἔκθεσιν τὴν συντασσομένην ἐν οἱᾳδήποτε περιπτώσει.

**612**. Ἡ βεβαιωμένη ἔκθεσις ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου ὡς καὶ κατ' αὐτοῦ. Γενομένης τῆς βεβαιώσεως, δὲν δύναταί τις νὰ εἴπῃ ἀπολύτως, ὅτι ὁ πλοίαρχος δημιουργεῖ τίτλον ὑπὲρ ἑαυτοῦ. Ρητέον ὅμως, ὅτι ἡ ἐναντία ἀπόδειξις ἐπιτρέπεται δι' ὅλων τῶν μέσων. Ὁ πλοίαρχος πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἐκθέσεώς του δύναται νὰ κάμῃ χρῆσιν πασῶν τῶν ἀποδείξεων (ἄρθρ. 247 ἐμπ. κώδ.), δὲν δύναται ὅμως νὰ πολεμήσῃ αὐτὸς οὗτος τὸ περιεχόμενον αὐτῆς.

**612** δίς. Συμβαίνει ἐνίοτε, μάλιστα ἐν περιπτώσει συγκρούσεως, νὰ εὑρίσκωνται αἱ ἐκθέσεις ἐν ἀντιφάσει. Τότε ὁ δικαστὴς εἶναι ἠναγκασμένος νὰ προστρέξῃ εἰς ἄλλα ἀποδεικτικὰ μέσα, πλὴν ἂν φρονῇ, ὅτι εὐλόγως δύναται νὰ δώσῃ πίστιν εἰς τὴν ἑτέραν τῶν ἐκθέσεων ἕνεκα τῆς πληρότητος καὶ ἀκριβολογίας της (1).

**613.** Ἡ μὴ βεβαιωμένη ἔκθεσις ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν κατὰ τοῦ πλοιάρχου, οὐχὶ ὑπὲρ αὐτοῦ (ἄρθρ. 247, ἐδ. 2 τοῦ ἐμπ. κώδικος). Τοῦτο ἀποτελεῖ ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος καθ' ὃν δὲν δύναταί τις νὰ δημιουργήσῃ τίτλον ὑπὲρ ἑαυτοῦ. Ἀλλ' ἐπειδὴ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ζητῇ τις τὰ ἀδύνατα, ὅταν περίπτωσις ἀνωτέρας βίας παρεμβάλλῃ πρόσκομμα κατὰ τῆς βεβαιώσεως, ἡ μὴ βεβαιωμένη ἔκθεσις ἔχει τὴν αὐτὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν ἣν καὶ ἡ βεβαιωμένη. Τὸ ἄρθρ. 247 ἐδ. 2 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὁρίζει : *αἱ μὴ οὕτω βεβαιωμέναι ἐκθέσεις δὲν εἶναι δεκταὶ ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου, οὐδὲ παρέχουσι πίστιν εἰς τὸ δικαστήριον, ἐκτὸς μόνον ὅταν ὁ ναυαγήσας πλοίαρχου διεσώθη μόνος εἰς τὸν τόπον, ὅπου ἔκαμε τὴν ἔκθεσίν του.*

**614.** Ἐνδεχόμενον ν' ἀμελήσῃ ὁ πλοίαρχος νὰ κάμῃ τὴν ἔκθεσίν του, νὰ κάμῃ ἔκθεσιν ἄτακτον, ἢ νὰ περιμένῃ νὰ τὴν κάμῃ μετὰ τὰς 24 ὥρας ἀπὸ τῆς ἀφίξεώς του. Τότε εἰκάζεται, ὅτι ὁ πλοίαρχος αὐτὸς ἐπροξένησε διὰ τοῦ πταίσματός του τὰ ἐπελθόντα κατὰ τὸν πλοῦν ἀτυχήματα. Ἀλλὰ τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν εἶναι ἀπόλυτον· δύναται νὰ ἀνατραπῇ διὰ τῆς ἐναντίας ἀποδείξεως, διότι δὲν ἀνήκει βεβαίως εἰς τὰς δύο κατηγορίας τεκμηρίων τὰ ὁποῖα δὲν δύναται ν' ἀνατρέψῃ ἡ ἐναντία ἀπόδειξις κατὰ τὸ ἄρθρ. 1352 τοῦ ἀστ. κώδικος. Ὅρα ἀναλογίαν ἐν ἄρθρῳ 228 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**615.** Αἱ διάφοροι ὑποχρεώσεις αἱ ἐπιβαλλόμεναι εἰς τὸν πλοίαρχον, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἔκθεσίν του, ἐκυρώθησαν οὕτω ἀστικῶς διὰ τῶν περιορισμῶν τῶν ἐπενεχθέντων εἰς τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τῆς ἐκθέσεως ἢ διὰ τοῦ κατὰ τοῦ πλοιάρχου τεκμηρίου. Ἀλλὰ δὲν ἔχομεν ἄλλας εἰ μὴ τὰς ἀστικὰς ταύτας κυρώσεις ; Δὲν ἐπιπροστίθεται εἰς ταύτας ποινική τις κύρωσις ;

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 11 Ἀπριλίου 1889. Aix, 12 Νοεμβρίου 1889, Revue internationale du Droit maritime 1889—90 σελ. 67 καὶ 357.

Τὸ νομοδιάταγμα τῆς 24 Μαρτίου 1852 δὲν περιλαμβάνει ποινήν τινα κατὰ τῆς παραβάσεως ταύτης. Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας διαβλέπει ἐν αὐτῇ πταῖσμα περὶ τὴν συγκοινωνίαν τῶν ὁδῶν (1)· ἐπιβάλλει δὲ πρόστιμον 16 μέχρι 300 φράγκων, συνδυάζον τὸ ἄρθρον 4 τοῦ βιβλίου I, τίτλου X τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, τὸ ὁποῖον ἐπέβαλλε πρόστιμον αὐθαίρετον, μετὰ τοῦ νόμου τῆς 27 Μαρτίου 1842 (ἄρθρ. 1, ἐδ. 2). Ἀλλ' ἡ θεωρία αὕτη εἶναι λίαν ἀμφισβητήσιμος· ὀρθῶς παρετηρήθη, ὅτι τὰ διατάγματα καὶ οἱ κανονισμοὶ οἱ προγενέστεροι τοῦ 1789 δὲν ἐφαρμόζονται εἰ μὴ ἐὰν δὲν κατηργήθησαν (ἄρθρ. 2 τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 4 Μαρτίου 1852), ὅτι τὸ ἄρθρον 242 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀντικατέστησε τὸ ἄρθρον τοῦ Διατάγματος, καὶ ὅτι, ἄλλως, οἱ συντάκται τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ἐν ταῖς προπαρασκευαστικαῖς ἐργασίαις των ἀπεποιήθησαν νὰ ἀσφαλίσωσι διὰ προστίμου τὴν τήρησιν τῶν περὶ ἐκθέσεως τοῦ πλοιάρχου διατάξεων (2).

**615** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — ΕΚΘΕΣΙΣ (3). — Δὲν ἀπαιτεῖται δὲ ἡ ἔκθεσις ἐν πάσαις ταῖς χώραις, καὶ ἐκεῖ δὲ ὅπου ἀπαιτεῖται δὲν ὑπόκειται εἰς τοὺς αὐτοὺς τύπους οὐδὲ ἐπιβάλλεται κατὰ τὰς αὐτὰς περιστάσεις.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* δὲν ὑπάρχει ἔκθεσις. Τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου (the ship's log) καὶ τὸ ἐπίσημον ἡμερολόγιον (official log) (4) ἐκρίθησαν ἐπαρκῆ ὅπως χορηγήσωσι τὰς ἀναγκαίας πληροφορίας περὶ τῶν δυστυχημάτων θαλάσσης καὶ τῶν αἰτιῶν αὐτῶν. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐπιτρέπεται εἰς τὸν δικαστήν, ἐν περιπτώσει ἀμφι-

---

(1) Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, 24 Ἰανουαρίου 1873, D. 1873. 3.94.— Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἀναγράφει ἐν τῷ διασκεπτικῷ της, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τῆς ὑποβολῆς ἐκθέσεως «σκοπὸν ἔχει νὰ καθιστᾷ γνωστὴν τὴν φύσιν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου καὶ νὰ εὐκολύνῃ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ λιμένος νὰ ὁρίζωσιν εἰς ἕκαστον πλοῖον τὴν θέσιν ὅπου δέον νὰ προσδεθῇ, οὕτως ὥστε νὰ μὴ προξενῇ μηδεμίαν ζημίαν, ἐπιδιώκει δὲ νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν διατήρησιν τῶν δημοσίων λιμενικῶν ἔργων καὶ τὴν ἐλευθερίαν τῆς ναυτιλίας.»

(2) Desjardins, II, ἀριθ. 541.

(3) Ὅρα, de Valroger, Du rapport de mer, Droit comparé (ἄρθρον καταχωρισθὲν ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime. 1888-89, σελ. 202 καὶ ἑπόμ.).

(4) Ὅρα ἀριθ. 564 δίς

σθητήσεως, νὰ προστρέχῃ εἰς τὰ ἀποδεικτικὰ μέσα τὰ ὁποῖα ἤθελε κρίνει χρήσιμα. Πλὴν τούτου, ἡ λίαν διαδεδομένη χρῆσις τῶν διαμαρτυρικῶν (protests) ἀναπληροῖ κατὰ μέγα μέρος τὴν ἔκθεσιν, τὴν ὁποίαν οὐδεὶς ἀγγλικὸς νόμος ἀπαιτεῖ (1). Ἰδοὺ δὲ εἰς τί συνίστανται τὰ διαμαρτυρικὰ ταῦτα. Κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς κατατάξεώς του, καὶ ὅταν δυστύχημά τι ἠνάγκασεν αὐτὸ νὰ ἐπανέλθῃ ἢ νὰ διευθυνθῇ εἰς ἄλλον λιμένα ἢ τὸν τοῦ προορισμοῦ του, κρατεῖ ἡ συνήθεια νὰ ἐμφανίζηται αὐτὸς ὁ πλοίαρχος ἐνώπιον συμβολαιογράφου, ὅπως συντάξῃ συνοπτικὴν πρᾶξιν διαμαρτυρίας, μετ' ἐπιφυλάξεως νὰ συντάξῃ καὶ νὰ συμπληρώσῃ αὐτὴν βραδύτερον. Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ τὸ διαμαρτυρικὸν τοῦτο συντάσσεται ἐνώπιον τῶν Ἄγγλων προξένων. Τὸ διαμαρτυρικὸν εἶναι δήλωσις ἢ ἀφήγησις γινομένη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου περὶ τῶν περιστατικῶν τοῦ πλοῦ περὶ τῶν τρικυμιῶν ἢ κακοκαιριῶν ἃς ὑπέστη τὸ πλοῖον, περὶ τῶν ἐπελθόντων δυστυχημάτων, ἕνεκα τῶν ὁποίων ἐγένετο κατ' ἀνάγκην προσόρμισις, περὶ τῆς διαγωγῆς τὴν ὁποίαν ὁ πλοίαρχος ἐνόμισε πρέπον νὰ τηρήσῃ ἐν περιπτώσει κινδύνου. Τὸ διαμαρτυρικὸν δὲν ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν οὔτε ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου, οὔτε ὑπὲρ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ἀλλὰ κατ' αὐτῶν (2).

Ἐν ταῖς χώραις τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 32 μέχρι 38) καὶ ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 379 καὶ 383) (3) διετήρησαν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ὑποβολῆς ἐκθέσεως καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ἀπαιτεῖται ὑπὸ τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος.

Αἱ διατάξεις αὗται τοῦ γαλλικοῦ κώδικος καὶ τοῦ βελγικοῦ νόμου εἶναι βεβαίως ἐξαίρετοι κατ' ἀρχήν· ἀπέβησαν ὅμως ἀσυμβίβαστοι πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τοὺς ὅρους τῆς κανονικῆς ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας. Πλοῖα, τῶν ὁποίων αἱ ἑκούσιαι προσεγγίσεις συνδυάζονται οὕτως ὥστε νὰ δαπανῶσιν ὅσον τὸ δυνατὸν ὀλιγώτερον χρόνον, μόλις ἅπτονται οὕτως εἰπεῖν τῶν διαφόρων λιμένων τοὺς ὁποίους ἐξυπηρετοῦσι διανύοντα τὴν κυρίαν γραμμήν των. Ἡ ταχύτης αὕτη τῆς κινήσεως, ἐπιβαλλομένη ὑπὸ τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορίου, δὲν δύναται

---

(1) Abbott, ἔνθα ἀνωτ., σελ. 325 καὶ 326.

(2) Ὁ Abbott (ἔνθα ἀνωτ. σελ. 980) παρέχει πρότυπον διαμαρτυρικοῦ.

(3) Ὅρα ἐπίσης ἐμπ. κώδικα τῆς Χιλῆς, ἄρθρ. 607 7ον καὶ 9ον.

νὰ ὑπάρξῃ, ἐὰν ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται καθ' ὅλας τὰς περιστασεις καὶ εἰς ὅλους τοὺς λιμένας, εἰς οὓς προσεγγίζει, νὰ ὑποβάλλῃ ἔκθεσιν, νὰ ἐπικυροῖ καὶ νὰ ἐνεργῇ τὴν βεβαίωσιν αὐτῆς (1). Διὸ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 κατήργει τὴν ἔκθεσιν καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὁ *πλοίαρχος κάμνει τοιαύτην μόνον διὰ νὰ εἴπῃ, ὅτι οὐδὲν ἔχει νὰ εἴπῃ*, τουτέστι δὲν ἀπῄτει τὴν διατύπωσιν τῆς ἐκθέσεως εἰ μὴ ἐν περιπτώσει *ἐκτάκτων συμβεβηκότων* ἐνδιαφερόντων τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον ἢ τὸ πλήρωμα (ἄρθρ. 250 τοῦ σχεδίου). Πάντως ὅμως οἱ συντάκται τοῦ σχεδίου διετήρουν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς θεωρήσεως ἐπὶ τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου, ὁσάκις τὸ πλοῖον εἰσέρχεται εἴς τινα λιμένα. Ἐλάμβανον οὕτω εἶδός τι μέσου ὅρου ὅπως συμβιβάσωσιν ὅλα τὰ συμφέροντα.

Πάντες σχεδὸν οἱ κώδικες δὲν ἀπαιτοῦσιν ἔκθεσιν εἰ μὴ ἐν περιπτώσει καθ' ἣν πρόκειται νὰ βεβαιωθῶσιν ἀτυχήματα ἢ ζημίαι. Ὅρα *γερμανικὸν* κώδικα ἄρθρ. 490· *ἰταλικόν*, ἄρθρ. 516, *ρουμανικόν*, ἄρθρ. 526, *φινλανδικόν*, ἄρθρ. 47, *πορτογαλικόν*, ἄρθρ. 506, *σουηδικόν*, ἄρθρ. 40, *δανικόν*, ἄρθρ. 40, *ἱσπανικόν*, ἄρθρ. 624.

Κατὰ τὸν γαλλικὸν ἐμπορικὸν κώδικα ἡ ἔκθεσις γίνεται ὑπὸ μόνου τοῦ πλοιάρχου. Ἡ βεβαίωσις ἐνεργεῖται διὰ τῆς ἐξετάσεως τῶν τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν. Δύναται δὲ νὰ γίνῃ ἐν τῇ αὐτῇ πράξει ἢ βραδύτερον ἐν πράξει κεχωρισμένῃ. Κατὰ τὸν *γερμανικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρ. 490), ἡ ἔκθεσις ὑποβάλλεται πάντοτε παρισταμένων τινῶν ἐκ τῶν τοῦ πληρώματος (2). Ἡ προθεσμία ἡ διδομένη ἵνα γίνῃ ἡ ἔκθεσις ἐνώπιον τοῦ ἁρμοδίου δικαστηρίου ἀναγγέλλεται δημοσίᾳ, πλὴν περιστάσεως ἐπείγοντος. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον, ὡς καὶ πάντες οἱ ἄλλοι οἱ ζημιούμενοι ἐκ τοῦ δυστυχήματος, δικαιοῦνται νὰ παρασταθῶσιν εἰς τὴν ὑποβολὴν τῆς ἐκθέσεως αὐτοπροσώπως ἢ δι' ἐντολοδόχου. Οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος οἱ συμπαριστάμενοι μετὰ τοῦ πλοιάρχου ἐπεμβαίνουσι

---

(1) Τὰς πρακτικὰς ταύτας καὶ νομοθετικῆς φύσεως παρατηρήσεις δανειζόμεθα σχεδὸν κατὰ γράμμα ἐκ τῆς ἐξηγηματικῆς σημειώσεως τῆς χρησιμευούσης ὡς αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως εἰς τὸ σχέδιον ἀναθεωρήσεως τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος.

(2) Ὅρα ὁλλανδικὸν ἐμπορικὸν κώδικα, ἄρθρ. 383 καὶ 384.

μᾶλλον ὅπως ὑποστηρίξωσι τὰς βεβαιώσεις τούτου ὡς συνορκισταὶ (Eideshelfer) ἢ ὡς μάρτυρες. Διὸ ἐχρειάσθη ρητὴ διάταξις (ἄρθρ. 443) ὅπως δοθῇ εἰς τὸν δικαστὴν τὸ δικαίωμα νὰ ἀνακρίνῃ αὐτοὺς ἐν ἀνάγκῃ. Ἀλλ' ὁ *γερμανικὸς* κῶδιξ δὲν ἐνησχολήθη περὶ τῶν ἐκθέσεων τῶν ὑποβαλλομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα locus regit actum αἱ ἐκθέσεις γίνονται ἐνώπιον τῆς ἁρμοδίας ἐπιτοπίου ἀρχῆς ἢ ἐνώπιον τοῦ Γερμανοῦ προξένου, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ προτιμᾶται ὁ πρόξενος οὗτος, ὡς γίνεται διὰ τοῦ γαλλικοῦ κώδικος, ὅταν ὑπάρχῃ τοιοῦτος ἐπὶ τόπου (1).

Ὁ *ἰταλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ προσδίδει ἁρμοδιότητα, ὅπως δέχωνται τὴν ἔκθεσιν, εἰς ἃς ἀρχὰς καὶ ὁ ἡμέτερος κῶδιξ, ἔν τε Ἰταλίᾳ καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ (ἄρθρ. 517). Οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος καὶ οἱ ἐπιβάται ἀνακρίνονται διὰ τὴν βεβαίωσιν τῆς ἐκθέσεως, μὴ παρόντος τοῦ πλοιάρχου καὶ κεχωρισμένως οἱ μὲν ἀπὸ τῶν δέ. Ἡ ἡμέρα ἡ ἐκλεχθεῖσα διὰ τὴν βεβαίωσιν δέον ν' ἀναγγελθῇ διὰ τοιχοκολλήσεων ἐπὶ τῆς θύρας τοῦ καταστήματος ἐν ᾧ κατετέθη ἡ ἔκθεσις, εἰς τὸ ἐγγύτερον κείμενον χρηματιστήριον καὶ εἰς τὰ περίχωρα τοῦ τόπου ἔνθα ναυλοχεῖ τὸ πλοῖον ὡς καὶ πανταχοῦ ὅπου κρίνεται κατάλληλον. Πάντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι καὶ πάντες οἱ θέλοντες νὰ ὑποβάλωσι παρατηρήσεις εἶναι δεκτοὶ νὰ συντρέχωσιν εἰς τὴν ἀνάκρισιν (ἄρθρ. 518) (2).

**616.** *Συγκρούσεις νόμων ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἔκθεσιν.* — Οἱ ὑπὸ τῶν ἡμετέρων νόμων τεθειμένοι κανόνες περὶ τῶν ἐκθέσεων θαλάσσης ἰσχύουσι διὰ τοὺς πλοιάρχους γαλλικῶν πλοίων. Ἰσχύουσιν ἆρά γε καὶ διὰ τοὺς πλοιάρχους ξένων πλοίων, ὅταν καταπλέωσι ταῦτα εἰς λιμένα γαλλικόν; Ὑπῆρξαν οἱ διισχυρισθέντες τοῦτο, προβάλλοντες, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν ποιεῖται διακρίσεις καὶ ὅτι αἱ περὶ ὧν πρόκειται διατάξεις, ἔχουσαι χαρακτῆρα νόμων ἀστυνομικῶν, διέπουσιν ὡς τοιαῦται τοὺς ξένους καθὼς καὶ τοὺς Γάλλους (ἄρθρ. 3, ἐδ. 1 τοῦ ἀστ. κώδικος) (3). Ἐκεῖνο ὡς πρὸς τὸ ὁποῖον

---

(1) Lewis, Das deutsche Seerecht, σελ. 94· Wagner Handbuch des Seerechts, I, σελ. 404.

(2) Ὅρα ἐμπορικοὺς κώδικας Ρουμανίας ἄρθρ. 527 καὶ 528 καὶ Πορτογαλίας ἄρθρ. 506.

(3) Laurin sur Cresp, I, σελ. 596.— Ὁ Valin παρεδέχετο τὴν γνώμην

καὶ μόνον φαίνονται ὑποχωρητικοὶ οἱ ὀλίγοι ὀπαδοὶ τῆς θεωρίας ταύτης εἶναι ὅτι ἡ ἔκθεσις δύναται νὰ γίνῃ ὑπὸ τῶν ξένων πλοιάρχων, καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Γαλλίᾳ, ἐνώπιον τοῦ ἰδίου αὐτῶν προξένου (1). Ἡ παραχώρησις αὕτη ἐνέχει ἀντίφασιν ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τῆς ἀφετηρίας τῶν ὀπαδῶν αὐτῆς, καθ' ὃ αἱ διατάξεις τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος περὶ ἐκθέσεως ἰσχύουσι καὶ διὰ τοὺς ξένους ἀκόμη πλοιάρχους.

Θεωροῦμεν ὀρθότερον ν' ἀποκρούσωμεν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν περὶ ἐκθέσεως διατάξεων τοῦ ἡμετέρου κώδικος ἐπὶ τῶν πλοιάρχων ξένων πλοίων. Ἐὰν μέρος τοῦ περιεχομένου τῆς ἐκθέσεως ἐπιβάλλεται χάριν τοῦ δημοσίου συμφέροντος, τὸ συμφέρον τοῦτο εἶναι γαλλικὸν καὶ δὲν βλέπομεν διατί οἱ πλοίαρχοι ξένων πλοίων νὰ ἀνησυχῶσι δι' αὐτό. Δυνάμεθα ἄλλως νὰ ἀρυσθῶμεν διπλοῦν ἐπιχείρημα ἐκ τῶν ἄρθρων 243 καὶ 244 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Καὶ ἐν πρώτοις τὰ ἄρθρα ταῦτα ὁρῶσι τὸν πρόξενον τῆς *Γαλλίας*, ὅστις βεβαίως δὲν ἔχει ἁρμοδιότητα ὅπως δεχθῇ τὰς ἐκθέσεις τῶν πλοιάρχων ξένων πλοίων. Ἔπειτα ἐκ τῶν ἄρθρων τούτων ἐξυπακούεται, ὅτι ὁ γαλλικὸς νόμος ἐφαρμόζεται κατὰ τοῦτο ἐπὶ τῶν γαλλικῶν πλοίων τῶν εὑρισκομένων καὶ ἐν αὐτῇ τῇ ἀλλοδαπῇ. Ἀλλ' ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὰ πάντα πρέπει νὰ εἶναι ἀμοιβαῖα· ὁ νομοθέτης δὲν ἠθέλησε νὰ ἐφαρμόσῃ τὸν γαλλικὸν νόμον εἰς τὰ γαλλικὰ πλοῖα τὰ εὑρισκόμενα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ νὰ ἀποκλείσῃ τὸν ξένον νόμον διὰ τὰ ξένα πλοῖα τὰ εὑρισκόμενα ἐν Γαλλίᾳ.

Ἐγκύκλιός τις ἐκδοθεῖσα ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ τῶν ὑπουργείων τῆς δικαιοσύνης καὶ τῶν ἐξωτερικῶν ἔρχεται εἰς ὑποστήριξιν τῆς θεωρίας ταύτης (2). Προσθετέον, ὅτι ταῦτα συνᾴδουσι πρὸς τὸν κανόνα τὸν τηρούμενον ἐν ταῖς ξέναις χώραις· διότι δὲν ζητεῖται ἐν αὐταῖς

---

ταύτην ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 4, βιβλ. II. τίτλ. X, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ρητέον ὅμως, ὅτι τὸ ἄρθρον τοῦτο ὡμίλει περὶ πάντων τῶν κυβερνητῶν καὶ πλοιάρχων.

(1) Ἀκυρ. 23 Νοεμβρίου 1847 καὶ 26 Φεβρουαρίου 1851. S. 1848. 1. 66 καὶ 1851. 1. 34.—Laurin sur Cresp, I, σελ. 599 καὶ 600· de Valroger, I, ἀριθ. 484 καὶ ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime, 1888-89, σελ. 208 καὶ ἑπόμ.

(2) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 543, σελ. 561 καὶ ἑπόμ. Ch. Lyon-Caen Etudes de Droit international privé maritime, ἀριθ. 50.

ἄλλη τις ἔκθεσις εἰ μὴ ἡ γινομένη πρὸς τὰς ὑγειονομικὰς ἀρχάς, προκειμένου περὶ πλοίου μὴ φέροντος τὴν ἐθνικὴν σημαίαν (1).

**617**. Εἰδικοὶ νόμοι ἐπιβάλλουσιν εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ ἄλλας ὑποχρεώσεις κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου. Ὀφείλει οὗτος :

Νὰ καταθέσῃ εἰς τὸ τελωνεῖον τὸ δηλωτικὸν εἴσπλου (ἀριθ. 559).

Νὰ κάμῃ ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς ἀφίξεως δήλωσιν λεπτομερῆ τοῦ φορτίου (Νόμος τῆς 22 Αὐγούστου 1791, τίτλ. II, ἄρθρ. 4 καὶ 5).

Νὰ κάμῃ εἰς τὸ τελωνεῖον ἔκθεσιν εἰδικὴν (Νόμος τῆς 29 Αὐγούστου 1791, τίτλος VI, ἄρθρ. 1).

Νὰ ζητήσῃ τὴν θεώρησιν τοῦ βιβλίου τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ τελωνείου, ἅμα ὡς ἀνέλθωσιν οὗτοι εἰς τὸ πλοῖον.

Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι αἱ ὑποχρεώσεις αὗται βαρύνουσι τοὺς πλοιάρχους τῶν ξένων πλοίων ὡς καὶ τοὺς πλοιάρχους τῶν γαλλικῶν πλοίων. Σκοπὸς αὐτῶν εἶναι νὰ ἐξασφαλίσωσι τὴν εἴσπραξιν τῶν τελωνιακῶν δασμῶν. Ἀλλὰ τὰ ἐμπορεύματα ὑπόκεινται εἰς τὰ τέλη ταῦτα, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ ἐθνικότης τοῦ πλοίου τοῦ μεταφέροντος αὐτά.

**618**. Μετὰ τῶν ποικίλων διατυπώσεων τὰς ὁποίας οἱ πλοίαρχοι ὀφείλουσι νὰ ἐκπληρώσωσι κατὰ τὴν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον ἄφιξίν των συνδέεται ἡ ὕπαρξις εἰδικῶν δημοσίων ὀργάνων, τῶν *διερμηνευτῶν καὶ ναυλωτῶν τῶν πλοίων μεσιτῶν*, καλουμένων ἐν τῇ πρακτικῇ *ναυλομεσιτῶν*. Χρησιμεύουσιν ἰδίᾳ ὡς ὁδηγοὶ ἢ ἑρμηνεῖς εἰς τοὺς ξένους πλοιάρχους καὶ μεταφράζουσι τὰ ἔγγραφα καὶ κείμενα τὰ γεγραμμένα ἐν ξένῃ γλώσσῃ. Τὰ καθήκοντα τῶν ναυλομεσιτῶν ἐξητάσθησαν ἐν τῷ περὶ *ἐμπορικῶν χρηματιστηρίων* κεφαλαίῳ τοῦ ἡμετέρου *Συστήματος* τοῦ *Ἐμπορικοῦ Δικαίου*. (Ὅρα τόμ. IV, ἀριθ. 1018 καὶ ἑπομ.).

---

(1) Ἀπόφασις τοῦ ἐφετείου τῆς Νεαπόλεως τῆς 11 Μαΐου 1887 (Revue internationale du droit maritime, 1887-88, σελ. 97) παραδέχεται, ὅτι τὰ περὶ ἐκθέσεως θαλάσσης ἄρθρα τοῦ ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 517 καὶ 518) δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν ξένων πλοίων. Ἀλλὰ τὸ ἐφετεῖον τῆς Ἀγκῶνος ἐξέδωκε τὴν 5 Δεκεμβρίου τοῦ 1885 ἀπόφασιν ὑπὸ ἀντίθετον πνεῦμα. Ὅρα Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 470.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

## ΠΕΡΙ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ (1).

### Γενικά.

619. Ὁ ἰδιοκτήτης θαλασσίου σκάφους, ὡς ὁ ἰδιοκτήτης παντὸς ἄλλου κτήματος, δύναται ἐν πρώτοις νὰ τὸ μεταχειρίζηται ὁ ἴδιος· λόγου χάριν παρέχει τὸ φορτίον τὸ ὁποῖον ἀναθέτει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ μετακομίσῃ καὶ πωλήσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, ἢ προορίζει τὸ πλοῖόν του εἴτε εἰς τὴν ἁλιείαν χάριν κερδοσκοπίας, εἴτε εἰς πλοῦς ἐπιστημονικοὺς ἢ διασκεδαστικούς. Τοῦτο εἶναι σχετικῶς σπάνιον· ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ ἰδιοκτήτης πλοίου ὠφελεῖται ἐκμισθῶν αὐτὸ εἰς ἄλλα πρόσωπα, τὰ ὁποῖα μετακομίζουσι δι' αὐτοῦ τὰ ἴδια αὐτῶν ἐμπορεύματα.

Ἡ μίσθωσις τῶν πλοίων ὀνομάζεται *ναύλωσις* (affrétement, nolissement, charte-partie) (ἄρθρ. 273 ἐμπ. κώδ.) (1). Εἰς πάσας σχεδὸν τὰς θαλασσίας ἀποστολὰς γίνονται ἓν ἢ πλείονα συναλλάγματα τοῦ εἴδους τούτου· διὸ οἱ κανόνες οἱ διέποντες τὸ συνάλλαγμα τοῦτο κέκτηνται μεγίστην σπουδαιότητα. Ἔχει δὲ τοῦτο πολλὰ σημεῖα ἐπαφῆς μετὰ τῶν ἄλλων ναυτικῶν συναλλαγμάτων, ἰδίᾳ μετὰ τῶν μισθώσεων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, μετὰ τῶν ἀσφαλειῶν, μετὰ τοῦ θέματος τῶν κοινῶν ἀβαριῶν, μετὰ τῆς παραχω-

(1) Ἐμπορ. κῶδιξ, ἄρθρ. 273 μέχρι 310.
(2) Ὅρα περὶ τῶν ὅρων τούτων ἐν ἀριθ. 620.

ρήσεως (1). Τῷ ὄντι οἱ ἐργάται θαλάσσης ἔχουσι προνόμιον ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 271 ἐμπ. κώδ.). Ἄλλοτε μάλιστα, πρὸ τῶν τροποποιήσεων τῶν ἐπενεχθεισῶν εἰς τὸ ἄρθρον 258 τοῦ ἐμπ. κώδικος διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885, ἐπὶ τοσοῦτον ἐθεωρεῖτο ὁ ναῦλος ὡς προωρισμένος εἰς πληρωμὴν τῶν μισθῶν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ὥστε, ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ἁλώσεως τῶν ἐμπορευμάτων, ἐπειδὴ δὲν ὀφείλεται ναῦλος (ἄρθρ. 302), δὲν ὠφείλοντο καὶ οἱ μισθοί. Ὁ ναῦλος δύναται νὰ ἀσφαλισθῇ (ἄρθρ. 334 τοῦ ἐμπ. κώδικος) καί, πρὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 386 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὸ ὁποῖον κατήργησεν ὁ νόμος οὗτος, ἡ ἐγκατάλειψις ἡ γινομένη εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τοῦ πλοίου ἔδει νὰ περιλαμβάνῃ καὶ τὸν ναῦλον τῶν σωθέντων ἐμπορευμάτων (2).

**620.** Ἐν τῶν τριῶν ὀνομάτων δι' ὧν δηλοῦται ἡ μίσθωσις τῶν πλοίων, ὁ ὅρος affrétement, εἶναι ὁ κατὰ πολὺ μᾶλλον ἐν χρήσει. Ἡ λέξις nolissement, ἡ ὁποία οὐδέποτε φαίνεται, ἦτο ἐν χρήσει ἀλλαχοῦ εἰ μὴ εἰς τὰ παράλια τῆς Μεσογείου, ἐγκαταλιμπάνεται καὶ ἐκεῖ ὀλίγον κατ' ὀλίγον. Ὡς πρὸς δὲ τὸν ὅρον charte-partie ρητέον, ὅτι ἔχει οὗτος τὸ ἐλάττωμα, ὅτι στηρίζεται ἐπὶ τῆς συχνοτάτης ἐν τῇ πρακτικῇ συγχύσεως τοῦ συναλλάγματος καὶ τοῦ ἐγγράφου τοῦ ἀποδεικνύοντος αὐτό· ἀκριβῶς εἰπεῖν charte-partie εἶναι τὸ ἔγγραφον τὸ συντασσόμενον (3) (4) πρὸς ἀπόδειξιν τῆς μισθώσεως τοῦ πλοίου. Τὸ ἐφ' ἡμῖν θὰ μεταχειριζώμεθα ἀποκλειστικῶς τὸν ὅρον affrétement. Ἡ λέξις αὕτη παράγεται ἐκ τοῦ fret (ναῦλος)· ναῦλος (fret) (5) δὲ σημαίνει τὸ μίσθωμα

---

(1) Διὸ θὰ ἠδύνατό τις νὰ πραγματευθῇ περὶ τοῦ ναύλου μετὰ πάντων τούτων τῶν θεμάτων. Τοῦτο ἔπραξεν ὁ Denisse ἐν λαμπρᾷ ἐπὶ διδακτορίᾳ διατριβῇ, ὑποβληθείσῃ εἰς τὴν Νομικὴν Σχολὴν τῶν Παρισίων, ἐπιγραφομένῃ δέ: Du fret considéré dans ses rapports avec l' abandon, l' affrétement, la contribution aux avaries communes et les assurances maritimes (1891).

(2) Ὅρα de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η), σελ. 125 καὶ ἑπόμ.

(3) Ὅρα ἄρθρ. 273 τοῦ ἀστ. κώδικος, 250 τοῦ ἐμπορικοῦ.

(4) Ὅρα κατωτέρω ἀριθ. 642.

(5) Ἡ λέξις fret φαίνεται ἐτυμολογουμένη ἐκ τῆς γερμανικῆς λέξεως **Fracht.**

τοῦ πλοίου. Πολλάκις δέ, ὡς θέλει ἐξηγηθῆ τοῦτο κατωτέρω (ἀριθ. 621), ἡ ναύλωσις εἶναι μᾶλλον συνάλλαγμα μετακομίσεως κατὰ θάλασσαν ἢ μίσθωσις πλοίου. Τότε δὲ καὶ ὁ ναῦλος εἶναι μᾶλλον τὸ τίμημα τῆς μετακομίσεως ἢ τὸ μίσθωμα (1). Ὁ ἐκμισθῶν τὸ πλοῖον εἶναι ὁ *ναυλῶν* (fréteur), καλεῖται δὲ *ναυλωτὴς* (affréteur) ἐκεῖνος εἰς ὃν ἐκμισθοῦται τὸ πλοῖον. Ἀλλὰ καταχρηστικῶς καλεῖται τοὐναντίον ἐνίοτε ἐν τῇ κοινῇ γλώσσῃ fréteur ὁ λαμβάνων τὸ πλοῖον ἐπὶ μισθώματι (2). Ἄλλοτε ἐν τῇ Μεσογείῳ ἡ ναύλωσις ἐκαλεῖτο nolissement· ἐκαλοῦντο δὲ τότε nolis (3) ὁ ναῦλος, nolisateur ὁ ναυλῶν καὶ nolisataire ὁ ναυλωτής.

**621**. Πράγματι ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, ὡς ἔπραττεν ἄλλοτε τὸ Διάταγμα τοῦ 1681, τάσσει ὑπὸ τὸ ὄνομα τῆς ναυλώσεως δύο διάφορα συναλλάγματα. Ὁ ἰδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου συμφωνεῖ ἐνίοτε νὰ θέσῃ, ἀντὶ μισθώματος, ὁλόκληρον ἢ μέρος τοῦ πλοίου του εἰς τὴν διάθεσιν ἑνὸς προσώπου, τὸ ὁποῖον θέλει κάμει ὡρισμένην χρῆσιν αὐτοῦ. Τὸ συναπτόμενον τότε συνάλλαγμα εἶναι μίσθωσις πραγμάτων. Πολλάκις ὅμως ὁ ἰδιοκτήτης ἑνὸς πλοίου ὑποχρεοῦται ἀπέναντι ἑνὸς προσώπου νὰ μεταφέρῃ τὰ ἐμπορεύματά του ἐπὶ τοῦ πλοίου· τότε δὲν ὑπάρχει ἁπλῆ μίσθωσις πραγμάτων, ἀλλὰ κυρίως μίσθωσις ὑπηρεσίας, ὡς ἐπὶ τῆς κατὰ γῆν μετακομίσεως (4)· ὁ ναυλῶν ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν μετακόμισιν ταύτην (5). Δὲν δύναταί τις ἐν τούτοις ν' ἀρνηθῇ, ὅτι καὶ ἐν ταύτῃ ἀκόμη τῇ περιπτώσει ὑπάρχει μίσθωσις πραγμάτων κατὰ τοῦτο, ὅτι ὁ ναυλωτὴς λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου θὰ μετακομισθῶσι τὰ

---

(1) Ἡ λέξις fret (ναῦλος) λαμβάνεται ἐνίοτε καὶ ὑπὸ ἄλλην σημασίαν, σημαίνουσα αὐτὸ τοῦτο τὸ φορτίον διὰ τὸ ὁποῖον πληρώνεται ὁ ναῦλος. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην γίνεται λόγος περὶ ναύλου εἰσπλοῦ (fret d' entrée) καὶ περὶ ναύλου ἐκπλοῦ (fret de sortie). Ὅρα ἀρ. 6.

(2) Ὅρα Λεξικὸν τοῦ Littré ἐν λεξ. fréter, fréteur.

(3) Ἐκ τοῦ λατινικοῦ naulum· ἑλληνιστὶ ναῦλον ἐκ τοῦ ναῦς (πλοῖον).

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 560.

(5) Οἱ συντάκται τοῦ ἐμπ. κώδικος παρέστησαν δεσπόζοντα ἐν τῇ ναυλώσει τὸν χαρακτῆρα μισθώσεως πραγμάτων. Τὸ ἄρθρον 273 καλεῖ τὸ συνάλλαγμα τοῦτο μίσθωσιν πλοίου καὶ ὁ ἀναλογικὸς ναῦλος ὃν παραδέχεται τὸ ἄρθρον 276 τοῦ ἐμπ. κώδικος φαίνεται σχετιζόμενος πρὸς τὴν ἔποψιν ταύτην

ἐμπορεύματα, κατὰ λόγον τῶν κινδύνων τῆς ναυτιλίας, οἵτινες ποικίλλουσι μετὰ τῆς ἡλικίας καὶ τοῦ τρόπου τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου (1). Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ παραδέχεται ἀληθῶς μεταξὺ τῶν ναυλώσεων τούτων διαφοράς, ἀλλὰ τυγχάνουσιν αὗται εὐάριθμοι· εἶνε μάλιστα εἰς ἄκρον ὀλίγαι· διότι ὡρισμέναι διατάξεις ἐξηγοῦνται δι' ἓν εἶδος ναυλώσεως καὶ δὲν δικαιολογοῦνται δεόντως δι' ἄλλο.

Ἀκριβῶς διὰ τὸν λόγον ὅτι ὁ ναυλωτὴς ἀποβλέπει ἀτομικῶς πρὸς τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον ναυλώνει, πολλάκις οἱ ναυλωταὶ συμβουλεύονται τὸ βιβλίον ταξινομήσεως (ἀριθ. 549), ὅπως γνωρίσωσι τὸ δελτίον (cote) τοῦ πλοίου τὸ ὁποῖον προτίθενται νὰ ναυλώσωσι (2). Ἐν τούτοις τὸ πλοῖον δὲν λαμβάνεται πάντοτε ὑπ' ὄψιν ἀτομικῶς. Τοῦτο δὲ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ συμβαίνει, ὅταν ἡ μετακόμισις πρόκειται νὰ γίνῃ ὑπὸ μεγάλης ἑταιρείας μετακομιστικῆς, τῆς ὁποίας τὰ διάφορα πλοῖα παρουσιάζουσι συνήθως τὰς αὐτὰς ἐγγυήσεις ἀσφαλείας. Ἀλλὰ τότε λαμβάνεται πρόνοια νὰ συμφωνηθῇ ρητῶς, εἴτε ὅτι ἡ φόρτωσις δύναται νὰ γίνῃ ἐπὶ τοῦ δεῖνος πλοίου ἢ παντὸς ἄλλου, εἴτε ὅτι ἐπιτρέπεται ἡ μεταβίβασις (transbordement).

**621** δίς. Ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις οἱ περὶ ναυλώσεως κανόνες διαφέρουσι τῶν κανόνων τοῦ συναλλάγματος μετακομίσεως κατὰ ξηράν, οἵτινες διέπουσι καὶ τὴν διὰ τῶν ποταμῶν μετακόμισιν (3). Διὰ τοῦτο ἐνδιαφέρει νὰ προσδιορίσωμεν εἰς τί δέον ν' ἀποβλέπῃ τις, ὅπως κρίνῃ, ἂν εὑρίσκεται ἐνώπιον τοῦ πρώτου ἢ τοῦ δευτέρου τῶν συναλλαγμάτων τούτων. Εἶνε φυσικὸν νὰ λαμβάνῃ τις ὑπ' ὄψιν τὴν φύσιν τοῦ πλοῦ, καὶ κατ' ἀκολουθίαν νὰ παραδέχεται, ὅτι ὑπάρχει ναύλωσις ἢ

---

(1) Ὅρα περὶ τῆς φύσεως τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως Ciesp et Laurin II, σελ. 9 καὶ ἑπόμ.

(2) Ἀλλ' ὁ ἐφοπλιστὴς ὅστις κάμνει δήλωσιν τοῦ δελτίου κατὰ τὴν ναύλωσιν, δὲν ὑποχρεοῦται νὰ διατηρήσῃ τὸ δελτίον τοῦτο καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ναυλώσεως. Κατ' ἀκολουθίαν δὲν εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος διὰ τὴν αὔξησιν τῶν ἀσφαλίστρων τὴν ὁποίαν θὰ ἠδύνατο νὰ ὀφείλῃ ὁ ναυλωτὴς ἕνεκα τῆς ἀλλαγῆς τοῦ δελτίου τοῦ πλοίου διαρκούσης τῆς ναυλώσεως. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 8 Νοεμ. 1892, Revue internationale du Droit maritime 1892-93 σελ. 565.

(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 553.

συνάλλαγμα μετακομίσεως, καθ' ὅσον ὁ πλοῦς θέλει γίνει κατὰ θάλασσαν ἢ ἐν ποταμῷ (1) (2).

**622.** Ἡ ναύλωσις προϋποθέτει πάντοτε πλοῖον ἐντελῶς ἐφωπλισμένον καὶ ἐξηρτυμένον. Ἀναμφιβόλως δύναται νὰ μισθωθῇ ἓν πλοῖον χωρὶς νὰ εἶναι ἐφωπλισμένον καὶ ἐξηρτυμένον· εἶναι τότε ἔργον τοῦ μισθωτοῦ νὰ τὸ ἐξοπλίσῃ, νὰ ἐκλέξῃ τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, αὐτὸς τότε ἀποστέλλει τὸ πλοῖον εἰς πλοῦν διὰ λογαριασμόν του. Τὸ συνάλλαγμα τοῦτο δὲν προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος, οὐδὲ ὑπὸ ἄλλου τινὸς εἰδικοῦ νόμου· εἶναι κοινὸν συνάλλαγμα μισθώσεως πραγμάτων, περὶ τοῦ ὁποίου δὲν πρέπει νὰ γίνῃ εἰδικῶς λόγος ἐν συγγράμματι περὶ ἐμπορικοῦ δικαίου. Ὅταν συνάπτεται τὸ συνάλλαγμα τοῦτο, αἱ ἰδιότητες τοῦ ἰδιοκτήτου καὶ ἐφοπλιστοῦ ἀνήκουσιν εἰς δύο διάφορα πρόσωπα. Ὅρα ἀριθ. 171.

**623.** Τὰ πλοῖα δὲν χρησιμοποιοῦνται μόνον εἰς μετακόμισιν ἐμπορευμάτων· χρησιμοποιοῦνται ἐπίσης καὶ εἰς μετακόμισιν προσώπων. Ἡ τελευταία αὕτη χρῆσις τῶν πλοίων παρέχει ἀφορμὴν συνάψεως συναλλαγμάτων μεταξὺ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ τῶν θελόντων νὰ μετακομισθῶσιν ἐπ' αὐτοῦ. Ὁ ἐμπ. κῶδιξ, διαφόρως πρὸς πολλοὺς ξένους κώδικας (3), ἐτήρησε σιωπὴν ὡς πρὸς τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως τῶν προσώπων κατὰ θάλασσαν, ὡς ἄλλως οὐδὲν εἶπε καὶ περὶ τοῦ συναλλάγματος μετακομίσεως τῶν προσώπων κατὰ ξηράν (4), ἀλλὰ χάριν τῆς πληρότητος τοῦ παρόντος συγγράμματος εἶναι ἀνάγκη νὰ ὁμιλήσωμεν καὶ περὶ αὐτοῦ.

**624.** Αἱ περὶ ναυλώσεως διατάξεις εἶναι διῃρημέναι εἰς τρία

---

(1) Montpellier 12 Φεβρουαρίου 1891. D. 1893, 2. 94.

(2) Ὅρα περὶ τῆς διακρίσεως μεταξὺ τῶν δύο τούτων ναυτιλιῶν ἀνωτέρω ἀριθ. 90.

(3) Ἐμπορικὸς κῶδιξ τῶν Κάτω Χωρῶν (ἄρθρ. 521 μέχρι 523), τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 665 μέχρι 679), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 582 μέχρι 589), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 592 μέχρι 600), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 643 μέχρι 705), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1007 μέχρι 1083), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1103 μέχρι 1119), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 563 μέχρι 573), ναυτικοὶ κώδικες τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ 169 μέχρι 173), βελγικὸς νόμος τῆς 21ης Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 120 ἕως 173).

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 548 καὶ ἑπόμ., 741 καὶ ἑπόμ.

διάφορα τμήματα (τίτλους) τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπ. κώδικος: Τμῆμα Ϛ', ἄρθρα 273 μέχρι 280, *Περὶ τῶν ναυλωτικῶν καὶ τῶν ναυλώσεων*· τμῆμα Ζ', ἄρθρ. 281 μέχρι 285, *Περὶ τῶν φορτωτικῶν*· τμῆμα Η', ἄρθρ. 286 μέχρι 310, *Περὶ τοῦ ναύλου*. Ἡ διαίρεσις αὕτη, εἰλημμένη ἐκ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (τίτλοι I, II, καὶ III τοῦ βιβλίου III), δὲν δύναται νὰ δικαιολογηθῇ λογικῶς. Ὑπάρχουσιν ἐνταῦθα τρία μέρη τοῦ αὐτοῦ ὅλου· ἡ ναύλωσις εἶναι ἡ μίσθωσις τοῦ πλοίου, ὁ ναῦλος εἶναι τὸ τίμημα τῆς μισθώσεως ταύτης, τὸ φορτωτικὸν εἶναι τὸ ἔγγραφον δι'οὗ ὁ πλοίαρχος ἀναγνωρίζει ὅτι ἔλαβε τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 227 τοῦ ἐμπ. κώδ.) καὶ χρησιμεύει ὡς μέσον ἀποδείξεως εἴτε αὐτῆς ταύτης τῆς ναυλώσεως καὶ τῶν ὅρων αὐτῆς, εἴτε τῆς ἀρχῆς ἐκτελέσεως αὐτῆς τῆς γενομένης διὰ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν πλοίαρχον (ἄρθρ. 283 ἐμπ. κώδικος). Διὸ ἐν τῷ τοῦ 1865 σχεδίῳ ἀναθεωρήσεως τοῦ Β' βιβλίου εἰς μοναδικὸς τίτλος, ὁ τίτλος Ϛ', ἐπιγραφόμενος *περὶ τῆς ναυλώσεως, τοῦ ναύλου καὶ τοῦ φορτωτικοῦ*, ἐπραγματεύετο εἰς τρία κεφάλαια περὶ τῶν τριῶν τούτων θεμάτων. Καὶ ἡμεῖς ἡνώσαμεν αὐτὰ εἰς τὸ ἡμέτερον Δ' κεφάλαιον. Οἱ ξένοι κώδικες ἀκολουθοῦσι παρεμφερῆ μέθοδον, ἀποκρούοντες τὴν εἰς τρεῖς τίτλους διαίρεσιν τοῦ γαλλικοῦ κώδικος· ὁ *γερμανικὸς* κῶδιξ πραγματεύεται ἐν ἑνὶ καὶ μόνῳ τίτλῳ περὶ τῆς ναυλώσεως καὶ τῶν σχετικῶν πρὸς αὐτήν. (Βιβλίον V, τίτλος V, ἄρθρ. 557 μέχρι 664)· τὸ αὐτὸ ρητέον περὶ τοῦ *βελγικοῦ* νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (βιβλίον III, ἄρθρ. 67 καὶ ἑπόμ.) καὶ τοῦ *ἰταλικοῦ* ἐμπ. κώδικος (βιβλίον II, τίτλος IV, ἄρθρ. 539 καὶ ἑπόμ.).

**625.** Οἱ νόμοι τῶν διαφόρων χωρῶν διαφέρουσιν οὐσιωδῶς ὡς πρὸς πολλὰ σημεῖα. Αἱ διαφοραὶ αὗται γεννῶσι συγκρούσεις νόμων, αἵτινες εἶναι τόσῳ μᾶλλον συχνότεραι, ὅσῳ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ τόπος τοῦ προορισμοῦ εἶναι διάφορος τοῦ τόπου τῆς ἐξαποστολῆς (ἢ τῆς ἀναχωρήσεως) καὶ κατὰ συνέπειαν εὑρίσκεταί τις εἰς δυσκολίαν ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐφαρμοστέου νόμου. Πρὸς ἄρσιν τῶν δυσκολιῶν τούτων ἡ *Βρεττανικὴ ἑταιρεία πρὸς προαγωγὴν τῆς κοινωνικῆς ἐπιστήμης* συνέταξεν ἐν ἔτει 1866 ἐν Σέφφηλδ κανόνας τινάς, οἵτινες, κατ' αὐτήν, ἔδει νὰ διέπωσι παντοῦ τὸ συνάλλα-

γμα τῆς ναυλώσεως, καλοῦνται δὲ οὗτοι *κανόνες τῆς Σέφφη.ιδ* (1) (2).

**626.** Τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως εἶναι ἀμφοτεροβαρές· γεννᾷ ὑποχρεώσεις εἰς βάρος τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ. Ὁ ναῦλος δὲν ὁρίζεται πάντοτε κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, καὶ ἡ ναύλωσις δύναται νὰ ἔχῃ ὡς ἀντικείμενον εἴτε ὁλόκληρον τὸ πλοῖον, εἴτε μέρος μόνον αὐτοῦ, εἴτε τὴν μετακόμισιν ἐμπορευμάτων ἄνευ τινὸς πρὸς τοῦτο διαθέσεως ὡρισμένου μέρους τοῦ πλοίου. Ὡς πάντα τὰ ναυτικὰ συναλλάγματα, καὶ τὸ συνάλλαγμα τοῦτο διέπεται ὑπὸ εἰδικῶν διατάξεων ὡς πρὸς τὴν ἀπόδειξιν. Δύο ἔγγραφα ἀναφέρονται εἰς αὐτό, τὸ *ναυλωτικὸν* καὶ τὸ *φορτωτικόν*. Τέλος ὑπόκειται τὸ συνάλλαγμα εἰς ἰδιαιτέρους λόγους διαρρήξεως ἢ λύσεως.

Διαιροῦμεν κατ' ἀκολουθίαν τὸ θέμα ὡς ἑξῆς : *Τμῆμα Α'*. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΕΙΔΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΔΕΙΞΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ. ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΦΟΡΤΩΤΙΚΟΥ. — *Τμῆμα Β'*. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥΝΤΟΣ. — *Τμῆμα Γ'*. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΟΥ. ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ. — *Τμῆμα Δ'*. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΑΡΡΗΞΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ. — *Τμῆμα Ε'*. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΡΟΝΟΜΙΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΑΓΩΓΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΟΥ. — *Τμῆμα ϛ'*. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ. — *Τμῆμα Ζ'*. ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ.

---

(1) Ὅρα περὶ τοῦ θέματος τούτου τὴν μελέτην τὴν δημοσιευθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Molengraaf ἐν τῇ Revue de Droit international, 1882, σελ.36 καὶ 260.

(2) Ὑπάρχει μεγάλη ποικιλία περὶ τοὺς τύπους καὶ τοὺς ὅρους τῶν φορτωτικῶν. Ἐπανειλημμέναι ἀπόπειραι ἐγένοντο ἐπίσης πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐπιτεύξεως τῆς ἑνοποιήσεως ὡς πρὸς τὰ τοιαῦτα ἔγγραφα. Ὅρα ἀριθ. 857.

## ΤΜΗΜΑ Α΄.

**Περὶ τῶν διαφόρων εἰδῶν ναυλώσεως. Περὶ τῶν μετεχόντων αὐτῆς προσώπων. Περὶ τῆς καταρτίσεως καὶ τῆς ἀποδείξεως τῆς ναυλώσεως (ναυλωτικοῦ, φορτωτικοῦ).**

**627.** Ἡ ναύλωσις δύναται νὰ εἶναι ὁλικὴ ἢ μερική, τουτέστι ν' ἀναφέρηται εἰς ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἢ εἰς ὡρισμένον μέρος αὐτοῦ. Δύναται ἐπίσης νὰ συνομολογηθῇ διὰ τὴν μετακόμισιν ἐμπορευμάτων, χωρὶς νὰ γίνῃ μίσθωσις μήτε ὁλοκλήρου τοῦ πλοίου, μήτε ὡρισμένου μέρους αὐτοῦ. Διὸ τὸ ἄρθρ. 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καθ' ὃ ἡ ναύλωσις εἶναι σύμβασις περὶ μισθώσεως πλοίου, δὲν εἶναι ἀπολύτως ὀρθόν· εὑρίσκεται ἐν τῇ ἀληθείᾳ μόνον ὅταν ἡ ναύλωσις ἀφορᾷ ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἢ ὡρισμένον μέρος αὐτοῦ. Ἡ ναύλωσις τοῦ τελευταίου εἴδους εἶναι συνάλλαγμα μετακομίσεως κατὰ θάλασσαν (ἀριθ. 621).

**628.** Ἀπὸ ἄλλων ἀπόψεων δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν ναύλωσιν κατὰ πλοῦν, ἐπὶ ὡρισμένον χρόνον, κατὰ μῆνα, κατὰ τόννον, κατὰ στατῆρα, κατ' ἀποκοπήν (ἄρθρ. 273, 275 καὶ 286 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος). Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀναγράφει τοὺς διαφόρους τούτους τρόπους ναυλώσεως, τοὺς μᾶλλον ἐν χρήσει, ἐπιτρέπει ὅμως βεβαίως εἰς τὰ συμβαλλόμενα μέρη νὰ συνομολογήσωσιν ἄλλου εἴδους ναύλωσιν, ἂν κρίνωσι τοῦτο συμφέρον. Οὕτω ἡ ναύλωσις, ἀντὶ νὰ εἶναι κατὰ μῆνα, ἠδύνατο νὰ εἶναι κατὰ δεκαπενθήμερον ἢ καθ' ἡμέραν, τουτέστιν ὁ ναῦλος ἠδύνατο νὰ ὁρισθῇ πρὸς τόσον κατὰ δεκαπενθήμερον ἢ πρὸς τόσον καθ' ἡμέραν. Διὸ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 278) ὡμίλει περὶ πλοίων ναυλωμένων *κατὰ χρόνον*. Ὅρα ἐπίσης ἀριθ. 632 (1).

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 557) ὁρίζει, ὅτι τὸ συνάλλαγμα ναυλώσεως διὰ τὴν μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐφαρμόζεται: 1ον εἰς τὸ ὅλον, εἰς ποσοστὸν ἢ εἰς ὡρισμένον χῶρον τοῦ πλοίου· 2ον εἰς μεμονωμένα ἐμπορεύματα (ναύλωσις συλλογάδην). Παρόμοιαι διακρίσεις εὑρίσκονται εἰς τοὺς ἐμπορικοὺς κώδικας τῶν Κάτω Χωρῶν (ἄρθρ. 453), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 542), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 561), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 571), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1029), εἰς τοὺς ναυτικοὺς κώδικας τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 80), τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας· ἐν τῷ βελγικῷ νόμῳ τῆς 21 Αὐγούστου 1879,

**629.** Ἡ ναύλωσις λέγεται *κατὰ πλοῦν*, ὅταν οἱ συμβαλλόμενοι συμφωνῶσι περὶ ἑνὸς ναύλου δι' ὅλον τὸν πλοῦν, ὁσονδήποτε καὶ ἂν διαρκέσῃ οὗτος. Ὁ πλοῦς δύναται νὰ περιλαμβάνῃ εἴτε μόνον τὴν ἄνοδον ἢ κάθοδον, εἴτε ἀμφότερα. Ἐν τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει ὑπάρχουσιν ἄλλοτε μὲν δύο διακεκριμένοι ναῦλοι, ἄλλοτε δὲ εἷς μόνος ναῦλος πληρωτέος ἐπὶ τοῦ φορτίου τῆς καθόδου· ἐν τῇ τελευταίᾳ περιπτώσει τὸ συνάλλαγμα καλεῖται *ὑπόστροφος ναύλωσις* (au travers) (1).

Ἡ ναύλωσις γίνεται *ἐφ' ὡρισμένον χρόνον*, ὅταν ὁ ναῦλος ὁρίζηται διὰ τὴν χρῆσιν τοῦ πλοίου μέχρις ὡρισμένης ἐποχῆς, μὴ προσδιοριζομένου τοῦ πλοῦ ὅστις μέλλει νὰ γίνῃ (2). Εἶναι δὲ *κατὰ μῆνα*, ὅταν ὁ ναῦλος ὁρίζηται πρὸς τόσον κατὰ μῆνα.

Ἡ ναύλωσις εἶναι *κατ' ἀποκοπήν*, ὅταν ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τίμημα ἀμεταβλήτως ὡρισμένον διὰ τὴν ἐν ὅλῳ μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων, χωρὶς νὰ προσδιορισθῇ ἀναλόγως τοῦ βάρους ἢ τοῦ ὄγκου αὐτῶν.

Ἡ ναύλωσις εἶναι *κατὰ στατῆρα* ἢ *κατὰ τόννον*, ὅταν ὁ ναῦλος εἶναι πρὸς τόσον τὸν στατῆρα ἢ πρὸς τόσον τὸν τόννον ἐμπορευμάτων. Ἀναγκαῖον δὲ καθίσταται νὰ δοθῶσιν ἐξηγήσεις ὡς πρὸς τὴν σημασίαν τῶν ὅρων *στατὴρ* καὶ *τόννος*.

**630.** Κατὰ τὰς ἐν τοῖς γαλλικοῖς λιμέσι κρατούσας συνηθείας,

---

ἄρθρ. 70, ἐδ. τελευτ. Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ καὶ ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς γίνονται αἱ αὐταὶ διακρίσεις· διακρίνονται κυρίως τὸ affrightment by charter-party, τὸ ὁποῖον ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὴν ναύλωσιν τοῦ ὅλου ἢ ποσοστοῦ τοῦ πλοίου, καὶ τὸ contract for conveyance in a general ship, τὸ ὁποῖον ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ κυρίως συνάλλαγμα μεταχομίσεως κατὰ θάλασσαν. Ὅρα Abbott, Law of merchant ships and seamen, σελ. 174 καὶ 254· Dixon, Law of shipping, σελ. 298.

(1) Ὅρα ἐν ἀριθ. 234 τὸ ζήτημα ποῖον ναῦλον δέον νὰ περιλαμβάνῃ ἡ παραχώρησις ἐν περιπτώσει ναυλώσεως κατὰ διάπλουν.

(2) Κατ' ἀρχήν, ναυλουμένου τοῦ πλοίου ἐπ' ἀόριστον χρόνον ἄνευ προσδιορισμοῦ τοῦ πλοῦ, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἐπιχειρήσῃ ἕνα οἱονδήποτε πλοῦν. Ἀλλὰ τοῦτο παύει νὰ εἶναι ὀρθόν, προκειμένου περὶ πλοῦ τοῦ ὁποίου ἡ διάρκεια κατ' αὐτὴν ταύτην τὴν ἡμέραν τῆς ἀναχωρήσεως θὰ ἦτο βεβαίως ἀνωτέρα τοῦ χρόνου διὰ τὸν ὁποῖον συνωμολογήθη ἡ ναύλωσις. Ἐμποροδικεῖον τῆς Rouen 14 Μαρτίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 41.

διὰ τοῦ στατῆρος (quintal) νοεῖται ὁ παλαιὸς στατήρ, ὅστις ἰσοδυναμεῖ πρὸς βάρος 50 χιλιογράμμων (100 λιτρῶν). Ὁ μετρικὸς στατὴρ ἰσοδυναμεῖ σήμερον πρὸς 100 χιλιόγραμμα.

**631.** Πρέπει δὲ νὰ διακρίνωμεν ἐπιμελῶς τὸν τόννον *καταμετρήσεως* (tonneau de jauge) καὶ τὸν τόννον *ναυλώσεως* ἢ τόννον *θαλάσσης*. Ὁ τόννος *καταμετρήσεως* εἶναι μέτρον χωρητικότητος χρησιμεῦον εἰς καταμέτρησιν τῆς περιεκτικότητος τῶν πλοίων (ἀριθ. 68 μέχρις 70). Ὁ τόννος *ναυλώσεως* εἶναι μέτρον βάρους καὶ ὄγκου ἐφαρμοζόμενον εἰς ἐμπορεύματα· μόνον δὲ περὶ τοῦ τελευταίου τούτου πρόκειται ἐνταῦθα.

Τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ μετακομίσῃ ἐμπορεύματα πέραν ὡρισμένου βάρους ἢ ὡρισμένου ὄγκου. Εἶναι λοιπὸν φυσικόν, ὅτι διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ναύλου λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ὅ τε ὄγκος καὶ τὸ βάρος τῶν ἐμπορευμάτων· τοῦτο ἀκριβῶς γίνεται ἐν τῇ κατὰ τόννον ναυλώσει.

Ὁ τόννος εἶναι κατ' ἀρχὴν τὸ βάρος ἑνὸς κυβικοῦ μέτρου ὕδατος, ἤτοι 1000 χιλιογράμμων· ὁ τόννος ναυλώσεως οὐδέποτε παριστάνει βάρος μεγαλείτερον. Πολλὰ ἐμπορεύματα ὑπὸ ὄγκον ἑνὸς κυβικοῦ μέτρου δὲν βαρύνουσι 1000 χιλιόγραμμα· δὲν θὰ ἦτο δὲ δίκαιον νὰ πληρώνωσι τὰ ὀγκώδη ταῦτα ἐμπορεύματα τόσον ὅσον ἐμπορεύματα ἴσου βάρους ὑπὸ ὄγκον μικρότερον (1). Ὑπάρχουσιν οὕτω ἐμπορεύματα διὰ τὰ ὁποῖα ὁ τόννος ναυλώσεως παριστᾷ ἧττον τῶν 1000 χιλιογράμμων. Μέχρι τοῦ ἔτους 1861 αἱ συνήθειαι μόνον ὥριζον δι' ἕκαστον εἶδος ἐμπορευμάτων τὴν εἰς χιλιόγραμμα σύνθεσιν τοῦ τόννου ναυλώσεως· πολλάκις διὰ τὸ αὐτὸ εἶδος ἐμπορευμάτων ἡ σύνθεσις τοῦ τόννου ἐποίκιλλε κατὰ τοὺς λιμένας. Διάταγμα τῆς 25 Αὐγούστου 1861 ὥρισε κατὰ τρόπον ὁμοιόμορφον δι' ὅλους τοὺς λιμένας τὴν σύνθεσιν τοῦ τόννου· κατὰ τὴν κατηγορίαν τῶν ἐμπορευμάτων ὁ τόννος εἶναι 150 μέχρι 1000 χιλιογράμμων,

---

(1) Ἡ ἰδέα, καθ' ἣν διὰ τὸ τίμημα τῆς μετακομίσεως δέον νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν τό τε βάρος καὶ ὁ ὄγκος, ἀπαντᾷ εἰς τὰ τιμολόγια τῶν σιδηροδρόμων. Διακρίνονται ἐν αὐτοῖς τὰ συνήθη ἐμπορεύματα καὶ τὰ ὀγκώδη· θεωροῦνται δὲ ὀγκώδη τὰ μὴ βαρύνοντα 200 χιλιόγραμμα ὑπὸ ὄγκον ἑνὸς κυβικοῦ μέτρου, καὶ πληρώνουσι ταῦτα ἓν ἥμισυ ἐπὶ πλέον τοῦ γενικοῦ τιμολογίου. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 762, σελ. 532.

ὁ δὲ νόμος τῆς 13 Ἰουνίου 1866 περὶ τῶν ἐμπορικῶν συνηθειῶν (1) ἔκρινεν ὅτι ὁ τόννος θαλάσσης νοεῖται ὡς τόννος ναυλώσεως, οἷος κανονίζεται διὰ τοῦ διατάγματος τοῦ 1861 (2).

**632.** Ὡς πρὸς ὡρισμένα ἐμπορεύματα ἡ ναύλωσις γίνεται κατὰ ἑκατόλλιτρον, κατὰ κυβικὸν μέτρον, κατὰ σῶμα (pièce) (ἰδίᾳ διὰ τὸ ὑγρά).

Ἐνίοτε ὁ ναῦλος κανονίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀξίας τῶν μεταχειριστέων πραγμάτων. Τοῦτο κυρίως συμβαίνει ὡς πρὸς τὰ νομίσματα καὶ τὰ τιμαλφῆ εἴδη.

**633.** Ὅταν ἡ ναύλωσις γίνηται κατὰ βάρος ἢ ὄγκον (λόγου χάριν κατὰ τόννον ἢ στατῆρα), ἐξετάζεται τὸ ἀκαθάριστον βάρος καὶ οὐχὶ τὸ καθαρόν, τουτέστι λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τὸ βάρος μὴ ἀφαιρουμένου τοῦ περιέχοντος (3). Δὲν δυνάμεθα νὰ ἀρυσθῶμεν ἐπιχειρήματα ὑπὲρ τῆς ἐναντίας ἐκδοχῆς ἐκ τοῦ ὅτι κατ' ἀρχήν, ἐπὶ πωλήσεων, τὰ ἐμπορεύματα τὰ πωλούμενα κατὰ βάρος πωλοῦνται κατὰ τὸ καθαρὸν βάρος (Νόμος τῆς 13 Ἰουνίου 1866 *περὶ τῶν ἐμπορικῶν συνηθειῶν, πίναξ προσηρτημένος εἰς τὸν νόμον, μέρος 1ον, γενικοὶ κανόνες II*). Ἡ πώλησις καὶ ἡ ναύλωσις εἶναι δύο συναλλάγματα ὅλως διάφορα, καὶ ὅταν ἀκόμη ἀναφέρωνται εἰς ὅμοια ἐμπορεύματα. Ἐν τῇ πωλήσει δὲν βλέπομεν ἐν γένει τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον ν' ἀποβλέψῃ τις εἰς ἄλλο τι εἰμὴ εἰς τὸ βάρος τῶν χρησίμων πραγματειῶν, νὰ προσέξῃ δὲ πρὸς τούτοις καὶ εἰς τὸ βάρος τοῦ πε-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 110 καὶ ἑπομ.

(2) Desjardius, III, ἀριθ. 578. — Ὁ de Valroger (II, ἀριθ 757) θεωρεῖ ἀμφίβολον, ὅτι, προκειμένου περὶ ναυλώσεως, πρέπει ν' ἀποβλέψωμεν εἰς τὸ διάταγμα τοῦ 1861 πρὸς προσδιορισμὸν τοῦ τόννου. Στηρίζει δὲ τὴν ἀμφιβολίαν του ἐπὶ τοῦ ὅτι: 1ον τὸ διάταγμα τῆς 25 Αὐγούστου 1861 ἐγένετο εἰδικῶς διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ νόμου τῆς 3 Ἰουλίου 1861 (ἄρθρ. 9)· 2ον τὸ ἄρθρ. 1 τοῦ νόμου τῆς 13 Ἰουνίου 1866 καὶ ἡ ἔκθεσις τοῦ νομοθετικοῦ σώματος δεικνύουσιν, ὅτι ὁ νόμος οὗτος ἀσχολεῖται μόνον περὶ τῆς συνθέσεως τοῦ τόννου ναυλώσεως ἢ τόννου θαλάσσης ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν ἐμπορικῶν πωλήσεων (Tableau annexé à la loi de 1866, VII).

(3) Τὸ ἄρθρον 658 3ον τοῦ ἱσπανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος καθιεροῖ ρητῶς τὴν λύσιν ταύτην. Ὅρα ὡς πρὸς τὴν ἀγγλικὴν συνήθειαν Rouen 30 Δεκεμβρίου 1874, Journal du Droit international privé, 1875, σελ. 430. Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 16 Φεβρουαρίου 1877, Journal de jurisprudence de Marseille, 1877. 1. 129.

ριέχοντος, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ποικίλλῃ πολὺ κατὰ τὰς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον αὐθαιρέτους ἰδέας τῶν ἐνδιαφερομένων. Τοὐναντίον τὸ περιέχον συντελεῖ εἰς τὸ νὰ αὐξήσῃ τὸ βάρος καὶ τὸν ὄγκον τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου μετακομιζομένων ἐμπορευμάτων. Εἶναι δίκαιον καὶ φυσικὸν συγχρόνως νὰ ὑπολογίζηται τοῦτο ἐν τῷ προσδιορισμῷ τοῦ ναύλου, ὅταν κατὰ τὴν συμφωνίαν τῶν μερῶν πρόκειται νὰ εἶναι οὗτος ἀνάλογος πρὸς τὸ βάρος καὶ τὸν ὄγκον τῶν μετακομιζομένων πραγμάτων. Ἐννοεῖται, ὅτι τοῦτο δὲν ἰσχύει εἰ μὴ ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία.

**634.** Ἀπὸ ἄλλης τινὸς ἀπόψεως ἡ μερικὴ ναύλωσις γίνεται ἢ ἁπλῆ καὶ καθαρὰ ἢ *συλλογάδην* (à cueillette). Εἶναι ἁπλῆ καὶ καθαρά, ἐὰν τὸ συνάλλαγμα παραμένῃ ἰσχυρόν, καὶ ὅταν ἀκόμη δὲν θὰ κατωρθοῦτο νὰ συμπληρωθῇ τὸ φορτίον. Καλεῖται δὲ *συλλογάδην*, ὅταν συμφωνῆται ὅτι τὸ συνάλλαγμα θέλει διαλυθῇ, ἐὰν ὁ ναυλῶν δὲν εὕρῃ ἐντὸς προθεσμίας, ὁριζομένης διὰ τῆς συμφωνίας ἢ ὑπὸ τῆς συνηθείας, ἐμπορεύματα πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου. Ἐν γένει ἀρκεῖ κατὰ τὴν συνήθειαν, ἵνα θεωρηθῇ τὸ φορτίον πλῆρες, καὶ κατ' ἀκολουθίαν νὰ γίνῃ ἡ ναύλωσις ὁριστική, νὰ συγκεντρώσῃ ὁ ναυλῶν ἐμπορεύματα ἀντιπροσωπεύοντα τὰ τρία τέταρτα τῆς ὅλης χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην ἡ συμφωνία τῶν μερῶν, κυριαρχικὴ οὖσα, δύναται νὰ ἐπιφέρῃ εἰς τὴν συνήθειαν πᾶσαν τροποποίησιν κρινομένην χρήσιμον. Ποικίλλουσι δὲ κατὰ τόπους οἱ κανόνες οἱ ἀπορρέοντες ἐκ τῶν νόμων καὶ τῶν ἐθίμων περὶ τοῦ μέρους τοῦ πλοίου τὸ ὁποῖον δέον νὰ πληρωθῇ πρὸς ἀποφυγὴν τῆς λύσεως τῆς συλλογάδην ναυλώσεως (1).

**635.** Ἡ διάκρισις μεταξὺ τῶν διαφόρων τούτων εἰδῶν ναυλώσεως ἐνδιαφέρει ἐν τῷ δικαίῳ ὑπὸ πολλὰς ἐπόψεις ἐκτιθεμένας κατωτέρω. Οὕτω τὸ ἄρθρ. 287 παρέχει δικαίωμα εἰδικὸν εἰς τὸν ναυλωτὴν ἐν περιπτώσει ὁλικῆς ναυλώσεως· ἐν περιπτώσει ναυλώσεως συλλογάδην ὁ ναυλωτὴς δύναται ν' ἀποσύρῃ τὰ ἐμπορεύματά του καὶ ἀφοῦ ἐφορτώθησαν ἀκόμη (ἄρθρ. 291)· ἐν περιπτώσει ναυλώ-

(1) Ὅρα ἰδίᾳ γερμανικὸν κώδικα (ἄρθρ. 591), ὁλλανδικὸν (ἄρθρ. 472 καὶ 473), ἱσπανικὸν (ἄρθρ. 670), Χιλῆς (ἄρθρ. 974, ἐδ. 2), Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1059).

σεω; κατὰ μῆνα πρέπει νὰ ὁρισθῇ ἀπὸ ποίας στιγμῆς ἄρχεται καὶ παύει ὁ ναῦλος (ἄρθρ. 275) (1).

**636.** Τίς δύναται νὰ ἐκναυλώσῃ ἓν πλοῖον; Τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἐκναυλωθῇ εἴτε ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου, εἴτε ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅταν αἱ δύο αὗται ἰδιότητες ἀνήκωσιν εἰς δύο διάφορα πρόσωπα (ἀριθ. 171). Ἐν ᾗ περιπτώσει ὑπάρχουσι πλείονες συνιδιοκτῆται τοῦ πλοίου, ὑπαρχούσης διαφωνίας, ἡ πλειονοψηφία δύναται νὰ συνομολογήσῃ ναυλώσεις, συμφώνως πρὸς τὸν γενικὸν κανόνα τὸν τεθειμένον ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 220 τοῦ ἐμπ. κώδικος (ἀριθ. 284).

Τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἐκναυλωθῇ καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ μόνον ἐκτὸς τοῦ τόπου τῆς διαμονῆς τοῦ ἰδιοκτήτου καὶ τῶν πληρεξουσίων του. Προετάθησαν δὲ ὡς πρὸς τοῦτο διάφοροι διακρίσεις. Οὕτω ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται ἐν παντὶ τόπῳ νὰ συνομολογῇ μερικὰς ναυλώσεις (2), ἢ τοὐλάχιστον ὅτι ἔχει τὸ δικαίωμα τοῦτο προκειμένου μόνον περὶ συμπληρώσεως τοῦ φορτίου (3). Αἱ διακρίσεις αὗται εἶναι αὐθαίρετοι· τὸ ἄρθρον 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ὑπαινίσσεται οὐδεμίαν τοιαύτην. Τὸ ἀληθὲς εἶναι, ὅτι ἐν τῇ πρακτικῇ, προκειμένου νὰ ναυλωθῇ ἓν πλοῖον συλλογάδην, ὁ ἐφοπλιστὴς δίδει μοναδικὴν ἐντολὴν εἰς τὸν πλοίαρχον ὅπως συνομολογῇ ναυλώσεις. Ἀλλ' ἀκριβῶς καὶ μόνον διὰ τὸν λόγον ὅτι ἐδόθη ἡ ἐντολὴ αὕτη, οὐδεμία τροποποίησις ἐπηνέχθη εἰς τὸ ἄρθρον 232 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ ναύλωσις ἡ συνομολογηθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἄνευ τῆς συνδρομῆς τοῦ ἰδιοκτήτου, καὶ ἐν αὐτῷ τῷ τόπῳ τῆς τούτου διαμονῆς, ἰσχύει ἀπέναντι τῶν καλῆς πίστεως ναυλωτῶν. Ὅρα ἀριθ. 185.

**637.** Ἡ ναύλωσις ἡ συνομολογηθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὑποχρεώνει τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου, ὡς ἡ ναύλωσις ἡ συνομολογηθεῖσα ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ ἰδιοκτήτου. Ἀλλ' ὁ πλοίαρχος ὁ δεχόμενος ἐπὶ τοῦ πλοίου, δυνά-

---

(1) Ὅρα ἐπίσης ἐν τοῖς ἄρθρ. 400 6ον καὶ 403 4ον τοῦ ἐμπ. κώδικος ἕνα λόγον τῆς ἀνάγκης τοῦ νὰ διακρίνωμεν τὴν κατὰ μῆνα ναύλωσιν τῆς κατὰ πλοῦν πρὸς διάκρισιν μεταξὺ μερικῶν καὶ κοινῶν ἀβαριῶν.

(2) Boistel ἔνθα ἀνωτέρω, ἀριθ. 1197.

(3) Art. Desjardins, II, ἀριθ. 398· de Valroger, II, ἀριθ. 507.

μει τοῦ συναλλάγματος ναυλώσεως, τὰ ἐμπορεύματα, εἶναι πάντοτε ἐπιφορτισμένος τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος τούτου. Ὅταν διαπράττῃ πράξεις ἐπιζημίους διὰ τὸ φορτίον, ἢ παραλείπῃ ὅ,τι ἔπρεπε νὰ πράξῃ πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ναυλωτῶν, εἶναι προσωπικῶς ὑπεύθυνος πρὸς αὐτούς· ἀλλὰ τοῦτο συνεπάγεται τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ὅστις ὅμως ἔχει πρὸς ἀπαλλαγήν του τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, καὶ ἂν ἀκόμη αὐτὸς οὗτος συνωμολόγησε τὴν ναύλωσιν (ἀριθ. 204 σελ. 132) (1).

Οὕτω *ναυλῶν* εἶναι πάντοτε ὁ πλοιοκτήτης κατὰ τοῦτο τοὐλάχιστον, ὅτι αὐτὸς μόνος ὑποχρεοῦται ὡς τοιοῦτος, εἴτε μετέσχεν αὐτοπροσώπως τοῦ συναλλάγματος, εἴτε ἀντεπροσωπεύθη ἐν αὐτῷ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὅστις εἶναι ἁπλῶς πράκτωρ τοῦ ναυλοῦντος. Ἀλλ' ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ὁμιλεῖ πάντοτε περὶ τοῦ πλοιάρχου. Εἶναι δὲ εὐνόητον τοῦτο, ἕνεκα τοῦ ὅτι αὐτὸς ἐνίοτε συνομολογεῖ τὴν ναύλωσιν (ἀριθ. 636) καὶ εἶναι πάντοτε ἐπιφορτισμένος τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος τούτου. Ἐν τούτοις σήμερον συχνότερον ἢ ἄλλοτε συμβαίνει νὰ μένῃ ὁ πλοίαρχος ξένος πρὸς τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως, ὥσπερ δὲ ὁ ὑπάλληλος ἢ συνήθης πράκτωρ ἐργολάβου μετακομίσεων, οὐδὲν ἄλλο πράττει, εἰ μὴ ἐκπληροῖ τὸ συνάλλαγμα, ἐκτελῶν τὴν ὑποσχεθεῖσαν μετακόμισιν. Τοῦτο ἰδίᾳ συμβαίνει προκειμένου περὶ ναυλώσεων πλοίων τῶν μεγάλων ἑταιρειῶν θαλασσίων διαμετακομίσεων.

**637** δίς. *Ναυλομεσιτεία.* — Οἱ ναυλοῦντες καὶ οἱ ναυλωταὶ δύνανται νὰ ἔλθωσιν εἰς ἄμεσον συνεννόησιν πρὸς ἀλλήλους. Δὲν συμβαίνει ὅμως πάντοτε τοῦτο· ἔρχονται ἐνίοτε εἰς ἐπαφὴν διὰ μεσιτῶν διερμηνευτῶν ναυλωτῶν πλοίων (ἤτοι ναυλομεσιτῶν). Οἱ μεσῖται οὗτοι ἔργον ἔχουσιν ἰδίᾳ νὰ ἐνεργῶσι τὴν μεσιτείαν τῶν ναυλώσεων καὶ κατ' ἀκολουθίαν νὰ βεβαιῶσιν ἐπισήμως τὴν τρέχουσαν τιμὴν τοῦ ναύλου (ἄρθρον 80 ἐμπορ. κώδ.) (2) (3).

---

(1) Ὅρα de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η) σελ. 148 καὶ 149.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV, ἀριθ. 1022.

(3) Ὅρα περὶ ἄλλης λειτουργίας τῶν ναυλομεσιτῶν, σχετιζομένης πρὸς τὰς ναυλώσεις, κατωτέρω ἀριθ. 644 καὶ τόμ. IV, ἀριθ. 1023.

Διὰ τὴν μεσιτείαν τῶν ναυλώσεων οἱ ναυλομεσῖται λαμβάνουσι μεσιτικὸν δικαίωμα ὁριζόμενον ὑπὸ εἰδικῶν τιμολογίων ἐν ἑκάστῳ λιμένι καὶ ἐγκρινομένων διὰ διαταγμάτων (1).

Τὸ μεσιτικὸν δικαίωμα τίκτεται ὑπὲρ τοῦ μεσίτου ἅμα τῇ συνομολογήσει τῆς ναυλώσεως. Εἶναι ἀδιάφορον, ὅτι ὁ ναυλῶν καὶ ὁ ναυλωτὴς διέλυσαν τὸ συνάλλαγμα μετὰ τὴν συνομολόγησίν του. Ἡ διάλυσις εἶναι res inter alios acta διὰ τὸν ναυλομεσίτην (2). Τὸ μεσιτικὸν δικαίωμα δὲν ὀφείλεται, τοὐλάχιστον κατὰ τὴν συνήθειαν τοῦ λιμένος τῆς Μασσαλίας, ὅταν δὲν ὀφείληται οὐδὲ αὐτὸς ὁ ναῦλος, δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἕνεκα τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐμπορευμάτων (3). Πρβλ. τὸ παρὸν *Σύστημα* IV, ἀριθ. 471, 472 καὶ 1041.

Ἀκριβῶς δὲ ἐπειδὴ οἱ μεσῖται ἐνεργοῦσι τὴν μεσιτείαν τῶν ναυλώσεων, εἰς τὰ καθήκοντα αὐτῶν ἀνάγεται ἡ ἐπίσημος βεβαίωσις τῆς τρεχούσης τιμῆς τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 80 ἐμπ. κώδικος) (4).

**638.** *Μεταναυλώσεις.* — Ὁ ναυλωτὴς πλοίου δύναται νὰ συνάψῃ μεταναυλώσεις, πλὴν ἐὰν ρητὸς ὅρος τοῦ συναλλάγματός του τῷ ἀπαγορεύῃ τοῦτο. Συνομολογεῖ δὲ μεταναυλώσεις μάλιστα ὁ ναυλωτὴς τοῦ ὅλου πλοίου. Τὸ δικαίωμα τῆς συνομολογήσεως μεταναυλώσεων δύναται νὰ παραβληθῇ πρὸς τὴν ἀρχὴν τὴν τεθειμένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1717 τοῦ ἀστ. κώδικος, καθ' ὃ ὁ μισθωτὴς ἀκινήτου ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς μεταμισθώσεως, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία.

Αἱ μεταναυλώσεις δύνανται νὰ γίνωνται ἐπὶ ναύλῳ κατωτέρῳ, ἴσῳ ἢ ἀνωτέρῳ τῆς ἀρχικῆς ναυλώσεως. Εἶναι ἀληθὲς ὅτι τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον III, τίτλος III, ἄρθρ. 27) ἀπηγόρευεν εἰς τοὺς μεσίτας καὶ πᾶν ἄλλο πρόσωπον νὰ μεταναυλώνωσι τὰ

---

(1) Ὅρα Arth. Desjardins, III, σελ. 434, σημ. 1.

(2) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 26 Σεπτεμβρίου 1861, Journal de Marseille, 1861. 1. 266. Ἐμποροδικεῖον Χάβρης 27 Αὐγούστου 1872, Journal du Havre 1874. 1. 224.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 7 Ἰουλίου 1869, Journal de Marseille, 1869. 1. 221.

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 1024.—Ἐν τῇ πρακτικῇ ἡ τρέχουσα τιμὴ τοῦ ναύλου ἀποδεικνύεται διὰ τρόπου ἥκιστα κανονικοῦ.

πλοῖα εἰς τιμὴν ἀνωτέραν τῆς τιμῆς τοῦ πρώτου συναλλάγματος, καὶ τοῦτο «ἐπὶ ποινῇ προστίμου ἑκατὸν λιβρῶν καὶ μάλιστα καὶ μεγαλειτέρας τιμωρίας». Οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς ἀπέδιδον τὴν διάταξιν ταύτην εἰς τὸν φόβον μὴ τυχὸν ἐπιτήδειοί τινες καταλάβωσι πάντα τὰ πλοῖα καὶ ἐξασκήσωσιν ἔπειτα πίεσιν κατὰ τῶν ἐχόντων ὀλίγα τινὰ μόνον ἐμπορεύματα πρὸς μετακόμισιν (1). Ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη, ἀντικειμένη πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως, δὲν περιελήφθη οὔτε ἐν τῷ ἐμπ. κώδικι, οὔτε ἐν τῷ ποινικῷ, καὶ ἑπομένως δὲν ὑφίσταται (2). Ὁ φόβος τῆς συστάσεως μονοπωλίου εἶνε χιμαιρικός, ἕνεκα τῶν ἐπαχθῶν ὑποχρεώσεων τὰς ὁποίας θὰ ἀνελάμβανον ἐκεῖνοι, οἵτινες θὰ προέβαινον εἰς τὴν ναύλωσιν πάντων τῶν πλοίων. Προσθετέον, ὅτι ἡ ἐλευθερία τῆς μεταναυλώσεως δύναται νὰ εἶναι χρησιμωτάτη. Διότι ὑπάρχουσι πολλὰ πρόσωπα (ἀνήλικοι, γέροντες, πρόσωπα κατοικοῦντα εἰς μεμακρυσμένον τόπον κλπ.) τὰ ὁποῖα ἀδυνατοῦσι νὰ ἐπιδιώξωσι τὴν ναύλωσιν τοῦ πλοίου κατὰ μέρη· τὰ πρόσωπα ταῦτα δύνανται νὰ ἐνεργήσωσι μίαν ὁλικὴν ναύλωσιν εἰς πρόσωπον τὸ ὁποῖον μεταναυλώνει, ὅπερ ὅμως δὲν θὰ συγκατετίθετο νὰ μισθώσῃ τὸ πλοῖον, ἐὰν ἦτο ἠναγκασμένος νὰ ποιήσηται αὐτὸς χρῆσιν τοῦ ὅλου πλοίου. Ὁ πρῶτος ναυλωτὴς πραγματοποιεῖ κέρδη ἐπὶ τῆς μεταξὺ τοῦ πρώτου ναύλου καὶ τῶν συμφωνημένων μετὰ τῶν μεταναυλωτῶν ναύλων διαφορᾶς. Οὕτω αἱ μεταναυλώσεις δύνανται ν' ἀποβῶσιν ἀντικείμενον ἐμπορίας (3) (4).

---

(1) Ὁ Valin ἐξεφράζετο ὡς ἑξῆς ἐπὶ τοῦ ἄρθρου τοῦ Διατάγματος: «Ἐννοεῖ τις ὁποίαν σημασίαν ἐκέκτητο ἡ πρὸς πάντα ναυλωτὴν ἀπαγόρευσις τῆς μεταναυλώσεως εἰς τιμὴν πολλῷ ἀνωτέραν ἐκείνης ἐφ' ᾗ εἶχε κάμει τὴν ναύλωσίν του· τοιουτοτρόπως προλαμβάνονται τὰ μονοπώλια, καὶ δὲν δύνανται ἐπιτήδειοί τινες νὰ καταλάβωσι πάντα τὰ πρὸς ναύλωσιν πλοῖα ὅπως κερδοσκοπήσωσιν ἔπειτα ἐπὶ τῶν μὴ ἐχόντων εἰ μὴ μικρὰς ποσότητας πρὸς φόρτωσιν».

(2) Ἀκυρ. τμ. ποιν. 23 Ἰανουαρίου 1875.

(3) Ὅρα περὶ τῆς χρησιμότητος τῶν μεταναυλώσεων de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η), σελ. 127 καὶ 128.—Οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 664), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 679), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1008), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1067) καὶ ὁ ναυτικὸς κῶδιξ τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 86) ποιοῦνται εἰδικῶς λόγον περὶ μεταναυλώσεων. Ὅρα περὶ τοῦ θέματος τούτου Bruhns, Der Unterfrachtvertrag im

Ἡ μεταναύλωσις δὲν ἀπαλλάσσει τὸν ναυλωτὴν ἀπὸ τῶν πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν ὑποχρεώσεών του. Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὑποχρεωθῇ οὗτος ν' ἀλλάξῃ ἀκουσίως ὀφειλέτην. Ἡ μεταναύλωσις δὲν δύναται νὰ τροποποιήσῃ τοὺς ὅρους τῆς ἀρχικῆς μισθώσεως. Κατὰ συνέπειαν, ἐὰν τὰ φορτωτέα ἐμπορεύματα καθωρίσθησαν εἰδικῶς, ὁ μεταναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ φορτώσῃ ἄλλα (1).

Ὁ ναυλῶν ἔχει κατὰ τοῦ μεταναυλωτοῦ εὐθεῖαν ἀγωγὴν μέχρι τοῦ ποσοῦ τοῦ ναύλου τὸ ὁποῖον ὁ μεταναυλωτὴς ὀφείλει εἰς τὸν ναυλωτήν. Δὲν δύναται λοιπὸν ὁ μεταναυλωτὴς νὰ ὑπερασπίσῃ ἑαυτόν, εἰ μὴ ἀποδεικνύων, ὅτι ἐπλήρωσεν ἢ ὅτι ἔχει ἰσοδύναμον συμψηφιστέαν ἀπαίτησιν· δὲν δύναται νὰ προτείνῃ ἰσχυρῶς, ὅτι ὁ ναυλωτὴς ὀφείλει πρὸς αὐτὸν ἀποζημίωσιν, τῆς ὁποίας τὸ ποσὸν μέλλει νὰ ὁρισθῇ βραδύτερον (2).

Ἡ εὐθεῖα ἀγωγὴ δέον νὰ γίνῃ δεκτὴ ἐνταῦθα ἐξ ἀναλογίας πρὸς τὴν εὐθεῖαν ἀγωγὴν τὴν διδομένην, προκειμένου περὶ μισθώσεως ἀκινήτων, εἰς τὸν ἐκμισθωτὴν κατὰ τοῦ μεταμισθωτοῦ, κατὰ τὸ ἄρθρον 1753 τοῦ ἀστ. κώδ. (3).

**639.** *Κατάρτισις τῆς ναυλώσεως.* — Ὡς πᾶν συνάλλαγμα, καὶ ἡ ναύλωσις προϋποθέτει τὴν συνδρομὴν τῶν βουλήσεων. Προσήκει δὲ νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐπὶ τῇ περιστάσει ταύτῃ ἀρχὴν τεθεῖσαν προηγουμένως (4). Ὁσάκις ἔμπορός τις, ἢ πᾶν οἱονδήποτε ἄλλο πρόσωπον, προσφέρηται εἰς τὸ κοινὸν νὰ ἐνεργήσῃ ἐπιχειρήσεις ὑπὸ ὡρισμένους ὅρους, ὑπάρχει συνάλλαγμα ὑποχρεοῦν τὸν ποιοῦντα τὴν προσφοράν, ἅμα ὡς δηλώσῃ τις ὅτι θέλει νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς προσφο-

---

Artikel 666 ἐν Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, 1876 σελ. 121 καὶ ἑπόμ.)

(4) Ὅρα περὶ τῆς καταργήσεως τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 Locré, Législation de la France, XVIII, σελ. 355 καὶ ἑπόμ.

(1) Ὅρα τὰς διατάξεις τῶν ξένων κωδίκων τῶν σημειουμένων ἐν τῇ σημειώσει 3 τῆς προηγουμένης σελίδος.

(2) Rouen, 28 Φεβρουαρίου 1878, D. 1879. 2. 30.

(3) Ὁ Pothier ἐν τῷ συγγράμματί του Traité des contrats des louages maritimes (ἀριθ. 5) λέγει, προκειμένου περὶ ναυλώσεως: «Ἐπειδὴ τὸ συνάλλαγμα τοῦτο, καθ'οἱονδήποτε τρόπον καὶ ἂν γίνῃ, εἶναι ἀληθὲς συνάλλαγμα μισθώσεως, πᾶσαι αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ τὰς ὁποίας ἐθέσαμεν περὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς μισθώσεως θέλουσιν ἰσχύει ἐν τῇ σειρᾷ τῆς πραγματείας ταύτης.»

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 22.

ρᾶς. Διὸ πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν κατ' ἀρχήν, ὅτι, ὅταν ἐφοπλιστής τις ἢ πλοίαρχος ἀναγγέλλῃ δημοσίᾳ, ὅτι τὸ πλοῖόν του εἶναι ὑπὸ φόρτωσιν, ὑποχρεοῦται, ἐφόσον ὑπάρχῃ θέσις ἐν τῷ πλοίῳ, νὰ δεχθῇ ὑπὸ τοὺς ὡρισμένους ὅρους τὰ παρουσιαζόμενα πρὸς αὐτὸν ἐμπορεύματα, πλὴν ἂν εἶναι ἐπικίνδυνα, ἂν ἡ συσκεύασις αὐτῶν εἶναι ἐλαττωματική, ἢ δὲν προσαρμόζωνται πρὸς τὸν παραδεδεγμένον τρόπον φορτώσεως (1).

**640.** *Φόρτωσις ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.*— Ἐὰν ὁ πλοίαρχος (ἢ ὁ ἐφοπλιστής) δὲν συνήνεσεν εἰς τὴν ναύλωσιν, ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξαναγκασθῇ νὰ λάβῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐμπορεύματα. Ἀλλ' ἐνδεχόμενον νὰ ἐτέθησαν ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου. Ἡ φόρτωσις αὕτη ἡ γενομένη ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοιάρχου δύναται μάλιστα νὰ εἶναι ἔργον τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος (ἀριθ. 484). Ὁ πλοίαρχος, παρατηρήσας τοῦτο, ἔχει τὸ δικαίωμα, διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς, ὅτι δὲν ἀνέλαβεν οὐδεμίαν ὑποχρέωσιν, νὰ ἐκβάλῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν ξηράν, εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως (ἄρθρ. 292)· προδήλως δὲ τὰ ἔξοδα τῆς φορτώσεως δέον νὰ ἐπιβαρύνωσι τὸ πρόσωπον ὅπερ διέπραξε τὴν ἀπερισκεψίαν τῆς φορτώσεως. Ἂν ὅμως ἀποπλεύσῃ, χωρὶς νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τῆς ἐκφορτώσεως, ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται πλέον κατὰ γενικὸν κανόνα νὰ ἐξασκήσῃ αὐτὸ καθ' ὁδόν. Τοῦτο συνάγεται ἐξ αὐτοῦ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου 292, τὸ ὁποῖον ποιεῖται λόγον περὶ δικαιώματος τῆς ἀποβιβάσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὴν ξηράν, εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως (2). Δικαιοῦται μόνον ν' ἀπαιτήσῃ διὰ τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα τὸν μεγαλείτερον ναῦλον ὅστις ἤθελε πληρωθῇ εἰς τὸν αὐτὸν τόπον διὰ τὰ ἐμπορεύματα τοῦ αὐτοῦ εἴδους. Ἡ περίπτωσις αὕτη

---

(1) Aix 8 Φεβρουαρίου 1853. D. 1855. 2. 329. Ἐὰν ὁ ναῦλος δὲν ἦτο ὡρισμένος ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὰς γενομένας πρὸς τὸ κοινὸν προσφοράς, ὁ πλοίαρχος (ἢ ὁ ἐφοπλιστής) θέλει εἶσθαι ἐλεύθερος νὰ ἀρνηθῇ κατ' ἀρέσκειαν ἐμπορεύματα, διὰ τὸν λόγον καὶ μόνον ὅτι ὁ προσδιορισμὸς τοῦ ναύλου ἀφέθη εἰς τὴν διαπραγμάτευσιν τῶν μερῶν : Ἀκυρ. 2 Ἰανουαρίου 1882. S. 1882. 1. 10. Journal de Marseille, 1882. 2. 102.

(2) Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον III, τίτλ. III. ἄρθρ. 7) δὲν περιεῖχε τὸν περιορισμὸν τοῦτον, καὶ ὅμως ὁ Valin ὑπενόει αὐτόν. Ὅρα ἐπίσης Pothier Traité des contrats des louages maritimes ἀριθ. 12.

εἶναι μία ἐξ ἐκείνων καθ' ἃς εἶναι χρήσιμος ἡ ἐπίσημος βεβαίωσις τῆς τρεχούσης τιμῆς τοῦ ναύλου τῆς γινομένης ὑπὸ τῶν ναυλομεσιτῶν. Ἐνοεῖται οἴκοθεν, ὅτι δύναται πρὸς τούτοις ὁ φορτωτὴς νὰ καταδικασθῇ εἰς ἀποζημίωσιν ἕνεκα τῆς ζημίας τῆς προελθούσης τυχὸν ἐκ τῆς λαθραίας φορτώσεως.

Τὸ δὲ δικαίωμα τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ μεγαλειτέρου ναύλου ὅστις ἤθελε πληρωθῇ ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ δι' ἐμπορεύματα τοῦ αὐτοῦ εἴδους ὑφίσταται οὕτω οὐ μόνον ὅταν ὁ πλοίαρχος πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως παρετήρησεν ὅτι εἶχον φορτωθῇ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ ὅταν ἀνεκάλυψε τὸ πρᾶγμα μετὰ τὸν ἀπόπλουν. Ἐν τῇ πρώτῃ περιπτώσει δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ὁ πλοίαρχος συνήνεσε σιωπηρῶς εἰς τὴν μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων· τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως συνωμολογήθη οὕτω μετὰ τὴν φόρτωσιν αὐτῶν. Τὴν αὐτὴν λύσιν δέον νὰ παραδεχθῶμεν καὶ κατὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν· τὸ ἄρθρ. 292 δὲν ποιεῖται οὐδεμίαν διάκρισιν (1). Ἐν τούτοις ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται εἴτε νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα ἔν τινι λιμένι προσορμίσεως (de relâche), εἴτε μάλιστα καὶ νὰ ρίψῃ αὐτὰ εἰς τὴν θάλασσαν, ἐὰν ταῦτα ὑπερβαρύνωσι τὸ πλοῖον. Τοῦτο ἐννοεῖται εὐκόλως, ἀφοῦ καὶ αὐτῶν τῶν τακτικῶς φορτωμένων ἐμπορευμάτων ἐπιτρέπεται ἡ χύσις (ἄρθρ. 410 τοῦ ἐμπ. κώδικος) (2). Ὁ πλοίαρχος δύναται ἐπίσης νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα, ἐὰν τὸ πλοῖον ἐναυλώθη ὁλοσχερῶς· διότι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ πλοίαρχος ἐπὶ ποινῇ ἀποζημιώσεως δὲν δύναται νὰ λάβῃ ἄλλα ἐμπορεύματα ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ναυλωτοῦ (ἄρθρ. 287, ἐδ. 1). Ἐξαιρετικῶς τὴν αὐτὴν δέον νὰ παραδεχθῶμεν λύσιν καὶ ἐν περιπτώσει ἀκόμη μερικῆς ναυλώσεως, ἐὰν ὁ ναυλῶν ὑπεχρεώθη νὰ μὴ δεχθῇ φορτώσεις δυναμένας νὰ προξενήσωσι βλάβην εἰς τοὺς ναυλωτάς (3).

---

(1) Διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος δὲν ἀντελήφθη τὰ ἐμπορεύματα εἰ μὴ μετὰ τὴν ἀναχώρησιν ὁ Valin παρεδέχετο τὴν γνώμην πρὸς ἣν τασσόμεθα καὶ ἡμεῖς, ἀντιθέτως πρὸς τὸν Pothier. Ὅρα Traité des contrats des louages maritimes ἀριθ. 12.

(2) Ἀλλ' ἡ ἔλλειψις φορτωτικοῦ περιάγει τὸν ἰδιοκτήτην τῶν ἐμπορευμάτων τῶν φορτωθέντων ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοιάρχου εἰς θέσιν λίαν δυσάρεστον. Ὅρα ἄρθρ. 420 ἐμπ. κώδικος καὶ κεφ. Ε'.

(3) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ἄρθρ. 605 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ

Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν τὴν περίπτωσιν τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 292 τοῦ ἐμπ. κώδικος μετὰ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ὁ ναυλωτὴς φορτώνει περισσότερα ἐμπορεύματα ἢ κατὰ τὰ συμπεφωνημένα. Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ ὑποθέσει ὁ ναῦλος ὀφείλεται διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ καθ' ὑπέρβασιν φορτωθέντα κατὰ τὴν τιμὴν τὴν κανονισθεῖσαν διὰ τῆς συμβάσεως (ἄρθρ. 288 ἐδ. 2).

**641.** *Ἐμπορικὸς χαρακτὴρ τῆς ναυλώσεως.* — Ἡ ναύλωσις εἶναι πρᾶξις ἐμπορική, ὡς εἶναι πάντα τὰ συναλλάγματα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν (ἄρθρ. 633 ἐμπ. κώδ.). Ἔχει δὲ τὸν χαρακτῆρα τοῦτον ὡς πρὸς ἀμφοτέρους τοὺς συμβαλλομένους, καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ ναυλωτὴς δὲν μετακομίζῃ διὰ τοῦ πλοίου ἐμπορεύματα ἐπὶ σκοπῷ ἐμπορικῆς κερδοσκοπίας ἀλλὰ πράγματα τῆς προσωπικῆς χρήσεώς του. Τὸ ἄρθρ. 633 δὲν ποιεῖται ὡς πρὸς τοῦτο οὐδεμίαν διάκρισιν, οἱ δὲ λόγοι οἱ πείσαντες τὸν νομοθέτην νὰ κατατάξῃ τὴν ναύλωσιν, ὡς πάντα τὰ ναυτικὰ συναλλάγματα, ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς πράξεσι, δὲν ἐπιτρέπουσιν οὐδεμίαν διάκρισιν. Ἤθελεν οὗτος νὰ ὑπαγάγῃ τὰς διαφορὰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὰ συναλλάγματα ταῦτα εἰς τὴν ἁρμοδιότητα τῶν ἐμποροδικείων καὶ ἑπομένως νὰ δικάζωνται αὗται ταχέως· ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, περισσότερον ἀκόμη καὶ τῆς κατὰ ξηράν, δὲν δύναται νὰ ὑπομείνῃ βραδύτητα (1). Ὑπεστηρίχθη ὅμως καὶ ὅτι, ἐὰν ἡ ναύλωσις ἔχει πάντοτε τὸν χαρακτῆρα ἐμπορικῆς πράξεως διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, δὲν ἔχει τοιοῦτον διὰ τὸν ναυλωτήν, εἰ μὴ ὅταν τὸ συνάλλαγμα τοῦτο σχετίζεται πρὸς ἐπιχείρησιν ἐμπορικήν. Ἐκ τούτου συνήχθη τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ συνομολογῶν ναύλωσιν, ὅπως μεταφέρῃ τὰ ἴδια ἑαυτοῦ ἔπιπλα, ἐνεργεῖ πρᾶξιν ἀστικὴν καὶ δὲν δύναται νὰ ἐναχθῇ εἰ μὴ ἐνώπιον τοῦ πολιτικοῦ δικαστηρίου (2). Ὑπὲρ τῆς γνώμης ταύτης

---

κώδικος ἀναφέρεται εἰς τὴν περίπτωσιν τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 292 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος, ἀντιγράφει τὰς διατάξεις αὐτοῦ. καθιεροῖ τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὸ δικαίωμα τῆς χύτεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐν περιπτώσει κινδύνου τοῦ πλοίου.

(1) Ὅρα κατωτέρω (ἀριθ. 832) τὸ ἀνάλογον ζήτημα τὸ παρουσιαζόμενον προκειμένου περὶ τοῦ ἀστικοῦ ἐμπορικοῦ χαρακτῆρος τοῦ συναλλάγματος τῆς μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν.

(2) Paris (τμ. 5ον), 20 Μαΐου 1883. Προβ. 20 Ἰουλίου 1884 D. 1885. 1. 193.

δύναταί τις νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ ὅτι τὸ ἄρθρ. 633 τοῦ ἐμπ. κώδ. ἀναγράφει ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς πράξεσι τὴν ναύλωσιν... καὶ τὰ ἄλλα συναλλάγματα τὰ *ἀφορῶντα τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν*. Ἀλλὰ τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο τοῦ κειμένου πίπτει ἐνώπιον τῆς ὑποδειχθείσης πρακτικῆς σκέψεως· ὡς πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ ναύλωσις ἀφορᾷ τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν, καὶ ἑπομένως τοῦτο δέον νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκές, ὅπως παραδεχθῶμεν τὸν ἐμπορικὸν χαρακτῆρα τῆς ναυλώσεως διὰ πάντας τοὺς συμβαλλομένους, καὶ κατ' ἀκολουθίαν τὴν ἁρμοδιότητα τοῦ ἐμποροδικείου δι' ὅλους. Εἶναι ἀληθές, ὅτι διὰ τῆς παραδοχῆς τῆς ἡμετέρας γνώμης φθάνει τις εἰς τὸ ν' ἀποδείξῃ τὴν ὕπαρξιν μεγάλης διαφορᾶς μεταξὺ τῆς ναυλώσεως καὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς κατὰ ξηρὰν μετακομίσεως ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ χαρακτῆρός των· τὸ τελευταῖον τοῦτο συνάλλαγμα δὲν εἶναι πρᾶξις ἐμπορικὴ διὰ τὸν ἀποστολέα, εἰ μὴ καθ' ὅσον σχετίζεται πρὸς ἐπιχείρησιν ἐμπορικήν(1). Τὸ συμπέρασμα τοῦτο εἶναι ἀληθῶς παράδοξον· δύναταί τις ὅμως νὰ τὸ ἐξηγήσῃ, ἀναλογιζόμενος, ὅτι, πρὸς καθορισμὸν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἀποτελουσῶν πράξεις ἐμπορικάς, ὁ νομοθέτης καθωδηγήθη ὑπὸ σκέψεων πρακτικῶν καὶ ὄχι ὑπὸ τῆς καθαρᾶς λογικῆς (2).

Οἱ λόγοι οὗτοι δέον μάλιστα ν' ἀγάγωσιν ἡμᾶς εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἐμπορικοῦ χαρακτῆρος τῆς ναυλώσεως, καὶ κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἁρμοδιότητος τῶν ἐμποροδικείων, ὅταν ναυλωτὴς εἶναι τὸ κράτος (3).

**642.** Ἀποδειξις τῆς ναυλωσεως. Ναυλωτικον. — Διὰ τὴν ναύλωσιν, ὡς καὶ διὰ πάντα τὰ ναυτικὰ συναλλάγματα (4), ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἀπαιτεῖ ἔγγραφον. Κατὰ τὸ ἄρθρ. 273, *πᾶσα περὶ μισθώσεως πλοίου συμφωνία, ὀνομαζομένη ναύλωσις* (charte-partie, affrétement ou nolissement), *πρέπει νὰ γίνηται ἐγγράφως*. Τὸ ἔγγραφον τοῦτο δύναται νὰ εἶναι ἰδιωτικόν, ἢ δημόσιον,

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 561.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 103

(3) Ὅρα ἐν τούτοις Πρωτοδικεῖον τοῦ Σηκουάνα (τμ. 3ον), 18 Ἰουνίου 1892, le Droit τῆς 3 Σεπτεμβρίου 1892.

(4) Ὅρα ἄρθρ. 195, 218, 220, ἐδ. 3ον, 250, 311, 332 ἐμπ. κώδ. καὶ τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 50.

καθόσον ὡς πρὸς τοῦτο οὐδεμία νομικὴ διάταξις περιορίζει τὴν ἐλευθερίαν τῶν συμβαλλομένων.

Δὲν συνάγεται ἐκ τούτου ποσῶς, ὅτι ἡ ναύλωσις εἶναι συνάλλαγμα πανηγυρικόν· ἐν ἐλλείψει ἐγγράφου τὸ συνάλλαγμα δὲν παύει νὰ εἶναι ἰσχυρόν (1). Ὁ νομοθέτης δὲν ἀπέβλεψεν εἰ μὴ εἰς τὴν ἀπόδειξιν, καὶ ἠθέλησε μόνον ν' ἀποκλείσῃ τὴν ἐμμάρτυρον ἀπόδειξιν, ὅσον μικρὰ καὶ ἂν εἶναι ἡ σπουδαιότης τοῦ συναλλάγματος. Ἐφοβήθη μήπως ἡ ἀπόδειξις αὕτη, ἕνεκα τῶν περιπλοκῶν ἃς συνεπάγει, παρατείνῃ τὴν διάρκειαν τῶν δικῶν, πρὸς μεγάλην βλάβην τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας.

Ὁ ἀποκλεισμὸς τῆς ἐμμαρτύρου ἀποδείξεως συνεπάγεται, δυνάμει τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 1353 τοῦ ἀστ. κώδ.) καὶ τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν δικαστικῶν τεκμηρίων· οὐδὲν ὅμως κωλύει τὴν προσφυγὴν εἰς τὸν ἐπακτὸν (décisoire) ὅρκον (2) ἢ εἰς τὴν ὁμολογίαν.

Διὰ τὸν ἁπλούστατον δὲ λόγον ὅτι τὸ ἄρθρ. 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀπαιτεῖ ἔγγραφον, χωρὶς νὰ ποιῆται μηδεμίαν διάκρισιν, πρέπει ν' ἀποκρούσωμεν τὴν διὰ μαρτύρων ἀπόδειξιν, καὶ ὅταν ἀκόμη πρόκηται περὶ ποσοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὰ 150 φράγκα ἢ ὑπάρχῃ ἀρχὴ ἐγγράφου ἀποδείξεως (3). Συγγραφεῖς τινες παρεδέχθησαν τὴν ἐμμάρτυρον ἀπόδειξιν ἐν τῇ ἑτέρᾳ τῶν περιπτώσεων τούτων (4) ἢ καὶ ἐν ἀμφοτέραις (5). Καὶ αἱ δύο αὗται λύσεις εἶναι αὐθαίρετοι ἀπέναντι τοῦ ἀπολύτου κειμένου τοῦ ἄρθρου 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Ἀλλὰ δύναται ἄρά γε νὰ ἀποδειχθῇ ἡ ναύλωσις διὰ τῆς ἀλληλογραφίας ἢ διὰ τῶν ἐμπορικῶν βιβλίων; Διάφοροι γνῶμαι ὑπε-

---

(1) Τοῦτο παρεδέχετο ἤδη ὁ Valin, προκειμένου περὶ τοῦ ἄρθρου 1 βιβλ. III, τίτλ. I τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, λέγων: «Ρητέον ἄλλως, ὅτι μόνον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν συμβαλλομένων δέον νὰ συντάσσωνται τὰ ναυλωτικὰ ἢ τὰ φορτωτικὰ ἐγγράφως. Οὐδεμία ἀμφιβολία, ὅτι ἡ σύμβασις εἶναι ἰσχυρὰ εἴτε προφορικῶς ἐγένετο, εἴτε ἐγγράφως.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης 13 Σεπτεμβρίου 1890, Journal de jurisprudence de Marseille, 1891. 2. 46.

(3) Art. Desjardins, ἔνθα ἀνωτέρω, III.

(4) Ὁ de Valroger (II, ἀριθ. 671) ἀποκρούει τὴν ἐμμάρτυρον ἀπόδειξιν, ὁσονδήποτε καὶ ἂν εἶναι τὸ ποσὸν τῆς ἀγωγῆς, παραδέχεται ὅμως αὐτὴν ὅταν ὑπάρχῃ ἀρχὴ ἐγγράφου ἀποδείξεως.

(5) Boistel, ἔνθα ἀνωτ.

στηρίχθησαν περὶ τοῦ ζητήματος τούτου. Ὑπάρχουσι συγγραφεῖς παραδεχόμενοι ὡς μέσα ἀποδείξεως τήν τε ἀλληλογραφίαν καὶ τὰ ἐμπορικὰ βιβλία (1). Στηρίζονται οὗτοι κυρίως ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρ. 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος περιορίζεται εἰς τὸ ν' ἀπαιτήσῃ νὰ γίνηται ἡ ναύλωσις ἐγγράφως (que l'affrétement soit rédigé par écrit) τοῦθ' ὅπερ συνεπάγεται, λέγουσι, τὴν παραδοχὴν πάσης ἐγγράφου ἀποδείξεως. Ἄλλοι παραδέχονται τὴν διὰ τῆς ἀλληλογραφίας ἀπόδειξιν καὶ ἀποκρούουσι τὴν διὰ τῶν ἐμπορικῶν βιβλίων (2).

Αἱ δύο αὗται γνῶμαι δέον ν' ἀποκρουσθῶσιν. Ὅταν ὁ νόμος ἀπαιτῇ ἔγγραφον (écrit), δέον νὰ ἐννοῶμεν διὰ τούτου ἔγγραφον (acte) δημόσιον ἢ ἰδιωτικόν, τοῦθ' ὅπερ ἀποκλείει τὰ ἐμπορικὰ βιβλία καὶ τὴν ἀλληλογραφίαν, πλὴν προδήλως ἂν εὑρίσκηται ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ ὁμολογία τις, τοῦθ' ὅπερ συχνὰ δύναται νὰ συμβαίνῃ.

**643.** Τὸ ἔγγραφον τὸ βεβαιοῦν τὴν ναύλωσιν καλεῖται *ναυλωτικὸν* (charte-partie). Ἡ ὀνομασία αὕτη [Σ. Μ. δηλ. ὁ γαλλικὸς ὅρος charte-partie] προέρχεται ἐκ παλαιοτάτης συνηθείας· ἄλλοτε, συνταχθέντος ἐγγράφου πρὸς βεβαίωσιν συμβάσεως μὴ μεταβιβαστικῆς κυριότητος, τὸ πρωτότυπον (ἢ charte) ἐκόπτετο ἄνωθεν μέχρι κάτω εἰς δύο μέρη (parties)· ἕκαστος τῶν συμβαλλομένων ἐλάμβανε τὸ ἕτερον. Ἐκ τούτου τὸ ὄνομα τῆς charta partita. Ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεως συνηρμόζοντο τὰ δύο μέρη τοῦ πρωτοτύπου, ὅπως βεβαιωθῶσι τὰ συμπεφωνημένα (3).

---

(1) Pardessus, II, ἀρ θ. 708· Desjardins, III, ἀριθ. 763.

(2) Cresp II, ἀριθ. 58

(3) Ἰδοὺ δὲ τί λέγει περὶ τούτου ὁ Cleirac ἐν τοῖς us et coutumes de la mer: «Ὁ Bouyer ἐν τῇ ποφάσει τοῦ Bordeaux 165 δίδει τὴν ἐτυμολογίαν ἢ παραγωγὴν τῆς ὀνομασίας τῆς charte-partie: quod per medium litterae et chartae incidebantur, et sic fiebat charta partita, τοῦθ' ὅπερ ἀνάγεται εἰς τοὺς χρόνους καθ' οὓς οἱ συμβολαιογράφοι ἦσαν clercs (γραφεῖς) καὶ ὅμως ἀραιοί· ὁ ἔμπορος καὶ ὁ πλοίαρχος παρήγγελλον εἰς τοὺς γραφεῖς νὰ γράψωσι τὰς συμβάσεις των ἐπὶ χάρτου (charte), ἔπειτα ἔκοπτον τὸ ἔγγραφον εἰς δύο μέρη. ἕκαστος δὲ ἐκράτει ἓν τμῆμα καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν προσήρμοζον τὰ δύο τεμάχια, ὅπως ὁμοφωνήσωσι διὰ τῆς συμφωνίας ταύτης τῶν συμφώνων καὶ συμβάσεων τὰς ὁποίας εἶχον τελέσει».

Δυνάμεθα νὰ παραβάλωμεν πρὸς τὴν charte-partie τὸ indent καὶ indenture, τὰ γνωστὰ ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ. Ὅρα Sweet, Law Dictionary, ἐν ταῖς οἰκείαις λέξεσι.

644. Ὅταν οἱ συμβαλλόμενοι θέλωσι νὰ προσδώσωσιν εἰς τὸ ναυλωτικὸν τὸν χαρακτῆρα δημοσίου ἐγγράφου, συντάσσουσιν αὐτὸ ἐνώπιον συμβολαιογράφου, ὡς πᾶν ἄλλο συμβόλαιον (Νόμος τῆς 25 ventôse, ἔτους XI, ἄρθρ. 1).

Πολλάκις πρὸς κατάρτισιν ναυλωτικοῦ γίνεται προσφυγὴ εἰς ναυλομεσίτην. Ἀποτελεῖ ἆρά γε τοῦτο τότε ἔγγραφον δημόσιον καὶ συνεπῶς παρέχει ἀπόδειξιν μέχρι προσβολῆς ἐπὶ πλαστογραφίᾳ; Ὑπῆρξαν οἱ ὑποστηρίξαντες τοῦτο, στηριζόμενοι ἐπὶ τοῦ δημοσίου χαρακτῆρος τῶν ναυλομεσιτῶν (1). Καθ' ἡμᾶς ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ τὸ ναυλωτικὸν δὲν εἶναι δημόσιον ἔγγραφον. Ἵνα ἔχῃ ἓν ἔγγραφον τὸν χαρακτῆρα τοῦτον, δὲν ἀρκεῖ νὰ συνταχθῇ ὑπὸ δημοσίου ὀργάνου· ἀνάγκη πρὸς τούτοις τὸ ἔγγραφον τοῦτο νὰ εἶναι ἐξ ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα ὁ δημόσιος οὗτος ὑπάλληλος ἔχει ἁρμοδιότητα δυνάμει τοῦ νόμου. Ἀλλ' ὁ ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 80) ἐπιφορτίζει μὲν τοὺς ναυλομεσίτας νὰ ἐνεργῶσι μεσιτείας ναυλώσεων, ὄχι ὅμως καὶ νὰ συντάσσωσι ναυλωτικὰ πρὸς ἀπόδειξιν αὐτῶν (2).

Ἐκ τοῦ ἄρθρ. 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος συνάγεται, ὅτι τὰ ἔγγραφα τὰ συντασσόμενα ὑπὸ τῶν μεσιτῶν πρέπει νὰ ὑπογράφωνται ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων μεταξὺ τῶν ὁποίων μεσολαβοῦσιν οὗτοι, ὅπως ἀποτελῶσιν ἀπόδειξιν. Τοῦτο ἐφαρμόζεται εἰς τὰ ναυλωτικά. Ὑπάρχει βεβαίως ὡς πρὸς τὰ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια ἀρχαιότατον ἔθιμον, δυνάμει τοῦ ὁποίου ὁ ἀσφαλιζόμενος δὲν θέτει τὴν ὑπογραφήν του· ἀλλ' οὐδὲν τοιοῦτο συμβαίνει ὡς πρὸς τὰ ναυλωτικά (3).

Ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ τὰ ναυλωτικά, ὡς ἐν γένει πάντα τὰ συμβόλαια, δύνανται νὰ συντάσσωνται κατὰ τοὺς τύπους τοὺς ἰσχύοντας ἐν τῷ τόπῳ, δυνάμει τοῦ κανόνος locus regit actum, ἢ ἐνώπιον τοῦ προξένου τῆς Γαλλίας παρουσίᾳ δύο μαρτύρων (4). Διάταγμα τοῦ 1681, ἄρθρ. 24, βιβλίον I, τίτλος 9.

645. Ὅταν τὸ ναυλωτικὸν συντάσσηται ἰδιωτικῶς, δέον νὰ γίνηται εἰς διπλοῦν, συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα τοῦ ἄρθρ. 1325 τοῦ

---

(1) Arth. Desjardins. III, ἀριθ. 765, σελ. 432.

(2) De Valroger, II, ἀριθ. 675, σελ. 199 καὶ 200. — Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 61, σελ. 57.

(3) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 675, σελ. 200.

(4) Cresp et Laurin, II, σελ. 40 σημ. 27.

ἀστ. κώδικος περὶ τῆς διατυπώσεως τῶν διπλῶν. Ἡ διατύπωσις αὕτη, μὴ ἀπαιτουμένη κατ' ἀρχὴν προκειμένου περὶ ἐμπορικῶν πράξεων, δέον ν' ἀπαιτῆται δι' ἐκείνας ἐκ τῶν πράξεων δι' ἃς εἶναι ἀναγκαία ἡ σύνταξις ἐγγράφου (1).

**646.** Ἡ περὶ ἐγγράφου διάταξις γεννᾷ στενοχωρίαν, καί, κατά τι ἔθιμον ὅπερ φαίνεται ἀναγόμενον εἰς πολὺ παλαιοὺς χρόνους, δὲν τηρεῖται ὡς πρὸς τὴν μικρὰν ναυτιλίαν (2). Μεθ' ὅλην τὴν ἀξίαν τῶν πρακτικῶν σκέψεων αἵτινες ἐχρησίμευσαν ὡς ὁ λόγος τοῦ ἐθίμου τούτου, δὲν δύναταί τις ν' ἀποδώσῃ εἰς αὐτὸ νομικὴν ἰσχύν. Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι ἐπιτακτικὴ καὶ δὲν περιέχει οὐδὲ σκιὰν διακρίσεώς τινος.

Ἡ στενοχωρία ἡ γεννωμένη ἐκ τῆς περὶ ἐγγράφου ἀπαιτήσεως τοῦ νόμου ἤγαγε τοὺς συντάκτας τοῦ σχεδίου τοῦ 1865 εἰς τὴν κατάργησιν τῆς σχετικῆς διατάξεως. Τὸ ἄρθρ. 277 τοῦ σχεδίου τούτου ὥριζεν: «Τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως ἀποδεικνύεται διὰ τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων τῶν ἀναγραφομένων ἐν τῷ ἄρθρ. 109.»

**647.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Οἱ ξένοι νόμοι ἀπεδέχθησαν κανόνας ποικιλωτάτους ὡς πρὸς τὴν ἀπόδειξιν τῆς ναυλώσεως. Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 67) παραδέχεται ὅτι τὸ συνάλλαγμα δύναται ν' ἀποδειχθῇ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων. Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 558) ὁρίζει ἐπίσης, κατ' ἀρχήν, ὅτι ἡ ναύλωσις δύναται ν' ἀποδειχθῇ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων, ἀλλ' ἀναγνωρίζει εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτῇ, ὅπως συντάσσηται ἔγγραφον περὶ τοῦ συναλλάγματος, ὅταν ναυλοῦται τὸ ὅλον, ποσοστὸν ἢ ὡρισμένος χῶρος τοῦ πλοίου. Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Σουηδίας* (ἄρθρ. 109) καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 109) περιορίζονται εἰς τὸ νὰ χορηγήσωσιν εἰς ἕκαστον τῶν συμβαλλομένων τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ τὴν σύνταξιν ἐγγράφου. Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ τοῦ 1882 (ἄρθρ. 518) ἐπαναλαμβάνει

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 58 τρίς. Marseille, 9 Δεκεμβρίου 1840, Journal de Marseille 1840. 1. 26.—Boistel, ἀριθ. 1233. Laurin sur Cresp II, σελ. 55, σημ. 30. Ὅρα ἐν τούτοις κατὰ τῆς ἀνάγκης τῆς διατυπώσεως τῶν διπλῶν ὡς πρὸς τὰ ναυλωτικὰ Pardessus, I. ἀριθ. 245· Desjardins III, ἀριθ. 764 σελ. 430.

(2) Aix 28 Ἀπριλίου 1846. D. 1846. 2. 139. Journal de Marseille, 1846. 1. 237.

τὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 273 τοῦ γαλλικοῦ κώδικος, μετ' ἐξαιρέσεως ὡς πρὸς τὴν μικρὰν ναυτιλίαν καὶ ὡς πρὸς τὰ μικρῶν διαστάσεων πλοῖα (συνδυασμ. ἄρθρ. 548, ἐδ. 2 καὶ 501). Οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Ἱσπανίας* (ἄρθρ. 652), τῶν *Κάτω Χωρῶν* (ἄρθρ. 544), τῆς *Πορτογαλλίας* (ἄρθρ. 541), τῆς *Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας* (ἄρθρ. 1019) ἀπαιτοῦσιν ἐπίσης ἔγγραφον.

**648.** Δὲν συντάσσεται δὲ ἐν γένει ναυλωτικόν, εἰ μὴ διὰ τὴν ναύλωσιν τοῦ ὅλου ἢ ὡρισμένου μέρους τοῦ πλοίου (1). Διὰ τὰς ναυλώσεις τὰς ἐχούσας ἀντικείμενον τὴν κατὰ θάλασσαν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, τὴν ἀντιστοιχοῦσαν πρὸς τὸ συνάλλαγμα μετακομίσεως κατὰ γῆν, ἡ φορτωτικὴ ἀντικαθιστᾷ τὸ ναυλωτικόν (2). Καλεῖται *φορτωτικὴ* τὸ ἔγγραφον τὸ ὁποῖον ἀποδεικνύει τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐκδίδεται δὲ κατ' ἀρχὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (ἄρθρ. 222). Ἡ φορτωτικὴ προϋποθέτει συνάλλαγμα ναυλώσεως διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι ἀποδεικνύει, ὅτι τὸ συνάλλαγμα τοῦτο ἔλαβεν ἀρχὴν ἐκτελέσεως διὰ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τοῦτο σημαίνει, ὅτι διὰ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως ἡ φορτωτικὴ δύναται ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ ναυλωτικόν, διότι πράγματι, ἐνῷ ἀποδεικνύει τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου, ὁρίζει ἢ ὑπενθυμίζει τοὺς

---

(1) Διὰ τοῦτο οἱ Ἄγγλοι καλοῦσι συνήθως τὴν ναύλωσιν τοῦ ὅλου ἢ μέρους ὡρισμένου τοῦ πλοίου affrightment by charter-party. Ὅρα Abbot Law of merchant ships and seamen, σελ. 174.

(2) Ἔχομεν ἐνταῦθα ἀρχαιότατον ἔθιμον. Παρὰ τῷ Cleirac (Us et coutumes de la mer) ἀναγινώσκομεν, προκειμένου περὶ τῶν μεταξὺ τῶν φορτωτικῶν καὶ τοῦ ναυλωτικοῦ σχέσεων, παρατηρήσεις ἀξίας ν' ἀναγραφῶσιν ἐνταῦθα. «Τὸ δίπλωμα (brevet) ἢ φορτωτικὴ εἶναι ἰδιωτικὴ γραφὴ συντεταγμένη δι' ὀλιγωτέρων ὅρων καὶ συντομώτερον ἢ τὸ ναυλωτικόν, ἔχουσα ὅμως τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα διὰ τὸ μέρος τοῦ φορτίου ὅπερ καὶ τὸ ναυλωτικὸν διὰ τὸ ὅλον».—«Τὸ ναυλωτικὸν (charte-partie) διακρίνεται τῆς φορτωτικῆς, διότι charte-partie εἶναι τὸ συνάλλαγμα ναυλώσεως τοῦ ὅλου πλοίου· ἡ φορτωτικὴ εἶναι ἰδιαιτέρα ὑπόσχεσις τὴν ὁποίαν δίδει ὁ πλοίαρχος τούτων ἢ ἐκείνων τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἀνηκόντων εἰς ὡρισμένον ἔμπορον· ἀπαιτοῦνται δὲ τόσαι φορτωτικαὶ ὅσα διάφορα ὑπάρχουσι πρόσωπα εἰς ἃ ἀνήκουσι τὰ ἐμπορεύματα. Τὰ ναυλωτικὰ δύνανται νὰ γίνωσι δι' ἄνοδον καὶ κάθοδον· αἱ φορτωτικαὶ γίνονται πάντοτε διάφοροι· διότι αἱ μὲν εἶναι διὰ τὴν ἄνοδον, ἄλλαι δὲ διὰ τὴν κάθοδον».

οὐσιώδεις ὅρους τῆς ναυλώσεως (ἄρθρ.281). Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι καὶ δι' αὐτὰς τὰς ναυλώσεις τοῦ ὅλου πλοίου συντάσσονται φορτωτικαί· ἀναφέρονται δὲ συνήθως δι' εἰδικῆς ρήτρας εἰς τὸ ναυλωτικόν. Τῷ ὄντι αἱ φορτωτικαὶ δὲν πλεονάζουσι συνυπάρχουσαι μετὰ τοῦ ναυλωτικοῦ· ἐν πρώτοις ἀποδεικνύουσί τι περισσότερον, τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Πλὴν τούτου ἡ φορτωτικὴ δὲν εἶναι χρήσιμος μόνον διὰ τὴν ἀπόδειξιν· χρησιμεύει εἰς τὸ νὰ διευκολύνῃ τὴν πώλησιν καὶ νὰ καθιστᾷ δυνατὴν τὴν ἐνεχυρίασιν τῶν ἐμπορευμάτων, ἐνῷ εὑρίσκονται ἀκόμη καθ' ὁδόν. Ὅρα ἀριθ. 696.

Ὅταν ὑπάρχῃ ὁλικὴ ναύλωσις καὶ μεταναύλωσις (ἀριθ. 638), συντάσσεται ναυλωτικὸν διὰ τὴν ναύλωσιν καὶ φορτωτικαὶ διὰ τὰς μεταναυλώσεις. Ἕνεκα τῶν διακεκριμένων ἐνίοτε τούτων χρήσεων τοῦ ναυλωτικοῦ καὶ τῆς φορτωτικῆς δυνάμεθα νὰ λέγωμεν, ὅτι τὸ ναυλωτικὸν εἶναι τὸ ὄργανον τῆς ναυλώσεως, ἀποτελούσης μίσθωσιν τοῦ πλοίου, καὶ ἡ φορτωτικὴ ὄργανον τῆς ναυλώσεως, ἀποτελούσης συνάλλαγμα μετακομίσεως κατὰ θάλασσαν (1) (2).

Οἱ τύποι τῆς φορτωτικῆς καὶ αἱ διάφοροι αὐτῆς χρήσεις ἀναγράφονται κατωτέρω, προκειμένου περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 695 καὶ ἑπόμ.)· μία τῶν ὑποχρεώσεων τούτων εἶναι ἡ ἔκδοσις φορτωτικῆς (ἀριθ. 222).

**649.** ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΙΚΟΥ.— Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν περιωρίσθη εἰς τὸ ν' ἀπαιτήσῃ ἔγγραφον πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ναυλώσεως. Ὥρισε πρὸς τούτοις τὰ κυριώτερα σημεῖα τοῦ περιεχομένου τοῦ ναυλωτικοῦ (3), ὡς ἐπρονόησε νὰ διατάξῃ τὸ αὐτὸ καὶ

---

(1) De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η), σελ. 126.

(2) Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1019) ὁρίζει, ὅτι ἡ ναύλωσις δέον ν' ἀποδεικνύηται δι' ἐγγράφου καὶ ὅτι κατὰ τὴν φύσιν τῆς ναυλώσεως τὸ ὄργανον καλεῖται ναυλωτικὸν (poliza de fletamento) ἢ φορτωτικὴ (conociemento). Ὁ ἱσπανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 653) ὁρίζει, ὅτι ἐὰν ἡ φόρτωσις ἔγινε χωρὶς νὰ προηγηθῇ ναυλωτικόν, τὸ συνάλλαγμα θέλει θεωρηθῇ γενόμενον συμφώνως πρὸς ὅ,τι συνάγεται ἐκ τῆς φορτωτικῆς.

(3) Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι τὸ σχέδιον τοῦ 1865 δὲν ἀπῄτει ν' ἀποδεικνύηται ἡ ναύλωσις δι' ἐγγράφου, δὲν ὥριζε καὶ τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν θὰ συνετάσσετο τοιοῦτο. Τὸ ἄρθρ. 277 τοῦ

ὡς πρὸς πολλὰ ναυτικὰ συμβόλαια. Ὅρα ἄρθρ. 283, 311, 332 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἀλλ' ὁ προσδιορισμὸς οὗτος τοῦ περιεχομένου δὲν κέκτηται μεγάλην χρησιμότητα· σημεῖά τινα αὐτοῦ δύνανται νὰ λείπωσιν ἐντελῶς, ἄλλα δὲ δύνανται ν' ἀναπληρωθῶσι διὰ τῶν συνηθειῶν εἰς ἃς ἄλλως ρητῶς παραπέμπει ἐνίοτε ὁ κῶδιξ.

**650.** Τὸ ναυλωτικόν, κατὰ τὸ ἄρθρ. 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος, φανερώνει :

1. *Τὸ ὄνομα καὶ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου.* — Τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου ὁρίζει τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως. Οἱ θαλάσσιοι κίνδυνοι ποικίλλουσι πολὺ κατὰ τὴν ἡλικίαν, τὴν στερεότητα, τὸν τρόπον τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Διό, διαφόρως πρὸς ὅ,τι συμβαίνει εἰς τὰς κατὰ γῆν μετακομίσεις, εἰς τὸ ὄργανον τῆς θαλασσίου μετακομίσεως ἀτομικῶς δίδουσι προσοχὴν οἱ φορτωταί· αὐτὸ δὲ ἀκριβῶς εἶναι ἐκεῖνο διὰ τὸ ὁποῖον λέγεται, ὅτι ἡ ναύλωσις συγγενεύει πως πάντοτε πρὸς τὴν μίσθωσιν πραγμάτων. Ὅρα ἀριθ. 621.

Ἐν τούτοις, ἀκριβῶς εἰπεῖν, ἐνδεχόμενον, πρόσωπόν τι, τυγχάνον ἰδιοκτήτης πλειόνων πλοίων, νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ μετακομίσῃ ἐμπορεύματα ἐπὶ ἑνὸς ἐξ αὐτῶν ἄνευ ἄλλου ἀκριβεστέρου προσδιορισμοῦ. Τοῦτο παρουσιάζεται μάλιστα, ὅταν παραδίδωνται ἐμπορεύματα εἰς μεγάλην ἑταιρείαν μετακομίσεων. Ἐπειδὴ δὲ ὁ τρόπος τῆς κατασκευῆς πάντων τῶν πλοίων τῆς αὐτῆς ἑταιρείας εἶναι συνήθως ὁ αὐτός, εἶναι εὐνόητον,ὅτι ὁ ναυλωτὴς δὲν ἐνδιαφέρεται νὰ γνωρίσῃ ἐκ τῶν προτέρων τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου τὸ ὁποῖον μεταφέρει τὰ ἐμπορεύματά του.

Ἡ χωρητικότης μετὰ τοῦ ὀνόματος καθορίζουσι τὴν ταυτότητα τοῦ πλοίου. Τοῦτο δύναται νὰ εἶναι ἀναγκαῖον πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συγχύσεων, εἰς ἃς θὰ ἠδύνατο νὰ δώσῃ ἀφορμὴν ἡ ὁμοιότης τῶν ὀνομάτων διαφόρων πλοίων. Πλὴν τούτου, ἡ περὶ τῆς χωρητικότητος πληροφορία χρησιμεύει εἰς τὸν ναυλωτήν, ὅπως ἐκτιμήσῃ τὴν ποσότητα τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα δύναται νὰ περιλάβῃ τὸ πλοῖον. Ἡ περὶ τῆς χωρητικότητος πληροφορία εἶναι χρήσιμος καὶ

---

σχεδίου, ἀφοῦ παρέπεμψεν εἰς τὸ ἄρθρ. 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος ὡς πρὸς τὴν ἀπόδειξιν τῆς ναυλώσεως, περιωρίζετο εἰς τὸ νὰ προσθέσῃ : «Οἱ ὅροι οἱ μὴ ὁριζόμενοι διὰ τῆς συμβάσεως κανονίζονται κατὰ τὴν ἐπιτόπιον συνήθειαν».

ὑπὸ ἄλλας ἐπόψεις: αἱ (ἀριθ. 793 καὶ 794) ἕνεκα ἀργοπορίας ἐν τῇ φορτώσει καὶ τῇ ἐκφορτώσει ἀποζημιώσεις (σταλίαι καὶ ἀντισταλίαι) εἶναι ἐν γένει ἀνάλογοι πρός τε τὴν σπουδαιότητα τῆς ἀργοπορίας καὶ πρὸς τὴν περιεκτικότητα· τέλος εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γνωρίζωμεν τὴν χωρητικότητα, ὅπως γινώσκωμεν ἂν ὑπάρχῃ λόγος ἀπαιτήσεως κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ ἕνεκα ἀνεπαρκοῦς φορτώσεως, ἢ κατὰ τοῦ ναυλοῦντος ἕνεκα ψευδοῦς δηλώσεως πρὸς ὑπερβολικὴν παράστασιν τῆς δυνάμεως τοῦ πλοίου. Ἀλλ' ἡ μνεία τῆς χωρητικότητος δὲν εἶναι τόσον χρήσιμος πρὸς βεβαίωσιν τῆς ταυτότητος τοῦ πλοίου, ὅσον τὸ ὄνομα αὐτοῦ. Ἡ ἔλλειψις τῆς εἰδήσεως ταύτης οὐδεμίαν θὰ εἶχεν ἐπιρροήν, ἐὰν μεθ' ὅλην τὴν ἔλλειψιν ταύτην τὸ πλοῖον ἦτο γνωστόν, καὶ ὁ ναυλῶν δὲν ἠννόει νὰ ἐγγυηθῇ εἰς τὸν ναυλωτὴν ὅτι θὰ ἠδύνατο νὰ φορτώσῃ ὡρισμένην ποσότητα ἐμπορευμάτων. Διὸ τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον III, τίτλος III, ἄρθρ. 1) ὥριζεν, ὅτι τὸ πλοῖον ἠδύνατο νὰ ναυλωθῇ «μετὰ ἢ ἄνευ προσδιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος» καὶ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 286 ἐν τέλει) ὁρίζει, ὅτι ἡ ναύλωσις γίνεται μετὰ ἢ ἄνευ σημειώσεως τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

Αἱ περὶ τῆς χωρητικότητος δηλώσεις δύνανται νὰ εἶναι ἀνακριβεῖς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον· ἐν οἷς δὲ θέλει γίνει λόγος περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλοῦντος, θέλομεν ἐξετάσει τὰς συνεπείας τῶν ἀνακριβειῶν τούτων (ἀριθ. 665).

Πρὸς ἀκριβέστερον ἀκόμη προσδιορισμὸν τῆς ταυτότητος τοῦ ναυλωθέντος πλοίου σημειοῦται πολλάκις καὶ ὁ τύπος αὐτοῦ (τριίστιον, βρίκιον κλπ.) καὶ ὁ λιμὴν τῆς κατατάξεώς του (1).

**651.** 2. *Τὸ ὄνομα τοῦ πλοιάρχου.*—Τὸ ὄνομα τοῦ πλοιάρχου χρησιμεύει πρὸς πληρέστερον προσδιορισμὸν τοῦ πλοίου. Ἐνδιαφέρει ἐπίσης εἰς τὸν ναυλωτὴν νὰ γινώσκῃ τίς εἶναι ὁ πλοίαρχος, διότι ἐξ αὐτοῦ ἐξαρτᾶται ἐν μέρει ἡ εὐόδωσις τοῦ πλοίου, ἡ δὲ ἐξουσία αὐτοῦ, καὶ ἐν σχέσει ἀκόμη πρὸς τὸ φορτίον, εἶναι εὐρυτάτη· δύναται οὗτος νὰ ἐνε-

---

(1) Εἶναι δὲ ἰδιαζόντως χρήσιμον νὰ δοθῶσιν εἰς τὸν ναυλωτὴν αἱ πληροφορίαι αἱ κατάλληλοι πρὸς καθορισμὸν τῆς ταυτότητος τοῦ πλοίου πρὸ τῆς συνομολογήσεως τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως, ὅπως δυνηθῇ οὗτος ν' ἀναζητήσῃ τὴν μερίδα τοῦ πλοίου τούτου ἐν τοῖς βιβλίοις ταξινομήσεως. Ὅρα ἀριθ. 549.

χυριάσῃ τὰ ἐμπορεύματα, νὰ δανεισθῇ ναυτικῶς ἐπ' αὐτῶν, καὶ νὰ τὰ πωλήσῃ μάλιστα (ἄρθ. 234 καὶ 293 τοῦ ἐμπ. κώδ.), νὰ χύσῃ αὐτὰ εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου (ἄρθρ. 410 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδ.). Ἐκ τούτου δ' ἐξηγεῖται ἐνίοτε ὅτι ἡ ναύλωσις γίνεται ὡς πρὸς τὸν πλοίαρχον intuitu personæ. Ἐν τῇ εἰδικῇ ταύτῃ περιπτώσει ἡ ἀποβολὴ τοῦ πλοιάρχου θὰ ἠδύνατο ν' ἀποτελέσῃ λόγον διαλύσεως τῆς ναυλώσεως (1). Πρὸς ἀποφυγὴν πάσης δυσκολίας ὡς πρὸς τὴν δύναμιν τῆς ἀναγραφῆς τοῦ ὀνόματος τοῦ πλοιάρχου, προστίθενται συνήθως μετὰ τὸ ὄνομα τοῦτο αἱ λέξεις : *ἢ πᾶς ἄλλος ἀντ' αὐτοῦ*· αἱ λέξεις αὗται καθιεροῦσιν ὑπὲρ τοῦ ναυλοῦντος τὸ δικαίωμα ν' ἀντικαταστήσῃ ἐλευθέρως τὸν πλοίαρχον τὸν σημειωθέντα ἐν τῷ ναυλωτικῷ (2).

**652.** Δύναται δὲ ὁ ναυλωτὴς νὰ συμφωνήσῃ ἐγκύρως, ὅτι ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δὲν θὰ ἀποβάλῃ τὸν πλοίαρχον, ἐφόσον δὲν ἤθελον ἀποβιβασθῇ τὰ ἐμπορεύματα. Ὑπῆρξαν οἱ ὑποστηρίξαντες τὴν ἀρνητικὴν λύσιν, ἀρυόμενοι ἐπιχείρημα ἐκ τοῦ ἄρθρ. 218 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὅπερ, κατὰ τὴν γενικὴν ἑρμηνείαν, θεωρεῖ τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου ὡς δικαίωμα δημοσίας τάξεως (ἀριθ. 504). Ἀλλ' ἡ αὐστηρὰ αὕτη λύσις δὲν πρέπει νὰ γίνῃ δεκτή. Ἐὰν τὸ δικαίωμα τῆς ἀποβολῆς τοῦ πλοιάρχου εἶναι δημοσίας τάξεως, εἶναι τοῦτο ὀρθὸν μόνον ὡς πρὸς τὰς σχέσεις μεταξὺ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιάρχου, οὐχὶ καὶ ὡς πρὸς τὰς μεταξὺ τοῦ ἰδιοκτήτου (ναυλοῦντος) καὶ ναυλωτοῦ σχέσεις. Ὁ τελευταῖος οὗτος ἐνδιαφέρεται σφόδρα ὑπὲρ τῆς καλῆς διευθύνσεως τοῦ πλοίου· θὰ ἦτο παράλογον νὰ μὴ δύναται, ὅταν ὑπάρχῃ συμφωνία ὡς πρὸς τοῦτο, ν' ἀπαιτήσῃ τὴν διατήρησιν πλοιάρχου εἰς ὃν ἔχει ἐμπιστοσύνην, ἀφοῦ μάλιστα τὸ ἄρθρ. 216 τοῦ ἐμπ. κώδικος περιορίζει τόσον σπουδαίως τὴν εὐθύνην τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων.

**653.** 3. *Τὰ ὀνόματα τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ.*— Ἡ

---

(1) Aix, 26 Ἰουνίου 1840, Journal de Marseille, 1840. 1. 211.

(2) Αἱ λέξεις αὗται : ἢ πᾶς ἄλλος ἀντ' αὐτοῦ τίθενται ἐν γένει μετὰ τὴν σημείωσιν τοῦ ὀνόματος τοῦ πλοιάρχου εἰς ὅλα τὰ ναυτικὰ συμβόλαια, εἰδικῶς δὲ εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια, ὅταν πρόκειται νὰ ἐπιφυλαχθῇ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὸ δικαίωμα νὰ ἀλλάξῃ κατ' ἀρέσκειαν τὸν πλοίαρχον, χωρὶς νὰ ἐγείρηται ἐκ τούτου δυσκολία τις ὡς πρὸς τὴν διατήρησιν τοῦ συναλλάγματος, ἐν ᾗ περιπτώσει ἤθελεν ἐνασκηθῇ τὸ δικαίωμα τοῦτο.

σημείωσις τῶν ὀνομάτων τούτων εἶναι οὐσιώδης κατ' ἀρχήν, ἀφοῦ πρόκειται περὶ τῶν ὀνομάτων τῶν συμβαλλομένων μερῶν. Πάντως ὅμως, ἐὰν ὁ πλοίαρχος μετέχῃ τῆς ναυλώσεως, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ σημειοῦται τὸ ὄνομα τοῦ ναυλοῦντος. Ὡς πᾶς ἄλλος ἐντολοδόχος, δύναται καὶ ὁ πλοίαρχος νὰ συμβληθῇ, χωρὶς ν' ἀναφέρῃ τὸ ὄνομα τοῦ ἐντολέως του (1).

Ἠξίωσάν τινες ἐν τούτοις, ὅτι, ἐν περιπτώσει ναυλώσεως συνομολογηθείσης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, τὸ ναυλωτικὸν δέον νὰ περιέχῃ πρὸς τῷ ὀνόματι τούτου καὶ τὸ ὄνομα τοῦ ἐφοπλιστοῦ (2). Οἱ ὀπαδοὶ τῆς γνώμης ταύτης στηρίζονται πρὸ πάντων ἐπὶ τῆς τροποποιήσεως τῆς ἐπενεχθείσης εἰς τὸ κείμενον τοῦ σχεδίου τοῦ κώδικος. Τὸ ἀρχικὸν ἄρθρ. 273 ἀνέφερε τὰ ὀνόματα τοῦ *πλοιάρχου* καὶ τοῦ *ναυλωτοῦ*. Ἐπὶ ταῖς παρατηρήσεσι τοῦ ἐφετείου τῶν Ρεννῶν ἐτέθη, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ὄνομα τοῦ ναυλωτοῦ, τὸ ὄνομα τοῦ *ναυλοῦντος*. Τοῦτο, λέγουσι, σημαίνει ὑπονοουμένως, ὅτι πρὸς τῷ ὀνόματι τοῦ πλοιάρχου δέον νὰ σημειοῦται καὶ τὸ ὄνομα τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις εἶναι πάντοτε ὁ ἀληθῶς ναυλῶν. Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο ἀνατρέπεται διὰ τῶν ἐξηγήσεων τῶν δοθεισῶν ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας (3). Τὸ ἐφετεῖον τῶν Ρεννῶν, πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ὑπὲρ τῆς σημειώσεως τοῦ ὀνόματος τοῦ ναυλοῦντος συστάσεως, παρετήρει, ὅτι τὸ ἄρθρον τοῦ σχεδίου, μηδένα ποιούμενον λόγον περὶ τοῦ ὀνόματος τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ἠδύνατο νὰ δώσῃ ἀφορμὴν νὰ πιστευθῇ, ὅτι ὁ πλοίαρχος εἶναι ὁ μόνος ἱκανὸς ὅπως ναυλώσῃ. Πρὸς ἄρσιν ἀκριβῶς τοῦ διφορουμένου, τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ἔδωκε προσοχὴν εἰς τὴν παρατήρησιν ταύτην καὶ ἐτροποποίησε τὸ ἄρθρον κατὰ τὴν ὑπόδειξιν τοῦ εἰρημένου ἐφετείου. Ὁ νομοθέτης λοιπόν, διατάξας τὴν μνείαν τοῦ ὀνόματος τοῦ ναυλοῦντος ἐν τῷ ναυλωτικῷ, οὐδόλως ἐσκέφθη ν' ἀπαιτήσῃ αὐτὸ καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ συνάλλαγμα συνωμολογήθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Καὶ ἔπειτα δὲν εἶναι φυσικώτατον νὰ θεωρηθῇ ὁ πλοίαρχος ὁ μετέχων τῆς ναυλώσεως ὡς ἀντιπροσωπεύων τὸν ἐφοπλιστήν, χωρὶς νὰ γίνῃ ρητὴ συμφωνία ὡς πρὸς τοῦτο ;

---

(1) Laurin sur Cresp, II, σελ. 84 καὶ 85. De Valroger II, 630.

(2) Bédarride, ἀριθ. 650.

(3) Locré, Esprit du Code de commerce, III, σελ. 201 καὶ 202.

**654.** 4. *Ὁ συμφωνηθεὶς τόπος καὶ χρόνος τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων.* — Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ὁ τόπος τῆς φορτώσεως συγχέεται μετὰ τοῦ λιμένος τῆς ἀναχωρήσεως· ἐὰν μάλιστα δὲν σημειοῦται ὁ τόπος τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως ρητῶς, αὐτὸ πρέπει νὰ ὑποθέσῃ τις. Ἀλλὰ τὸ πρᾶγμα δὲν ἔχει πάντοτε οὕτω. Ἐνίοτε τὸ πλοῖον ὀφείλει νὰ μεταβῇ πρὸς φόρτωσιν εἰς ἄλλον λιμένα ἢ εἰς ἐκεῖνον ὅπου εὑρίσκεται κατὰ τὴν ναύλωσιν, ἢ ἄλλως ὀφείλει νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς ἕνα ἢ πλείονας λιμένας προσεγγίσεως. Πλὴν τούτου, ὡς παρετηρήσαμεν ἤδη ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 549), συμβαίνει πολλάκις σήμερον, ἀντὶ νὰ ὁρίζηται σταθερῶς ὁ λιμὴν τῆς ἐκφορτώσεως, νὰ συμφωνῆται, ὅτι τὸ πλοῖον θὰ διευθυνθῇ εἰς ὡρισμένον τόπον, ὅπως ἀναμείνῃ αὐτόθι τὰς διαταγὰς ὡς πρὸς τὸν λιμένα εἰς ὃν θὰ διευθυνθῇ ὁριστικῶς πρὸς ἐκφόρτωσιν. Λέγεται τότε συνήθως, ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει *προορισμὸν διαζευκτικόν*, διότι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ συμφωνεῖται, ὅτι θὰ διευθυνθῇ, κατὰ τὰς διαταγὰς τὰς διδομένας ἐν ὡρισμένῳ σημείῳ, εἰς ἕνα ἐκ τῶν δύο ἢ περισσοτέρων σημειωθέντων λιμένων, οὕτως ὥστε δὲν θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ σημειωθῇ εἷς οἱοσδήποτε λιμήν.

**655.** Ἡ σημείωσις τοῦ συμπεφωνημένου χρόνου διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι σπουδαία. Ὁ ναυλῶν ἔχει πολλάκις συμφέρον νὰ φορτωθῇ τὸ πλοῖον ταχέως, ὅπως δυνηθῇ ν' ἀποπλεύσῃ· τοῦτο συμβαίνει κυρίως ἐν περιπτώσει ναυλώσεως κατὰ μῆνα, διότι ὁ ναῦλος τότε ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀναχωρήσεως (ἄρθρ. 275). Ἐπίσης ἔχει συμφέρον νὰ μὴ ἐπέλθῃ βραδύτης τις ὡς πρὸς τὴν ἐκφόρτωσιν, ἵνα δυνηθῇ ὡς τάχιον νὰ ἀρχίσῃ νέον πλοῦν (traversée). Ρητέον ὅμως, ὅτι εἰς ὅλους τοὺς σπουδαίους ὁπωσδήποτε λιμένας ὑπάρχουσι συνήθειαι ὡς πρὸς τὸν χρόνον τὸν διδόμενον εἰς τοὺς ναυλωτὰς εἴτε διὰ τὴν φόρτωσιν εἴτε διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Ἐν ἐλλείψει συμφωνίας, ὁ χρόνος οὗτος κανονίζεται ὑπὸ τῆς ἐπιτοπίου συνηθείας (ἄρθρ. 274).

Αἱ ἡμέραι αἱ συμπεφωνημέναι ἢ ὑπὸ τῆς συνηθείας ὁριζόμεναι διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ὀνομάζονται *ἡμέραι σταλίας* (jours de planche ἢ de staries). Μὴ γενομένης τῆς φορτώσεως ἢ τῆς ἐκφορτώσεως ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν, ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται εἰς ἀποζημιώσεις καλουμένας *ἐπισταλίας* (surestaries)· συνίστανται δὲ αὗται εἰς τὴν πληρωμὴν ὡρισμένου ποσοῦ καθ' ἡμέ-

ραν ἐπιβραδύνσεως. Ἐνδεχόμενον ἐπίσης νὰ ὀφείλωνται ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ καὶ συμπληρωματικαὶ ἀποζημιώσεις δι' ἐπιβράδυνσιν ἐξαιρετικήν· καλοῦνται δὲ αὗται *ἀντιεπισταλίαι* (contre-surestaries ἢ sur-surestaries). Θέλομεν ἐξετάσει δὲ λεπτομερῶς τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἐν ὡρισμένῳ χρόνῳ φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ τὰς συνεπείας τῆς ἐπιβραδύνσεως, ὅταν θὰ ὁμιλήσωμεν περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλωτοῦ (ἀριθ. 790 καὶ ἑπόμ.)

**656.** 5. *Ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου.* — Ἡ σημείωσις αὕτη εἶναι κεφαλαιώδης, διότι πρόκειται περὶ τοῦ μισθώματος τοῦ ὀφειλομένου διὰ τὴν μίσθωσιν τοῦ πλοίου. Ἀλλ' ἡ δωρεὰ δὲν εἰκάζεται, μάλιστα εἰς τὰ ἐμπορικὰ συναλλάγματα. Διό, ἐν ἐλλείψει τῆς σημειώσεως ταύτης, ὁ ναῦλος θέλει ὁρισθῆ συμφώνως πρὸς τὸν μέσον ὅρον τοῦ ἐν τῷ τόπῳ τῆς ἀναχωρήσεως διὰ παρόμοια ἐμπορεύματα ναύλου (1). Ἡ ἐπίσημος βεβαίωσις τῆς τρεχούσης τιμῆς τοῦ ναύλου ἡ γινομένη ὑπὸ τῶν ναυλομεσιτῶν (ἄρθρ. 80 τοῦ ἐμπ. κώδικος) διευκολύνει μεγάλως τὸν προσδιορισμὸν τοῦ μέσου τούτου ὅρου (2).

Συμβαίνει ἐνίοτε νὰ συμφωνῆται ἐν τῷ ναυλωτικῷ, ὅτι θέλει πληρωθῆ *ἓν φράγκον ἀντὶ παντὸς ναύλου* (un franc pour tout fret). Ἡ ῥήτρα αὕτη ἔχει εἰδικωτάτην σημασίαν καὶ δύναμιν. Δὲν σημαίνει ποσῶς, ὅτι ὁ ναυλῶν δὲν ἔχει δικαίωμα νὰ λάβῃ οἱονδήποτε ναῦλον· εἶναι τύπος παραιτήσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυλωτοῦ ἀπὸ τοῦ προνομίου, ὅπερ ὁ νόμος χορηγεῖ εἰς αὐτὸν ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 280 τοῦ ἐμπ. κώδ.). Δυνάμει τῆς ῥήτρας ταύτης ὁ ναυλῶν δὲν δύναται νὰ ἐνασκήσῃ τὸ προνόμιόν του ἀπέναντι τῶν τρίτων, ἰδίᾳ ἀπέναντι τῶν κομιστῶν συναλλαγματικῶν ἐφωδιασμένων (documentaires) (3), εἰς τοὺς ὁποίους ἐνεχυριάσθησαν τὰ ἐμπορεύματα τοῦ φορτίου.

**657.** Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλ. III, τίτλος I, ἄρθρ. 3), ἀφοῦ ἀπηρίθμησε τὰ διάφορα κεφάλαια τοῦ περιεχομένου τοῦ ναυλωτικοῦ, προσέθετε: «Ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς συμβαλλομένους νὰ προσθέσωσιν εἰς αὐτὸ πάντας τοὺς ἄλλους ὅρους τῆς συμφωνίας των».

---

(1) Ὅρα ἐμπορικοὺς κώδικας τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 150).

(2) Ὅρα Σύστημα, IV, ἀριθ. 1024. Ἐν τούτοις ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου λίαν ἀτάκτως βεβαιοῦται ἐπισήμως.

(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV, ἀριθ. 106.

Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ οὐδὲν τὸ παρόμοιον λέγει· ἀλλ' ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι εἶναι ἐλεύθεροι νὰ πράξωσιν ὅ,τι ἐγίνετο ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Θὰ ἦτο ἀδύνατον ν' ἀναγράψωμεν ἐνταῦθα πάσας τὰς παρεπομένας ρήτρας, περὶ ὧν οὐδένα ποιεῖται λόγον τὸ ἄρθρ. 273, καὶ αἵτινες συνήθως περιλαμβάνονται ἐν τοῖς ναυλωτικοῖς. Οὕτω, οἱ συμβαλλόμενοι ὁρίζουσιν ἐνίοτε τὸν τρόπον τῆς ἐκφορτώσεως, σημειώνουσιν ἐπὶ παραδείγματι, ὅτι ἡ παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων θὰ γίνῃ *ὑπὸ τροχαλίαν* (sous palan) ἢ ἐπὶ ἐφολκίδων (sur des allèges), ἢ ὑπάρχει ρήτρα περὶ *δώρου τοῦ πλοιάρχου* (chapeau du capitaine), ἢ συμφωνοῦνται, πλὴν τοῦ ναύλου, *αἱ ἀβαρίαι κατὰ τὰ θαλάσσια ἤθη καὶ ἔθιμα* κλπ. Θέλομεν ἐξηγήσει δὲ τὴν σημασίαν τῶν ρητρῶν τούτων, ὅταν θὰ ὁμιλήσωμεν περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν συμβαλλομένων. Ὅρα ἀριθ. 785 καὶ ἑπόμ.

**658.** Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως δέον ν' ἀποδεικνύηται ἐγγράφως, ἡ ἐμμάρτυρος ἀπόδειξις δὲν δύναται νὰ γίνῃ δεκτὴ κατὰ τοῦ περιεχομένου τοῦ ναυλωτικοῦ ἢ πέραν αὐτοῦ (1)· οὐδὲν ὅμως κωλύει ν' ἀναζητηθῇ συμπλήρωσις τῆς ἀποδείξεως ἐν ἄλλῳ ἐγγράφῳ, ἰδίᾳ ἔν τινι φορτωτικῇ (2). Ὅρα ἀριθ. 710.

**659.** Ἐνίοτε γίνεται χρῆσις ἐντύπων ναυλωτικῶν· ἡ συνήθεια αὕτη ἐξηγεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι τὰ πλεῖστα τῶν ναυλωτικῶν τῶν συντασσομένων διὰ τὰς ναυλώσεις τὰς συνομολογουμένας ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι ταυτόσημα. Προστίθενται δὲ τότε χειρογράφως πρόσθετοι ἢ τροπολογητικαὶ ρῆτραι, ἐὰν παρίσταται λόγος. Διὸ νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι, ἐν περιπτώσει ἀντιφάσεως μεταξὺ τῶν ἐντύπων καὶ τῶν χειρογράφων ρητρῶν, δέον νὰ προτιμῶνται αἱ χειρόγραφοι, τουτέστιν αὗται νὰ θεωρῶνται ὡς ἡ ἔκφρασις τῆς βουλήσεως τῶν συμβαλλομένων, ἀποκλειομένων τῶν ἐντύπων.

**659** δίς. Τὸ ναυλωτικὸν συντάσσεται συνήθως διὰ ρητὸν πρόσωπον, καὶ κατ' ἀκολουθίαν δὲν δύναται κατ' ἀρχὴν νὰ μεταβιβασθῇ, εἰ μὴ κατὰ τοὺς τύπους τοῦ ἄρθρου 1690 τοῦ ἀστ. κώ-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 78.

(2) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 29 Σεπτεμβρίου 1880, Journal de Marseille, 1880. 1. 295.

δικος (1). Ἀλλὰ δὲν δύναται ἄρά γε νὰ περιέχῃ ἐγκύρως τὴν ρήτραν εἰς διαταγήν, καὶ ἑπομένως νὰ μεταβιβάζηται δι' ὀπισθογραφήσεως;

Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι οὐδεμία εἰδικὴ νομικὴ διάταξις ἐπιτρέπει νὰ περιληφθῇ ἡ ρήτρα εἰς διαταγὴν ἐν ναυλωτικῷ, τὸ ζήτημα συνδέεται πρὸς γενικώτερον ἔτι ζήτημα, ἤτοι τὸ ζήτημα, ἂν ἡ καταχώρισις τῆς ρήτρας ταύτης δύναται νὰ γίνῃ νομίμως καὶ εἰς τοὺς τίτλους διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἐπιτρέπουσι τοῦτο ρηταὶ διατάξεις τοῦ νόμου. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐξητάσθη καὶ ἐκρίθη καταφατικῶς ἐν τῷ Γ' τόμῳ τοῦ *Συστήματος* τούτου (ἀριθ. 96 μέχρι 98) καὶ ἐν τῷ Δ' τόμῳ (ἀριθ. 156) (2). Ἡ λύσις αὕτη ἐφαρμόζεται, ὡς εἰκός, καὶ εἰς τὸ ναυλωτικόν (3) (4).

## ΤΜΗΜΑ Β'.

### Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλοῦντος.

**660.** Πολλαὶ εἶναι αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ ναυλοῦντος. Δὲν εἶναι ὅμως πάντοτε αἱ αὐταί· οὕτω ποικίλλουσιν ὀλίγον καθόσον ἡ ναύλωσις εἶναι μερικὴ ἢ ὁλική. Ποικίλλουσι δὲ μάλιστα καθόσον ὁ ναυλῶν ἀναλαμβάνει τὴν μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων ἢ ἐκμισθοῖ ἓν πλοῖον, ἀφίνων εἰς τὸν ναυλωτὴν τὴν φροντίδα νὰ μεταχειρισθῇ τὸ πλοῖον κατὰ τὸν σκοπὸν δι' ὃν τὸ ἐμίσθωσεν. Αὐτὴ δὲ εἶναι ἡ πρώτη τῶν περιπτώσεων εἰς τὰς ὁποίας ἀποβλέπει ἀποκλειστικῶς ὁ ἐμπ. κῶδιξ καὶ περὶ αὐτῆς μόνης τῆς περιπτώσεως θέλομεν ὁμιλήσει καὶ ἡμεῖς (5).

Ἡ περίπτωσις καθ' ἣν πλοῖον μὴ ἐφωπλισμένον καὶ μὴ ἐξηρτυμένον καθίσταται ἀντικείμενον μισθώσεως δὲν ἔχει λόγον ἐξετά-

---

(1) Ὅρα ἀναλογίαν, Paris, 24 Ἰανουαρίου 1873. D. 1874. 2. 148.

(2) Ἀκυρ. 8 Μαΐου 1878. D. 1878. 1. 244.

(3) De Valroger, II, ἀριθ. 677.

(4) Ἐν Γερμανίᾳ δὲν εἶναι δεκτὴ ἡ ρήτρα εἰς διαταγὴν ἐν τῷ ναυλωτικῷ. Ὅρα Lewis, Das deutsche Seerecht I, σελ. 185.— Τὸ ἐν Βρυξέλλαις διεθνὲς ἐμπορικὸν συνέδριον παρεδέχθη λύσιν ἔχουσαν οὕτω: «Τὸ ναυλωτικὸν δύναται νὰ μεταβιβάζηται δι' ὀπισθογραφήσεως». Ἡ λύσις αὕτη ἐγένετο δεκτὴ ἄνευ παρατηρήσεων.

(5) Ὅρα ἀριθ. 619 καὶ ἑπομ.

σεως ἐνταῦθα· ἐν αὐτῇ πρόκειται ἁπλῆ μίσθωσις πραγμάτων, ἐξερχομένη τοῦ κράτους τοῦ ναυτικοῦ δικαίου (ἀριθ. 622).

Αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ ναυλοῦντος, καθόσον ἀφορᾷ τὸν χρόνον, ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀναχώρησιν, εἰς τὸν διάπλουν καὶ εἰς τὸν κατάπλουν (1). Ναυλῶν εἶναι ὁ ἐφοπλιστής. Ἀλλ' ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν πλοίαρχον αἱ περὶ ἐκτελέσεως τῆς ναυλώσεως ὑποχρεώσεις βαρύνουσι τοῦτον, ὁ δὲ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι μόνον ὑπόχρεως ὡς ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου, ἕνεκα τοῦ ὁποίου δύναται κατ' ἀρχὴν ν' ἀπαλλαγῇ τῶν ὑποχρεώσεών του διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου.

Ὁ ναυλῶν ὑποχρεοῦται, 1ον νὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ τὸ ναυλωθὲν πλοῖον· 2ον νὰ τηρῇ αὐτὸ εἰς κατάστασιν ἱκανότητος πρὸς πλοῦν· 3ον νὰ δέχηται τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ στοιβάζῃ αὐτὰ προσηκόντως· 4ον νὰ ἐκδίδῃ φορτωτικήν· 5ον νὰ μετακομίζῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐντὸς τῶν ὁρισθεισῶν προθεσμιῶν καὶ νὰ ἐπιμελῆται δεόντως τὴν συντήρησιν τῶν ἐμπορευμάτων· 6ον νὰ παραδίδῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν δικαιοῦχον ἅμα τῇ ἀφίξει εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον· 7ον νὰ εὐθύνηται, ὡς ἐν γένει πᾶς ἀγωγιάτης, διὰ τὴν ἀπώλειαν, τὰς ἀβαρίας τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τὴν χρονοτριβήν. — Ἑκάστη τῶν ὑποχρεώσεων τούτων δέον νὰ ἐξετασθῇ κεχωρισμένως.

**661.** 1ον *Ὑποχρέωσις τοῦ θέτειν τὸ ναυλωθὲν πλοῖον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ.* — Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἡ ναύλωσις εἶναι συνήθως, τοὐλάχιστον ἐν μέρει, μίσθωσις πραγμάτων, ὁ ναυλῶν δέον νὰ θέσῃ τὸ ναυλωθὲν πλοῖον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ· ἔχει δὲ ὁ τελευταῖος οὗτος τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτῇ ὅπως τὰ ἐμπορεύματά του ἐπιβιβάζωνται εἰς τὸ συμπεφωνημένον πλοῖον. Ὁ ναυλῶν ὅστις ἤθελεν ἐπιβιβάσει αὐτὰ εἰς ἄλλο πλοῖον θὰ παρέβαινε τὰς ὑποχρεώσεις του καὶ θὰ ἦτο ὑπεύθυνος δι' ὅλας τὰς ζημίας αἵτινες θὰ ἠδύναντο νὰ ἐπέλθωσι κατὰ τὸν διάπλουν, ὁ δὲ ναυλωτὴς εἰδοποιηθεὶς δύναται ν' ἀποποιηθῇ νὰ φορτώσῃ τὰ ἐμπορεύ-

(1) Ὅρα διάκρισιν ἀνάλογον γενομένην ἐν οἷς ἐξητάσθη τὸ θέμα τῆς μετακομίσεως τῶν ἐμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμων, ὡς πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις εἰς ἃς ὑπόκειται ἡ ἑταιρεία: Σύστημα κλπ. III, ἀριθ. 723.

ματά του εἰς τὸ πλοῖον τὸ ὑποκατασταθὲν εἰς τὸ ἐν τῷ ναυλωτικῷ ὁρισθὲν ἢ νὰ τὰ ἀποσύρῃ. Ἄλλως ὅμως ἔχει τὸ πρᾶγμα, ἐὰν συνεφωνήθη, ὅτι τὰ ἐμπορεύματα θὰ ἐφορτώνοντο εἰς τὸ δεῖνα πλοῖον ἢ πᾶν οἱονδήποτε ἄλλο, ἢ ὅτι ὁ ναυλῶν ἔχει δικαίωμα νὰ ἐνεργήσῃ μεταφόρτωσιν ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον (ἀριθ. 650) (1).

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δὲν παύει ὑφισταμένη, ὡς αἱ ἄλλαι, εἰ μὴ καθόσον περίπτωσις ἀνωτέρας βίας ἐμποδίζει τὴν ἐκπλήρωσιν αὐτῆς. Τοῦτο δὲ συμβαίνει ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν πρὸ τοῦ ἀπόπλου παρουσιάζεται ἀπαγόρευσις ἐμπορίας μετὰ τοῦ τόπου τοῦ προορισμοῦ. Ἡ ναύλωσις τότε διαλύεται ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων (ἄρθρ. 276, ἐμπ. κώδικος) (2).

Ἡ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας προέρχεται ἰδίᾳ ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ. Ἀλλ' ἔχει ἄρά γε τὴν αὐτὴν σημασίαν ὁ *εἰκονικὸς ἀποκλεισμὸς* ὂν καὶ ὁ *πραγματικός*, ὡς πρὸς τὰ ἐπὶ τῆς ναυλώσεως ἀποτελέσματά του; Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐξετάζεται κατωτέρω, ἀριθ. 739 δίς.

**662.** Ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης ἐνδιαφέρει νὰ διακρίνωμεν τὴν ὁλικὴν ναύλωσιν ἀπὸ τῆς ναυλώσεως τῆς ἀποτελούσης συνάλλαγμα μετακομίσεως κατὰ θάλασσαν. Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς τελευταίας ταύτης ναυλώσεως, ὁ ναυλωτὴς δύναται ἀναμφιβόλως ν' ἀπαιτήσῃ νὰ τεθῇ τὸ πλοῖον εἰς τὴν διάθεσίν του. ἀλλά, ἂν μὴ ὑπάρχῃ ρητὴ συμφωνία, δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ νὰ χορηγήσωσιν εἰς αὐτὸν ὡρισμένον μέρος. Πλὴν τούτου ὁ ναυλῶν ὀφείλει, ἐν περιπτώσει ὁλικῆς ναυλώσεως, ν' ἀφίνῃ εἰς τὸν ναυλωτὴν ὁλόκληρον τὸ πλοῖον. Καὶ ἂν ἀκόμη τὸ φορτίον δὲν εἶναι πλῆρες, ὁ ναυλῶν δὲν δύναται κατ' ἀρχὴν νὰ λάβῃ συμπληρωτικὸν φορτίον ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ ναυλωτοῦ. Ἐὰν ἔπραττε τοῦτο, ὁ ναυλωτὴς θὰ ἠδύνατο νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα(3), ἢ, ἂν μὴ γίνῃ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 2 Μαΐου 1882, Journal de Marseille, 1882. 1. 154.

(2) Ἡ αὐτὴ διάταξις ἀπαντᾷ ἰδίᾳ ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς κώδιξι τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 551) καὶ τῆς Πορτογαλίας (ἄρθ. 547).

(3) Κατὰ τὴν ἀπόφασιν τὴν ἀναγραφεῖσαν εἰς τὴν προηγουμένην σημείωσιν, διὰ τῆς συμφωνίας περὶ τοῦ δικαιώματος τῆς ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον μεταφορτώσεως ἐξυπακούεται τὸ δικαίωμα τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἀπ' εὐθείας εἰς πλοῖον ἄλλο ἢ τὸ συμπεφωνημένον.

ἐκφόρτωσις, τὸ κέρδος τοῦ οὕτω συμφωνηθέντος ναύλου, θὰ ἀνῆκεν εἰς τὸν ναυλωτὴν εἰς ὃν ἀνήκει ἡ χρῆσις ὅλου τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 287) (1). Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι, ἐὰν ὁ ναυλωτὴς δώσῃ τὴν συγκατάθεσίν του, πρέπει νὰ ἀνατρέξωμεν εἰς τὰς συμφωνίας τῶν μερῶν, ὅπως μάθωμεν εἰς ποῖον ἀνήκει ὁ ναῦλος· ἀλλ' ἐκ τῆς συγκαταθέσεως ταύτης δὲν ἐξυπακούεται ἡ ἐκ μέρους τούτου παραίτησις τοῦ δικαιώματος τοῦ νὰ λάβῃ τὸν ναῦλον. Προσθετέον, ὅτι, ἂν μὴ συγκατετέθη ὁ ναυλωτής, δύναται ἐνίοτε ν' ἀπαιτήσῃ πλὴν τοῦ ναύλου καὶ ἀποζημιώσεις. Αἱ ναυλώσεις αἱ συνομολογηθεῖσαι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δύνανται τῷ ὄντι νὰ προξενήσωσι ζημίαν εἰς τὸν ναυλωτήν, αὐξάνουσαι τὴν ποσότητα τῶν ἐμπορευμάτων τοῦ αὐτοῦ εἴδους τῶν φθανόντων εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, καὶ κατ' ἀκολουθίαν ὑποβιβάζουσαι τὰς τιμάς.

Αἱ ναυλώσεις αἱ γινόμεναι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου παρὰ τὴν ὁλικὴν ναύλωσιν εἶναι ἄκυροι, ὡς ἀποδεικνύει τοῦτο τὸ δικαίωμα τοῦ ναυλωτοῦ τοῦ νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα. Οὐδόλως δὲ ἐπιτρέπεται ἡ διατήρησις τῶν ναυλώσεων τούτων, καθὼς ἐπρότεινάν τινες, ὑπὲρ τῶν καλῆς πίστεως ναυλωτῶν (2).

**663.** Σημειωτέον ἄλλως, ὅτι, κατ' ἀρχήν, ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ὁλικῆς ναυλώσεως ὁ ναυλῶν δὲν δύναται νὰ παραπονεθῇ, καὶ ἂν ἀκόμη μέρος τοῦ πλοίου ἀφέθη κενόν. Ὁ λόγος δὲ τούτου δὲν εἶναι μόνον τὸ ὅτι ὁ ναυλωτὴς ἔχει δικαίωμα χρήσεως ὅλου τοῦ πλοίου· ὁ λόγος τούτου εἶναι καὶ ὅτι ἐν γένει ὁ ναυλῶν δὲν θὰ εἶχε συμφέρον νὰ λάβῃ συμπληρωματικὸν φορτίον· ὅ,τι δήποτε καὶ ἂν συμβῇ, αὐτὸς λαμβάνει ἀκέραιον τὸν ναῦλον, *τὸ κενὸν πληρώνεται εἰς αὐτὸν διὰ πλῆρες* (ἄρθρ. 288, δ. 1ον). Ἐν τούτοις ὁ ναυλῶν θὰ ἠδύνατο νὰ ζημιωθῇ ἐκ τῆς μὴ συμπληρώσεως τοῦ φορτίου ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ. Τοῦτο δὲ θὰ συνέβαινεν, ἐὰν τὰ ἐμπορεύματα τὰ φορτωθέντα ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ καὶ ἐπιβαρυνόμενα ὑπὸ

---

(1) Ὅρα τοὺς ἐμπορικοὺς κώδικας τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 672), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 552), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 992), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 563), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 573), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1054, 2 ἐδ. τελευτ.).

(2) Ἡ γνώμη αὕτη ὑπεστηρίχθη ἐν τούτοις ὑπὸ τοῦ Art. Desjardins, III, ἀριθ. 540.

προνομίου ὑπὲρ τοῦ ναυλοῦντος (ἄρθρ. 280 τοῦ ἐμπ. κώδ.) μὴ ἐπήρκουν πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου· ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ναυλῶν θὰ ἠδύνατο νὰ καλέσῃ τὸν ναυλωτὴν νὰ συμπληρώσῃ τὸ φορτίον, ἢ ἄλλως νὰ ζητήσῃ τὴν διάλυσιν τῆς ναυλώσεως, πλὴν ἂν ὁ ναυλωτὴς παρέχῃ ἀρκούσας ἐγγυήσεις πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (Ἀναλ., ἄρθρ. 1752 ἀστ. κώδικος).

**664.** Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ὁλικῆς ναυλώσεως ὁ ναυλωτὴς τοῦ πλοίου ἔχει δικαίωμα ὁλικῆς χρήσεως αὐτοῦ. Ἀλλὰ πάντως δὲν πρέπει νὰ φθάνωμεν εἰς ὑπερβολάς· ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ διαθέσῃ εἰ μὴ τὰ μέρη ἐκεῖνα τοῦ πλοίου τὰ προωρισμένα διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐννοεῖται, ὅτι ἡ ναύλωσις ἑνὸς πλοίου δὲν περιλαμβάνει τὸν θάλαμον τοῦ πλοιάρχου, μηδὲ τοὺς προωρισμένους διὰ τὸ πλήρωμα καὶ διὰ τὴν φύλαξιν τῶν προμηθειῶν (1). Σημειωτέον ἔπειτα, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ φορτώσῃ ἐμπορεύματα εἰς τοὺς ἰδιαιτέρους τούτους χώρους ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ· πρέπει ν' ἀφεθῶσιν οὗτοι ἐλεύθεροι εἰς τὸν προορισμόν των (1).

**665.** Ἐὰν ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου δὲν ἐσημειώθη, ὁ ναυλῶν ὑποχρεοῦται μόνον νὰ θέσῃ τὸ πλοῖον ὡς ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ, οὗτος δὲ δὲν δύναται νὰ ἐγείρῃ οὐδεμίαν ἀπαίτησιν λόγῳ ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει χωρητικότητα ἀνεπαρκῆ διὰ τὰ ἐμπορεύματά του. Ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα, ὅταν ἡ χωρητικότης εἶναι σημειωμένη· ὁ ναυλῶν εἶναι τότε ὑπεύθυνος, πλὴν ἐναντίας συμφωνίας, διὰ τὴν δεδηλωμένην ὑπ' αὐτοῦ χωρητικότητα. Ἡ ἀνακρίβεια τῆς δηλώσεως δύναται νὰ ὑπάρχῃ κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἧττον. Τίνες δὲ εἶναι αἱ συνέπειαι τούτου ;

Ὁ πλοίαρχος ὁ παραστήσας τὸ πλοῖον ὡς χωρητικώτερον παρ' ὅ,τι πραγματικῶς εἶναι χρεωστεῖ ν' ἀποζημιώσῃ τὸν ναυλωτήν, ἐὰν ὑπέστη οὗτος ζημίαν (ἄρθρ. 289). Πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συχνο-

---

(1-2) Ὅρα ἄρθρ. 285 τοῦ σχεδίου τοῦ 1865. Ὅρα ἐπίσης βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ἄρθρ. 68· ναυτικὸν φινλανδικὸν κώδικα (ἄρθρ. 80)· ἐμπορικοὺς κώδικας τῆς Γερμανίας ἄρθρ 559· τῶν Κάτω Χωρῶν ἄρθρ.456, τῆς Πορτογαλίας 550· τὸν ναυτικὸν κώδικα τῆς Σουηδίας ἄρθρ. 120, τῆς Δανίας ἄρθρ. 120.

τάτων ἐρίδων, καὶ ἐπειδὴ λάθη μικρὰ εἶναι ἀναπόφευκτα, ὁ νόμος δὲν θεωρεῖ λάθος ὡς πρὸς τὴν δήλωσιν τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, ἐὰν τὸ λάθος δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ τεσσαρακοστὸν αὐτῆς (ἄρθρ. 290) (1). Εἶναι μάλιστα τοσοῦτον συγγνωστὸν τὸ λάθος, ὅταν στηρίζηται εἰς τὸ περὶ καταμετρήσεως τοῦ πλοίου πιστοποιητικόν, ὥστε τότε ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν. Πρὸς ἀποφυγὴν λοιπὸν πάσης εὐθύνης ἀρκεῖ νὰ παρουσιάσῃ ὁ ναυλωτὴς τὴν ἐπίσημον καταμέτρησιν. Δὲν συμφωνεῖ δὲ ἡ καταμέτρησις αὕτη μετὰ τῆς πραγματικῆς δυνάμεως τοῦ πλοίου.

Προδήλως οἱ περιορισμοὶ οὗτοι δὲν ἰσχύουσιν εἰ μὴ καθόσον ὁ ναυλῶν δὲν διέπραξε δόλον· πλὴν τούτου δὲν ἐμποδίζουσιν οὗτοι τὴν κατ' ἀναλογίαν ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐλάττωσιν τοῦ ναύλου (2)· τὸ ἄρθρον 290 δὲν ἀφορᾷ εἰ μὴ τὰς ἀποζημιώσεις. Ἐννοεῖται ὅμως οἴκοθεν, ὅτι ἡ ἐλάττωσις τοῦ ναύλου εἶναι ἓν τῶν στοιχείων τοῦ διαφέροντος.

Ἡ ἀνακρίβεια ἐνδεχόμενον νὰ συνίσταται εἰς τὸ ὅτι παρεστάθη τὸ πλοῖον ἔχον χωρητικότητα κατωτέραν τῆς πραγματικῆς. Τὴν περίπτωσιν ταύτην δὲν προβλέπει ὁ νόμος ἕνεκα τῆς σπανιότητός της· διότι, ὡς εἰκός, ὁ ἐφοπλιστὴς ἀποκλίνει πρὸς τὴν ὑπερβολήν. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ ναυλωτὴς δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν· ἀλλὰ σπανιώτατα θὰ συμβῇ τοῦτο, διότι ἀνακριβὴς δήλωσις ἐπὶ ἔλαττον σπανίως προξενεῖ ζημίαν εἰς τὸν ναυλωτήν.

Τὰ δικαστήρια μάλιστα θὰ ἠδύναντο, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ ναυλωτοῦ, ν' ἀπαγγείλωσι τὴν διάλυσιν τοῦ συμβολαίου, ἐφαρμόζοντα τὸ ἄρθρ. 1184 τοῦ ἀστ. κώδικος. Ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν ἐκπληροῖ τὰς ὑποχρεώσεις του, θέτων εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ πλοῖον μὴ ἔχον τὴν δηλωθεῖσαν χωρητικότητα. Πρέπει ὅμως ἡ ἀνακρίβεια νὰ

---

(1) Δύναταί τις νὰ παραβάλῃ πρὸς τὴν διάταξιν ταύτην τὰ ἄρθρα 1616 μέχρι 1627 καὶ 1765 τοῦ ἀστ. κώδικος, τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὰς συνεπείας τῶν λαθῶν ὡς πρὸς τὸ περιεχόμενον ἐν ταῖς πωλήσεσι καὶ ταῖς μισθώσεσιν ἀκινήτων.

(2) Ὁ de Valroger (ἀριθ. 291) δὲν παραδέχεται τὴν λύσιν τοῦ κειμένου, εἰ μὴ καθόσον τὸ πλοῖον ἐναυλώθη πρὸς τόσον τὸν τόννον· ἀποκρούει τοὐναντίον πᾶσαν ἐλάττωσιν τοῦ ναύλου, ὅταν ἡ ναύλωσις ἐγένετο ἐν ὁμάδι (en bloc), ἐὰν τὸ ἔλλειμμα δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ ἓν τεσσαρακοστόν.

εἶναι ἀρκούντως σπουδαία. Ὡς πρὸς τοῦτο τὰ δικαστήρια ἔχουσιν ἐξουσίαν διακριτικήν.

665 δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 73 καὶ 74) καὶ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ τῆς *Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας* (ἄρθρ. 1061) περιορίζονται εἰς τὴν ἀντιγραφὴν τῶν ἄρθρων 289 καὶ 290 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος. Τὸ αὐτὸ ρητέον καὶ περὶ τοῦ *ὁλλανδικοῦ* ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 459), ὅστις κατὰ τοῦτο διαφέρει, ὅτι δὲν ἐξαιρεῖ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἀνακριβὴς δήλωσις θὰ ἦτο σύμφωνος πρὸς τὸ πιστοποιητικὸν τῆς καταμετρήσεως.

Οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Ἰταλίας* (ἄρθρ. 562), τῆς *Πορτογαλίας* (ἄρθρ. 542) καὶ τῆς *Ρουμανίας* (ἄρθρ. 572) ἀποφαίνονται, ὅτι ὁ πλοίαρχος ὁ παραστήσας τὸ πλοῖόν του ὡς ἔχον χωρητικότητα ἀνωτέραν ἢ κατωτέραν τῆς πραγματικῆς ὑποχρεοῦται εἰς ἀποζημίωσιν πρὸς τὸν ναυλωτήν. Δὲν θεωροῦσιν ὅμως λάθος περὶ τὴν δήλωσιν τῆς χωρητικότητος, ἐὰν τὸ λάθος δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ εἰκοστόν, ἢ ἂν ἡ δήλωσις συμφωνῇ πρὸς τὸ ἔγγραφον τῆς ἐθνικότητος. Ὁ *φιρλανδικὸς* ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 84) ἀποφαίνεται, ὅτι δὲν πρέπει νὰ λογίζηται εἰ μὴ ἡ κατὰ ἔλαττον διαφορὰ πλέον τοῦ ἑνὸς δεκάτου. Ὁ *ἱσπανικὸς* ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 669) περιέχει διατάξεις πολλῷ λεπτομερεστέρας περὶ τῶν ἀνακριβῶν ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα δηλώσεων. Κατὰ τὸν κώδικα τοῦτον δὲν συγχωρεῖται διαφορὰ ἀνωτέρα τῶν 2 ο)ο μεταξὺ τῆς δηλωθείσης καὶ τῆς πραγματικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Ἐὰν ὁ ἐφοπλιστὴς ἢ ὁ πλοίαρχος διαπραγματευθῶσι περὶ φορτίου ὑπερτέρου ἐκείνου τὸ ὁποῖον δύναται νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον συμφώνως πρὸς τὴν χωρητικότητά του, οἱ φορτωταὶ ἔχουσι δικαίωμα ἀποζημιώσεως. Ἐν περιπτώσει ναυλώσεως μοναδικῆς ὁ ναῦλος ἐλαττοῦται κατ' ἀναλογίαν, πλὴν δὲ τούτου ὁ ναυλωτὴς ἀποζημιοῦται δι' ἣν ὑπέστη βλάβην. Ὅταν ὑπάρχωσι πολλαὶ ναυλώσεις, εἰς δὲ τῶν ναυλωτῶν δὲν συγκατατίθηται εἰς τὴν διάλυσιν τοῦ συναλλάγματος, προτιμᾶται ὁ εἰσαγαγὼν ἤδη τὸ φορτίον του εἰς τὸ πλοῖον, οἱ δὲ λοιποὶ λαμβάνουσι τὴν τάξιν τὴν ἀνήκουσαν αὐτοῖς κατὰ τὴν χρονολογίαν τοῦ συναλλάγματός των. Ἐὰν κατὰ τὰς περιστάσεις δὲν ἐφαρμοσθῶσιν οἱ κανόνες οὗτοι, οἱ ναυλωταὶ δύνανται νὰ φορτώσωσι κατ' ἀναλογίαν τῶν κατὰ βάρος ἢ ἀξίαν ποσοτήτων διὰ τὰς ὁποίας ἕκαστος συνεβλήθη, ὁ δὲ

ἐφοπλιστὴς ὑποχρεοῦται εἰς ἐπανόρθωσιν τῶν ἐπελθουσῶν ζημιῶν.

**666.** 2ον *Ὑποχρέωσις παρασκευῆς πρὸς ἀπόπλουν καὶ διατηρήσεως τοῦ πλοίου εἰς κατάστασιν ἱκανότητος πρὸς πλοῦν.*—Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ὑφίσταται προδήλως χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ οὐδεμία εἰδικὴ συμφωνία. Ἀλλ' ἐν τῇ πρακτικῇ πάντοτε σχεδὸν ἀναγράφεται ἐν τοῖς ναυλωτικοῖς, ὅτι ὁ πλοίαρχος «θὰ ἔχῃ τὸ πλοῖόν του δεόντως στεγανόν, ἐξηρτυμένον καὶ ἐφωδιασμένον μετὰ πάντων τῶν χρειωδῶν πρὸς ἐπιχείρησιν τοῦ πλοῦ». Ἐπίσης πάντοτε σχεδὸν ἀναγράφεται καὶ εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυλωτικά: She being then tight, staunch and strong, and in every case fitted for the service.

Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν εὑρίσκηται εἰς κατάστασιν νὰ ἐκτελέσῃ καλὸν πλοῦν, τὰ ἐμπορεύματα εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς βεβαίαν ἢ σχεδὸν βεβαίαν ἀπώλειαν· ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ πορισθῇ ἐκ τοῦ πλοίου ὅπερ ἐδικαιοῦτο νὰ ἀπεκδέχηται κέρδος. Δυνάμεθα μόνον νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι, ἐὰν πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως παρατηρηθῇ ἡ κακὴ κατάστασις τοῦ πλοίου, ὁ ναυλῶν δικαιοῦται εἰς προθεσμίαν, ὅπως ἐνεργήσῃ τὰς ἀπαιτουμένας ἐπισκευάς, ἀρκεῖ μόνον ἡ προθεσμία αὕτη νὰ εἶναι βραχεῖα καὶ νὰ δύναται ὁ ναυλωτὴς νὰ ὑπομείνῃ αὐτὴν ἄνευ μεγάλης (apreciable) ζημίας. Ἀλλ', ἐκτὸς τῶν ὅρων τούτων, ἡ λύσις τοῦ συναλλάγματος θὰ ἠδύνατο ν' ἀπαγγελθῇ ἕνεκα τῆς κακῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 1184 τοῦ ἀστ. κώδικος.

**667.** Ἐνδεχόμενον ἐν τούτοις νὰ παροραθῇ ἡ ὑποχρέωσις αὕτη, ἢ ν' ἀποπλεύσῃ τὸ ναυλωθὲν πλοῖον, χωρὶς νὰ εἶναι εἰς κατάστασιν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν. Ὁ ναυλωτὴς δύναται πάντοτε νὰ φέρῃ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος τούτου· δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο, καίτοι ὑπάρχουσι τὰ πιστοποιητικὰ ἐπισκέψεως (ἄρθρ. 297, ἐδ. 2)· διότι εἰς τὰ πιστοποιητικὰ ταῦτα ἀποδίδεται τεκμήριον τὸ ὁποῖον δὲν ἀποκλείει τὴν ἐναντίαν ἀπόδειξιν (ἀριθ. 546 καὶ 547 3ον) (1).

**667** δίς. Ἐπειδὴ ἡ ναύλωσις γίνεται πρὸς ὡρισμένον πλοῦν, δὲν ἀρκεῖ νὰ εἶναι τὸ πλοῖον ἀφῃρημένως (in abstracto) ἱκανὸν πρὸς πλοῦν, ἀνάγκη νὰ δύναται νὰ ἐκτελέσῃ τὸν συγκεκριμένον πλοῦν δι' ὃν ἐναυλώθη (2).

---

(1) Ὅρα τὴν σημείωσιν τῆς ἑπομένης σελίδος.

(2) Bordeaux, 16 Μαρτίου 1887· Aix, 9 Ἰουλίου 1887· Revue internationale du Droit maritime, III. σελ. 171 καὶ 177.

**668.** *Συνέπειαι τῆς πρὸς πλοῦν πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως ἀνικανότητος.* — Τί δὲ συμβαίνει ὅταν ἀποδεικνύηται, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἦτο εἰς κατάστασιν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν κατὰ τὴν ἀναχώρησίν του; Κατὰ τὸ ἄρθρον 297 ὁ *πλοίαρχος χάνει τὸν ναῦλόν του καὶ ἀποζημιώνει τὸν ναυλωτήν.* Ἡ διπλῆ αὕτη χρηματικὴ ποινὴ ἡ πλήττουσα τὸν ναυλοῦντα δικαιολογεῖται, ὅταν τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ φθάσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του. Τὸ πλοῖον δὲν παρέσχεν εἰς τὸν ναυλωτὴν τὴν ὑπηρεσίαν χάριν τῆς ὁποίας εἶχεν ἀναλάβει οὗτος τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου, πρὸς δὲ ζημιοῦται οὗτος μὴ δυνάμενος ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ νὰ πωλήσῃ τὰ ἐμπορεύματά του ἐν τῷ λιμένι τῆς προσορμίσεως ὅπου ἠναγκάσθη τὸ πλοῖον νὰ σταματήσῃ, ἢ πωλῶν αὐτὰ εἰς τιμὴν κατωτέραν ἐκείνης τὴν ὁποίαν θὰ εὕρισκεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ. Εἶναι ὅμως λίαν αὐστηρὸν νὰ καταδικασθῇ εἰς ἀποζημίωσιν ὁ ναυλῶν, ἐὰν ἠγνόει τὴν κακὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου του καὶ ἐφρόντισε νὰ γίνῃ ἡ ἐπίσκεψις· καθίσταται ὑπεύθυνος δι' ἐλάττωμα τὸ ὁποῖον διέφυγε τὴν προσοχὴν καὶ αὐτῶν τῶν πραγματογνωμόνων ἐπισκεπτῶν (1).

**669.** Ἀλλὰ πρέπει ἆρά γε νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸ ἄρθρον 297, ἐδ. 1ον καὶ ἂν ἀκόμη, μεθ' ὅλην τὴν κατάστασιν ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν κατὰ τὴν ἀναχώρησιν, φθάσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν προορισμόν του, χάρις εἰς τὰς γενομένας κατὰ τὸν διάπλουν ἐπισκευάς; Νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ναυλωτὴς δικαιοῦται ν' ἀποζημιωθῇ λόγῳ τῆς χρονοτριβῆς (ἄρθρ. 295)· ἀλλὰ πρέπει ἆρά γε νὰ προβῶμεν μέχρι τοῦ ν' ἀπαλλάξωμεν, καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ἀκόμη, τὸν ναυλωτὴν ἀπὸ τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου; Τὸ ἄρθρ. 297 δὲν

---

(1) Ὅρα ἐπίκρισιν τοῦ νόμου παρὰ τῷ de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η) σελ. 148 καὶ ἑπομ. Τὸ Tribunat εἶχε προτείνει νὰ μὴ γίνηται δεκτὴ ἡ ἀπόδειξις κατὰ τοῦ πιστοποιητικοῦ τῆς ἐπισκέψεως· ἀλλὰ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ἀπεποιήθη νὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν πρότασιν ταύτην (Ὅρα Locré, XVIII, σελ. 314 καὶ 377).

Δύναταί τις νὰ παρατηρήσῃ ἐνταῦθα, ὅτι, ἐπειδὴ ἡ ἐπίσκεψις δὲν ἐγένετο ὅπως ἐξετασθῇ τὸ ζήτημα τῆς φορτώσεως, ἐνδεχόμενον νὰ ἐγένετο ἡ ἐπίσκεψις μετὰ μεγάλης ἀκριβείας, ἡ δὲ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης ν' ἀπορρέῃ ἐκ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον ἐφορτώθη καθ' ὑπερβολήν, ἢ ἐκ τοῦ ὅτι ἡ φόρτωσις δὲν ἐνηργήθη καλῶς· ἐγένετο κακὴ ἡ στοιβασία κατὰ τὴν τεχνικὴν ἔκφρασιν (ἀριθ. 684)

ποιεῖται διακρίσεις· διὸ ἡ νομολογία (1) μετὰ τῆς πλειονότητος τῶν συγγραφέων (2) ἀρνεῖται εἰς τὸν ναυλοῦντα τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ λάβῃ ναῦλον, καὶ ἂν ἀκόμη τὸ πλοῖον ἔφθασεν εἰς τὸν προορισμόν του. Ἐν τῇ γνώμῃ ταύτῃ διαβλέπεται ἐν τῇ ἀρνήσει τοῦ δικαιώματος τοῦ ναύλου εἶδός τι ποινῆς ἐπιβαλλομένης κατὰ τοῦ ναυλοῦντος τοῦ διαπράξαντος τὸ βαρὺ πταῖσμα τοῦ ν' ἀφήσῃ ἓν πλοῖον ν' ἀποπλεύσῃ χωρὶς νὰ εἶναι εἰς κατάστασιν νὰ θαλασσοπορήσῃ.

Δὲν δυνάμεθα νὰ προσχωρήσωμεν εἰς τὴν θεωρίαν ταύτην τὴν μέχρις ἀδικίας αὐστηράν (3). Ὁ ναυλωτὴς ποιησάμενος χρῆσιν τοῦ πλοίου συμφώνως πρὸς τὸ συνάλλαγμα δὲν δύναται νὰ ἐλευθερωθῇ τοῦ χρέους του ἕνεκα ἁπλῆς χρονοτριβῆς. Ἤθελε καταστῇ οὕτω

---

(1) Προβ. 15 Νοεμβρίου 1876, D. 1878. 1. 86. S. 1878. 1. 458. Τμ. προβ. 6 Ἰουνίου 1882, Journal du Palais, 1882, 6024.

(2) Bédarride, II, ἀριθ. 779· Ruben de Couder, ἔνθα ἀνωτ. ἐν λέξει fret, ἀριθ. 60· de Valroger, II, ἀριθ. 835· Desjardins, III, 792· Laurin sur Cresp, II, σελ. 105 καὶ 106.

(3) De Courcy, ἔνθα ἀνωτ. σελ. 148 καὶ ἑπόμ.

Ὁ βελγικὸς νόμος τοῦ 1879 καθιέρωσε τὸ ἐν τῷ κειμένῳ δεκτὸν γενόμενον σύστημα· διότι τὸ ἄρθρον 95 τοῦ νόμου τούτου, ὅπερ ἀντιγράφει τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 297, εἶναι τεταγμένον ὑπὸ τὴν ἐπιγραφὴν ταύτην: Περὶ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὸ πλοῖον δὲν φθάνει εἰς τὸν προορισμόν του.

Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 297 τοῦ ἡμετέρου κώδικος ἀντεγράφη πιστῶς ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν κωδίκων τῶν Κάτω Χωρῶν (ἄρθρ. 479), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 571), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 581), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 671), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1021), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1076).

Ὁ πορτογαλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 557) περιορίζεται εἰς τὸ νὰ διατάξῃ, ὅτι δὲν ὀφείλεται ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ναῦλος, ἐὰν ἀποδείξῃ οὗτος, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ πλοῦ διὰ τὸν ὁποῖον εἶχε ναυλωθῆ.

Κατὰ τὸν γερμανικὸν ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρ. 560) ἐν παντὶ συναλλάγματι ναυλώσεως ὁ ναυλῶν ὀφείλει νὰ παραδώσῃ τὸ πλοῖον ἱκανὸν πρὸς πλοῦν Εὐθύνεται δὲ ἀπέναντι τοῦ ναυλωτοῦ διὰ πᾶσαν ζημίαν προερχομένην ἐκ τῆς κακῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν πρόκειται περὶ κεκρυμμένων ἐλαττωμάτων, τὰ ὁποῖα καὶ ἡ ἐπιμελεστέρα ἐν τοῖς καθ' ἕκαστα ἐξέτασις δὲν ἤθελεν ἀποκαλύψει. Ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ χειροτέρευσις ἡ ἐπερχομένη ἐκ τῶν ἐλαττωμάτων τούτων ἐξομοιοῦται πρὸς τὰς προερχομένας ἐκ συμβεβηκότος ἀνωτέρας βίας.

ἀδίκως πλουσιώτερος ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ναυλοῦντος (1). Τοῦτο δὲ θὰ ἦτο τόσῳ μᾶλλον τερατῶδες, καθ'ὅσον ἐνδεχόμενον νὰ μὴ ὑπάρχῃ μήτε δόλος μήτε πταῖσμα κἂν τοῦ ναυλοῦντος, ἀφοῦ τὸ ἄρθρ. 297 ἐφαρμόζεται καὶ μολονότι ὑπάρχει τὸ πιστοποιητικὸν τῶν πραγματογνωμόνων ἐπισκεπτῶν.

**670.** Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ναυλωτὴς δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 297 ἐδ. 1, ἐὰν ἀπεδεικνύετο, ὅτι εἶχε γνῶσιν τῆς τοῦ πλοίου καταστάσεως ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν. Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ ἐξομοιώσωμεν πρὸς τὴν γνῶσιν ταύτην τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου τὴν ἁπλῆν ἐπίσκεψιν τὴν ἐνεργηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ (2).

**671.** Οὐδεμία δὲ συμφωνία δύναται ν' ἀπαλλάξῃ τὸν ναυλοῦντα τῆς εὐθύνης αὐτοῦ ἕνεκα τῆς τοῦ πλοίου πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, ἐὰν ἡ κατάστασις αὕτη εἶναι γνωστὴ εἰς αὐτόν (3). Οὐδὲν ὅμως κωλύει νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι δὲν θὰ εἶναι ὑπεύθυνος, ἐάν, ἀντιθέτως πρὸς τὰς προβλέψεις του τὰς στηριζομένας ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ τῆς ἐπισκέψεως, ἀποδειχθῇ ἐκ τῶν ὑστέρων, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἦτο ἱκανὸν πρὸς πλοῦν (4).

Ὁ νομοθέτης ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ ἀναχωρήσῃ εἰ μὴ μετὰ πλοίου ἱκανοῦ πρὸς πλοῦν, διὸ καθιστᾷ αὐτὸν ἔπειτα προσωπικῶς ὑπεύθυνον ἐν τῇ περιπτώσει τῇ προβλεπομένῃ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 297. Ἐὰν τὸ ἀποδειχθὲν πταῖσμα εἶναι κοινὸν τοῦ τε πλοιάρχου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἶναι δὲ ἀδύνατον νὰ ὁρισθῇ ἡ μερὶς τῆς εὐθύνης ἑκάστου, δέον νὰ κατακριθῶσιν οὗτοι εἰς ὁλόκληρον (in solidum) εἰς τὸ διαφέρον (5).

**672.** Ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης γεννᾶται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ μετὰ

---

(1) Ὑπάρχει συσχέτισίς τις μεταξὺ τοῦ ἄρθρ. 297 καὶ τοῦ ἄρθρ. 296 τοῦ ἀμέσως προηγουμένως ὁμιλοῦντος περὶ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, τοῦ πλοίου γενομένου καθ' ὁδὸν ἀνικάνου πρὸς πλοῦν, τὰ ἐμπορεύματα δὲν δύνανται νὰ μεταχομισθῶσιν εἰς τὸν προορισμόν των, ὡς ὑπῆρχε τοιαύτη μεταξὺ τῶν ἀντιστοίχων ἄρθρων τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (ἄρθρ. 11 καὶ 12, βιβλ. III, τίτλ. III).

(2) Προβ. 6 Ἰουνίου 1882, Journal du Palais, 1882, 1024.

(3) Ὅρα ἀναλογίαν ἐν ἀστ. κώδικι ἄρθρ. 1627 καὶ 1628.

(4) Desjardins, III, ἀριθ. 793, de Valroger, II, ἀριθ. 838.

(5) Ἀκυρ. 30 Ἰουνίου 1869. D. 1869. 1. 336.

τὸν ἀπόπλουν· τὸ πλοῖον, ἀποπλεῦσαν ἐν καλῇ καταστάσει, καθίσταται ἀνίκανον πρὸς πλοῦν συνεπείᾳ ἀβαρίας τινὸς προελθούσης ἐκ τῆς κακοκαιρίας ἢ ἐξ οἱουδήποτε ἄλλου θαλασσίου συμβεβηκότος. Ἡ περίπτωσις αὕτη, προβλεπομένη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 296, εἶναι ριζικῶς διάφορος ἐκείνης τὴν ὁποίαν διέπει τὸ ἄρθρον 297, διότι δὲν ὑπάρχει τότε οὐδὲν πταῖσμα δυνάμενον ν' ἀποδοθῇ εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ τὸν ἐφοπλιστήν. Πρέπει νὰ διακρίνωμεν τότε τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ τῆς ἄλλης καθ' ἣν εἶναι τοῦτο ἀδύνατον.

Ἐν τῇ πρώτῃ περιπτώσει ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ φροντίσῃ περὶ τῆς ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου, ὁ δὲ ναυλωτὴς εἶναι κατ' ἀρχὴν ὑπόχρεως νὰ ἀναμένῃ μέχρις οὗ γίνωσιν αἱ ἐπισκευαί. Ὁ ἐμπ. κῶδιξ δὲν ὁρίζει, ὡς τὸ ἄρθρον 1724 τοῦ ἀστ. κώδικος ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς μισθώσεως ἀκινήτων, τὸ ἀνώτατον ὅριον προθεσμίας καθ' ἣν ὀφείλει ὁ ναυλωτὴς νὰ ὑπομείνῃ τὰς ἐπισκευὰς χωρὶς νὰ δικαιοῦται νὰ κάμῃ παράπονα Διὸ δὲν δυνάμεθα νὰ ὁρίσωμεν προθεσμίαν· ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ναυλωτοῦ δὲν παύει εἰ μὴ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἀναμονὴ παρατεινομένη θὰ συνεπέφερε τὴν ἀπώλειαν ἢ τὴν χειροτέρευσιν τῶν ἐμπορευμάτων (1).

Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἡ χρονοτριβὴ προέρχεται ἐκ τυχαίου γεγονότος, ἕκαστος τῶν συμβαλλομένων ὀφείλει νὰ φέρῃ τὰς συνεπείας. Ὁ ναυλωτὴς ὑφίσταται τὴν χρονοτριβὴν καί, ἂν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐξαχθῶσι τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν ξηρὰν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπισκευῆς, φέρει τὰ ἔξοδα τῆς ἐκφορτώσεως, τῆς ἀποθηκεύσεως, καὶ τῆς ἀναφορτώσεως (2). Τὰ ἔξοδα τῆς ἐπισκευῆς, οἱ συμπληρωτικοὶ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἡ ἀπώλεια τοῦ χρόνου καθ' ὃν οὐδένα ναῦλον ἀποφέρει εἰς αὐτὸν τὸ πλοῖον, εἶναι εἰς βάρος τοῦ ναυλοῦντος.

Ἐπιτρέπεται ἀναμφιβόλως εἰς τὸν ναυλωτήν, ὅστις δὲν θέλει νὰ περιμένῃ, ν' ἀποσύρῃ τὰ ἐμπορεύματά του· ἀλλ' ἐπειδὴ τότε ἡ διακοπὴ τοῦ πλοῦ γίνεται τῇ βουλήσει αὐτοῦ, ὀφείλει ὁλόκληρον τὸν ναῦλον. Ὡς πρὸς τοῦτο οὐδὲν ἄλλο πράττει τὸ ἄρθρον 296 ἐδάφ.

---

(1) Ὅρα τὴν σημείωσιν τῆς ἑπομένης σελίδος.

(2) Οὕτω ἀπεφαίνετο ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 11 βιβλίου III, τίτλου III, τοῦ διατάγματος 1681.—Ὅρα ἐπίσης Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 795.

1 τοῦ ἐμπ. κώδ., εἰ μὴ νὰ ἐφαρμόζῃ τὸν κανόνα τὸν περιεχόμενον ἐν τῷ ἄρθρ. 293 τοῦ αὐτοῦ κώδικος. Ἐν τούτοις ὁ ναυλωτὴς δὲν ὀφείλει νὰ περιμένῃ τὸ τέλος τῆς ἐπισκευῆς, ὅταν τὰ ἐμπορεύματα εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε θὰ ἠδύνατο τοῦτο νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀπώλειαν ἢ σοβαρὰν χειροτέρευσιν αὐτῶν· ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα ὑπάρχει τρόπον τινὰ ἀδυναμία πρὸς ἐνέργειαν τῶν ἐπισκευῶν (1).

**673.** Ὅταν ἡ ἐπισκευὴ δὲν εἶναι πλέον δυνατὴ ἤ, τουθ' ὅπερ καταντᾷ εἰς τὸ αὐτό, ὅταν δὲν δύναται αὕτη νὰ γίνῃ μετὰ τῆς δεούσης ταχύτητος (ὑπάρχει ἀνικανότης πρὸς πλοῦν), ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ μισθώσῃ ἕτερον πλοῖον (ἄρθρ. 296 ἐδαφ. 2). Διὸ ὅταν ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου δὲν ἐπιτρέπῃ εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ συμμορφωθῇ ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸ ἄρθρον 238, τὸ ὁποῖον ὑποχρεώνει αὐτὸν νὰ τελειώσῃ τὸν πλοῦν διὰ τὸν ὁποῖον ἀνέλαβεν ὑποχρέωσιν, ὀφείλει νὰ τὸ πράξῃ ἐφ' ὅσον ἀπόκειται εἰς αὐτόν, μισθῶν ἕτερον πλοῖον ὅπως τελειώσῃ τὸν πλοῦν (2).

**674.** Ὁ πλοίαρχος θεωρεῖται ἐνταῦθα ὑπὸ τοῦ νόμου ὀλιγώτερον ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ ναυλοῦντος ἢ ὡς ἀντιπρόσωπος τῶν ναυλωτῶν, ἐπιφορτισμένος ὡς τοιοῦτος νὰ λαμβάνῃ τὰ συμφωνότερα πρὸς τὸ

---

(1) Τμ. προβ. 15 Μαρτίου 1859, D. 1859. 1. 443· Rennes 26 Ἀπριλίου 1880, Journal de Marseille, 1881. 2. 125.

(2) Καίτοι τὸ ἄρθρον 11 τίτλου III βιβλίου III τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 λέγει ὅτι «ὁ πλοίαρχος θέλει ὑποχρεωθῆ νὰ μισθώσῃ παραχρῆμα ἕτερον (πλοῖον)», οἱ ἀρχαῖοι νομοδιδάσκαλοι ἦσαν διῃρημένοι ὡς πρὸς τὸ ζήτημα ἂν ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μίσθωσις ἄλλου πλοίου ἀπετέλει δι' αὐτὸν δικαίωμα, ἢ ὑποχρέωσιν. Ὁ Valin καὶ ὁ Pothier «Louages maritimes, ἀριθ. 68», ἰσχυρίζοντο, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν ἐνταῦθα εἰ μὴ δικαίωμα, ὅτι τὸ Διάταγμα ἤθελε νὰ εἴπῃ: ἐὰν ὁ πλοίαρχος θέλει νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ λάβῃ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον, πρέπει νὰ μισθώσῃ ἕτερον πλοῖον ὅπως φέρῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν προορισμόν των, ἀλλ' ὅτι ὁ πλοίαρχος ἦτο ἐλεύθερος νὰ μὴ ναυλώσῃ ἕτερον πλοῖον παραιτούμενος τοῦ ναύλου του. Τοὐναντίον ὁ Ἐμεριγὼν Traité des assurances, κεφαλ XII, τμῆμα 16ον § 6, ὑπεστήριζεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἦτο ὑπόχρεως νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν μίσθωσιν ἄλλου πλοίου ὡς ἐντολοδόχος τῶν φορτωτῶν.—Τὸ σύστημα δὲ τοῦ Ἐμεριγὼν παρεδέχθη ὁ ἐμπορ. κῶδιξ (ἄρθρ. 296). Οὐδέποτε δὲ φαίνεται, ὅτι ἠμφισβητήθη τοῦτο. Διὸ ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου εἶναι ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ ναυλωτοῦ, ἐὰν ὁ πλοίαρχος δὲν ἐφρόντιζε νὰ μισθώσῃ ἕτερον πλοῖον· τοῦτο δὲ ρητῶς παραδέχεται τὸ ἄρθρ. 634 τοῦ γερμ. ἐμπορ. κώδικος

συμφέρον αὐτῶν μέτρα, τουτέστι τὰ κατάλληλα νὰ ἀσφαλίσωσι τὴν ἄφιξιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον.

Διὰ τοῦτο ὀφείλει ὁ πλοίαρχος ν' ἀπόσχῃ τῆς μισθώσεως ἄλλου πλοίου, ἐὰν εἶναι συμφορώτερον εἰς τοὺς ναυλωτὰς νὰ μὴ συνεχίσῃ τὴν μετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν.

Οἱ δὲ φορτωταί, εἰδοποιούμενοι περὶ τοῦ πράγματος, δύνανται νὰ μὴ ἐπιτρέψωσι τὴν ἀναφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν ἐπὶ δευτέρου πλοίου, καὶ ἂν ἀκόμη τὸ πλοῖον τοῦτο παρέχῃ ἀσφάλειαν ὄχι μικροτέραν τοῦ πρώτου. Ἐφαρμοστέον δὲ τότε ὅ,τι καὶ κατὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν αὐτὸς οὗτος ὁ πλοίαρχος δὲν εὑρίσκει νέον πλοῖον πρὸς ἀποπεράτωσιν τοῦ πλοῦ (1). Ὅρα ἀριθ. 680 καὶ ἑπομ.

**675.** Ἐνδεχόμενον δὲ νὰ μισθώσῃ ὁ πλοίαρχος ἕτερον πλοῖον ἢ τοὐναντίον νὰ μὴ πράξῃ τοῦτο. Ὁριστέον δὲ ἐν ἑκάστῃ τῶν δύο τούτων περιπτώσεων τίνες εἶναι αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ ναυλωτοῦ. Τὰ ζητήματα ταῦτα ἅπτονται τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλωτοῦ καὶ συνδέονται κατ' ἀκολουθίαν μετὰ τοῦ Γ' τμήματος· προσήκει ὅμως νὰ ἐξετάσωμεν αὐτὸ ἐνταῦθα, ἵνα μὴ διαιρέσωμεν τὸ θέμα, καὶ νὰ συγκεντρώσωμεν ἐπὶ τὸ αὐτὸ πάντας τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον καθίσταται καθ' ὁδὸν ἀνίκανον πρὸς πλοῦν.

**676.** Α. *Μίσθωσις ἄλλου πλοίου.* — Ὅταν μισθοῦται δεύτερον πλοῖον, ἔχομεν δύο συμπεφωνημένους ναύλους, ἕνα τὸν συμφωνηνηθέντα μεταξὺ τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ, καὶ ἕτερον τὸν συμφωνηθέντα μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου τοῦ πρώτου πλοίου καὶ ἑνὸς δευτέρου ναυλοῦντος. Τί ὀφείλει ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ναυλωτής, καὶ τίνα εἶναι τὰ δικαιώματα τοῦ πρώτου ναυλοῦντος; Τρεῖς ὑποθέσεις δέον νὰ διακριθῶσι. Ὁ δεύτερος συμπεφωνημένος ναῦλος δύναται νὰ εἶναι (τοῦθ' ὅπερ τυγχάνει σπάνιον) ἀναλόγως ἴσος πρὸς τὸν πρῶτον ναῦλον, δύναται νὰ εἶναι ἀνώτερος, ἢ, τοὐναντίον, κατώτερος αὐτοῦ.

Πρὸς ἔρευναν τῶν τριῶν τούτων ὑποθέσεων, θέλομεν ὑποθέσει ὅτι ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης ἐγεννήθη κατὰ τὸ ἥμισυ τοῦ πλοῦ, καὶ ὅτι ὁ ὁλικὸς ναῦλος τοῦ πρώτου πλοίου ἦτο 10,000 φράγκα.

---

(1) Ὅρα Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 11, βιβλ. III, τίτλ. III, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

**677.** α. Τὸ δεύτερον πλοῖον ἐμισθώθη ἀντὶ 5000 φράγκων. Δὲν δύναται νὰ παρουσιασθῇ ἐνταῦθα οὐδεμία δυσκολία. Ὁ ναυλωτὴς ὀφείλει τὰς 10000 φράγκων· τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου τούτου ἀνήκει εἰς τὸν πρῶτον ναυλοῦντα, τὸ ἕτερον ἥμισυ εἰς τὸν δεύτερον. Ὑπάρχουσι βεβαίως καὶ ἔξοδα ἐκφορτώσεως καὶ ἀναφορτώσεως· τὰ ἔξοδα ταῦτα φέρουσιν οἱ ναυλωταί. Συνάγεται δὲ τοῦτο ἐκ τοῦ ἄρθρου 393 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καθ' ὅ, ὅταν τὰ ἐμπορεύματα εἶναι ἠσφαλισμένα, ὁ ἀσφαλιστὴς τῶν ἐμπορευμάτων τούτων εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ ἔξοδα ταῦτα.

**678.** β. Ὑποθέτομεν, ὅτι τὸ δεύτερον πλοῖον ἐναυλώθη ἀντὶ ναύλου ἀνωτέρου τοῦ πρώτου ναύλου, λόγου χάριν ἀντὶ 7000 φράγκων. Πρόκειται λοιπὸν ἐνταῦθα νὰ πληρωθῶσι διὰ τὸν ὅλον πλοῦν 12000 φράγκα ἀντὶ τῶν δεκακισχιλίων τὰ ὁποῖα εἶχον συμφωνηθῇ κατὰ τὸ πρῶτον συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως. Τίς δέον νὰ φέρῃ τὸ βάρος τῆς ἐπὶ πλέον διαφορᾶς ταύτης, ὁ ἀρχικὸς ναυλῶν ἢ ὁ ναυλωτής; Ὑπεστηρίχθη, ὅτι βαρύνει αὕτη τὸν ναυλοῦντα· ὁ πλοίαρχος, μισθῶν ἕτερον πλοῖον, οὐδὲν ἄλλο ἔπραξε, λέγουσιν, εἰ μὴ νὰ ἐκτελέσῃ τὴν πρώτην ναύλωσιν· συμμορφοῦται πρὸς τὸ ἄρθρον 238, ὅπερ ὑποχρεοῖ αὐτὸν νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὸν ἀρξάμενον πλοῦν (1). Ἀλλ' ἡ γνώμη αὕτη ὀρθῶς ὑπὸ πάντων ἀπεκρούσθη (2). Τῷ ὄντι τὸ ἀδύνατον τῆς ἐξακολουθήσεως τοῦ ἀρξαμένου πλοῦ διὰ τοῦ πρώτου πλοίου θέτει τέρμα εἰς τὴν πρώτην ναύλωσιν. Ἐὰν ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ μισθώσῃ ἕτερον πλοῖον, ὀφείλει νὰ πράξῃ τοῦτο ὡς ἀντιπρόσωπος τῶν φορτωτῶν. Εἶναι λοιπὸν δίκαιον νὰ φέρωσιν οὗτοι τὸ βάρος τῆς προσθέτου δαπάνης τῆς προκυπτούσης ἐκ πράξεως γενομένης πρὸς τὸ συμφέρον των καὶ νὰ μὴ ζημιωθῇ ὁ πλοίαρχος διὰ τὸ ὅτι ἐξετέλεσεν ἀκριβῶς τὰς ὑποχρεώσεις ἃς ἐπιβάλλει εἰς αὐτὸν ὁ νόμος. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ λύσις αὕτη ἐπεβεβαιώθη καὶ διὰ τοῦ ἄρθρ. 393 τοῦ ἐμπ. κώδ., ὅπερ ἐπιβάλλει τὸ ὑπερβάλλον τοῦ ναύλου εἰς βάρος τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν ἐμπορευμά-

(1) Ὁ Valin παρεδέχετο τὴν γνώμην ταύτην ἐπὶ τοῦ ἀντιστοίχου ἄρθρου τοῦ Διατάγματος. Μεθ' ὅλην τὴν μεγάλην αὐθεντίαν του ἡ γνώμη του ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δὲν ἔχει σήμερον οὐδεμίαν ἀξίαν. Ὑπεστήριξε δὲ αὐτήν, ὁρμώμενος ἐκ τῆς ἰδέας καθ' ἣν ἐδικαιοῦτο μόνον ὁ πλοίαρχος νὰ μισθώσῃ ἕτερον πλοῖον. Ὅρα σημ. 2 τῆς σελ. 556.

(2) Pardessus, II, ἀριθ. 715. Desjardins, III, ἀριθ. 795.

των. Ἐκ τούτου προδήλως ἐξυπακούεται, ὅτι ὁ ναυλωτής, ἀποκλειομένου τοῦ ναυλοῦντος, ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὸ ὑπερβάλλον τοῦτο. Διακήρυξίς τις (declaration) τῆς 17 Αὐγούστου 1779 (ἄρθρ. 9) ἔδιδεν ἤδη τὴν λύσιν ταύτην τὴν καθιερωθεῖσαν διὰ τοῦ ἄρθρ. 393 τοῦ ἐμπ. κώδικος (1) (2).

**679.** γ. Τὸ δεύτερον πλοῖον ἐναυλώθη ἀντὶ ναύλου ἀναλόγως κατωτέρου τοῦ πρώτου, λόγου χάριν ἀντὶ 4000 φράγκων. Ἔχομεν οὕτω ἐλάττωσιν κατὰ 1000 φράγκα ἐκ τοῦ ὁλικοῦ ναύλου. Τίς θέλει ὠφεληθῇ τὴν διαφορὰν ταύτην; Ὁ πρῶτος ἆρά γε ναυλῶν ἢ ὁ ναυλωτής; Ὑπὲρ τοῦ τελευταίου τούτου λέγουσί τινες, ὅτι, ἐπειδὴ φέρει τὸ ὑπερβάλλον τοῦ ναύλου, ὁσάκις ὑπάρχει τοιοῦτο, εἶναι δίκαιον νὰ ὠφεληθῇ αὐτὸς καὶ ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τοῦ ναύλου, ὅτι ἐπειδὴ ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ ὡς ἐντολοδόχος τῶν φορτωτῶν, μισθῶν τὸ δεύτερον πλοῖον, μεταβιβάζει εἰς αὐτοὺς τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσωσι τὸν νέον ναῦλον, μὴ λαμβάνων δι' ἑαυτὸν εἰμὴ τὸ συμμέτρως ἀντίστοιχον (le prorata) τοῦ ναύλου τοῦ ἀντιστοιχοῦντος πρὸς τὸ γενόμενον ἤδη μέρος τοῦ πλοῦ (3).

Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο εἶναι εὐλογοφανές. Εἶναι ἐν τούτοις προτιμότερον ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι ἡ ἐλάττωσις τοῦ ναύλου ἀποβαίνει εἰς ὄφελος τοῦ πρώτου ναυλοῦντος, ὅστις, μεθ' ὅλα ταῦτα λαμβάνει ἀκέραιον τὸν πρῶτον συμπεφωνημένον ναῦλον (4). Πρέπει νὰ δια-

---

(1) Παρατηρητέον, ὅτι ἡ διακήρυξις αὕτη εἶναι μεταγενεστέρα τοῦ ὑπομνηματιστικοῦ ἔργου τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ μεγάλου Διατάγματος. Ἄλλως δὲν ἠδύνατο ν' ἀσπασθῇ τὴν γνώμην τὴν ἀναγραφεῖσαν ἐν τῇ σημ. 1.

(2) Ὁ ὁλλανδικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 478, ἐδ. 3) διατάσσει ρητῶς, ὅτι ὁ πλοίαρχος μισθώνει δεύτερον πλοῖον διὰ λογαριασμόν του καὶ δὲν δύναται ἐκ τοῦ λόγου τούτου ν' ἀπαιτήσῃ αὔξησιν ναύλου. Ὅρα ὡς πρὸς ἄλλους ξένους νόμους τὴν σημείωσιν 4 ἐν τέλει.

(3) Laurin sur Cresp II, σελ. 114. Art. Desjardins, III, ἀριθ. 795.— Ἀπόφ. ἐμποροδ. τῆς Μασσαλίας τῆς 19 Ἰουλίου 1858 καὶ 9 Ἰουλίου 1859, Journal de Marseille, 1858. 1. 328 καὶ 1859. 1. 243 τῆς σελ. 558.

(4) Aix, 12 Αὐγούστου 1859, Journal de Marseille, 1859 1. 243· διαιτητικὴ ἀπόφασις ἐκδοθεῖσα ἐν Μασσαλίᾳ τὴν 3 Φεβρουαρίου 1866, Journal de Marseille 1866, 2.3. Ἡ ἀπόφασις αὕτη παραδέχεται, ὅτι μεθ' ὅλην τὴν ὠφέλειαν ἣν ἐπραγματοποίησεν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ ναυλῶν, τὰ ἔξοδα ἐκφορτώσεως καὶ ἀναφορτώσεως βαρύνουσι τὸν ναυλωτήν. (Ὅρα ἄρθρ.

κρίνωμεν τὸν πλοῦν τοῦ πλοίου καὶ τὸν τῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ πρὸς πλοῦν ἀνικανότης ἀποπερατώνει τὸν πρῶτον· ἀλλ' ὁ δεύτερος δύναται νὰ συνεχισθῇ. Ἐξακολουθεῖ διὰ τῆς μισθώσεως δευτέρου πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου παρακολουθοῦσι τὰ ἐμπορεύματα ὁ ἀρχικὸς ναῦλος, αἱ προγενέστεραι ἀσφάλειαι, αἱ συνομολογηθεῖσαι ἤδη προπωλήσεις. Εἶναι τόσον βέβαιον ὅτι ὁ πρῶτος ναῦλος ὀφείλεται ὑπὸ τῶν φορτωτῶν, ὥστε ἀπόλλυται διὰ τὸν ναυλοῦντα, ὅταν ἀπόλλυνται τὰ ἐμπορεύματα, ἔστω καὶ μετὰ τὴν ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον μεταφόρτωσιν (ἄρθρ. 302) (1). Γίνεται βεβαίως ὁ πλοίαρχος ἐντολοδόχος τῶν φορτωτῶν, δὲν ἀποβάλλει ὅμως ἕνεκα τούτου τὰς ἄλλας ἰδιότητάς του καὶ δὲν τροποποιεῖται ἡ πρώτη συμφωνία. Ἐὰν τὸ ὑπερβάλλον τοῦ ναύλου δὲν εἶναι εἰς βάρος τοῦ πρώτου ναυλοῦντος, ὁ λόγος τούτου εἶναι τὸ ὅτι δὲν πρέπει νὰ εἶναι οὗτος ὑπεύθυνος διὰ τοὺς θαλασσίους κινδύνους. Ἕνεκα τοῦ αὐτοῦ λόγου δέον νὰ ἐπιτραπῇ εἰς αὐτὸν νὰ λάβῃ ὁλόκληρον τὸν συμπεφωνημένον ναῦλον· ἄλλως, θὰ ἔφερεν εἰς βάρος του μίαν τῶν συνεπειῶν τῶν κινδύνων τούτων. Ὁ φορτωτὴς δὲν ζημιοῦται μὴ ἐπωφελούμενος ἐκ τοῦ ὅτι ὁ δεύτερος ναῦλος εἶναι κατώτερος· διότι οὐδὲν ἄλλο πληρώνει εἰ μὴ ὅ,τι ὑπεσχέθη· ὁ πρῶτος ναυλῶν δὲν λαμβάνει εἰ μὴ τὸν συμπεφωνημένον ναῦλον, τὸ δὲ ὄφελος τὸ ὁποῖον πραγματοποιεῖ εἶναι εἶδός τι ἀμοιβῆς τοῦ κόπου τὸν ὁποῖον κατέβαλε διὰ τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἀνεύρεσιν δευτέρου πλοίου.

**680**. Β. Ἐνδεχόμενον ἐν τούτοις νὰ μὴ εὕρῃ ὁ πλοίαρχος νὰ μισθώσῃ δεύτερον πλοῖον· τότε τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάνουσιν εἰς τὸν προορισμόν των. Ὁ νομοθέτης θεωρεῖ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ναυλοῦντος διαιρετήν, καὶ κατὰ συνέπειαν χορηγεῖ εἰς αὐτὸν *ναῦλον ἀνάλογον πρὸς τὸν γενόμενον πλοῦν* (ἄρθρ. 296, ἐδ. 3). Τοῦτο καλεῖται *ναῦλος ἀναλογικὸς* ἢ *ναῦλος ἀποστάσεως*.

---

393 καὶ ἀνωτέρω ἀριθ. 677). Ὅρα κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο τὸ ἄρθρ. 298 τοῦ σχεδίου τοῦ 1865 βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 97). Ὁ γερμανικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 632 καὶ 634) καὶ ὁ ἰταλικὸς (ἄρθρ. 570, 2ον καὶ 3ον ἐδ.) παραδέχονται, ὅτι ἡ ναύλωσις διαλύεται, καὶ ὅτι ἡ νέα ναύλωσις συνομολογεῖται διὰ λογαριασμὸν τοῦ φορτωτοῦ.—De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η, σελ. 158 καὶ ἑπόμ.).

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 9 Νοεμβρίου 1875.

**681.** Ἀλλὰ πῶς θὰ ὁρισθῇ ἡ ἀναλογία; Πολλάκις ὑπεστηρίχθη, ὅτι δὲν πρέπει νὰ περιορισθῇ τις πρὸς τοῦτο εἰς ὑπολογισμὸν ἀποστάσεων, ἀλλὰ νὰ ὑπολογισθῶσιν αἱ δυσκολίαι ἃς παρουσιάζουσιν ὡρισμένα μέρη τοῦ πλοῦ, αἱ ἐξαιρετικαὶ δαπάναι ἃς συνεπάγονται αὗται, καὶ νὰ μὴ ὑποχρεωθῇ ὁ ναυλωτὴς νὰ πληρώσῃ εἰ μὴ ναῦλον ἀποστάσεως ἴσον πρὸς τὴν διαφορὰν τὴν ὑπάρχουσαν μεταξὺ τοῦ συμπεφωνημένου ναύλου καὶ τοῦ ναύλου τοῦ ἀπαιτουμένου πρὸς μετακόμισιν τοῦ ἐμπορεύματος ἐκ τοῦ τόπου ὅπου ἐστάθη, εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ του, οὕτως ὥστε, ἐὰν οὗτος ἦτο ἴσος ἢ ἀνώτερος τοῦ πρώτου, νὰ μὴ ὀφείληται μηδέν (1). Ἡ τοιαύτη ἀντίληψις τοῦ ναύλου τῆς ἀποστάσεως εἶναι ἀληθῶς λογική· ἀλλ' εὑρίσκεται εἰς ἀντίφασιν πρὸς τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρ. 296, ἐδ. 3, ὅπερ ὁρίζει ὅτι «ὁ ναῦλος εἶναι *ἀνάλογος τοῦ γινομένου πλοῦ* (à proportion de ce dont le voyage est avancé) (2)».

**682.** Ἡ νομιμότης τοῦ ναύλου τῆς ἀποστάσεως ἀμφισβητεῖται σφόδρα ὑπὸ ἔποψιν νομοθετικήν. Πολλοὶ ὑποστηρίζουσιν, ὅτι ὁ κατ' ἀπόστασιν ναῦλος δέον νὰ καταργηθῇ καὶ ὅτι ἐν ᾗ περιπτώσει τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάσωσιν εἰς τὸν προορισμόν των, διότι δὲν κατωρθώθη ἡ μίσθωσις δευτέρου πλοίου, δὲν πρέπει νὰ ὀφείληται μηδέν. Ὑπὲρ τῆς θεωρίας ταύτης λέγουσιν οἱ ὀπαδοὶ αὐτῆς, ὅτι ἡ μετακόμισις ἣν ἀνέλαβεν ὁ ναυλῶν εἶναι ἀδιαίρετος καὶ ἕνεκα τούτου ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ ναύλου οὐδὲν ὑπάρχει τὸ τετελεσμένον, ἐφ' ὅσον ἡ μετακόμισις δὲν ἐξετελέσθη ὁλοσχερῶς· ὅτι πολλάκις, ἀφιεμένων τῶν ἐμπορευμάτων ἐν τοῖς λιμέσι προσορμίσεως, ὁ ναυλωτὴς δὲν πραγματοποιεῖ τὰ προσδοκώμενα κέρδη, ὑφίσταται μάλιστα καὶ ζημίαν ἕνεκα τῆς εἰς κατωτέραν τιμὴν πωλήσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐν τῇ συνεχείᾳ τῶν αὐτῶν ἰδεῶν ἐλέχθη, ὅτι τὸ σύστημα τοῦ ναύλου δὲν δύναται νὰ ἐξηγηθῇ, εἰ μὴ ἐὰν θεωρηθῇ ἡ ναύλωσις ὡς μίσθωσις πραγμάτων (3).

---

(1) Marseille, 9 Νοεμβρίου 1857, Journal du Marseille, 1857, 1. 294. — De Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η) σελ. 162· D' une réforme internationale du Droit maritime, σελ. 73 καὶ ἑπόμ. De Valroger II, ἀριθ. 833.

(2) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 796.

(3) Ὅρα de Courcy, Questions de Droit maritime (σειρὰ 1η), σελ. 158 καὶ ἑπομ. —Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 298) εἶχεν ἀπορρίψει τὸν κατ'

683. Οἱ κανόνες οἱ τεθέντες ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 296 τοῦ ἐμπορ. κώδικος δὲν πρέπει νὰ περιορισθῶσιν εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, τὴν ὁποίαν μόνην ρητῶς προβλέπει τὸ κείμενον τῆς διατάξεως ταύτης, ἀλλὰ δέον νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς συνεπείᾳ συμβεβηκότος τινὸς ἀνωτέρας βίας δὲν δύναται τὸ πλοῖον νὰ τελειώσῃ τὸν ἐπιχειρηθέντα πλοῦν, καίτοι τὰ ἐμπορεύματα ἐσώθησαν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Τοῦτο ἰδίᾳ ρητέον διὰ τὰς περιπτώσεις ναυαγίας καὶ ἁλώσεως πλοίου. Ὅρα ἄρθρ. 303, ἐδ. 1ον ἐμπ. κώδικος.

683 δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Δὲν ἰσχύει δὲ ἐν πάσαις ταῖς χώραις ὁ κατ' ἀπόστασιν ναῦλος ἐν ταῖς περιπτώσεσι καθ' ἃς συνεπείᾳ συμβεβηκότος ἀνωτέρας βίας τὰ ἐμπορεύματα ἀφέθησαν εἰς διάμεσον λιμένα.

Δὲν ἰσχύει οὗτος κατὰ τὸν *βελγικὸν* νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 94 καὶ 97), κατὰ τὰ ἔθιμα τῆς *Μεγάλης Βρεττανίας* (1) καὶ τῶν *Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς* (2).

Ἰσχύει τοὐναντίον κατὰ τοὺς κώδικας τῆς *Ἰταλίας* (ἄρθρ. 570, ἐδ. τελευτ.), τῆς *Φινλανδίας* (ἄρθρ. 102), τῆς *Ὁλλανδίας* (ἄρθρ. 1078, ἐδ. 4), τῆς *Σουηδίας* (ἄρθρ. 160), τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 160), τῆς *Γερμανίας* (ἄρθρ. 632 καὶ 636). Ὁ τελευταῖος οὗτος κῶδιξ (ἄρθρ. 633 ἐδ. 2) ὁρίζει, ὅτι ὁ κατ' ἀπόστασιν ναῦλος δὲν πρέπει οὐδέποτε νὰ ὑπερβαίνῃ τὸν ναῦλον τῶν σωθέντων ἐμπορευμάτων. Πλὴν τούτου, κατὰ τὸν κώδικα τοῦτον (ἄρθρ. 633 ἐδ. 1), ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τοῦ ναύλου τῆς ἀποστάσεως δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν μόνον ἡ σχέσις ἡ ὑφισταμένη μεταξὺ τῆς διανυθείσης καὶ τῆς ὑπολειπομένης ἀποστάσεως, ἀλλὰ πρὸς τούτοις καὶ ἡ ἀναλογία τῶν ἐξόδων, τοῦ χρόνου, τῶν κινδύνων, τῶν κόπων τοὺς ὁποίους προϋποθέτει κατὰ μέσον ὅρον τὸ συντελεσθὲν μέρος τοῦ πλοῦ καὶ τὸ ὑπολειπόμενον ἔτι. Οἱ κώδικες τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 160) καθιεροῦσι τὸν αὐτὸν κανόνα ὡς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατ' ἀπόστασιν ναύλου.

---

ἀπόστασιν ναῦλον Ἐπίσης καὶ οἱ κανόνες τῆς Σέφφηλδ ἀποκλείουσιν αὐτὸν ρητῶς. — Ὅρα περὶ τοῦ ξένου δικαίου, ἀριθ. 683 δίς.

(1) Abbott, ἔνθα ἀνωτ. σελ. 368 καὶ ἑπόμ.

(2) Dixon ἔνθα ἀνωτ., ἀριθ. 196 σελ. 191.

**684** 3ον. *Ὑποχρέωσις τοῦ ναυλοῦντος ὅπως δεχθῇ τὰ ἐμπορεύματα καὶ στοιβάσῃ αὐτὰ πρεπόντως ἐν τῷ πλοίῳ.*—Ὁ ναυλῶν ἢ ὁ πλοίαρχος ὁ ἀντιπροσωπεύων αὐτὸν ὀφείλει νὰ δεχθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου τὰ πρὸς μετακόμισιν ἐμπορεύματα. Δὲν δύναται νὰ μὴ τὰ δεχθῇ εἰ μὴ ἂν εἶναι ἐπικίνδυνα, ἂν εἶναι τοιούτου εἴδους ὥστε νὰ συνεπάγωνται τὴν δήμευσιν τοῦ πλοίου ἐν ὥρᾳ πολέμου, ἢ ἂν δὲν εἶναι τὰ συμπεφωνημένα ἐμπορεύματα, ἐν ᾗ περιπτώσει ἡ φύσις τῶν ἐμπορευμάτων εἶχεν ὁρισθῇ κατ' εἶδος καὶ ἂν ὑπῆρχε νόμιμον συμφέρον νὰ μὴ φορτωθῶσιν ἄλλα (1). Ὁ ναυλωτὴς ὁ φορτώνων ἐμπορεύματα ἐπικίνδυνα εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν προξενουμένην ζημίαν οὐ μόνον πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς ἄλλους ναυλωτάς (2).

Ὁ πλοίαρχος καὶ κατὰ συνέπειαν ὁ ναυλῶν εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὰ ἐμπορεύματα οὐ μόνον ἀπὸ τῆς στιγμῆς καθ' ἣν εὑρίσκονται ταῦτα ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἀφ' ὅτου ἐτέθησαν εἰς τὴν διάθεσίν των ὅπως φορτωθῶσιν (ἄρθρ. 222 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἀναλογ. ἄρθρ. 1783 τοῦ ἀστικοῦ). Ἡ εὐθύνη αὐτῶν παύει κατὰ τὴν παράδοσιν αὐτῶν εἰς τοὺς παραλήπτας (3). Ὁ θεματοφύλαξ (consignataire) τοῦ πλοίου ὁ ὑποκαθιστῶν ἑαυτὸν εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων ὡς ἐκ τούτου καὶ μόνου ὑποκαθίσταται εἰς αὐτὸν ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς εὐθύνης (4).

**685.** Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ τοποθετήσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου του οὕτως ὥστε νὰ μὴ βλαφθῶσι ταῦτα κατὰ τὸν πλοῦν. Ἡ τοποθέτησις αὕτη τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου καλεῖται ἐν τῇ τεχνικῇ γλώσσῃ *στοιβασία* (arrimage).

**686.** Ἐν περιπτώσει δυστυχήματός τινος δύνανται νὰ ἐγερθῶσι δυσκολίαι ὡς πρὸς τὸ ζήτημα, ἂν ἡ στοιβασία ἐγένετο προσηκόν-

---

(1) Πρβ. γερμανικὸν ἐμπορ. κώδικα, ἄρθρ. 563.

(2) Δύναται νὰ ὑποτεθῇ, ὅτι πρόκειται περὶ ἐκρηκτικῶν ὑλῶν, περὶ λαθρεμπορίου πολέμου, πραγμάτων συνεπαγομένων τὴν δήμευσιν. Ὅρα γερμανικὸν κώδικα (ἄρθρ. 564)· ἱσπανικὸν ἄρθρ. 681 καὶ 682, φινλανδικὸν ἄρθρ. 85.

(3) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Bordeaux 23 Ὀκτωβρίου 1889, Revue internationale du Droit maritime, 1889-90, σελ. 377.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 8 Φεβρουαρίου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, 27.

τως. Διὸ πολλάκις πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῶν καὶ ἐξασφάλισιν τοῦ μέσου τῆς εὐκόλου ἀποκρούσεως τῶν περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγῶν ὁ πλοίαρχος βεβαιώνει διὰ πραγματογνωμόνων τὴν καλὴν στοιβασίαν κατὰ τὴν ἄφιξιν. Οἱ πραγματογνώμονες οὗτοι καλοῦνται *ἔνορκοι στοιβασταὶ* (arrimeurs-jurés). Πολλάκις δὲ τὸ ἔργον αὐτῶν ἐκπληροῦσιν οἱ πραγματογνώμονες ἐπισκέπται (ἀριθ. 541).

Ἡ βεβαίωσις αὕτη δὲν ἀπαιτεῖται ὑπὸ οὐδενὸς νόμου, εἶναι ὅμως χρησιμωτάτη. Ἔκθεσις καλῆς στοιβασίας ἀπαλλάττει συνήθως τῆς εὐθύνης τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου. Τἀνάπαλιν ἐν ἐλλείψει τοιαύτης ἐκθέσεως εἰκάζεται, ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ἔκαμε καλὴν στοιβασίαν (1). Ἔχομεν ὁπωσδήποτε ἐνταῦθα δικαστικὰ τεκμήρια. Ἀφοῦ δὲν ὑπάρχουσι σχετικαὶ τοῦ νόμου διατάξεις, δὲν δύναται νὰ γίνηται λόγος περὶ νομίμων τεκμηρίων (ἄρθρ. 1350 καὶ 1353 τοῦ ἀστ. κώδικος).

**687**. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄφινε κατ' ἀρχὴν εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν φροντίδα τῆς στοιβασίας τῶν ἐμπορευμάτων συμφώνως πρὸς τὴν φύσιν αὐτῶν καὶ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου. Ὑπῆρχον ὡς πρὸς τοῦτο συνήθειαι ποικίλλουσαι κατὰ τοὺς λιμένας. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἕνα μόνον ἔθετε περὶ τῆς στοιβασίας κανόνα, ἐν τῷ ἄρθρῳ 229.

Τὸ καθεστὼς τοῦτο ἔδιδεν ἀφορμὴν εἰς ἔγερσιν δυσκολιῶν καὶ γέννησιν περιπλοκῶν. Ὁ πλοίαρχος, ὡς εἰκός, ἐζήτει νὰ ἐνεργήσῃ τὴν στοιβασίαν συμφώνως πρὸς τὰς συνηθείας τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ. Ἀλλ' ἐνδεχόμενον νὰ ἠγνόει τὰς συνηθείας ταύτας· ἠγνόει μάλιστα αὐτὰς θετικῶς, ὅταν τὸ πλοῖον εἶχε διαζευκτικὸν προορισμόν (ἀριθ. 655), τοῦθ' ὅπερ συμβαίνει σήμερον συχνότατα. Διὸ ἐγεννήθη ἡ σκέψις τοῦ νὰ τεθῶσι γενικοί τινες κανόνες περὶ στοιβασίας. Ἡ κυβέρνησις δὲν ἐνόμισεν ὅτι εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ ὁρίσῃ τοὺς κανόνας τούτους, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι πρόκειται ἐνταῦθα περὶ θέματος ἰδιωτικοῦ συμφέροντος. Διὸ νόμος τις τῆς 20 Δεκεμβρίου 1892 ἐχορήγησεν εἰς τὴν κυβέρνησιν τὸ δικαίωμα νὰ ὁρίσῃ διὰ διαταγμάτων τοὺς κανόνας καθ' οὓς δέον νὰ γίνηται ἡ

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 17 Σεπτεμβρίου 1890. Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 280.

στοιβασία ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ νόμου τούτου ἐξεδόθη ἓν διάταγμα τῆς 1 Δεκεμβρίου 1893 (1).

Ποῖος δὲ εἶναι ὁ μοναδικὸς περὶ στοιβασίας κανὼν ὁ περιεχόμενος ἐν τῷ ἐμπορικῷ κώδικι ; Τίνες εἶναι οἱ κανόνες τοῦ διατάγματος τῆς 1 Δεκεμβρίου 1893 ;

**688**. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ.229) ἀπαγορεύει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φορτώνῃ ἐπὶ τοῦ δαπέδου τῆς πρώτης γεφύρας τοῦ πλοίου τοῦ καλουμένου tillac ἢ franc tillac (καταστρώματος). Τὰ οὕτω φορτωνόμενα ἐμπορεύματα εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς τὴν κακοκαιρίαν, δύνανται νὰ παρασυρθῶσιν ὑπὸ τῶν κυμάτων. Δι' αὐτὰ πρῶτον γεννᾶται ἡ σκέψις νὰ ριφθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν, ὅταν ἡ χύσις ἀποβαίνῃ ἀναγκαία ὡς μέτρον σωτηρίας. Τέλος ὅταν ἀποφασισθῇ νὰ ριφθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ταῦτα τὰ ἐμπορεύματα, ἰσχύουσιν ὡς πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην αὐτῶν δυσμενέστεροι κανόνες ἢ ὅσον ὡς πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην ἐμπορευμάτων τοποθετημένων εἰς τὸ πλοῖον καὶ χυθέντων εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου (ἄρθρ. 421 ἐμπ. κώδ.). Ὅρα Κεφάλαιον Ε'.

**689**. Ἀλλ' ἡ ἀπαγόρευσις τῆς φορτώσεως ἐπὶ τοῦ καταστρώματος περιλαμβάνει ἆρά γε καὶ τὴν φόρτωσιν τὴν ἐπὶ τοῦ *ἐπιστέγου* (dunette) ἢ τὴν ἐν τῷ *μεσοστέγῳ* (rouf), εἴδους μικροῦ παραπήγματος εὑρισκομένου πρὸς τὴν πρύμναν τοῦ πλοίου ; Ἐπιτρέπεται ἀμφιβολία περὶ τούτου, διότι τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἐν ταῖς θέσεσι ταύταις τοποθετούμενα εἶναι ὑπὸ σκέπην. Ἀλλ' ἐπειδὴ τὸ περὶ οὗ πρόκειται παράπηγμα εὑρίσκεται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, δὲν συμμορφοῦταί τις τελείως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 229 ἐπιτρέπων τοιαύτην φόρτωσιν (2).

**690**. Ἡ παράβασις τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ ἄρθρ. 229 ἐπιφέρει σοβαρὰν συνέπειαν διὰ τὸν πλοίαρχον καὶ κατ' ἀκολουθίαν διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Ὁ πλοίαρχος ὁ φορτώνων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος εὐθύνεται δι' ὅλας τὰς ζημίας ἃς ὑφίστανται τὰ ἐμπορεύματα.

**691**. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ φορτωτὴς δύναται νὰ συναινέσῃ εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσιν. Κατὰ τὸ ἄρθρον 229,

---

(1) Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως τῆς 6 Δεκεμβρίου 1893.

(2) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 631. Laurin sur Cresp, II, σελ. 118.

ἡ συναίνεσις αὕτη δέον νὰ δοθῇ ἐγγράφως· δὲν δύναται λοιπὸν νὰ ἀποδειχθῇ οὔτε διὰ μαρτύρων οὔτε δι' ἁπλῶν τεκμηρίων, ἀλλ' ἡ ὁμολογία ἢ ὁ ὅρκος δύναται νὰ ἐπιτραπῇ, ὡς εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ἀπαιτεῖται τὸ ἔγγραφον ad probationem καὶ ὄχι ad solennitatem.

Ρητέον ἐν τούτοις, ὅτι καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη καθ' ἣν ἡ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσις ἐγένετο τῇ συγκαταθέσει τοῦ φορτωτοῦ, ὁ νόμος διακρίνει ὑπό τινα σπουδαίαν ἔποψιν τὰ οὕτω φορτωμένα ἐμπορεύματα ἀπὸ τῶν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα φορτωμένων. Ὅρα ἄρθρ. 421 καὶ κατωτέρω Κεφάλαιον Ε'.

**692.** Ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτώσεως δὲν ἀφορᾷ πάντα τὰ εἴδη τῆς θαλασσοπλοΐας· οὕτω δὲν ἐφαρμόζεται ἐν τῇ μικρᾷ ἀκτοπλοΐᾳ (ἀγχιπλοΐᾳ) (1). Τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελοῦντα πλοῦς ἀκτοπλοΐας εἶναι τοσοῦτον μικρᾶς χωρητικότητος, ὥστε δὲν ἐπιτρέπεται νὰ μὴ ἐπωφελῆταί τις ὅλον τὸν διαθέσιμον χῶρον αὐτῶν. Ἐν τοῖς πλοίοις τούτοις ἡ φόρτωσις δύναται νὰ γίνῃ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, πλὴν ἂν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία. Οὕτω ἡ διάκρισις μεταξὺ μεγάλης καὶ μικρᾶς ἀκτοπλοΐας, ἡ καταργηθεῖσα διὰ τοῦ διατάγματος τῆς 25 Νοεμβρίου 1827, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῶν προσόντων τῶν ἀπαιτουμένων παρὰ τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 493), ὑφίσταται ἀκόμη ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ συγχωρητοῦ τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος (2).

**693.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 20) δὲν ποιεῖται ἐξαίρεσιν ὡς πρὸς τὴν ἀγχιπλοΐαν καὶ προσθέτει : « Ἐξομοιοῦται πρὸς τὸ κατάστρωμα (tillac) πᾶν παράπηγμα μὴ ἀποτελοῦν ἓν σῶμα μετὰ τῶν ἐγκοιλίων (menbrures) τοῦ πλοίου».—Τὸ ἄρθρ. 507 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπ. κώδι-

---

(1) Ὑπάρχει οὕτω νομικὸν ἐνδιαφέρον νὰ διακρίνωμεν τὰ δύο εἴδη ἀκτοπλοΐας. Ὅρα τὴν συνέχειαν τοῦ κειμένου.

(2) Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 239) εἶχε καταργήσει τὴν ὡς πρὸς τὴν ἀγχιπλοΐαν ἐξαίρεσιν. Δύο ἐπροτάθησαν λόγοι πρὸς δικαιολόγησιν τῆς καταργήσεως ταύτης· ἐν πρώτοις, τῆς ἀρχαίας διακρίσεως μεταξὺ μεγάλης καὶ μικρᾶς ἀκτοπλοΐας ἐκλειπούσης ἐκ τῆς πρακτικῆς καὶ ἐκ τῆς νομοθεσίας, εἶναι πρέπον νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ ὁμοιόμορφον· ἔπειτα τὸ ἀπόλυτον δικαίωμα τὸ ἀφεθὲν εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ φορτώνῃ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀποδιώκει πολλὰ τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τῆς ἀκτοπλοΐας.

κος ἀπαγορεύει τὴν φόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἢ τὴν ἐξάρτησιν αὐτῶν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ φορτωτοῦ, ἐπιφυλάσσει ὅμως εἰς τὰς ἰδιαιτέρας νομοθεσίας τῶν διαφόρων γερμανικῶν κρατῶν τὸ δικαίωμα νὰ νομοθετήσωσιν, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις αὕτη δὲν θὰ ἐφαρμόζηται εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν.

Ὁ *ἰταλικὸς* κῶδιξ (ἄρθρ. 498) ἀπαγορεύει τὴν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσιν ἄνευ τῆς ἐγγράφου συναινέσεως τοῦ φορτωτοῦ, προσθέτει ὅμως, ὅτι ἡ συναίνεσις αὕτη εἰκάζεται δι' ὡρισμένους περιωρισμένους πλοῦς. Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Σουηδίας* (ἄρθρ. 117) καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 117) ἀπαγορεύουσι τὴν ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ φορτωτοῦ φόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου ἢ τῆς λέμβου αὐτοῦ καὶ τὴν ἐξάρτησιν αὐτῶν ἔξωθεν τοῦ πλοίου. Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* δὲν ἐπιτρέπονται κατ' ἀρχὴν αἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτώσεις εἰ μὴ εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἐνεργοῦντα ἀκτοπλοΐαν· ἀλλ' ὡς πρὸς τὰ λοιπὰ πλοῖα δέον νὰ λαμβάνηται ὑπ' ὄψιν οὐ μόνον ἡ συμφωνία τῶν συμβαλλομένων ἀλλὰ καὶ ἡ συνήθεια τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου. Ὁ νόμος τῆς 15 Αὐγούστου 1876 (39 καὶ 40 Victoria, κεφάλ. 80) ἀπαγορεύει ἀπολύτως, ἐπὶ ἀπειλῇ ὡρισμένων ποινῶν, τὴν φόρτωσιν ξύλων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, καὶ ἐπειδή, οἱαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ φύσις τῶν ἐμπορευμάτων, αἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτώσεις δύνανται, ὅταν εἶναι ὑπερβολικαί, νὰ ἐκθέσωσιν εἰς κίνδυνον τὴν τύχην τοῦ πλοίου καὶ τὴν ζωὴν τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ὁ αὐτὸς νόμος (ἄρθρ. 23) ἀποφαίνεται, ὅτι τὰ δικαιώματα χωρητικότητος (λιμενικὰ τέλη) εἰσπράττονται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς χωρητικότητος τῆς ἐπισήμου καταμετρήσεως τοῦ πλοίου, αὐξανομένης κατὰ τὴν χωρητικότητα τὴν ἀναγκαίαν ὅπως περιλαμβάνῃ τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα (1).

**694.** Τὸ διάταγμα τῆς 1ης Δεκεμβρίου 1893 ἔθεσεν ὡς πρὸς τὴν στοιβασίαν κανόνας διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἐμπορευμάτων. Οἱ κανόνες οὗτοι εἶναι ἰδιωτικοῦ συμφέροντος καὶ δύνανται κατ' ἀκολουθίαν νὰ τροποποιηθῶσιν. Ἐπεφυλάχθη δὲ ἡ κυβέρνησις νὰ ἐκδώσῃ ἄλλο διάταγμα, ὅπως ὁρίσῃ τοὺς κανόνας, οἵτινες, σκοπὸν ἔχοντες τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβατῶν, θὰ θεωροῦν-

(1) Ὅρα Annuaire de législation étrangère, 1877, σελ. 51 καὶ ἑπομ.

ται ὡς δημοσίας τάξεως καὶ θὰ εἶναι κατ' ἀκολουθίαν ἀνεπίδεκτοι τροποποιήσεως δι' ἰδιωτικῆς συμφωνίας.

Τὸ εἰρημένον διάταγμα περιλαμβάνει εἴκοσιν ἓξ ἄρθρα διηρημένα εἰς τέσσαρας τίτλους. Ὁ πρῶτος τίτλος (ἄρθρ. 2 μέχρι 12) πραγματεύεται περὶ τῶν ἐμπορευμάτων πάσης φύσεως, ἐξαιρέσει τῶν χῦμα (en vrac) σιτηρῶν καὶ ὑγρῶν. Ὁ δεύτερος τίτλος (ἄρθρ. 13 μέχρι 18) ἀφορᾷ τὰ σιτηρὰ καὶ τοὺς καρποὺς (les grains et graines) πάσης φύσεως χῦμα. Ὁ τρίτος τίτλος (ἄρθρ. 19 μέχρι 23) περιέχει διατάξεις περὶ τῶν οἴνων, τῶν οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν, ἐλαίων καὶ ἐν γένει πάντων τῶν ρευστῶν ὑλικῶν. Ὁ τέταρτος τίτλος (ἄρθρ. 24 μέχρις 26) περιέχει μέτρα γενικά. — Εὑρίσκομεν δὲ ἐν αὐτῷ ἰδίᾳ τὸν ἑπόμενον γενικὸν κανόνα, ὁ ὁποῖος πάντοτε ἦτο δεκτός : *τὰ ἐμπορεύματα περὶ τῶν ὁποίων ὁ παρὼν κανονισμὸς δὲν περιέχει εἰδικὰς διατάξεις θὰ στοιβάζωνται μεθ' ὅλης τῆς ἐπιμελείας καὶ προφυλάξεως ἣν ἐπιβάλλει ἡ φύσις αὐτῶν.*

**695.** 4ον *Ὑποχρέωσις ἐκδόσεως φορτωτικῆς.* — Πρέπει δὲ νὰ δίδεται εἰς τοὺς ναυλωτὰς ἔγγραφος ἀπόδειξις τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα ἀναλαμβάνει ὁ πλοίαρχος. Παρ' αὐτοῦ δὲ συνήθως προέρχεται ἡ ἀπόδειξις αὕτη καὶ ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ οὐδέποτε ὑποθέτει ἄλλο τι. Συμβαίνει ἐν τούτοις, μάλιστα προκειμένου περὶ πλοίων ἀνηκόντων εἰς μεγάλας ναυτιλιακὰς ἑταιρείας, νὰ προέρχηται ἡ ἀπόδειξις αὕτη ἔκ τινος ὑπαλλήλου τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ ὄχι ἐκ τοῦ πλοιάρχου· ἀλλὰ τότε ὑπογράφεται διὰ λογαριασμὸν καὶ ἐν ὀνόματι τοῦ τελευταίου τούτου. Ἡ ἀπόδειξις αὕτη εἶναι ἡ *φορτωτική* (connaissement) (ἄρθρον 222 Ε. Κ.), καλουμένη ἐνίοτε εἰς παλαιοτέρους χρόνους police de chargement (1).

Ἡ περὶ ἐκδόσεως φορτωτικῆς ὑποχρέωσις ἐπανελήφθη ἐν τῷ οἰκονομικῷ νόμῳ τῆς 30 Μαρτίου 1872, καθ' ὃν (ἄρθρ. 3) *πᾶσα κατὰ θάλασσαν ἢ ἐπὶ τῶν ποταμῶν, ποταμίων καὶ διωρύγων μετακόμισις ἐν τῇ περιφερείᾳ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς δέον νὰ συνοδεύηται ὑπὸ φορτωτικῆς.*

---

(1) Ἐν Ἰταλίᾳ λέγεται polizza di carico. Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ἡ φορτωτικὴ καλεῖται bill of lading, ἐν Γερμανίᾳ Connossement, ἐν Ἱσπανίᾳ conocimiento.

Δυνάμεθα νὰ παραβάλωμεν τὴν φορτωτικὴν πρὸς τὸ récépissé (ἀπόδειξιν) τὸ ἐν χρήσει ἐν ταῖς κατὰ γῆν μετακομίσεσι, ἰδίᾳ διὰ τῶν σιδηροδρόμων (1). Εἶναι ἀληθές, ὅτι τὸ récépissé δὲν συνηθίζεται εἰς ὅλας τὰς χρήσεις εἰς ἃς χρησιμεύει ἡ φορτωτική, ἀλλὰ τοῦτο ὀφείλεται μόνον εἰς τὸ ὅτι αἱ κατὰ γῆν μετακομίσεις δὲν διαρκοῦσιν ἐν γένει τοσοῦτον χρόνον (2).

**696.** *Χρησιμότης τῆς φορτωτικῆς.* — Ἔχει δὲ ἡ φορτωτικὴ ἐν τῇ πρακτικῇ τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας ὑψίστην σπουδαιότητα: *α.* Χρησιμεύει εἰς ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεως· *β.* ὡς ἐκ τούτου καὶ μόνου ἀποδεικνύει τὴν ναύλωσιν τὴν ὁποίαν προϋποθέτει, ἀναπληροῖ μάλιστα οὕτω ὡς μέσον ἀποδείξεως τὸ ναυλωτικόν· τὸ τελευταῖον τοῦτο ἔγγραφον σχεδὸν δὲν συντάσσεται εἰ μὴ διὰ τὴν ναύλωσιν τοῦ ὅλου ἢ ὡρισμένου μέρους τοῦ πλοίου (ἀριθ. 649). *γ.* Ἔχει δὲ καὶ ἄλλην ἀκόμη χρησιμότητα ἡ φορτωτική: θέτει τὰ ἐμπορεύματα ἕνεκα τῶν ὁποίων ἐξεδόθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κομιστοῦ· διότι παρέχει εἰς τὸν κομιστὴν αὐτῆς τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ πλοιάρχου τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Διὸ κατορθοῦται δι' αὐτῆς ἡ μεταβίβασις τῆς κατοχῆς καὶ συνεπῶς ἡ ἐνεχυρίασις τῶν ἐμπορευμάτων ἐνῷ ἀκόμη εὑρίσκονται καθ'ὁδόν (3), καὶ ὁ πωλητὴς ἐμπορευμάτων καθ' ὁδὸν εὑρισκομένων δύναται δι'αὐτῆς νὰ χορηγήσῃ εἰς τὸν ἀγοραστὴν τὸ μέσον νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσι ταῦτα εἰς αὐτὸν ἅμα τῇ ἀφίξει των εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ των.

Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν περιορίζεται εἰς τὸ νὰ διατάξῃ τὴν ἔκδοσιν τῆς φορτωτικῆς, ἀλλ' ὁρίζει πρὸς τούτοις καὶ τὸ περιεχόμενον αὐτῆς, ὡς πράττει ὡς πρὸς τὸ ναυλωτικόν (ἀριθ. 649 καὶ ἑπόμ.).

**697.** *Περιεχόμενον τῆς φορτωτικῆς.* — Κατὰ τὸ γράμμα τοῦ ἄρθρ. 281 Ε. Κ. ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ φανερώνῃ:

*1. Τὴν φύσιν καὶ τὴν ποσότητα ὡς καὶ τὸ εἶδος ἢ ποιότητα τῶν πρὸς μετακομιδὴν πραγμάτων.*

*2. Τὸ ὄνομα τοῦ φορτωτοῦ.*

---

(1-2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα. III, ἀριθ. 575 καὶ ἀριθ. 278 τρίς.

(3) Αἱ φορτωτικαὶ κέκτηνται μεγάλην σημασίαν ἐπὶ πολέμου, καθ' ὅσον ἀποδεικνύουσιν ὅτι ὡρισμένα ἐμπορεύματα ἀνήκουσιν εἰς ὑπηκόους οὐδετέρου κράτους καὶ συνεπῶς δὲν δύνανται νὰ ληϊσθῶσι, καὶ ἂν ἀκόμη εἶναι φορτωμένα ἐπὶ ἐχθρικοῦ πλοίου.

*3. Τὸ ὄνομα καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πρὸς ὃν γίνεται ἡ ἀποστολή.*

*4. Τὸ ὄνομα καὶ τὸν τόπον τῆς κατοικίας τοῦ πλοιάρχου.*

*5. Τὸ ὄνομα καὶ τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου.*

*6. Τὸν τόπον τοῦ ἀπόπλου καὶ τοῦ κατάπλου.*

*7. Τὴν τιμὴν τοῦ ναύλου.*

*8. Τὰ σημεῖα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν πρὸς μετακομιδὴν πραγμάτων.*

Παρατηρητέον, ὅτι τὸ περιεχόμενον τοῦτο εἶναι ἐν γένει τὸ αὐτὸ πρὸς τὸ τοῦ ναυλωτικοῦ· αὐτὸς δὲ εἶναι καὶ ὁ λόγος, ἕνεκα τοῦ ὁποίου πολλάκις ἀντικαθίσταται τὸ ναυλωτικὸν διὰ τῆς φορτωτικῆς (ἀριθ. 648). Πάντως ὅμως διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι ἡ φορτωτικὴ δέον ν' ἀποδεικνύῃ τὴν φόρτωσιν ὡρισμένων ἐμπορευμάτων, νὰ θέτῃ αὐτὰ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κομιστοῦ καὶ νὰ χορηγῇ εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτόν, περιέχει, διαφέρουσα κατὰ τοῦτο τοῦ ναυλωτικοῦ, τὸ ὄνομα τοῦ παραλήπτου καὶ διαφόρους σημειώσεις γενομένας πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ ἀτομικοῦ προσδιορισμοῦ τῶν μετακομιστέων πραγμάτων. Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὰ φορτωτέα ἐμπορεύματα δὲν εἶναι ἀναγκαίως γνωστὰ καὶ ὡρισμένα κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ναυλωτικοῦ.

Τὸ ἄρθρ. 281 Ε. Κ. δὲν ἀπαιτεῖ τὴν ἀναγραφὴν τῆς χρονολογίας ἐν τῇ φορτωτικῇ. Οὐδεμία ὅμως ἀμφιβολία, ὅτι ἡ φορτωτικὴ δέον νὰ χρονολογῆται (1), ὡς τὸ ἀγωγιαστήριον κατὰ ἄρθρον 102 Ε. Κ. (2) καὶ πράγματι πάντοτε χρονολογεῖται. Δὲν δύναταί τις νὰ ἐννοήσῃ πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ μὴ ἀπαιτῆται ἡ χρονολογία, ἀφοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 282 Ε. Κ. τὰ ἀντίτυπα τῆς φορτωτικῆς δέον νὰ ὑπογράφωνται ἐντὸς εἰκοσιτεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς φορτώσεως.

**698.** Ἡ παράλειψις ἢ ἀνεπαρκὴς ἀναγραφὴ τῶν δηλώσεων, αἵτινες δέον νὰ περιέχωνται ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἔχει ἀς συνεπείας ἡ ὁμοία περίπτωσις ἐν τῷ ναυλωτικῷ. Ρητέον δὲ πρὸς τούτοις, ὅτι συμπληρωματικαὶ δηλώσεις δύνανται νὰ περιλαμβάνωνται ἐν τῇ φορτωτικῇ κατὰ τὰς συμφωνίας τῶν μερῶν. Πρβ. ἀριθ. 657.

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 566, σελ. 410.

(2) Arth. Desjardins, II, ἀριθ. 919.

Ἐὰν διὰ τὴν αὐτὴν φόρτωσιν συνταχθῇ καὶ ναυλωτικὸν καὶ φορτωτική, ἐνδεχόμενον τὸ περιεχόμενον τῶν δύο τούτων ἐγγράφων νὰ μὴ διατελῇ ἐν ἁρμονίᾳ. Γεννᾶται τὸ ζήτημα, ποῖον ἐκ τῶν δύο τούτων πρέπει νὰ ὑπερισχύσῃ. Ὅρα ἀριθ. 710.

**699**. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἡ φορτωτικὴ δέον νὰ ὑπογράφηται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐπειδὴ ἀποτελεῖ ἀναγνώρισιν τῆς παραλαβῆς τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 222 Ε. Κ.). Θὰ ἐνόμιζέ τις, ὅτι ἡ ὑπογραφὴ αὕτη δέον νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκής. Ἐν τούτοις ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 282) ἀπαιτεῖ καὶ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ φορτωτοῦ. Ἐξηγεῖται δὲ τὸ πρᾶγμα. Ἡ φορτωτικὴ δέον ν' ἀποδεικνύῃ τὴν φόρτωσιν οὐ μόνον μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ φορτωτοῦ, ἀλλὰ καὶ ἀπέναντι τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 283, Ε. Κ.). Διὰ τοὺς τελευταίους τούτους ἡ ὑπογραφὴ τοῦ φορτωτοῦ κέκτηται πραγματικὴν χρησιμότητα (1). Ὁ πλοίαρχος ὑπογράφει σχεδὸν πάντοτε τὴν φορτωτικήν, ἥτις φανερώνει τὴν φύσιν τῶν ἐμπορευμάτων, χωρὶς νὰ γνωρίζῃ τὸ περιεχόμενον τῶν δεμάτων τῶν φορτωθέντων ἐπὶ τοῦ πλοίου του· δὲν δύναται κἂν νὰ τὰ ἀνοίξῃ ἵνα ἐπιβεβαιώσῃ τὸ πρᾶγμα, ἐὰν παρίσταται λόγος πρὸς τοῦτο (ἀριθ. 741). Ἡ ὑπογραφὴ λοιπὸν τοῦ πλοιάρχου βεβαιοῖ μὲν ὅτι ἐγένετο φόρτωσις, δὲν δύναται ὅμως μόνη αὐτὴ νὰ χρησιμεύσῃ ὅπως ἀποδείξῃ ποία εἶναι ἡ φύσις καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἀξία αὐτῶν. Ἡ ὑπογραφὴ τοῦ φορτωτοῦ βεβαιοῖ τὸ περιεχόμενον τὸ ἀναφερόμενον ἐν τῇ φορτωτικῇ· ἀποτελεῖ ἕν τινι μέτρῳ ἐγγύησιν διὰ τὸν ἀσφαλιστήν, ὡς πρὸς τὸν ὁποῖον ἡ φύσις τοῦ φορτίου ἔχει μεγάλην σπουδαιότητα, διότι ἀναλόγως αὐτῆς ἡ ἀσφαλιστήριος ἀποζημίωσις δύναται νὰ ποικίλλῃ σημαντικώτατα.

Πλὴν τούτου ἡ ὑπογραφὴ τοῦ φορτωτοῦ εἶναι οὐσιώδης, ὅταν ἡ φορτωτικὴ προσάγηται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, θέλοντος ν' ἀποδείξῃ ἐν τῇ ναυλώσει ὅρους περιοριστικοὺς τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Πρβ. σημ. 1 τῆς σελ. 576.

**700**. Ἐνδιαφέρει δὲ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ μὴ ἀφίνῃ αὐτὸν ὁ

---

(1) Ὅρα σημείωσιν τοῦ Ch. Lyon-Caen ὑπό τινα ἀπόφασιν τοῦ προβουλευτικοῦ τμήματος τῆς 24 Ἰουλίου 1883. S. 1884. 1. 58. Journal du Palais, 1884. 1. 126. Ὅρα ἐπίσης Art. Pesjardins, IV, ἀριθ. 992, σελ. 25 καὶ σελ. 504 καὶ 505.

πλοίαρχος νὰ περιμένῃ ὑπερμέτρως διὰ τὴν παράδοσιν τῆς φορτωτικῆς, ἄνευ τῆς ὁποίας δὲν ἀποδεικνύεται ἡ φόρτωσις. Ἐπίσης ἐνδιαφέρει τὸν πλοίαρχον νὰ μὴ βραδύνῃ ὁ φορτωτὴς καθ' ὑπερβολὴν ὡς πρὸς τὴν ὑπογραφὴν τῆς φορτωτικῆς· διότι αἱ φορτωτικαὶ εἶναι ἐκ τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 226 Ε. Κ.), ὁ δὲ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ἐκπλεύσῃ πρὶν ἐφοδιασθῇ δι' ὅλων τούτων τῶν ἐγγράφων. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουσι τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτῶσι νὰ ὑπογράφωνται αἱ φορτωτικαὶ ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ ἑκάστης φορτώσεως (ἄρθρ. 282, τελευτ. ἐδ. Ε. Κ.). Ἐντὸς τῆς αὐτῆς δὲ προθεσμίας ὀφείλει ὁ φορτωτὴς νὰ δίδῃ εἰς τὸν πλοίαρχον τὰ τοῦ τελωνείου ἐξοφλητικὰ τῶν φορτωθέντων ἐμπορευμάτων.

**701.** Ἡ φορτωτικὴ δύναται νὰ εἶναι *εἰς ὡρισμένον πρόσωπον, εἰς τὸν κομιστὴν ἢ εἰς διαταγήν*, ἄρθρ. 281 ἐν τέλει.

Ἡ φορτωτικὴ εἶναι εἰς *ὡρισμένον πρόσωπον*, ὅταν δηλώνῃ τὸ πρόσωπον εἰς τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ παραδοθῶσι τὰ ἐμπορεύματα, χωρὶς νὰ δεικνύῃ κατὰ τίνα τρόπον θὰ δυνηθῇ τὸ πρόσωπον τοῦτο νὰ μεταβιβάσῃ εἰς ἕτερον τὸν τίτλον τοῦτον καὶ κατὰ συνέπειαν τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων· πρὸς ἐνέργειαν τῆς μεταβιβάσεως ταύτης ὀφείλει ὁ παραλήπτης νὰ προσφύγῃ εἰς τὰς διατυπώσεις τοῦ ἄρθρ. 1690 τοῦ ἀστ. κώδικος (1). Ὁ τύπος οὗτος τῆς φορτωτικῆς δὲν εἶναι ἐν μεγάλῃ χρήσει· ἔχει μεγάλα πρακτικὰ μειονεκτήματα. Οὐ μόνον δυσκόλως μεταβιβάζεται ἡ φορτωτικὴ αὕτη, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι χορηγεῖ εἰς τὸν ἀναγραφόμενον παραλήπτην τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, ἀφαιρεῖ ἀπὸ τοῦ φορτωτοῦ τὸ δικαίωμα νὰ διαθέτῃ αὐτά. Οὕτω, ἐὰν ὁ πλοίαρχος, ἐν περιπτώσει ἐπειγούσης ἀνάγκης, θέλῃ νὰ πωλήσῃ ἐμπορεύματα (ἄρθρ. 234 καὶ 298), ὁ φορτωτὴς δὲν δύναται ν' ἀντιστῇ εἰς τὴν πώλησιν ταύτην, ἐὰν ἐξεδόθη φορτωτικὴ εἰς ὡρισμένον πρόσωπον. Ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ τῷ ἀντιτάξῃ, ὅτι ὡς πρὸς αὐτὸν μόνον ὁ παραλήπτης ἔχει δικαιώματα ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων, καὶ ὅτι δὲν δύναται νὰ ἐλευθερωθῇ εἰ μὴ παραδίδων εἰς αὐτὸν ταῦτα.

Ἡ φορτωτικὴ εἶναι εἰς *τὸν κομιστήν*, ὅταν δὲν φανερώνῃ τὸ

---

(1) Ἐμπορο δικεῖον τοῦ Bordeaux, 2 Νοεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 560.

ὄνομα τοῦ παραλήπτου· ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὰ ἐμπορεύματα εἶναι παραδοτέα εἰς πᾶν πρόσωπον τὸ ὁποῖον εἶναι κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Αἱ εἰς τὸν κομιστὴν φορτωτικαὶ εἶναι σπάνιαι, ἕνεκα τῶν δόλων οἱ ὁποῖοι δύνανται νὰ ἐμφιλοχωρήσωσι καὶ τῶν ὑπαρχόντων κινδύνων ἀπωλείας. Εἶναι πρόδηλον, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπωλείας φορτωτικῆς τινος εἰς τὸν κομιστήν, ὁ νόμος τῆς 15 Ἰουνίου 1872 δὲν ἔχει ἐφαρμογήν. Ὁ νόμος οὗτος ἀσχολεῖται ἀληθῶς περὶ τῆς ἀπωλείας (dépossession) τῶν εἰς τὸν κομιστὴν τίτλων, ἐξ ὅλων ὅμως τῶν διατάξεων αὐτῆς ἐξυπακούεται, ὅτι ἐνομοθετήθη μόνον διὰ τοὺς τίτλους εἰς τὸν κομιστὴν τοὺς ἐπιτηδείους πρὸς διαπραγμάτευσιν ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς χρηματιστηρίοις (1).

Τέλος ἡ φορτωτικὴ δύναται νὰ περιέχῃ τὴν ρήτραν *εἰς διαταγήν*, τοῦθ' ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν δι' ὀπισθογραφήσεως μεταβίβασιν· εἶναι δὲ εἰς διαταγὴν τοῦ παραλήπτου ἢ αὐτοῦ τούτου τοῦ φορτωτοῦ. Αὐτὸς δὲ εἶναι ὁ μᾶλλον ἐν χρήσει τύπος· ἔχει πλεονεκτήματα ἕνεκα τῆς εὐκολίας τῆς μεταβιβάσεως καὶ τῆς προστασίας τοῦ κομιστοῦ τοῦ ἀπολέσαντος αὐτήν· πλὴν τούτου, ὅταν ὁ τίτλος εἶναι εἰς διαταγὴν τοῦ φορτωτοῦ, διατηρεῖ οὗτος τὸ δικαίωμα νὰ διαθέσῃ ἐμπορεύματα εὑρισκόμενα ἀκόμη καθ' ὁδόν, ἐφ' ὅσον δὲν ὠπισθογράφησε τὴν φορτωτικήν (2).

Ἕνεκα τῆς μεγάλης χρήσεως τῶν εἰς διαταγὴν φορτωτικῶν, τὰς φορτωτικὰς ταύτας θέλομεν ἐννοεῖ ἐν ταῖς ἑπομέναις παραγράφοις.

**702.** *Ἀριθμὸς τῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς.* — Ἡ φορτωτικὴ δέον νὰ συντάσσηται εἰς τέσσαρα πρωτότυπα (ἄρθρ. 282)· τὸ ἓν εἶναι διὰ τὸν φορτωτήν, τὸ δεύτερον διὰ τὸν παραλήπτην, τὸ τρίτον διὰ τὸν πλοίαρχον, τὸ τέταρτον διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Ἕκαστον τῶν προσώπων τούτων ἔχει συμφέρον νὰ ἔχῃ εἰς χεῖράς του ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς. Ὁ φορτωτὴς ἔχει οὕτω τὸ μέσον ν' ἀποδείξῃ ποῖα ἦσαν τὰ φορτωθέντα ἐμπορεύματα, καί, ἂν ἡ φορτωτικὴ εἶναι εἰς διαταγήν του, νὰ τὰ πωλήσῃ ἢ νὰ τὰ ἐνεχυριάσῃ, ἐνῷ

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 645.

(2) Ἡ εἰς διαταγὴν φορτωτικὴ ἄνευ προσδιορισμοῦ προσώπου δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς φορτωτικὴ εἰς τὸν κομιστήν. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 22 Νοεμβρίου 1872, Revue internationale du Droit maritime, 1882-93 σελ. 344.

εὑρίσκωνται ἀκόμη καθ' ὁδόν· ὁ παραλήπτης δυναται δυνάμει τοῦ εἰς χεῖράς του ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα, νὰ βεβαιώσῃ τὴν ταυτότητα τῶν παραδιδομένων ἐμπορευμάτων πρὸς τὰ φορτωθέντα· ὁ πλοίαρχος ἔχει τίτλον δυνάμει τοῦ ὁποίου δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου καὶ ν' ἀποδείξῃ, ὅτι ἐξεπλήρωσε τὰς ὑποχρεώσεις του· ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 226) μάλιστα κατατάσσει τὰς φορτωτικὰς μεταξὺ τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου (ἀριθ. 554)· ὁ ἐφοπλιστὴς γνωρίζει ποῖα εἶναι τὰ δικαιώματά του καὶ δύναται νὰ κανονίσῃ τοὺς λογαριασμοὺς αὐτοῦ μετὰ τοῦ πλοιάρχου ὅστις ἔλαβε τὸν ναῦλον.

Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλ. III, τίτλος II, ἄρθρ. 3) ἀπῄτει μόνον νὰ γίνηται πᾶσα φορτωτικὴ εἰς τριπλοῦν, διότι δὲν διέτασσεν, ὡς πράττει ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ, νὰ συντάσσηται καὶ ἓν διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 305) ἐπανήρχετο ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο εἰς τὴν διάταξιν τοῦ Διατάγματος, διότι, κατὰ τοὺς συντάκτας τοῦ σχεδίου, τὸ ἀντίτυπον τοῦ ἐφοπλιστοῦ φαίνεται πλεονάζον, ἀφοῦ ὑπάρχει τὸ ἀντίτυπον ὅπερ κρατεῖ ὁ πλοίαρχος, ὁ ἐντολοδόχος τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

**703.** Ὁ ἀριθμὸς τῶν τεσσάρων ἀντιτύπων, ὡς ἄλλως δεικνύει τοῦτο τὸ ἄρθρον 282, δὲν εἶναι εἰ μὴ ὁ ἀριθμὸς τοῦ ἐλαχίστου ὅρου· ἐπιτρέπεται νὰ συνταχθῶσι καὶ περισσότερα. Πολλάκις, ὅπως περιέλθῃ ἡ φορτωτικὴ ἀσφαλῶς εἰς τὸν παραλήπτην τῶν ἐμπορευμάτων, ἀποστέλλονται πρὸς αὐτὸν πολλὰ ἀντίτυπα διὰ διαφόρων ὁδῶν. Τοῦτο κυρίως ἐνεργεῖται ἐν ὥρᾳ πολέμου, διότι τότε εἶναι μεγαλείτεροι οἱ κίνδυνοι τῆς ἀπωλείας (1).

**704.** Μέχρι τοῦ 1872 οὐδεμία νομικὴ διάταξις ἀπῄτει νὰ δεικνύῃ ἕκαστον πρωτότυπον τὸν ὁλικὸν ἀριθμὸν τῶν συνταχθέντων ἀντιτύπων (2). Ἡ ἀπαίτησις αὕτη καθιερώθη πρὸς σκοπὸν ταμιευ-

---

(1) Ἐπίσης συνηθίζεται ἡ σύνταξις πολλῶν ἀντιτύπων μιᾶς συναλλαγματικῆς, κυρίως ὅταν ἐκδίδεται ἐπὶ χώρας μεμακρυσμένης (ἄρθρ. 100, τελευτ. ἐδαφ. Ε. Κ.) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 104.

(2) Ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα προκειμένου περὶ τῆς συναλλαγματικῆς τῆς ἐκδιδομένης εἰς πολλὰ ἀντίτυπα. Ὅρα ἄρθρ. 120, τελευτ. ἐδάφ. καὶ 147 Ε. Κ.—Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 305) διέτασσεν, ὅταν ὑπάρχωσι

τικὸν διὰ νόμου περὶ χαρτοσήμου τῆς 30 Μαρτίου 1872 (ἄρθρ. 3 μέχρις 6). Κατὰ τὸν νόμον τοῦτον πᾶσα μετακόμισις ἐνεργουμένη ἐν τῇ περιφερείᾳ τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς δέον νὰ συνοδεύηται διὰ φορτωτικῆς. Τὰ τέσσαρα πρωτότυπα τὰ διατασσόμενα ὑπὸ τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 282), δέον νὰ παρουσιάζωνται συγχρόνως πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς περὶ χαρτοσήμου διατυπώσεως. Τὸ πρωτότυπον τὸ εἰς χεῖρας τοῦ πλοιάρχου (καλούμενον ἐνίοτε *ἀρχιφορτωτικὴ*) (connaissement-chef) ὑπόκειται εἰς τέλος χαρτοσήμου 2 φράγκων (ἐλαττοῦται δὲ τὸ τέλος τοῦτο εἰς ἓν μόνον φράγκον διὰ τὴν μεταξὺ γαλλικῶν λιμένων ἀγχιπλοΐαν)· τὰ λοιπὰ τρία πρωτότυπα ἐπισημαίνονται δωρεὰν χάριν ἐλέγχου. Ἐπὶ ἑκάστης συμπληρωματικῆς φορτωτικῆς εἰσπράττεται δικαίωμα 50 λεπτῶν. Ὁ νόμος τοῦ 1872 ἀπαιτεῖ νὰ σημειοῦται ἐπὶ ἑκάστου ἀντιτύπου ὁ ἀριθμὸς τῶν πρωτοτύπων. Μὴ ὑπαρχούσης τῆς σημειώσεως ταύτης, εἰσπράττεται ἐπὶ τοῦ πρωτοτύπου τοῦ πλοιάρχου τέλος τριπλάσιον τοῦ κανονικοῦ (1).

Προδήλως δὲν ἐφαρμόζονται ταῦτα εἰ μὴ εἰς τὰς φορτωτικὰς τὰς ἐκδιδομένας ἐν Γαλλίᾳ. Αἱ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐρχόμεναι φορτωτικαὶ ὑπόκεινται, πρὶν γίνῃ οἱαδήποτε χρῆσις αὐτῶν ἐν Γαλλίᾳ, εἰς τέλη χαρτοσήμου ἰσοδυναμοῦντα πρὸς τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τὰς φορτωτικὰς τὰς συντασσομένας ἐν Γαλλίᾳ. Ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς τῆς εὑρισκομένης εἰς χεῖρας τοῦ πλοιάρχου εἰσπράττεται τέλος κατ' ἐλάχιστον ἑνὸς φράγκου, ἀντιπροσωπεῦον τὸ τέλος τῆς φορτωτικῆς ταύτης καὶ τῆς φορτωτικῆς τοῦ παραλήπτου τῶν ἐμπορευμάτων. Εἰσπράττεται δὲ τὸ τέλος τοῦτο δι' ἐφαρμογῆς κινητῶν χαρτοσήμων. Δὲν ὀφείλεται λοιπὸν εἰ μὴ διὰ δύο ἀντίτυπα. Ἐκρίθη ὅτι θὰ ἦτο ἄδικον νὰ εἰσπράττηται τέλος χαρτοσήμου διὰ τὰ δύο πρωτότυπα τὰ εὑρισκόμενα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐν χερσὶ τοῦ φορτωτοῦ τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

---

πλείονα πρωτότυπα διὰ τὸν παραλήπτην, νὰ σημειοῦται ἐν ἑκάστῳ ἐξ αὐτῶν ἂν εἶναι πρῶτον, δεύτερον, τρίτον κλπ.

(1) Πρὸ τοῦ νόμου τῆς 30 Μαρτίου 1872 ἕκαστον πρωτότυπον τῆς φορτωτικῆς ὑπέκειτο εἰς τέλος χαρτοσήμου λεπτῶν 60. Τὸ ἐκ τοῦ τέλους τούτου προϊὸν ἦτο ἐλάχιστον, καίτοι ἦτο μέγας ὁ ἀριθμὸς τῶν φορτωτικῶν. Ἦτο ἀδύνατον νὰ κατορθωθῇ ἡ εἴσπραξις σπουδαιοτέρων ποσῶν.

Ἡ μνεία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀντιτύπων ἐπιβάλλεται ἐκ συμφέροντος ταμιευτικοῦ πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀκριβοῦς εἰσπράξεως τοῦ τέλους τοῦ χαρτοσήμου. Δύναται δὲ ἐπίσης νὰ συντελέσῃ αὕτη πρὸς ἀποφυγὴν διαφόρων καταχρήσεων μνημονευομένων κατωτέρω (ἀριθ. 725, 726 καὶ 727). Ἀλλ' ἡ διατύπωσις αὕτη δὲν εἶναι ποσῶς ὅρος τῆς ἀποδεικτικῆς δυνάμεως τῆς φορτωτικῆς, ὡς εἶναι τοιοῦτος τῆς ἀποδεικτικῆς ἰσχύος ἰδιωτικοῦ ἐγγράφου ἡ μνεία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀντιτύπων τῶν συνταχθεισῶν συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 1325 τοῦ ἀστ. κώδικος (1).

**704** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἡ φορτωτικὴ εἶναι ἐν χρήσει εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας, ὁμοφώνως δὲ οἱ νόμοι καὶ αἱ συνήθειαι ἀπαιτοῦσι νὰ ἐκδίδηται τοιαύτη πρὸς τὸν φορτωτὴν τῶν ἐμπορευμάτων. Ἀλλὰ καθόσον ἀφορᾷ τὸν τύπον τῆς φορτωτικῆς, οἱ ἐν ταῖς διαφόροις χώραις ἰσχύοντες κανόνες εἶναι διάφοροι.

Αἱ δηλώσεις αἵτινες δέον νὰ ὑπάρχωσιν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀκριβῶς ἕνεκα τοῦ σκοποῦ τῆς ἐκδόσεως τοῦ τίτλου τούτου δὲν δύνανται νὰ διαφέρωσιν εἰ μὴ εἰς ἐπουσιώδεις λεπτομερείας. Σπουδαιότεραι ὅμως διαφοραὶ παρατηροῦνται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συντακτέων ἀντιτύπων καὶ τῶν τύπων τῆς μεταβιβάσεως.

Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 41) ἀπαιτεῖ τέσσαρα τοὐλάχιστον πρωτότυπα, ὡς πράττει καὶ ὁ ἡμέτερος ἐμπορικὸς κῶδιξ, διατάσσει ὅμως, διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχουσι πλείονα ἀντίτυπα δι' ἐκεῖνον πρὸς ὃν διευθύνονται τὰ ἐμπορεύματα, νὰ σημειοῦται εἰς ἕκαστον τῶν ἀντιτύπων τούτων, ἂν εἶναι πρῶτον, δεύτερον ἢ τρίτον. Τὸ ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς τὸ προωρισμένον διὰ τὸν πλοίαρχον ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ, τὰ δὲ ἄλλα ἀντίτυπα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Οἱ αὐτοὶ κανόνες ἀπαντῶσιν ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς κώδιξι τῆς *Ἰταλίας* (ἄρθρ. 556) καὶ τῆς

(1) Τὸ ἐν τῷ κειμένῳ λεγόμενον δὲν εἶνε ἀπολύτως ὀρθὸν εἰμὴ καθόσον ἐπικαλῆταί τις τὴν φορτωτικὴν ὅπως ἀποδείξῃ τὴν φόρτωσιν, ἀλλ' ὄχι ὅταν ἐπικαλῆται τὴν φορτωτικὴν πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως. Ἀπαιτῶν τις, καθὰ ἡμεῖς φρονοῦμεν, τὴν περὶ διπλῶν διατύπωσιν τὴν περιλαμβάνουσαν τὴν μνείαν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀντιτύπων διὰ τὸ ναυλωτικὸν (ἀριθ. 645), ὀφείλει ν' ἀπαιτήσῃ αὐτὴν καὶ διὰ τὰς φορτωτικὰς τὰς ἀντικαθιστώσας τὸ ναυλωτικὸν καὶ ἐκτελούσας τὴν νομικὴν ἀποστολὴν αὐτῶν.

*Ρουμανίας* (ἄρθρ. 566), οἵτινες διατάσσουσι πρὸς τούτοις νὰ σημειοῦται ἐπὶ ἑκάστου πρωτοτύπου τὸ πρόσωπον διὰ τὸ ὁποῖον εἶναι προωρισμένον. Ὁ *Ἰσπανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 707) ὁρίζει ἐπίσης εἰς τέσσαρα τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν τῶν ἀντιτύπων μετὰ σημειώσεως τοῦ προορισμοῦ ἑκάστου ἐξ αὐτῶν. Ἐὰν τὸ ἀντίτυπον τὸ προωρισμένον διὰ τὸν θεματοφύλακα εἶναι συντεταγμένον εἰς πολλαπλᾶ (par duplicata), δέον νὰ γίνηται μνεία τῆς περιστάσεως ταύτης καὶ νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ διπλᾶ δὲν ἔχουσι κῦρος εἰμὴ ἐν ἐλλείψει τοῦ πρώτου ἀντιτύπου. Οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Γερμανίας* (ἄρθρ. 644) καὶ τῆς *Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας* (ἄρθρ. 1030) δὲν περιλαμβάνουσιν οὐδεμίαν διάταξιν περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς· περιορίζονται εἰς τὸ νὰ ὁρίσωσιν, ὅτι γίνονται τόσα πρωτότυπα, ὅσα ζητεῖ ὁ φορτωτής, ὅτι πάντα τὰ ἀντίτυπα δέον νὰ περιέχωσι τὸ αὐτὸ περιεχόμενον, νὰ φέρωσι τὴν αὐτὴν χρονολογίαν καὶ νὰ περιέχωσι τὴν μνείαν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐκδοθέντων πρωτοτύπων (1). Ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ζητήσῃ νὰ ἐγχειρισθῇ εἰς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ ἀντίγραφον τῆς φορτωτικῆς τῆς φερούσης τὴν ὑπογραφὴν τοῦ τελευταίου τούτου. Κατὰ τὸν *πορτογαλικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρ. 538, 1, 2, 3 καὶ 4) ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐκδώσῃ τόσα ἀντίτυπα ὅσα ἀπαιτεῖ ὁ φορτωτής, χωρὶς νὰ εἶναι ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν κατώτερος τῶν τεσσάρων. Ἐν ἑκάστῳ ἀντιτύπῳ δέον νὰ σημειοῦται ὁ ἐνδιαφερόμενος δι' ὃν εἶναι προωρισμένον. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ὑπογράψῃ πάντα τὰ ἀντίτυπα, ἐξαιρέσει ἐκείνων τὰ ὁποῖα εἶναι προωρισμένα δι' αὐτόν, ὑπογραφόμενα ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ. Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 509) ἀπαιτεῖ ἐπίσης τέσσαρα ἀντίτυπα, ἀφίνων εἰς τὸν φορτωτὴν τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ περισσότερα, χωρὶς ὅμως νὰ ἐπιβάλλῃ νὰ σημειωθῇ ἐπὶ ἑκάστου ἀντιτύπου ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐκδοθέντων ἀντιτύπων. — Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* (2), ἐν τῇ πράξει, τὰ ἀντίτυπα τῆς φορτωτικῆς εἶναι δύο ἢ τρία τὸν ἀριθμόν. Ὁ φορτωτὴς ἀποστέλλει συνήθως ἐξ αὐτῶν ἓν εἰς τὸ πρόσωπον εἰς τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ παραδοθῶσι τὰ ἐμπορεύματα ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ, κρα-

(1) Ὅμοιον εἶναι τὸ σύστημα τῶν ναυτικῶν κωδίκων τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 87 καὶ 88), τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 133).

(2) Ὅρα Abbott, Law of merchant ships and seamen, σελ. 256 καὶ 257.

τεῖ ἓν διὰ τὴν ἰδίαν ἑαυτοῦ ἀσφάλειαν καὶ ἓν ἄλλο μένει ἐν τῷ πλοίῳ. Οἱ αὐτοὶ κανόνες ἐν γένει τηροῦνται ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς (1).

705. *Ἀποδεικτικὴ δύναμις τῆς φορτωτικῆς.* — Ἡ φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως, ἀποδεικνύει ἐπίσης τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως, ἂν μὴ συνετάχθη ναυλωτικόν, ὡς συμβαίνει τοῦτο πάντοτε διὰ τὴν ναύλωσιν τὴν μὴ ἔχουσαν ὡς ἀντικείμενον ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἢ ὡρισμένον μέρος αὐτοῦ (ἀριθ. 648). Ἡ ἀποδεικτικὴ αὕτη δύναμις δὲν ὑφίσταται μόνον μεταξὺ τῶν μερῶν, τουτέστι μεταξὺ τοῦ φορτωτοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου· ὑφίσταται ἐπίσης καὶ ὡς πρὸς τοὺς τρίτους, ἰδίᾳ δὲ τοὺς ἀσφαλιστὰς τῶν ἐμπορευμάτων εἰς ἃ ἀναφέρεται ἡ φορτωτική. Τὸ ἄρθρ. 283 Ε.Κ. ὁρίζει : *τὸ κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον συντεταγμένον φορτωτικὸν παρέχει πίστιν μεταξὺ πάντων τῶν μερῶν τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ φορτίον καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν.* *

Ἀφοῦ ἡ φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν μεταξὺ πάντων τῶν μερῶν τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ φορτίον, συνάγεται ὅτι ἡ φορτωτικὴ δύναται νὰ προσαχθῇ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ ἢ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ἐφορτώθησαν, πρὸς βεβαίωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου ἢ τοῦ λιμένος τῆς ἐκφορτώσεως.

Ἡ ἀποδεικτικὴ δύναμις τῆς φορτωτικῆς ἀπέναντι τῶν ἀσφαλιστῶν, ἡ μνημονευομένη ἐν τῷ ἄρθρῳ 283 Ε.Κ., κέκτηται μεγάλην πρακτικὴν σπουδαιότητα. Ἵνα δύναται ὁ ἀσφαλισθεὶς ἐν περιπτώσει ἀσφαλείας τῶν ἐμπορευμάτων ν' ἀπαιτήσῃ ἀποζημίωσιν, ἐὰν συνέβη δυστύχημα, πρέπει ν' ἀποδειχθῇ, ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ἐξετέθησαν εἰς τοὺς κινδύνους τῆς θαλάσσης. Ἡ ἀπόδειξις αὕτη (καλουμένη ἀπόδειξις τῆς φορτώσεως, la preuve du chargé) γίνεται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ (2) τῇ βοηθείᾳ τῆς φορτωτικῆς δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 283.

---

(1) Dixon, Law of shipping σελ. 216 ἀριθ. 221.

* Σ. Μ. Ἀντί : μεταξὺ πάντων τῶν μερῶν τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ φορτίον (entre toutes les parties intéressées au chargement) ἡ ἐπίσημος ἑλληνικὴ μετάφρασις ἔχει : «μεταξὺ τῶν μετόχων τοῦ φορτίου, τοῦθ' ὅπερ δύναται νὰ δώσῃ ἀφορμὴν καὶ εἰς παρανόησιν.

(2) Ἡ φορτωτικὴ εἶναι τὸ συνηθέστερον μέτον ἀποδείξεως τῆς φορτώσεως, δὲν εἶναι ὅμως τὸ μόνον. Ἀφοῦ ἡ φόρτωσις εἶναι γεγονὸς ὑλικὸν καὶ

Συμβαίνει μάλιστα νὰ ἀσφαλίζωνται ἐμπορεύματα ἐπὶ τῇ ἁπλῇ παρουσιάσει τῆς φορτωτικῆς εἰς τὸν ἀσφαλιστήν.

Τὸ ἄρθρον 283 Ε. Κ. παρεκκλίνει ἆρά γε ἀπὸ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου, ἀποδίδον ἀποδεικτικὴν δύναμιν εἰς τὴν φορτωτικὴν οὐ μόνον μεταξὺ τῶν μερῶν ἀλλὰ καὶ ἀπέναντι τῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες εἶναι τρίτοι; Συγγραφεῖς τινες βλέπουσιν ἐν τούτῳ παρέκκλισιν (1). Πλανῶνται ὅμως· διότι ἀληθῶς ἔχομεν ἐνταῦθα ἁπλούστατα ἐφαρμογὴν τοῦ κοινοῦ δικαίου. Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι συγχέουσι τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν ἑνὸς ἐγγράφου πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῶν νομικῶν πράξεων. Οἱ συντάκται τοῦ ἀστ. κώδικος (ἄρθρ. 1319, ἐδ. 1 καὶ 1322) ὑπέπεσον καὶ αὐτοὶ εἰς παρομοίαν σύγχυσιν. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἡ νομικὴ πρᾶξις δὲν ἔχει ἀποτελέσματα εἰ μὴ μεταξὺ τῶν μερῶν, τῶν κληρονόμων αὐτῶν καὶ εἰδικῶν διαδόχων (ἄρθρ. 1122 καὶ 1165 ἀστ. κώδικος). Ἀλλὰ καθόσον ἀφορᾷ τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τῶν ἐγγράφων (ἐγγράφων δημοσίων καὶ ἰδιωτικῶν), ὑφίσταται αὕτη erga omnes (2). Ἐὰν ἄλλως εἶχε τὸ πρᾶγμα, καὶ οἱ ἔχοντες ἀκόμη πολλὰς ἀποδείξεις τοῦ δικαιώματός των θὰ ἦσαν ἐκτεθειμένοι εἰς συνεχεῖς δίκας. Δὲν δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ζημιοῖ τοῦτο τοὺς τρίτους· ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἐπιφυλάσσεται εἰς αὐτοὺς ἡ ἐναντία ἀπόδειξις καὶ ὅτι δύνανται νὰ παράσχωσιν αὐτὴν δι' ὅλων τῶν μέσων (ἀριθ. 708).

**706.** Ἀφοῦ τὸ ἄρθρον 283, ὁρίζον ὅτι ἡ φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν ὡς πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς, οὐδὲν ἄλλο πράττει εἰ μὴ νὰ ἐφαρμόζῃ τοὺς κανόνας τοῦ κοινοῦ δικαίου, εἶναι εὔλογον νὰ γενικεύσωμεν αὐτὸ καὶ νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ φορτωτικὴ ἔχει ἐν γένει ἀποδεικτικὴν δύναμιν ὡς πρὸς τοὺς τρίτους (3). Οὕτω ἐν τῷ ναυτικῷ δανείῳ ἐπὶ ἐμπορευμάτων ὁ δανειστὴς διατρέχει τοὺς κινδύνους

---

ὄχι πρᾶξις νομική, ἡ ἀπόδειξις δύναται νὰ γίνῃ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων. Ὅρα ἄρθρ. 383 Ε. Κ.

(1) Laurin sur Cresp. II, σελ. 344. Boistel, ἀριθ. 1267.

(2) Aubry et Rau, VIII, § 755 καὶ 756. Marcadé, V, ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 1322 τοῦ ἀστ. κώδικος.

(3) Καὶ συγγραφεῖς ἀκόμη διαβλέποντες ἐν τῷ ἄρθρ. 283. Ε. Κ. ἐξαίρεσιν τῶν κανόνων τοῦ κοινοῦ δικαίου παραδέχονται τὴν ἐπέκτασιν ταύτην. Ὅρα Boistel, ἀριθ. 1247. Δύναταί τις νὰ ἐρωτήσῃ ἂν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου εἶναι ἐντελῶς συνακόλουθοι.

τῆς ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τοῦτο, ὅτι, ἐὰν ἀπολεσθῶσι ταῦτα ἐκ θαλασσίου συμβεβηκότος, ὁ δανειστὴς δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ δοθέντος κεφαλαίου ἢ ὅτι ἐν περιπτώσει χειροτερεύσεως δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ εἰ μὴ μέρος μόνον αὐτοῦ. Ἀλλὰ πρὸς ἀποφυγήν, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, τῆς ἀποδόσεως τῶν δανεισθέντων, πρέπει ν' ἀποδείξῃ ὁ ὀφειλέτης, ὅτι ἐφορτώθησαν τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὑποβληθέντα εἰς τὸ δάνειον. Δύναται δὲ νὰ παράσχῃ τὴν ἀπόδειξιν ταύτην διὰ φορτωτικῆς, καίτοι οὐδεμία νομικὴ διάταξις ὁρίζει τοῦτο ρητῶς.

Ἐπίσης ὀφείλομεν νὰ συναγάγωμεν ἐκ τῶν ἀμέσως ἀνωτέρω μνημονευθεισῶν ἀρχῶν, ὅτι, ἐὰν ἐμπορεύματα μετακομιζόμενα κατὰ γῆν ἠσφαλίσθησαν, τὸ ἀγωγιαστήριον τὸ ἐκδοθὲν ὑπὸ τοῦ ἀγωγιάτου ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως ὡς πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς, καίτοι οὐδὲν κείμενον καθιεροῖ ρητῶς τὴν λύσιν ταύτην.

**707.** Τὸ ἄρθρον 283 ἐμπ. κώδικος δὲν ἀπονέμει ἀποδεικτικὴν δύναμιν εἰς πᾶσαν φορτωτικὴν ὁπωσδήποτε συνταχθεῖσαν, ἀλλὰ μόνον *εἰς τὴν φορτωτικὴν τὴν κατὰ τὸν ἀνωτέρω τρόπον συντεταγμένην*. Ἐκ τούτου συνάγεται βεβαίως, ὅτι ὑπάρχουσι περιπτώσεις καθ' ἃς ἡ φορτωτική, θεωρουμένη ὡς ἄτακτος, δὲν ἀποδεικνύει τὴν φόρτωσιν. Πάντως ὅμως δὲν πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν ἀπολύτως, ὅτι πᾶσα ἀπομάκρυνσις ἀπὸ τῶν διαγεγραμμένων ὑπὸ τῶν ἄρθρων 281 καὶ 282 ἐμπ. κώδικος τύπων στερεῖ τὴν φορτωτικὴν τῆς ἀποδεικτικῆς δυνάμεώς της. Ἄλλως ἠθέλομεν καταλήξει εἰς ἐκτρόπους συνεπείας, τὰς ὁποίας οὐδεὶς εὔλογος λόγος δύναται νὰ δικαιολογήσῃ.

Οὕτω ἡ φορτωτικὴ δέον κατὰ τὸ ἄρθρον 282 νὰ εἶναι ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ φορτωτοῦ. Ἔγγραφον μὴ ὑπογεγραμμένον δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς φορτωτικὴ καὶ νὰ χρησιμεύσῃ πρὸς ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως (1). Ἀλλ' ἄν, ὡς συνήθως συμβαίνει ἐν τῇ πρακτικῇ, τὸ ἀντίτυπον τὸ δοθὲν εἰς τὸν φορτωτὴν εἶναι ὑπογεγραμμένον μόνον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, οὐχ ἧττον ἀποτελεῖ τοῦτο ἐν ταῖς μεταξὺ τῶν δύο τούτων προσώπων σχέσεσιν

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 3 Νοεμβρίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 547· Journal de jurisprudence de Marseille, 1893. 1. 24.

ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως. Θὰ ἦτο ἀδικαιολόγητον νὰ ἐπιτρέπηται νὰ προτείνηται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ ἔλλειψις τῆς ὑπογραφῆς τοῦ φορτωτοῦ, ἀφοῦ ὁ φορτωτὴς ἐπικαλεῖται τὴν φορτωτικὴν κατὰ τοῦ πλοιάρχου. Ἐπίσης δὲν δυνάμεθα ν' ἀρνηθῶμεν εἰς τὴν φορτωτικὴν τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τὴν ὁποίαν ἀποδίδει εἰς αὐτὴν τὸ ἄρθρον 283 ἐμπ. κώδικος, λόγῳ ὅτι δὲν συνετάχθη εἰς τέσσαρα τοὐλάχιστον πρωτότυπα.

Ἐννοεῖται ὅμως ὅτι, τοὐναντίον, ἐπιτρέπεται εἰς τὸν φορτωτὴν ἢ τὸν παραλήπτην (réceptionnaire) ν' ἀποκρούῃ ἕνεκα τῆς ἐλλείψεως τῆς ὑπογραφῆς φορτωτοῦ τὴν ἀπόδειξιν ἣν ὁ πλοίαρχος θέλει νὰ πορισθῇ ἐκ τῆς φορτωτικῆς ὅπως βεβαιώσῃ τοὺς ὅρους τῆς ναυλώσεως (1).

Προκειμένου περὶ τῆς ἀποδεικτικῆς δυνάμεως τῆς φορτωτικῆς ὡς πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ τοὺς τρίτους ἐν γένει, ἡ ἔλλειψις τῆς ὑπογραφῆς τοῦ φορτωτοῦ ἀποτελεῖ ἔλλειψιν ἐγγυήσεως τῆς εἰλικρινείας τοῦ περιεχομένου τῆς φορτωτικῆς, καὶ εἶναι εὔλογον νὰ αἴρηται ἀπὸ τῆς πράξεως ταύτης ἡ ἀποδεικτικὴ δύναμίς της. Ὅρα ἀνωτέρω, ἀριθ. 698 (2).

Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἐλαττώνει τὴν σπουδαιότητα τῶν λύσεων τούτων, καθ' ἃς ἡ φορτωτικὴ στερεῖται ἕνεκα ὡρισμένων ἀταξιῶν τῆς ἀποδεικτικῆς δυνάμεώς της, εἶναι τὸ ὅτι τὸ γεγονὸς τῆς φορτώσεως δύναται ν' ἀποδειχθῇ καὶ δι' ἄλλων μέσων πλὴν τῆς φορτωτικῆς, μάλιστα δὲ δι' ὅλων τῶν μέσων ὧν ἡ παραδοχὴ ἀφίεται εἰς τὴν κρίσιν τῶν δικαστῶν (3). Κατὰ μείζονα λόγον φορτωτικὴ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα, 10 Ἰανουαρίου 1894, le Droit, φυλλ. τῆς 10 Φεβρουαρίου 1894.—Ὅρα ἐν τούτοις Rennes 4 Μαΐου 1891, Revue internationale du Droit maritime. 1891-92, σελ 15.

(2) Aix 30 Αὐγούστου 1833, Journal de Marseille, 1832-33. 1, σελ. 289 καὶ ἑπόμ. Ἀκυρ. 24 Ἰουλίου 1883. S. 1884. 1. 58. Journal du Palais 1884. 1. 126 (σημείωσις τοῦ Ch. Lyon-Caen). Amiens, 29 Ἰανουαρίου 1891. D. 1891. 2. 345. Arth. Desjardins, IV, ἀριθ. 422 σελ. 2 5, σελ. 504 καὶ 505. Cresp et Laurin II, σελ. 141 καὶ 142.—Ὅρα ἐν τούτοις Thaller ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1884, σελ. 376 καὶ ἑπομ.

(3) Bordeaux 24 Νοεμβρίου 1890 Revue Internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 527. Ὅρα τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀκυρωτικοῦ τῆς 24 Ἰουλίου 1883 τὴν ἀναγραφεῖσαν ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώσει.

ἄτακτος δύναται νὰ συμπληρωθῇ δι' ἄλλων ἀποδεικτῶν μέσων.

**708.** Δὲν ἀρκεῖ νὰ βεβαιωθῇ, ὅτι ἡ φορτωτικὴ κέκτηται ἀποδεικτικὴν δύναμιν. Πρέπει πρὸς τούτοις νὰ ὁρίσωμεν, ποία εἶναι ἡ ἔκτασις τῆς ἀποδεικτικῆς ταύτης δυνάμεως, τουτέστι νὰ ἀποφανθῶμεν, ἂν δύναται ἢ μὴ νὰ πολεμηθῇ διὰ τῆς ἐναντίας ἀποδείξεως. Ὀφείλομεν δὲ νὰ διακρίνωμεν κατὰ λόγον τῆς ποιότητος τῶν προσώπων τὰ ὁποῖα ἐπικαλοῦνται τὴν φορτωτικὴν ἢ καθ' ὧν προτείνεται αὕτη.

Μεταξὺ τῶν μερῶν, τουτέστι τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀφ' ἑνὸς καὶ τοῦ φορτωτοῦ ἀφ' ἑτέρου, ἡ φορτωτικὴ δὲν ἔχει ἀποδεικτικὴν δύναμιν εἰ μὴ μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου (1). Ἀλλ' ἡ ἀπόδειξις αὕτη δὲν δύναται νὰ γίνῃ οὔτε διὰ μαρτύρων, οὔτε διὰ τεκμηρίων πραγματικῶν. Δὲν δυνάμεθα ν' ἀποδείξωμεν διὰ τῶν μέσων τούτων ἐναντίον καὶ πέραν τοῦ περιεχομένου τῶν ἐγγράφων (1341, ἐδάφ.2 τοῦ ἀστ. κώδικος), πλὴν ἂν ὑπάρχῃ δόλος. Ἡ περὶ τοῦ ἐναντίου ἀπόδειξις δύναται νὰ γίνῃ διὰ τῆς ὁμολογίας ἢ διὰ τοῦ ὅρκου. Δύναται δὲ τοῦτο νὰ ἐφαρμοσθῇ εἴτε εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ φορτωτὴς θὰ ἤθελε ν' ἀποδείξῃ, ὅτι ἐφορτώθησαν περισσότερα ἐμπορεύματα ἢ ὅσα ἀναγράφει ἡ φορτωτική, εἴτε κατὰ τὴν ἐναντίαν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος θὰ ἰσχυρίζετο, ὅτι ἐφορτώθησαν ὀλιγώτερα.

Οἱ τρίτοι δύνανται δι' ὅλων τῶν μέσων ν' ἀποδείξωσιν ἐναντίον τῆς ἀντιτασσομένης εἰς αὐτοὺς φορτωτικῆς. Οὕτω ὁ ἀσφαλιστὴς ἐπὶ ἐμπορευμάτων, δύναται ν' ἀποδείξῃ ἐναντίον τῆς φορτωτικῆς, ἢ ὅτι δὲν ἐγένετο ἡ φόρτωσις, ἢ ὅτι ἐφορτώθησαν ἐμπορεύματα εἰς ποσότητα μικροτέραν τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ σημειουμένης.

Ἀλλ' ἡ περὶ τοῦ ἐναντίου ἀπόδειξις δὲν ἐπιτρέπεται κατὰ τῶν τρίτων (2). Οὕτω δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ τῶν ἐμπορευμάτων, ὅτι ἡ ποσότης τῶν φορτωθέντων ὑπερβαίνει τὴν ἀναγραφομένην ἐν τῇ φορτωτικῇ. Ἄλλως αἱ φορτωτικαὶ δὲν θὰ ἠδύναντο νὰ κυκλοφορῶσι, καθ' ἃ συμβαίνει, ὡς πιστωτικοὶ τίτλοι καὶ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Bordeaux, 23 Ὀκτωβρίου 1889. Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 18 Μαΐου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1889-90 σελ. 377· 1892-93 σελ. 107.

(2) Ὅρα τὰς ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώσει μνημονευομένας ἀποφάσεις.

αἱ συχνόταται ἐπὶ ἁπλῇ παρουσιάσει τῆς φορτωτικῆς ἀσφάλειαι δὲν θὰ ἠδύναντο πλέον νὰ ἐνεργῶνται.

Τί δὲ πρέπει νὰ εἴπωμεν περὶ τοῦ παραλήπτου; Πρέπει ἆρά γε νὰ θεωρῶμεν αὐτὸν ὡς πρὸς τὴν ἀποδεικτικὴν δύναμιν τῆς φορτωτικῆς ὡς μέρος συμβαλλόμενον ἢ ὡς τρίτον; Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι πρέπει νὰ θεωρηθῇ οὗτος ὡς συμβαλλόμενος, ὅταν εἶναι προεστὼς τοῦ φορτωτοῦ. Ἀλλ' ἂν ὁ παραλήπτης δὲν ἔχῃ τὴν ἰδιότητα ταύτην, πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς τρίτος ἀπέναντι τοῦ πλοιάρχου καὶ ὡς συμβαλλόμενος ἀπέναντι παντὸς ἄλλου προσώπου. Κατὰ συνέπειαν ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ν' ἀποδείξῃ κατὰ τοῦ παραλήπτου, ὅτι ἐφορτώθησαν ἐμπορεύματα ὀλιγώτερα τῶν ἐν τῇ φορτωτικῇ σημειουμένων, ἢ ὅτι δὲν ἐφορτώθησαν ποσῶς, καὶ ὁ παραλήπτης δύναται ν' ἀποδείξῃ, ὅτι ἐφορτώθησαν περισσότερα (1). Ἀλλ' ὁ παραλήπτης δὲν δύναται νὰ ἀποδείξῃ ἐναντίον τῆς φορτωτικῆς ἀπέναντι τοῦ ἀσφαλιστοῦ τῶν ἐμπορευμάτων, ἐνῷ ὁ ἀσφαλιστὴς δύναται νὰ προσαγάγῃ τὴν περὶ τοῦ ἐναντίου ἀπόδειξιν ἀπέναντι τοῦ παραλήπτου (2).

**709.** *Ἀσυμφωνίαι μεταξὺ τῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς.* — Ἐνδεχόμενον τὰ περιεχόμενα τῶν διαφόρων ἀντιτύπων τῆς αὐτῆς φορτωτικῆς νὰ μὴ συμφωνῶσιν ἐπί τινων σημείων. Τὴν περίπτωσιν ταύτην εἶχε προΐδει τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλ. III, τίτλος II ἄρθρ. 6ον). Ἡ ἐπιτροπὴ τῆς συντάξεως ἐθεώρησε περιττὸν νὰ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 13 Μαρτίου 1872 καὶ 18 Φεβρουαρ. 1873 Journal de jurisprudence de Marseille, 1872 1. 109 1873. 1.1030.

(2) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21ης Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 42), ὁ ἰταλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 558) καὶ ὁ ρουμανικὸς (ἄρθρ. 568) ἀντιγράφουσι τὸ ἄρθρον 283 τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος. Ὁ ὁλλανδικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 512) καὶ ὁ ἱσπανικὸς προσθέτουσι: «ἐπιφυλασσομένου εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ δικαιώματος τῆς τοῦ ἐναντίου ἀποδείξεως». Ὁ πορτογαλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 510) ἐπιφυλάσσει τὴν ἀπόδειξιν τοῦ δόλου, ἥτις δὲν δύναται ν' ἀντιταχθῇ εἰς τὸν τρίτον κομιστήν, καὶ παρέχει εἰς πάντας τοὺς τρίτους τοὺς ἀλλοτρίους τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως τὸ δικαίωμα ν' ἀποδείξωσι τὴν πλαστότητα τῆς φορτωτικῆς διὰ παντὸς μέσου. Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ἡ φορτωτικὴ ἀποτελεῖ ἐπίσης ἀπόδειξιν (conclusive évidence) τῆς φορτώσεως, ἐπιφυλασσομένου εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ δικαιώματος τῆς ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου, ἐὰν βεβαιώσῃ τὸν δόλον τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ παραλήπτου, χωρὶς αὐτὸς νὰ εἶναι ἔνοχος πταίσματος (Abbott, ἔνθα ἀνωτέρω σελ. 209).

προβλέψῃ περὶ τῆς περιπτώσεως ταύτης, διότι κατ'αὐτὴν ἡ ἀπαίτησις τῆς διπλῆς ὑπογραφῆς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ φορτωτοῦ παρεῖχε τὴν ἐγγύησιν, ὅτι δὲν θὰ ὑπῆρχον ἀσυμφωνίαι μεταξὺ τῶν ἀντιτύπων τῆς αὐτῆς φορτωτικῆς. Τὸ συμβούλιον τῆς ἐπικρατείας ἔκρινεν, ὅτι ἔπρεπε νὰ γίνῃ πρόβλεψις περὶ τῆς περιπτώσεως ταύτης. Ἐγένετο δὲ τοῦτο διὰ τοῦ ἄρθρου 284 ὅπερ ἐπανέλαβε τὴν διάταξιν τοῦ διατάγματος ὡς ἑξῆς: «Ὅταν ὑπάρχῃ διαφορὰ μεταξὺ τῶν περὶ τοῦ αὐτοῦ φορτίου φορτωτικῶν, τὸ ἀνὰ χεῖρας τοῦ πλοιάρχου παρέχει πίστιν, ἐὰν εἶναι ἀναπληρωμένον διὰ χειρὸς τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ παραγγελιοδόχου αὐτοῦ· ἰσχύει δὲ τὸ παρὰ τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ παραλήπτου ἐμφανιζόμενον, ὅταν εἶναι ἀναπληρωμένον διὰ χειρὸς τοῦ πλοιάρχου.»

Πρὸς κατανόησιν τῆς σημασίας τῆς διατάξεως ταύτης πρέπει νὰ σημειώσωμεν, ὅτι πολλάκις γίνεται διὰ τὰς φορτωτικὰς χρῆσις ἐντύπων τύπων, τῶν ὁποίων τὰ λευκὰ ἀναπληροῦσιν οἱ συμβαλλόμενοι. Ἡ λύσις ἡ διδομένη ὑπὸ τοῦ νόμου εἶναι ἁπλῆ καὶ λογική, συνισταμένη εἰς τὸ ν'ἀντιτάσσηται, οὕτως εἰπεῖν, καθ'ἑκάστου ἐνδιαφερομένου ἡ ἰδία αὐτοῦ μαρτυρία.

Ἀλλ' ὑπάρχει ὑπόθεσίς τις ἣν δὲν προεῖδεν ὁ νόμος· ἐνδεχόμενον δηλ. ἕκαστον τῶν μερῶν νὰ ἔχῃ ἀνὰ χεῖρας ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς ἀναπληρωμένον ὑπὸ τοῦ ἑτέρου καὶ τὰ ἀντίτυπα ταῦτα νὰ διαφέρωσι. Τὸ ἄρθρον 284 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν δύναται τότε νὰ ἐφαρμοσθῇ, καὶ ὁ δικαστὴς ὀφείλει ν' ἀποφασίσῃ κατὰ τὰς περιστάσεις, βοηθούμενος ὑπὸ ἄλλων ἀποδεικτικῶν μέσων (1).

Ρητέον ἐν τούτοις, ὅτι ἐν ταῖς σημερινᾶς συνηθείαις εἶναι σπανιώτατον νὰ παρουσιασθῇ ἡ τελευταία αὕτη ὑπόθεσις ἢ καὶ ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 284. Συνήθως τὰ διάφορα ἀντίτυπα τῆς φορτωτικῆς ἀναπληροῦνται ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ προσώπου· τὸ πρόσωπον τοῦτο εἶναι σχεδὸν πάντοτε ὁ φορτωτής· αὐτὸς μόνος τῷ ὄντι δύναται νὰ δώσῃ ἀκριβεῖς εἰδήσεις περὶ τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα ἐγκλείουσι τὰ κιβώτια, τῶν τόννων καὶ λοιπῶν, ὅσα παρεδόθησαν εἰς τὸν πλοίαρχον.

**709** δίς. Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου τοῦ Διατάγματος τοῦ ἀντιστοιχοῦντος πρὸ τὸ ἄρθρον 284 (βιβλίον 3ον, τίτλος 2ος, ἄρθρον 6),

(1) De Valroger II, ἀριθ. 745.

παρετήρει, ὅτι ἔπρεπε νὰ ἐξετασθῇ, τίς εἶχεν ἀναπληρώσει τὸ ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς καὶ οὐχὶ τίς εἶχεν ὑπογράψει αὐτό, ἀφοῦ ἐνίοτε ὁ συμβαλλόμενος δίδει τὴν ὑπογραφήν του χωρὶς νὰ ἐξετάσῃ πῶς ἀνεπληρώθησαν τὰ λευκά. Μεθ' ὅλα ταῦτα κατὰ τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρον 307), ἡ προσοχὴ ἔπρεπε νὰ δοθῇ πρὸς τὴν ὑπογραφήν, ἀφοῦ ἕκαστον ἀντίτυπον παρέχει πίστιν κατὰ τοῦ ὑπογράψαντος αὐτό· τὸ σχέδιον προσέθετεν, ὅτι, ἐν περιπτώσει διαφορᾶς μεταξὺ τῶν φορτωτικῶν τῶν ὑπογεγραμμένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἕκαστον πρωτότυπον παρέχει πίστιν μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου κατὰ τὴν σειρὰν τοῦ αὔξοντος ἀριθμοῦ. Προετείνετο νὰ τροποποιηθῇ οὕτω ὁ ἐμπ. κῶδιξ, διότι δὲν εἶναι πάντοτε εὔκολον νὰ γνωρίζῃ τις ὑπὸ τίνος ἀνεπληρώθησαν τὰ λευκὰ ἑνὸς ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς. Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 43) ἐπανέλαβε τὴν διάταξιν τοῦ σχεδίου τοῦ 1865. Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 515) δίδει τὴν προτίμησιν εἰς τὴν τακτικωτέραν τῶν φορτωτικῶν. Τὸ ἄρθρον 559 τοῦ *ἰταλικοῦ* κώδικος τοῦ 1882 ἐπανέλαβε τὸ ἄρθρον 284 τοῦ ἡμετέρου ἐμπ. κώδικος.

**710.** *Ἀσυμφωνία μεταξὺ τῆς φορτωτικῆς καὶ τοῦ ναυλωτικοῦ.*— Ὁ ἐμπ. κῶδιξ ὁ προϊδὼν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχουσιν ἀσυμφωνίαι μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς, ἐτήρησε τοὐναντίον σιωπὴν ὡς πρὸς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχει ἀσυμφωνία μεταξὺ τοῦ ναυλωτικοῦ καὶ τῆς φορτωτικῆς. Ἐρωτᾶται δὲ ποῖον τῶν δύο τούτων ἐγγράφων δέον νὰ ὑπερισχύσῃ τοῦ ἄλλου. Τὸ ζήτημα ἐγείρεται ἰδίᾳ ὅταν δὲν ὁρίζωσι ταῦτα τὸν αὐτὸν ναῦλον. Ἐν ταῖς σχέσεσι μεταξὺ τοῦ ναυλοῦντος (ἢ πλοιάρχου) καὶ τοῦ ναυλωτοῦ δέον νὰ ἐπικρατῇ κατ' ἀρχὴν τὸ ναυλωτικόν· διότι αὐτὸ κυρίως εἶναι προωρισμένον ν' ἀποδεικνύῃ τοὺς ὅρους τῆς ναυλώσεως· δυνατὸν ὅμως ἐν τῇ πραγματικότητι νὰ ἐτροποποίησαν οἱ συμβαλλόμενοι τὰς ἀρχικὰς συμφωνίας των καὶ νὰ ἐβεβαίωσαν ταύτας ἐν τῇ φορτωτικῇ. Ἐν ταῖς σχέσεσι μεταξὺ τοῦ ναυλοῦντος (ἢ πλοιάρχου) καὶ τοῦ παραλήπτου, πρέπει, τοὐναντίον, κατ' ἀρχήν, ν' ἀποβλέπωμεν εἰς τὴν φορτωτικήν· ὁ παραλήπτης τοῦτο τὸ ἔγγραφον μόνον γνωρίζει. Ἄλλως θὰ εἶχε τὸ πρᾶγμα 1ον ἐάν, ὡς συμβαίνει τοῦτο πολλάκις, ἡ φορτωτικὴ ἀνεφέρετο εἰς τὸ ναυλωτικόν· 2ον ἐὰν ὁ παραλήπτης εἶναι αὐτὸς οὗτος ὁ ναυλωτής, ὡς παρου-

σιάζεται τοῦτο μάλιστα ἐν ταῖς ναυλώσεσιν ἀνόδου καὶ καθόδου (1). Εἶναι ἐπίσης εὐνόητον νὰ γίνῃ καὶ λάθος τι ἐν τῇ φορτωτικῇ, συντασσομένῃ πολλάκις ἐν μεγάλῃ ταχύτητι.

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 653) καθιεροῖ τὰς λύσεις ταύτας. Συνᾴδουσιν αὗται πρὸς τὴν ἀρχήν, καθ' ἣν διὰ τοῦ περιεχομένου τῆς φορτωτικῆς καθορίζονται τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ παραλήπτου. Ὅρα ἰδίᾳ τοὺς ναυτικοὺς κώδικας τῆς *Σουηδίας* (ἄρθρ. 144), τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 144) καὶ τῆς *Φινλανδίας* (ἄρθρ. 112).

**711**. Ἀληθῶς ἡ φορτωτικὴ εἶναι ἡ συνηθεστέρα ἀπόδειξις τῆς φορτώσεως· ἀλλὰ δὲν εἶναι καὶ ἡ μόνη δυνατή. Ἐν ἐλλείψει φορτωτικῆς, ἡ φόρτωσις δύναται ν' ἀποδειχθῇ δι' ὅλων τῶν μέσων καὶ διὰ μαρτύρων ἀκόμη καὶ ἁπλῶν τεκμηρίων. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἐν τοῖς ναυτικοῖς θέμασιν ἡ διὰ μαρτύρων ἀπόδειξις

---

(1) Ἀναφορικῶς πρὸς τὰς ἀσυμφωνίας μεταξὺ ναυλωτικοῦ καὶ φορτωτικῆς ἐξεδόθησαν ποικίλαι ἀποφάσεις τὰς ὁποίας εἶναι δύσκολον ἢ μάλιστα καὶ ἀδύνατον νὰ συνδιαλλάξῃ τις. Ἰδοὺ δὲ αἱ κυριώτεραι :

Κατά τινα ἀπόφασιν τοῦ ἐμποροδικείου τῆς Μασσαλίας τῆς 3 Δεκεμβρίου 1889 (Revue internationale du Droit maritime, 1889 90, σελ. 514), ὅταν φορτωτική τις ὁρίζῃ ἔν τινι ἐντύπῳ ρήτρᾳ τὸ ἀνεύθυνον τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου, τὴν ρήτραν ταύτην δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ὁ ἐφοπλιστής, ἐὰν ὁ πλοίαρχος διεφύλαξε διὰ χειρογράφου ἐν τῇ φορτωτικῇ μνείας τὴν τήρησιν τῶν ὅρων τοῦ ναυλωτικοῦ, τὸ ὁποῖον δὲν ἀποκλείει τὴν εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει, ὁ φορτωτὴς ἦτο διάφορος τοῦ ναυλωτοῦ, καὶ τὸ δικαστήριον ἐκήρυξεν, ὅτι ὁ φορτωτὴς δὲν ἠδύνατο νὰ ἀποδεχθῇ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὅρον χειροτερεύοντα τὴν θέσιν τοῦ ναυλωτοῦ Τὸ ἀκυρωτικὸν ἔκρινεν, ὅτι τοιαύτη λύσις, ἀποτελοῦσα ἑρμηνείαν, ἐκφεύγει τὸν ἔλεγχόν του.

Τὸ ἐφετεῖον τοῦ Aix ἐν ἀποφάσει τῆς 6 Νοεμβρίου 1890 (Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 422) ἔδωκε τοὐναντίον ἰσχὺν εἰς τὰς ρήτρας τῆς φορτωτικῆς, διαβλέπον ἐν αὐταῖς τὴν ἀπόδειξιν τῆς προθέσεως τῶν μερῶν τοῦ νὰ συμπληρώσωσι δι' αὐτῶν τὰς ρήτρας τοῦ ναυλωτικοῦ.

Τὸ ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης ἐν ἀποφάσει τῆς 9 Ἰουλίου 1889 (Journal de Marseille, 1890 2 43) ἔκρινεν, ὅτι, καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ φορτωτικὴ ἀναφέρηται εἰς τὸ ναυλωτικόν, αἱ χειρόγραφοι ρῆτραι τῆς φορτωτικῆς δέον νὰ ὑπερισχύωσι τῶν ἐντύπων ρητρῶν τοῦ ναυλωτικοῦ. Ὅρα ἐπίσης ἀκυρωτικὸν 15 Νοεμβρίου 1892, (Revue internationale du Droit maritime 1893, σελ. 232).

ἀποκλείεται συνήθως (Ὅρα ἄρθρ. 250, 311, 332, 218, 220 καὶ 229)· ἀλλ' ὁ ἀποκλεισμὸς οὗτος δὲν ἐφαρμόζεται εἰ μὴ ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπόδειξιν τῶν νομικῶν πράξεων καὶ ὄχι τῶν ἁπλῶν γεγονότων διὰ τὰ ὁποῖα καὶ ἐν θέμασιν ἀκόμη ἀστικοῖς εἶναι δεκτὴ ἡ ἐμμάρτυρος ἀπόδειξις ἄνευ περιορισμοῦ τινος. Ἔπειτα τὸ ἄρθρ. 383 Ε. Κ. φαίνεται ἀναμφισβητήτως καθιεροῦν τὴν λύσιν, ὁμιλοῦν γενικῶς *περὶ τῶν πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ φορτίου ἐγγράφων*. Ἀλλ' ἡ ἔλλειψις φορτωτικῆς, πλὴν τοῦ ὅτι δύναται νὰ καταστήσῃ δύσκολον τὴν ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως, συνεπάγεται καὶ τὸ ἕτερον κακόν, ὅτι θέτει τὸν φορτωτὴν εἰς θέσιν λίαν δυσάρεστον ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν τὰ ἐμπορεύματα αὐτοῦ ῥίπτονται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς χάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας. Ὅρα ἄρθρ. 421 Ε. Κ.

**712.** Ὑπάρχουσι περιπτώσεις καθ' ἃς, ἕνεκα τῆς θέσεως τοῦ φορτωτοῦ, ἡ φορτωτικὴ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀρκοῦσα ἀπόδειξις τῆς φορτώσεως ὡς πρὸς τοὺς τρίτους. Συμβαίνει δὲ τοῦτο, ὅταν μέρος τοῦ φορτίου ἀνήκῃ εἴτε εἰς τὸν πλοίαρχον εἴτε εἰς ἄνδρας τοῦ πληρώματος ἢ εἰς ἐπιβάτας. Αἱ δύο αὗται περιπτώσεις προβλέπονται, προκειμένου περὶ ἀσφαλειῶν, καθ' ἃς ἡ ἀπόδειξις τῆς φορτώσεως κέκτηται τόσον μεγάλην σπουδαιότητα (ἄρθρ. 344 καὶ 345).

Προφανῶς ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ἐκδώσῃ πρὸς ἑαυτὸν ἀπόδειξιν τῆς ὑπ' αὐτοῦ γενομένης φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Ἄλλως θὰ ἠδύνατο εὐκόλως ν' ἀπατήσῃ τοὺς τρίτους, ἰδίᾳ τοὺς ἀσφαλιστάς, βεβαιῶν ὅτι ἐγένετο φόρτωσις μὴ πραγματικῶς γενομένη. Ὁ νόμος ἀπαιτεῖ νὰ εἶναι τότε ἡ φορτωτικὴ ὑπογεγραμμένη ὑπὸ δύο ἐκ τῶν ἐπισημοτέρων τοῦ πληρώματος (ἄρθρ. 344).

Ὅταν ὁ φορτωτὴς εὑρίσκηται ὁ ἴδιος ἐπὶ τοῦ πλοίου, διότι ἀποτελεῖ μέρος τοῦ πληρώματος ἢ εἶναι ἐπιβάτης, δὲν εἶναι βεβαίως ἀσυγχώρητος ἡ ἔκδοσις φορτωτικῆς ὑπογεγραμμένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου· ὑπάρχει ὅμως φόβος συμπαιγνίας. Πρὸς ἀποφυγὴν δὲ αὐτῆς τὸ ἄρθρ. 345 ἀπαιτεῖ τὴν κατάθεσιν ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς εἴτε παρὰ τῷ προξένῳ τῆς Γαλλίας, εἴτε, ἐν ἐλλείψει αὐτοῦ, παρά τινι ἐπισήμῳ ἐμπόρῳ ἢ παρὰ τῇ τοπικῇ ἀρχῇ. Ἀλλ' ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἰσχύει εἰ μὴ προκειμένου περὶ φορτώσεων γενομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Προκειμένου περὶ φορτώσεων γενομένων ἐν Γαλλίᾳ ἐν ταῖς γαλλικαῖς ἀποικίαις, παραμένουσι σχεδὸν πάντοτε ἐν τῷ

τόπῳ τῆς φορτώσεως (ἰδίᾳ ἐν τοῖς τελωνιακοῖς γραφείοις) ἔγγραφα δυνάμενα νὰ χρησιμεύσωσι πρὸς ἐπανόρθωσιν τῆς ἀληθείας, ἂν ἠλλοιώθη αὕτη. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν προβλέπει τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος φορτώνει ἐμπορεύματα διὰ λογαριασμὸν συγγενοῦς του. Διὸ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δέον ἁπλῶς νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰς γενικὰς ἀρχάς, ἀποφαινόμενοι, ὅτι ἡ ἀποδεικτικὴ δύναμις τῆς φορτωτικῆς δύναται νὰ ἀνατραπῇ διὰ τῆς ἐναντίας ἀποδείξεως. Ἀλλ' ἡ ἀπόδειξις αὕτη θὰ γίνηται πολλάκις εὐκολώτερον δεκτή, διότι τότε ἡ συμπαιγνία εἶναι πλέον πιθανή. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (βιβλίον II, τίτλος III, ἄρθρ. 7) περιεῖχεν εἰδικὴν διάταξιν προβλέπουσαν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ γραμματεὺς ὑπέγραφε φορτωτικὰς διὰ τοὺς συγγενεῖς του. Διέτασσε δέ, ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει αἱ φορτωτικαὶ θὰ μονογραφῶνται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ὑπὸ τοῦ προξένου, ἐν Γαλλίᾳ δὲ ὑπὸ ἑνὸς τῶν κυριωτέρων ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου, ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος. Ἐφηρμόζετο δὲ τοῦτο καὶ εἰς τὴν συνήθη πλέον ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ Διατάγματος περίπτωσιν, καθ' ἣν ὁ πλοίαρχος ἦτο συνάμα καὶ γραμματεύς (1).

**712** δίς. Δὲν πρέπει νὰ συγχέωμεν μετὰ τῆς φορτωτικῆς τὴν προσωρινὴν ἀπόδειξιν (reçue), τὴν ὁποίαν συχνὰ ἐκδίδει ὁ πλοίαρχος, πρὶν δυνηθῇ νὰ ὑπογράψῃ τὴν φορτωτικήν, καὶ τῆς ὁποίας ζητεῖ τὴν ἀπόδοσιν, ἐκδίδων πρὸς τὸν φορτωτὴν τὴν φορτωτικήν. Ἡ προσωρινὴ ἀπόδειξις δὲν στερεῖ τὸν πλοίαρχον τοῦ δικαιώματος νὰ κάμῃ μετέπειτα ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐπιφυλάξεις δεδικαιολογημένας ὡς ἐκ τῆς καταστάσεως ἢ τῆς φύσεως τῶν ἐμπορευμάτων (2).

Ἡ χρῆσις μάλιστα τῆς προσωρινῆς ταύτης ἀποδείξεως καθιερώθη ὑπὸ ξένων νομοθεσιῶν. Ὅρα τοὺς ναυτικοὺς κώδικας τῆς *Φινλανδίας* ἄρθρ. 87, τῆς *Σουηδίας* ἄρθρ. 124, τῆς *Δανίας* ἄρθρ. 124, τὸν ἐμπορικὸν κώδικα τῆς *Γερμανίας* ἄρθρ. 644, τὸν τῶν *Κάτω Χωρῶν* ἄρθρ. 350, τὸν τῆς *Ἱσπανίας* ἄρθρ. 717.

**713**. *Μεταβίβασις τῆς νομῆς τῶν ἐμπορευμάτων διὰ τῆς φορτωτικῆς.* — Δὲν ἀποτελεῖ δὲ ἡ φορτωτικὴ ἁπλῶς καὶ μόνον μέσον ἀποδείξεως τῆς ναυλώσεως ἢ τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων.

---

(1) Ὅρα τὰς ἐξηγήσεις τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου τούτου τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

(2) Desjardins, IV, ἀριθ. 908.

Χρησιμεύει ἐπίσης πρὸς μεταβίβασιν τῆς νομῆς αὐτῶν ἐνῷ διατελοῦσιν ἀκόμη ἐν μετακομίσει. Εὐκόλως δὲ δικαιολογεῖται τὸ πρᾶγμα. Κατ' αὐτοὺς τούτους τοὺς ὅρους τῆς φορτωτικῆς ὁ πλοίαρχος ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν κομιστὴν αὐτῆς τὰ ἐμπορεύματα κατὰ τὴν ἄφιξίν των εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ των. Διὸ δύναταί τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς ἔχει τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν διάθεσίν του, εἶναι, κατὰ συνέπειαν, νομεύς, καίτοι δὲν κατέχει αὐτὰ ὑλικῶς. Ἔχει τὴν νομὴν αὐτῶν διὰ τοῦ πλοιάρχου, ὅστις κατέχει αὐτὰ δι' αὐτόν. Οὐκ ὀρθῶς ἐλέχθη ἐνίοτε, ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα εἶδός τι πλάσματος, ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου ἡ φορτωτικὴ θεωρεῖται ἀντιπροσωπεύουσα τὰ ἐμπορεύματα τῶν ὁποίων ἀποδεικνύει τὴν φόρτωσιν (1)· διὸ ἐχαρακτηρίσθη ἡ νομὴ ἡ ἀνήκουσα εἰς τὸν κομιστὴν τῆς φορτωτικῆς ὡς πλασματικὴ ἢ συμβολικὴ νομή (2). Ἀλλὰ πάντα ταῦτα εἶναι ἐσφαλμένα : ἓν μόνον εἶδος νομῆς ὑπάρχει καθ' ὃ ἀπαιτεῖται νὰ εἶναι τὸ πρᾶγμα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ νομέως (corpus) καὶ νὰ ἔχῃ οὗτος τὴν πρόθεσιν τοῦ νὰ εἶναι κύριος (animus domini). Ἀλλ' ὁ πρῶτος τῶν ὅρων τούτων δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ τῇ μεσολαβήσει ἑτέρου προσώπου τὸ ὁποῖον κατέχει τὸ πρᾶγμα διὰ λογαριασμὸν τοῦ νομέως (3). Τοῦτο δὲ συμβαίνει ἐνταῦθα : ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς ἔχει τὴν *ψυχὴν δεσπότου* (animus domini) ὡς πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, καὶ ὁ πλοίαρχος κατέχει αὐτὰ ὑλικῶς διὰ λογαριασμὸν τούτου.

Προσθετέον δέ, ὅτι ἡ φορτωτικὴ δὲν παραμένει πάντοτε εἰς χεῖρας τοῦ αὐτοῦ προσώπου ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀναχωρήσεως μέχρι τῆς ἀφίξεως εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον. Πολλάκις γίνονται μία ἢ πλείονες ἀλληλοδιάδοχοι μεταβιβάσεις μιᾶς φορτωτικῆς, διαρκούσης τῆς

---

(1-2) Τὸ πολιτικὸν τμῆμα φαίνεται ἀποκλῖνον πρὸς τὴν ἀπηρχαιωμένην ταύτην ἰδέαν ἔν τινι ἀποφάσει τῆς 31 Μαΐου 1892, S. καὶ Journal du Palais 1894. 1. 81 (σημείωσις ἐν Ch. Lyon-Caen)· Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 646. Ὅρα περὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης παρατηρήσεις τοῦ Ch. Lyon-Caen, ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1893, σελ. 273 μέχρι 275.

(3) Αἱ ἀρχαὶ αὗται τοῦ νεωτέρου δικαίου ἦσαν ἤδη αἱ ἀρχαὶ τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου. Ἀπαντῶσι δὲ ἔν τινι ῥήσει τῶν λύσεων τοῦ Παύλου (βιβλ. V, τίτλ. II, § 1) συχνὰ μνημονευομένῃ : possessionem adquirimus et anino et corpore : animo utique nostro, corpore nostro, vel alieno.

μετακομιδῆς τῶν ἐμπορευμάτων. Αἱ μεταβιβάσεις αὗται, ἀλλάσσουσαι τὸν κομιστήν, ἀναγκαίως μεταβιβάζουσι τὴν νομὴν ἀπὸ τοῦ ἐκχωρητοῦ εἰς τὸν ἐκδοχέα. Διό, ἐὰν θέλωμεν ν' ἀκριβολογήσωμεν, πρέπει νὰ εἴπωμεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος κατέχει τὰ ἐμπορεύματα *διὰ λογαριασμὸν οὗ τινος ἀνήκει* (1), τουτέστι τοῦ ἀγνώστου ἐκ τῶν προτέρων προσώπου, ὅπερ θὰ εἶναι κομιστὴς κατὰ τὴν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον ἄφιξιν, καὶ κατ'ἀκολουθίαν θὰ ζητήσῃ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων.

**714.** Γίνεται δὲ ἡ μεταβίβασις διαφόρως, καθ'ὅσον ἡ φορτωτικὴ εἶναι εἰς ὡρισμένον πρόσωπον, εἰς τὸν κομιστὴν ἢ εἰς διαταγήν. Ὅρα ἀριθ. 701.

Ἵνα ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἡ ὀπισθογράφησις ὡς τρόπος μεταβιβάσεως ἐν τῇ φορτωτικῇ, πρέπει νὰ περιέχῃ αὕτη τὴν ρήτραν εἰς διαταγήν. Ἐν τούτοις ὑπεστηρίχθη, ὅτι αὐτοδικαίως ἡ φορτωτικὴ δύναται νὰ μεταβιβασθῇ κατὰ τὸν τρόπον τοῦτον (2). Ἀλλὰ τὸ ἐφ' ἡμῖν φρονοῦμεν, ὅτι ἡ μεταβίβασις τίτλου οἱουδήποτε δι' ὀπισθογραφήσεως δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἄνευ τῆς ἐν τῷ τίτλῳ τούτῳ καταχωρίσεως τῆς ρήτρας εἰς διαταγήν. Ἀληθῶς αὐτὸ εἶναι τὸ σύστημα τὸ ὁποῖον παραδέχεται ὁ ἡμέτερος ἐμπορικὸς νόμος διὰ τὴν συναλλαγματικήν (3), καίτοι ἀναγνωρίζομεν, ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο εἶναι φιλότυπον. Διατί, σιωπῶντος τελείως τοῦ νόμου, θέλομεν παραδεχθῇ σύστημα ὅλως διάφορον τούτου ; Δὲν βλέπομεν οὐδόλως τὸν λόγον.

**715.** Ἡ φορτωτική, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ὁ κομιστὴς ἔχει τὴν νομὴν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ὁ τίτλος οὗτος μεταβιβάζεται εὐκόλως ὅταν εἶναι εἰς διαταγὴν (ἢ εἰς τὸν κομιστήν), εὐκολύνει τὴν πώλησιν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ καθιστᾷ δυνατὴν τὴν σύστασιν ἐνεχύρου, ἐνῷ τὰ ἐμπορεύματα ἀκόμη εὑρίσκονται ἐν μετακομιδῇ.

α. Εἶναι ἐνδεχόμενον, διαρκούσης τῆς μετακομίσεως, νὰ ζητῇ τὸ πρόσωπον, εἰς διαταγὴν τοῦ ὁποίου εἶναι ἐκδεδομένη ἡ φορτωτική, νὰ πωλήσῃ τὰ ἐμπορεύματα. Δυσκόλως θὰ εὕρισκεν οὗτος ἀγορα-

---

(1) Ἡ ρήτρα αὕτη εἶναι συνηθεστάτη ἐν ταῖς θαλασσίαις ἀσφαλείαις.

(2) Rouen, 7 Μαΐου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1887-88, σελ. 414.

(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 70 καὶ 7.

στήν, ἂν μὴ εἶχε τὸ μέσον νὰ ἐξασφαλίσῃ αὐτὸν ὅτι κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου τὰ ἐμπορεύματα θέλουσι παραδοθῇ εἰς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀποκλειομένου παντὸς ἄλλου προσώπου. Ὑπάρχει δὲ τὸ μέσον τοῦτο καὶ συνίσταται εἰς τὴν ὀπισθογράφησιν τῆς φορτωτικῆς. Ὁ ἀγοραστής, γενόμενος κομιστὴς τοῦ τίτλου τούτου, δύναται καὶ αὐτὸς νὰ εὕρῃ ἀγοραστήν, ὅπως μεταπωλήσῃ τὰ ἐμπορεύματα· μεταβιβάζει καὶ αὐτὸς τὴν νομὴν εἰς τὸν ἴδιον αὐτοῦ ἀγοραστὴν διὰ νέας ὀπισθογραφήσεως. Οὕτω γίνονται ἐνίοτε, διαρκούσης τῆς κατὰ θάλασσαν μετακομιδῆς τῶν ἐμπορευμάτων, πολλαὶ ἀλληλοδιάδοχοι πωλήσεις, εἰς ἑκάστην τῶν ὁποίων ἀντιστοιχεῖ μία μεταβίβασις τῆς φορτωτικῆς.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἡ πώλησις τῶν κατὰ θάλασσαν μετακομιζομένων ἐμπορευμάτων δὲν γίνεται μόνον χάρις εἰς τὸν τίτλον τοῦτον· διότι εἶναι δυνατὴ αὕτη λόγῳ δικαίου καὶ ἄνευ αὐτοῦ· ἀλλ' ὁ τίτλος οὗτος ἐν τῇ πράξει διευκολύνει τὴν πώλησιν. Πλὴν τούτου, ἡ κυριότης τῶν ἐμπορευμάτων δὲν μεταβιβάζεται εἰς τὸν νέον κομιστὴν κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς μεταβιβάσεως τῆς φορτωτικῆς· ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος γίνεται, συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας τοῦ κοινοῦ δικαίου, διὰ μόνης τῆς πωλήσεως, ἐν ᾗ τὰ ἐμπορεύματα καθορίζονται ἀτομικῶς (ἄρθρ. 1138 καὶ 1583 ἀστ. κώδικος)· ἡ μεταβίβασις τῆς φορτωτικῆς δὲν ἔχει ἀποτελέσματα εἰ μὴ ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς μεταβιβάσεως τῆς νομῆς.

6. Ἡ φορτωτικὴ ἐπιτρέπει τὴν σύστασιν ἐνεχύρου ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν εὑρισκομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου, καὶ ἐνῷ ἀκόμη ἐνεργεῖται ἡ μετακομιδή. Ἀποτελεῖ οὕτω ὄργανον πιστωτικὸν προσφέρον μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὸ ἐμπόριον. Εἰς τὴν χρησιμότητα δὲ ταύτην τῆς φορτωτικῆς ἀποβλέποντές τινες ἀπεκάλεσαν αὐτὴν «συναλλαγματικὴν τῶν θαλασσῶν» (1).

Εἷς τῶν οὐσιωδῶν ὅρων τῶν ἀπαιτουμένων ἵνα ἔχῃ ὁ ἐνεχυροῦχος δανειστὴς προνόμιον δυνάμενον ν' ἀντιταχθῇ εἰς τοὺς τρίτους εἶναι τὸ νὰ τεθῇ καὶ νὰ εὑρίσκηται τὸ ἐνέχυρον εἰς τὴν κατοχήν του (ἄρθρ. 2076, ἀστ. κώδ., ἄρθρ. 92 Ε. Κ.), Πῶς δύναται νὰ ἐκπληρωθῇ ὁ ὅρος οὗτος προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων μετακομι-

(1) Οἱ Ἄγγλοι λέγουσιν, ὅτι ἡ φορτωτικὴ (bill of lading) μεταβιβάζεται ὡς ἐγγύησις διὰ τὰς προκαταβολάς (as security for advances). Ὅρα Abbott, Law of merchant ships and seamen, σελ. 271 καὶ 272.

ζομένων κατὰ θάλασσαν ; Δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ δοθῇ εἰς τὸν ἐνεχυροῦχον δανειστὴν ἡ ὑλικὴ κατοχή. Δύναται ὅμως νὰ μεταβιβασθῇ εἰς αὐτὸν ἡ νομὴ διὰ τῆς μεταβιβάσεως τῆς φορτωτικῆς. Ὁ πλοίαρχος ἐπέχει τότε τὴν θέσιν τρίτου ἀποδεκτοῦ ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν μερῶν, ἐπιφορτισμένου νὰ κατέχῃ τὰ εἰς ἐνέχυρον δοθέντα ἐμπορεύματα διὰ τὸν ἐνεχυροῦχον πιστωτήν, ὅστις εἶναι ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς (ἄρθρ. 2076 ἀστ. κώδικος). Προσθετέον δέ, ὅτι τὸ ἄρθρ.92, ἐδ. 2 Ε.Κ. ρητῶς διατάσσει, ὅτι ὁ «δανειστὴς θεωρεῖται κάτοχος τῶν ἐμπορευμάτων...καταλαβὼν αὐτὰ διὰ φορτωτικῆς».

Ἐν τῇ πρακτικῇ χρησιμοποιεῖται τὸ δικαίωμα τῆς συστάσεως ἐνεχύρου ἐπὶ ἐμπορευμάτων μετακομιζομένων ἀκόμη κατὰ θάλασσαν εἰς δύο διαφόρους περιπτώσεις.

1. Παραλήπτης ὅστις ἠγόρασεν ἐμπορεύματα καὶ εἰς ὃν περιῆλθεν ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς τῆς ἐκδοθείσης εἰς τὸ ὄνομά του ἔχει ἀνάγκην χρημάτων πρὸ τῆς ἀφίξεως τῶν ἐμπορευμάτων. Δύναται νὰ δανεισθῇ χρήματα, συνιστῶν ἐνέχυρον. Ἵνα καταστήσῃ τὸν δανειστὴν κάτοχον, ἀρκεῖ νὰ μεταβιβάσῃ εἰς αὐτὸν ὁ δανειζόμενος τὴν φορτωτικήν.

2. Φορτωτὴς ἐμπορευμάτων ἐπώλησεν αὐτὰ εἰς πρόσωπον κατοικοῦν εἰς ὑπερπόντιον χώραν. Φορτωτικὴ ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν ὀνόματι τοῦ φορτωτοῦ τούτου. Ἀλλ' οὗτος ἔχει ἄμεσον ἀνάγκην χρημάτων, δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ τὸ τίμημα παρὰ τοῦ ἀγοραστοῦ, διότι ἐχορήγησεν εἰς αὐτὸν προθεσμίαν πρὸς πληρωμήν. Τί νὰ πράξῃ ; Ἐκδίδει ἐπὶ τοῦ ἀγοραστοῦ συναλλαγματικήν, τῆς ὁποίας ἡ λῆξις συμπίπτει μετὰ τῆς χρονολογίας τῆς ὁρισθείσης διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ τιμήματος. Ὀπισθογραφεῖ αὐτὴν εἰς διαταγὴν ἑνὸς τραπεζίτου, ὅστις προεξοφλεῖ τὴν συναλλαγματικήν. Ἵνα χορηγήσῃ δὲ εἰς τοῦτον ἀσφάλειαν περὶ τῆς πληρωμῆς τῆς συναλλαγματικῆς, μεταβιβάζει αὐτῷ καὶ τὴν φορτωτικὴν συνημμένως μετὰ τῆς συναλλαγματικῆς. Τότε ὁ τραπεζίτης, ὡς ἐνεχυροῦχος δανειστής, ἔχει προνόμιον ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἐγγυωμένων τὴν πληρωμὴν τῆς συναλλαγματικῆς. Ἐάν, κατὰ τὴν ἄφιξιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, δὲν εἶναι πληρωμένη ἡ συναλλαγματική, ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς δύναται νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα, νὰ ἐνεργήσῃ τὴν ἐκποίησιν αὐτῶν, καὶ νὰ ἐνασκήσῃ τὸ προνόμιόν του ὡς ἐνε-

χυρούχου πιστωτοῦ ἐπὶ τοῦ τιμήματος τῆς πωλήσεως ταύτης. Πολλάκις συνάπτεται εἰς τὴν συναλλαγματικὴν καὶ ἀσφαλιστήριον τῶν ἐμπορευμάτων μεταβιβάσιμον καὶ αὐτὸ δι' ὀπισθογραφήσεως. Οὕτω ἔχει ὁ κομιστὴς δικαίωμα, ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων, νὰ ζητήσῃ τὴν ἀσφαλιστήριον ἀποζημίωσιν (1).

Ἡ συναλλαγματικὴ εἰς ἣν εἶναι συνημμέναι οὕτω ἡ φορτωτικὴ καὶ τὸ ἀσφαλιστήριον τῶν ἐμπορευμάτων ἔγγραφον καλεῖται *συναλλαγματικὴ* documentaire (ἐφωδιασμένη) διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι συνοδεύεται ὑπὸ documentis (2).

**716.** *Τύποι τῆς ὀπισθογραφήσεως τῶν φορτωτικῶν.*—Οὐδεμία νομικὴ διάταξις ὁρίζει τοὺς τύπους τῆς ὀπισθογραφήσεως φορτωτικῆς. Ὁ νόμος δὲν ἔθεσε κανόνας περὶ ὀπισθογραφήσεως εἰ μὴ προκειμένου περὶ συναλλαγματικῶν (ἄρθρ. 136 μέχρις 139 ἐμπ. κώδικος)(3). Ἐν ἐλλείψει πάσης ὑπὸ νόμου παρεκκλίσεως ἀπὸ τῶν κανόνων τούτων, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται οὗτοι ἐπὶ τῆς ὀπισθογραφήσεως πάντων τῶν εἰς διαταγὴν τίτλων, ἰδίᾳ δὲ τῆς φορτωτικῆς (4). Κατ' ἀκολουθίαν πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν τὴν μεταξὺ τακτικῆς καὶ ἀτάκτου ὀπισθογραφήσεως διάκρισιν τὴν γινομένην προκειμένου περὶ συναλλαγματικῆς. Ἡ ἄτακτος ὀπισθογράφησις, ἡ ὀπισθογράφησις δηλονότι ἡ μὴ περιέχουσα πάντα τὰ στοιχεῖα τῆς ὀπισθογραφήσεως τὰ σημειούμενα ἐν τῷ ἄρθρῳ 137, θεωρεῖται ἰσχύουσα ὡς ἁπλοῦν ἐπιτροπικὸν (ἄρθρ. 138 ἐμπ. κώδικος), ἐπιφυλασσομένου τοῦ δικαιώματος τῆς

---

(1) Ἀπὸ τοῦ νόμου τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 (ἄρθρ. 2) ὁ ἐνεχυροῦχος δανειστὴς ὁ ἔχων προνόμιον ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων δύναται αὐτοδικαίως νὰ ἐνασκήσῃ τὸ δικαίωμά του προτιμήσεως ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως. Ἀλλ' ὁ ἀσφαλιστής, ὅταν εἶναι καλῆς πίστεως, πληρώνει ἐγκύρως τὸν ἀσφαλισθέντα ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ πιστωτοῦ, ἅμα οὗτος δὲν ἐκοινοποίησεν εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν γνωστοποίησιν κατὰ τῆς πληρωμῆς. Χάρις εἰς τὴν ὀπισθογράφησιν τοῦ ἀσφαλιστηρίου ἐγγράφου τὴν γινομένην εἰς τὸν ἐνεχυροῦχον δανειστήν, γινόμενον οὕτω κομιστὴν αὐτοῦ, ἔχει οὗτος ἐν τῇ ἰδιότητι ταύτῃ ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστηρίου ἀποζημιώσεως ἀποκλειστικὸν δικαίωμα, τὸ ὁποῖον δὲν δύναται νὰ προσβάλῃ ἡ πρὸς τὸν ἀσφαλισθέντα γενομένη πληρωμή. Εἶναι λοιπὸν ἔργον φρονήσεως διὰ τὸν ἐνεχυροῦχον πιστωτὴν καὶ μετὰ τὸν νόμον τῆς 19 Φεβρουαρίου 1889 νὰ ζητῇ νὰ μεταβιβάζηται εἰς αὐτὸν τὸ ἀσφαλιστήριον τῶν ἐμπορευμάτων ἔγγραφον.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV, ἀριθ. 106.

(3-4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV. ἀριθ. 110 καὶ ἑπομ., ἀριθ. 157.

ἐναντίας ἀποδείξεως μεταξὺ τῶν μερῶν (1). Τοὐναντίον ἡ τακτική, ἤτοι ἡ σύμφωνος πρὸς τὸ ἄρθρον 137, ἐπιφέρει μεταφορὰν κυριότητος (2), μετ' ἐπιφυλάξεως τοῦ δικαιώματος τῆς περὶ τοῦ ἐναντίου ἀποδείξεως(3). Κατ' ἀκολουθίαν, ὁ εἰς ὃν ἐγένετο ἡ ἄτακτος ὀπισθογράφησις φορτωτικῆς δὲν δύναται πλέον νὰ κάμῃ χρῆσιν αὐτῆς, ἰδίᾳ νὰ ὀπισθογραφήσῃ αὐτήν, ἐὰν ὁ ὀπισθογράφος ἐκηρύχθη εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως (4), ἢ ἐπῆλθεν οἱονδήποτε ἄλλο γεγονὸς λῦον τὴν ἐντολήν.

Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ἐν αἷς χώραις δὲν γίνεται διάκρισις μεταξὺ τακτικῆς καὶ ἀτάκτου ὀπισθογραφήσεως, ἡ εἰς λευκὸν ὀπισθογράφησις φορτωτικῆς ἔχει οἷα καὶ πᾶσα ἄλλη ὀπισθογράφησις ἀποτελέσματα. Ὅρα ἰδίᾳ τοὺς ναυτικοὺς κώδικας τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* ἄρθρ. 134, ἐδ. 2.

717. Ρητέον ἐν τούτοις, ὅτι ὁ κομιστὴς φορτωτικῆς, εἴτε εἶναι τοιοῦτος δι' ἀτάκτου ὀπισθογραφήσεως, λόγου χάριν δι' ὀπισθογραφήσεως ἐν λευκῷ, ἢ διὰ τακτικῆς ὀπισθογραφήσεως, ἔχει πάντοτε τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα· ὡς πρὸς τοῦτο ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει λόγους ν' ἀνησυχῇ διὰ τοὺς τύπους τῆς ὀπισθογραφήσεως. Ἀλλ' ἅμα ὡς ἡ εἰς διαταγὴν φορτωτικὴ ὠπισθογραφήθη ὑπὲρ προσώπου τινός, ὁ πλοίαρχος διαπράττει λάθος δυνάμενον νὰ ἐπισύρῃ τὴν εὐθύνην του, παραδίδων τὰ ἐμπορεύματα εἰς ἁπλοῦν κάτοχον τῆς φορτωτικῆς (5). Τῷ ὄντι ὁ εἰς διαταγὴν τίτλος δὲν μεταβιβάζεται διὰ τῆς ἁπλῆς παραδόσεως ὡς ὁ εἰς τὸν κομιστὴν τίτλος.

Ἐπὶ τὸ γενικώτερον, ὁ πλοίαρχος, καί, κατ' ἀκολουθίαν, ὁ ἐφο-

---

(1) Ἀκυρ. 7 Αὐγούστου 1867. D. 1867. 1. 327. Ὅρα τὴν προηγουμένην σημείωσιν.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Δουγκέρκης, 3 Μαΐου 1888, Revue internationale du Droit maritime, 1888-89, σελ. 153.

(3) Bordeaux 11 Αὐγούστου 1890. Ἀκυρ. 17 Μαΐου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 419· 1891-92, σελ. 648.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 31 Ἰουλίου 1891, Journal de jurisprudence de Marseille 1893. 1. 269. Πρβ. Ἀκυρ. 12 Νοεμβρίου 1890. Journal de jurisprudence de Marseille, 1882. 2. 129.

(5) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 26 Φεβρουαρίου 1861, Journal de Marseille, 1861, 1. 94. Ἀκυρ. 21 Νοεμβρίου 1887, Revue internationale du Droit maritime 1887-88, σελ. 404.

πλιστής, εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν παράδοσιν τὴν μὴ δεόντως γενομένην εἰς πρόσωπον ἄλλο ἢ ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον δικαιοῦται εἰς τοῦτο, πλὴν ἐὰν ὁ πλοίαρχος ὑπέπεσεν εἰς λάθος ἄφευκτον ἢ δυσαπόφευκτον, οἷον τὸ ἐκ τῆς ὁμοιότητος τῶν ὀνομάτων (1).

**718.** Ἐννοεῖται ὅτι, ἀφοῦ ἡ ὀπισθογράφησις, καὶ ἄτακτος οὖσα, μεταδίδει εἰς τὸν κομιστὴν τὸ δικαίωμα ὅπως ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα, ἀρκεῖ ἐπίσης καὶ ὅπως μεταβιβάσῃ εἰς αὐτὸν τὴν νομὴν τῶν ἐμπορευμάτων. Διὸ ἄτακτος ὀπισθογράφησις, λόγου χάριν, ὀπισθογράφησις εἰς λευκόν, ἀρκεῖ ὅπως ἐκπληρωθῇ ὑπὲρ τοῦ κομιστοῦ ὁ ὅρος τῆς εἰς τὴν νομὴν παραπομπῆς τοῦ ἐνεχυρούχου πιστωτοῦ (2). Τὸ ἄρθρον 92 ἐδ. τελευτ. Ε. Κ. ὁρίζει, ὅτι ὁ ἐνεχυροῦχος δανειστὴς νέμεται ἐγκύρως διὰ τῆς φορτωτικῆς, μηδενὸς ἑτέρου προσαπαιτουμένου. Θὰ ἠδύνατό τις ἐν τούτοις νὰ σκεφθῇ νὰ ἀρυσθῇ κατὰ τῆς λύσεως ταύτης ἐπιχείρημα ἐκ τοῦ ἄρθρου 91 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο *τὸ ἐνέχυρον ὡς πρὸς τὰς ἐμπορευσίμους ἀξίας δύναται ν' ἀποδειχθῇ διὰ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ὀπισθογραφήσεως, δηλούσης ὅτι αἱ ἀξίαι παρεδόθησαν πρὸς ἐγγύησιν.* Στηριζόμενός τις ἐπὶ τῆς διατάξεως ταύτης, θὰ ἠδύνατο νὰ εἴπῃ, ὅτι ΑΤΑΚΤΟΣ ὀπισθογράφησις δὲν ἀρκεῖ. Ἀλλ' ὁ συλλογισμὸς οὗτος στηρίζεται ἐπὶ μιᾶς συγχύσεως.

Τὸ ἄρθρον 91 τοῦ ἐμπ. κώδ. ἐν τῇ εἰρημένῃ διατάξει ὁμιλεῖ περὶ ἐνεχυριάσεως ἀπαιτήσεων ἀποδεικνυομένων διὰ τίτλων εἰς διαταγήν. Ὅταν ἡ ὀπισθογράφησις φορτωτικῆς τινος γίνεται λόγῳ ἐγγυήσεως ὑπὲρ πιστωτοῦ τοῦ ὀπισθογράφου, δὲν πρόκειται τότε περὶ τούτου. Τὸ ἐνέχυρον ἀφορᾷ ἐμπορεύματα μεταφερόμενα κατὰ θάλασσαν, τουτέστι πράγματα ἐνσώματα, οὐχὶ ἀπαιτήσεις. Διὰ τοῦτο ἡ προβαλλομένη διάταξις τοῦ ἄρθ. 91 δὲν δύναται νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς (3).

Γενομένης τῆς ὀπισθογραφήσεως εἰς λευκόν (4), δύνανται νὰ ἐγερ-

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 30 Νοεμβρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime 1891-92 σελ. 42.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 19 Ἀπριλίου 1889. Revue internationale du Droit maritime, 1888-89, σελ. 219 καὶ ἑπομ. Πρβ. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 6 Δεκεμβρίου 1887, Journal de Marseille, 1888. 1. 173.

(3) Ὅρα ἄλλως τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 278 ἑξ.

(4) Ἀκριβῶς δὲ αὐτὴ εἶναι ἡ περίπτωσις ἥτις παρουσιάζετο ἐν τῇ ὑποθέσει ἐφ' ἧς ἐδίκασε τὸ ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, καὶ ἣν ἐσημειώσαμεν ἐν τῇ σημειώσει 2 τῆς σελίδος ταύτης.

θῶσι δυσκολίαι ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τίνι τίτλῳ ἐγένετο ἡ ὀπισθογράφησις, ἀφοῦ αὕτη δὲν μνημονεύει οὐδεμίαν αἰτίαν. Τότε ἡ ἀπόδειξις τῆς συστάσεως ἐνεχύρου δύναται νὰ γίνῃ δι' ὅλων τῶν δυνατῶν ἀποδεικτικῶν μέσων. Τῷ ὄντι, ὡς εἴπομεν ἀνωτέρω, πρόκειται περὶ ἐνεχυριάσεως ἐνσωμάτων πραγμάτων. Ὑπάρχει λοιπὸν λόγος νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸ ἄρθρον 91 ἐδ. 1 Ε. Κ., καθ' ὃ τὸ ἐνέχυρον συνίσταται, ὡς πρὸς τοὺς τρίτους ὡς καὶ ὡς πρὸς τὰ συμβαλλόμενα μέρη, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 109 Ε. Κ.

Ρητέον δέ, ὅτι δὲν ἰσχύουσι ταῦτα εἰ μὴ προκειμένου περὶ ἐνεχύρου ἐμπορικοῦ. Ἐὰν τοὐναντίον τὸ ἐνέχυρον εἶναι πολιτικόν, ἀναμφιβόλως ἀρκεῖ ἡ ὀπισθογράφησις τῆς φορτωτικῆς καὶ ἐν λευκῷ ἀκόμη πρὸς παραπομπὴν τοῦ ἐνεχυρούχου πιστωτοῦ εἰς τὴν νομήν, ἀλλ' ἡ ἀπόδειξις τῆς ἐνεχυριάσεως δὲν δύναται νὰ γίνῃ εἰ μὴ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 2074 τοῦ ἀστ. κώδικος.

**719**. Ὁ ὑπὲρ οὗ ἡ ὀπισθογράφησις ζητεῖ, ὡς εἰκός, νὰ παραδοθῇ εἰς αὐτὸν ἡ ὀπισθογραφηθεῖσα συναλλαγματική. Ἐν τῇ πρακτικῇ ζητεῖ οὗτος νὰ παραδοθῇ εἰς αὐτὸν ἓν μοναδικὸν ἀντίτυπον, καὶ δὲν δύναται ν' ἀποδοθῇ πταῖσμα εἰς μὴ ζητοῦντα πλέον τοῦ ἑνὸς ἀντιτύπου (1). Εἶναι δὲ δύσκολον νὰ γίνῃ ἄλλως· διότι ὁ ὀπισθογραφῶν φορτωτικὴν δὲν ἔχει εἰς χεῖρας πάντα τὰ ἀντίτυπα. Ἔπειτα ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐκδοθέντων ἀντιτύπων δὲν εἶναι πάντοτε ἀκριβῶς γνωστὸς ὑπ' αὐτοῦ· ἐνδεχόμενον νὰ μὴ ἐτηρήθη ἡ διάταξις τοῦ νόμου τῆς 30 Μαρτίου 1872 (ἄρθρ. 5), ὅστις, πρὸς σκοπὸν ταμιευτικόν, ἐπιβάλλει νὰ σημειοῦται ἐπὶ ἑκάστου ἀντιτύπου ὁ ὁλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐκδοθέντων ἀντιτύπων. Ὅρα ἀριθ. 704.

**719** δίς. Ὅταν ἡ ὀπισθογράφησις εἶναι τακτική, ὁ κομιστὴς ἔχει δικαίωμα ἀνεξάρτητον καὶ ἴδιον, τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ θεωρηθῇ γεννηθὲν ἐν τῷ προσώπῳ αὐτοῦ καὶ οὐχὶ μεταβιβασθὲν ὑπὸ τοῦ ὀπισθογράφου· ἀποτελεῖ δὲ τοῦτο ἐφαρμογὴν τῶν γενικῶν κανόνων περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ὀπισθογραφήσεως τῶν τίτλων εἰς διαταγήν (2). Κατὰ συνέπειαν ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ν' ἀντιτάξῃ

---

(1) Rennes, 27 Μαΐου 1889, Revue internationale du Droit maritime, 1889—1890 σελ. 186.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV, ἀριθ. 130-131.

κατὰ τοῦ κομιστοῦ μέσον τὸ ὁποῖον θὰ ἠδύνατο νὰ προτείνῃ κατὰ τοῦ ὀπισθογράφου (1).

Ἀλλ' ὀφείλει ἆρά γε τοὐλάχιστον ὁ πλοίαρχος ν' ἀποποιηθῇ τὴν παράδοσιν, ἐὰν ἐγένετο ἀντίστασίς τις; Τὸ ζήτημα τοῦτο συνδέεται μετ' ἄλλης γενικωτέρας δυσκολίας: τὸ ἄρθρον 149 Ε. Κ., ὅπερ, προκειμένου περὶ συναλλαγματικῶν, δὲν παραδέχεται τὴν ἀντίστασιν εἰ μὴ ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ τίτλου ἢ πτωχεύσεως τοῦ κομιστοῦ, εἶναι ἆρά γε συνέπεια συναφὴς πρὸς τὴν ρήτραν εἰς διαταγήν; Ἐν περιπτώσει ἀποφατικῆς ἀπαντήσεως πρέπει νὰ περιορίσωμεν τὴν διάταξιν ταύτην εἰς τὰς συναλλαγματικὰς καὶ τὰ εἰς διαταγὴν γραμμάτια. Ἐν ἀπαντήσει καταφατικῇ, τὸ ἄρθρον 149 ἐμπ. κώδικος δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς πάντας τοὺς τίτλους εἰς διαταγήν, ἰδίᾳ εἰς τὴν εἰς διαταγὴν φορτωτικήν. Καθ' ἡμᾶς, τὸ ἄρθρον 149 ἐμπ. κώδικος εἶναι συναφὲς πρὸς τὴν ρήτραν εἰς διαταγήν (2). Ἐν πρώτοις δυνάμει ταύτης ὁ ὀφειλέτης δὲν δύναται νὰ ἀντιτάξῃ εἰς τὸν κομιστὴν τὰς ἐνστάσεις τὰς προτεινομένας κατὰ τοῦ ὀπισθογράφου· ἑπομένως δὲν δύναται ὁ ὀφειλέτης νὰ ἐπικαλεσθῇ ἀντίστασιν προταθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πιστωτοῦ τοῦ ὀπισθογράφου. Ἔπειτα ἐν τῷ συμφέροντι τῆς κυκλοφορίας τῶν εἰς διαταγὴν τίτλων, δὲν πρέπει νὰ δύναται ὁ ὀφειλέτης νὰ πείθῃ ἓν πρόσωπον νὰ προτείνῃ χαριζόμενον ἀντίστασιν ὡς πιστωτὴς τοῦ νῦν κομιστοῦ.

**720.** 5. *Ὑποχρέωσις μετακομιδῆς τῶν ἐμπορευμάτων καὶ παροχῆς πάσης ἀναγκαίας ἐπιμελείας πρὸς συντήρησιν αὐτῶν.* — Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ μετακομίσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐντὸς τῶν ρητῶς ἢ σιωπηρῶς συμπεφωνημένων προθεσμιῶν, ἀκολουθῶν εἴτε τὴν ὁδὸν τὴν ὁρισθεῖσαν διὰ τοῦ ναυλωτικοῦ ἢ τῆς φορτωτικῆς, εἴτε τὴν εὐθυ-

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Bordeaux, 23 Ὀκτωβρίου 1889, Revue internationale du Droit maritime 1889-90 σελ. 377.

(2) Paris 24 Δεκεμβρίου 1872. D. 1874. 5. 440. Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα, 9 Ἰανουαρίου 1893, le Droit, φύλλ. τῶν 23-24 Ἰανουαρίου 1893 (πρόκειται ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ περὶ ἀσφαλιστηρίου ἐπὶ τῆς ζωῆς εἰς διαταγήν).—Σύστημα κλπ. IV, ἄρθρ. 157 καὶ 313. Garsonnet, Traité de procedure, III, σελ. 530 καὶ 531.—Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα ὑπὲρ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἄρθρ. 149 ἐμπ. κώδικος εἰς τὰς συναλλαγματικὰς καὶ τὰ εἰς διαταγὴν γραμμάτια, Debray, La clause à ordre, σελ. 273 καὶ ἑπόμ.

τέραν καὶ ἧττον ἐπικίνδυνον ὁδόν. Δὲν πρέπει νὰ κάμῃ προσεγγίσεις εἰς διαμέσους λιμένας ὅπως πωλήσῃ ἐν αὐτοῖς ἐμπορεύματα ἢ ἀγοράσῃ νέα, εἰ μὴ καθόσον ἐπιτρέπουσι τοῦτο τὸ ναυλωτικὸν ἢ ἡ φορτωτική. Ἐκ τοῦ δικαιώματος δὲ τῆς προσεγγίσεως δὲν ἐξυπακούεται καὶ τὸ δικαίωμα τῆς ἀνακρούσεως πρύμνης ἢ τῆς ἀπομακρύνσεως ἀπὸ τῆς εὐθείας ὁδοῦ, τουτέστι πρέπει νὰ διακρίνωμεν τὴν ῥήτραν ταύτην ἀπὸ τῶν ἄλλων ἐκείνων, δι' ὧν ἐπιτρέπεται εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ *ἐξέρχηται τῆς ὁδοῦ* (dérouter) ἢ νὰ *ὀπισθοπλοῇ* (rétrograder).

**721.** Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐπιμελῆται τῶν ἐμπορευμάτων, ὥστε νὰ παραδοθῶσι ταῦτα ἄθικτα εἰς τὸν παραλήπτην. Πάντως ὅμως ἡ ὑποχρέωσις τῆς συντηρήσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐπιδέχεται σπουδαίους περιορισμούς. Αἴρεται αὕτη ἐνώπιον τῆς ὑποχρεώσεως τῆς σωτηρίας τοῦ μεγαλειτέρου κατὰ τὸ δυνατὸν μέρους τοῦ φορτίου ἐν περιπτώσει κινδύνου καὶ τῆς ὁδηγίας τοῦ πλοίου κατ' εὐχὴν εἰς λιμένα· ὁ πλοίαρχος δύναται πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου νὰ θυσιάσῃ μέρος τοῦ τελευταίου τούτου. Ἔχει δὲ ἰδίᾳ τὸ δικαίωμα τοῦτο ἵνα ἀνακουφίσῃ τὸ πλοῖον τὸ καταδιωκόμενον ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ ἢ ἀπειλούμενον ὑπὸ τῆς τρικυμίας καὶ νὰ φέρῃ αὐτὸ ὡς τάχιον εἰς τὸν λιμένα. Ἀλλ' ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ὁ κύριος τῶν θυσιαζομένων ἐμπορευμάτων δύναται νὰ ζητήσῃ νὰ πληρωθῇ τὴν ἀξίαν αὐτῶν ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου καὶ τῶν φορτωτῶν, τῶν ὁποίων τὰ ἐμπορεύματα ἐσώθησαν (ἄρθρ. 410 καὶ ἑπόμ. ἐμπ. κώδικος) (1). Ἐπίσης πρὸς ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου, πρὸς προμήθειαν ζωοτροφιῶν, ἢ πρὸς θεραπείαν πάσης ἄλλης ἐπειγούσης ἀνάγκης τοῦ πλοίου, δύνανται νὰ πωληθῶσιν ἢ νὰ ἐνεχυριασθῶσιν ἐμπορεύματα διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 234 καὶ 290 ἐμπορικοῦ κώδικος) (2).

**722.** 6. *Ὑποχρέωσις τῆς παραδόσεως τῶν εἰς τὸν προορισμόν των φθασάντων ἐμπορευμάτων εἰς τὸν δικαιοῦχον εἰς ἣν κατάστασιν εἶχον παραδοθῇ εἰς τὸν πλοίαρχον.* — Τὰ ἐμπορεύματα, καταφθάσαντα εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, δέον νὰ παραδοθῶσιν εἰς τὸν δικαιούμενον νὰ ζητήσῃ αὐτά. Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἀνήκει εἰς τὸν

(1) Ὅρα Κεφάλαιον Ε'.

(2) Ὅρα ἀνωτέρω ἀριθ. 571 καὶ ἑπόμ.

κομιστὴν τῆς φορτωτικῆς εἰς ὃν περιῆλθεν αὕτη κατὰ τους τύπους τοὺς ἐπιβαλλομένους ὑπὸ τῆς φύσεως τοῦ τίτλου τούτου (ἀριθ. 701). Εἶναι ἄλλως ἀδιάφορον, προκειμένου περὶ φορτωτικῆς εἰς διαταγήν, ἂν ἡ ὀπισθογράφησις εἶναι τακτικὴ ἢ ἄτακτος. Διότι ὁ εἰς ὃν ἔγινεν ἡ ἄτακτος ὀπισθογράφησις, καίπερ θεωρούμενος ἁπλῶς ἐντολοδόχος τοῦ ὀπισθογράφου ἐν ταῖς σχέσεσιν αὐτοῦ μετὰ τοῦ τελευταίου τούτου ἢ μετὰ τῶν τρίτων, ἔχει οὐχ ἧττον τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα, ἐπιφυλασσομένης τῆς ὑποχρεώσεως αὐτοῦ νὰ δώσῃ λόγον εἰς τὸν ἐντολέα του (1). Ὅρα ἀριθ. 717.

**722** δίς. Ὁ ζητῶν τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων ὀφείλει νὰ δώσῃ εἰς τὸν πλοίαρχον τὸν παραδίδοντα αὐτὰ ἀπόδειξιν παραλαβῆς (ἄρθρ 285 Ε.Κ.). Πολλάκις ὁ παραλήπτης ἐγχειρίζει εἰς τὸν πλοίαρχον ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς, σημειῶν ἐπ' αὐτοῦ ὅτι παρέλαβε. Ρητέον ἄλλως ὅτι, δυνάμει τῶν ἄρθρ. 1282 καὶ 1283 τοῦ ἀστ. κώδικος, ἡ ἐγχείρισις τῆς φορτωτικῆς γεννᾷ τεκμήριον ἐλευθερώσεως τοῦ πλοιάρχου, ἤτοι παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Πάντως ὅμως τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν θὰ ὑφίστατο, ἐάν, κατὰ τὰς συνηθείας, ἡ φορτωτικὴ εἶχεν ἐγχειρισθῆ εἰς τὸν πλοίαρχον πρὸ τῆς παραδόσεως. Αἱ συγκεκριμέναι περιστάσεις θὰ ἀπέκλειον τότε τὸ νόμιμον τεκμήριον τῆς ἐλευθερώσεως (2).

**723.** *Δυσκολίαι συναφεῖς πρὸς τὴν πλειονότητα τῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς.*—Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ὑπάρχουσι πλείονα ἀντίτυπα τῆς φορτωτικῆς, πολλὰ ζητήματα δύνανται νὰ ἐγερθῶσιν εἴτε ἐν ταῖς σχέσεσι τοῦ πλοιάρχου μετὰ τῶν κομιστῶν τῆς φορτωτικῆς, εἴτε μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν κομιστῶν. Εἶναι ἐνδεχόμενον, συνεπείᾳ δόλου, νὰ ὀπισθογραφηθῶσι διάφορα ἀντίτυπα εἰς πολλὰ καὶ διάφορα πρόσωπα, εἰς ἃ ὁ ὀπισθογράφος ἐπώλησεν ἢ ἐνεχυρίασε τὰ ἐμπορεύματα. Ἐν ταῖς περιστάσεσι ταύταις δύο κατηγορίαι ζητημάτων προβάλλουσι :

---

(1) Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 καθιέρου ρητῶς τὴν θεωρίαν ταύτην, διατάσσον (ἄρθρ. 308, ἐδ. 1ον) : « Ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς ἔστω καὶ δι' ὀπισθογραφήσεως εἰς λευκὸν ἔχει μόνος τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν αὐτῷ τὰ ἐμπορεύματα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου».

(2) Marseille, 2 Φεβρουαρίου 1871, Journal de jurisprudence de Marseille, 1871. 1. 87.

1ον. Ἐλευθεροῦται ὁ πλοίαρχος διὰ τῆς ὑπ' αὐτοῦ ἐνεργουμένης παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν κομιστὴν ἑνὸς μόνου ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς οὕτως, ὥστε νὰ μὴ ὑπόκηται εἰς μηδεμίαν εὐθύνην πρὸς τοὺς κομιστὰς οἵτινες προσερχόμενοι μετὰ ταῦτα θὰ ἀπαιτοῦν ἐπίσης τὰ αὐτὰ ἐμπορεύματα ;

2ον. Ἐκ δύο (ἢ πλειόνων) κομιστῶν διαφόρων ἀντιτύπων τῆς αὐτῆς φορτωτικῆς, τίς δέον νὰ ὑπερισχύσῃ τοῦ ἑτέρου ;

Τὸ πρῶτον τῶν ζητημάτων τούτων ἐνδιαφέρει τὸν πλοίαρχον. Τὸ δεύτερον εἶναι ἐντελῶς ἀλλότριον αὐτοῦ· δὲν ἐνδιαφέρει εἰ μὴ τοὺς κομιστὰς τῆς φορτωτικῆς. Διὸ τὰ δύο ταῦτα ζητήματα δέον νὰ ἐξετασθῶσι διακεκριμένως.

**724.** Ἐνδεχόμενον διάφοροι κομισταὶ πλειόνων ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς νὰ παρουσιασθῶσι συγχρόνως, ὅπως ἐπιτύχωσι παρὰ τοῦ πλοιάρχου τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Ὁ πλοίαρχος ὁ θέλων νὰ ἐκφύγῃ τὸν κίνδυνον τῆς εὐθύνης δέον προδήλως νὰ παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς ἐκεῖνον ἐκ τῶν κομιστῶν ὅστις πρέπει νὰ προτιμηθῇ, ἤ, ἐπειδὴ εἶναι δύσκολος ἡ προτίμησις, νὰ περιμείνῃ νὰ λυθῇ τὸ ζήτημα τῆς προτιμήσεως ὑπὸ τῆς δικαιοσύνης.

Ρητέον ἐν τούτοις, ὅτι ἡ περίπτωσις αὕτη πλειόνων κομιστῶν διαφόρων ἀντιτύπων τῆς αὐτῆς φορτωτικῆς, παρουσιαζομένων συγχρόνως ὅπως ἐπιτύχωσι τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, εἶναι σπανιωτάτη. Συνηθέστερον εἶναι νὰ παρουσιασθῇ ὁ κομιστὴς ἑνὸς καὶ μόνου ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς, ὅπως ζητήσῃ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Πρέπει τότε νὰ ὁρίσωμεν, ἂν ὁ πλοίαρχος ἐλευθεροῦται, οὕτως ὥστε νὰ μὴ ἦναι δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ ὑπεύθυνος πρὸς ἕτερον κομιστὴν ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς ἐρχόμενον μετέπειτα. Σχεδὸν πάντοτε τὸ ζήτημα προβλέπεται καὶ λύεται διὰ ῥήτρας καταληκτικῆς τῆς φορτωτικῆς καὶ ἐχούσης ὡς ἑξῆς : *Ἐγένετο εἰς τετραπλοῦν* (ἢ εἰς ἄλλο πολλαπλάσιον) *τοῦ αὐτοῦ περιεχομένου, ὧν τοῦ ἑνὸς ἐκπληρωθέντος τὰ λοιπὰ εἶναι ἄκυρα.* Ἡ ῥήτρα αὕτη, εἰλημμένη ἐκ τῶν ἀγγλικῶν φορτωτικῶν (1), σημαίνει, ὅτι, ἀφοῦ ὁ πλοίαρχος παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς ἕνα κομιστὴν ἐπὶ τῇ παρουσιάσει ἑνὸς ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς, τὰ λοιπὰ ἀντίτυπα θέ-

---

(1) Ἔχει δὲ αὕτη ἐν Ἀγγλίᾳ ὡς ἑξῆς : The one of which bills being accomplished, the others to stand void.

λουσι θεωρηθῆ μὴ ἔχοντα πλέον οὐδεμίαν ἀξίαν, τουθ' ὅπερ ἀποκλείει πᾶσαν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἐκείνους οἵτινες θὰ παρουσιάζοντο κατόπιν εἰς αὐτὸν προσάγοντες ἄλλα ἀντίτυπα.

Ἐνδεχόμενον ὅμως νὰ μὴ ὑπάρχῃ τοιαύτη τις ῥήτρα ἐν τῇ φορτωτικῇ. Πρέπει ἆρά γε, καὶ τότε ἀκόμη, νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος ἐλευθεροῦται συνεπείᾳ τῆς παραδόσεως τῆς γενομένης εἰς τὸν πρῶτον παρουσιασθέντα μετ' ἀντιτύπου τῆς φορτωτικῆς; Αἱ ἐπιτακτικαὶ ἀνάγκαι τῆς πρακτικῆς ἄγουσιν ἡμᾶς εἰς τὸ νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἐλευθέρωσιν ταύτην. Τὰ διάφορα ἀντίτυπα μιᾶς φορτωτικῆς δὲν συγκεντροῦνται ποτὲ εἰς τὰς χεῖρας ἑνὸς μόνου κομιστοῦ, ἀγοραστοῦ τῶν ἐμπορευμάτων ἢ ἐνεχυρούχου πιστωτοῦ. Ἡ συγκέντρωσις αὕτη θὰ παρεῖχε μεγάλας δυσκολίας. Ἔπειτα ἡ πλειονότης τῶν φορτωτικῶν σκοπὸν κυρίως ἔχει νὰ παρέχῃ εἰς τὸν κομιστὴν ἑνὸς καὶ μόνου ἀντιτύπου τὸ δικαίωμα νὰ ἐνασκῇ ὅλα τὰ δικαιώματα τὰ δυνάμενα ν' ἀνήκωσιν εἰς τὸν κομιστὴν πλειόνων ἀντιτύπων. Ἔχομεν ἐνταῦθα ἀνάλογόν τι πρὸς ὅ,τι συμβαίνει εἰς τὰ πολλαπλᾶ ἀντίτυπα μιᾶς καὶ μόνης συναλλαγματικῆς, δυνάμει τῶν ὁποίων δύναται ὁ κομιστὴς ἑνὸς μόνου ἀντιτύπου νὰ ἐξασκήσῃ τὰ δικαιώματα τὰ ὁποῖα θὰ ἐξήσκει καὶ ἂν ὑπῆρχεν ἓν μόνον, οὕτως ὥστε, λόγου χάριν, ἡ πληρωμὴ ἡ γενομένη εἰς τὸν κομιστὴν ἑνὸς ἀντιτύπου μιᾶς συναλλαγματικῆς ἐλευθερώνει τὸν ὀφειλέτην ἀπέναντι πάντων τῶν κομιστῶν ἄλλων ἀντιτύπων (1).

Ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι ὀρθὸν εἰ μὴ ὅταν ἡ παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων γίνεται εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ. Πρὸ τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτοῦ ὁ πλοίαρχος δὲν ἐλευθεροῦται εἰ μὴ ἂν παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν κομιστὴν πάντων τῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς, διότι ὁ πλοίαρχος διὰ τῆς ὑπογραφῆς του ὑπεχρεώθη νὰ παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου (2).

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, IV, ἀριθ. 104.

(2) De Valroger, II, ἀριθ. 749 Jacobs, I, ἀριθ. 218. Πάντως ὅμως τὸ ἄρθρον 45 τοῦ βελγικοῦ νόμου τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἐπιφέρει μίαν ἐξαίρεσιν εἰς τὸν κανόνα ἐν περιπτώσει ναυαγίας ἢ ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως. Πᾶς κομιστὴς ἀντιτύπου, οἱοσδήποτε καὶ ἂν εἶναι ὁ τύπος αὐτοῦ, δύναται νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα καὶ νὰ εἰσπράξῃ τὸ ἀντίτιμον αὐτῶν, ὑποχρεούμενος νὰ χορηγήσῃ ἐγγύησιν καὶ λαμβάνων τὴν

**725.** Ἡ λύσις ἣν ἠσπάσθημεν δὲν λύει ποσῶς τὸ ζήτημα τὸ τιθέμενον μεταξὺ τῶν διαφόρων κομιστῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς. Τίς τῶν κομιστῶν τούτων δέον νὰ προτιμηθῇ τῶν ἄλλων ; Τὸ ζήτημα τοῦτο δύναται νὰ ἐγερθῇ ὅταν ὑπάρχωσιν εἴτε δύο ἀγοραστὰι τῶν ἐμπορευμάτων, εἴτε δύο πιστωταὶ εἰς οὓς ἐνεχυριάσθησαν ἐπίσης τὰ ἐμπορεύματα συνεπείᾳ δόλου τοῦ πωλητοῦ ἢ τοῦ δανεισθέντος, ἀφίνοντες τὸν δεύτερον χρονολογικῶς ἀγοραστὴν ἢ ἐνεχυροῦχον δανειστὴν ν' ἀγνοῇ τὴν προγενεστέραν γενομένην πώλησιν ἢ ἐνεχυρίασιν. Ἐὰν ὁ δόλος οὗτος διεπράχθη τῇ συμπράξει ἑνὸς τῶν κομιστῶν, εἶναι πρόδηλον ὅτι ὁ κομιστὴς οὗτος ἀποκλείεται. Ἀλλ' ἐνδεχόμενον πάντες οἱ κομισταὶ νὰ εἶναι καλῆς πίστεως, ὁ δόλος νὰ μὴ διεπράχθη εἰ μὴ ὑπὸ μόνου τοῦ ὀπισθογράφου, θελήσαντος οὕτω εἴτε νὰ λάβῃ δὶς τὸ τίμημα τῶν ἐμπορευμάτων ὡς πωλητής, εἴτε λόγῳ δανείου νὰ πορισθῇ χρηματικὸν ποσὸν ἀντιπροσωπεῦον ἐν ὅλῳ πλέον ἢ ἅπαξ τὴν ἀξίαν αὐτῶν.

Ἐνδιαφέρει δὲ πρὸς μείζονα σαφήνειαν καὶ ἕνεκα τῶν δυνατῶν τοὐλάχιστον διαφορῶν ὡς πρὸς τὰς ἐπί τινων σημείων λύσεις, νὰ διακρίνωμεν τὴν σύγκρουσιν μεταξὺ διαφόρων κομιστῶν ὡς ἐνεχυρούχων πιστωτῶν τῆς συγκρούσεως διαφόρων κομιστῶν ὡς ἀγοραστῶν τῶν ἐμπορευμάτων.

**726.** Δύναται δὲ νὰ παρουσιασθῇ ἡ σύγκρουσις ἡ προερχομένη ἐκ τῆς διαπραγματεύσεως πλειόνων ἀντιτύπων μιᾶς φορτωτικῆς ὑπὲρ διαφόρων ἐνεχυρούχων πιστωτῶν εἴτε πρὶν ἤ τις ἐξ αὐτῶν ἐπιτύχῃ τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, εἴτε ἀφοῦ τις ἐξ αὐτῶν ἐπιτύχῃ τὴν παράδοσιν αὐτῶν. Δὲν δίδεται δὲ ὁμοφώνως εἰς τὴν σύγκρουσιν ἡ αὐτὴ λύσις καὶ κατὰ τὰς δύο περιπτώσεις· διὸ πρέπει νὰ διακρίνωμεν αὐτάς.

**Α'.** Ὅταν οὐδεὶς τῶν κομιστῶν ἐπέτυχε τὴν εἰς αὐτὸν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, θέλει ὑπερισχύσει ἐκεῖνος τοῦ ὁποίου ἡ ὀπισθογράφησις εἶναι παλαιοτέρα (1). Τῷ ὄντι ἐν ᾗ περιπτώσει ἐγέ-

---

ἄδειαν παρὰ τοῦ ἐμποροδικείου ἢ παρὰ τοῦ προξένου, ὅστις διατάσσει τὰ συντηρητικὰ ὑπὲρ τῶν δικαιωμάτων τῶν τρίτων μέτρα ἅτινα ἤθελε κρίνει πρέποντα.

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 6 Ἰουλίου 1886· Rouen, 7 Μαΐου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1886-87 σελ. 709 καὶ 1887-88, σελ. 414.

νετο ἐνεχυρίασις ὑπό τινος ὀφειλέτου, αὕτη δὲν δύναται νὰ δημιουργήσῃ μετὰ ταῦτα ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ἐνεχυρούχου πιστωτοῦ δικαίωμα ἐνεχύρου προτιμώμενον τοῦ πρώτου. Οἱ δύο πιστωταὶ γενόμενοι νομεῖς τῶν ἐμπορευμάτων τῇ μεσολαβήσει τοῦ πλοιάρχου εὑρίσκονται, πλὴν τῆς χρονολογίας, ἐν τῇ αὐτῇ καταστάσει. Εἶναι φυσικὸν νὰ προτιμηθῇ ὁ ἀρχαιότερος. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὅταν μία σύστασις ἐνεχύρου ἐφαρμόζεται εἰς πρᾶγμα κατεχόμενον ὑπὸ τρίτου ὡρισμένου ὑπὸ τῶν μερῶν, ὡς ὑποθέτουσι τοῦτο τὰ ἄρθρα 2076 τοῦ ἀστ. κώδικος καὶ 92 τοῦ ἐμπ. κώδ., ἔχει πάντοτε τὴν ἐφαρμογήν του ὁ κανὼν prior tempore potior jure. Ἡ συνδρομὴ μεταξὺ τῶν ἐνεχυρούχων δανειστῶν τῶν κομιστῶν τῆς φορτωτικῆς δὲν πρέπει νὰ γίνῃ δεκτή, πλὴν ἄν, τῶν ὀπισθογραφήσεων γενομένων ὑπὲρ αὐτῶν τὴν αὐτὴν ἡμέραν, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὁρισθῇ ἡ ὥρα ἑκάστης ἐξ αὐτῶν (1).

Τὸ ζήτημα τοῦτο εἶχε τεθῆ ἤδη ἐπὶ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Τὸ ναυτικὸν δικαστήριον (l'amirauté) τῆς Μασσαλίας εἶχε παραδεχθῆ, καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη τῆς διαφορᾶς τῶν χρονολογιῶν, τὴν συνδρομὴν τῶν κομιστῶν. Τὸ παρλαμέντον τοῦ Αἰξ, ἀκυρῶσαν τὴν ἀπόφασιν ταύτην, ἀπεφάνθη ὑπὲρ τοῦ πρώτου κατὰ χρονολογίαν κομιστοῦ (2).

Β. Ἀλλὰ πρέπει ἆρά γε νὰ προτιμηθῇ ὁ πρῶτος κατὰ χρονολογίαν κομιστὴς καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη καθ' ἣν ὁ δεύτερος κατὰ χρόνον κομιστὴς παρέλαβε παρὰ τοῦ πλοιάρχου τὰ ἐμπορεύματα, τῶν ὁποίων ἔχει οὕτω τὴν ὑλικὴν κατοχήν; Τὸ ζήτημα εἶναι λίαν ἀμφισβητούμενον.

Ἡ νομολογία, καὶ ὑπὸ ταύτας ἀκόμη τὰς περιστάσεις, ἀποφαίνεται ὑπὲρ τοῦ πρώτου κατὰ χρονολογίαν κομιστοῦ ἐπὶ ζημίᾳ ἐκείνου ὅστις κατώρθωσε νὰ ἐπιτύχῃ τὴν εἰς αὐτὸν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων (3). Πρὸς δικαιολόγησιν τῆς λύσεως ταύτης γίνεται πρὸ

---

(1) Ἀκυρ. 22 Μαΐου 1885, S. 1886. 1. 473· Journal du Palais 1886. 1161 (σημ. τοῦ Chavegrin)· D. 1885. 1. 185.

(2) Emérigon, Traité des assurances, κεφάλ. XI, τμῆμα III, § 7.

(3) Rouen 27 Μαΐου 1889 (ἀκυροῦσα ἀπόφασις τοῦ πρωτοδικείου τῆς αὐτῆς πόλεως τῆς 9 Ἀπριλίου 1889). Ἀκυρ. 31 Μαΐου 1892, Revue internationale du Droit maritime 1889-90, σελ. 186· 1891-92, σελ. 646.

παντὸς ἐπίκλησις τῶν γενικῶν περὶ νομῆς ἀρχῶν, τὰς ὁποίας ὑπεμνήσαμεν ἀνωτέρω (ἀριθ. 713). Ὁ κομιστὴς φορτωτικῆς ἔχει τὴν νομὴν τῶν ἐμπορευμάτων, καίτοι δὲν κατέχει αὐτὰ ὑλικῶς. Κατέχει αὐτὰ τῇ μεσολαβήσει τοῦ πλοιάρχου. Ἔχει δὲ τὴν νομὴν αὐτῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ὑπὲρ αὐτοῦ γενομένης ὀπισθογραφήσεως. Ὁ πρῶτος λοιπὸν κατὰ τὴν χρονολογίαν κομιστὴς ἔλαβε πρῶτος τὴν νομὴν τῶν ἐμπορευμάτων ἅτινα ἐνεχυριάσθησαν εἰς αὐτόν. Ἔχομεν ἐνταῦθα γεγονὸς μὴ δυνάμενον οὕτως εἰπεῖν νὰ μετακληθῇ, τὸ ὁποῖον δὲν δύναται ν' ἀνατρέψῃ ἡ παράδοσις ἡ γενομένη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Ἀποδίδων τις σημασίαν εἰς ταύτην, θὰ παρεγνώριζε τὸν ἀναμφισβήτητον κανόνα καθ' ὃν ἡ νομὴ ἣν ἔχει τις τῇ μεσολαβήσει ἑτέρου (ἐνταῦθα τοῦ πλοιάρχου) ἔχει τὰ ἀποτελέσματα τὰ ὁποῖα ἔχει καὶ ἡ νομὴ ἣν συνοδεύει διὰ τὸν νομέα ἡ ὑλικὴ κατοχή (1).

Καθ' ἡμᾶς, τοὐναντίον, ἡ παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων ἐξασφαλίζει τὴν προτίμησιν εἰς τὸν κομιστὴν τὸν παραλαβόντα αὐτά, καὶ ἂν ἀκόμη εἶναι οὗτος δεύτερος κατὰ χρονολογίαν κομιστής. Ἡ ἀντίθετος γνώμη παραρᾷ τοὺς κανόνας περὶ τῶν ὅρων τῆς συντηρήσεως τοῦ προνομίου τοῦ ἐνεχυρούχου πιστωτοῦ ἀπέναντι τῶν τρίτων. Ἵνα δύναται ὁ ἐνεχυροῦχος δανειστὴς νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ προνόμιόν του κατὰ τῶν τρίτων, ἀνάγκη βεβαίως πρὸ παντὸς νὰ ἔχῃ λάβει τὴν νομήν. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἀρκεῖ· πρέπει πρὸς τούτοις καὶ νὰ ἐξακολουθῇ ὢν νομεὺς (ἄρθρ. 2076, ἀστ. κώδικος, ἄρθρ. 92 ἐμπ. κώδικος), δὲν ἐξακολουθεῖ δὲ νὰ εἶναι τοιοῦτος, ἂν μὴ ἐξακολουθῇ ἔχων τὸ ἐνέχυρον εἰς τὴν διάθεσίν του. Ἀλλὰ δὲν συμβαίνει τοῦτο ὡς πρὸς τὸν πρῶτον κατὰ χρονολογίαν κομιστὴν τῆς φορτωτικῆς. Ἀναμφιβόλως ἔλαβεν οὗτος τὴν νομὴν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἔλαβεν αὐτὴν πρῶτος, τοῦθ' ὅπερ, ἂν τὰ πράγματα ἔμενον εἰς τὴν κατάστασίν των, θὰ ἐξησφάλιζεν αὐτῷ τὴν προτίμησιν. Ἀλλ' ἀκρι-

---

Ὅρα ἐπίσης τὴν τελευταίαν ταύτην ἀπόφασιν ἐν τῷ Recueil de Sirey καὶ ἐν τῷ Journal du Palais, 1894. 1. 81.

(1) Ὅρα Marais ἄρθρον ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime, 1889-90, σελ. 281 μέχρι 309. Ch. Lyon-Caen, Examen doctrinal de la jurisprudence en matière maritime ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1890, σελ 534 καὶ 1893, σελ. 273 καὶ ἑπόμ.· σημείωσις ὑπὸ τὴν προμνημονευθεῖσαν ἀπόφασιν τοῦ πολιτικοῦ τμήματος τῆς 31 Μαΐου 1892. S. καὶ Journal du Palais 1894. 1. 81.

βῶς καὶ ὑπὸ πραγματικὴν καὶ ὑπὸ νομικὴν ἔποψιν ἐγένετο μεγάλη μεταβολὴ τῆς καταστάσεως. Συνεπείᾳ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων τῆς γενομένης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν δεύτερον κατὰ χρονολογίαν κομιστὴν τῆς φορτωτικῆς, ὁ πρῶτος κομιστὴς ἔπαυσε νὰ ἔχῃ τὴν νομὴν τῶν ἐμπορευμάτων. Τῷ ὄντι, ἵνα εἶναί τις νομεὺς πράγματός τινος, δέον νὰ ἔχῃ αὐτὸ εἰς τὴν διάθεσίν του. Ὁ πρῶτος κατὰ χρονολογίαν κομιστὴς εἶχε μὲν βεβαίως τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὴν διάθεσίν του ἐφόσον ὁ πλοίαρχος τὰ κατεῖχεν ἀντ' αὐτοῦ. Ἀλλὰ τοῦτο ἔπαυσε πλέον καθ' ἣν ἡμέραν ὁ πλοίαρχος ἔπαυσε νὰ κατέχῃ αὐτά, παραδώσας εἰς τὸν δεύτερον κατὰ χρονολογίαν κομιστήν.

**727.** Ὀπισθογραφηθείσης τῆς φορτωτικῆς διαδοχικῶς ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ὀπισθογράφου εἰς δύο διαφόρους ἀγοραστάς, ὁ πρῶτος κατὰ χρονολογίαν κομιστὴς δέον νὰ ὑπερισχύσῃ τοῦ δευτέρου, εἴτε πρῶτος ἔκαμε τὴν ἀγορὰν εἴτε ὕστερος. Ἐὰν εἶναι ὁ πρῶτος ἀγοραστής, ἐγένετο συγχρόνως κύριος καὶ νομεὺς πρὸ παντὸς ἄλλου. Ἐὰν εἶναι δεύτερος ἀγοραστής, ἡ κυριότης περιῆλθε κατ' ἀρχὰς εἰς τὸν πρῶτον, ἀλλὰ μετέστη ἔπειτα εἰς τὸν δεύτερον ἀγοραστὴν κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 1141 τοῦ ἀστ. κώδικος, διότι πρῶτος παρεπέμφθη εἰς τὴν νομὴν διὰ τῆς ὀπισθογραφήσεως τῆς φορτωτικῆς.

Ὡς ἐκ τῆς εἰς τὸν δεύτερον τοῦτον κατὰ χρονολογίαν κομιστὴν παραδόσεως δὲν πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν οὐδεμίαν τροποποίησιν εἰς τὴν λύσιν ταύτην. Ἡ παράδοσις αὕτη ἐπιφέρει τὴν ἀπώλειαν τῆς νομῆς εἰς ἐκεῖνον ὅστις εἶχε τὴν κυριότητα· ἀλλ' ἡ ἀπώλεια τῆς νομῆς δὲν εἶναι αἰτία ἀπωλείας τῆς κυριότητος, ὡς ἡ ἀπώλεια τῆς νομῆς εἶναι αἰτία ἀπωλείας τοῦ προνομίου τοῦ ἐνεχυρούχου δανειστοῦ δυνάμει τῶν ἄρθρων 2076 τοῦ ἀστ. κώδικος καὶ 92 τοῦ ἐμπορικοῦ. Ἐκ δύο ἀγοραστῶν ἑνὸς κινητοῦ πράγματος ἐκεῖνος ὅστις καλῆς πίστεως ὢν ἔλαβε πρῶτος τὴν νομὴν καθίσταται κύριος καὶ παραμένει τοιοῦτος, καὶ ἂν ἀκόμη κατόπιν ἀποβάλῃ τὴν νομήν (1).

**727** δίς. ΖΗΤΗΜΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Αἱ καταχρήσεις εἰς ἃς δίδει ἀφορμὴν ἡ διαπραγμάτευσις τῶν διαφόρων

(1) Ὅρα σημ. τοῦ Ch. Lyon-Caen, ἐν τῷ Recueil de Sirey καὶ ἐν τῷ Journal du Palais, 1894, 1. 81.

ἀντιτύπων μιᾶς φορτωτικῆς, μάλιστα ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς συστάσεως ἐνεχύρου (ἀριθ. 726), δύνανται νὰ καταφέρωσι σοβαρὸν τραῦμα εἰς τὴν πίστιν. Οἱανδήποτε καὶ ἂν παραδεχθῶμεν λύσιν, αἱ προκαταβολαὶ αἱ γινόμεναι ἐπὶ φορτωτικῇ δὲν παρουσιάζουσι διὰ τὸν δανειστὴν πλήρη ἀσφάλειαν. Ἐν τῇ παρούσῃ καταστάσει τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας δὲν ὑπάρχει μέσον διὰ τὸν ἐνεργοῦντα προκαταβολὰς ν' ἀποφύγῃ τὸν κίνδυνον τῶν πολλαπλῶν διαπραγματεύσεων μιᾶς φορτωτικῆς. Ὁ κομιστὴς οὐδέποτε εἶναι βέβαιος ὅτι ἔχει εἰς χεῖράς του πάντα τὰ ἐκδοθέντα καὶ διαπραγματεύσιμα ἀντίτυπα τῆς φορτωτικῆς· ὁ κακῆς πίστεως φορτωτὴς ἢ παραλήπτης, εἰς ὄνομα τοῦ ὁποίου ἐξεδόθη ἡ φορτωτική, δύναται πάντοτε νὰ φυλάξῃ ἀντίτυπον καὶ νὰ τὸ διαπραγματευθῇ. Εἶναι εὐχῆς ἔργον νὰ ἐτροποποιεῖτο κατὰ τοῦτο ἡ ἡμετέρα νομοθεσία (1).

Αἱ ξέναι νομοθεσίαι προεῖδον κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἧττον τὸ ζήτημα. Ἔδωκαν δὲ εἰς αὐτὸ ποικίλας λύσεις.

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς νόμος διατάσσει ἐν περιπτώσει συνδρομῆς πλειόνων κομιστῶν τὴν δικαστικὴν παρακαταθήκην τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 648) καὶ χορηγεῖ τὴν προτίμησιν εἰς ἐκεῖνον ἐκ τῶν κομιστῶν ἀντιτύπων τῆς φορτωτικῆς ὅστις ἐπέτυχε τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων. Μὴ γενομένης, παραδόσεως προτιμᾶται ὁ πρῶτος κατὰ χρονολογίαν κομιστὴς ἢ ὁ εἰδικὸς διάδοχος αὐτοῦ (ἄρθρ. 650 καὶ 651).

Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς *Σουηδίας* καὶ τῆς *Δανίας* (ἄρθρ. 140 καὶ 165) καθιεροῦσι κανόνας μᾶλλον περιπλόκους, ἀποδίδουσιν ὅμως καὶ

(1) Ὁ Alexandre Grousset ἀπηύθυνε πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον τὸν Μάρτιον τοῦ 1890 εἰς τὴν Βουλὴν ἀναφορὰν συνοδευομένην ὑπὸ τοῦ κειμένου μιᾶς προτάσεως νόμου. Κατὰ τὴν πρότασιν ταύτην ἡ φορτωτικὴ δέον νὰ ἀναφέρῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν πρωτοτύπων τῶν ὑπογεγραμμένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ καὶ νὰ σημειοῦται ἐν αὐτῇ, ὅτι ἐν τῷ ἀριθμῷ τούτῳ δὲν περιλαμβάνεται τὸ πρωτότυπον (ἀρχιφορτωτική, connaissement-chef) τὸ ὁποῖον ὁ πλοίαρχος ζητεῖ παρὰ τοῦ φορτωτοῦ νὰ ὑπογράψῃ. Ἐὰν ἡ φορτωτικὴ εἶναι εἰς διαταγὴν ἢ εἰς τὸν κομιστήν, ἕκαστον τῶν πρωτοτύπων τῶν ὑπογεγραμμένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου θὰ φέρῃ τὴν σημείωσιν : μεταβιβάσιμον ἢ μὴ μεταβιβάσιμον διὰ χαρακτήρων ἀνεξιτήλων. Πᾶν ἀντίτυπον θὰ ἀναφέρῃ εἰδικῶς τὸν ἀριθμὸν τῶν μεταβιβασίμων πρωτοτύπων. Τὸ φορτίον δὲν δύναται νὰ παραδοθῇ εἰ μὴ εἰς τὸν κομιστὴν ἑνὸς τῶν πρωτοτύπων τοῦ τελευταίου εἴδους.

οὗτοι μεγάλην σπουδαιότητα εἰς τὸ γεγονὸς τῆς παραδόσεως. Ὅταν πλείονα πρόσωπα ἀποκτῶσιν ἐμπορεύματα δυνάμει διαφόρων ἀντιτύπων μιᾶς φορτωτικῆς, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ μὴ παραδώσῃ ταῦτα εἰς οὐδένα ἐξ αὐτῶν, ἀλλ' ὑποχρεοῦται, ἂν μὴ συμφωνήσωσιν οἱ διαμαχόμενοι ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν μεσεγγυούχου, νὰ θέσῃ ταῦτα εἰς μέρος ἀσφαλὲς καὶ νὰ πληροφορήσῃ περὶ τούτου ἀνυπερθέτως τὰ μέρη. Πάντως ὅμως, ὅταν τὰ διάφορα ἀντίτυπα φέρωσιν αὔξοντα ἀριθμόν, τὰ ἐμπορεύματα παραδίδονται εἰς τὸν κομιστὴν τοῦ ἀντιτύπου τοῦ φέροντος τὸν μικρότερον αὔξοντα ἀριθμόν, αὐτὸς δὲ ὁ κομιστὴς προτιμᾶται. Ἐλλείψει αὔξοντος ἀριθμοῦ ἐπὶ τῶν ἀντιτύπων, προτιμᾶται ὁ πρῶτος κατὰ χρονολογίαν κομιστής. Μεθ' ὅλους τοὺς κανόνας τούτους ὁ νόμιμος κομιστὴς ἄλλου ἀντιτύπου ὁ παραλαβὼν ἤδη τὰ ἐμπορεύματα δὲν ὑποχρεοῦται εἰς ἀπόδοσιν, ἐκτὸς ἂν ἀποδειχθῇ, ὅτι δὲν ἦτο καλῆς πίστεως κατὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς φορτωτικῆς ἢ ὅτι ὑπῆρξεν ἔνοχος μεγάλης ἀμελείας.

Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 44) περιορίζεται διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν παρουσιάζονται πλείονα ἀντίτυπα μιᾶς φορτωτικῆς εἰς τὸ νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὸν πλοίαρχον ν'ἀπευθυνθῇ ἐν Βελγίῳ μὲν εἰς τὸ ἐμποροδικεῖον, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δὲ εἰς τὸν πρόξενον τοῦ Βελγίου ἢ εἰς τὴν ἐπιτόπιον δικαστικὴν ἀρχήν, πρὸς διορισμὸν μεσεγγυούχου, εἰς ὃν παραδίδεται τὸ φορτίον ἐπὶ τῇ πληρωμῇ τοῦ ναύλου.

Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 513) ἀπαγορεύει εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἄνευ ἀδείας τοῦ δικαστηρίου, ἐὰν γνωρίζῃ ὅτι ὑπάρχουσι πλείονες κομισταὶ ἀντιτύπων τῆς αὐτῆς φορτωτικῆς. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δύναται νὰ ζητήσῃ, μετ' ἐπιφυλάξεως τῶν δικαιωμάτων παντὸς ἐνδιαφερομένου, τὴν ἄδειαν τῆς παρακαταθέσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ ὁριζομένῳ τόπῳ. Τὰ εἰς χειροτέρευσιν ὑποκείμενα ἐμπορεύματα δύνανται νὰ πωληθῶσι τῇ ἀδείᾳ τῆς ἀρχῆς· τὸ δὲ προϊὸν τῆς πωλήσεως ὑποκαθίσταται τότε εἰς τὰ ἐμπορεύματα καὶ κατατίθεται δικαστικῶς. Διὰ τὴν προσωρινὴν παράδοσιν ὁ παρουσιάζων φορτωτικὴν ἐπ' ὀνόματί του προτιμᾶται τοῦ ἔχοντος φορτωτικὴν εἰς διαταγὴν ἢ εἰς τὸν κομιστήν (ἄρθρ. 516). Ἐὰν πάντα τὰ ἀντίτυπα εἶναι εἰς ὡρισμένον πρόσωπον, εἰς διαταγὴν ἢ εἰς τὸν κομιστήν, ὁ δικαστὴς ὁρίζει εἰς ποῖον πρέπει νὰ γίνῃ ἡ προσωρινὴ πα-

ράδοσις (ἄρθρ. 517). Ἀλλ' ὁ ὁλλανδικὸς κῶδιξ δὲν θέτει κανόνα περὶ ὁριστικῆς προτιμήσεως.

Ὁ *πορτογαλικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 539) ἐπιβάλλει μόνον ἐν περιπτώσει συνδρομῆς πλειόνων κομιστῶν τὴν παρακατάθεσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐν τῷ τελωνείῳ μέχρις ὅτου ἀποφανθῶσι τὰ δικαστήρια εἰς τίνα πρέπει νὰ παραδοθῶσι. Ὅρα ἐπίσης κώδικα τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας ἄρθρ. 1041.

Ὁ *φινλανδικὸς* κῶδιξ ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοίαρχον, ἐν περιπτώσει συρροῆς πλειόνων κατόχων ἀντιτύπων φορτωτικῆς, νὰ παρακαταθέσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐν τόπῳ ὁριζομένῳ ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἢ ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ (ἄρθρ. 119), ὅστις κρίνει περὶ τῆς διαφορᾶς. Ὁ πρῶτος κατὰ χρονολογίαν κομιστὴς δέον κατ' ἀρχὴν νὰ προτιμηθῇ. Ἀλλ' ἂν ἀποδεικνύηται, ὅτι ἡ φορτωτικὴ μετεβιβάσθη εἰς τρίτον μόνον διὰ τὸν λόγον ὅτι ὁ πρῶτος παραλήπτης δὲν ἐπλήρωσε τὰ ἀποσταλέντα ἐμπορεύματα, ἢ ἐκηρύχθη ἐν τῷ μεταξὺ εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως, ἢ ἀπεποιήθη νὰ δεχθῇ ἢ νὰ πληρώσῃ συναλλαγματικὴν σχετικὴν πρὸς τὰ ἐμπορεύματα, ὁ δεύτερος κομιστὴς δύναται ν' ἀποκτήσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἀποκλείων τὸν πρῶτον. Πάντως ὅμως, ἐὰν τὸ ἀντίτυπον τὸ πρῶτον ἐκχωρηθὲν περιῆλθεν ἤδη εἰς χεῖρας τρίτου καλῆς πίστεως, προτιμᾶται οὗτος τοῦ δευτέρου κομιστοῦ.

**728.** Ἡ παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων δέον νὰ γίνῃ, χωρὶς νὰ δικαιοῦται ὁ πλοίαρχος νὰ κρατήσῃ αὐτὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρι πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Διὰ λόγους τοὺς ὁποίους θέλομεν ἐξετάσει κατωτέρω (ἀριθ. 808), ὁ νομοθέτης δὲν ἐχορήγησεν εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα τῆς ἐπισχέσεως, καίτοι ἐκπληροῦνται ἐνταῦθα οἱ ὅροι οἱ κατ' ἀρχὴν ἀπαιτούμενοι διὰ τὴν ὕπαρξιν τοῦ δικαιώματος τούτου, ἰδίᾳ δὲ τὸ debitum cum re junctum.

**729.** Πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς παραδόσεως δέον νὰ γίνῃ ἡ ἐκφόρτωσις. Ἡ τελευταία δὲ αὕτη δὲν δύναται νὰ γίνῃ πρὶν ἢ ὁ πλοίαρχος ὑποβάλῃ τὴν ἔκθεσίν του (ἄρθρ. 248). Ἡ διάταξις αὕτη, μνημονευθεῖσα ἤδη ἀνωτέρω, ἐξηγεῖται ἐκ λόγων ὑγειονομικῶν καὶ ἐκ τοῦ συμφέροντος τῶν φορτωτῶν.

Πρὸς διαφώτισιν τοῦ δικαστοῦ, ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεως, περὶ τῶν αἰτιῶν τῆς ἀβαρίας τῶν ἐμπορευμάτων, οἱ πλοίαρχοι ἐνεργοῦσι πολλάκις, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω (ἀριθ. 686), πρὸ τῆς ἐκφορ-

τώσεως τὴν βεβαίωσιν τῆς καλῆς στοιβασίας. Ἡ βεβαίωσις αὕτη δέον νὰ γίνηται ἐνώπιον τοῦ παραλήπτου. Ἄλλως ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι δὲν δύναται ν' ἀντιταχθῇ αὕτη κατ' αὐτοῦ, πλὴν ἂν ὑπάρχῃ συμφωνία νὰ ἐπαφεθῶσιν εἰς πραγματογνώμονας, ἢ διετάχθη δικαστικὴ πραγματογνωμοσύνη συνεπείᾳ ἀμφισβητήσεως μεταξὺ τῶν μερῶν.

**730.** Δύναται δὲ νὰ γίνῃ ἡ ἐκφόρτωσις κατὰ διαφόρους τρόπους. Ἄλλοτε μὲν γίνεται διὰ τῆς *ἐξαγωγῆς εἰς τὴν προκυμαίαν* (mise à quai) ἢ *ὑπὸ τρόχιλον* (sous palan), οὕτως ὥστε τὰ ἐμπορεύματα φέρονται κατ' εὐθεῖαν ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὴν προκυμαίαν. Ἄλλοτε πάλιν πλησιάζουσιν οἱ φορτωταὶ πρὸς τὸ πλοῖον ἐν ᾧ τόπῳ εὑρίσκεται καὶ ἐξάγουσι τὰ ἐμπορεύματα ἰδίᾳ αὐτῶν δαπάνῃ διὰ λέμβων ἢ φορτηγίδων (allèges). Πρὸς γνῶσιν τοῦ προτιμητέου τρόπου ἐκφορτώσεως, δέον νὰ συμβουλευθῶμεν εἴτε τὴν συμφωνίαν τῶν μερῶν, ἀποδεικνυομένην διὰ τοῦ ναυλωτικοῦ ἢ τῆς φορτωτικῆς, εἴτε, ἐν ἐλλείψει συμφωνίας ὡς πρὸς τοῦτο, τὴν συνήθειαν τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου.

**730** δίς. Ὡς ὁ πλοίαρχος δίδει ἀπόδειξιν τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπίσης καὶ ὁ παραλήπτης ὀφείλει νὰ δώσῃ ἀπόδειξιν εἰς τὸν ζητήσαντα αὐτὴν πλοίαρχον περὶ τῆς γενομένης ὑπ' αὐτοῦ παραλαβῆς τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 285).

Ἐν τῇ πρακτικῇ ὁ παραλήπτης παραδίδει τὸ ἀντίτυπόν του τῆς φορτωτικῆς, ἀναγράφων ἐν αὐτῇ τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων (1). Ἐκ τῆς ὑπὸ τοῦ παραλήπτου εἰς τὸν πλοίαρχον ἐγχειρίσεως τοῦ ἀντιτύπου του τῆς φορτωτικῆς εἰκάζεται ἡ παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 1282 καὶ 1283 τοῦ ἀστ. κώδικος, δὲν χωρεῖ ὅμως εἰκότως τὸ νόμιμον τεκμήριον, ὅταν, κατὰ τὰς συνηθείας τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου ἐγχειρίζηται ἡ φορτωτικὴ εἰς τὸν πλοίαρχον πρὸ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων (2).

**731.** Ἐνδεχόμενον ὁ παραλήπτης ν' ἀποποιηθῇ τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων, ἢ ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς μηδὲ νὰ παρουσιασθῇ νὰ ζητήσῃ νὰ παραδοθῶσιν αὐτῷ τὰ ἐμπορεύματα, ἐνῷ ἡ

---

(1) Πρβ. ἄρθρ. 652 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 12 Φεβρουαρίου 1871, Journal de jurisprudence de Marseille, 1871. 1. 87.

φορτωτικὴ εἶναι εἰς διαταγὴν ἢ εἰς τὸν κομιστήν. Τί δύναται νὰ πράξῃ τότε ὁ πλοίαρχος ;

Ἐν περιπτώσει ἀποποιήσεως τῶν ἐμπορευμάτων, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ πωλήσῃ αὐτὰ ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, τῇ ἀδείᾳ τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου του, καὶ νὰ παρακαταθέσῃ τὸ ὑπόλοιπον (ἄρθρ. 305 ἐμπ. κώδ.). Πρβλ. ἀναλογίαν ἄρθρ. 106 ἐμπ. κώδ. (1). Ἐννοεῖται δέ, ὅτι δύναται νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ νὰ λάβῃ τὴν ἄδειαν τῆς παρακαταθέσεως τῶν ἐμπορευμάτων (2).

Ἐν περιπτώσει μὴ ἐμφανίσεως κομιστοῦ τινος τῆς φορτωτικῆς, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ λάβῃ παρὰ τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς ἄδειαν ὅπως παρακαταθέσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἔν τινι δημοσίᾳ ἀποθήκῃ. Πολλάκις δὲ γίνεται ἡ παρακαταθήκη ἄνευ προηγουμένης δικαστικῆς ἀδείας ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ τελωνείου (3). Ρητέον ἄλλως, ὅτι πρὸς ἀποφυγὴν τῆς τελευταίας ταύτης περιπτώσεως πολλάκις ὁ πλοίαρχος ἀναγγέλλει διὰ τῶν ἐφημερίδων τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου του.

Ἐν ἀνάγκῃ δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ λάβῃ τὴν ἄδειαν, ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἀποποιήσεως τῶν ἐμπορευμάτων, νὰ πωλήσῃ μέρος αὐτῶν ὅπως πληρωθῇ τὸν ναῦλόν του.

**732.** 7. *Εὐθύνη ἐν περιπτώσει ἀπωλείας, ἀβαριῶν, ἀργοπορίας.* — Ὡς πᾶς ἀγωγιάτης (4), εἶναι καὶ ὁ πλοίαρχος ὑπεύθυνος διὰ τὰς ἀβαρίας, τὴν ἀπώλειαν καὶ τὴν ἀργοπορίαν. Ἡ εὐθύνη αὕτη τοῦ πλοιάρχου συνεπάγεται κατὰ συνέπειαν τὴν τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, καὶ ἂν ἀκόμη δὲν ὑπάρχῃ προσωπικὸν αὐτοῦ πταῖσμα, ἔχει ὅμως ὁ τελευταῖος οὗτος τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως (ἄρθρ. 216). Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ συν-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 587 καὶ ἑπομ.

(2) Τὸ σχέδιον τοῦ 1865 (ἄρθρ. 300) ἐπεξέτεινε ρητῶς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 306 τοῦ ἐμπ. κώδ. εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν ὁ παραλήπτης δὲν παρουσιάζεται.

(3) Ὅρα Aix 3 Δεκεμβρίου 1869. D. 1871. 3. 109.—Πρβ. ἄρθρ. 615 τοῦ ἱσπανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 30 Δεκεμβρίου 1867· Aix 21 Αὐγούστου 1872· ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας τῆς 29 Δεκεμβρίου 1882, Journal de Marseille, 1869. 2. 37. 1873. 1. 60· 1883. 1. 88.

ἄλλαγμα τῆς ναυλώσεως συνωμολογήθη ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου αὐτοπροσώπως· διότι ἡ εὐθύνη συνάπτεται τότε μετὰ τῶν πταισμάτων τῶν διαπραττομένων οὐχὶ παρ' αὐτοῦ, ἀλλ' ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος. Ὅρα ἀριθ. 204, σελ. 162 καὶ 163.

**733.** Συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχὰς τοῦ κοινοῦ δικαίου ἡ εὐθύνη αὕτη παύει ἐν περιπτώσει ἀνωτέρας βίας (ἄρθρ. 222, 230), εἰς τὸν ναυλοῦντα δὲ ἀνήκει ν' ἀποδείξῃ τὴν ὑπ' αὐτοῦ προτεινομένην περίπτωσιν ἀνωτέρας βίας (ἄρθρ. 1302 καὶ 1315 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος). Τοῦτο ἐφαρμόζεται ἰδίᾳ εἰς τὴν περίπτωσιν πυρκαϊᾶς τῶν ἐμπορευμάτων. Εἰς τὸν πλοίαρχον λοιπὸν ἀνήκει, ὅταν βεβαιοῦται τὸ ὑλικὸν γεγονὸς τῆς πυρκαϊᾶς, ν' ἀποδείξῃ τὸ τυχαῖον γεγονὸς ἢ τὴν περίπτωσιν ἀνωτέρας βίας ἣν προτείνει. Οὐκ ὀρθῶς δὲ ἐκρίθη ἐνίοτε, ὅτι ὁ φορτωτὴς ἢ ὁ παραλήπτης ὑποχρεοῦται ν' ἀποδείξῃ τὴν ὕπαρξιν πταίσματος προξενήσαντος τὴν πυρκαϊάν (1). Ὅρα ἄλλως ἀριθμὸν 519.

Τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ἡ θαλασσία ἔκθεσις τοῦ πλοιάρχου, τὰ πιστοποιητικὰ ἐπισκέψεως καὶ στοιβασίας δύνανται νὰ διαφωτίσωσι τὴν αἰτίαν τῆς ἀπωλείας, τῶν ἀβαριῶν καὶ τῆς ἀργοπορίας. Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὸ τυχαῖον γεγονὸς ἢ ἡ περίπτωσις τῆς ἀνωτέρας βίας ἀποδεικνύεται δι' ὅλων τῶν μέσων.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀβαρίας, ρητέον, ὅτι εἶνε τόσῳ μᾶλλον εὔλογον νὰ ἐπιρριφθῇ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου, ὅσῳ πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἠδύνατο νὰ ἐξετάσῃ, ἂν τὰ ἐμπιστευθέντα εἰς αὐτὸν ἐμπορεύματα ἦσαν ἐν καλῇ καταστάσει (2).

**734.** Εἰς τὰς αἰτίας τὰς ἀποκλειούσας τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου προσθετέον τὸ ἴδιον ἐλάττωμα τῶν ἐμπορευμάτων (ἐπιχείρημα ἐξ ἀναλογίας, ἄρθρ. 104, ἐδάφ. 2 ἐμπ. κώδικος) (3). Δηλοῦται δὲ διὰ τοῦ ὅρου τούτου εἴτε ἔλλειψίς τις τοῦ ἐμπορεύματος, εἴτε σπέρμα τι καταστροφῆς ἢ χειροτερεύσεως ὅπερ ἔχει τὸ ἐμπόρευμα ἐν ἑαυτῷ ἕνεκα τῆς φύσεώς του, καὶ ἂν ἀκόμη εἶναι ἀρίστης ποιότητος. Οὕτω

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 30 Δεκεμβρίου 1867· Aix 21 Αὐγούστου 1872· Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 29 Δεκεμβρίου 1882· Journal de Marseille, 1869. 2. 37· 1873. 1. 60· 1883. 1. 88.

(2) Ὅρα ἀναλογίαν εἰς παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 603.

(3) Πρβλ. παρὸν Σύστημα III, ἄρθρ. 600 καὶ 601.

ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεως τῶν σιτηρῶν ἀπορρέει τὸ ὅτι ἀνάπτουν κατὰ τὴν μετακομιδήν, τῶν δὲ ρευστῶν ὅτι χύνονται.

**734** δίς. Τέλος εἶναι βέβαιον, ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου ἐπίσης ἐκλείπει, ὅταν ὑπάρχῃ πταῖσμα τοῦ φορτωτοῦ, λόγου χάριν ὅταν αἱ ἀβαρίαι τῶν ἐμπορευμάτων ὀφείλωνται εἰς ἐλαττωματικὴν συσκεύασιν. Τοῦτο δύναται νὰ ἔχῃ σχέσιν πρὸς τὸ ἴδιον ἐλάττωμα. Δυνάμεθα ἐπίσης νὰ εἴπωμεν, ὅτι τὸ πταῖσμα τοῦ ναυλωτοῦ ἀποτελεῖ διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ὡς πᾶν πταῖσμα τρίτου διὰ τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι ὑπεύθυνος, ἀληθῶς τυχαῖον γεγονὸς ἢ περίπτωσιν ἀνωτέρας βίας (1).

**735**. Ὡς ἡ ἀπόδειξις τοῦ τυχαίου γεγονότος ἢ τῆς ἀνωτέρας βίας, οὕτω καὶ ἡ ἀπόδειξις τοῦ ἰδίου ἐλαττώματος ἢ τοῦ πταίσματος τοῦ ναυλωτοῦ ἐπιβαρύνει τον πλοίαρχον.

**736**. Ὁ πλοίαρχος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς ἀργοπορίας αἵτινες προξενοῦνται ἐκ πταίσματος αὐτοῦ πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως, κατὰ τὸν διάπλουν καὶ ἐν τῷ τόπῳ τῆς ἐκφορτώσεως (ἄρθρ. 295, ἐδ. 1). Ἡ ἀργοπορία δύναται λόγου χάριν νὰ προέλθῃ ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος δὲν ἀνεχώρησε κατὰ τὴν πρώτην παρουσιασθεῖσαν καλοκαιρίαν, ἐκ τοῦ ὅτι ἠκολούθησεν ὁδὸν μακροτέραν τῆς συμπεφωνημένης ἢ τῆς συνήθους, ἐκ τοῦ ὅτι ἔκαμε προσορμίσεις, χωρὶς νὰ ἔχῃ τὴν πρὸς τοῦτο ἄδειαν, ἐκ τοῦ ὅτι ἀπεμακρύνθη τῆς ὁδοῦ ἢ ὠπισθοπλόησεν, ἐκ τοῦ ὅτι μετεχειρίσθη προσωπικὸν ἀνεπαρκὲς διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ὡς ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ἀβαρίας, ἡ ἀποζημίωσις ὁρίζεται κατὰ τοὺς κανόνας τοῦ κοινοῦ δικαίου τοὺς περιεχομένους ἐν τοῖς ἄρθρ. 1149 μέχρι 1151 τοῦ ἀστ. κώδικος. Δὲν δύναταί τις νὰ ἐφαρμόσῃ ἐξ ἀναλογίας τὰς συνηθείας αἵτινες ὁρίζουσι τὰ χρηματικὰ ποσὰ τὰ ὀφειλόμενα εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅταν ἡ φόρτωσις ἢ ἡ ἐκφόρτωσις δὲν γίνεται ἐντὸς τῶν συμπεφωνημένων ἢ συνήθων προθεσμιῶν (ἀριθ. 793) (2).

Κατὰ τὸ ἄρθρον 295 ἐδ. 2, ἡ ἀποζημίωσις ἡ ὀφειλομένη ἐν περιπτώσει ἀργοπορίας ὁρίζεται ὑπὸ πραγματογνωμόνων. Ἡ διάταξις

---

(1) Ὅρα προηγουμένην σημείωσιν.

(2) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 11 Μαρτίου καὶ 2 Σεπτεμβρίου 1842, Journal de jurisprudence de Marseille 1842. 1. 159 καὶ 332.

αὕτη οὐδὲν ἔχει τὸ ἐπιτακτικόν (1)· οἱ δικασταὶ δύνανται κατὰ τὴν κρίσιν των νὰ μὴ προσφύγωσιν εἰς πραγματογνωμοσύνην (2). Ὅρα ἀναλογίαν ἄρθρ. 407 ἐδάφιον τελευταῖον ἐμπ. κώδικος.

**737.** Ἡ ἀργοπορία προέρχεται ἐνίοτε ἐκ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας. Τοῦτο συμβαίνει, ὅταν ὁ ἔκπλους ἑνὸς πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος τῆς προσορμίσεως ἢ τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου, εἴτε ὁ εἴσπλους αὐτοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου ἐμποδίζεται προσωρινῶς· τοῦτο συμβαίνει λόγου χάριν ὅταν τὸ πλοῖον εἰσφέρεται ἀναγκαστικῶς ἐπί τινα χρόνον χάριν πολεμικῆς ὑπηρεσίας (3), ἢ ὑποβάλλεται ἐκ λόγου ὑγειονομικοῦ εἰς κάθαρσιν (4). Εἰς περιπτώσεις τοιούτου εἴδους μεθ'ὅλην τὴν ἀργοπορίαν τὰ συμπεφωνημένα διατηροῦνται· δὲν ὑπάρχει λόγος αὐξήσεως τοῦ ναύλου, καὶ ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ἀποζημίωσιν (ἄρθρ. 278) (5). Οὕτω ἕκαστος φέρει τὰς συνεπείας τῆς ἀνωτέρας βίας. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὁ ναυλωτὴς δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων· τοῦτο δύναται νὰ εἶναι χρήσιμον, μάλιστα ὅπως ἀποφύγωσι ταῦτα τοὺς κινδύνους τῆς θαλάσσης. Ἀλλὰ τότε δέον νὰ φέρῃ μόνος τὰ ἔξοδα τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ἀναφορτώσεως. Ἂν μὴ ἀναφορτώσῃ, ὀφείλει ἀποζημίωσιν εἰς τὸν ναυλοῦντα (ἄρθρ. 278 ἐμπ. κώδικος), καὶ ὁ ναῦλος ὀφείλεται ὁλόκληρος (ἄρθρ. 293). Πάντως ὅμως θὰ ἦτο καθ' ὑπερβολὴν αὐστηρὸν νὰ ἐφαρμόσωμεν τὴν λύσιν ταύτην εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν πρόκειται περὶ ἐμπορευμάτων ὑποκειμένων εἰς χειροτέρευσιν. Ὁ

---

(1) Ἀκυρωτικὸν 24 Ὀκτωβρίου 1893. D. 1894. 1. 13

(2) Διὸ δὲν ἐγίνετο λόγος περὶ τῆς πραγματογνωμοσύνης ἐν τῷ σχεδίῳ τοῦ 1865, ἐπίσης δὲ δὲν μνημονεύεται αὕτη ἐν τῷ βελγικῷ νόμῳ τῆς 21 Αὐγούστου 1879.

(3) Ὅρα νόμον 30 Ἰανουαρίου 1893, ἄρθρ. 7 ἐδ. 2.

(4) Αἱ καθάρσεις δὲν εὐνοοῦνται σήμερον. Παρατηρεῖται τάσις πρὸς ἀντικατάστασιν αὐτῶν δι' ἄλλων ὑγειονομικῶν μέτρων.

(5) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 27 Ἀπριλίου 1893 Journal de jurisprudence de Marseille, 1893 1. 18?. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐφαρμόζει τὸ ἄρθρον 277 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, τὸ ὁποῖον κρατεῖ ἰσχυρὰν τὴν ναύλωσιν καθ' ἣν περίπτωσιν ἡ ἀνωτέρα βία δὲν ἐμποδίζει εἰ μὴ διά τινα χρόνον τὸν ἔκπλουν τοῦ πλοίου, εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ προσόρμισις συνεπείᾳ κακοκαιρίας διήρκεσεν ὁλόκληρον ἔτος.

ναυλωτὴς ὁ ἐκφορτώσας αὐτὰ δὲν νὰ τὰ ἀναφορτώσῃ, καὶ ἐν τῷ μέλλοντι ἡ ναύλωσις θὰ διελύετο. Ὁ δὲ ἀνάλογος ναῦλος θὰ ὀφείλεται μόνον μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἐκφορτώσεως. Ἀναλογία V, ἄρθρ. 296 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἀριθ. 680.

Διακριτέον ὅμως ἐπιμελῶς τὰς περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας αἵτινες ἐπιβραδύνουσι διὰ περιωρισμένον μόνον χρόνον τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν προορισμόν του, ἀπὸ ἐκείνων αἵτινες εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ ἐμποδίζωσιν αὐτὴν ἐπ' ἀόριστον. Αἱ τελευταῖαι αὗται δὲν ἀφίνουσι τὸ συνάλλαγμα νὰ ὑφίσταται· ἐπιφέρουσι τὴν διάλυσιν αὐτοῦ, ὡς θέλει ἐξηγηθῆ τοῦτο κατωτέρω (ἀριθ. 738 καὶ ἑπόμ.).

**738.** Ἐκ τῶν συμβεβηκότων ἅτινα δύνανται νὰ ἐπιβραδύνωσι τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 279) προεῖδεν ἰδίᾳ ἕν, τὸν ἀποκλεισμὸν τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου. Ἡ ἐπιθυμία τοῦ νομοθέτου εἶναι νὰ μετακομίζωνται κατὰ τὸ δυνατὸν τὰ ἐμπορεύματα εἰς γειτονικὸν λιμένα. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ διευθυνθῇ, ἂν μὴ ἔχῃ ἐναντίας διαταγάς, εἰς ἕνα τῶν πλησιεστέρων λιμένων τοῦ αὐτοῦ κράτους, ὅπου τῷ ἐπιτρέπεται νὰ προσεγγίσῃ. Οὐδεμία ὅμως νομοθετικὴ διάταξις προβλέπει τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν πάντες οἱ λιμένες τοῦ κράτους εἶναι ἀποκεκλεισμένοι. Ἐὰν παρουσιασθῇ ἡ περίπτωσις αὕτη, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐνεργήσῃ ὅ,τι συνᾴδει περισσότερον πρὸς τὰ συμφέροντα τῶν φορτωτῶν· κατὰ τὰς περιστάσεις δὲ δύναται ἢ νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν λιμένα ὁμόρου χώρας, ἢ νὰ ἐπαναφέρῃ αὐτὰ εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀπόπλου. Ρητέον ἄλλως ὅτι, καίτοι ὁ κῶδιξ δὲν ἐκφράζεται περὶ τούτου ρητῶς, καὶ ὅταν ἀκόμη μόνον ἡ εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου προσέγγισις εἶναι ἀδύνατος, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀπόπλου, ἐὰν φρονῇ ὅτι τοῦτο εἶναι τὸ συμφορώτερον. Τὸ ἄρθρον 299 ἐμπ. κώδ. φαίνεται ἀποκλῖνον πρὸς τὴν λύσιν ταύτην, ἥτις, ἄλλως, συνάγεται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ ἐνεργήσῃ πάντοτε ὅπως συνᾴδει περισσότερον πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ναυλωτῶν (1).

---

(1) Τὸ ἄρθρον 284 τοῦ σχεδίου τοῦ 1865 καθιέρου ρητῶς τὴν λύσιν ταύτην. Ἡ αὐτὴ διάταξις ἀπαντᾷ ἐν τῷ βελγικῷ νόμῳ τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 92), ἐν τῷ ἰταλικῷ ἐμπορικῷ κώδικι, ἄρθρ. 553, ἐν τῷ πορτογαλικῷ ἄρθρ. 549, ἐν τῷ φινλανδικῷ ἐμπορικῷ κώδικι ἄρθρ. 102.

**739.** Ἡ Διακήρυξις τῶν Παρισίων τῆς 16 Ἀπριλίου 1856 ὥρισεν, ὅτι ὑποχρεωτικοὶ ἀποκλεισμοὶ εἶναι μόνοι οἱ *πραγματικοί*, τουτέστι μόνον οἱ ἐνεργούμενοι δι' ἐνόπλου δυνάμεως ἐπαρκοῦς νὰ ἐμποδίσῃ τὸν εἴσπλουν εἰς τὸν ἀποκεκλεισμένον λιμένα. Ἀλλ' ὁ κανὼν οὗτος εἶναι τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ἀφορῶν τοὺς οὐδετέρους. Ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρ. 279 ἐμπ. κώδ. πρέπει νὰ ἐξομοιώσωμεν τοὺς *εἰκονικοὺς* ἀποκλεισμοὺς πρὸς τοὺς *πραγματικούς*. Τῷ ὄντι δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ πεισθῇ νὰ μὴ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, φοβούμενος μήπως, καίτοι ὁ ἀποκλεισμὸς δὲν εἶναι πραγματικός, ἐκθέσῃ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον εἰς ἅλωσιν (1). Ἡ λύσις αὕτη εἶναι τόσῳ μᾶλλον ὀρθή, ὅσῳ ἀναγνωρίζεται, ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 279 δέον νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας, ἐν αἷς θὰ ἦτο ἐπικίνδυνος ὁ εἴσπλους εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ (ἕνεκα τορπιλλῶν καθιστωσῶν κινδυνώδη τὸν εἴσπλουν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον, ἕνεκα ἐπικρατουσῶν ἐν αὐτῷ ἐπιδημιῶν κλπ...).

Πρέπει μόνον νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι, ὑπάρχοντος πραγματικοῦ ἀποκλεισμοῦ, ὁ πλοίαρχος δὲν διατρέχει τὸν κίνδυνον εὐθύνης μεταχομίζων τὰ ἐμπορεύματα εἰς πλησιόχωρον τοῦ ἀποκεκλεισμένου λιμένα, ἐνῷ, ὅταν ὁ ἀποκλεισμὸς δὲν εἶναι πραγματικός, ἐνεργεῖ ὑπὸ ἰδίαν εὐθύνην, μὴ δοκιμάζων ν' ἀποβιβάσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, ἀλλὰ φέρων αὐτὰ εἰς πλησιόχωρον λιμένα.

**740.** ΡΗΤΡΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΣΑΙ Η ΑΠΟΚΛΕΙΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Η ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ. — Οἱ γενικοὶ

---

Κατὰ τὸ ἄρθρον 677 τοῦ ἱσπανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος, τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως διατηρεῖται, ἐάν, τοῦ πλοιάρχου ἐστερημένου ὁδηγιῶν τοῦ ναυλωτοῦ, ἐπέλθῃ κατὰ τὸν πλοῦν κήρυξις πολέμου ἢ ἀποκλεισμός. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ διευθυνθῇ πρὸς τὸν ἐγγύτερον οὐδέτερον λιμένα καὶ νὰ ζητήσῃ καὶ ἀναμείνῃ ἐν αὐτῷ τὰς ὁδηγίας τῶν φορτωτῶν.

(1) Πρβ. ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 21 Ἰανουαρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1889—90, σελ. 632.—Ὅρα Ch. Lyon-Caen ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence, 1891, σελ. 401. Arth. Desjardins, III, ἀριθ.806· Paul Fauchille, Du blocus maritime, σελ. 290.—Ἡ λύσις αὕτη καθιερώθη ὑπὸ τοῦ ἐμποροδικείου τῆς Λειψίας δι' ἀποφάσεως τῆς 23 Δεκεμβρίου 1872, Revue de Droit internationale, 1844, σελ. 418.

κανόνες οἱ χρησιμεύοντες πρὸς προσδιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου φαίνονται πολλάκις αὐστηροί. Διὸ ἐπιζητεῖται ἡ ἀποφυγὴ αὐτῶν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει δι' εἰδικῶν συμβάσεων, αἵτινες, ποικιλώταται οὖσαι, δύνανται νὰ διαιρεθῶσιν εἰς τρεῖς κατηγορίας. Αἱ μὲν σκοπὸν ἔχουσι νὰ θέσωσιν ὅριον εἰς τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως, αἱ δὲ νὰ τροποποιήσωσι τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, ὑποχρεοῦσαι τὸν ναυλωτὴν ἢ τὸν παραλήπτην (1) ν' ἀποδείξῃ τὸ ὑπ' αὐτοῦ προτεινόμενον γεγονὸς ἢ πταῖσμα, ἐνῷ κατ' ἀρχὴν ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἰδιοκτήτης εἶναι ὑπόχρεοι, ἐπιφυλασσομένου εἰς αὐτοὺς τοῦ δικαιώματος ν' ἀποδείξωσι τὸ τυχαῖον γεγονὸς ἢ τὸ ἴδιον ἐλάττωμα. Τέλος ἄλλαι ρῆτραι ἔχουσι ριζικώτερον σκοπόν, τείνουσαι εἰς τὸ ν' ἀποκλείσωσι τὴν εὐθύνην εἴτε τοῦ πλοιάρχου εἴτε τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου. Τὸ ἔγκυρον τῶν ρητρῶν τῶν δύο πρώτων κατηγοριῶν οὐδέποτε ἠμφισβητήθη, καὶ δὲν ὑπάρχει κατ' ἀκολουθίαν λόγος νὰ ἀσχοληθῶμεν εἰ μὴ περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῶν. Τοὐναντίον ἀμφισβητεῖται τὸ ἔγκυρον τῶν ρητρῶν τοῦ τρίτου εἴδους, καί, κατ' ἀκολουθίαν, πρέπει πρωτίστως νὰ ἐξετάσωμεν ἂν εἶναι αὗται ἔγκυροι.

Περιλαμβάνονται δὲ αἱ ρῆτραι αὗται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς τὰς φορτωτικάς. Πολλαὶ μάλιστα εἶναι σχεδὸν στερεότυποι.

**740** δίς. Ἡ ἰσχὺς τῶν ρητρῶν τῶν περιοριζουσῶν τὴν ἀποζημίωσιν καὶ ἀποτελουσῶν ποινικὰς ρήτρας εἶναι ἀναμφισβήτητοι (2), καὶ οὐδὲν τὸ ἰδιαίτερον ἔχομεν νὰ εἴπωμεν περὶ αὐτῶν.

**741.** Ἡ φορτωτικὴ φανερώνει συνήθως τὸ βάρος τῶν ἐμπορευμάτων, τὴν ποσότητα αὐτῶν, τὸ εἶδος, ἐνίοτε μάλιστα καὶ τὴν ποιότητα. Κατὰ τὰ εἰωθότα προετοιμάζεται αὕτη ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ, ὅστις συμπληρώσας αὐτήν, τὴν παρουσιάζει εἰς τὸν πλοίαρχον πρὸς ἀποστολήν. Ἐνδεχόμενον ἐν τῷ λιμένι τοῦ κατάπλου νὰ μὴ εἶναι τὰ ἐμπορεύματα, τὰ ὁποῖα ὁ πλοίαρχος προσφέρεται νὰ παραδώσῃ, τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ σημειουμένου εἴδους, ἢ νὰ μὴ ἔχωσι

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα 1ης Ὀκτωβρίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 326. Πρβ. τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 619. Ὅρα Ἀκυρ. 2 Ἀπριλίου 1890. Revue internationale du Droit maritime 1890-91, σελ. 5.

(2) Ὅρα προηγουμένην σημείωσιν.

τὴν εἰδικῶς προσδιωρισμένην ποιότητα, ἢ νὰ μὴ ἀνταποκρίνωνται κατὰ τὸ βάρος καὶ κατὰ τὴν ποσότητα πρὸς τὰς σχετικὰς ἐν τῇ φορτωτικῇ σημειώσεις. Ἔργον λοιπὸν κατ' ἀρχὴν ἔπρεπε νὰ εἶναι τοῦ πλοιάρχου, πρὸς ἀποφυγὴν ἀγωγῆς στηριζομένης ἐπὶ τῆς εὐθύνης του, ν' ἀποδείξῃ εἴτε ὅτι αἱ ἐν τῇ φορτωτικῇ περιεχόμεναι δηλώσεις δὲν ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν πραγματικότητα, εἴτε ὅτι γεγονὸς τυχαῖον ἐπέφερε τὴν ἐλάττωσιν τοῦ βάρους ἢ τῆς ποσότητος τῶν ἐμπορευμάτων. Ἀλλ' εἶναι αὐστηρὸν νὰ ἐπιρριφθῇ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως ταύτης εἰς τὸν πλοίαρχον. Συνήθως εὑρίσκεται οὗτος εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀναφερθῇ εἰς τὰς δηλώσεις τῆς φορτωτικῆς, χωρὶς νὰ ἐπιδοθῇ εἰς αὐτοπρόσωπον βεβαίωσιν αὐτῶν. Εἶναι μάλιστα εὐχῆς ἔργον νὰ μὴ ἐπιχειρῇ τὸν τοιοῦτον ἔλεγχον· διότι τοῦτο θὰ ἐπέφερε βραδύτητας ἐπιζημίους εἴς τε τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ εἰς τοὺς ναυλωτάς. Διὸ ὁ πλοίαρχος ποιεῖται σχεδὸν πάντοτε ἐπιφυλάξεις ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς διὰ τῶν ρητρῶν *κατὰ τὰ λεγόμενά του, ἄνευ δοκιμασίας, ἀγνώστου βάρους, ἀγνώστου ποσότητος* κλπ. Αἱ δύο πρῶται τῶν ρητρῶν τούτων εἶναι αἱ εὐρύτεραι, σημαίνουσαι, ὅτι ὁ φορτωτὴς ἔκαμε τὰς διαφόρους δηλώσεις τὰς ἀναγραφομένας ἐν τῇ φορτωτικῇ, χωρὶς ὁ πλοίαρχος νὰ ἔχῃ ἐλέγξει τὴν ἀκρίβειαν αὐτῶν. Αἱ λοιπαὶ ρῆτραι ἔχουσι τὴν αὐτὴν σημασίαν, ἀλλὰ μόνον ὡς πρὸς τὸ βάρος ἢ τὴν ποσότητα (1).

Αἱ ρῆτραι αὗται δὲν θίγουσι κατ' οὐσίαν τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου. Δὲν ἀναφέρονται εἰ μὴ εἰς τὴν ἀπόδειξιν· σκοπὸς αὐτῶν εἶναι νὰ ἐπιρριφθῇ εἰς βάρος τοῦ κυρίου τῶν ἐμπορευμάτων ἡ ἀπόδειξις τῆς συμφωνίας τοῦ περιεχομένου τῆς φορτωτικῆς πρὸς τὴν πραγματικότητα. Οὐδεὶς ὑπάρχει λόγος νὰ μὴ παραδεχθῶμεν τὴν ἰσχὺν τῶν ρητρῶν τούτων (2).

---

(1) Περὶ τῶν ρητρῶν τούτων γίνεται λόγος ἐν πολλοῖς ξένοις κώδιξιν. Ὁ ὁλλανδικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 510) χορηγεῖ εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα νὰ σημειώνῃ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς, ὅτι τὸ εἶδος, ὁ ἀριθμός, τὸ βάρος ἢ τὸ μέτρον τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι ἄγνωστα εἰς αὐτόν. Ὅρα ἄρθρ. 145 τῶν ναυτικῶν κωδίκων τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας, ἄρθρ. 656 μέχρι 658 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

(2) Bordeaux 9 Νοεμβρίου 1888 καὶ 19 Μαΐου 1890. Ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης 12 Μαρτίου 1892, Revue internationale de Droit maritime, 1888-89, σελ. 558· 1890-91, σελ. 252· 1892-93, σελ. 59.

Ἀλλ' αἱ ρῆτραι αὗται δὲν δύνανται νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰ μὴ εἰς τὸ περιεχόμενον ἐκεῖνο τῆς φορτωτικῆς τοῦ ὁποίου ἡ ἀκρίβεια δὲν δύναται νὰ βεβαιωθῇ εἰ μὴ δι' εἰδικῆς πρὸς τοῦτο ἐργασίας (1). Δὲν ἔχουσιν ἐφαρμογὴν ὡς πρὸς τὰς δηλώσεις τῶν ὁποίων ἡ ἀκρίβεια δύναται εὐκόλως νὰ βεβαιωθῇ, ἐπὶ τῇ ἁπλῇ θέᾳ οὕτως εἰπεῖν. Κατὰ συνέπειαν, ἐὰν κατὰ τὴν ἄφιξιν ὁ ἀριθμὸς τῶν δεμάτων εἶναι μικρότερος τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ σημειουμένου, ὁ πλοίαρχος δὲν ἐκφεύγει τὴν εὐθύνην, μεθ' ὅλην τὴν ρήτραν *κατὰ τὰ λεγόμενά του ἢ ἄνευ δοκιμασίας*, εἰ μὴ ἀποδεικνύων τὸ τυχαῖον γεγονός συνεπείᾳ τοῦ ὁποίου ἠλαττώθη ὁ ἀριθμὸς τῶν δεμάτων ἢ τὸ λάθος τὸ γενόμενον ἐν τῷ περιεχομένῳ τῆς φορτωτικῆς (2). Ἐπίσης ὁ πλοίαρχος ὀφείλει ν' ἀποδείξῃ τὸ τυχαῖον γεγονός, ὅταν οἱ σάκκοι οἵτινες ἐδηλώθησαν ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡς πλήρεις εὑρεθῶσι κενοὶ ἐν τῷ λιμένι τοῦ κατάπλου (3).

**742**. Εἶναι βέβαιον, ὅτι ἐπιτρέπεται νὰ συμφωνηθῇ ρητῶς, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν συνήθων κανόνων περὶ τοῦ βάρους τῆς ἀποδείξεως, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπωλείας, ἀβαρίας ἢ ἀργοπορίας, ὁ ἐνάγων θὰ ὀφείλῃ ν' ἀποδείξῃ τὸ πταῖσμα κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ κατὰ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου, ἐναγομένων ὡς ὑπευθύνων. Ἡ ἀνατροπὴ αὕτη τῶν περὶ ἀποδείξεως κανόνων συνάγεται ἐνίοτε καὶ ἐκ ρητρῶν μὴ ὁριζουσῶν τοῦτο ρητῶς. Ὅρα ἀριθ. 746.

**743**. Αἱ ρῆτραι τῶν φορτωτικῶν προβαίνουσιν ἐνίοτε ἀπώτερον ἢ αἱ ὡς ἄνω ἐκτεθεῖσαι· διότι τείνουσιν εἰς τὸ ν' ἀποκλείσωσιν αὐτὴν ταύτην τὴν εὐθύνην. Δυνάμεθα δὲ νὰ διακρίνωμεν : 1ον τὰς ὁριζούσας τὸ ἀνεύθυνον τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος· 2ον τὰς ὁριζούσας τὸ ἀνεύθυνον εἴτε τοῦ ἰδιοκτήτου εἴτε τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰ

---

(1) Ἐμποροιδκεῖον τῆς Μασσαλίας, 14 Μαρτίου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 706.

(2) Οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 145) ὁρίζουσιν, ὅτι δυνάμει τῶν ρητρῶν τούτων, ὁ πλοίαρχος ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης του, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν εἶδε κατὰ τὴν φόρτωσιν ἢ ἔδει νὰ ἐννοήσῃ, καὶ τὴν συνήθη καταβάλλων προσοχήν, ὅτι τὸ περιεχόμενον τῆς φορτωτικῆς ἦτο ψευδές.

(3) Douai 24 Δεκεμβρίου 1888, Revue internationale du Droit maritime 1888-89, σελ. 631.

ἴδια αὐτῶν ἐλαττώματα. Αὐτὴ ἡ ἰσχὺς τῶν ρητρῶν τούτων ἀμφισβητεῖται. Διὸ εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἐξετάσωμεν, ἂν αἱ ρῆτραι τοῦ πρώτου ἢ τοῦ δευτέρου εἴδους εἶναι ἰσχυραί. Εἶναι εὔκολον ν' ἀντιληφθῇ τις, ὅτι αἱ δεύτεραι ἔχουσι χαρακτῆρα μᾶλλον ἔκτροπον ἢ αἱ πρῶται, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι αἱ δεύτεραι σκοπὸν ἔχουσι ν' ἀποκλείσωσι δι' ἓν πρόσωπον τὴν εὐθύνην τῶν ἰδίων αὐτοῦ σφαλμάτων, ἐνῷ αἱ πρῶται τείνουσιν εἰς τὸ ν' ἀπαλλάξωσιν ἓν πρόσωπον (τὸν ἐφοπλιστὴν) τῆς εὐθύνης σφαλμάτων τῶν προεστώτων αὐτοῦ (πλοιάρχου καὶ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος). Ἡ γαλλικὴ νομολογία παραδέχεται τὴν ἰσχὺν τῶν ρητρῶν τοῦ πρώτου εἴδους, αἵτινες, ρητέον ἄλλως, εἶναι καὶ αἱ πολλῷ συχνότεραι, καὶ κηρύττει ἀκύρους τὰς τοῦ δευτέρου εἴδους ρήτρας. Διὸ τὸ ζήτημα τοῦ κύρους αὐτῶν δέον νὰ τεθῇ καὶ νὰ λυθῇ διακεκριμένως.

**744.** *Ρήτρα ἀποκλείουσα τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου. Ζήτημα κύρους* (1). — Ἐντόνως ὑποστηρίζεται, ὅτι ἡ ρήτρα ἡ ἀποκλείουσα τὴν εὐθύνην τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου διὰ τὰ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἶναι ἄκυρος (2). Εἶναι ἀληθές, ὅτι οὐδεμία νομικὴ διάταξις κηρύσσει ρητῶς τὴν ἀκυρότητα. Ἀλλὰ κατὰ τὸ ἄρθρον 6 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐγκύρως παρέκκλισις ἀπὸ τῶν νόμων τῶν ἐνδιαφερόντων τὴν δημοσίαν τάξιν, ὁ δὲ κανὼν ὁ κηρύττων τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου ὑπεύθυνον διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἔχει, καθὰ διατείνονται, τὸν χαρακτῆρα τοῦτον. Ὑπάρχει φόβος,

---

(1) Πᾶσαι σχεδὸν αἱ φορτωτικαὶ περιέχουσι τοιαύτην ἀποκλειστικὴν ρήτραν. Ἰδίᾳ δὲ συμβαίνει τοῦτο ἐν ταῖς φορτωτικαῖς τῶν μεγάλων γαλλικῶν ἑταιρειῶν θαλασσίων μεταφορίσεων.

(2) Ἡ νομολογία τοῦ Ἀκυρωτικοῦ εἶναι σταθερὰ ὑπὲρ τῆς ἐναντίας λύσεως, βεβαιουμένη διὰ πολλῶν ἀποφάσεων (ἑπομένη σημείωσις). Ὑπάρχει ὅμως μακρὰ ἀντίστασις κατὰ τῆς νομολογίας ταύτης. Τὸ ἐφετεῖον τοῦ Bordeaux ἐπιμόνως ἐκηρύσσετο ὑπὲρ τῆς ἀκυρότητος: Bordeaux 5 Φεβρουαρίου 1889, 12 Μαρτίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1889—90, σελ. 192 καὶ 1890—91, σελ. 28. Τὸ ἐφετεῖον τοῦ Bordeaux ἀποδέχεται νῦν τὴν θεωρίαν τῆς ἐγκυρότητος. Bordeaux, 7 Δεκεμβρίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 519. Καὶ συγγραφεῖς τινες ἀποδέχονται τὸ ἄκυρον τῆς ρήτρας. Ὅρα μάλιστα Arth. Desjardins, II, σελ. 62.

μήπως, ἀποκλειομένης τῆς εὐθύνης ταύτης, οἱ ἰδιοκτῆται τῶν πλοίων φανῶσι λίαν ἀμελεῖς εἰς τὴν ἐκλογὴν τῶν προσώπων τούτων. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἡ εὐθύνη αὕτη δύναται νὰ φανῇ λίαν βαρεῖα ἕνεκα τῆς δυσκολίας τῆς ἐπιβλέψεως τῆς προερχομένης ἐκ τῆς ἀπομακρύνσεως. Ἀλλ' ὁ νομοθέτης ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τὴν σκέψιν ταύτην, καὶ διὰ τοῦτο παρεδέχθη τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερθεματίσωμεν οὕτως εἰπεῖν ἐπὶ τοῦ νόμου, χωροῦντες μέχρις ἄρσεως τῆς εὐθύνης ταύτης, τὴν ὁποίαν περιώρισεν εἰς τὰ θαλάσσια τυχηρά.

Τοὐναντίον εἶναι εὔλογον, καθ' ἡμᾶς, νὰ ἀναγνωρισθῇ τὸ ἔγκυρον τῆς ῥήτρας (1). Οὐ μόνον οὐδεμία ρητὴ νομικὴ διάταξις ἀπαγορεύει αὐτήν, ἀλλὰ δὲν ἀπαγορεύεται καὶ λόγῳ ὅτι ἀντίκειται εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν τὸ ν' ἀπαλλάσσηται εἷς ἐφοπλιστὴς ἐκ τῶν προτέρων τῆς διὰ τὰ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εὐθύνης. Ἐὰν ἀντέκειτο εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν τὸ νὰ δύναται ν' ἀποφεύγῃ ὁ ἐφοπλιστὴς τὴν εὐθύνην ταύτην, ἔπρεπε νὰ μὴ ἐπιτρέπηται εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ συνομολογῇ ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου του, διὰ τῆς ὁποίας ὁ ἀσφαλιστὴς ἀναλαμβάνει εἰς βάρος του τὴν εὐθύνην τῶν περὶ ὧν πρόκειται σφαλμάτων. Ἀλλ' ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ παραδέχεται ρητῶς (ἄρθρ. 353), ὅτι δυνάμει ρητῆς συμφω-

---

(1) Ἀκυρ. 2 Ἀπριλίου 1878. S. 1878. 1. 292. Journal du Palais, 1878. 742· Ἀκυρ. 23 Ἰουλίου 1878. S. 1879. 1. 423. Journal du Palais 1879, 1091. Ἀκυρ. 31 Ἰουλίου 1888. S. 1888. 1. 465 Journal du Palais. 1888. 1. 1148 (σημείωσις τοῦ Ch. Lyon-Caen). Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 13 καὶ 257 — Ἡ νομολογία τῶν ἐφετείων καὶ τῶν πρωτοδίκων δικαστηρίων εἶναι ἐν γένει σύμφωνος : Rennes, 9 Ἀπριλίου 1889 Montpellier, 6 Δεκεμβρίου 1889· Aix 6 Νοεμβρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890—91, σελ. 414, 256, 422. Rouen 29 Δεκεμβρίου 1891, Journal de jurisprudence de Marseille, 1893. 2 88. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 23 Φεβρουαρίου 1892, 25 Νοεμβρίου 1892. Revue internationale du Droit maritime, 1891—92, σελ. 550. 1892—93 σελ. 348· Bordeaux, 7 Δεκεμβρίου 1892. Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 521· Nîmes 13 Μαρτίου 1893, Journal de jurisprudence de Marseille 1894, 2. 12. Μόνον τὸ ἐφετεῖον τοῦ Bordeaux ἀντέστη καὶ παρεδέχθη ἐπὶ πολὺν χρόνον τὸ σύστημα τῆς ἀκυρότητος. Ὅρα ἀνωτέρω σημ. 2 τῆς σελ. 619. — De Valroger, I, ἀριθ. 246 καὶ 320. Sainctelette, De la responsabilité et de la garantie σελ. 54.

νίας ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου δύναται νὰ περιλαμβάνῃ τὴν εὐθύνην τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος· εἶναι δὲ ἡ ἀσφάλεια αὕτη ἡ κατὰ τῆς ναυταπάτης (barateric de patron). Ἡ ρήτρα μάλιστα ἡ περιλαμβάνουσα τὴν ναυταπάτην (barateric de patron) ἐν τῇ ἀσφαλείᾳ ἐγένετο στερεότυπος. Ἐὰν ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται οὕτω ἐμμέσως, διὰ τῆς ρήτρας ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, νὰ διαφύγῃ τὴν εὐθύνην τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, διατί νὰ μὴ δύναται νὰ διαφύγῃ αὐτὴν ἀμέσως διὰ ρήτρας τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως περιλαμβανομένης ἐν τῇ φορτωτικῇ; Ἐγένετο ἐν τούτοις ἀπόπειρα νὰ εὑρεθῶσι λόγοι πρὸς δικαιολόγησιν διακρίσεως. Ἐν πρώτοις παρετηρήθη, ὅτι ἡ περὶ ἧς πρόκειται ρήτρα, ἐὰν ἦτο ἔγκυρος, θὰ ἀπέκλειε τὴν εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐνῷ μεθ' ὅλην τὴν ἀσφάλειαν κατὰ τῆς ναυταπάτης. ὁ ἐφοπλιστὴς παραμένει ὑπεύθυνος πρὸς τὸν ναυλωτήν. Προσετέθη ἐπίσης ὅτι, ἐὰν ἡ ἀσφάλεια δύναται ν' ἀπαλλάξῃ τὸν ἐφοπλιστὴν τῆς εὐθύνης του, δὲν ἀπαλλάσσει τοὐλάχιστον αὐτὸν προῖκα· ὀφείλει οὗτος νὰ ὑποστῇ θυσίαν τινά, συνισταμένην εἰς τὰ πληρωνόμενα εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν ἀσφάλιστρα. Εἰς οὐδεμίαν δὲ θὰ ὑπέκειτο θυσίαν, ἐὰν ἠδύνατο νὰ ἀποκλείσῃ τὴν εὐθύνην του διὰ ρήτρας τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως.

Οἱ λόγοι οὗτοι δὲν δικαιολογοῦσι ποσῶς τὴν ὡς λογικὴν παριστανομένην διάκρισιν, τὸ δὲ ὑπὲρ τῆς ἐγκυρότητος τῆς ἐν λόγῳ ρήτρας ἐπιχείρημα τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρ. 353 ἐμπ. κώδικος εἶναι ἀληθῶς χρήσιμον. Τί ἐνδιαφέρει, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν εἶναι ὑπεύθυνος πρὸς τὸν ναυλωτήν, ἢ ὅτι, ὑπεύθυνος ὢν πρὸς αὐτόν, ἔχει ἀναγωγὴν κατὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ, χάρις εἰς τὴν ὁποίαν ὀφείλεται πρὸς αὐτὸν ἡ ἀποζημίωσις ἣν ἠναγκάσθη νὰ πληρώσῃ πρὸς τὸν ναυλωτήν; Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι τὸ αὐτό. Ἐπίσης δὲν εἶναι ὀρθὸν τὸ λέγειν, ὅτι διὰ ρήτρας περὶ ἀνευθύνου ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ ἀπέφευγε τὴν εὐθύνην ἄνευ χρηματικῆς τινος θυσίας. Πράγματι διὰ τῆς ἐπιμάχου ρήτρας ὁ ναυλωτὴς καθίσταται ἀσφαλιστὴς τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου. Εἶναι ἀναμφίβολον, ὅτι ὁ ναυλωτὴς συγκατατίθεται νὰ πληρώσῃ ναῦλον ὀλιγώτερον ἢ ἂν ἀνελάμβανε τὴν ἐγγύησιν τῆς εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἡ ἐλάττωσις τοῦ ναύλου, τὴν ὁποίαν

δυσκολως δύναταί τις νὰ ἐκτιμήσῃ, ἀποτελεῖ σιωπηρὸν ἀντάλλαγμα (prime) (1).

**745.** Μὴ θέλοντες δέ τινες νὰ ὑποστηρίξωσιν ἀπολύτως τὸ ἄκυρον τῶν ρητρῶν περὶ τοῦ ἀνευθύνου τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου, προέτειναν ἑτέραν διάκρισιν, ἥτις, καθ' ἡμᾶς, δέον ἐπίσης νὰ ἀπορριφθῇ.

Ὁ πλοίαρχος εἶναι ὁ ἀρχηγὸς ἢ διοικητὴς τοῦ πλοίου τοῦ ὁποίου ἔχει τὴν διεύθυνσιν, συνάμα δὲ καὶ ὁ ἐμπορικὸς πράκτωρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ὑπὸ τὴν τελευταίαν ταύτην ἰδιότητα εἶναι ἐντεταλμένος τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως, ὀφείλει νὰ δέχηται τὰ ἐμπορεύματα, νὰ ἐπιμελῆται αὐτῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μετακομιδῆς, νὰ παραδίδῃ ταῦτα εἰς τὸν δικαιοῦχον ἐν τῷ λιμένι τῆς ἐκφορτώσεως. Δύναται δὲ νὰ ὑποπέσῃ εἰς πταίσματα ὑπὸ τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην τῶν ἰδιοτήτων τούτων. Τὰ πρῶτα καλοῦνται ἐνίοτε πταίσματα ναυτικά· τοιαῦτα εἶναι ἡ κακὴ διεύθυνσις ἡ διδομένη εἰς τὸ πλοῖον, ἡ καθ' ὑπερβολὴν μεγάλη ὤθησις ἡ διδομένη εἰς τὴν μηχανήν, ἡ παράβασις τῶν περὶ ἀποφυγῆς τῶν θαλασσίων συγκρούσεων κανονισμῶν κλπ. Τὰ λοιπὰ εἶναι πταίσματα μετακομιστοῦ· τοιαῦτα εἶναι αἱ ἀμέλειαι περὶ τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων, ἡ ἐλαττωματικὴ στοιβασία αὐτῶν, ἡ σύγχυσις τῶν ἐμπορευμάτων τῶν διαφόρων φορτωτῶν ὡς ἐκ τῆς ὁποίας παραδίδονται εἰς τοὺς παραλήπτας ἐμπορεύματα μὴ προωρισμένα πράγματι δι' αὐτούς, ἡ παράλειψις τῆς ἐπιμελείας ἡ συνεπάγουσα τὴν χειροτέρευσιν ἢ τὴν ἀπώλειαν τῶν ἐμπορευμάτων κλπ.

Διισχυρίσθησάν τινες, ὅτι ἡ περὶ μὴ εὐθύνης ρήτρα ἰσχύει μόνον ὡς πρὸς τὰ ναυτικὰ πταίσματα, ἐνῷ εἶναι ἄκυρος ὡς πρὸς τὰ πταίσματα εἰς ἃ ὑπέπεσεν ὁ πλοίαρχος ὡς ἐμπορικὸς πράκτωρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (2). Προετάθησαν δὲ πρὸς ὑποστήριξιν τῆς διακρίσεως ταύτης μία πρακτικὴ σκέψις καὶ εἷς λόγος νομικός. Τὰ ναυτικὰ πταί-

---

(1) Τὸ ὄνομα τοῦτο (prime, ἀντάλλαγμα) δίδεται εἰς πᾶσαν θυσίαν γινομένην ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιζομένου ὑπὲρ τοῦ ἀσφαλιστοῦ συνισταμένην εἰς ἄλλο τι καὶ ὄχι εἰς χρηματικὸν ποσὸν πληρωνόμενον ὑπὸ τοῦ ἀσφαλισθέντος. Ὅρα κεφάλαιον Ϛ'.

(2) Rouen 31 Ἰανουαρίου 1887, ἐμποροδ. τῆς Χάβρης 12 Μαρτίου 1888, Revue inrernationale du Droit maritime, 1867-88, σελ. 18· 1888-89, σελ. 33.

σματα διαπράττονται συνήθως κατὰ τὸν διάπλουν, εἰς ὥρας καθ' ἃς δὲν δύναται νὰ ἐξασκηθῇ ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου ἐπίβλεψις οὔτε ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ οὔτε ὑπὸ τοῦ πληρεξουσίου του. Ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα ὡς πρὸς τὰ πταίσματα τὰ ὁποῖα διαπράττει ὁ πλοίαρχος ὡς ἐμπορικὸς πράκτωρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Πολλὰ τοὐλάχιστον ἐξ αὐτῶν διαπράττονται ἐν τῷ λιμένι τῆς φορτώσεως ἢ τῷ τῆς ἐκφορτώσεως, τουτέστιν εἰς μέρος ὅπου ἡ ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου ἐπίβλεψις εἶναι δυνατή, καὶ πολλάκις εὔκολος, ἐπειδὴ ὁ ἐφοπλιστὴς ἢ ὁ ἀντιπρόσωπός του εἶναι παρών. Ἡ ῥήτρα λοιπὸν περὶ μὴ εὐθύνης ἐξηγεῖται εὐκολώτερον διὰ τὰ ναυτικὰ πταίσματα. Ὑπάρχει ἔπειτα, προσθέτουσι, καὶ λόγος νομικός, ὅπως μὴ ἀναγνωρισθῇ ἡ ἰσχὺς τῆς ῥήτρας ταύτης ὡς πρὸς τὰ πταίσματα τὰ ὁποῖα διαπράττει ὁ πλοίαρχος ὡς ἐμπορικὸς πράκτωρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἕνεκα τῆς ἀπολύτου ἐννοίας τῆς διδομένης εἰς τὴν περὶ μὴ εὐθύνης ῥήτραν, δυνατὸν νὰ μὴ παραδοθῶσι τὰ ἐμπορεύματα, καὶ ὅμως νὰ ὀφείληται ὁ ναῦλος, ἐνῷ ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου μένει ἄνευ αἰτίας, ἀφοῦ δὲν ἐγένετο παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων.

Οὐδεὶς τῶν λόγων τούτων ἔχει κρίσιμον ἀξίαν, ὅπως μᾶς πείσῃ νὰ παραδεχθῶμεν τὴν προτεινομένην διάκρισιν (1). Ἡ περὶ μὴ εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ ῥήτρα ἔχει βεβαίως ἐκτροπώτερον χαρακτῆρα ὡς πρὸς τὰ πταίσματα τὰ διαπραττόμενα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ ἐμπορικοῦ πράκτορος ἢ ὡς πρὸς τὰ ναυτικὰ πταίσματά του. Ἀλλ' ἡ παρατήρησις αὕτη εἶναι καθαρῶς πραγματική, μὴ δυναμένη νὰ χρησιμεύσῃ ὡς βάσις νομικῆς λύσεως. Καθόσον ἀφορᾷ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου, εἶναι ἀναμφίβολον, ὅτι κατ' ἀρχὴν ἡ αἰτία αὐτῆς ἔγκειται ἐν τῇ παραδόσει τῶν ἐμπορευμάτων. Ἀλλὰ τοῦτο παύει νὰ εἶναι ὀρθόν, ὅταν ὁ ναυλωτὴς ἐγένετο ἀσφαλιστὴς τούτου. Τοῦτο δὲ δυνάμει κατηγορηματικοῦ κειμένου (ἄρθρ. 302 ἐμπ. κώδ.) συμβαίνει, ὅταν συμφωνῆται, ὅτι ὁ ναῦλος ὀφείλεται καὶ ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τυχαίου γεγονότος (ἀριθ. 769). Διατί νὰ μὴ ἰσχύῃ τοῦτο ἐπίσης ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ἡ ἀπώλεια προέρχεται ἐκ πταίσματος τοῦ

---

(1) Ἀκυρ. 31 Ἰουλίου 1888. S. 1888. 1 465. Journal du Palais, 1888. 1. 1148 (σημ. τοῦ Ch. Lyon Caen). Revue internationale du Droit maritime 1888—89 σελ. 129.

πλοιάρχου ; Ρητέον δέ, ὅτι καὶ ναυτικὸν πταῖσμα δύναται νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ὁλικὴν ἀπώλειαν τῶν ἐμπορευμάτων, οἱ δὲ ὀπαδοὶ τῆς ὑφ' ἡμῶν ἀποκρουομένης διακρίσεως ἀναγνωρίζουσιν, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, ἕνεκα τῆς περὶ μὴ εὐθύνης ῥήτρας, ὀφείλεται ὁ ναῦλος. Ἔρχονται δὲ οὕτω εἰς ἀντίφασιν πρὸς ἑαυτούς.

**746**. Ἐὰν ἡ περὶ μὴ εὐθυνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου ῥήτρα εἶναι ἰσχυρά, πρέπει τοὐλάχιστον νὰ εἶναι ἡ προτεινομένη ῥήτρα ἀρκούντως σαφής, ἵνα εὐκρινῶς καταφαίνηται, ὅτι ἡ βούλησις τῶν μερῶν ἦτο νὰ μὴ εἶναι ὑπεύθυνος ὁ ἐφοπλιστής. Ἄλλως, δὲν πρέπει νὰ ἀναγνωρίζηται, ὅτι αἱ περὶ ὧν πρόκειται ῥῆτραι παράγουσιν ἄλλο τι ἀποτέλεσμα εἰ μὴ σχετικὸν πρὸς τὴν ἀπόδειξιν τῆς ὁποίας μεταθέτουσι τὸ βάρος, ἐπιρρίπτουσαι αὐτὸ ἐπὶ τοῦ ἰδιοκτήτου τῶν ἐμπορευμάτων, ὑποχρεουμένου ν' ἀποδείξῃ τὸ πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου, ὅπως γίνῃ δεκτὴ ἡ περὶ ἀποζημιώσεως ἀπαίτησίς του. Ἐκ τοῦ λόγου τούτου βεβαίως ἐξηγεῖται τὸ ὅτι ἀποφάσεις δικαστικαὶ ἀποδίδουσι τὸ περιωρισμένον τοῦτο ἀποτέλεσμα εἰς τὰς ῥήτρας *ἐλεύθερον διαρρήξεως*, *ἐλεύθερον διαρροῆς*, *ἐλεύθερον χειροτερεύσεως* κτλ. (1) (2).

**747**. Αἱ ῥῆτραι αἱ ὁρίζουσαι, ὅτι εἴτε ὁ ἐφοπλιστὴς εἴτε ὁ πλοίαρχος δὲν εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὰ πταίσματα αὐτῶν, ἔχουσι χαρακτῆρα μᾶλλον ἔκτροπον ἢ αἱ προηγούμεναι. Ἡ ἀκυρότης ὑποστηρίζεται ὑπὸ πάντων, καθιεροῦται δὲ μάλιστα καὶ ὑπὸ τῆς νομολογίας (3).

---

(1) Ἀκυρ. 21 Ἰουλίου 1885, 1 Μαρτίου 1887. S. 1887. 1. 121. Journal du Palais, 1887. 1. 281 καὶ Ἀκυρ. 29 Ὀκτωβρίου 1890. Rouen, 1 Μαΐου 1891, Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 31 Ἰουλίου 1891. Revue internationale du Droit maritime 1890-91, σελ. 241. 303, 1891-92, σελ. 122.—Τὰς ἀποφάσεις ταύτας ἐξηγοῦμεν ὑποθετικῶς μόνον (d' une façon seulement hypothétique), διότι, τοὐλάχιστον ἐπὶ τῶν θεμάτων τούτων, αἱ ἀποφάσεις τοῦ Ἀκυρωτικοῦ δὲν αἰτιολογοῦνται πάντοτε πολὺ σαφῶς.

(2) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο τὸ σχετικὸν πρὸς τὴν ἀπόδειξιν ἀποδίδεται εἰς τὰς ῥήτρας περὶ ὧν πρόκειται ἐν τῷ κειμένῳ ὑπὸ τῶν ναυτικῶν κωδίκων τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 146) καὶ ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 659).

(3) Ἀκυρωτ. 21 Ἰουλίου 1885, 1 Μαρτίου 1887. S. 1887. 1. 121. Journal du Palais, 1887. 1. 281. Ἀκυρ. 29 Ὀκτωβρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91 σελ. 241.—De Courcy, Que-

Ἀντιβαίνει, κατὰ τοὺς ὁπαδοὺς τῆς ἀκυρότητος, εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν τὸ νὰ δύναταί τις ν' ἀπαλλάσσηται ἐκ τῶν προτέρων τῆς εὐθύνης τῶν πταισμάτων εἰς ἃ ἐνδέχεται νὰ ὑποπέσῃ. Τοιαύτη συμφωνία θὰ ἐνεθάρρυνε τὴν ἀμέλειαν καὶ τὴν ἀκηδίαν. Θὰ ἐπέφερε δὲ ἰδίᾳ ἐπιζήμια ἀποτελέσματα ὡς πρὸς τὰ πταίσματα τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πλοιάρχου ἕνεκα τῶν λίαν σοβαρῶν συνεπειῶν τὰς ὁποίας δύνανται νὰ ἐπιφέρωσι τὰ πταίσματα ταῦτα διὰ τὸ πλοῖον, διὰ τὸ φορτίον καὶ δι' αὐτὴν τὴν ζωὴν τῶν προσώπων, ἐπιβατῶν ἢ ἐργατῶν θαλάσσης. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ θεωρία αὕτη εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰ διδάγματα τῶν ἀρχαίων συγγραφέων ἡμῶν, ἰδίᾳ τοῦ Valin τοῦ Emérigon, τοῦ Pothier (1).

Καθ'ἡμᾶς, τὸ ἔγκυρον τῶν ρητρῶν τῶν ἀπαλλαττουσῶν τὸν ἐφοπλιστὴν ἢ τὸν πλοίαρχον τῆς εὐθύνης αὐτοῦ διὰ τὰ προσωπικὰ πταίσματά του δέον, τοὐναντίον, νὰ γίνῃ δεκτόν, κατ' ἀρχήν, μετ' ἐπιφυλάξεως δι' ἕνα περιορισμὸν τὸν ὁποῖον ἐπιβάλλουσιν αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ δικαίου. Ὡς πρὸς τὰς γενικὰς δὲ ταύτας ἀρχὰς πλανῶνται οἱ ὁπαδοὶ τῆς ἀκυρότητος.

Εἶναι βέβαιον, ὅτι δὲν δύναταί τις ἐκ τῶν προτέρων νὰ ἀπαλλαγῇ διὰ συμβάσεως τῆς εὐθύνης εἴτε τοῦ δόλου του, τουτέστι τῶν ἐκ προαιρέσεως πταισμάτων του, εἴτε τῶν βαρέων πταισμάτων του, ἅτινα, κατ' ἀρχαίαν παράδοσιν, ἐξομοιοῦνται πρὸς τὸν δόλον (2). Τοιαύτη συμφωνία θὰ ἀντέβαινε πρὸς τὴν καλὴν πίστιν. Δὲν βλέπομεν ὅμως τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον νὰ μὴ δύναταί τις νὰ συμφωνήσῃ, ὅτι δὲν θὰ εὐθύνηται διὰ τὰ μὴ ἐκ προαιρέσεως σφάλματά του, ἅμα ὡς δὲν ἀποτελῶσι ταῦτα, ὡς ἐκ τῆς σπουδαιότητός των, πταίσματα βαρέα. Τὸ ρωμαϊκὸν δίκαιον ἀνεγνώριζεν ἤδη ὅτι τὰ μέρη ἠδύναντο νὰ συμβληθῶσι περὶ τῆς εὐθύνης τῶν πταισμάτων(3), δὲν ἀπέκρουε δὲ τὸ δικαίωμα τοῦτο εἰ μὴ ὡς πρὸς τὸν δόλον καὶ τὰ βαρέα πταίσματα τὰ ἐξομοιούμενα πρὸς τὸν δόλον (4). Τοῦτο

---

stion de Droit maritime, σειρὰ 2, σελ. 75 καὶ ἑπομ., ἰδίᾳ σελ. 81· σειρὰ 4η, σελ. 434 καὶ ἑπομ.

(1) Ὅρα κατωτέρω σελ. 266 κτλ. σημ. 2 τὰ μνημονευόμενα χωρία τῶν συγγραφέων τούτων.

(2) Lata culpa dolo aequiparatur.

(3-4) Δύο δὲ κείμενα τῶν Πανδεκτῶν ἀποδεικνύουσιν ἰδίᾳ τοῦτο καὶ εἶναι ἄξια μνείας· εἶναι δὲ τὰ ἑπόμενα :

δὲ φαίνεται τὸ κρατοῦν ἐκτὸς τῶν θεμάτων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Εἶναι τῷ ὄντι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἀσφάλεια, λόγου χάριν, κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ τῶν δυστυχημάτων ἀκόμη τῶν προερχομένων ἐκ τῶν πταισμάτων τῶν ἀσφαλιζομένων, ἀρκεῖ μόνον νὰ μὴ εἶναι μήτε ἐκ προαιρέσεως μήτε βαρέα (1). Ἂν μὴ εἶχεν οὕτω τὸ πρᾶγμα, ἡ χρησιμότης τῶν ἀσφαλειῶν κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς θὰ ἠλαττοῦτο σπουδαίως· διότι αἱ πλεῖσται τῶν πυρκαϊῶν προέρχονται ἐκ πταίσματος τοῦ ἀσφαλιζομένου.

Ἀλλὰ δὲν ὑπάρχει ἆρά γε ἐπὶ τῶν ναυτικῶν θεμάτων παρέκκλισίς τις ἀπὸ τῶν συνήθων ἀρχῶν; Θὰ ἠδύνατό τις νὰ ὑποστηρίξῃ τοῦτο, συνάγων τὴν παρέκκλισιν ταύτην ἐκ τῶν ἄρθρων 351 καὶ 352 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Κατὰ τὰ ἄρθρα ταῦτα αἱ ζημίαι αἱ προερχόμεναι ἐξ αἰτίας (des faits et fautes) τοῦ ἀσφαλιζομένου δὲν λογίζονται εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν ἀσφαλιστῶν. Ἐὰν οὕτως ἔχει τὸ πρᾶγμα, θὰ ἠδύνατό τις νὰ εἴπῃ, τοῦτο σημαίνει ὅτι ὁ νομοθέτης δὲν παραδέχεται ὅτι εἶναι δυνατὸν διὰ συμβάσεως νὰ ἀποκλείηται ἐπὶ ναυτικῶν θεμάτων ἡ εὐθύνη τῶν προσωπικῶν σφαλμάτων τοῦ ἀσφαλιζομένου.

Ἐὰν τὰ ἄρθρα 351 καὶ 352 ἐμπ. κώδ. ἔπρεπε νὰ θεωρηθῶσιν ὡς διατάξεις ἐπιτακτικαί, ἀποκρούουσαι ἀπολύτως πᾶσαν ἐναντίαν σύμβασιν, τὸ ἐξ αὐτῶν ἐπιχείρημα θὰ ἦτο κρίσιμον. Ἀλλὰ κατὰ τὴν ἡμετέραν ἀντίληψιν αἱ διατάξεις αὗται δὲν ἔχουσι χαρακτῆρα ἀπολύτως ἐπιτακτικόν. Δὲν δυνάμεθα ἐν τούτοις ν' ἀρνηθῶμεν, ὅτι οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς ἡμῶν ἀπέδιδον εἰς τὴν ἀντίστοιχον διάταξιν τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (ἄρθρ. 27, βιβλίον III, τίτλος VI) ἀπόλυτον ἐπιτακτικὴν σημασίαν (2). Ἀλλ' ἡ γνώμη αὐτῶν δὲν

---

Οὐλπιανός, L.23. De diversis regulis juris (L.17). Hoc servabitur quod initio convenit... excepto eo, quod Celsus putat non valere si convenerit ne dolus praestetur· hoc enim bonae fidei judicio contratium est, et ita utimur.—Παῦλος L. 27 § 3. De pactis (II, 14). Nulla pactione effici potest ne dolus praestetur.

(1) Lyon, 30 Μαρτίου 1893, le Droit, φύλλ. τῆς 6 Ὀκτωβρίου 1893. Ὅρα ἐπίσης ἐν τῇ ἐφημερίδι Droit, φύλλ. τῆς 30 Αὐγούστου καὶ 1 Σεπτεμβρίου 1893 ἄρθρα τοῦ Baranliaran ἐπιγραφόμενα: De la faute lourde en matière d'assurance.

(2) Ὁ Valin ἐκφράζεται ὡς ἑξῆς ἐπὶ τοῦ ἄρθρου τοῦ Διατάγματος. «Τοῦτο, χωρὶς οὐδεμία ῥήτρα νὰ δύναται ἐγκύρως ν' ἀπαλλάξῃ τοὺς

κέκτηται ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ μεγάλην ἀξίαν· ἠξίουν, ὅτι ἐστήριζον αὐτὴν ἐπὶ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου. Ἐπλανῶντο καταπληκτικῶς ὡς πρὸς τὰς ἀρχὰς ταύτας, ἐπικαλούμενοι κείμενα τοῦ ρωμαϊκοῦ δικαίου, τὰ ὁποῖα δὲν ποιοῦνται λόγον εἰ μὴ περὶ τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν συμβάσεων τῶν ἀποκλειουσῶν τὴν εὐθύνην τοῦ δόλου (1), καὶ ἐπεκτείνοντες αὐτὰς εἰς τὰ μὴ ἐκ προαιρέσεως πταίσματα.

Ἐὰν ἐν συναλλάγματι ἀσφαλείας δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ὁ ἀσφαλιστὴς θὰ εὐθύνηται διὰ τὰς ζημίας τὰς προερχομένας ἐκ τῶν πταισμάτων τοῦ ἀσφαλιζομένου, διατὶ νὰ μὴ δύναται ὁ τελευταῖος οὗτος νὰ συμφωνήσῃ ἐν συναλλάγματι ναυλώσεως, ὅτι δὲν θὰ εὐθύνηται ἀπέναντι τοῦ ναυλωτοῦ διὰ τὰ πταίσματά του; Ὁ συλλογισμὸς εἶναι αὐτὸς ἐκεῖνος ὅστις ἐγένετο προκειμένου περὶ τῆς ρήτρας τῆς ἀποκλειούσης τὴν εὐθύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὡς πρὸς τὰ

---

ἀσφαλιστὰς τῆς εὐθύνης τῶν ζημιῶν αἵτινες θὰ προήρχοντο τοιουτοτρόπως. Τῷ ὄντι τοιαύτη ρήτρα θὰ ἦτο μωρά, φαντασιοκοπικὴ καὶ δολία. Pacta non sunt servanda quae ad delinquendum provocant. Νόμος 5, Πανδ. De pactis dotalibus.»

Ὁ Emérigon ἐν τῷ Traité des assurances (κεφάλ. XII, τμῆμα II, § 1) πρεσβεύει παρομοίας ἰδέας, ἐκφραζόμενος ὡς ἑξῆς:

«Εἶναι λοιπὸν βέβαιον, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ οὐδέποτε εὐθύνονται διὰ τὰς ζημίας καὶ διὰ τὰς ἀπωλείας αἵτινες προέρχονται ἀπ' εὐθείας ἐξ **αἰτίας** (par le fait ou la faute) αὐτοῦ τούτου τοῦ ἀσφαλιζομένου. Δὲν θὰ ἦτο τῷ ὄντι ἀνεκτὸν ν' ἀποζημιώνηται ὁ ἀσφαλιζόμενος ὑπὸ ἄλλου διὰ ζημίαν τῆς ὁποίας αὐτὸς εἶναι ὁ αὐτουργός».

«Ὁ κανὼν οὗτος ἀπορρέει ἐκ τῶν πρώτων ἀρχῶν. Εὑρίσκεται ἐν τῷ νόμῳ 3 de nautico foenore (Ἰουστινιάνειος κῶδιξ). Ἐφαρμόζεται εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς ἀσφαλείας ὑπὸ τοῦ Θαλασσίου Ὁδηγοῦ (Κεφάλ. IX, ἄρθρ. 8). Ἐπαναλαμβάνεται δὲ εἰς ὅλα τὰ βιβλία μας.

«Si casus evenit culpa assecurati, non tenetur assecurator (Saccia, Stracha, de Luca, Casaregis, Rocus).

«Ἔχομεν ἐνταῦθα κανόνα γενικόν, ἀπὸ τοῦ ὁποίου δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παρεκκλίνωμεν δι' ἐναντίου συμφώνου: nulla pactione effici potest ne dolus praestetur. Νόμ, 27, § 3, de pactis, Πανδ. (II, 14). Καί, ὡς παρατηρεῖ ὁ Pothier, ἀριθ. 65, Traité des assurances, εἶναι πρόδηλον, ὅτι δὲν δύναμαι νὰ συμβληθῶ ἐγκύρως μετά τινος, ὅστις ἤθελεν ἀναλάβει τὸ βάρος τῶν πταισμάτων ἅτινα θέλω διαπράξει ἐγώ.»

(1) Ὅρα ἐν τῇ προηγουμένῃ σημειώσει τὸ χωρίον ἰδίᾳ τοῦ Emérigon.

πταίσματα τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 744)· καὶ ὁ μὲν καὶ ὁ δὲ ἔχουσιν ἴσην δύναμιν.

Δὲν ἐνέχει δὲ ἡ θεωρία αὕτη τοὺς σοβαροὺς κινδύνους οὓς θέλουσιν οἱ πολέμιοι ν' ἀποδώσωσιν εἰς αὐτήν. Ὁ δόλος καὶ τὸ βαρὺ πταῖσμα τίθενται πάντοτε κατὰ μέρος, τὰ δὲ δικαστήρια ἔχουσιν εὐρυτάτην διακριτικὴν ἐξουσίαν, ὅπως κρίνωσιν ἂν τὸ περὶ οὗ πρόκειται πταῖσμα εἶναι βαρὺ ἢ ἐλαφρόν. Ἡ αὐστηρότης αὐτῶν δύναται ν' ἀποτελέσῃ ἀρκοῦσαν ἐγγύησιν κατὰ τῶν καταχρήσεων.

747 δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ἔγκυρον τῶν περὶ μὴ εὐθύνης ρητρῶν δὲν εἶναι δεκτὸν καθ' ὅλας τὰς χώρας.

Ἐν Γερμανίᾳ (1), ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ (2), ἐν Βελγίῳ (3), ἡ νομολογία παραδέχεται, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δύναται ν' ἀπαλλαγῇ

---

(1) W. Lewis, Die neuen Konnossementsklauseln.

(2) Ἐνίοτε ὁρίζεται ἐν ταῖς ἀγγλικαῖς φορτωτικαῖς, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν εὐθύνεται διὰ τὰ πταίσματα τῶν πλοηγῶν, τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ πλοιάρχου ἐν τῷ management or navigation of the ship. Συζητεῖται τὸ ζήτημα, ἂν ἡ ρήτρα αὕτη ἀποκλείει μόνον τὴν εὐθύνην τῶν ναυτικῶν πταισμάτων ἢ καὶ αὐτῶν τῶν διαπραττομένων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὡς ἐμπορικοῦ πράκτορος. Ὅρα ὑπὲρ τοῦ ἀποκλεισμοῦ μόνον τῶν ναυτικῶν πταισμάτων, ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 2 Μαΐου 1891, 6 Μαΐου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 160· 1892-93, σελ. 103. Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα, Aix 24 Δεκεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime 1891-92, σελ. 408. Ὅρα ὡς πρὸς τὴν ἑρμηνείαν ἄλλων ρητρῶν ἐν χρήσει ἐν ταῖς ἀγγλικαῖς φορτωτικαῖς, ἐμποροδικεῖον Ἀμβέρσης 23 καὶ 30 Ἰουλίου 1892, Aix 24 Δεκεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime 1892-93, σελ. 144 καὶ 145.

Ἐνδιαφέρει νὰ ὑπομνήσωμεν, ὅτι ἡ ἀγγλικὴ λέξις barattry περιλαμβάνει τὰς ἀπάτας καὶ ὄχι τὰ ἁπλᾶ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου (ἀριθ. 524). Διὸ ἡ ρήτρα ἀγγλικῆς φορτωτικῆς ἡ ἀπαλλάττουσα τὸν ἐφοπλιστὴν τῆς barattry ἀφίνει αὐτὸν ὑπεύθυνον διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου. Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 3 Δεκεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 460· 1891-92, σελ. 411.

(3) Τὸ ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης εἶχεν ἀντιστῆ εἰς τὴν νομολογίαν, παραδεχόμενον τὴν ἀκυρότητα τῆς περὶ ἀνευθύνου ρήτρας. Ἀλλ' αἱ ἀποφάσεις αὐτοῦ ἀνῃρέθησαν ὑπὸ τοῦ Ἀκυρωτικοῦ. Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης 22 Ἰουλίου 1884. Ἀκυρ. τοῦ Βελγίου 13 Νοεμβρίου 1885. S. 1887. 4. 9. Journal du Palais 1887. 2. 17.

τῆς εὐθύνης τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος.

Ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς ἡ νομολογία ἀπεφαίνετο, ἐν ἐλλείψει παντὸς νομικοῦ κειμένου, ὑπὲρ τῆς ἀκυρότητος τῆς ρήτρας ταύτης περὶ ἀνευθύνου (1). Νόμος ὁμοσπονδιακὸς τῆς 13 Φεβρουαρίου 1893 ἔθεσε νέους κανόνας περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἐφοπλιστῶν (2). Δύνανται δὲ νὰ συνοψισθῶσιν ὡς ἑξῆς: Ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ ναυτικὰ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου, παραμένει ὅμως ὑπεύθυνος παρὰ πᾶσαν ἐναντίαν συμφωνίαν διὰ τὰ πταίσματα τὰ διαπραττόμενα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὡς ἐμπορικοῦ πράκτορος τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ διὰ τὰ σφάλματα τὰ συναφῆ πρὸς τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ἀπόπλου.

Αἱ ρῆτραι αἱ ἀποκλείουσαι τὴν εὐθύνην τῶν προσωπικῶν σφαλμάτων τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πλοιάρχου δι' ἕκαστον ἐξ αὐτῶν κηρύσσονται ἄκυροι ἐν ταῖς ξέναις χώραις, ἐξαιρέσει πάντως τοῦ Βελγίου, ἔνθα ἀποφάσεις τοῦ Ἀκυρωτικοῦ παρεδέχθησαν τὸ ἔγκυρον αὐτῶν (3).

**747** τρίς. Αἱ ρῆτραι περὶ μὴ εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου ἐξήγειραν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ζωηρότατα παράπονα ἐκ μέρους τῶν ἐμπόρων τῶν ἀποστελλόντων ἐμπορεύματα κατὰ θάλασσαν. Ζητοῦσιν οὗτοι νὰ ἐπεμβῇ ὁ νομοθέτης, ὅπως περιορίσῃ κατὰ τοῦτο τὴν ἐλευθερίαν τῶν συμβάσεων. Ἡ κίνησις ἡ ἐγερθεῖσα περὶ τὸ ζήτημα τοῦτο ἀπέβη τοσοῦτον ζωηρά, ὥστε ἐπεβλήθη εἰς διεθνεῖς ἑταιρείας, εἰς συνέδρια, εἰς ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια, εἰς κοινοβούλια. Αἱ προταθεῖσαι λύσεις ὁμοφώνως παραδέχονται νὰ μὴ ἀποκλεισθῶσιν ἀπολύτως αἱ ρῆτραι περὶ μὴ εὐθύνης, ἀλλὰ νὰ ὁρισθῶσι τὰ πταίσματα ὡς πρὸς τὰ ὁποῖα αἱ ρῆτραι αὗται δὲν εἶναι ἰσχυραὶ καὶ ἑπομένως δὲν δύνανται νὰ

---

(1) Ἀπόφασις τοῦ νοτίου ἐφετείου τῆς Νέας Ὑόρκης, 2 Δεκεμβρίου 1886, Revue internationale du Droit maritime, 1887—88, σελ. 364. Ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου 1889, Journal du Droit international privé, 1890 σελ. 153.

(2) Ὅρα τὸ κείμενον καὶ τὴν μετάφρασιν τοῦ νόμου τούτου ἐν τῇ Revue internationale du Droit maritime, 1892—93, σελ. 632 καὶ ἑπομ.

(3) Ἀκυρωτικὸν τῶν Βρυξελλῶν 7 Μαΐου 1887, Revue internationale du Droit maritime, 1887—88, σελ. 75, ὅρα Jacobs 1 ἀριθ. 112

παραγάγωσιν ἀποτελέσματα. Διαφέρουσιν ὅμως αἱ λύσεις ἐν τῷ καθορισμῷ τῶν πταισμάτων τούτων, τὰ ὁποῖα ἀναγκαίως πρέπει νὰ βαρύνωσι τὸν ἐφοπλιστήν (1).

Καθ' ἡμᾶς τὰ διάφορα ταῦτα σχέδια δέον νὰ καταδικασθῶσιν. Ἄνευ ἀποχρῶντος λόγου προσβάλλουσι τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν συμβάσεων. Εἶναι ἀληθές, ὅτι οἱ θιασῶται αὐτῶν ἐπικαλοῦνται λόγους δημοσίας τάξεως πρὸς περιορισμὸν τῆς ἐλευθερίας ταύτης.

---

(1) Ἰδοὺ ὡς πρὸς τοῦτο ἐνδιαφέροντά τινα κείμενα :

1ον Τὸ ἐν Βρυξέλλαις διεθνὲς συνέδριον τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου τοῦ ἔτους 1888 συνέστησεν εἰς τὰ διάφορα κράτη τὴν παραδοχὴν τῶν ἑπομένων κανόνων :

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ

Ἄρθρ. 2.—Ὁ ναυλῶν εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἀπώλειαν καὶ τὰς ἀβαρίας τοῦ φορτίου, ἐκτὸς ἂν ἀποδείξῃ, ὅτι ἡ ζημία προῆλθεν ἐξ ἀνωτέρας βίας, ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος τοῦ πράγματος ἢ ἐκ πταίσματος τοῦ ναυλωτοῦ. Ἐπιτρέπεται οὐχ ἧττον εἰς τοὺς συμβαλλομένους νὰ τροποποιήσωσι τὰ περὶ τῆς εὐθύνης ταύτης, πλὴν καθ' ὅσον ἀφορᾷ :

Α'. Τὰς πράξεις ἢ παραλείψεις αἵτινες δύνανται νὰ ἐκθέσωσιν εἰς κίνδυνον τὴν τελείαν κατάστασιν ἱκανότητος πρὸς πλοῦν τοῦ πλοίου.

Β'. Τὴν στοιβασίαν, τὴν φύλαξιν, τὸν χειρισμὸν ἢ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου.

Γ'. Τὰς πράξεις ἢ παραλείψεις τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πληρώματος καὶ τῶν προεστώτων τοῦ ναυλοῦντος τὰς ἐχούσας τὸν χαρακτῆρα βαρέος πταίσματος.

2ον Πρότασις νόμου προσθέτουσα εἰς τὸ ἄρθρ. 281 τοῦ ἐμπ. κώδικος πολλὰς διατάξεις περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπεβλήθη εἰς τὴν Βουλὴν τὴν 16 Ἀπριλίου 1886 ὑπὸ τῶν κυρίων Felix Faure, J. Siegfried κλπ. (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως Documents parlementaires, Chambre, 1886, σελ. 1347).

3ον Φορτωτικὴ ἣν ἀπεδέχθησαν τὰ ἐμπορικὰ ἐπιμελητήρια τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρέμης.—Τροποποιήσεις προταθεῖσαι ὑπὸ τοῦ διεθνοῦς συνεδρίου τοῦ ναυτικοῦ δικαίου τῆς Γενούης.

4ον Σχέδιον τῆς Ἑταιρείας πρὸς μεταρρύθμισιν καὶ κωδικοποίησιν τοῦ διεθνοῦς δικαίου (συνδιασκέψεις τῆς Λιβερπούλης ἐν ἔτει 1882, τοῦ Ἀμβούργου ἐν ἔτει 1885, τοῦ Λονδίνου ἐν ἔτει 1893). Ὅρα ἐν τῷ Journal de Droit international privé 1893, σελ. 1092 καὶ ἑπομεν., ἄρθρ. τοῦ H. Fromageot τιτλοφορούμενον : Les règles d'affretement de Londres, 1893.

Ἀλλὰ αἱ σκέψεις αὐτῶν δὲν εἶναι ποσῶς πειστικαὶ διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον, ὅτι κατὰ τὰς νομοθεσίας πάντων τῶν κρατῶν ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἀποφύγωσι τὴν εὐθύνην τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου, συνομολογοῦντες ἀσφάλειαν περιλαμβάνουσαν τὴν ναυταπάτην (barateric de patron) (1). Ρητέον ἄλλως, ὅτι οἱ φορτωταὶ ἔχουσι μέσον ὑπεκφυγῆς τῆς ζημίας ἥτις δύναται νὰ ἐπέλθῃ εἰς αὐτοὺς ἐκ τῆς μὴ εὐθύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ· δύνανται δηλονότι ἁπλούστατα νὰ ἀσφαλίσωσι τὰ ἐμπορεύματά των.

Χάρις εἰς τὴν ἀσφάλειαν ταύτην, ἡ ἀποζημίωσις ἣν οἱ φορτωταὶ λαμβάνουσι παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν των ἀναπληροῖ ἐκείνην τὴν ὁποίαν θὰ ἠδύναντο νὰ ἐπιτύχωσι παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἂν μὴ ὑπῆρχεν ἡ περὶ μὴ εὐθύνης ρήτρα (2). Εἶναι ἀληθές, ὅτι οἱ φορτωταὶ πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ τούτου ὀφείλουσι νὰ ὑποστῶσι θυσίαν χρηματικήν, ὀφείλουσι νὰ πληρώσωσι ἀντάλλαγμα εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, καλύπτουσιν ὅμως ταύτην ἐν μέρει τοὐλάχιστον χάρις εἰς τὴν ἐλάττωσιν τοῦ ναύλου ἣν παρέχει εἰς αὐτοὺς ὁ ἐφοπλιστὴς εἰς ἀντιστάθμησιν τῆς ρήτρας τῆς ἀποκλειούσης τὴν εὐθύνην του (3).

Πάντως ὅμως δὲν δύναταί τις νὰ παρίδῃ, ὅτι ἐν τῇ πρακτικῇ ὑπάρχει περίστασις πραγματικὴ καθιστῶσα ἐνίοτε λίαν ἐπαχθεῖς διὰ τοὺς ναυλωτὰς τὰς περὶ μὴ εὐθύνης ρήτρας. Ἡ ναυτικὴ ἐμπορία εἶναι ἀναμφιβόλως ἐλευθέρα καὶ δύναταί τις νὰ εἴπῃ, κατὰ θεωρίαν, ὅτι οἱ ἔμποροι δὲν ἔχουσιν εἰ μὴ ν' ἀποταθῶσι πρὸς ἐφοπλιστὴν συγκατατιθέμενον νὰ εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου του. Ἀλλ' ἐν τῇ πράξει εἶναι σύνηθες νὰ μὴ δύνανται οἱ ναυλωταὶ νὰ ἐκλέξωσι μεταξὺ πολλῶν· διότι πολλάκις δὲν ὑπάρ-

---

(1) Θέλομεν ἐξηγήσει μάλιστα ἐν τῷ περὶ θαλασσίων ἀσφαλειῶν κεφαλαίῳ, ὅτι διαφόρως πρὸς τὸν γαλλικὸν ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρ. 353) αἱ ξέναι νομοθεσίαι δὲν ἀπαιτοῦσιν ἐν γένει ρήτραν ρητὴν ὅπως εἶναι ὁ ἀσφαλιστὴς ὑπεύθυνος διὰ τὰ πταίσματα τοῦ πλοιάρχου.

(2) Τοῦτο δὲν εἶναι ἀπολύτως ὀρθόν· διότι ὑπάρχουσι συνήθως ἐν ταῖς ἀσφαλείαις ὅροι ἀπαλλακτικοί, δυνάμει τῶν ὁποίων ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν εὐθύνεται δι' ὡρισμένους κινδύνους ἢ δὲν εὐθύνεται διὰ τὰς ἀβαρίας εἰ μὴ καθ' ὅσον ὑπερβαίνουσι τόσον τοῖς ἑκατὸν τὴν ἀσφαλισθεῖσαν ποσότητα· ὅρα κεφάλαιον ἕκτον τοῦ τόμου βου τοῦ παρόντος συγγράμματος.

(3) Δύναταί τις νὰ συμβουλευθῇ τὸ ἔργον τοῦ Ch. Lejeune, Les clauses d'irresponsabilité des fautes du capitaine (Anvers, 1885).

χουσιν εἰ μὴ εἷς ἢ δύο ἐφοπλισταί, μία ἢ δύο ἑταιρεῖαι μετακομίσεως, τῶν ὁποίων τὰ πλοῖα ἐκτελοῦσι πλοῦν, οὕτως ὥστε οἱ ἔμποροι ἀναγκάζονται ἢ νὰ δεχθῶσι τοὺς ὅρους των ἢ νὰ παραιτηθῶσι τῆς κατὰ θάλασσαν μετακομίσεως ἐμπορευμάτων.

## ΤΜΗΜΑ Γ'

### Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλωτοῦ.

**748.** Δύο εἶναι αἱ κυριώτεραι ὑποχρεώσεις τοῦ ναυλωτοῦ. Ὀφείλει: 1ον νὰ πληρώσῃ τὸν ἐν τῷ ναυλωτικῷ ἢ ἐν τῇ φορτωτικῇ ὡρισμένον ναῦλον ὡς καί τινα παρεπόμενα τοῦ ναύλου ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ συμφωνούμενα· 2ον νὰ ἐνεργήσῃ τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐν ταῖς ὡρισμέναις διὰ τῆς συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῆς συνηθείας προθεσμίαις, ἄλλως νὰ πληρώσῃ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν χρηματικὸν ποσὸν καλούμενον κατὰ τὰς περιστάσεις ἐπισταλίας (surestaries) ἢ ἀντισταλίας (contresurestaries)· αἱ λέξεις sursurestaries, contrestaries εἶναι συνώνυμοι τοῦ τελευταίου ὅρου.

Αἱ ὑποχρεώσεις αὗται αἱ συνομολογούμεναι ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ βαρύνουσι καὶ τὸν παραλήπτην, ὅταν λαμβάνῃ τὰ ἐμπορεύματα, ὡς θέλομεν ἐξηγήσει κατωτέρω (ἀριθ. 750).

**749.** Περὶ τοῦ ναύλου. Περὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς αὐτοῦ. — Ὁ ναυλωτὴς ὀφείλει κατ' ἀρχὴν νὰ πληρώσῃ τὸν συμπεφωνημένον ναῦλον, καὶ τοῦτο ἄνευ ἐλαττώσεώς τινος. Πολλὰ ὅμως συμβεβηκότα, παρακωλύοντα τὴν ἄφιξιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου, δύνανται νὰ ἐξαλείψωσιν ἢ ἐλαττώσωσι τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (ἀριθ. 764 καὶ ἑπόμ.), ὡς ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ποικίλα συμβεβηκότα δύνανται νὰ ἐπιφέρωσι τὴν παῦσιν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ πληρωμῆς τῶν μισθῶν ἢ νὰ συνεπαγάγωσι τὴν μείωσιν αὐτῆς (ἀριθ. 422 καὶ ἑπόμ.).

Θέλομεν ὁμιλήσει δὲ κατὰ πρῶτον περὶ τῆς συνηθεστέρας περιπτώσεως, ἐκείνης δηλ. καθ' ἣν δὲν παρουσιάζεται οὐδὲν τῶν συμβεβηκότων τούτων. Μετὰ ταῦτα θέλομεν πραγματευθῆ περὶ τῆς ἐπιρροῆς τῶν συμβεβηκότων τούτων ἐπὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου.

**750.** *Ὑπὸ τίνος ὀφείλεται ὁ ναῦλος.* Ὁ ναῦλος πρὸ παντὸς

ὀφείλεται ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ (1). Αὐτός, μετασχὼν τῆς ναυλώσεως, συνωμολόγησε τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Ἀλλ' ὁ ναῦλος δύναται ν' ἀπαιτηθῇ καὶ παρὰ τοῦ παραλήπτου, ἐὰν παραλαμβάνῃ τὰ ἐμπορεύματα (2), ὅταν δὲν εἶναι ἀντιπρόσωπος ἢ προεστὼς τοῦ ναυλωτοῦ (3). Ὁ τελευταῖος οὗτος δικαιοπραγεῖ διὰ τὸν παραλήπτην, ὅστις, παραλαμβάνων τὰ ἐμπορεύματα, ἀναδέχεται τὴν δι' αὐτὸν γενομένην πρᾶξιν καὶ τὴν σχετικὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (4).

Πάντως ὅμως ἡ ὑποχρέωσις εἰς ἣν ἐνέχεται οὕτω ὁ παραλήπτης δὲν αἴρει τὴν τοῦ ναυλωτοῦ. Ἡ ἀνανέωσις δὲν εἰκάζεται ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς θέμασιν, ὡς δὲν εἰκάζεται καὶ ἐν τοῖς ἀστικοῖς (ἄρθρ. 1273 τοῦ ἀστ. κώδικος) (5). Διὸ δὲν πρέπει τις νὰ συμπεράνῃ, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ παραλήπτου γεννωμένη συνεπιφέρει τὴν ἀπόσβεσιν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ ναυλωτοῦ (6)· ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει δύο ὀφειλέτας τοῦ ναύλου ὑποχρεωμένους in solidum. Οἱ κανόνες οὗτοι δὲν διατυποῦνται διὰ γενικῶν ἐκφράσεων, ἀλλὰ καθιεροῦνται διὰ τοῦ ἄρθρου 305 Ε. Κ. ἐν μερικῇ περιπτώσει. Τὸ ἄρθρον τοῦτο ὑποθέτει, ὅτι, ἐν περιπτώσει ἀποποιήσεως τοῦ παραλήπτου τοῦ νὰ παραλάβῃ τὰ ἐμπορεύματα, ὁ πλοίαρχος ἐπώλησε δικαστικῇ ἀδείᾳ μέρος αὐτῶν πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου του, καὶ ἐζήτησε νὰ δικαχθῇ ἡ παρακατάθεσις τοῦ ὑπολοίπου· *ἐὰν δὲ δὲν ἐξαρκοῦν πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου*, (ὁ πλοίαρχος) *διαφυλάττει τὴν κατὰ τοῦ φορτωτοῦ ἀναγωγήν*. Δὲν ὑπάρχει οὐδεὶς εὔλογος λόγος ὅπως περιο-

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 30 Νοεμβρίου 1885, Revue internanationale du Droit maritime, 1885 86, σελ. 513.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 16 Ὀκτωβρίου 1890, Journal de jurisprudence de Marseille, 1881. 1. 56.

(3) Ὁ παραλήπτης τῶν ἐμπορευμάτων, ἁπλοῦς ὢν ἐντολοδόχος τοῦ ναυλωτοῦ, δὲν εἶναι προσωπικῶς ὑπεύθυνος νὰ πληρώσῃ τὸν ναῦλον, κατὰ τοὺς γενικοὺς περὶ ἐντολῆς κανόνας: Rouen, 2 Μαΐου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 525.

(4) Ταύτην τὴν λύσιν δίδουσι καὶ ὁ γερμανικὸς ἐμπ. κῶδιξ (ἄρθρ. 615), ὁ ὁλλανδικὸς (ἄρθρ. 488) καὶ οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 121), τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 154) καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 144).

(5) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 41.

(6) Ὅρα ἐν τούτοις Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 8 Ἰανουαρίου 1868, Journal de jurisprudence de Marseille, 1868. 1. 47.

ρίσωμεν τὴν ἀναγωγὴν τὴν ἐπιφυλασσομένην οὕτω εἰς τὸν πλοίαρχον μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 305 ἐμπ. κώδ.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι οἱ κανόνες οὗτοι δὲν εἶναι εἰδικοὶ διὰ τὴν ναύλωσιν· ἐφαρμόζονται ἐπίσης ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς κατὰ γῆν μετακομιδῆς καθόσον ἀφορᾷ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τῶν κομίστρων (1) (2).

**751.** *Εἰς τίνα πληρώνεται ὁ ναῦλος.* — Δικαιοῦχος τοῦ ναύλου εἶναι ὁ ἐφοπλιστής. Ὁ ναῦλος πληρώνεται εἴτε εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, εἴτε, ὡς ὑποθέτει ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 305 μέχρι 308), εἰς τὸν πλοίαρχον, εἴτε εἰς πάντα ἄλλον ἀντιπρόσωπον τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἰδίᾳ δὲ εἰς τὸν θεματοφύλακα (consignataire) τοῦ πλοίου (ἀριθ. 173). Ὁ διορισμὸς τοῦ θεματοφύλακος τοῦ πλοίου ὑπονοεῖ ἀνάκλησιν τῆς ἐξουσίας τῆς εἰσπράξεως τοῦ ναύλου, ἣν κέκτηται συνήθως ὁ πλοίαρχος.

**752.** Ὁ πλοίαρχος, ὡς καὶ ὁ θεματοφύλαξ, δὲν δύναται νὰ ἐνεργήσῃ κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ ἢ κατὰ τοῦ παραλήπτου εἰ μὴ ὑπὸ τὴν ἰδιότητα τοῦ ἐντολοδόχου τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἀναμφιβόλως ἔχει μὲν ὁ πλοίαρχος προνόμιον ἐπὶ τοῦ ναύλου διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ μισθοῦ του (ἄρθρ. 271 Ε. Κ). Ἀλλ' ἵνα ἐξασκήσῃ αὐτό, πρέπει νὰ ἐνεργήσῃ συντηρητικὴν κατάσχεσιν εἰς χεῖρας τοῦ ναυλωτοῦ. Ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ τότε ὡς ἐνασκῶν τὰ δικαιώματα τοῦ ὀφειλέτου αὐτοῦ, τοῦ ἐφοπλιστοῦ, οὐχὶ ἐπικαλούμενος ἰδίαν καὶ εὐθεῖαν ἀπαίτησιν κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ. Εἶναι λοιπὸν ἐπικριτέαι αἱ δικαστικαὶ ἀποφάσεις αἱ ἀναγνωρίζουσαι εἰς τὸν πλοίαρχον ἀγωγὴν ἐξ ἰδίου αὐτοῦ ὀνόματος κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ καὶ συνάγουσαι ἐκ τούτου τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 689.

(2) Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 627 καὶ 628) παραδέχεται, κατ' ἀρχήν, ὅτι μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει πλέον ἀγωγὴν κατὰ τοῦ φορτωτοῦ. Παραδέχεται ὅμως ὁ γερμανικὸς κῶδιξ ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου μέχρι τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου δικαίωμα ἐπισχέσεως, τὸ ὁποῖον ἀποκρούει ὁ γαλλικὸς κῶδιξ, ἀναγνωρίζει δ' ἄλλως πολλὰς ἐξαιρέσεις τῆς ὑπ' αὐτοῦ τιθεμένης ἀρχῆς. Ἡ αὐτὴ διάταξις περὶ ἀπωλείας τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐφοπλιστοῦ κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ ἀπαντᾷ ἐν τοῖς ναυτικοῖς κώδιξι τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 158).

τούτου τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου, χωρὶς νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν αἱ συντηρητικαὶ κατασχέσεις αἱ ἐπιβληθεῖσαι ὑπὸ ἄλλων πιστωτῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ μεθ' ὅλον τὸν συμψηφισμὸν τὸν προτεινόμενον ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ἕνεκα τῶν κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπαιτήσεών του (1).

**753.** *Τόπος καὶ χρόνος τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου.* — Κανονικῶς ὁ ναῦλος πληρώνεται εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως καὶ μετὰ τὴν ἐνέργειαν ταύτης. Τοῦτο δὲ εἶναι τόσῳ μᾶλλον εὐνόητον, ὅσῳ διάφορα καὶ συχνὰ συμβεβηκότα δύνανται νὰ ἐπιφέρωσι τὴν ἐξάλειψιν ἢ τὴν μείωσιν τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (ἀριθ. 764 καὶ ἑπόμ.). Ἀλλ' ἐνίοτε συμφωνεῖται νὰ πληρωθῇ ὁ ναῦλος ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει εἰς τὸν τόπον τῆς φορτώσεως καὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Τότε λέγεται, ὅτι γίνονται προκαταβολαὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου. Προβλέπεται δὲ ἡ περίπτωσις αὕτη ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Παρέχουσι δὲ αἱ προκαταβολαὶ αὗται εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὰ μέσα τῆς πληρωμῆς τῶν δαπανῶν τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὸν ναῦλον.

**754.** Ὁ ναῦλος ὅστις δέον νὰ πληρωθῇ κατὰ τὴν εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου ἄφιξιν δύναται, κατὰ τὰς συμφωνίας τῶν μερῶν, νὰ εἶναι πληρωτέος παραχρῆμα (comptant) ἢ νὰ μὴ εἶναι πληρωτέος εἰ μὴ μετὰ ὡρισμένην προθεσμίαν. Ἀλλὰ καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ ναῦλος εἶναι πληρωτέος παραχρῆμα, ἡ τὰ μάλιστα διαδεδομένη συνήθεια εἶναι νὰ δίδηται εἰς τὸν παραλήπτην προθεσμία 24 ὡρῶν πρὸς ἐξόφλησιν, ὅπως λάβῃ οὗτος καιρὸν νὰ ἐλέγξῃ τὰ ἐμπορεύματα (2).

**755.** Ἐν ἐλλείψει συμφωνίας ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς δὲν δύναται, μὴ πληρωθέντος τοῦ ναύλου, νὰ ἐπιτύχῃ τὴν παράδοσιν

---

(1) Aix, 19 Δεκεμβρίου 1868, Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 17 Ἰουλίου 1872, Journal de jurisprudence de Marseille 1868, 1. 102. 1872. 1. 35. Ὅρα ὑπὲρ τῶν τελευταίων τούτων ἀποφάσεων Laurin sur Cresp. III, ἀριθ. 337. Ὅρα κατὰ τῶν ἀποφάσεων τούτων, Desjardins, III, ἀριθ. 837.

(2) Δὲν ὑπάρχει τοιαύτη τις συνήθεια διὰ τὰς κατὰ γῆν μετακομίσεις, ἰδίᾳ διὰ τῶν σιδηροδρόμων. Τοῦτο δὲ ἀκριβῶς συνετέλει εἰς τὸ νὰ καθιστᾷ λίαν αὐστηρὰν τὴν ἔνστασιν ἀπαραδέκτου τὴν καθιερουμένην διὰ τοῦ παλαιοῦ ἄρθρου 105 τοῦ ἐμπ. κώδικος, καὶ ἤγαγεν εἰς τροποποίησιν τοῦ ἄρθρου τούτου διὰ τοῦ νόμου τῆς 11 Ἀπριλίου 1888. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 648 καὶ ἑπόμ.

τῶν ἐμπορευμάτων χωρὶς νὰ ἐξοφλήσῃ αὐτόν. Τοῦτο δὲν σημαίνει ὅτι ὁ πλοίαρχος ἔχει δικαίωμα ἐπισχέσεως ὅμοιον πρὸς τὸ τοῦ κατὰ γῆν μετακομιστοῦ. Ὁ τελευταῖος οὗτος, μὴ πληρωθέντων τῶν κομίστρων, δύναται νὰ κρατήσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὰς ἀποθήκας του ἢ εἰς τὰς ἁμάξας του. Τοὐναντίον ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ κρατήσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸ πλοῖόν του (ἄρθρ. 306, ἐδ. 1, ἐμπ. κώδ.). Ὁ λόγος τούτου εἶναι, ὅτι τὰ ἐμπορεύματα τὰ εὑρισκόμενα ἐπὶ πλοίου, ἔστω καὶ παραμένοντος ἔν τινι λιμένι, εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς ἀρκούντως σοβαροὺς κινδύνους. Θὰ ἦτο ἐν τούτοις ἔκτροπον νὰ ὑποχρεοῦται ὁ πλοίαρχος, πρὶν λάβῃ τὸν ναῦλον, νὰ παραδίδῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν παραλήπτην· ὁ πλοίαρχος θὰ διέτρεχε τὸν κίνδυνον τοῦ νὰ πωλήσῃ ὁ παραλήπτης τὰ ἐμπορεύματα, πρὶν πληρώσῃ τὸν ναῦλον, νὰ τὰ παραδώσῃ εἰς τὸν ἀγοραστὴν καὶ νὰ ἐξαφανίσῃ οὕτω τὸ ὑπὲρ τοῦ ναύλου ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων προνόμιον (ἄρθρ. 280 ἐμπ. κώδ., ἄρθρ. 2279 ἀστ. κώδ.). Πρὸς ἀποφυγὴν δὲ τοῦ σοβαροῦ τούτου κινδύνου δύναται ὁ πλοίαρχος, ἂν μὴ ἔχῃ ἀρκοῦσαν ἐμπιστοσύνην εἰς τὸν παραλήπτην, ὅπως παραδώσῃ εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα, χωρὶς νὰ λάβῃ προηγουμένως τὸν ναῦλον, δύναται, λέγομεν, ὁ πλοίαρχος νὰ λάβῃ δικαστικὴν ἄδειαν ὅπως παρακαταθέσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς ἀποθήκας (*εἰς τρίτου χεῖρας*, λέγει τὸ ἄρθρ. 306) λόγου χάριν ἐν γενικῇ ἀποθήκῃ. Ἐν ἀνάγκῃ μάλιστα δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ λάβῃ τὴν ἄδειαν νὰ πωλήσῃ μέρος τῶν ἐμπορευμάτων, ὅπως πληρωθῇ τὸν ναῦλον ἐκ τοῦ τιμήματος. Ἀναλογ. ἀριθ. 305, ἐμπ. κώδ.(1).

Ὁ παραλήπτης, διὰ τῆς παρακαταθέσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς χεῖρας τρίτου, στερεῖται αὐτῶν ἐφ' ὅσον δὲν πληρώνεται ὁ ναῦλος. Εἶναι εὐνόητον νὰ θέλῃ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν παράδοσιν. Δύναται ἄρά γε

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Αἱ διάφοροι ξέναι νομοθεσίαι δὲν συμφωνοῦσιν ὡς πρὸς τὸ δικαίωμα τῆς ἐπισχέσεως τοῦ πλοιάρχου. Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἀρνοῦνται εἰς τὸν πλοίαρχον, συμφώνως πρὸς τὸ γράμμα τοῦ ἡμετέρου ἐμπορικοῦ κώδικος, ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 78), ὁ ἰταλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 580), ὁ πορτογαλικὸς (ἄρθρ. 5011), ὁ ἱσπανικὸς (ἄρθρ. 665), ὁ τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1034), ὁ τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 950).

Χορηγεῖται ὅμως ἄνευ περιορισμοῦ ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος (ἄρθρ. 616).

ν' ἀπαιτήση αὐτά, προσφέρων εἰς τὸν πλοίαρχον ἐγγύησιν ἀσφαλίζουσαν τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου; Ὑπεστηρίχθη ἡ γνώμη αὕτη, προβαλλομένης τῆς παρατηρήσεως, ὅτι ἡ ἐγγύησις ἐξασφαλίζει τὴν πληρωμὴν καὶ προφυλάσσει τὸν πλοίαρχον κατὰ παντὸς κινδύνου ζημίας. Ἀναμφιβόλως ὁ νόμος ἠδύνατο ν' ἀποφασίση οὕτω· ἀλλὰ δὲν τὸ ἔπραξεν. Ἠθέλομεν δὲ περιπέσει εἰς αὐθαιρεσίαν, ἐὰν ἠθέλομεν παραδεχθῆ, ὅτι ἡ προσφορὰ ἐγγυήσεως δύναται νὰ παραλύση τὸ δικαίωμα τῆς εἰς χεῖρας τρίτου παρακαταθέσεως τῶν ἐμπορευμάτων (1). Τὸ μόνον μέσον τῆς περισώσεως τοῦ προνομίου τοῦ ἐξασφαλίζοντος τὸν ναῦλον διὰ τὸν πλοίαρχον εἶναι τὸ νὰ λάβη τὴν ἄδειαν νὰ ἐνεργήση τοιαύτην παρακαταθήκην.

Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι δὲν ὑπάρχει ἰσοδύναμόν τι τῆς παρακαταθήκης τῶν ἐμπορευμάτων, δὲν δύναται ν' ἀντικατασταθῆ αὕτη διὰ τῆς παρακαταθήκης τοῦ ἰσοτίμου τοῦ ναύλου (2).

Ἡ ἄρνησις τοῦ δικαιώματος τῆς ἐπισχέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀντίκειται πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου. Δὲν ἐπιτρέπεται ἄρα ἡ ἐπέκτασις αὐτοῦ. Κατ' ἀκολουθίαν ὁ πλοίαρχος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ κρατήση τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ ποταμοπλοίου μέχρι τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (3). Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἡ μετακόμισις διὰ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδάτων ὑπόκειται εἰς τοὺς αὐτοὺς κανόνας εἰς οὓς καὶ ἡ κατὰ ξηρὰν μετακόμισις (4).

Ἀλλὰ τοῦτο δὲν σημαίνει, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς παρακαταθήκης εἰς χεῖρας τρίτου ὑφίσταται ἀναγκαίως, καὶ ὅτι δὲν δύναται νὰ ἀποκλεισθῆ διὰ συμβάσεως ἢ ἐξ ἐναντίας συνηθείας. Οὐδὲν ἐν τῷ ἄρθρῳ 306 τὸ δεικνύον ὅτι ἡ διάταξις αὐτοῦ εἶναι ἐπιτακτική(5).

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 24 Σεπτεμβρίου 1889 καὶ 17 Ἰουλίου 1890, Journal de jurisprudence de Marseille, 1890. 1. 16. Revue internationale du Droit maritime 1890-91, σελ. 300.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 16 Ἰουλίου 1889, Journal de jurisprudence de Marseille 1889. 1. 294. Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 9 Μαρτίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 556.

(3) Montpellier, 12 Φεβρουρίου 1891. D. 1893. 2. 94.

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 553.

(5) Ὅρα ἐν τούτοις Ἀκυρ. 5 Μαρτίου 1884. S. 1885. 1. 124. Journal du Palais 1885. 1. 271, Journal de jurisprudence de Marseille 1884. 2.

**756.** Προκειμένου περὶ προσδιορισμοῦ τοῦ πληρωτέου ναύλου, γεννῶνται εἰδικὰ ζητήματα, ὅταν ὁ ναῦλος συμφωνῆται εἴτε κατὰ χρόνον, ἰδίᾳ κατὰ μῆνα, εἴτε κατὰ βάρος, ἰδίᾳ κατὰ τόννον.

Διὰ τὸν κατὰ χρόνον ναῦλον, εἶναι εὔλογον νὰ ἐρωτήσωμεν ἀπὸ τίνος χρονικοῦ σημείου ἄρχεται οὗτος καὶ πότε παύει. Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 275) (1) δὲν ἀπεφάνθη εἰ μὴ περὶ τοῦ πρώτου σημείου : ὁ ναῦλος ἄρχεται ἀφ' ἧς ἡμέρας ἀποπλεύσῃ τὸ πλοῖον (du jour du départ du navire) (2). Οὕτω ὁ ναυλῶν ἐνδιαφέρεται νὰ μὴ βραδύνῃ ὁ ἀπόπλους οὗτος. Ρητέον ἄλλως, ὅτι αὐτὸ τοῦτο τὸ ἄρθρον 275 ἐπιφυλάσσει τὴν ἰσχὺν τῆς ἐναντίας συμφωνίας. Εἶναι δὲ δίκαιον, σιωπῶντος τοῦ νόμου, νὰ ἀποφανθῶμεν, ὅτι ὁ ναῦλος ὁ συμπεφωνημένος κατὰ χρόνον παύει γενομένης τῆς ἐκφορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἀλλ' ὁ κατὰ χρόνον προσδιωρισμένος ναῦλος τρέχει ἆρα γε καὶ καθ' ὃν χρόνον ἀκόμη τὸ πλοῖον εἶναι ἐμποδισμένον ἔν τινι λιμένι συνεπείᾳ αἰτίας ἀνωτέρας βίας, οἷον διαταγῆς δυνάμεώς τινος, ἢ ἐπισκευῶν ἀπαραιτήτων κρινομένων ἕνεκα θαλασσίου τινὸς ἀτυχήματος ; Τὸ ζήτημα τοῦτο ἐξετάζεται κατωτέρω, ἔνθα γίνεται λόγος περὶ τῆς ἐπιρροῆς τῶν θαλασσίων συμβεβηκότων ἐπὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Ὅρα ἀριθ. 782 καὶ 783.

Ὅταν ὁ ναῦλος εἶναι προσδιωρισμένος κατὰ βάρος, προσέχομεν ἆρά γε εἰς τὸ βάρος τὸ ὁποῖον εἶχον τὰ ἐμπορεύματα ἐν τῷ λιμένι τοῦ ἀπόπλου ἢ εἰς ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἔχουσι κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ; Πρέπει ν' ἀφήσωμεν κατὰ μέρος τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς τὰ ἐμπορεύματα ἔπαθον ἀβαρίας ἕνεκα τυχαίου γεγονότος ἢ συνεπείᾳ πταί-

---

75. Πρβλ. ὡς πρὸς τὴν ἀπόφασιν ταύτην παρατηρήσεις τοῦ Ch. Lyon-Caen ἐν τῇ Revue critique de législation et de jurisprudence 1886, σελ. 407 καὶ 408.

(1) Τὸ ἄρθρον 275 ἐμπ. κώδικος δὲν ὁμιλεῖ εἰ μὴ περὶ τοῦ ναύλου τοῦ κατὰ μῆνα ὡρισμένου. Ἀλλὰ προδήλως ἐφαρμόζεται, ἕνεκα τῆς ταυτότητος τῶν λόγων, εἰς πάντα ναῦλον ὡρισμένον κατὰ χρόνον, λόγου χάριν, κατὰ δεκαπενθήμερον.

(2) Τὸ ἄρθρον 275 λέγει : ἀφ' ἧς ἡμέρας ἀποπλεύσῃ τὸ πλοῖον (du jour où le navire a fait voile). Ἐν τῷ κειμένῳ μεταχειριζόμεθα ἄλλας ἐκφράσεις ὅπως καταστήσωμεν τὸν κανόνα ἐφαρμόσιμον καὶ εἰς τὰ ἀτμόπλοια. [Σ. Μ. Ἐν τῇ ἑλληνικῇ μεταφράσει ἀποπλεύσῃ δὲν παρουσιάζεται ἡ δυσκολία ἐν ᾗ εὑρίσκεται ὁ Γάλλος συγγραφεύς].

σματος τοῦ πλοιάρχου· ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει πρέπει νὰ ἐφαρμόσωμεν τοὺς συνήθεις κανόνας περὶ τῶν κινδύνων καὶ περὶ τῆς ἕνεκα πταισμάτων εὐθύνης ἐν γένει. Ἀλλὰ τὸ βάρος ἢ ὁ ὄγκος τῶν ἐμπορευμάτων δύναται νὰ μεταβληθῇ ἐπὶ πλέον ἢ ἐπὶ ἔλαττον διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ συνεπείᾳ ἐξογκώσεως ἢ καθιζήσεως. Τέλος ἐνδεχόμενον νὰ ἔγινε λάθος περὶ τὴν στάθμησιν πρὸ τοῦ ἀπόπλου. Προδήλως ἡ συμφωνία τῶν μερῶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου εἶναι κυρίαρχος· δυνατὸν νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ὁ ναῦλος θέλει ὑπολογισθῇ ἐπὶ τοῦ ἀναγνωριζομένου βάρους εἴτε κατὰ τὴν ἀποβίβασιν, εἴτε κατὰ τὴν ἐπιβίβασιν. Ἐν τῇ σιωπῇ τῆς συμβάσεως κοινῶς εἶναι παραδεδεγμένον, ὅτι πρέπει νὰ εἰκασθῇ, ὅτι τὰ μέρη ἐνόουν νὰ λάβωσιν ὑπ' ὄψιν τὸ κατὰ τὴν ἐπιβίβασιν βάρος τῶν ἐμπορευμάτων, βάρος σημειούμενον ἐν τῇ φορτωτικῇ (1). Πάντως ὅμως τὸ τεκμήριον τοῦτο δέον νὰ πέσῃ, ἐὰν ἀποδειχθῇ, ὅτι τὸ πραγματικὸν βάρος ἦτο ὑπέρτερον τοῦ σημειουμένου. Εἶναι δίκαιον νὰ ὑπολογίζηται ὁ ναῦλος ἐπὶ τοῦ βάρους τοῦ πραγματικῶς μετακομιζομένου, εἶναι δὲ εὔλογον νὰ μὴ δέχηται ὁ πλοίαρχος τὴν δήλωσιν τὴν ἀναγραφομένην ἐν τῇ φορτωτικῇ εἰ μὴ μετ' ἐπιφυλάξεως μεταγενεστέρου ἐλέγχου (2). Τοὐναντίον ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται ν' ἀποφύγῃ τὴν ἀκεραίαν πληρωμὴν τοῦ ναύλου, ἀποδεικνύων, ὅτι κατὰ τὴν ἀποβίβασιν τὸ βάρος εἶναι κατώτερον ἢ κατὰ τὴν φόρτωσιν. Ὁ ναυλωτὴς δὲν ἔχει νὰ παραπονεθῇ εἰ μὴ καθ' ἑαυτοῦ διὰ τὸ ὅτι δὲν ἐφόρτωσε ἀκέραιον τὸ βάρος τῶν ἐμπορευμάτων τὸ ὁποῖον ἔπρεπε νὰ μετακομίσῃ τὸ πλοῖον (3). Δὲν δύναται μάλιστα νὰ προβάλῃ, ὅτι ἡ ἐλάττωσις τοῦ βάρους ὀφείλεται εἰς ἀβαρίας προελθούσας ἐκ θαλασσίων δυστυχημάτων, διότι ὁλόκληρος ὁ ναῦλος ὀφείλεται διὰ τὰ ἐμπορεύματα, καὶ ἂν ἀκόμη ἔπαθον ἀβαρίαν (ἄρθρ. 309). Ὅρα ἀριθ. 759.

Ὅταν ὑπάρχῃ λόγος σταθμήσεως ἢ μετρήσεως ἀντὶ τῆς ἐκφορτώ-

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 8 Ἰανουαρίου 1873, Journal de jurisprudence de Marseille 1873. 1. 189. Πρβ. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 17 Ὀκτωβρίου 1892, Revue internationale du Droit maritime 1892-93, σελ. 367.

(2) Cresp et Laurin II, σελ. 174 Desjardins IV, ἀριθ. 841.

(3) Jacobs I, ἀριθ. 308.

σεως, αἱ συνήθειαι τοῦ τόπου ὁρίζουσι ποῖον πρέπει νὰ ἐπιβαρύνωσι τὰ ἔξοδα (1).

**757**. Ἀμφισβητήσεις πολλάκις ἐγείρονται ἐξ ἀφορμῆς τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Παρουσιάζονται δὲ αὗται μάλιστα ὅταν ὁ παραλήπτης ἀποποιῆται νὰ δεχθῇ ἐμπορεύματα, ἰσχυριζόμενος, ὅτι ἔπαθον ταῦτα ἀβαρίαν ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου ἢ ὅτι δὲν συμφωνοῦσι πρὸς ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἔμελλον νὰ σταλῶσι, τέλος ὅταν ὑπάρχῃ ἔρις ὡς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ναύλου· τὰ δικαιώματα τοῦ πλοιάρχου ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταύταις ὡρίσθησαν ἐν τοῖς ἀνωτέρω (ἀριθ. 781).

**758**. Ὁ ναῦλος ὀφείλεται ὁλόκληρος, ὅταν τὰ ἐμπορεύματα φθάνωσι εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἄνευ ἀργοπορίας. Ὑπάρχει ἐν τούτοις κατὰ τὴν νομολογίαν περίπτωσις ἐξαιρετικὴ καθ' ἣν ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα, ἡ περίπτωσις δηλονότι καθ' ἣν τὸ πλοῖον, ἀποπλεῦσαν εἰς κατάστασιν ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, ὑπεβλήθη εἰς ἐπισκευὰς συνεπείᾳ τῶν ὁποίων ἠδυνήθη νὰ μετακομίσῃ τὰ ἐμπορεύματα μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ. Ἀλλ' ἡ λύσις αὕτη εἶναι λίαν ἀμφισβητήσιμος, ἀπεκρούσθη δ' ἀνωτέρω (ἀριθ. 669), προκειμένου περὶ τοῦ ἄρθρου 297 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος. Κατὰ τὸ ἄρθρον 309 ἐμπ. κώδ. *ὁ φορτωτὴς δὲν δύναται ποτὲ νὰ ζητήσῃ τὴν ἐλάττωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου*· τὸ ἄρθρον τοῦτο δὲν ἦτο ἀληθῶς χρήσιμον· ἐφαρμόζει ἁπλῶς τὴν ἀρχήν, καθ' ἣν ἡ σύμβασις ἀποτελεῖ τὸν νόμον τῶν μερῶν (ἀριθ. 1134 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος). Ὁ Valin συνεπέρανεν ἐκ τούτου μάλιστα, ὅτι, ἐν ᾗ περιπτώσει ναύλωσίς τις ἐγένετο ἐν ὥρᾳ πολέμου ἐπὶ ναύλῳ μεγάλῳ, ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν ἐλάττωσιν αὐτοῦ κατὰ τὴν ἐπάνοδον τῆς εἰρήνης (ἄρθρ. 22 καὶ 26, βιβλίον III, τίτλος III τοῦ διατάγματος τοῦ 1681). Ἡ λύσις αὕτη ἔπρεπε νὰ δίδεται καὶ σήμερον ἀκόμη. Οἴκοθεν νοεῖται, ἕνεκα ταυτότητος λόγων, ὅτι ὁ ναυλωτὴς δὲν ὀφείλει συμπλήρωμα ναύλου συνεπείᾳ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως.

**759**. Ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου ἄνευ ἐλαττώσεως ἐφαρμόζεται ἰδίᾳ εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς τὰ ἐμπορεύ-

---

(1) Ὅρα ἐμποροδικεῖον τοῦ Bordeaux 12 Ἰανουαρίου 1893, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93 σελ. 558.

ματα φθάσαντα εἰς τὸν προορισμόν των ἐξέπεσον τῆς τιμῆς των ἢ ἐχειροτέρευσαν εἴτε ἐξ ἰδίου αὐτῶν ἐλαττώματος εἴτε ἐκ τυχαίου γεγονότος. Τὰ ἐμπορεύματα οὐδὲ εἰς ταύτας τὰς περιπτώσεις δύνανται νὰ παραχωρηθῶσιν εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὸν ναῦλον. (ἄρθρ. 310 ἐδαφ. 1 Ε. Κ.).

Τοῦτο δὲν ἀντίκειται πρὸς τὴν γνώμην καθ' ἣν ὁ κύριος τῶν ἐμπορευμάτων ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως, ὅπως ἐλευθερωθῇ τῶν ὑποχρεώσεών του (ἀριθ. 277). Ἐὰν τὸ δικαίωμα τοῦτο ὑπάρχῃ, δὲν πρέπει βεβαίως νὰ γίνῃ δεκτὸν εἰ μὴ διὰ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς γεννηθείσας ἐκ τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου· ἀλλ' ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου ὑφίσταται δυνάμει τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως τοῦ ὁποίου μετέσχεν ὁ ναυλωτὴς προσωπικῶς.

**760.** Πρὸς δικαιολόγησιν τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 310 τοῦ ἐμπ. κώδικος τῆς εἰλημμένης ἐκ τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 (ἄρθρ. 33 βιβλίον III, τίτλος III, προβάλλεται, ὅτι, ἀφοῦ ἐγένετο μετακόμισις εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, ὁ ἐφοπλιστὴς παρέσχε πᾶσαν τὴν ὑπ' αὐτοῦ ὀφειλομένην εἰς τὸν ναυλωτὴν καὶ εἰς τὸν παραλήπτην ὑπηρεσίαν, καὶ ὅτι κατ' ἀκολουθίαν εἶναι δίκαιον νὰ πληρωθῇ ἀκέραιος ὁ ναῦλος (1). Ἀλλὰ τὸ ἄρθρον 310 εἶναι λίαν ἀξιοκατάκριτον (2). Εἶναι ἐν πρώτοις ἐπαχθέστατον νὰ ὀφείληται ὁ ναῦλος δι' ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα ἕνεκα ἀβαριῶν δὲν ἔχουσι σχεδὸν οὐδεμίαν πλέον ἀξίαν. Ἔπειτα ὑπὸ λογικὴν ἔποψιν δὲν συνᾴδει πλέον τοῦτο πρὸς τὰς διατάξεις καθ' ἃς ὁ ναῦλος δὲν ὀφείλεται ἐν περιπτώσει ὁλικῆς ἀπωλείας, ἢ ἐν μέρει μόνον ὀφείλεται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας μερικῆς. Ὅρα ἄρθρ. 302 ἐμπ. κώδικος.

Ἐν τῇ πράξει αἱ ἐπαχθεῖς συνέπειαι τοῦ συστήματος ὅπερ καθιεροῖ ὁ νόμος δὲν παρουσιάζονται σχεδόν. Ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου παρὰ τοῦ παραλήπτου, ἐπειδὴ συνήθως ἀποποιεῖται οὗτος τὰ σπουδαίως χειροτερεύσαντα ἐμπορεύματα. Ἔπειτα ἡ ἀπομάκρυνσις ἐμποδίζει ἐνίοτε τὸν πλοίαρχον νὰ καταδιώξῃ τὸν ναυλωτήν. Ὁ πλοίαρχος ὀφείλει τότε νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν πώλησιν τῶν ἐμπορευμάτων, οὕτως ὥστε,

(1) Pothier, Traité de la charte-partie, ἀριθ. 60.

(2) De Courcy, Questions de Droit maritime (1 σειρὰ) σελ. 163 καὶ ἑπόμ.

ἐὰν ταῦτα δὲν πωλῶνται εἰς τιμὴν ἴσην πρὸς τὴν τιμὴν τοῦ ναύλου, ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν λαμβάνει τὸν ναῦλόν του μεθ' ὅλον τὸ δικαίωμα τὸ ὁποῖον ἀνήκει εἰς αὐτὸν δυνάμει τοῦ ἄρθρου 310 τοῦ ἐμπ. κώδικος.

Ἡ ρήτρα *ἐλεύθερον διαρροῆς* δὲν ἀποκλείει τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως. Τὸ μόνον ἀποτέλεσμα αὐτῆς εἶναι, ὅτι ἐπιρρίπτει τὴν ἀπόδειξιν εἰς βάρος τοῦ ναυλωτοῦ, ὑποχρεοῦσα αὐτόν, ἐνάγοντα περὶ ἀποζημιώσεως ἕνεκα εὐθύνης, ν' ἀποδείξῃ τὸ πταῖσμα τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἀριθ. 746) (1).

**761.** Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐξαίρεσίς τις ἐπηνέχθη διὰ τοῦ ἄρθρ. 310, ἐδάφ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδ., εἰς τὴν ἄρνησιν τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως ἐν περιπτώσει χειροτερεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Εἰσήχθη δὲ ἡ ἐξαίρεσις αὕτη ὡς πρὸς τὰ ρευστά, οἷον οἶνον, ἔλαιον, μέλι κλπ. Ὅταν διέρρευσαν ταῦτα ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε οἱ πίθοι ἐξεκενώθησαν ἢ ἔμειναν σχεδὸν κενοί, δύνανται οὗτοι νὰ παραχωρηθῶσι διὰ τὸν ναῦλον.

Ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου 310 συνάγεται, ὅτι πρέπει : 1ον νὰ πρόκηται περὶ ρευστοῦ, 2ον νὰ περιέχηται τοῦτο εἰς πίθους, 2ον οἱ πίθοι νὰ ἐξεκενώθησαν ἢ νὰ εἶναι σχεδὸν κενοί. Ἡ ἐξαίρεσις αὕτη οὕτω περιωρισμένη δὲν δικαιολογεῖται. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον τὸ εἶδος τοῦ περιέχοντος ἐξασκεῖ ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ δικαιώματος τῆς παραχωρήσεως, μηδὲ τὸν λόγον δι' ὃν ἡ ἐξαίρεσις περιωρίσθη εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς πλήρους σχεδὸν ἀπωλείας ἑνὸς ρευστοῦ.

**762.** Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι αἱ λύσεις αὗται εἶναι ἀπολύτως ἀλλότριαι τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν τὰ ἐμπορεύματα βλάπτονται ἐκ πταίσματος τοῦ ναυλοῦντος ἢ τῶν προσώπων διὰ τὰ ὁποῖα οὗτος εὐθύνεται. Τότε οὐ μόνον ἐνδεχόμενον νὰ εὑρεθῇ ὁ ναυλῶν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ πληρώσῃ ἀποζημίωσιν, ἀλλὰ καὶ νὰ στερηθῇ τοῦ δικαιώματος τοῦ ν' ἀπαιτήσῃ τὸν ναῦλόν του. Τοῦτο δὲν λέγεται ρητῶς ἐν τῷ ἐμπορικῷ κώδικι, ἀλλ' ἀπορρέει ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου.

**763.** ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Πᾶσαι αἱ νομοθεσίαι παραδέχονται τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀκεραίας πληρωμῆς τοῦ ναύλου καὶ ἐν περι-

---

(1) Ὅρα γερμανικὸν ἐμπορικὸν κώδικα, ἄρθρ. 618, ἐδάφ. 3.

πτώσει ἀκόμη χειροτερεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἀρνοῦνται τὸ δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως αὐτῶν διὰ τὸν ναῦλον. Ἐπίσης πᾶσαι ποιοῦνται ἐξαίρεσιν ὡς πρὸς τὰ ρευστά. Ἀλλ' ἐνῷ αἱ μὲν ἐξ αὐτῶν, ὡς ὁ ἡμέτερος ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 310 ἐδάφ. 1), περιορίζονται εἰς τὸ νὰ ὁρίσωσιν, ὅτι ἡ παραχώρησις εἶναι δεκτή, ὅταν συνεπείᾳ τῆς διαρροῆς τὸ περιέχον ἐξεκενώθη ἢ ἔμεινε σχεδὸν κενόν (1), αἱ ἄλλαι ἀπαιτοῦσι νὰ ἔχῃ διαρρεύσει πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν ρευστῶν (2).

**764.** Ἐνδεχόμενον νὰ μὴ φθάσωσι τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν προορισμόν των ἕνεκα διαφόρων αἰτιῶν. Τί ἀπογίνεται τότε ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου; Τὸ ζήτημα δὲν δύναται νὰ λυθῇ εἰ μὴ τῇ βοηθείᾳ πλειόνων διακρίσεων· ἀναλόγως τῆς αἰτίας ἥτις παρημπόδισε τὴν ἄφιξιν, ὁ ναῦλος δὲν ὀφείλεται, ὀφείλεται ἐν μέρει, ἢ ὀφείλεται ἀκέραιος.

**765.** *Περίπτωσις καθ' ἣν, ἐπειδὴ τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάνουσιν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, δὲν ὀφείλεται ποσῶς ναῦλος.*—Τοῦτο συμβαίνει ὅταν τὰ ἐμπορεύματα ἀπωλέσθησαν ἐκ πταίσματος τοῦ ναυλοῦντος ἢ τῶν προσώπων διὰ τὰ ὁποῖα εὐθύνεται (τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ λοιπῶν). Ὁ ναυλῶν δύναται νὰ καταδικασθῇ ἐπὶ πλέον εἰς ἀποζημίωσιν. Ἡ λύσις αὕτη ἀπορρέει τόσον ἁπλῶς ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν, ὥστε ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ δὲν προεῖδε ρητῶς τὴν περίπτωσιν.

**766.** Ὁ ναῦλος παύει ἐπίσης νὰ ὀφείληται διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα ἀπόλλυνται ἔκ τινος θαλασσίου κινδύνου ἢ πολεμικοῦ. Τὸ ἄρθρον 302 ὁρᾷ μόνον τὰς περιπτώσεις ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων *ἐκ ναυαγίας ἢ καθίσματος, διαρπαγῆς ὑπὸ τῶν πειρατῶν ἢ συλλήψεως παρὰ τῶν ἐχθρῶν*· ἀλλὰ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 302 δὲν εἶναι περιοριστική, καὶ πρέπει ἕνεκα ταυτότητος τῶν λόγων

---

(1) Ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἄρθρ. 77, ὁ ὁλλανδικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 497, ὁ γερμανικὸς ἄρθρ. 616, ὁ ἰταλικὸς ἄρθρ. 581. Ὅρα διὰ τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν Abbott ἔνθα ἀνωτέρω σελ. 363 καὶ ἑπομ., Dixon σελ. 187, ἀριθ. 193.

(2) Ἐμπορικὸς κῶδιξ τῆς Φινλανδίας ἄρθρ. 107, τῆς Ἱσπανίας ἄρθρ. 187, τῆς Πορτογαλίας ἄρθρ. 562, τῆς Δανίας καὶ τῆς Σουηδίας ἄρθρ. 152, τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας ἄρθρ. 1090.

νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸν κανόνα ὃν θέτει εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ θαλασσίου συμβεβηκότος (1), λόγου χάριν εἰς τὴν περίπτωσιν τυχαίας πυρκαϊᾶς, εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἐμπορεύματα τοποθετημένα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὅπως ἐκφορτωθῶσιν ἁφαρπάζονται ὑπὸ τοῦ ἀνέμου καὶ ρίπτονται εἰς τὴν θάλασσαν κτλ.

Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ὁ ναῦλος παύει νὰ ὀφείληται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων, εἶναι οὗτος ἀποδοτέος εἰς τὰς αὐτὰς περιπτώσεις, ἂν ἔγιναν προκαταβολαὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 302, ἐδαφ. 2 ἐμπορ. κώδικος) (2).

Τὸ ἄρθρ. 302 δὲν ἔχει ἐφαρμογήν, ἐὰν τὰ ἐμπορεύματα ἀπωλέσθησαν ἐξ ἰδίου αὐτῶν ἐλαττώματος. Τότε ὀφείλεται ὁ ναῦλος. Συνᾴδει πρὸς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου νὰ μὴ ὑφίσταται ὁ ἐφοπλιστὴς ζημίαν συνεπείᾳ τῆς ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων τῆς προερχομένης ἐξ αἰτίας συμφυοῦς μετὰ τῶν ἐμπορευμάτων τούτων, τοὐναντίον δὲ ἡ ζημία νὰ ἐπιπίπτῃ εἰς τὸν ἰδιοκτήτην αὐτόν (3).

Τὸ ἄρθρ. 302 ἐφαρμόζεται, οἱονδήποτε καὶ ἂν εἶναι τὸ εἶδος τῆς ναυλώσεως (4).

**767.** Ποῖος εἶναι ὁ ναῦλος τοῦ ὁποίου στερεῖται ὁ ἐφοπλιστὴς δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδ., ὅταν ὑπάρχῃ ἀπώλεια ἢ κατάληψις τῶν ἐμπορευμάτων ; Εἶναι ὁ ναῦλος ὁ ἐκκρεμὴς καθ' ἣν στιγμὴν παρήχθη τὸ συμβεβηκός.

Ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν τὰ ἐμπορεύματα ἐδέησε νὰ μεταφορ-

---

(1) Τὸ ἄρθρον 298 τοῦ σχεδίου τοῦ 1865 ὥριζε : «Οὐδεὶς ναῦλος ὀφείλεται διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἀπολεσθέντα ἐκ ναυαγίας ἢ ἄλλου θαλασσίου συμβεβηκότος (fortune de mer) κλπ.

(2) Ἐν τῷ θέματι τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης τὸ ἄρθρον 278 τοῦ ἐμπορ.κώδ. παραδέχεται, τοὐναντίον, ὅτι αἱ προκαταβολαὶ ἐπὶ τῶν μισθῶν δὲν ἀποδίδονται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων.

(3) Πολλοὶ ξένοι νόμοι καθιεροῦσι ρητῶς τὴν λύσιν ταύτην. Ὅρα γερμανικὸν ἐμπορ. κώδ. (ἄρθρ. 619), πορτογαλικὸν (ἄρθρ. 555 § 1), τοὺς ναυτικοὺς κώδικας τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 151), τῆς Δανίας (ἄρθρ. 151), τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 106).

(4) Ἀκυρ. 15 Φεβρουαρ. 1893, Revue internationale du Droit maritime 1892-93, σελ. 513.

τωθῶσιν ἐπὶ ἄλλου πλοίου ἕνεκα τῆς πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος τοῦ πρώτου (ἄρθρ. 296 τοῦ ἐμπ. κώδ.) ἢ ἕνεκα ἄλλης αἰτίας, ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ κατάληψις τῶν ἐμπορευμάτων συνεπάγεται τὴν τοῦ ναύλου τοῦ ὀφειλομένου καὶ διὰ τὸ πρῶτον ἀκόμη πλοῖον. Τῷ ὄντι, διὰ τὰ ἐμπορεύματα εἷς μόνος ὑπάρχει πλοῦς, ὅστις, ἀρξάμενος ἐπὶ τοῦ πρώτου πλοίου, συνεχίζεται ἐπὶ τοῦ δευτέρου.

Ἐὰν ἡ ναύλωσις συνωμολογήθη διὰ τὴν ἄνοδον καὶ διὰ τὴν κάθοδον, πρέπει νὰ διακρίνωμεν ἂν ὑπάρχωσι δύο συμπεφωνημένοι ναῦλοι, εἷς διὰ τὴν ἄνοδον καὶ ἕτερος διὰ τὴν κάθοδον, ἢ συνεφωνήθη εἷς μόνος ναῦλος πληρωτέος ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων τῆς ἐπιστροφῆς (*ναύλωσις ὑπόστροφος*, affrétement au travers).

Ἐν περιπτώσει διακεκριμένων ναύλων, ἔχομεν ἀπώλειαν τοῦ ναύλου τῆς ἀνόδου ἢ τοῦ ναύλου τῆς καθόδου, καθόσον ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ κατάληψις τῶν ἐμπορευμάτων ἐγένετο κατὰ τὴν ἄνοδον ἢ κατὰ τὴν κάθοδον. — Ἐν περιπτώσει ὑποστρόφου ναυλώσεως ἡ ἀπώλεια τῶν ἐμπορευμάτων τῶν φορτωθέντων διὰ τὴν ἄνοδον δὲν ἔχει ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ ὀφειλομένου ναύλου, ἐνῷ, ἐὰν ἔχωμεν ἀπώλειαν τῶν μετακομιζομένων ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν κάθοδον, οὐδὲν μέρος τοῦ ναύλου ὀφείλεται.

**768.** Ἀλλὰ πῶς νὰ ἐξηγήσωμεν τὴν ἀπώλειαν ὁλοκλήρου τοῦ ναύλου ἐν ταῖς περιπτώσεσι τῆς ὁλοσχεροῦς ἀπωλείας ἢ τῆς καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων; Θὰ ἤγετό τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ὑπάρχει ἐνταῦθα παρέκκλισις ἀπὸ τῶν γενικῶν ἀρχῶν, ποιῶν τὸν ἑπόμενον συλλογισμόν. Τί εἶναι ἡ ναύλωσις; Μίσθωσις πλοίου κατὰ τὸ ἄρθρ. 273 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἀλλὰ προκειμένου περὶ μισθώσεως ὁ μισθωτὴς ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ μισθωθέντος πράγματος ὀφείλει τὸ μίσθωμα μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἔπαυσε νὰ ἔχῃ τὴν χρῆσιν αὐτοῦ (ἄρθρ. 1822 τοῦ ἀστ. κώδικος). Φαίνεται λοιπόν, κατ' ἀκολουθίαν, ὅτι δυνάμει τῶν γενικῶν ἀρχῶν ὁ ναῦλος ἔπρεπε νὰ ὀφείληται μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ συμβεβηκότος τὸ ὁποῖον ἐπέφερε τὴν ἀπώλειαν τῶν ἐμπορευμάτων. Ἀλλ' ἡ ναύλωσις εἶναι σύμβασις μετακομιδῆς, ὅταν ἀφορᾷ τὴν μετακόμισιν ἐμπορευμάτων ἄνευ προσδιορισμοῦ ὡρισμένου μέρους τοῦ πλοίου, ὅταν δὲ ἡ ναύλωσις ἔχῃ ἀντικείμενον ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἢ ὡρισμένον μέρος αὐτοῦ, ἔχομεν σύμβασιν μετακομιδῆς σύμμικτον μετὰ μισθώσεως πράγματος. Τὸ πλοῖον ἐμισθώθη, ἀλλὰ πρὸς ὡρισμένον σκοπόν, πρὸς μετα-

φορὰν τῶν ἐμπορευμάτων· ὑπάρχει τι τὸ ἀδιαίρετον ἐνταῦθα· ἡ χρῆσις γίνεται ἀνωφελὴς εἰς τὸν ναυλωτὴν ἀφ' ἧς στιγμῆς τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάνουσι μήτε εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, μήτε εἰς λιμένα προσορμίσεως. Προσθετέον, ὅτι θὰ ἦτο αὐστηρὸν νὰ ὑποχρεωθῇ οὗτος νὰ πληρώσῃ ναῦλον δι' ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα δὲν λαμβάνει. Ἔπειτα εἶναι δίκαιον νὰ ὑποφέρῃ ἕκαστος τὰς συνεπείας τοῦ τυχαίου γεγονότος· ὁ ναυλωτὴς ἀπόλλυσι τὰ ἐμπορεύματα, ὁ ἐφοπλιστὴς ἀπόλλυσι τὸν ναῦλόν του (1).

Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἶναι παραδεδεγμένος εἰς πάσας τὰς ξένας νομοθεσίας (2).

**769.** Τὸ ἄρθρον 302, κρίνον, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων δὲν ὀφείλεται ναῦλος, δὲν θέτει κανόνα ἐπιτακτικόν, ἀλλ' ἁπλῶς κανόνα ἑρμηνευτικὸν τῆς βουλήσεως τῶν μερῶν. Διὸ δύνανται οἱ συμβαλλόμενοι ν' ἀποφύγωσι τὴν ἐφαρμογὴν αὐτοῦ, συμφωνοῦντες, ὅτι ἡ ἀπώλεια ἢ ἡ κατάληψις τῶν ἐμπορευμάτων δὲν θέλει ἐξαλείψει ποσῶς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Πάντως ὅμως ἡ παραδοχὴ τῆς ἐναντίας συμφωνίας δὲν τυγχάνει ἐλευθέρα δυσκολιῶν.

Τὸ ἄρθρον 302 ἐδάφ. 2 δὲν παραδέχεται ρητῶς τοιαύτην σύμβασιν εἰ μὴ ἐν μέρει μόνον· ἀναγνωρίζει, ὅτι αἱ γενόμεναι ἐπὶ τοῦ ναύλου προκαταβολαὶ ἀποδίδονται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων, *ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία*.

---

(1) Τὸ ἄρθρον 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος δύναται νὰ παραβληθῇ πρὸς τὸ ἄρθρον 1790 τοῦ ἀστ. κώδικος, ὅπερ ἀναφέρεται εἰς τὸ ζήτημα τῶν κινδύνων ἐν τῇ μισθώσει ὑπηρεσίας. Καὶ ἡμεῖς παρεδέχθημεν ἐν τῷ θέματι τῆς κατὰ γῆν μεταφορᾶς, ὅτι τὰ κόμιστρα δὲν ὀφείλονται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τυχαίου γεγονότος. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 643.

(2) Ὅρα τὸν βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879, 97, τὸν γερμανικὸν ἐμπ. κώδικα (ἄρθρ. 618 καὶ 635), τὸν ἰταλικὸν (ἄρθρ. 577), τὸν ὁλλανδικὸν (ἄρθρ. 482), τὸν ἱσπανικὸν (ἄρθρ. 6[illegible]1), τὸν ναυτικὸν φινλανδικὸν κώδικα (ἄρθρ. 108), τὸν δανικὸν (ἄρθρ. 151) καὶ τὸν σουηδικὸν (ἄρθρ. 151), ὅρα ὡς πρὸς τὸ δίκαιον τῆς Μεγάλης Βρεττανίας Abbott, Law of merchant ships and seamen σελ. 347 καὶ ἑπόμ., ὡς πρὸς τὸ δίκαιον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς, Dixon Law of shipping σελ. 188, ἀριθ. 194

Ἀλλὰ δύναται νὰ συμφωνηθῇ ἐγκύρως, ἐὰν ὁ ναῦλος δὲν προεπληρώθη, καὶ ὅτι θὰ ὀφείληται ἐν πάσῃ περιπτώσει ; Ὑπὲρ τοῦ ἀδυνάτου τοιαύτης συμφωνίας (1) προβάλλεται ἐν πρώτοις τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρ. 302 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐν τῷ πρώτῳ ἐδαφίῳ του τὸ ἄρθρον τοῦτο κηρύττει, ὅτι ὁ ναῦλος δὲν ὀφείλεται ἄνευ ἐπιφυλάξεως τῆς ἐναντίας συμφωνίας. Δὲν μνημονεύει εἰ μὴ ἐν δευτέρῳ ἐδαφίῳ, ὅτι ἐπιτρέπεται ἐναντία συμφωνία προκειμένου περὶ τῶν ἐπὶ τοῦ ναύλου προκαταβολῶν, αἵτινες δέον κατ' ἀρχὴν νὰ ἀποδίδωνται ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων.— Προσθέτουσι δέ, ὅτι κατὰ τὰς ὑπὸ τοῦ ἐμπορ. κώδικος καθιερωμένας ἀρχὰς δὲν δύναται νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ συμφωνία αὕτη. Ὁ ἐμπορ. κῶδιξ (παλαιὸν ἄρθρον 347) μέχρι τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 ἀπηγόρευεν εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ν' ἀσφαλίζῃ τὸν ναῦλόν του. Ἡ περὶ ἧς πρόκειται συμφωνία, ἀφίνουσα ὑφισταμένην τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναύλου ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ μετὰ τὴν ἀπώλειαν ἢ τὴν κατάληψιν τῶν ἐμπορευμάτων, θὰ ἰσοδυνάμει πρὸς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ ναύλου. Καὶ ἀληθῶς μὲν ἐπιτρέπεται σήμερον ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου δυνάμει τοῦ ἄρθρου 334 τοῦ ἐμπορ. κώδ., τροποποιημένου διὰ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885· ἀλλ' ἵνα ἑρμηνεύσωμεν τὸν ἐμπορικὸν κώδικα, πρέπει νὰ προσέχωμεν εἰς τὰς ἀρχὰς τὰς ὁποίας ἀρχικῶς καθιέρου οὗτος, μὴ λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν τὰς ἐπενεχθείσας εἰς αὐτὸν ἀπὸ τὸ 1807 μεταβολάς. Ρητέον ἄλλως, ὅτι εἶναι ἐπικίνδυνον κάπως τὸ νὰ καταστήσωμεν τὸν ἐφοπλιστὴν ἀδιάφορον πρὸς τὴν τύχην τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἐγκύρως καθ' ἡμᾶς δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ὁ ὀφειλόμενος ναῦλος θὰ πληρώνηται ἐν πάσῃ περιπτώσει (2). Τὴν λύσιν ταύτην εἶχε παραδεχθῆ ρητῶς τὸ ἄρθρ. 18, βιβλίου III, τίτλου III τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681(3), τὸ ὁποῖον συνίστατο ἐκ μοναδικῆς φρά-

---

(1) Aix 15 Νοεμβρίου 1855. S. 1887. 2. 73. Journal du Palais 1887. 1. 135 (σημ. de Ch. Lyon—Caen) Paris (τμ. 5ον) 22 Ἀπριλίου 1890 Revue internationale du Droit maritime 1890-91 σελ. 131.

(2) Rouen 13 Δεκεμβρ. 1886, S. 1887. 2, 73. Journal du Palais, 1887. 1. 135· Ἀκυρ. 25 Ἰανουαρ. 1892, S. καὶ Journal du Palais 1892. 1. 152· S. 1894. 1. 49· Orleans 28 Δεκεμβρ. 1892 Journal de jurisprudence de Marseille 1893. 2. 112· S. 1894. 229.

(3) Ἰδοὺ τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 : «Οὐ-

σεως, ὁριζούσης, ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων ναῦλος δὲν ὀφείλεται, αἱ δὲ γενόμεναι ἐπὶ τοῦ ναύλου προκαταβολαὶ ἀποδίδονται, καὶ κατέληγε διὰ τῆς ἐπιφυλάξεως περὶ ἐναντίας συμφωνίας, ἐφαρμοζομένης οὕτω καὶ εἰς τὸν ὀφειλόμενον ναῦλον καὶ εἰς τὸν προκαταβληθέντα. Οἱ ἀρχαῖοι νομοδιδάσκαλοι δὲν ἐδίσταζον νὰ εἴπωσιν, ὅτι ἐπετρέπετο συμφωνία περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου ἐν πάσῃ περιπτώσει (1). Οὐδὲν ὑπάρχει τὸ ἐνδεικνύον, ὅτι

---

δεὶς ὀφείλεται ναῦλος διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ἀπολεσθέντα ἐκ ναυαγίας ἢ κλοπίσματος, τὰ διαρπαγέντα ὑπὸ τῶν πειρατῶν ἢ καταληφθέντα ὑπὸ τῶν ἐχθρῶν· ὑποχρεοῦται δὲ ὁ πλοίαρχος ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ νὰ ἀποδώσῃ ὅ,τι ἔχει προπληρωθῆ εἰς αὐτόν, ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία.

(1) Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 18 βιβλίου III, τίτλου III, τοῦ Διατάγματος ὑποδεικνύει, ὅτι ἕνεκα τῶν καταχρήσεων, τὰς ὁποίας δύναται νὰ προκαλέσῃ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἡ βεβαιότης τοῦ κέρδους τοῦ ναύλου, οἱ ἀρχαῖοι συγγραφεῖς, ὡς ὁ Kuricke, ὁ Loccenius, ὁ Cleirac, ὁ Straccha, δὲν ἀνεγνώριζον ποσῶς ὡς νόμιμον τὴν συμφωνίαν περὶ μὴ ἀποδόσεως τοῦ ναύλου ἢ περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου ἐν πάσῃ περιπτώσει. Ἀλλ' ὁ Valin βεβαιοῖ «ὅτι οὐχ ἧττον ἀπέβη αὕτη οἱονεὶ στερεότυπος διὰ τοὺς πλοῦς τοῦ Καναδᾶ καὶ τὰς πρὸς τὸν βασιλέα ναυλώσεις. Τῷ ὄντι, κατὰ το κρατοῦν ἔθιμον, ὁ βασιλεὺς ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ τὸν ναῦλον, οἱαδήποτε ἂν εἶναι ἡ τύχη τοῦ πλοίου. Πρότερον μάλιστα ὁ βασιλεὺς ἀνελάμβανε διὰ λογαριασμόν του τὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου καὶ πάσας τὰς ἀβαρίας ἃς ἠδύνατο νὰ πάθῃ τοῦτο κατὰ τὸν πλοῦν ἐκ τυχαίου γεγονότος ἢ ἄλλου θαλασσίου συμβεβηκότος. Τοιουτοτρόπως ὁ βασιλεὺς ἦτο ἀληθῶς ὁ ἀσφαλιστὴς τοῦ πλοίου καὶ συνάμα συνήνει νὰ πληρώνηται ὁ συμπεφωνημένος ναῦλος· ἀλλὰ τότε ἦτο οὗτος κατὰ πολὺ ὀλιγώτερον σημαντικός. Εἰς ἄλλας περιστάσεις εἶχε συμφωνηθῆ ὅτι ὁ ναῦλος δὲν θὰ ὠφείλετο εἰ μὴ ἐν περιπτώσει εὐοδώσεως τῶν πλοίων, τοῦθ' ὅπερ δὲν ἠμπόδιζε τὴν Α. Μεγαλειότητα νὰ λαμβάνῃ εἰς βάρος του τὴν ἐγγύησιν τῶν ἀβαριῶν. Ἀλλὰ τέλος ἐπανῆλθον εἰς τὴν ἁπλῆν συμφωνίαν περὶ ὀφειλομένου ναύλου μεθ' ὅλην τὴν ἅλωσιν ἢ ἀπώλειαν τοῦ πλοίου· σημειωτέον δέ, ὅτι αἱ ναυλώσεις αὗται δὲν γίνονται εἰ μὴ ἐν περιπτώσει κεκηρυγμένου ἢ ἐπικειμένου πολέμου». Ὁ Emérigon ἐν τῷ συγγράμματι αὐτοῦ Traité des assurances (κεφ. VIII, τμῆμα 8) μνημονεύει τὴν διάταξιν τοῦ διατάγματος καὶ ἐν σχέσει πρὸς τὰς τελευταίας λέξεις, ἂν δὲν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία ἐκφράζεται οὕτω :

«Ἐπιτρέπεται λοιπὸν συμφωνία, ὅτι ὁ ναῦλος θὰ ὀφείληται ἐν πάσῃ περιπτώσει, λέγει ὁ Pothier, Traité de la Charte-partie ἀριθ. 65.

«Ἡ ἐναντία αὕτη συμφωνία δὲν ἀρέσκει εἰς τὸν Valin, ἔστω — λέγει — καὶ διὰ τὰς καταχρήσεις τὰς ὁποίας δύναται νὰ προκαλέσῃ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἡ βεβαιότης τοῦ κέρδους τοῦ ναύλου».

οἱ συντάκται τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος ἠθέλησαν ν' ἀπορρίψωσι λύσιν ἀδιαφιλονίκητον ἐν τῷ παρελθόντι καὶ νὰ περιορίσωσιν ὑπὸ τὴν ἔποψιν ταύτην τὴν ἐλευθερίαν τῶν συμβάσεων.

Ἡ περὶ ἧς πρόκειται σύμβασις εἰς οὐδένα ἀντίκειται κανόνα δημοσίας τάξεως. Δὲν δύναταί τις ν' ἀρυσθῇ κατ' αὐτῆς ἐπιχείρημα ἐκ τῆς περὶ ἀσφαλείας τοῦ ναύλου ἀπαγορεύσεως, ἣν διέτασσεν ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ πρὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885. Ἥκιστα βεβαίως ἐνόει ὁ νομοθέτης νὰ ἐξαγάγῃ ἐκ τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης πάσας τὰς λογικὰς συνεπείας. Τὸ ἄρθρον 302 ἐδάφ. 2 παραδέχεται ρητῶς τὴν συμφωνίαν περὶ μὴ ἀποδόσεως τῶν ἐπὶ τοῦ ναύλου προκαταβολῶν. Τοιαύτη συμφωνία ἰσοδυναμεῖ βεβαίως πρὸς ἀσφάλειαν τοῦ προπληρωθέντος ναύλου. Προσθετέον ἄλλως, ὅτι διὰ τῆς παραδοχῆς τῆς ἐναντίας θεωρίας θὰ ἐφθάνομεν εἰς ἀληθῆ ἀντίφασιν. Θὰ ἠδυνάμεθα ν' ἀσφαλίσωμεν ὁλόκληρον τὸν ναῦλον καὶ νὰ συμφωνήσωμεν, ὅτι δὲν θ' ἀποδοθῇ ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει· δὲν θὰ ἦτο ὅμως θεμιτὸν νὰ συμφωνήσωμεν, ὅτι καὶ τὸ ἐλάχιστον μέρος τοῦ ναύλου δέον νὰ πληρώνηται ἐν πάσῃ περιπτώσει! Ἐν τούτοις οὐδεμία λογικὴ ἢ πρακτικὴ σκέψις συνηγορεῖ, ὅπως κρίνωμεν διαφόρως τὰς δύο ταύτας συμβάσεις.

**770.** Ὡς ἐκ τῶν κανόνων τοῦ ἄρθρου 302 Ε. Κ. κατανοοῦμεν τὴν σπουδαιότητα τῆς διακρίσεως ἥτις γίνεται πολλάκις μεταξὺ *ναύλου ἐλπιζομένου* (fret ésperé ἢ fret à faire) καὶ *κεκτημένου ναύλου*.

*Ἐλπιζόμενος* καλεῖται ὁ ναῦλος ὅστις δυνατὸν νὰ μὴ ὀφείληται συνεπείᾳ τῆς ἀπωλείας ἢ τῆς καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων. *Κεκτημένος ναῦλος* εἶναι, τοὐναντίον, ἐκεῖνος ὅστις εἶναι ἀπρόσβλητος ἐκ τῶν θαλασσίων κινδύνων. Οὕτω ἔχομεν *ἐλπιζόμενον* ναῦλον, ὅταν, μὴ ὁρισθέντος ὅτι ὁ ναῦλος εἶναι πληρωτέος ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ δὲν ἀποδίδεται, δὲν ἐξεφορτώθησαν τὰ ἐμπορεύματα εἰς ἃ οὗτος

---

«Ὁ Cleirac ἐφοβεῖτο τὰς αὐτὰς καταχρήσεις, ἀλλ' ὡς λέγει αὐτὸς οὗτος ὁ Valin (ἄρθρ. 15 Titre des assurances) ὁ φόβος ἐγκλήματος δὲν πρέπει νὰ ἐμποδίζῃ τὴν τήρησιν τῶν κανόνων τοῦ δικαίου».

«Οἱ κανόνες τοῦ δικαίου ἐπιτάσσουσι τὴν τήρησιν τῶν συνωμολογημένων συμφώνων, pacta servabo, ὅταν δὲν προσβάλλωσι μήτε τὰ χρηστὰ ἤθη, μήτε τὴν οὐσίαν τοῦ συναλλάγματος, μήτε ἀπαγορευτικόν τινα νόμον.

«Τὸ περὶ οὗ πρόκειται σύμφωνον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τοῦ Διατάγματος...».

ἀναφέρεται. *Κεκτημένον* δὲ *ναῦλον* ἔχομεν, εἴτε ὅταν συνεφωνήθη, ὅτι ὁ ναῦλος εἶναι πληρωτέος ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ δὲν ἀποδίδεται, εἴτε ὅταν τὰ ἐμπορεύματα, ἀποβιβασθέντα εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ των ἢ εἰς λιμένα προσορμίσεως, ἔπαυσαν νὰ εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς τὴν ἀπώλειαν ἢ τὴν διαρπαγήν.

Εἶναι εὔκολον νὰ νοηθῇ, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι ἐκτεθειμένος νὰ ὑποστῇ τὴν ζημίαν ὡς πρὸς τὸν ναῦλον, συνεπείᾳ τῆς ἁλώσεως ἢ τῆς καταλήψεως, ὅταν πρόκειται περὶ *ἐλπιζομένου ναύλου*, ἐνῷ τὰ γεγονότα ταῦτα ἐπάγουσι τὴν ζημίαν εἰς τὸν ναυλωτήν, προκειμένου περὶ *ναύλου κεκτημένου*. Τῷ ὄντι ὁ ναυλωτὴς εἶναι ἐκτεθειμένος νὰ πληρώσῃ ναῦλον δι' ἐμπορεύματα, ἅτινα, μὴ ὑπάρχοντα πλέον, δὲν παραδίδονται ἐν τῷ λιμένι τοῦ κατάπλου. Διὸ ἡ ἀσφάλεια τοῦ *ἐλπιζομένου ναύλου* συνομολογεῖται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἡ δὲ τοῦ ἐν πάσῃ περιπτώσει πληρωτέου ἢ μὴ ἀποδοτέου, ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ (1).

Ἐν περιπτώσει χειροτερεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων ὀφείλεται ἀκέραιος ὁ ναῦλος (ἀριθ. 759). Διὸ ὁ ναυλωτὴς ὑφίσταται ζημίαν προκύπτουσαν ἐκ τοῦ ὅτι ὀφείλει νὰ πληρώσῃ ναῦλον ἀναλόγως μεγαλείτερον ἢ ἂν τὰ ἐμπορεύματα ἔφθανον εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἐν καλῇ καταστάσει.

**771.** Πρέπει δὲ πρὸς τούτοις νὰ σημειώσωμεν ὡς περίπτωσιν καθ' ἣν, τῶν ἐμπορευμάτων μὴ φθάσαντων εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, δὲν ὀφείλεται ποσῶς ναῦλος, τὴν περίπτωσιν ἐκείνην καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀπέπλευσεν ἐν καταστάσει ἱκανότητος πρὸς πλοῦν καὶ ἔπειτα ἐν δεδομένῃ στιγμῇ δὲν εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν, οὕτως ὥστε τὰ ἐμπορεύματα ἀφίνονται εἴς τινα λιμένα προσορμίσεως (ἄρθρ. 668).

**772.** *Περίπτωσις καθ' ἣν, τῶν ἐμπορευμάτων μὴ φθανόντων εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἐν μέρει.*—Τρεῖς ὑπάρχουσι κατηγορίαι περιπτώσεων καθ' ἃς ὁ ναῦλος ἐν μέρει μόνον ὀφείλεται.

Α. Πληρώνεται ναῦλος ἀναλογικὸς ἢ ἀποστάσεως, ὁσάκις συνεπείᾳ

---

(1) Ἡ πρώτη ἀσφάλεια ἀπηγορεύετο μέχρι τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 (Πρβ. παλαιὸν ἄρθρ. 347 τοῦ Ε. Κ. καὶ νέον ἄρθρον 334 Ε. Κ.). Τοὐναντίον ἡ δευτέρα ἀσφάλεια πάντοτε ἐπετρέπετο.

περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάνωσιν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ ἀπολεσθῶσι. Συμβαίνει δὲ τοῦτο: 1ον ἐν ᾗ περιπτώσει, τοῦ πλοίου κηρυχθέντος ἀνικάνου πρὸς πλοῦν, ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ μισθώσῃ ἕτερον πρὸς ἀποπεράτωσιν τοῦ πλοῦ (ἄρθρ. 296, ἐδ. 3) (1)· 2ον ἐν ταῖς περιπτώσεσι ναυαγίας ἢ ἁλώσεως τοῦ πλοίου, ἐὰν τὰ ἐμπορεύματα ἐσώθησαν ἐκ τῆς ναυαγίας(2) ἢ, ἀφοῦ ἐκυριεύθησαν ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ, ἐξηγοράσθησαν(3) (ἄρθρ. 303, ἐδ. 1) (ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταύταις αἱ ἐπὶ τοῦ ναύλου γενόμεναι προκαταβολαὶ λογίζονται ἐπὶ τοῦ ναύλου τῆς ἀποστάσεως, εἴτε συνεφωνήθη εἴτε μὴ ὅτι θέλουσιν ἀποδοθῆ ἐν περιπτώσει ἀπωλείας)(4)· 3ον ὅταν, τοῦ πλοιάρχου προετοιμαζομένου νὰ πωλήσῃ τὰ ἐμπορεύματα, ὁ μοναδικὸς ναυλωτὴς ἢ πάντες οἱ ναυλωταὶ ἀπέσυραν τὰ ἐμπορεύματά των, ἵνα μὴ πωληθῶσιν (ἄρθρ. 234 τελευτ. ἐδ.). 4ον ἐν περιπτώσει μερικῆς ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ ἀπώλεια λοιπὸν αὕτη κρίνεται ὅλως διαφόρως ἢ ἡ χειροτέρευσις, ἥτις δὲν γίνεται αἰτία ἐλαττώσεώς τινος τοῦ ναύλου. Ἄρθρ. 309 ἐμπ. κώδικος.

Ὡς ἐν τῇ περιπτώσει ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν (ἄρθρ. 296), οὕτω ὀφείλεται ὁ ναῦλος ἀκέραιος, ἐάν, κατόπιν ναυαγίας, μετακομίσῃ ὁ πλοίαρχος τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον ἐπὶ ἄλλου πλοίου, ἢ ἂν ἐν περιπτώσει ἁλώσεως κομισθῶσι τὰ ἐξαγορασθέντα ἐμπορεύματα

---

(1) Ὅρα ἀριθ. 480 καὶ ἑπομ.

(2) Ὁ γερμανικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 632) περιορίζει ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου εἰς τὴν ἀξίαν τῶν σωθέντων ἐμπορευμάτων. Ἐν τῷ γαλλικῷ κώδικι δὲν ὑπάρχει τοιοῦτος περιορισμός. Καίτοι τὰ ἐμπορεύματα ἐχειροτέρευσαν, ὁ ναῦλος ὀφείλεται ὁλόκληρος, πλὴν τῆς εἰδικῆς ὑποθέσεως τοῦ ἄρθρου 310 ἐμπ. κώδικος.

(3) Πρόκειται ἐνταῦθα περὶ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν, δι' εἰδικῆς συμφωνίας, τὰ ἐμπορεύματα ἐξαγοράζονται παρὰ τοῦ καταλαβόντος. Ἡ περίπτωσις αὕτη εἶναι λίαν σπανία, διότι ἐν γένει οἱ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ὑπουργοὶ τῶν διαφόρων κρατῶν ἀπαγορεύουσιν εἰς τοὺς κυβερνήτας πολεμικῶν πλοίων νὰ συνάπτωσι συνθήκας ἐξαγορᾶς. Δύναται ὅμως νὰ ὑποτεθῇ, ὅτι ἡ ἐξαγορὰ ἐφηρμόσθη εἰς ἐμπορεύματα διαρπαγέντα ὑπὸ πειρατῶν.

(4) Δὲν δύναται νὰ δικαιολογηθῇ τὸ κέρδος τὸ ἀπορρέον διὰ τὸν πλοίαρχον ἐκ τοῦ μὴ ὑπολογισμοῦ τῶν ἐπὶ τοῦ ναύλου προκαταβολῶν. Ὅρα ἐν τούτοις Marseille, 20 Νοεμβρίου 1868, Journal de jurisprudence de Marseille 1869, 1. 62· ἡ ἀπόφασις αὕτη ἠκυρώθη δι' ἀποφάσεως τοῦ ἐφετείου τῆς Aix τῆς 21 Μαΐου 1869 (ἐν τῇ αὐτῇ συλλογῇ, 1869. 1.296).

εἰς τὸν προορισμόν των (ἄρθρ. 303). Οὐδεμία διάταξις τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος προβλέπει ρητῶς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν φθάνουσιν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον τὰ ἐμπορεύματα τὰ σωθέντα κατόπιν ναυαγίας: Ἀλλ' οὐδεὶς ὑπάρχει εὔλογος λόγος, ὅπως διακρίνωμεν μεταξὺ τῆς περιπτώσεως ναυαγίας καὶ τῶν ἄλλων περιπτώσεων καθ' ἃς, μεθ' ὅλον τὸ θαλάσσιον δυστύχημα ὅπερ ἐκώλυσε τὸ πλοῖον νὰ τελειώσῃ τὸν πλοῦν του, τὰ ἐμπορεύματα μετεκομίσθησαν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον. Ρητέον ἄλλως, ὅτι τὸ ἄρθρον 21 τοῦ βιβλίου III, τίτλου III τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 προέβλεπε ρητῶς τὴν περίπτωσιν ναυαγίας καὶ παρεδέχετο τὴν ὑφ' ἡμῶν διδομένην λύσιν.

Ἵνα εἴπωμεν ὅτι τὰ ἐμπορεύματα ἐσώθησαν ἐκ τῆς ναυαγίας καὶ ὅτι κατ' ἀκολουθίαν ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος, ἀρκεῖ νὰ ἔφθασαν ταῦτα εἰς τὸν λιμένα τοῦ κατάπλου, δὲν εἶναι δὲ ἀνάγκη νὰ κατέβαλεν ὁ πλοίαρχος πρὸς τοῦτο προσωπικὰς προσπαθείας. Οὕτω, ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ἐμπορεύματα πεσόντα εἰς τὴν θάλασσαν ἐν τῷ λιμένι τοῦ κατάπλου ἐπωλήθησαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐν τοῖς ὕδασιν εὑρισκόμενα, ἔχομεν ναυαγιαίρεσιν ἐν τῇ νομικῇ σημασίᾳ τοῦ ὅρου (1). Ὅρα ἀριθ. 772 (2).

**772** δίς. Ἐὰν ἐν περιπτώσει ναυαγίας ἐσώθησαν ἐμπορεύματά τινα καὶ ὀφείλεται ναῦλος ἀνάλογος, ὀφείλει ἆρά γε ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ συνεισφέρῃ ἀναλόγως τοῦ ναύλου τούτου εἰς τὰς δαπάνας τῆς ναυαγιαιρεσίας; Ὑπάρχουσιν οἱ ἀποκρούοντες τὴν ὑποχρέωσιν τῆς συνεισφορᾶς, στηριζόμενοι κυρίως ἐπὶ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρ. 303 ἐδ. 1 τοῦ ἐμπ. κώδ. ὁμιλεῖ περὶ τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου, χωρὶς νὰ ποιῆται μνείαν τῆς ὑποχρεώσεως τῆς συνεισφορᾶς εἰς τὰς δαπάνας (3). Καθ' ἡμᾶς, καίτοι τὸ ἄρθρ. 303 σιωπᾷ, δέον νὰ παραδεχθῶμεν τὴν

(1) Ὅρα ἐν τούτοις Rouen 6 Ἀπριλίου 1875, S. 1876. 2. 281· Journal du Palais, 1876. 1. 105 (κριτικὴ σημείωσις τοῦ Ch. Lyon-Caen). Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα, Ἀκυρ. 13 Φεβρουαρίου 1877. S. 1877. 4. 46· Journal du Palais 1877. 634. Ὅρα τὴν ἑπομένην σημείωσιν.

(2) Ὁ φινλανδικὸς ναυτικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 108) διατάσσει, ὅτι δὲν ὀφείλεται ποσῶς ναῦλος, ἐὰν τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον ἐγκατελείφθησαν ἐν μέσῃ θαλάσσῃ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος καὶ ἡ ναυαγιαίρεσις ἐνηργήθη ὑπὸ ἄλλων. Ὅρα ἐπίσης ἄρθρ. 486 ὁλλανδικοῦ ἐμπ. κώδικος.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Dunkerque, 22 Μαρτίου 1887. Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 27 Δεκεμβρίου 1887, Revue internationale du droit maritime 1886-87, σελ. 84.

ὑποχρέωσιν τῆς συνεισφορᾶς (1). Ἡ τῆς συνεισφορᾶς ὑποχρέωσις συνάγεται ἐκ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου. Εἶναι δίκαιον νὰ συνεισφέρωσιν εἰς τὰς δαπάνας τῆς ναυαγιαιρεσίας ἐκεῖνοι οἵτινες ὠφελήθησαν ἐξ αὐτῆς.

**773.** Β. Ὁ ναῦλος ἐν μέρει μόνον ὀφείλεται, ὅταν ἔχωμεν ἀπώλειαν ἐκ τυχαίου γεγονότος ἢ κατάληψιν μέρους τῶν ἐμπορευμάτων (2).

Ἡ μερικὴ λοιπὸν ἀπώλεια διακρίνεται οὐσιωδῶς ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπὸ τῆς χειροτερεύσεως, ὁσονδήποτε σοβαρὰ καὶ ἂν εἶναι ἡ τελευταία αὕτη: ἡ χειροτέρευσις ἀφίνει ἀνέπαφον τὴν ὑποχρέωσιν τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 309 καὶ 310) (ἀριθ. 759 καὶ ἑπόμ.).

Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐν τῇ πράξει εἶναι εὔκολος ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διακρίσεως ταύτης, ὑπάρχουσιν ὅμως ὑποθέσεις καθ' ἃς εἶναι δυσχερής. Τοῦτο συμβαίνει ἐν τῇ περιπτώσει τῆς πωλήσεως ἐμπορευμάτων εὑρισκομένων ἐν τοῖς ὕδασιν. Ὁσάκις ἐμπορεύματα πίπτωσιν εἰς τὴν θάλασσαν, ἐὰν ὑπάρχῃ ἐλπίς τις ἀνευρέσεως αὐτῶν, ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ τὴν πώλησίν των. Γίνεται δὲ αὕτη ἀναγκαίως ἐπὶ τιμήματι κατωτέρῳ ἐκείνου ἐπὶ τῷ ὁποίῳ θὰ ἐπωλοῦντο ἂν μὴ συνέβαινε τὸ δυστύχημα. Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα μερικὴν ἀπώλειαν, καὶ ὅτι κατὰ συνέπειαν ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἐν μέρει, κατὰ λόγον τῆς ἀναλογίας τῆς ὑφισταμένης μεταξὺ τοῦ τιμήματος τῆς πωλήσεως καὶ τῆς ἀξίας τὴν ὁποίαν θὰ εἶχον τὰ ἐμπορεύματα ἐν σώᾳ καταστάσει (3). Ἀλλ' ὅσον δικαία καὶ ἂν φαίνηται ἡ λύσις αὕτη, δὲν δύναται νὰ γίνῃ δεκτή· εὑρίσκεται εἰς ἀντίφασιν πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ ναῦλος ὀφείλεται ὁλόκληρος (4). Ἅμα ὡς τὰ ἐμπορεύματα φθάνω-

---

(1) A. de Courcy ἐν τῇ Revue internationale du droit maritime, 1885-86, σελ. 66 καὶ ἑπόμ.

(2) Ἀκυρ. 15 Φεβρουαρίου 1893. D. 1893. 1. 264.

(3) De Valroger, Revue de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes, 187, σελ. 136 μέχρις 138. Ἡ γνώμη αὕτη ὑπεστηρίχθη οὐκ ὀρθῶς ὑφ' ἑνὸς τῶν συγγραφέων τοῦ παρόντος ἔργου ὑπὸ ἀπόφασιν τοῦ ἐφετείου τῆς Rouen, 6 Ἀπριλίου 1875, S. 1876. 2. 281· Journal du Palais, 1876. 1105.

(4) De Courcy, Questions de droit maritime (σειρὰ 1η) σελ. 176. Arth. Desjardins, IV, σελ. 678.

σιν ὅλα εἰς τὸν προορισμόν των, δὲν δύναται νὰ γίνηται λόγος περὶ μερικῆς ἀπωλείας. Ρητέον ἄλλως, ὅτι δὲν ὑπάρχει διαφορὰ μεταξὺ τῆς περιπτώσεως ταύτης καὶ ἐκείνης καθ' ἣν τὰ ἐμπορεύματα, χωρὶς νὰ πέσωσιν εἰς τὴν θάλασσαν, ἐχειροτέρευσαν ἐπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ θαλασσίου ὕδατος.

**774.** Γ. Ἐνδεχόμενον, συνεπείᾳ ἀπαγορεύσεως ἐμπορίας μεταγενεστέρας τοῦ ἀπόπλου (ἀποκλεισμοῦ, ἀποκλείσεως τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου ἐκ μέτρου ὑγειονομικοῦ, κλπ.) (1), νὰ κρίνῃ ὁ πλοίαρχος χρήσιμον εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐπανέλθῃ μετὰ τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀπόπλου. Καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ πλοῖον ἐναυλώθη διὰ τὴν ἄνοδον καὶ διὰ τὴν κάθοδον, ὁ ναῦλος δὲν ὀφείλεται εἰ μὴ διὰ τὴν ἄνοδον. Ὁ νομοθέτης ἠθέλησε νὰ διαμοιράσῃ τὴν χρηματικὴν ζημίαν μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ναυλωτῶν· ὁ μὲν πρῶτος στερεῖται τοῦ ναύλου τῆς ἐπιστροφῆς, οἱ δὲ δεύτεροι ἀπολλύουσι τὸν ναῦλον τῆς ἀνόδου. Τὸ ἄρθρον 299, τὸ περιέχον τὴν διάταξιν ταύτην, δὲν ἀποβλέπει ποσῶς εἰς τὴν διανυθεῖσαν ἤδη ἀπόστασιν καθ' ἣν στιγμὴν καθίσταται γνωστὴ ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐμπορίας (2).

Ὁ κῶδιξ δὲν προβλέπει ρητῶς τὴν ἁπλουστέραν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ναύλωσις γίνεται μόνον διὰ τὴν ἄνοδον. Θὰ ἠδύνατό τις νὰ νομίσῃ, ὅτι τότε ὀφείλεται τὸ ἥμισυ μόνον τοῦ ναύλου. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι ὀρθόν· ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος. Οὕτω δὲ ἔκρινεν ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 15

---

Ἐν τινι ἀποφάσει τοῦ Ἀκυρ. τῆς 13 Φεβρουαρίου 1877. S. 1877. 1. 240· Journal du Palais 1877. 633, ἀνακρούσῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἐφετείου τῆς Rouen τὴν μνημονευομένην ἐν τῇ ἀνωτέρω σημειώσει, λέγεται ὅτι τὰ ἐμπορεύματα δέον νὰ θεωρῶνται σωθέντα μέχρι τοῦ τιμήματος τῆς κατακυρώσεως. Ἐκ τοῦ ἀσαφοῦς τούτου τύπου φαίνεται ἐξυπακουόμενον ὅτι κατὰ τὸ ἀνώτατον δικαστήριον δὲν ὀφείλεται ὁ ναῦλος τῶν ἐν τοῖς ὕδασιν ἀπολεσθέντων ἐμπορευμάτων.

(1) Ὅταν ὑπάρχῃ ἀπαγόρευσις ἐμπορίας πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἡ ναύλωσις διαλύεται, καὶ κατ' ἀκολουθίαν οὐδεὶς ὀφείλεται ναῦλος. Ἄρθρ. 276 ἐμπ. κώδικος. Ὅρα ἀριθ. 801.

(2) Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 636) ἀποβλέπει, τοὐναντίον, εἰς τὴν διανυθεῖσαν ἀπόστασιν, ὅπως ὁρίσῃ τὸ ποσοστὸν τοῦ ὀφειλομένου ναύλου.

(βιβλίου III, τίτλου III) (1). Ἡ λύσις αὕτη φαίνεται ἀπορρέουσα σιωπηρῶς ἐκ τοῦ ἄρθρου 299, τὸ ὁποῖον λέγει, ὅτι ὀφείλεται ὁ ναῦλος τῆς ἀνόδου, *καίτοι* τὸ πλοῖον εἶχε ναυλωθῆ διὰ τὴν ἄνοδον καὶ τὴν κάθοδον. Ρητέον ἄλλως, ὅτι δὲν ὑπάρχει ζημία μόνον διὰ τὸν ναυλωτήν, διότι πλὴν τῆς ὁδοῦ τῆς διανυθείσης πρὸς μετάβασιν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, τὸ πλοῖον ἠναγκάσθη νὰ διανύσῃ καὶ ἄλλην ὁδόν, ὅπως ἐπανέλθῃ εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀπόπλου, ὁ δὲ ναυλῶν δὲν λαμβάνει οὐδὲν ἐπὶ πλέον, καὶ ἂν ἀκόμη ἡ ὁλικὴ θαλασσοπλοΐα ὑπερβαίνῃ ἐκείνην ἥτις θὰ ἐγίνετο μόνον διὰ τὴν ἄνοδον.

**775.** Θέλομεν ἐκθέσει κατωτέρω (ἀριθ. 803 καὶ 804), ὅτι πρὸ τοῦ ἀπόπλου ὁ ναυλωτὴς δύναται νὰ διαλύσῃ τὸ συνάλλαγμα, πληρώνων τὸ ἥμισυ τοῦ συμπεφωνημένου ναύλου (ἄρθρ. 288 καὶ 291 ἐμπ. κώδ.). Δὲν κατατάσσομεν τὴν περίπτωσιν ταύτην μεταξὺ ἐκείνων, ἐν αἷς, τῶν ἐμπορευμάτων μὴ φθανόντων εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον, ὀφείλεται μέρος τοῦ ναύλου. Ὡς θέλομεν ἐξηγήσει τοῦτο, δὲν πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ποσοστοῦ τοῦ ναύλου, ἀλλὰ περὶ ἀποζημιώσεως πληρωτέας εἰς τὸν ναυλοῦντα, ἀποζημιώσεως τὴν ὁποίαν ὁ νόμος ὁρίζει κατ' ἀποκοπὴν εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου. Διὸ καλεῖται ἐνίοτε ὁ ἡμίναυλος οὗτος *ψευδόναυλος* (faux fret). Ἐν πολλαῖς σχέσεσι μέγα ὑπάρχει πρακτικὸν συμφέρον νὰ ὁρισθῇ ἡ φύσις τοῦ *ἡμιναύλου* τοῦ ὀφειλομένου κατὰ τὴν ὑπόθεσιν ταύτην (ἀριθ. 806 καὶ 821).

**776.** *Περιπτώσεις καθ' ἃς ὁ ναῦλος ὀφείλεται ὁλόκληρος, καίτοι τὰ ἐμπορεύματα δὲν φθάνουσιν εἰς τὸν πρὸς ὃν ὅρον.* — Συμβαίνει δὲ ἐν γένει τοῦτο, εἴτε ὅταν ἡ μὴ ἄφιξις τῶν ἐμπορευμάτων προέρχηται ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ, εἴτε ὅταν, ἐλλειπόντων

---

(1) Αἱ λέξεις καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ πλοῖον θὰ ἦτο ναυλωμένον διὰ τὴν ἄνοδον καὶ τὴν κάθοδον καθιστῶσι δῆλον, ὅτι, καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ ναύλωσις ἔγινε μόνον διὰ τὴν ἄνοδον, ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἐπίσης εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὸν πλοῦν τῆς ἀνόδου μόνον· καὶ τοῦτο διότι πρόκειται περὶ ἀρξαμένου πλοῦ, τοῦ ὁποίου ἡ διακοπὴ προέρχεται ἐξ αἰτίας ἐκτάκτου καὶ ἀνεξαρτήτου τῶν συνήθων θαλασσίων κινδύνων· ἕνεκα τοῦ ὁποίου δὲν πρόκειται ποσῶς νὰ κκνονισθῇ ὁ ναῦλος καθ' ὃ μέτρον προυχώρησεν ὁ πλοῦς... Ἄλλως τε, πλὴν τῆς διανυθείσης ἤδη ὁδοῦ διὰ τὴν μετάβασιν εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ του, ἔχει καὶ τὴν ὁδὸν τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου πρὸς ἐπάνοδον εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀπόπλου».

τῶν ἐμπορευμάτων, ὁ εἰς ὃν ἀνήκουσι ταῦτα λαμβάνει τοὐλάχιστον τὴν ἀξίαν των.

Α. Κατὰ τὸ ἄρθρ. 293 ἐμπ. κώδ., *ὁ φορτωτὴς ὁ ἀναλαμβάνων τὰς πραγματείας του διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, χρεωστεῖ νὰ πληρώνῃ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον καὶ ὅλα τὰ πρὸς μετακίνησιν τῶν ἄλλων πραγματειῶν ἔξοδα τὰ εἰς τὰς ἐκφορτώσεις προξενηθέντα* (1). Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς γενικῆς ταύτης ἀρχῆς, ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος. : α. ὅταν, τοῦ πλοιάρχου ἀναγκασθέντος νὰ ἐπισκευάσῃ τὸ πλοῖον διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ὁ ναυλωτής, μὴ θέλων νὰ περιμένῃ, ἀναλαμβάνῃ τὰ ἐμπορεύματά του (ἄρθρ. 296, ἐδ. 1 ἐμπ. κώδ.) (2). β. ὅταν εἷς ναυλωτὴς ἀναλαμβάνῃ τὰ ἐμπορεύματά του, τὰ ὁποῖα ὁ πλοίαρχος εἶναι διατεθειμένος νὰ πωλήσῃ, ὅπως ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς ἀπροόπτους καὶ ἐπειγούσας δαπάνας, ἐνῷ οἱ λοιποὶ ἀφίνουσι τὰ ἐμπορεύματά των ἐπὶ τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 234 ἐν τέλει, ἐμπ. κώδ. Ὅρα ἀριθ. 589 δίς). γ. ὅταν τὰ ἐμπορεύματα, φθαρέντα ἐξ ἰδίου αὐτῶν ἐλαττώματος, ἐρρίφθησαν εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ κινδύνου τοῦ νὰ μεταδώσωσι τὴν χειροτέρευσιν καὶ εἰς τὰ ἄλλα. Τότε ἡ χύσις ἰσοδυναμεῖ πρὸς τὴν ἀνάληψιν τῶν ἐμπορευμάτων (3). δ. ὅταν τὰ ἐμπορεύματα ἀπωλέσθησαν ἐξ ἰδίου αὐτῶν ἐλαττώματος (ἀριθ. 766).

Β. Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς δευτέρας ἰδέας.

Ὁ ναῦλος ὀφείλεται ὁλόκληρος ἐν περιπτώσει χύσεως ἐμπορευμάτων εἰς τὴν θάλασσαν διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν (ἄρθρ. 301 ἐμπ. κώδικος). Χάρις δὲ εἰς τὴν ὀφειλομένην εἰς τὸν κύριον τῶν χυθέντων πραγμάτων συνεισφοράν, λαμβάνει οὗτος τὴν ἀξίαν αὐτῶν παρὰ τῶν συνεισφερόντων, ἀφαιρουμένης τῆς ὑπ' αὐτοῦ τούτου

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ αὐτὸς κανὼν ἀπαντᾷ ἐν ταῖς ξέναις νομοθεσίαις. Ὅρα τὸν βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 89), τοὺς ἐμπορικοὺς κώδικας τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 507), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 577), τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 583), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 684), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 554), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1023). Διὰ τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς Abbott ἔνθα ἀνωτ. σελ. 346 καὶ ἑπομ., Dixon ἔνθα ἀνωτ. σελ. 131.

(2) Ὅρα ἀριθ. 672.

(3) Douai, 24 Ὀκτωβρίου 1888. Revue internationale du droit maritime 1888-89, σελ. 120.

συνεισενεκτέας συνεισφορᾶς (ἄρθρ. 415 ἐμπ. κώδ.) (1). Διὸ δὲν ὀφείλεται ὁ ναῦλος διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ χυθέντα εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον, ἐάν, ἕνεκα εἰδικῶν περιστάσεων, δὲν ὑπάρχῃ κοινὴ ἀβαρία δίδουσα ἀφορμὴν εἰς συνεισφοράν. Τοῦτο συμβαίνει, ὅταν χύνωνται ἐμπορεύματα φορτωμένα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος (ἄρθρ. 421 ἐμπ. κώδ.) (2) ἢ ἐμπορεύματα διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ὑπάρχει φορτωτική (ἄρθρ. 420 ἐμπ. κώδ.).

β. Ὁλόκληρος ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἕνεκα τῆς ταυτότητος τοῦ λόγου διὰ πᾶσαν ἑκουσίαν θυσίαν τῶν ἐμπορευμάτων ἄλλην παρὰ τὴν χύσιν, λόγου χάριν ὅταν, ἐξαντληθείσης ἕνεκα περιστάσεων ἀπροόπτων τῆς καυσίμου ὕλης, χρησιμοποιῶνται ἐμπορεύματα ὡς καύσιμος ὕλη πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς σωτηρίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ὑπολοίπου τοῦ φορτίου.

γ. Ἐπίσης ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὁποῖα ἐπώλησεν ὁ πλοίαρχος ἕνεκα ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν, ἰδίᾳ

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἐπίσης ἐν περιπτώσει θυσίας τῶν ἐμπορευμάτων χάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας κατὰ τὸν βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 96), κατὰ τοὺς ἐμπορικοὺς κώδικας τῶν Κάτω Χωρῶν (ἄρθρ. 481), τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 619 καὶ 717), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 576), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 586), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1027, 30) καὶ κατὰ τοὺς ναυτικοὺς κώδικας τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ 106), τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 151), τῆς Δανίας (ἄρθρ. 151). Τοὐναντίον ὁ ναυλωτὴς δὲν ὀφείλει τὸν ναῦλον τῶν θυσιασθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ τοὺς ἐμπορικοὺς κώδικας τῆς Ἱσπανίας (560), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 555), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1086)· ἀλλ' ὁ ναῦλος ὃν ἀπώλεσεν ὁ ἐφοπλιστὴς συνεπείᾳ τῆς θυσίας βαρύνει ὡς κοινὴ ἀβαρία τοὺς ἐνδιαφερομένους. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σύστημα ἠσπάσθησαν ἡ Μεγάλη Βρεττανία καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς. Ὅρα Abbott ἔνθα ἀνωτ. σελ. 361 καὶ Dixon ἔνθα ἀνωτ. ἀριθ. 195, σελ. 190.

(2) Marseille, 8 Φεβρουαρίου 1877, Journal de Marseille, 1887. 1. 120. Τὸ αὐτὸ μάλιστα συμβαίνει καὶ ὅταν ὁ φορτωτὴς συνήνεσεν εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσιν, διότι καὶ τότε ἀκόμη δὲν ὑπάρχει ἀφορμὴ συνεισφορᾶς διὰ τὴν χύσιν ἐμπορευμάτων οὕτω φορτωμένων: Bordeaux, 1 Ἰουλίου 1872, S. 1872. 2. 279 —Πρέπει ἆρά γε ἐπίσης νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι δὲν ὀφείλεται ὁ ναῦλος καὶ ἐν περιπτώσει χύσεως ἐμπορευμάτων φορτωμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐν τῇ ἀγχιπλοΐᾳ; Ἡ λύσις ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς λύσεως τοῦ ζητήματος, ἂν ὑπάρχῃ λόγος εἰσφορᾶς ἕνεκα τῆς χύσεως τῶν ἐμπορευμάτων τούτων ἐν τῷ εἴδει τούτῳ τῆς ναυτιλίας.

ὅπως ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς δαπάνας ἐπισκευῆς ἢ εἰς προμήθειαν τροφίμων. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ ναυλῶν ὑποχρεοῦται νὰ ὑπολογίσῃ εἰς τὸν ναυλωτὴν τὰ πωληθέντα ἐμπορευμάτα (ἄρθρ. 234 καὶ 298)· δὲν χάνει λοιπὸν οὗτος τὴν εἰς χρήματα ἀξίαν των. Ὅρα ἀριθ. 588. Ἐν τισι χώραις δὲν ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος, εἰ μὴ καθόσον τὸ πλοῖον εὐοδοῦται μετὰ τὴν πώλησιν τῶν ἐμπορευμάτων. Ὅρα *ἱσπανικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα, ἄρθρ. 659, *πορτογαλικὸν* ἄρθρ. 955, *ὁλλανδικὸν* ἄρθρ. 480.

**777.** Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς χύσεως τῶν ἐμπορευμάτων χάριν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ἐνδεχόμενον τὰ ἐκβληθέντα ἐμπορεύματα νὰ διασωθῶσι (ἄρθρ. 429 ἐμπ. κώδικος). Ἐν τίνι μέτρῳ ὀφείλεται τότε ὁ ναῦλος; Ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος ἢ ὁ ἀναλογικός, καθόσον τὰ ἐμπορεύματα ἐκομίσθησαν μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ ἢ δὲν μετεκομίσθησαν πέραν τοῦ τόπου ὅπου διεσώθησαν (1).

**778.** Περὶ τῆς ἀργοπορίας — Ὅταν τὰ ἐμπορεύματα φθάνωσιν εἰς τὸν προορισμόν των, καὶ ἄνευ *ἀβαρίας* τινὸς ἀκόμη, ἐνδεχόμενον νὰ ὑπάρχῃ *ἀργοπορία* (retard), τουτέστιν ἡ μετακόμισις ἐνδεχόμενον νὰ ἔγινεν ἐν προθεσμίᾳ μακροτέρᾳ τῆς συνήθους ἢ συμπεφωνημένης προθεσμίας. Ποικίλλουσι δὲ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀργοπορίας καθόσον προέρχεται αὕτη ἐκ πταίσματος τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πλοιάρχου, ἐκ πταίσματος τοῦ ναυλωτοῦ ἢ ἐκ τυχαίου γεγονότος ἢ ἀνωτέρας βίας.

**779.** Εἶναι δὲ ὁ πλοίαρχος ὑπεύθυνος εἰς ἀποζημίωσιν ἀπέναντι τοῦ ναυλωτοῦ, ἐὰν ὑπάρχῃ ἀργοπορία προερχομένη ἐξ αἰτίας αὐτοῦ κατὰ τὸν ἀπόπλουν, κατὰ τὸν διάπλουν ἢ ἐν τῷ τόπῳ τῆς φορτώσεως καὶ κατὰ συνέπειαν ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι ὑπεύθυνος (ἄρθρ. 295, ἐδ. 1 ἐμπ. κώδικος). Αἱ ἀποζημιώσεις αὗται κανονίζονται

---

(1) Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 13 βιβλ. III, τίτλ. III, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 τοῦ ἀντιστοιχοῦντος πρὸς τὸ ἄρθρον 301 τοῦ ἐμπ. κώδικος προβλέπει τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν, τῆς χύσεως μὴ ἐπενεγκούσης τὴν σωτηρίαν τοῦ πλοίου, κατωρθώθη ἐν τούτοις νὰ σωθῶσι τὰ ἐμπορεύματα Ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταύταις δὲν ὑπάρχει λόγος συνεισφορᾶς (ἄρθρ. 423, ἐδάφ. 1 ἐμπ. κώδικος). Διὸ ὁ Valin ἀποφαίνεται, ὅτι «ὁ πλοίαρχος δὲν δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον, εἰ μὴ καθόσον ἤθελε κομίσει τὰ σωθέντα ἐκ τῆς ναυαγίας πράγματα εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ των».

κατὰ τὸ ἄρθρον 295 ἐδ. 2, ὑπὸ πραγματογνωμόνων. Ἀλλ' εἶναι βέβαιον, ὅτι ἡ προσφυγὴ εἰς πραγματογνώμονας δὲν εἶναι ποσῶς ἀναγκαία (1)· προϋποθέτει αὕτη ἀμφισβήτησιν, πλὴν δὲ τούτου δύναται ὁ δικαστὴς νὰ προσφύγῃ εἰς ἄλλα ἐρευνητικὰ μέτρα. Ἴσως ὁ νομοθέτης ἐμνημόνευσεν ἐνταῦθα τὴν πραγματογνωμοσύνην μόνον διὰ τὸ ὅτι ἐν συνηθεστάτῃ περιπτώσει ἀργοπορίας, τῆς κατὰ τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν ἀργοπορίας, προερχομένης, τοὐναντίον, ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ ἢ τοῦ παραλήπτου, ἡ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ὀφειλομένη ἀποζημίωσις ὁρίζεται συνήθως διὰ τῆς συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῆς συνηθείας. Ὅρα περὶ τῶν *ἐπισταλιῶν* καὶ τῶν *ἀντεπισταλιῶν* ἀριθ. 793 καὶ ἑπομ.

**780.** Ὅταν ἡ ἀργοπορία προέρχηται ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ, ὀφείλει οὗτος πρὸς τῷ ναύλῳ καὶ ἀποζημίωσιν, ἄρθρ. 294 ἐδ. 1 ἐμπ. κώδ. Εἰδικοὶ δὲ κανόνες διέπουσι τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὑπάρχει ἀργοπορία ἐν τῇ φορτώσει ἢ ἐν τῇ ἐκφορτώσει. Ὅρα ἀριθ. 793 καὶ ἑπομ.

**781.** Ὅταν ἡ ἀργοπορία, παρουσιαζομένη κατὰ τὸν ἀπόπλουν, κατὰ τὸν διάπλουν ἢ κατὰ τὸν κατάπλουν, προέρχηται ἐκ τυχαίου γεγονότος ἢ ἐξ ἀνωτέρας βίας, δὲν ὀφείλονται ὑπὸ οὐδενὸς πρὸς οὐδένα ἀποζημιώσεις, ἀριθ. 277 ἐμπ. κώδ.

**782.** Ἀλλ' αὐξάνει ὁ ναῦλος διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι ὁ πλοῦς διήρκεσε περισσότερον ἢ ὅσον ἔπρεπε; Ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ προεῖδε μίαν μόνην εἰδικὴν περίπτωσιν ἀργοπορίας προερχομένην ἐξ ἀνωτέρας βίας, ἐκείνην καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἐμποδίζεται κατὰ τὸν διάπλουν ἐκ διαταγῆς δυνάμεώς τινος (ἄρθρ. 300). Γενικὴ ἀρχὴ εἶναι, ὅτι τότε δὲν αὐξάνεται ὁ ναῦλος (2)· οὐδεὶς ὀφείλεται ναῦλος διὰ τὸν χρόνον τῆς ἐμποδίσεως, ἐὰν τὸ πλοῖον εἶναι ναυλωμένον κατὰ μῆνα ἢ γενικώτερον κατὰ χρόνον (3), μήτε αὔξησις ναύλου, ἐὰν τὸ πλοῖον ἐναυλώθη κατὰ πλοῦν (4). Ἐναντία λύσις θὰ ἦτο σκληρὰ

---

(1) Ἀκυρ. 24 Ὀκτωβρίου 1893. D. 1894 1. 13.

(2) Πρβλ. ἀριθ. 254 τοῦ ἐμπορ. κώδικος ὡς πρὸς τὸ ἀποτέλεσμα τὸ ὁποῖον ἐξασκεῖ ἐπὶ τῆς μισθώσεως τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἡ κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως ἐπερχομένη ἐμπόδισις τοῦ πλοίου κατὰ τὸν διάπλουν.

(3) Ὅρα τὴν παρατήρησιν τὴν γενομένην εἰς τὴν πρώτην σημ. τοῦ ἀριθ. 756.

(4) Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ καὶ ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις

διὰ τὸν ναυλωτὴν ὅστις δὲν ὑπῆρξεν αἴτιος τῆς ἀργοπορίας. Ἔπειτα ἐν περιπτώσει ναυλώσεως κατὰ πλοῦν ὑπάρχει εἶδος ἀποκοπῆς, τὸ ὁποῖον δὲν πρέπει νὰ μεταβάλῃ περίπτωσις ἀνωτέρας βίας. Ἡ λύσις αὕτη εἶναι αὐστηρὰ διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ἐν τῇ περιπτώσει τῆς κατὰ μῆνα ναυλώσεως. Διὸ πρὸς μετριασμὸν τῆς αὐστηρότητος ὁ νομοθέτης δὲν ἄφησεν αὐτὸν νὰ φέρῃ ἀκεραίως τὸ βάρος τῶν μισθῶν καὶ τῆς διατροφῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐμποδίσεως, ἀλλὰ κατέταξε τὰς δαπάνας ταύτας ἐν ταῖς κοιναῖς ἀβαρίαις, ἄρθρ. 300 ἐν τέλει καὶ 400 6ον. Ὅρα κεφάλαιον Ε'. Ὅταν ἡ ναύλωσις εἶναι κατὰ πλοῦν ἡ ἰδέα τῆς ἀποκοπῆς δὲν ἐπιτρέπει νὰ θεωρῶμεν ὡς ἔργον αὐστηρότητος τὴν μὴ αὔξησιν τοῦ ναύλου, αἱ δὲ περὶ ὧν πρόκειται συμπληρωματικαὶ δαπάναι εἶναι μερικαὶ ἀβαρίαι ἐπιβαρύνουσαι ὡς τοιαῦται τὸν ἐφοπλιστήν, ἀποτελοῦσαι βάρος τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 403 5ον ἐμπ. κώδ.).

**783.** Ἀργοπορίαι προερχόμεναι ἐκ τυχαίου γεγονότος ἢ ἐξ ἀνωτέρας βίας δύνανται νὰ σχετίζωνται πρὸς ἄλλην αἰτίαν ἢ τὴν κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως ἐμπόδισιν. Οὕτω ἐνδεχόμενον νὰ ἀνακόψῃ ἓν πλοῖον τὴν πορείαν του ἐπί τινα χρόνον ἐν λιμένι προσορμίσεως, ὅπως ὑποβληθῇ εἰς ἐπισκευὰς ἀναγκαίας ἕνεκα ἀβαριῶν.

Εἶναι βέβαιον, ὅτι ἐν περιπτώσει ναυλώσεως κατὰ πλοῦν ὁ ναῦλος δὲν αὐξάνεται, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως, καὶ ὅτι αἱ συμπληρωματικαὶ δαπάναι (ἔξοδα διατροφῆς καὶ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης) ἀποτελοῦσι μερικὰς ἀβαρίας ἐπιβαρυνούσας μόνον τὸν ἐφοπλιστήν. Τὸ ἄρθρον 403 4ον τοῦ ἐμπορ. κώδικος λύει τοῦτο ρητῶς.

Ἀλλ' ἐν περιπτώσει ναυλώσεως κατὰ χρόνον παύει ἆρά γε νὰ τρέχῃ ὁ ναῦλος ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως; Ὑπάρχουσι συγγραφεῖς ὑποστηρίζοντες, ὅτι τρέχει τότε ὁ ναῦλος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀναγκαστικῆς προσορμί-

---

τῆς Ἀμερικῆς, κατὰ τὴν κρατοῦσαν γνώμην, ὁ κατὰ χρόνον συμπεφωνημένος ναῦλος τρέχει κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐμποδίσεως. Ὅρα Abbott ἔνθα ἀνωτ. σελ. 353 καὶ 354, Dixon ἔνθα ἀνωτέρω ἀριθ. 190 σελ. 184. Τὸν κανόνα τοῦ γαλλικοῦ δικαίου παρεδέχθη τοὐναντίον ὁ βελγικὸς νόμος τοῦ 1879 (ἄρθρ. 84 καὶ 85). Ἀλλ' οἱ συμπληρωματικοὶ μισθοὶ καὶ τὰ ἔξοδα διατροφῆς εἶναι μερικαὶ ἀβαρίαι, πλὴν ἂν ἡ προσόρμισις ἐγένετο ἕνεκα κοινῶν ἀβαριῶν.

σεως (1). Στηρίζονται οὗτοι ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ ἄρθρ. 300 ποιεῖται λόγον μόνον περὶ τῆς περιπτώσεως ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως. Ἔπειτα διατείνονται, ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα συμβεβηκὸς τὸ ὁποῖον ὁ ναυλωτὴς ὤφειλε νὰ προίδῃ, καὶ ὅτι κατ' ἀκολουθίαν εἶναι εὔλογον νὰ ἐπιρριφθῶσιν αἱ συνέπειαι αὐτοῦ εἰς βάρος του.

Καθ' ἡμᾶς τοὐναντίον ὁ κατὰ χρόνον συμπεφωνημένος ναῦλος δὲν τρέχει καὶ κατὰ τὰς λοιπὰς περιπτώσεις ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως ὡς καὶ κατὰ τὴν περίπτωσιν ἐμποδίσεως κατὰ διαταγὴν κυβερνήσεως (2). Ἐν ἐλλείψει ρητοῦ κειμένου ὑπάρχει ἐν τῷ ἐμπορικῷ κώδικι γενικὴ διάταξις καθιεροῦσα τὴν λύσιν ταύτην, εἶναι δ' αὕτη ἡ τοῦ ἄρθρ. 277, ἐδαφ. 2, καθ' ἣν, ἐὰν τὸ ἐξ ἀνωτέρας βίας ἐμπόδιον συμβῇ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, δὲν γίνεται καμμία αὔξησις ναύλου. Πρὸς δὲ ἐκ τοῦ ἄρθρ. 403 4ον τοῦ ἐμπ. κώδ. συνάγεται, ὅτι τὰ ἔξοδα διατροφῆς καὶ οἱ συμπληρωματικοὶ μισθοὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης δὲν βαρύνουσι μόνον τὸν ἐφοπλιστὴν εἰ μὴ ἐν περιπτώσει ναυλώσεως κατὰ πλοῦν. Ἐν περιπτώσει λοιπὸν ναυλώσεως *κατὰ χρόνον* αἱ δαπάναι αὗται βαρύνουσι τόν τε ἐφοπλιστὴν καὶ τὸν ναυλωτήν. Ἐκ τούτου φαίνεται ἐξυπακουόμενον, ὅτι δὲν τρέχει ὁ ναῦλος· διότι θὰ ἦτο τεραστῶδες νὰ τρέχῃ μὲν ὁ ναῦλος εἰς βάρος τοῦ ναυλωτοῦ, εἰς ἐπίμετρον δὲ νὰ ἐπιβαρύνωσιν αὐτὸν τοῦτον αἱ συμπληρωματικαὶ δαπάναι τὰς ὁποίας προξενεῖ ἡ ἀναγκαστικὴ προσόρμισις.

**784.** Πάντως ὅμως ὑπάρχει μία τοὐλάχιστον περίπτωσις καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀργοπορεῖ ἐκ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας καὶ ὁ κατὰ

---

(1) Fremery, Etudes de Droit commercial, σελ. 213. Ταύτην τὴν γνώμην παρεδέχετο καὶ ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 16 βιβλίου III, τίτλου III, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

(2) Pardessus, II, ἀριθ. 714· de Valroger II, ἄρθρ. 868.

ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ.—Κατὰ τὸν γερμανικὸν ἐμπορικὸν κώδ. (ἄρθρ. 640) ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ ἀνάγκην νὰ ἐπισκευασθῇ, δὲν τρέχει ὁ ναῦλος κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐπισκευῶν. Ὁ ἰταλικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 566) δὲν ἀνακόπτει τὴν πορείαν τοῦ κατὰ μῆνα ναύλου εἰ μὴ κατὰ τὴν ἐμπόδισιν ἢ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπισκευῆς βλαβῶν τὰς ὁποίας ἑκουσίως ὑπέστη τὸ πλοῖον διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν. Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ πάντα τὰ συμβεβηκότα τὰ παρατείνοντα τὸν πλοῦν συνεπάγονται αὔξησιν τοῦ κατὰ χρόνον ναύλου. Ὅρα σημ. 4 τῆς σελ. 659.

χρόνον συμπεφωνημένος ναῦλος δὲν παύει νὰ τρέχῃ, εἶναι δὲ ἡ περίπτωσις αὕτη ἡ τῆς καθάρσεως. Τοῦτο δύναται νὰ συναχθῇ ἰδίᾳ ἐκ τοῦ ἄρθρ. 403 5ου, τὸ ὁποῖον θεωρεῖ ὡς μερικὰς ἀβαρίας διὰ τὸ πλοῖον, τὴν τροφὴν καὶ τοὺς μισθοὺς τῶν ναυτῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς καθάρσεως. Ἐὰν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δὲν ἐλάμβανεν ὁ ἐφοπλιστὴς συμπλήρωμα τοῦ κατὰ χρόνον συμπεφωνημένου ναύλου, θὰ ηὐξάνοντο τὰ βάρη αὐτοῦ ἄνευ ἀνταλλάγματος (1).

**785.** Καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐμποδισμένον καθ' ὁδὸν ἐξ αἰτίας ἀνεξαρτήτου τῆς βουλήσεως τοῦ ναυλοῦντος, ὁ φορτωτὴς δύναται νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματά του, διότι δυνατὸν νὰ κρίνῃ, ὅτι θὰ εἶναι ἀσφαλέστερα κατὰ ξηράν. Ὀφείλει ὅμως νὰ τὰ ἀναφορτώσῃ· τότε τὰ ἔξοδα τῆς ἐκφορτώσεως καὶ τῆς ἀναφορτώσεως βαρύνουσιν αὐτόν (ἄρθρ. 278).

Πλὴν τούτου δυνατὸν νὰ ὀφείλῃ καὶ ἀποζημίωσιν διὰ τὴν προξενηθεῖσαν ἀργοπορίαν.

Ἐὰν δὲν γίνῃ ἡ ἀναφόρτωσις, πλὴν τῆς ἀποζημιώσεως ἥτις δυνατὸν νὰ ὀφείληται διὰ τὴν ἀργοπορίαν, ὁ ναυλωτὴς ὀφείλει καὶ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον. Τῷ ὄντι ὑπάρχει τότε διακοπὴ πλοῦ ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ. Δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ὀφείλεται μόνον ὁ ἡμίναυλος (2). Ὁ ἡμίναυλος δὲν χωρεῖ εἰ μὴ ἐν περιπτώσει διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ πρὸ τοῦ ἀπόπλου (ἄρθρ. 288, ἐδ. 3, καὶ 291 ἐμπ. κώδικος). Τοὐναντίον, ὁσάκις τὸ συνάλλαγμα διαρρήγνυται ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ, ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος (ἄρθρ. 293 ἐμπ. κώδικος) (ἀριθ. 776).

Πάντως ὅμως, προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων ὑποκειμένων εἰς ταχεῖαν χειροτέρευσιν, οἱ κανόνες οὗτοι θὰ ἔμενον ἄνευ ἐφαρμογῆς. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ εἴχομεν ἀληθῆ ἀναγκαστικὴν διακοπὴν τοῦ πλοῦ, ἰσοδυναμοῦσαν διὰ τὰ ἐμπορεύματα πρὸς τὴν ἀνικανό-

---

(1) Desjardins III, ἀριθ. 833, de Valroger II, ἀριθ. 867.

(2) Ὅρα ἐν τούτοις Arth. Desjardins III, ἀριθ. 807, σελ. 556 — Ἡ γνώμη αὕτη ἦτο καὶ ἡ τοῦ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 9 βιβλ. III, τίτλ. III, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681. Ὁ Valin ἐκηρύσσετο ὑπὲρ τοῦ ἡμιναύλου, ἅμα ὡς ὁ ναυλωτὴς ἐκήρυττεν, ὅτι δὲν ἤθελε νὰ ἀναφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα, παρεδέχετο ὅμως, ὅτι ὁ ναυλωτὴς ὤφειλεν ὁλόκληρον τὸν ναῦλον, ἐὰν ἀφῆκε τὸ πλοῖον νὰ ἐξακολουθήσῃ τὸν πλοῦν χωρὶς νὰ κάμῃ τὴν δήλωσιν ταύτην.

τητα πρὸς πλοῦν. Διὸ δύνανται τότε ταῦτα νὰ ἐκφορτωθῶσι, καὶ ἂν μὴ ἀνεφορτώνοντο, θὰ ὠφείλετο μόνον ὁ ἀναλογικὸς ναῦλος. Πρβλ. ἀριθ. 673.

**785** δίς. ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΑΙ ΤΩ ΝΑΥΛΩ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ. *Δῶρον τοῦ πλοιάρχου.* — Τὸ ναυλωτικὸν ἢ ἡ φορτωτικὴ περιέχουσι πολλάκις ρήτρας προσθετούσας ὑποχρεώσεις παρεπομένας τῇ ὑποχρεώσει τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Αἱ συχνότεραι ἐξ αὐτῶν ἀφορῶσι τὸ *δῶρον τοῦ πλοιάρχου* (chapeau du capitaine) ἢ *δικαίωμα πίλου* (droit de chapeau) καὶ τὸ *δικαίωμα ἀβαριῶν* (droit d'avaries).

Πολλάκις συνομολογεῖται, ὅτι ὁ ναυλωτὴς θέλει πληρώσει τόσον τοῖς ἑκατὸν τοῦ ναύλου ὡς *δικαίωμα πίλου* (droit de chapeau). Τὸ δικαίωμα τοῦτο καλεῖται καὶ *ἐπιβράβευσις* (primage) κατὰ τὴν ἀγγλικὴν ἔκφρασιν (1). Κατὰ τὰς συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων, τὸ δικαίωμα τοῦτο δύναται νὰ εἶναι εἶδος ναύλου συμπληρωματικοῦ ἀνήκοντος εἰς τὸν ναυλοῦντα, ἢ ἀμοιβὴ παρεχομένη εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ καταβαλλομένην ἐπιμέλειαν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἀποτελοῦσα εἶδος συμπληρώματος τοῦ μισθοῦ του.

Ἐνδιαφέρει μεγάλως νὰ μάθωμεν ποῖον τῶν δύο τούτων χαρακτήρων ἔχει τὸ *δικαίωμα πίλου*. Εἶναι ἆρά γε τοῦτο παρεπόμενον τοῦ ναύλου; Τότε ὁ λαμβάνων αὐτὸ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ δώσῃ περὶ τούτου λόγον εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ὡς περὶ τοῦ ναύλου· πλὴν τούτου, τὸ προνόμιον τὸ ὁποῖον ἐξασφαλίζει τὸ δικαίωμα πίλου εἶναι τὸ χορηγούμενον εἰς τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 307 καὶ 308 Ε. Κ.). Τοὐναντίον, ἂν τὸ δικαίωμα πίλου εἶναι παρεπόμενον τοῦ μισθοῦ, ὁ πλοίαρχος ὁ εἰσπράττων αὐτὸ δύναται νὰ κρατήσῃ διὰ τὸν ἑαυτόν του, ἐξασφαλίζεται δὲ τὸ δικαίωμα τοῦτο διὰ τοῦ προνομίου τοῦ χορηγουμένου εἰς τοὺς μισθοὺς (ἄρθρ. 191 6ον καὶ 271 Ε. Κ.), ἀρκεῖ νὰ μνημονεύηται ἐν τῷ ναυτολογίῳ (ἄρθρ. 192 4ον Ε. Κ.) (2). Τότε τὸ δικαίωμα πίλου δὲν ἐκχωρεῖται καὶ δὲν κατάσχεται (3). Ὅρα ἀριθ. 395.

---

(1) Ἀγγλιστὶ λέγεται Hatmoney.—Abbott ἔνθα ἀνωτ. σελ. 315.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 13 Ἰουλίου 1862· Paris 21 Ἰουλίου 1865, Journal de jurisprudence de Marseille, 1862. 1. 205· 1868. 2. 103.

(3) Πρωτοδικεῖον τῆς Χάβρης, Journal de jurisprudence de Marseille, 1878. 2, 191.

Ἐν τῷ ἀρχαίῳ δικαίῳ τὸ δικαίωμα πίλου ἐθεωρεῖτο, κατ' ἀρχὴν τοὐλάχιστον, ὡς παρεπόμενον τοῦ μισθοῦ τοῦ πλοιάρχου. Ἐνίοτε ἐκαλεῖτο ἡ τοιαύτη ἀμοιβὴ *οἶνος τῆς ἀγορᾶς* (vin du marché) ἢ *ὑποδήματα τοῦ πλοιάρχου* (chausses du capitaine). Ὁ Cleirac ἐν τῷ Contrats maritimes (*τίτλος* V, ἀριθ. 18) λέγει: «Ὑποδήματα ἢ οἶνος τοῦ πλοιάρχου (chausses ou pot de vin du maître) εἶναι τὸ δῶρον τὸ ὁποῖον κάμνει ὁ ἔμπορος εἰς τὸν πλοίαρχον εἰς ἐπίμετρον τοῦ ναύλου, δῶρον τὸ ὁποῖον λαμβάνει οὗτος δι' ἑαυτὸν χωρὶς νὰ καθιστᾷ κοινωνὸν τούτου τὸν ἐφοπλιστήν (le bourgeois). Συνήθως ἰσοῦται τοῦτο πρὸς τὸν ναῦλον ἑνὸς τόννου.»

Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 3 βιβλίου III, τίτλου I, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 παραδέχεται ἀκόμη τὴν αὐτὴν θεωρίαν περὶ τοῦ δικαιώματος πίλου. Λέγει δέ: «Πλὴν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου κρατεῖ ἡ συνήθεια νὰ συνομολογῇ ὁ πλοίαρχος ποσόν τι, πάντως λίαν μέτριον, τὸ καλούμενον *οἶνον*, *πῖλον* ἢ *ὑποδήματα* τοῦ πλοιάρχου· ἀλλ' ἄνευ ρητῆς συμφωνίας οὐδὲν ὀφείλεται εἰς αὐτὸν ἐκ τοῦ λόγου τούτου. Δυνάμει τῆς συμφωνίας ταύτης τὸ κέρδος τοῦτο ἀποκτᾷ ὁ πλοίαρχος ὡς ἐξαίρετον (par préciput), χωρὶς νὰ καθιστᾷ κοινωνοὺς τούτου· τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου μηδὲ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος.»

Κατὰ τὰς σημερινὰς συνηθείας ὁ πῖλος τοῦ πλοιάρχου εἶναι κατ' ἀρχὴν παρεπόμενον τοῦ ναύλου (1) (2). Διὸ ὁρίζεται οὗτος ἐν τῷ ναυλωτικῷ ἢ ἐν τῇ φορτωτικῇ, χωρὶς νὰ γίνηται περὶ αὐτοῦ μνεία ἐν τῷ ναυτολογίῳ. Ἵνα ἔχῃ ἄλλως τὸ πρᾶγμα, εἶναι ἀνάγκη ρητῆς ρήτρας ἐν τῷ συναλλάγματι τῆς μισθώσεως τοῦ πλοιάρχου.

---

(1) Laurin sur Cresp, II, σελ. 90. Ὅρα ἐν τούτοις Desjardins, III, ἀριθ. 770, σελ. 442.

(2) Ὁ ἱσπανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 686) συνάγει ἐκ τούτου τὴν συνέπειαν, ὅτι ὁ πῖλος δέον νὰ ἐξοφλῆται κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν καὶ κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον καθ' ὃν καὶ ὁ ναῦλος, τηρῶν καθ' ὅσον ἀφορᾷ αὐτὸν τὰς μεταβολὰς καὶ τὰς τροποποιήσεις εἰς ἃς ὑπόκειται ὁ ναῦλος· αἱ αὐταὶ συνέπειαι δέον νὰ ἀποδοθῶσιν ἐν Γαλλίᾳ εἰς τὸν χαρακτῆρα τοῦ πίλου, θεωρουμένου ὡς παρεπομένου τοῦ ναύλου

Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ καὶ ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις τῆς Ἀμερικῆς τὸ primage ἀνήκει εἰς τὸν πλοίαρχον, ἐκτὸς ἂν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία. Abbott, σελ. 345· Dixon, ἔνθα ἀνωτ., ἀριθ. 222, σελ. 217.

**785** τρίς. Ἐνίοτε τὸ δικαίωμα πίλου ἀφίνεται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὸν πλοίαρχον ἀλλ' ὑπὸ τὸν ὅρόν ὅτι θέλει μείνει εὐχαριστημένος ἐξ αὐτοῦ. Ἀνήκει τότε εἰς τὸν ναυλοῦντα, τὸν ἰσχυριζόμενον ὅτι ὁ ὅρος οὗτος δὲν ἐξεπληρώθη, ν' ἀποδείξῃ τὴν αἰτίαν τῆς δυσαρεσκείας του· δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ἐφοπλιστοῦ συνήφθη ὑπὸ αἵρεσιν καθαρῶς δυνητικὴν ἐκ μέρους του· διότι τότε θὰ ἦτο ἄκυρος (ἄρθρ. 1174 ἀστ. κώδ.), ὅταν δὲ ῥήτρα τις εἶναι ἐπιδεκτικὴ πλειόνων ἑρμηνειῶν, πρέπει νὰ προτιμηθῇ μᾶλλον ἐκείνη, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὁποίας δύναται νὰ παραγάγῃ ἀποτέλεσμά τι, πάσης ἄλλης μεθ' ἧς οὐδὲν θὰ ἐπέφερεν ἀποτέλεσμα (ἄρθρ. 1157 τοῦ ἀστ. κώδικος) (1). Ὁ Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 3, βιβλίου III, τίτλου I τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681 ἠσπάζετο ἤδη τὴν λύσιν ταύτην, λέγων: «Ἐὰν ἐδόθη εἰς αὐτὸν ὑπόσχεσις περὶ παραχωρήσεως τοῦ πίλου τούτου ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς εὐχαριστήσεως, δὲν δύναται ὁ ὑποσχεθεὶς ν' ἀρνηθῇ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑποσχέσεως, εἰ μὴ ἀποδεικνύων, ὅτι ἔχει λόγους νὰ μὴ εἶναι εὐχαριστημένος ἐκ τῆς διαγωγῆς του.»

**786.** *Δικαίωμα ἀβαριῶν.* — Αἱ δαπάναι τὰς ὁποίας συνεπάγεται συνήθως ἡ ναυτιλία βαρύνουσι τὸν ναυλοῦντα. Τοιαύτη εἶναι ἡ ἀρχὴ ἣν θέτει τὸ ἄρθρον 406 λέγον: *τὰ πρὸς εἴσπλουν ἢ ἔκπλουν κόλπων καὶ ποταμῶν ρυμουλκίας ἢ ναυαγίας τέλη, τὰ ἀδείας, ἐπισκέψεως, ἐκθέσεως, χωρητικότητος, ἀγκυροβολίας καὶ λοιπὰ ναυτιλιακὰ δικαιώματα δὲν εἶναι ἀβαρίαι, ἀλλ' ἁπλῶς ἔξοδα εἰς βάρος τοῦ πλοίου.* Ἐν τούτοις ἐκ καταχρήσεως γλωσσικῆς τὰ ἔξοδα ταῦτα καλοῦνται ἐνίοτε *μικραὶ ἀβαρίαι* (menues avaries) (2).

Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρ. 406 δὲν ἐφαρμόζεται εἰ μὴ ἂν μὴ ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία (3). Ἀπορρέει δὲ αὕτη ἐνίοτε ἔκ τινος ῥήτρας τῆς φορτωτικῆς, ὁριζούσης, ὅτι τὰ ἔξοδα ναυτιλίας θέλουσι βαρύνει ἐν

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 19 Σεπτεμβρίου 1862, Journal de jurisprudence de Marseille 1862. 1. 268.

(2) Ἀγγλιστὶ λέγονται petty charges. Ὅρα Abbott, ἔνθα ἀνωτ., σελ. 345.

(3) Ἡ ἀρχὴ τῆς ἐπιφυλάξεως τῆς ἐναντίας συμφωνίας τίθεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 622 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος.

μέρει μὲν τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ πλοίου, ἐν μέρει δὲ τοὺς ναυλωτάς. Ἡ μερὶς ἑκάστου ποικίλλει κατὰ τὰς συμφωνίας καὶ αἱ συνήθειαι τῶν διαφόρων λιμένων εἶναι λίαν διάφοροι ὡς πρὸς τοῦτο. Ἵνα γίνηται ἡ κατανομὴ αὕτη τῶν ἐξόδων ναυτιλίας, περιλαμβάνεται ἐν τῷ ναυλωτικῷ ἢ ἐν τῇ φορτωτικῇ, μετὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ναύλου, ρήτρα καθ' ἣν ὁ ναυλωτὴς θέλει πληρώσει, πλὴν τοῦ ναύλου, τόσον τοῖς ἑκατὸν ὡς δικαίωμα ἀβαρίας, ἤ, ἄλλως, ἀναφερόμενοι οἱ συμβαλλόμενοι εἰς τὰς συνηθείας τοῦ λιμένος τῆς φορτώσεως, ἀναγράφουσι τὴν ρήτραν *πλὴν τῶν ἀβαριῶν κατὰ τὰ θαλάσσια ἔθιμα καὶ τὰς συνηθείας* (outre les avaries aux us et coutumes de la mer) *ἢ καὶ πρὸς τούτοις τόσον τοῖς ἑκατὸν ὡς δικαίωμα ἀβαρίας* (et, en outre, tant pour cent de droit d'avarie). Ἡ ρήτρα αὕτη δὲν ἀφορᾷ τὰ ἔξοδα ναυτιλίας τὰ προξενούμενα ἐξ ἀπροόπτων συμβεβηκότων, οἷον τὰ γινόμενα ἐν περιπτώσει ἀναγκαστικῆς προσορμίσεως. Τὰ ἔξοδα ταῦτα εἶναι ἀβαρίαι αἵτινες, κατὰ τὴν φύσιν των, βαρύνουσι τὸν ἐφοπλιστὴν μόνον ἢ ἀπὸ κοινοῦ τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ τοὺς ναυλωτάς (1).

Ἐν τῷ ἀρχαίῳ γαλλικῷ δικαίῳ αἱ ρῆτραι αἱ σχετικαὶ πρὸς τὸ δικαίωμα ἀβαρίας φαίνονται ἔχουσαι εὐρυτέραν σημασίαν τῆς ἀποδιδομένης εἰς αὐτὰς σήμερον. Τὸ Διάταγμα τοῦ 1681 (ἄρθρ. 8 καὶ 9, βιβλίον III, τίτλος VII) (2) παρεδέχετο, ὅτι, κατά τινα διάκρισιν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην, τὰ συνήθη ἔξοδα ναυτιλίας ἔδει νὰ ἐπιβαρύνωσι κατὰ τὸ ἓν τρίτον τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ κατὰ τὰ ἄλλα δύο τρίτα τοὺς κυρίους τῶν ἐμπορευμάτων, ἢ ἀποκλειστικῶς τὸν πρῶτον. Τὰ αὐτὰ ἔξοδα ἔπρεπεν, ὡς σήμερον, νὰ βαρύνωσιν ὡς ἀβαρίαι εἴτε μόνον τὸν ἐφοπλιστήν, εἴτε, διὰ τῆς συνεισφορᾶς, αὐτὸν καὶ τοὺς κυρίους τῶν ἐμπορευμάτων, ὅταν προήρχοντο ἐξ ἐκτάκτου αἰτίας. Πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυσκολιῶν τῶν σχετικῶν πρὸς τὸ ζή-

(1) Ὅρα περὶ τῆς σημασίας καὶ ἐκτάσεως τῆς ρήτρας de Valroger, IV, ἀριθ. 2093.

(2) Ἄρθρ. 8. Τὰ πρὸς εἴσπλουν ἢ ἔκπλουν κόλπων καὶ ποταμῶν ρυμουλκίας ἢ ναυαγίας τέλη εἶναι μικραὶ ἀβαρίαι, αἱ ὁποῖαι πληρώνονται κατὰ ἓν μὲν τρίτον ὑπὸ τοῦ πλοίου, κατὰ δὲ τὰ ἄλλα δύο τρίτα ὑπὸ τῶν ἐμπορευμάτων.

Ἄρθρ. 9. Τὰ ἀδείας, ἐπισκέψεως, ἐκθέσεως, καταμετρήσεως, ἀγκυροβολίας καὶ λοιπὰ ναυτιλιακὰ δικαιώματα δὲν θεωροῦνται ἀβαρίαι, πληρώνονται δὲ ὑπὸ τῶν πλοιάρχων.

τημα τοῦ τίς θὰ ἔφερε τὰ ἔξοδα ταῦτα, εἶχε καθιερωθῆ σταθερὰ συνήθεια νὰ προστίθηται μετὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ναύλου ἡ ρήτρα : *πλὴν τῶν ἀβαριῶν κατὰ τὰ θαλάσσια ἔθιμα καὶ τὰς συνηθείας* (outre les avaries selon les us et coutumes de la mer). Συνεπείᾳ τῆς ρήτρας ταύτης τὰ ἔξοδα ναυτιλίας ἐφέροντο ἀπὸ κοινοῦ κατὰ τὴν συμπεφωνημένην ἀναλογίαν, οἱαδήποτε καὶ ἂν ἦτο ἡ αἰτία αὐτῶν, οὕτως ὥστε δὲν ἦτο ἀνάγκη νὰ ἐξετασθῆ ἂν ταῦτα ἀπετέλουν τακτικὰ ἔξοδα, μερικὰς ἢ κοινὰς ἀβαρίας. Ἀπέφευγον οὕτω τὰς δυσκολίας αἵτινες ἠδύναντο νὰ παρουσιασθῶσιν ὡς πρὸς τοῦτο (1).

**787.** Αἱ περὶ τοῦ πίλου καὶ τοῦ δικαιώματος τῶν ἀβαριῶν ρῆτραι ἦσαν τοσοῦτον ἐν χρήσει, ὥστε, ὅταν ὁ ναῦλος ὁρίζεται ἄνευ παρεπομένου τινός, λαμβάνεται ἡ πρόνοια νὰ καταχωρίζωνται ἐν τῷ ναυλωτικῷ ἢ ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἀμέσως μετὰ τὴν σημείωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου, αἱ λέξεις : *ἀντὶ παντὸς ναύλου* (pour tout fret) ἢ *ἄνευ ἄλλου* (sans plus).

**788.** Ὑποχρεωσις φορτωσεως και εκφορτωσεως. — Ὁ ναυλωτὴς δέον νὰ φορτώσῃ τὴν συμπεφωνημένην ποσότητα ἐμπορευμάτων· ἐνδεχόμενον ἐν τούτοις νὰ φορτώσῃ ποσότητα κατωτέραν ἢ ἀνωτέραν τῆς ὁρισθείσης.

Ἐὰν φορτώσῃ ἀνωτέραν ποσότητα, πρέπει νὰ πληρώσῃ διὰ τὸ ὑπερβάλλον ναῦλον ἀνάλογον πρὸς τὸν ὁριζόμενον ὑπὸ τοῦ ναυλωτικοῦ ἢ τῆς φορτωτικῆς (ἄρθρ. 288, ἐδ. 2). Ὁ ναυλῶν δύναται βεβαίως ν' ἀντιστῇ κατὰ φορτώσεως ὑπερβαινούσης τὰ συμπεφωμένα· ἐὰν ὅμως ἀφήσῃ νὰ φορτωθῇ τὸ ὑπερβάλλον, ἔχομεν τότε εἶδός τι σιωπηρᾶς συμπληρωτικῆς φορτώσεως. Δὲν πρέπει λοιπὸν νὰ συγχέωμεν τὴν περίπτωσιν ταύτην μετὰ τῆς ἄλλης ἐκείνης, καθ'

---

(1) Ὅρα Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 9, βιβλίου III, τίτλου VII τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

Ὁ Valin βεβαιοῖ ὅτι ἡ ρήτρα πλὴν τῶν ἀβαριῶν κατὰ τὰ θαλάσσια ἔθιμα καὶ συνηθείας ἦτο λίαν συνήθης. Λέγει μάλιστα : Ἡ συνήθεια αὕτη ἦτο τόσον καθιερωμένη, ὥστε, ἂν τὰ ἐμπορεύματα ἦσαν φορτωμένα ἐπί τινος πλοίου ἄνευ φορτωτικῆς, δὲν ἀμφιβάλλω ποσῶς, ὅτι ὁ ναῦλος αὐτῶν θὰ ὡρίζετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ναύλου τῶν ἄλλων ἐμπορευμάτων τῶν φορτωμένων διὰ φορτωτικῆς μετὰ τῶν ἀβαριῶν κατὰ τὰ θαλάσσια ἔθιμα καὶ συνηθείας.

ἤν, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ναύλωσίς τις, φορτώνει τις ἐμπορεύματα ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοιάρχου. Τότε, ἂν μὴ ἐκφορτώσῃ οὗτος τὰ ἐμπορεύματα, ὀφείλεται ὁ ἀνώτερος ναῦλος ὁ πληρωθεὶς ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ διὰ παρόμοια ἐμπορεύματα (ἄρθρ. 292 Ε. Κ.). Ὅρα ἀριθ. 640.

Ἐάν, τοὐναντίον, ὁ φορτωτὴς δὲν ἐφόρτωσε τὴν συμπεφωνημένην ποσότητα ἐμπορευμάτων, ὑποχρεοῦται νὰ πληρώσῃ ἀκέραιον τὸν ναῦλον δι' ὁλόκληρον τὸ φορτίον περὶ τοῦ ὁποίου συνεφώνησε (ἄρθρ. 288, ἐδ. 1). Τότε λέγεται ὅτι τὸ *κενὸν πληρώνεται ὅτως καὶ τὸ πλῆρες*(1). Δὲν παρέχεται δὲ ἐνταῦθα ὁλόκληρος ὁ ναῦλος εἰς τὸν ναυλοῦντα εἰ μὴ ἵνα μὴ ὑποστῇ οὗτος ζημίαν τινὰ ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ. Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι, ἐὰν ὁ ναυλῶν εὕρῃ νὰ συμπληρώσῃ τὸ φορτίον δι' ἄλλου προσώπου, δὲν θὰ δικαιοῦται ν' ἀπαιτήσῃ εἰ μὴ ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἀργοπορίαν, καί, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος, διὰ τὴν μεταξὺ τοῦ συμπεφωνημένου μετὰ τοῦ πρώτου ναυλωτοῦ ναύλου καὶ τοῦ ὑπὸ τοῦ δευτέρου πληρωθέντος διαφοράν· ἐπὶ τῇ βάσει τῆς αὐτῆς ἰδέας ἀφαιροῦνται ἐκ τοῦ πληρωθέντος διὰ τὸ κενὸν ναύλου τὰ ἔξοδα τὰ ὁποῖα θὰ ὑφίστατο ὁ ναυλῶν, ἂν ἡ φόρτωσις ἦτο πλήρης, καὶ τὰ ὁποῖα ἐξοικονόμησε. Ἄλλως, ὁ ναυλῶν ἤθελε πραγματοποιήσει ἄνευ νομίμου αἰτίας κέρδος ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ναυλωτοῦ. Τἀνάπαλιν, ἐὰν ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ φορτίου ἐπροξένησεν εἰδικὰ ἔξοδα, λόγου χάριν ἔξοδα ἕρματος, ὁ ναυλωτὴς ὀφείλει νὰ ὑποστῇ ταῦτα πρὸς τῷ ναύλῳ (2).

Ἐκ τοῦ κανόνος καθ' ὃν τὸ *κενὸν πληρώνεται ὑπὸ τοῦ πλήρους* ἐξάγεται ὅτι, κατ' ἀρχήν, ὁ ἐφοπλιστὴς ἕνεκα ἐλλείψεως συμφέροντος δὲν δύναται νὰ παραπονεθῇ, λόγῳ ὅτι ἡ φόρτωσις δὲν ἦτο πλήρης. Ἐν τούτοις δύναται ὁ ἐφοπλιστὴς ν' ἀπαιτήσῃ τὴν διάρ-

---

(1) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ὅρα τὸν αὐτὸν κανόνα ἐν τῷ βελγικῷ νόμῳ τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 75 ἐδ. 2), ἐν τοῖς ἐμπορικοῖς κώδιξι τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 579), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 564, ἐδ. 2), τῆς Ὁλλανδίας (ἄρθρ. 465), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 574, ἐδ. 2), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 680), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 553 1ον), τῆς Χιλῆς (ἄρθρ. 1014), τῆς Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας (ἄρθρ. 1050).

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 10 Ἰουλίου 1861, Journal de jurisprudence de Marseille, 1861. 1. 245.

ρηξιν τοῦ συναλλάγματος, ἐὰν τὰ πράγματι φορτωθέντα ἐμπορεύματα εἶναι ἀξίας μὴ ἀρκούσης ἵνα ἐξασφαλίσωσι τὴν πληρωμὴν τοῦ μὴ ἐκ προκαταβολῆς πληρωθέντος ναύλου. Ἐπιχείρημα λαμβανόμενον ἐκ τοῦ ἄρθρου 1752 τοῦ ἀστ. κώδικος (1).

**789.** Ὁρισθέντος ἐν τῷ ναυλωτικῷ τοῦ εἴδους τῶν φορτωτέων ἐμπορευμάτων, ὁ ναυλωτὴς δὲν δύναται νὰ φορτώσῃ ἄλλα ἄλλου εἴδους, ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος αὐτὸν πλοιάρχου. Ἀλλ' ἡ καλὴ πίστις, μεθ' ἧς δέον νὰ ἑρμηνεύηται πᾶν συνάλλαγμα, ἀπαιτεῖ νὰ δέχηται ὁ πλοίαρχος διάφορα ἐμπορεύματα, ἐὰν δὲν πρόκειται νὰ ἐπέλθῃ ἐκ τούτου βλάβη τις εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, καὶ ἂν τὸ πλοῖον εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν φόρτωσιν (2).

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀφοῦ ἅπαξ ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἡ ὑποκατάστασις ἐμπορευμάτων εἰς τὰ συμπεφωνημένα, οὐδεμία περὶ τούτου ἀπαίτησις τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἶναι δεκτή (3).

Ὁ ναυλωτὴς δὲν ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νὰ παράσχῃ τὸ ὑπεσχημένον φορτίον, πλὴν ἐὰν ἔχῃ αὕτη ἀθέμιτον ἀντικείμενον.

**790.** ΣΤΑΛΙΑ. — Ἡ φόρτωσις δέον νὰ γίνῃ ἐντὸς ὡρισμένων προθεσμιῶν, τὸ αὐτὸ δὲ ρητέον καὶ περὶ τῆς ἐκφορτώσεως· αἱ προθεσμίαι ὁρίζονται διὰ τῆς συμβάσεως τῶν μερῶν, ἐν ἐλλείψει δὲ τοιαύτης ὑπὸ τῆς ἐπιτοπίου συνηθείας (ἄρθρ. 273 καὶ 274). Αἱ προθεσμίαι αὗται καλοῦνται *σταλίαι* (staries ἢ jours de planche)· ὁ ναυλωτὴς ἀπολαύει αὐτῶν χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται εἰς οὐδεμίαν ἀνταπόδοσιν ἢ ἀποζημίωσιν πρὸς τὸν ναυλοῦντα. Ἡ ἀμισθία αὕτη εἶναί τι οὐσιῶδες ἐν ταῖς σταλίαις.

Ὅταν αἱ σταλίαι λήξωσι χωρὶς νὰ γίνῃ ἡ φόρτωσις ἢ ἡ ἐκφόρτωσις, ὁ ἐν ἀργοπορίᾳ ναυλωτὴς ὀφείλει λόγῳ ἀμοιβῆς ἢ ἀποζημιώσεως ποσὸν χρηματικὸν καλούμενον *ἐπισταλίαι* (surestaries). Ὅταν

---

(1) Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 579) προβλέπει τὴν περίπτωσιν ταύτην καὶ δίδει εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ ναυλωτοῦ ἐξασφάλισιν.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 819.

(3) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 22 Νοεμβρίου 1860. Journal de jurisprudence de Marseille, 1861. 1. 120.

ὑπάρχῃ ἐξαιρετικὴ ἀργοπορία, ὀφείλεται ἐνίοτε μεγαλείτερον ποσόν, τὸ ὁποῖον καλεῖται ἀντεπισταλίαι ἢ διπλαῖ ἐπισταλίαι (contresurestaries ou sur-surestaries ou contrestaries).

**791**. Κατὰ τὴν μᾶλλον διαδεδομένην συνήθειαν, αἱ σταλίαι εἶναι κατά τε τὴν ἀναχώρησιν καὶ κατὰ τὴν ἄφιξιν δεκαπέντε ἡμερῶν διὰ τοὺς μεγάλους πλοῦς καὶ τὴν μεγάλην ἀκτοπλοΐαν, τριῶν δὲ ἡμερῶν διὰ τὴν μικρὰν ἀκτοπλοΐαν. Πρέπει δὲ νὰ ὁρισθῇ ὡς ἀφετηρία τῶν προθεσμιῶν τούτων ἡ ἡμέρα καθ' ἣν ἤρχισεν ἡ φόρτωσις ἢ ἡ ἐκφόρτωσις. Ὑπάρχουσι δὲ ποικιλώτατα συνήθειαι ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τῆς ἐνάρξεως τῆς προθεσμίας.

Ἡ ἡμέρα ἀφ' ἧς (a quo) δὲν περιλαμβάνεται ἐν ταῖς προθεσμίαις, διότι κατ' ἀρχὴν αἱ προθεσμίαι εἶναι ἐλεύθεραι.

Ἀποκλείονται ἐν γένει ἐκ τῶν σταλιῶν αἱ ἑορτάσιμοι ἡμέραι (1), πλὴν ἂν τὸ ναυλωτικὸν ὁμιλῇ περὶ τρεχουσῶν ἡμερῶν (2).

Ἐπίσης δὲν πρέπει νὰ περιλαμβάνωνται ἐν ταῖς ἡμέραις τῶν σταλιῶν, κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου, αἱ ἡμέραι καθ' ἃς δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ γίνῃ φόρτωσις ἢ ἐκφόρτωσις ἕνεκα γεγονότος ἀνωτέρας βίας. Ὡς ἐν παντὶ θέματι εἶναι ἔργον τῶν δικαστηρίων ἡ ἐκτίμησις, ὀφείλουσι δὲ ταῦτα ἐνταῦθα μάλιστα νὰ διακρίνωσιν ἐπιμελῶς κώλυμα τῆς ἐκτελέσεως ἀπὸ πραγματικῆς ἀδυναμίας. Οὕτω δὲν ὑπάρχει ἀναστολὴ τῆς προθεσμίας τῶν σταλιῶν, ὅταν ὁ φορτωτὴς δὲν κατώρθωσε νὰ παραδοθῇ εἰς αὐτὸν τὸ φορτίον ἢ ὅταν ὁ παραλήπτης ἔχῃ προσωπικὰ κωλύματα ἕνεκα τῶν ὁποίων ἐμποδίζεται νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον. Χωρεῖ ὅμως ἡ ἀναστολή, ὅταν ὁ λιμὴν ἀποκλείεται ὑπὸ πάγων, ὅταν ὑπάρχῃ πλήμμυρα κλπ. (3). Κατὰ τὰς περιστάσεις ἡ ἀπεργία τῶν ἐργατῶν λιμένος τινός, παρεμβάλλουσα πρόσκομμα εἰς τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς περίπτωσις ἀνωτέρας βίας (4).

---

(1) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 30 Ἰανουαρίου 1852· Journal de jurisprudence de Marseile 1852. 1. 20.

(2) Running days κατὰ τὸν ἀγγλικὸν ὅρον.

(3) Πρβλ. γερμανικὸν ἐμπορικὸν κώδικα, ἄρθρ. 574.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Saint-Nazaire 23 Νοεμβρ. 1893 (le Droit φύλλ. τῆς 8 Δεκεμβρίου 1893). Ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ τὸ δικαστήριον ἀνεγνώρισεν ὅτι ἡ ἀπεργία τῶν ἐργατῶν τοῦ λιμένος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς περίπτωσις ἀνωτέρας βίας ἕνεκα τῆς ὁποίας ἀναστέλλεται ἡ προθεσμία τῶν

**792.** Πρέπει δὲ κατ' ἀρχὴν νὰ ὑπολογίζωνται αἱ ἡμέραι τῶν σταλιῶν κεχωρισμένως διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, οὕτως ὥστε εἰς τὴν προθεσμίαν τῆς ἐκφορτώσεως νὰ μὴ προστίθηται ὁ ἀριθμὸς τῶν ἡμερῶν αἱ ὁποῖαι δὲν ἐχρησιμοποιήθησαν διὰ τὴν φόρτωσιν. Γίνεται ἐν τούτοις ἐνίοτε καὶ ἐναντία περὶ τούτου συμφωνία. Λέγεται δὲ τότε ὅτι, αἱ ἡμέραι τῶν σταλιῶν *εἶναι ἐπαναστρεπτικαὶ* (réversibles).

**793.** ΠΕΡΙ ΕΠΙΣΤΑΛΙΩΝ. — Τὰς ἡμέρας τῶν σταλιῶν διαδέχονται, μὴ γενομένης τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, αἱ ἡμέραι τῶν *ἐπισταλιῶν* (surestaries) (1), αἵτινες, διαφόρως πρὸς τὸ συμβαῖνον ἐν ταῖς σταλίαις, δὲν χορηγοῦνται ἀμίσθι. Τὸ ὁλικὸν ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως ἢ τῆς ἀμοιβῆς τῆς ὀφειλομένης εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, καὶ οὔσης συνήθως τόσον τοῖς ἑκατὸν καθ' ἡμέραν καὶ κατὰ τόννον, ὁρίζεται διὰ τῆς συμβάσεως ἢ ὑπὸ τῆς συνηθείας καὶ καλεῖται ἐπισταλία: (surestaries) (2).

Ὑπολογίζονται δὲ αἱ ἡμέραι τῶν ἐπισταλιῶν καθάπερ καὶ αἱ σταλίαι. Αἱ Κυριακαὶ λοιπὸν καὶ αἱ ἑορτάσιμοι ἡμέραι ἐξαιροῦνται, πλὴν ἂν ὑπάρχῃ ἐναντία συμφωνία. Ἐπίσης δὲν ὑπολογίζονται αἱ ἡμέραι καθ' ἃς περίπτωσις ἀνωτέρας βίας ἠμπόδισε τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν (ἀριθ. 791). Ἐν ἔτει 1870, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δυσκολιῶν τῶν προερχομένων ἐκ τῶν κωλυμάτων τῶν προξενουμένων ἐκ τῶν συμφορῶν ἡμῶν, ὁ ἀνώτερος διοικητὴς τοῦ νομοῦ τῶν Ἐκβολῶν τοῦ Ροδανοῦ ἐξέδωκε διαταγήν, διὰ τῆς ὁποίας ἐδιπλασίαζε τὰς ἡμέρας τῶν ἐπισταλιῶν τὰς χορηγουμένας ὑπὸ τῶν συνηθειῶν ἢ τῶν

---

σταλιῶν. — Ἐμποροδικεῖον τῆς Saint-Nazaire 11 Ἰανουαρίου 1894 (le Droit φύλλ. τῆς 24 Ἰανουαρίου 1894). Κατὰ τὴν ἀπόφασιν ταύτην, συμφωνηθέντος ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἐκφορτώσῃ ἐν τῇ ὑποδειχθησομένῃ αὐτῷ θέσει, αἱ ἡμέραι τῶν σταλιῶν δὲν τρέχουσιν ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον κωλύεται νὰ μεταβῇ εἰς τὴν ὑποδειχθεῖσαν θέσιν ὑπὸ ἑτέρου πλοίου εὑρισκομένου αὐτόθι.

(1) Ἀγγλιστὶ demurrage days, γερμανιστὶ Uberliegezeit.

(2) Τὸ ποσοστὸν τῶν ἐπισταλιῶν εἶναι συνήθως 50 λεπτὰ κατὰ τόννον καὶ καθ' ἡμέραν διὰ τὰ ἱστιοφόρα καὶ 1 φράγκον διὰ τὰ ἀτμόπλοια. Ὅρα διὰ τὰς συνηθείας τῆς Πρωσσίας ὡς πρὸς τὰς σταλίας καὶ ἐπισταλίας τὴν ἑπομένην μονογραφίαν : Ullmann, Die Handelsgebräuche über Lade-und Loeschzeit, Uberliegezeit und Liegegelder im preussischen Staate.

ναυλωτικῶν. Ἡ παράτασις αὕτη τῆς προθεσμίας ἐκανονίζετο διὰ τῆς αὐτῆς διαταγῆς πρὸς 25 λεπτὰ κατὰ τόννον καὶ ἡμέραν εἰς βάρος τοῦ ὑποχρέου (1).

Δὲν πρέπει ἐπίσης νὰ ὀφείλωνται ἐπισταλίαι, ὅταν συμφωνῆται ὅτι ὁ πλοίαρχος θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν (2). Τῷ ὄντι, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει νὰ παραπονεθῇ εἰ μὴ καθ' ἑαυτοῦ, ἐὰν ἡ ἐκφόρτωσις δὲν ἐγένετο πρὸ τῆς λήξεως τῶν ἡμερῶν σταλίας (3).

**794.** *Ἀντεπισταλίαι.* — Μὴ ὁρισθείσης διὰ τῆς συμβάσεως ἢ μὴ ὁριζομένης διὰ τῆς συνηθείας τῆς διαρκείας τῆς περιόδου τῶν ἐπισταλιῶν, πᾶσαι αἱ ἡμέραι αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν φόρτωσιν ἢ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐπὶ πλέον τῶν σταλιῶν πληρώνονται κατὰ τὴν ἀναλογίαν τῶν ἐπισταλιῶν. Ὁρισθείσης ὅμως τῆς διαρκείας τῆς περιόδου τῶν ἐπισταλιῶν, ἐὰν λήξῃ αὕτη χωρὶς νὰ συντελεσθῇ ἡ φόρτωσις ἢ ἡ ἐκφόρτωσις, αἱ πλεονάζουσαι ἡμέραι πληρώνονται ἐν μέτρῳ μεγαλειτέρῳ, καλεῖται δὲ ἡ ἀποζημίωσις ἢ ἡ ἀμοιβὴ ἡ ὀφειλομένη τότε *ἀντεπισταλίαι ἢ διπλαῖ ἐπισταλίαι* (contresurestaries, sursurestaries, contrestaries).

**795.** Ἡ τιμὴ τῶν ἀντεπισταλιῶν ὑπολογίζεται συνήθως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπισταλιῶν. Αἱ πρῶται εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τόσον τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῶν δευτέρων. Ποικίλλουσι δὲ ὡς πρὸς τοῦτο σφοδρα αἱ συνήθειαι.

Ὅταν αἱ ἐπισταλίαι ὡρίσθησαν ἐπὶ τῇ τιμῇ τῆς συνηθείας, δὲν ὑπάρχει δυσκολία τις, ἀλλ' ἂν αἱ ἐπισταλίαι εἶναι κατώτεραι τῆς συνήθους τιμῆς καὶ οὐδὲν ἐλέχθη περὶ τῶν ἀντεπισταλιῶν, δέον νὰ ὑπολογισθῶσιν αὗται κατὰ τὴν συνήθη τιμὴν τῶν ἐπισταλιῶν ἢ κατὰ τὴν χαμηλοτέραν τιμὴν τὴν ὁρισθεῖσαν ἐν τῇ ναυλώσει; Τοῦτο εἶναι ζήτημα ἑρμηνείας τῆς βουλήσεως. Φαίνεται εὔλογον νὰ σκεφθῶμεν, ὅτι, γενομένης συγκαταβάσεώς τινος εἰς τὸν φορτωτὴν ἐπὶ τῆς συνήθους τιμῆς τῶν ἐπισταλιῶν, ὑπῆρχεν ἡ πρόθεσις νὰ δοθῇ

---

(1) Ὅρα τὸ κείμενον τῆς διαταγῆς ταύτης ἐν τῇ Journal de jurisprudence de Marseille, 1870. 2. 187.

(2-3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Rouen 29 Ἰανουαρίου 1892. Ἐμποροδικεῖον τῆς Dunkerque 27 Δεκεμβρίου 1892. Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 675· 1892-93, σελ. 538.

πρὸς αὐτὸν ἀνταμοιβὴ ἀνάλογος πρὸς τὴν τῶν ἀντεπισταλιῶν (1).

**795** δίς. Δὲν δύναντται δὲ νὰ διαρκῶσιν ἐπ' ἀόριστον αἱ προθεσμίαι τῶν ἐπισταλιῶν καὶ τῶν ἀντεπισταλιῶν. Ὅταν ὁ πλοίαρχος εἶναι βέβαιος, ὅτι δὲν θὰ λάβῃ ὁλόκληρον φορτίον, ὀφείλει ν' ἀποπλεύσῃ. Ἄλλως δὲν ὀφείλονται πλέον αἱ ἐπισταλίαι καὶ αἱ ἀντεπισταλίαι (2). Πῶς νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ συντελέσῃ διὰ τῆς ἀναβολῆς τοῦ ἀπόπλου εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ποσῶν τῶν ὀφειλομένων ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ καὶ τοῦ παραλήπτου, ἀφοῦ τὰ συμφέροντα αὐτοῦ εἶναι ἐξησφαλισμένα δυνάμει τοῦ κανόνος καθ' ὃν τὸ κενὸν πληρώνεται εἰς αὐτὸν ὑπὸ τοῦ πλήρους (ἄρθρ. 288, ἐδ. 1 ἐμπ. κώδ.);

**796.** Ὑπὸ τίνος δὲ ὀφείλονται αἱ ἐπισταλίαι ἢ αἱ ἀντεπισταλίαι; Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὀφείλονται ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ἕνεκα τῆς περὶ τὴν φόρτωσιν ἀργοπορίας, ὑπὸ τοῦ παραλήπτου δὲ ἕνεκα τῆς ἀργοπορίας περὶ τὴν ἐκφόρτωσιν. Διότι ὁ διαπράξας τὸ πταῖσμα ὀφείλει νὰ ἐπανορθώσῃ τὴν χρηματικὴν ζημίαν ἣν ἐπροξένησεν. Ἀλλὰ σημαίνει ἆρά γε τοῦτο ὅτι ὁ ναυλῶν (ἢ ὁ πλοίαρχος) δὲν δύναται πρὸς τούτοις ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ παραλήπτου, ἐὰν κρίνῃ τοῦτο καλόν, τὰς ἐπισταλίας ἢ τὰς ἀντεπισταλίας τὰς ὀφειλομένας ἕνεκα τῆς ἀργοπορίας τοῦ φορτωτοῦ; Δύναται βεβαίως νὰ τὸ πράξῃ, ἐὰν ὁ παραλήπτης τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι ἀντιπρόσωπος τοῦ φορτωτοῦ, ἐάν, λόγου χάριν, εἶναι ὑπάλληλός του ἢ παραγγελιοδόχος του. Δὲν ἔχουσιν ὅμως πάντοτε οὕτω τὰ πράγματα, πολλοῦ γε καὶ δεῖ· πολλάκις ὁ παραλήπτης εἶναι ἀγοραστὴς τῶν κατὰ θάλασσαν μετακομιζομένων ἐμπορευμάτων. Καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ἀκόμη καθ' ἣν ὁ παραλήπτης δὲν εἶναι ἀντιπρόσωπος τοῦ φορτωτοῦ, ὁ ναυλῶν δύναται ν' ἀπαιτήσῃ παρ' αὐτοῦ τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας αἵτινες ἐχώρησαν ἐκ πταίσματος τοῦ

---

(1) Κατὰ τὴν ἡμετέραν γνώμην, Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 24 Ὀκτωβρίου 1856, Nantes, 7 Ἀπριλίου 1876, Dunkerque, 1 Αὐγούστου 1876, Journal de jurisprudence de Marseille 1856. 1. 345. 1876. 2. 215 καὶ 221.—Desjardins, III, ἀριθ. 777, σελ. 459. Laurin sur Cresp, II, σελ. 763.—Κατ' ἀντίθετον πνεῦμα, Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 2 Ἰουλίου 1852, 30 Σεπτεμβρίου καὶ 10 Ὀκτωβρίου 1861, Journal de jurisprudence de Marseille, 1861. 1. 268 καὶ 183.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 4 Ἰουλίου 1873, Journal de jurisprudence de Marseille, 1873. 1. 256.—Desjardins III, ἀριθ. 831, σελ. 63.

τελευταίου τούτου· διότι αἱ ὀφειλαὶ αὗται, ὡς θέλομεν ἐξηγήσει κατωτέρω (ἄρθρ. 797), εἶναι παρεπόμενα τοῦ ναύλου τὰ ὁποῖα δύνανται ν' ἀπαιτηθῶσι παρὰ τῶν αὐτῶν προσώπων παρ' ὧν καὶ αὐτὸς ὁ ναῦλος. Πάντως ὅμως θὰ ἔπαυε τοῦτο νὰ εἶναι ὀρθόν, ἐὰν αἱ ἐπισταλίαι ἢ ἀντεπισταλίαι, αἱ χωρήσασαι ἐξ αἰτίας τοῦ ναυλωτοῦ, μὴ ἐμνημονεύοντο μετὰ τοῦ ναύλου ἐν τῇ φορτωτικῇ. Αἱ μόναι ἐνοχαὶ διὰ τὰς ὁποίας δύναται νὰ εἶναι ὑπεύθυνος ὁ παραλήπτης εἶναι αἱ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνημονευόμεναι (1). Ἐκ τούτου ἐξυπακούεται, ὅτι ὁ φορτωτὴς δύναται νὰ ζητήσῃ παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ ὁ πλοίαρχος δύναται ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ φορτωτοῦ νὰ γίνῃ ἐν τῇ φορτωτικῇ μνεία τῶν πληρωτέων ἐπισταλιῶν καί, ἂν ὑπάρχῃ λόγος, τῶν ἀντεπισταλιῶν. Δὲν δύναται δέ τις ν' ἀντιτάξῃ κατὰ τοῦ δικαιώματός του τῆς ἀπαιτήσεως τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ μνείας τούτου τὸ ὅτι τὸ ἄρθρον 281 ἐμπ. κώδ. δὲν περιλαμβάνει αὐτὴν μεταξὺ τῶν δηλώσεων αἵτινες δέον νὰ περιέχωνται ἐν τῇ φορτωτικῇ. Τὸ ἄρθρον 281 ἐμπ. κώδ. δὲν εἶναι περιοριστικόν (2) (3).

**797**. Μεγάλη διαφωνία ἐγείρεται ὡς πρὸς τὴν φύσιν τῶν ἐπισταλιῶν καὶ τῶν ἀντεπισταλιῶν. Εἶναι ἆρά γε αὗται συνήθης ἀπαίτησις ἀποζημιώσεως ἕνεκα ἀργοπορίας ἢ παρεπομένη τῷ ναύλῳ ἀπαίτησις ;

Παρουσιάζει δὲ τὸ ζήτημα ἐνδιαφέρον πρακτικὸν ὑπὸ διαφόρους ἐπόψεις, ὧν αἱ σπουδαιότεραι εἶναι αἱ ἑπόμεναι :

Ἐὰν ἡ ἀπαίτησις τῶν ἐπισταλιῶν καὶ τῶν ἀντεπισταλιῶν ἀποτελεῖ εἶδος ἀμοιβῆς παρεπομένης τῷ ναύλῳ,

*α*. Παύει ὑφισταμένη, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 302 ἐμπ. κώ-

---

(1) Poitiers, 25 Ἰουλίου 1876, D. 1878. 2. 124.

(2) Ὅρα ἐν τούτοις Ἄχυρ. 29 Δεκεμβρίου 1874, D. 1875. 1. 433.

(3) Πολλοὶ ξένοι κώδικες ἀπαιτοῦσι ρητῶς νὰ μνημονεύωνται αἱ πληρωτέαι ἕνεκα τῆς περὶ τὴν φόρτωσιν ἀργοπορίας ἐπισταλίαι ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἵνα ἐπιτρέπηται ἡ ἀπαίτησις αὐτῶν παρὰ τοῦ παραλήπτου. Ὅρα ναυτικοὺς κώδικας τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 113), τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 154) τῆς Δανίας (ἄρθρ. 154). Τὸ ἄρθρον 615 τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος διατάσσει ἁπλῶς, ὅτι ὁ παραλήπτης ὀφείλει νὰ πληρώσῃ τὰς ἐπισταλίας. Ἀλλὰ κατὰ τὰς ἐξηγήσεις τὰς δοθείσας ἐν ταῖς συνδιασκέψεσι καθ' ἃς συνετάχθη ὁ κῶδιξ, τοῦτο δὲν ἰσχύει διὰ τὰς ἐπισταλίας τοῦ ἀπόπλου εἰ μὴ καθόσον μνημονεύονται αὗται ἐν τῇ φορτωτικῇ.

δικος ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ καταλήψεως τῶν ἐμπορευμάτων (1).

β. Ἐξασφαλίζεται διὰ τοῦ αὐτοῦ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων προνομίου, δι' οὗ καὶ ἡ ἀπαίτησις τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 280 Ε. Κ.).

γ. Ὁ πλοίαρχος δύναται ἐν περιπτώσει μὴ πληρωμῆς τῶν ἐπισταλιῶν καὶ τῶν ἀντεπισταλιῶν νὰ παρακαταθέσῃ εἰς τρίτου χεῖρας τὰ ἐμπορεύματα (ἄρθρ. 306 Ε. Κ.) (2).

δ. Ὑπόκειται εἰς τὴν αὐτὴν παραγραφὴν εἰς ἣν καὶ ἡ ἀπαίτησις τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 132 Ε. Κ.) (3).

ε. Ἡ παραχώρησις ἡ γινομένη δυνάμει τοῦ ἄρθρ 216 Ε. Κ. δέον νὰ περιλαμβάνῃ τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας.

ζ. Τὸ δικαστήριον τὸ ἁρμόδιον ὅπως δικάσῃ τὰς περὶ τοῦ ναύλου διαφορὰς εἶναι ἁρμόδιον καὶ νὰ λύσῃ τὰς δυσκολίας τὰς ἀναφορικῶς πρὸς τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας ἐγειρομένας (4).

Οὐδεμία τῶν λύσεων τούτων εἶναι ὀρθή, ἐὰν αἱ ἐπισταλίαι καὶ αἱ ἀντεπισταλίαι ἀποτελοῦσιν ἁπλῶς ἀποζημίωσιν ὀφειλομένην ἕνεκα τῆς ἀργοπορίας.

η. Τὸ ζήτημα παρουσιάζει ἐπίσης ἐνδιαφέρον καὶ ὡς πρὸς τὸ χρονικὸν σημεῖον ἀπὸ τοῦ ὁποίου ἄρχεται ἡ ὀφειλὴ τῶν *ἐπισταλιῶν*. Ἄρχεται δὲ αὕτη ἀπὸ τῆς στιγμῆς καθ' ἣν θέλει γίνει ὄχλησις κατὰ τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ παραλήπτου, ἐὰν αὗται εἶναι ἀποζημίωσις, κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 1139 τοῦ ἀστ. κώδικος, πλὴν ἂν συνεφωνήθη ὅτι αἱ ἐπισταλίαι θέλουσι χωρήσει αὐτοδικαίως κατὰ τὴν λῆξιν τῶν σταλιῶν, δύναται δέ τις νὰ συναγάγῃ τὴν συμφωνίαν ταύτην ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ καθορισμοῦ τῆς διαρκείας τῶν σταλιῶν

---

(1) Ἀκυρ. 9 Μαρτίου 1881, Journal de jurisprudence de Marseille 1882. 2. 86. Ὅρα σημ. 3 τῆς σελ. 676.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 9 Μαρτίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 556.

(3) Ἀκυρ. 10 Νοεμβρίου 1890 (προτάσεις τοῦ ἀντεισαγγελέως Dejardins). D. 1880. 1. 457.

(4) Rouen 12 Ἰανουαρίου 1891, Ἐμποροδικεῖον τοῦ Bordeaux, 30 Δεκεμβρίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91, σελ. 522· 1892-93, σελ. 555.

διὰ τοῦ ναυλωτικοῦ ἢ τῆς φορτωτικῆς (1). Χωροῦσι δὲ αἱ ἐπισταλίαι ἄνευ προηγουμένης ὀχλήσεως ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν σταλιῶν τῶν ὁριζομένων ἔστω καὶ ὑπὸ τῆς συνηθείας, ἐὰν θεωρηθῶσιν ὡς παρεπόμενον τοῦ ναύλου. Τὸ αὐτὸ ζήτημα τίθεται καὶ ὡς πρὸς τὰς *ἀντεπισταλίας*, ἀλλ' ἐπειδή, ὅπως γεννηθῇ ὑποχρέωσις ἀντεπισταλιῶν, ἀνάγκη νὰ ἔχῃ ὁρισθῇ ἡ διάρκεια τῶν ἐπισταλιῶν διὰ τῆς συμβάσεως, δυνάμεθα ν' ἀποφανθῶμεν ὅτι ἐκ τῆς συμβάσεως ταύτης ἐξυπακούεται, ὅτι αἱ ἀντεπισταλίαι θὰ χωρήσωσιν αὐτοδικαίως ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν ἐπισταλιῶν (2).

Οἱ θέλοντες νὰ παραστήσωσι τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας ὡς ἀποζημίωσιν, εἶπον, ὅτι ἐνέχουσιν αὗται τὴν ἔννοιαν τῆς ἀργοπορίας περὶ τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν, καὶ ὅτι ἕνεκα τῆς ἀργοπορίας ταύτης ἀκριβῶς ὁ ἐφοπλιστὴς δέον ν' ἀποζημιωθῇ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ἢ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου, δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 294 Ε. Κ.

Φυσικώτερον ὅμως φαίνεται νὰ θεωρήσωμεν τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας, ὡς πράττει καὶ ἡ νομολογία (3), ὡς ἀμοιβὴν ἢ συμπληρωματικὸν ναῦλον προστιθέμενον εἰς τὸν ἀρχικόν. Ἡ ναύλωσις εἶναι κατὰ τὸν νόμον εἶδος μισθώσεως (ἄρθρ. 273 Ε. Κ.). Ὁ ναυλωτὴς συνεπείᾳ τῆς περὶ τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν ἀργοπορίας ποιεῖται χρῆσιν τοῦ πλοίου ἐπὶ μακρότερον χρόνον. Εἶναι λοιπὸν δίκαιον νὰ ὀφείληται συμπληρωματικὸν μίσθωμα. Τοῦτο δὲ εἶναι αἱ ἐπισταλίαι καὶ αἱ ἀντεπισταλίαι.

**797** δίς. Ἐν *Βελγίῳ* κατὰ τὴν ἐπικρατεστέραν γνώμην αἱ ἐπισταλίαι καὶ αἱ ἀντεπισταλίαι χαρακτηρίζονται ὡς ἀποζημιώσεις

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 9 Μαρτίου 1881, Journal de jurisprudence de Marseille, 1882. 1. 222

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 25 Ἰουνίου 1868, Journal de jurisprudence de Marseille, 1868. 1. 260.

(3) Εἶναι ἡ θεωρία ἡ καθιερωθεῖσα διὰ τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων τῶν ἀναγραφομένων ἐν ταῖς προηγουμέναις σημειώσεσι 1-4 τῆς σελ. 675. Ὅρα ἐπίσης κατὰ τὸ αὐτὸ πνεῦμα Laurin sur Cresp, II, σελ. 152 καὶ 153.

Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα Aix 10 Ἰανουαρίου 1879, Journal de jurisprudence de Marseille, 1879. 1. 230. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἀποκρούει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 302 ἐμπ. κώδ. ἐπὶ τῶν ἐπισταλιῶν. Ὅρα σημ. 1 τῆς σελ. 675.

ὁριζόμεναι κατ' ἀποκοπήν (1). Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 573 καὶ 909) δὲν φαίνεται εὔνους πρὸς τὴν γνώμην τὴν καθιερωθεῖσαν ὑπὸ τῆς γαλλικῆς νομολογίας.

**798.** Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν πρὸς τὰς σταλίας τὴν προθεσμίαν τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου. Ἐὰν ἔγινεν ἡ φόρτωσις πρὸ τῆς λήξεως τῶν σταλιῶν, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει ν' ἀποπλεύσῃ χωρὶς νὰ περιμείνῃ νὰ παρέλθωσιν αὗται. Αἱ σταλίαι εἶναι προθεσμία χορηγημένη εἰς τὸν ναυλωτὴν διὰ τὴν φόρτωσιν, οὐχὶ εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν ἀναχώρησιν (2). Ἀλλ' ἂν ἡ φόρτωσις δὲν ἔχῃ συντελεσθῆ μετὰ τὰς ἡμέρας τῶν σταλιῶν, ὀφείλει ἆρά γε ὁ πλοίαρχος νὰ περιμείνῃ ἀκόμη, βαρυνομένου τοῦ ναυλωτοῦ νὰ πληρώσῃ ἐπισταλίας καὶ μάλιστα, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος, καὶ ἀντεπισταλίας; Εἶναι ἀναμφίβολον, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν ἐλέχθη ὅτι μετὰ τὴν πάροδον ὡρισμένου ἀριθμοῦ ἡμερῶν σταλιῶν καὶ ἐπισταλιῶν ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται ν' ἀποπλεύσῃ, δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο, καίτοι δὲν συνετελέσθη ἔτι ἡ φόρτωσις. Ἐὰν μάλιστα δὲν ὑπάρχῃ ρητὴ τοιαύτη συμφωνία, φαίνεται δίκαιον νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος κέκτηται τὸ αὐτὸ δικαίωμα. Ἄλλως ἡ ἀργοπορία τοῦ φορτωτοῦ δύναται νὰ προξενήσῃ εἴτε εἰς τοὺς ἄλλους φορτωτὰς εἴτε εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ζημίαν τινὰ ἀνεπανόρθωτον. Ρητέον ἄλλως, ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀπαιτεῖται προηγουμένη ὄχλησις τοῦ ναυλωτοῦ, πλὴν ἂν ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης ὁ πλοίαρχος δυνάμει συμβάσεως ἢ ἐκ τῆς συνηθείας.

**799.** *Ὑποχρέωσις τοῦ ναυλωτοῦ νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὰς κοινὰς ἀβαρίας.*—Πολλοὶ συγγραφεῖς καί τινες ξέναι νομοθεσίαι κατατάσσουσιν ἐν ταῖς ὑποχρεώσεσι ταῖς πηγαζούσαις ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως καὶ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ ὅπως συνεισφέρωσι καὶ αὐτοὶ εἰς τὰς θυσίας τὰς γινομένας ἑκουσίως πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου· συνδέουσι λοιπὸν μετὰ τῆς ναυλώσεως τὴν σπουδαίαν θεωρίαν τῶν κοινῶν ἀβαριῶν. Εὑρισκόμεθα ἐνταῦθα ἐνώπιον ἰδέας ἐσφαλμένης.

---

(1) Bruxelles, 29 Νοεμβρίου 1883, 4 Ἀπριλίου 1888. Jurisprudence du port d' Anvers. 1884. 1. 148· 1888. 1. 243· Jacobs, I, σελ. 334 καὶ 335.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 775, σελ. 465, ἀριθ. 803 καὶ 831.

Ὡς θέλομεν ἀποδείξει τοῦτο (Κεφάλαιον Ε'), ἡ ὑποχρέωσις τῆς συνεισφορᾶς εἰς τὰς κοινὰς ἀβαρίας στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἀρχῆς, ὅτι οὐδεὶς πρέπει νὰ γίνηται πλουσιώτερος ἐπὶ ζημίᾳ τῶν ἄλλων, ἔχει ἑπομένως τὴν πηγήν της εἰς οἱονεὶ συνάλλαγμα καὶ ὄχι εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως. Τὸ ἀληθὲς εἶναι, ὅτι ἡ θεωρία τῶν κοινῶν ἀβαριῶν ὑποθέτει κατ' ἀρχὴν διὰ τὴν ἐφαρμογήν της, ὅτι συνωμολογήθη μία ἢ πλείονες ναυλώσεις. Ἔχομεν δὲ ἐνταῦθα ἁπλῶς στοιχεῖον πραγματικὸν ἄνευ τοῦ ὁποίου ἐν γένει δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἡ θεωρία αὕτη.

## ΤΜΗΜΑ Δ'

### Περὶ τῆς διαρρήξεως καὶ περὶ τῆς λύσεως τῆς ναυλώσεως.

**800**. Ὡς πᾶν ἐν γένει συνάλλαγμα, ἡ ναύλωσις δύναται νὰ διαρρηχθῇ εἴτε διὰ τῆς ἀμοιβαίας συναινέσεως τῶν μερῶν (ἄρθρ. 1134, ἐδ. 2, ἀστ. κώδ.) εἴτε διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῇ ἀγωγῇ τοῦ ἑνὸς τῶν μερῶν ἕνεκα τῆς μὴ ἐκπληρώσεως τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἑτέρου (ἄρθρ. 1184 ἀστ. κώδικος). Ἀλλὰ πλὴν τούτου ἡ διάρρηξις τοῦ συναλλάγματος τούτου δύναται νὰ προέλθῃ καὶ ἐξ εἰδικῶν δι' αὐτὸ αἰτιῶν· γίνεται δὲ εἴτε αὐτοδικαίως, εἴτε μόνῃ τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ.

**801**. Ἡ διάρρηξις γίνεται αὐτοδικαίως, ὅταν, πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου, τουτέστι πρὶν ἢ ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ναυλώσεως, παράγηται περίπτωσις ἀνωτέρας βίας ἐμποδίζουσα τελείως τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῆς. Οὕτω, ἐπερχομένης πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως ἀπαγορεύσεως ἐμπορίας μετὰ τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου, ἡ ναύλωσις διαρρήγνυται· οὐδεὶς τῶν συμβαλλομένων δικαιοῦται ν' ἀπαιτήσῃ παρὰ τοῦ ἄλλου ἀποζημίωσιν, καὶ κατ' ἀκολουθίαν ὁ ναυλωτής, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος, φέρει τὰ ἔξοδα τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 276). Ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἐφαρμόζεται μήτε εἰς τὰ συμβεβηκότα τὰ καὶ προγενέστερα ἀκόμη τῆς ἀναχωρήσεως τὰ ἐπιβραδύνοντα μόνον τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ συναλλάγματος, μήτε εἰς τὰ μεταγενέστερα γεγονότα τὰ ὁποῖα παρεμβάλλουσι πρόσκομμα ἐξακολουθήσεως τῆς ἀρξαμένης ἐκτελέσεως αὐτοῦ. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν γεγονότων τὰ ὁποῖα ἐπιβραδύνουσι τὸν ἔκπλουν τοῦ πλοίου ἢ

ἐμποδίζουσιν ἐπί τινα χρόνον τὴν ἐξακολούθησιν τοῦ πλοῦ, ὁρίζονται ὑπὸ τῶν ἄρθρ. 277 καὶ 300. (Ὅρα ἀριθ. 781 καὶ ἑπομ.).

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς συνεπείας τῶν περιπτώσεων ἀνωτέρας βίας, αἵτινες, ἐπερχόμεναι κατὰ τὸν διάπλουν, ἐμποδίζουσιν ἀπολύτως τὴν ἐξακολούθησιν τοῦ πλοῦ, ποικίλλουσιν αὗται κατὰ τὴν φύσιν τῶν γεγονότων. Ἐγένετο λόγος (ἀριθ. 680 καὶ ἑπόμ.) *περὶ τῆς πρὸς πλοῦν ἀτικανότητος*, ἥτις διαρρηγνύει τὸ συνάλλαγμα διὰ τὸ μέλλον καὶ παρέχει ἀφορμὴν πληρωμῆς ἀναλογικοῦ ναύλου (ἄρθρ. 296). Ὡς πρὸς τὴν *ἀπαγόρευσιν ἐμπορίας*, περὶ ἧς ἰδίᾳ προυνόησεν ὁ κῶδιξ, ρητέον ὅτι διαρρηγνύει καὶ αὐτὴ τὸ συνάλλαγμα διὰ τὸ μέλλον, δὲν ἀπαλλάσσει ὅμως τὸν ναυλωτὴν τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς ὁλοκλήρου τοῦ ναύλου, ἐὰν τὸ πλοῖον ἦτο ναυλωμένον μόνον διὰ τὴν ἄνοδον (ὅρα ἀριθ. 774). Ἐν ᾗ περιπτώσει ἔχομεν ναύλωσιν διὰ τὴν ἄνοδον καὶ διὰ τὴν κάθοδον, τὸ δὲ καθ' ὁδὸν πλοῖον ἀναγκάζεται νὰ ἐπανέλθῃ μετὰ τοῦ φορτίου του, ὀφείλεται μόνον ὁ τῆς ἀνόδου ναῦλος (ἄρθρ. 299). Ἡ κατάληψις τῶν ἐμπορευμάτων ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ ἢ ἡ ἀπώλεια αὐτῶν συνεπείᾳ ναυαγίας, καθίσματος ἢ ἄλλου θαλασσίου συμβεβηκότος διαρρηγνύει τὸ συνάλλαγμα καὶ ὡς πρὸς τὸ παρελθὸν ἀκόμη· πᾶν ἐπὶ τοῦ ναύλου δικαίωμα ἀποκλείεται (ἄρθρ. 302). Ὅρα ἀριθ. 766 καὶ ἑπομ.

**802**. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἰρημένων συνάγεται, ὅτι ἐνδιαφέρει σπουδαίως νὰ γινώσκωμεν πότε ἄρχεται καὶ πότε λήγει ὁ πλοῦς τῆς ἀνόδου. Ἐὰν ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἐμπορίας ἐπέλθῃ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ τῆς ἀνόδου, ἡ ναύλωσις διαρρήγνυται καὶ οὐδεὶς ὀφείλεται ναῦλος (ἄρθρ. 276 καὶ 277). Ἐὰν ἐπέλθῃ αὕτη πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοῦ τῆς καθόδου, ὁ ναῦλος ὀφείλεται διὰ τὴν κάθοδον ὡς καὶ διὰ τὴν ἄνοδον.

Δυσκολίαι παρουσιάζονται ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τῆς ἐνάρξεως καὶ τοῦ τέλους τοῦ πλοῦ τῆς ἀνόδου εἰς δύο συνηθεστάτας ὑποθέσεις.

*α*. Ὅταν τὸ πλοῖον ὀφείλῃ νὰ διευθυνθῇ πρὸς φόρτωσιν εἰς τόπον εἰς ὃν δὲν εὑρίσκεται ἀκόμη κατὰ τὴν συνομολόγησιν τῆς ναυλώσεως, ἄρχεται ἆρά γε ὁ πλοῦς πρὶν ἢ φορτώσῃ τὸ πλοῖον; Ὁ ναυλῶν δὲν ἄρχεται ἐκτελῶν τὸ συνάλλαγμα εἰ μὴ ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως. Ὁ προκαταρκτικὸς διάπλους ὁ ἀπαιτούμενος πρὸς μετάβασιν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον γίνεται ὑπὸ τοῦ ναυλοῦντος ἐπὶ ἰδίῳ αὐτοῦ κινδύνῳ.

*β*. Ὅταν τὸ πλοῖον ναυλοῦται ὅπως καταπλεύσῃ κατὰ διαδοχὴν εἰς πλείονας λιμένας, πότε περατοῦται ὁ πλοῦς τῆς ἀνόδου ; Δίκαιον φαίνεται νὰ μὴ θεωρήσωμεν ἀποπερατωθέντα τὸν πλοῦν εἰ μὴ ὅταν φθάσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα τοῦ προορισμοῦ του. Τῷ ὄντι πρὸ τούτου δὲν δύναταί τις νὰ εἴπῃ ὅτι ἡ ἐκτέλεσις τῆς ναυλώσεως εἶναι πλήρης, τουλάχιστον ὡς πρὸς τὸ μέρος αὐτῆς τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὴν ἄνοδον (1).

**803.** *Διάρρηξις ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ.* — Ἡ ναύλωσις δύναται νὰ διαρρηχθῇ τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ, ὅστις ὅμως ὑποχρεοῦται ἕνεκα τούτου νὰ πληρώσῃ ἀποζημίωσιν, τὴν ὁποίαν ὁ νόμος ὁρίζει κατ' ἀποκοπὴν εἰς τὸ ἥμισυ τοῦ συμπεφωνημένου ναύλου (ἄρθρ. 288). Δὲν ἐφαρμόζεται δὲ τοῦτο εἰ μὴ πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου· ἀρξαμένου τοῦ πλοῦ, δύναται μὲν βεβαίως ὁ ναυλωτὴς νὰ ἀναλάβῃ τὰ ἐμπορεύματά του, ὀφείλει ὅμως ἀκέραιον τὸν ναῦλον (ἄρθρ. 293). Ἐὰν ἄλλως ἔχει τὸ πρᾶγμα πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως, ὁ λόγος εἶναι, ὅτι τότε εἶναι πιθανὸν νὰ εὕρῃ εὐκόλως ὁ ναυλῶν ἄλλους ναυλωτάς, καὶ ὅτι λόγοι σοβαροὶ (ὑγιεινὴ κατάστασις τοῦ τόπου τοῦ κατάπλου, αὔξησις τῶν τελωνιακῶν δασμῶν, ἐκπεσμὸς τῶν τιμῶν τῶν ἐμπορευμάτων), δυνατὸν νὰ καθιστῶσιν ἐπιθυμητὴν εἰς τὸν ναυλωτὴν τὴν διάρρηξιν τοῦ συμβολαίου. Ἀκριβῶς δὲ ἕνεκα τοῦ δικαιώματος τούτου τοῦ ναυλωτοῦ παραδέχεται ὁ κῶδιξ ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δικαίωμα ἀνάλογον ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης· δύναται δηλαδὴ ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ διακόψῃ τὸν πλοῦν πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως ὡς πρὸς τοὺς ἐργάτας θαλάσσης τοὺς μισθωμένους παρ' αὐτοῦ ἀντὶ ἀποζημιώσεως ὁριζομένης κατ' ἀποκοπὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 252 Ε. Κ., ἀριθ. 423 καὶ 424.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι κατ' ἀρχὴν δὲν δύναται ὁ ναυλωτὴς νὰ διαρρήξῃ τὸ συνάλλαγμα ἐπὶ πληρωμῇ τοῦ ἡμιναύλου μέχρις αὐτῆς τῆς στιγμῆς τῆς ἀναχωρήσεως, ἀλλὰ μόνον μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ἤρχισεν ἡ φόρτωσις. Διὸ τὸ ἄρθρον 288 ὁρίζει ὅτι, *ἐὰν τὸ πλοῖον, λαβὸν ἤδη μέρος τοῦ φορτίου του, ἐξέπλευσε μὲ ἐλλιπὲς φορτίον, ὀφείλεται εἰς τὸν πλοίαρχον ὁλόκληρος ὁ ναῦλος.*

Παρέκκλισίς τις ὅμως εἰσήχθη ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπὸ τοῦ τελευταίου τούτου ὅρου εἰς ὃν ὑπόκειται τὸ δικαίωμα τῆς διαρρήξεως

(1) Desjardins, III, ἀριθ. 846.

ἐπὶ τῇ πληρωμῇ τοῦ ἡμίσεος τοῦ ναύλου. Ἐν τῇ περιπτώσει συλλογάδην φορτώσεως, ὁ ναυλωτὴς δύναται ν' *ἀναλάβῃ* τὰ ἐμπορεύματά του πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως πληρώνων τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 291, ἐδ. 1). Ἐὰν ἡ διάρρηξις εἶναι μεταγενεστέρα τῆς φορτώσεως, ὁ ναυλωτὴς ὀφείλει μόνον νὰ φέρῃ τὰ ἔξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Διατὶ τὸ δικαίωμα τῆς διαρρήξεως ἐπεφυλάχθη ἐξαιρετικῶς εἰς τὸν ναυλωτὴν καὶ μετὰ τὴν φόρτωσιν ἐν περιπτώσει συλλογάδην φορτώσεως; Τοῦτο ἐξηγήθη ἐκ τῆς ἐπιθυμίας τοῦ νομοθέτου τοῦ νὰ τηρήσῃ εἶδός τι ἀμοιβαιότητος μεταξὺ τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ. Ἐν τῇ συλλογάδην φορτώσει ὁ ναυλῶν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ μὴ δεχθῇ τὰ ἐμπορεύματα ἢ μάλιστα καὶ ν' ἀποβιβάσῃ αὐτά, ὅταν δὲν κατορθώνῃ νὰ συμπληρώσῃ τὸ φορτίον τοῦ πλοίου του (ἀριθ. 634) (1).

**804** Ὁ ἡμίναυλος ὁ ὀφειλόμενος ἐν περιπτώσει διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ εἶναι ἀποζημίωσις ὁριζομένη κατ' ἀποκοπήν. Δὲν δυνάμεθα δὲ νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἐν μέρει, διότι οὐδεμία ἐγένετο μετακόμισις. Ὅρα ἀριθ. 775, 806 καὶ 821.

Ἀναγνωρίζοντες τὸν κατ' ἀποκοπὴν χαρακτῆρα τοῦ ἡμιναύλου, ὀφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι δέον νὰ ὀφείληται οὗτος καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ διάρρηξις τοῦ συναλλάγματος οὐδεμίαν ἐπροξένησε ζημίαν εἰς τὸν ναυλοῦντα, λόγῳ ὅτι εὗρεν οὗτος ναῦλον συμφέροντα ὅσον καὶ ὁ πρῶτος. Ὁ ναῦλος ὁ ὀφειλόμενος δι' ἄλλα ἐμπορεύματα φορτωνόμενα ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἀντικαθιστᾷ τὸν ἡμίναυλον διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα ἀποζημίωσιν ὁριστέαν κατ' ἀποκοπήν. Δυνατὸν ὅμως νὰ ὀφείλωνται εἰς ἐπίμετρον τοῦ ἡμιναύλου ἐπισταλίαι καὶ ἀντεπισταλίαι (2).

---

(1) Locré, Esprit du Code du commerce III, σελ. 257.

(2) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸν ψευδόναυλον ἢ ἡμίναυλον παραδέχονται οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 581), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 543), τῆς Ὁλλανδίας (407), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 688 1ον), οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Φινλανδίας (ἄρθρ. 94), τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 126), τῆς Δανίας (ἄρθρ. 126). Ἀλλὰ κατὰ τοὺς δύο τούτους τελευταίους κώδικας δὲν χωρεῖ τὸ δικαίωμα τῆς διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως ἐπὶ

**804** δίς. *Ἀπαλλοτρίωσις τοῦ ναυλωμένου πλοίου.* — Πρέπει ἄρά γε νὰ προσθέσωμεν εἰς τὰς περιπτώσεις διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως τὴν ἀπαλλοτρίωσιν τοῦ πλοίου τὴν γενομένην ὑπὸ τοῦ ναυλοῦντος πρὸ τῆς λήξεως τοῦ συναλλάγματος, οὕτως ὥστε ὁ νέος κτήτωρ νὰ δύναται, ἐὰν κρίνῃ καλόν, ν' ἀντιστῇ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ναυλώσεως, τῆς ὁποίας αὐτὸς δὲν μετέσχε ; Τὸ δικαίωμα τοῦ ναυλωτοῦ κατὰ τοῦ ναυλοῦντος εἶναι δικαίωμα ἐνοχικόν (de créance). Δὲν δυνάμεθα νὰ τὸ ἐπικαλεσθῶμεν κατὰ τοῦ εἰδικῷ τίτλῳ κτήτορος τοῦ πλοίου εἰ μὴ δυνάμει ρητῆς νομικῆς διατάξεως. Τοιαύτη διάταξις δὲν ὑπάρχει. Τὸ ἄρθρ. 1743 τοῦ ἀστ. κώδικος, τὸ ὁποῖον συγγραφεῖς τινες ἐπικαλοῦνται ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο, δὲν εἶναι κρίσιμον· ἀφορᾷ, καὶ κατ' αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπιγραφὴν τοῦ τμήματος εἰς τὸ ὁποῖον εἶναι κατατεταγμένον, ἀποκλειστικῶς τὴν μίσθωσιν τῶν ἀκινήτων (1). Διό, ὅσον σπουδαῖα καὶ ἂν εἶναι τὰ πρακτικὰ ἄτοπα τὰ ὁποῖα δύναται νὰ ἔχῃ ἡ λύσις αὕτη, ὀφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ὁ κτήτωρ τοῦ πλοίου δὲν ὑποχρεοῦται νὰ σεβα-

---

πληρωμῇ τοῦ ἡμιναύλου ἐν περιπτώσει μερικῆς ναυλώσεως, εἰ μὴ καθόσον πάντες οἱ ναυλωταὶ συμφωνοῦσι. Ὅρα ἄρθρ. 47 τοῦ ναυτικοῦ κώδικος τῆς Φινλανδίας, ἄρθρον 129 τῶν ναυτικῶν κωδίκων τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Δανίας.

Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ, ἐν περιπτώσει διαρρήξεως τοῦ συναλλάγματος τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως, δὲν ὑπάρχει νόμιμος κατ' ἀποκοπὴν προσδιορισμὸς ἀνάλογος πρὸς τὸν ἡμίναυλον· ὁ ἐφοπλιστὴς ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δικαιοῦται εἰς τὸ διαφέρον.

(1) Ἐναντίον, Bugnet sur Pothier, ἀριθ. 55. Traité du contrat de charte-partie. Desjardins III, ἀριθ. 762. Ὁ τελευταῖος οὗτος συγγραφεὺς οὐκ ὀρθῶς φρονεῖ, ὡς ἐξηγοῦμεν τοῦτο ἐν τῷ κειμένῳ, ὅτι τὸ ἄρθρον 1743 τοῦ ἀστ. κώδικος λύει τὸ ζήτημα, καὶ προβαίνει μέχρι τοῦ νὰ χαρακτηρίσῃ ὡς πλάνην μεγάλην καὶ ἀπτὴν τὴν γνώμην τὴν ὁποίαν παραδεχόμεθα ἡμεῖς καὶ ὑποστηρίζει ὁ Bedarride (ἀριθ. 727). — Ὁ Pothier (ἔνθα ἀνωτέρ.) ἀπεφαίνετο, ὅτι ἡ ναύλωσις δὲν δεσμεύει τὸν νέον κτήτορα. Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἐγένετο ἀπόπειρα μειώσεως τῆς ἀξίας τῆς θεωρίας αὐτοῦ διὰ τῆς παρατηρήσεως ὅτι ἔγραφεν οὗτος ὑπὸ τὸ κράτος ἀρχῆς ὅλως ἐναντίας τῆς ἀρχῆς τοῦ ἄρθρου 1743 τοῦ ἀστ. κώδικος. Ἀλλ' ἡ παρατήρησις αὕτη δὲν ἔχει καθ' ἡμᾶς οὐδεμίαν ἀξίαν. Ἡ παλαιὰ ἀρχή, εἰς ἣν ἀνεφέρετο ὁ Pothier καὶ καθ' ἣν ὁ εἰδικῷ τίτλῳ κτήτωρ κτήματος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ διατηρήσῃ τὴν μίσθωσιν τὴν συνομολογηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ δικαιοπαρόχου του, δὲν ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ ἀστικοῦ κώδικος εἰ μὴ καθόσον ἀφορᾷ τὰ ἀκίνητα.

σθῇ καὶ νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ναύλωσιν τὴν συνομολογηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἀπαλλοτριωτοῦ. Ὁ ἐξωσθεὶς ναυλωτὴς οὐδὲν ἄλλο ἔχει νὰ πράξῃ, εἰ μὴ νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσιν παρὰ τοῦ ἀπαλλοτριωτοῦ τοῦ ναυλώσαντος εἰς αὐτὸν τὸ πλοῖον πρὸ τῆς ἀπαλλοτριώσεως (1).

## ΤΜΗΜΑ Ε΄

**Περὶ τῶν προνομίων τῶν συναφῶν πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως. Περὶ τῶν παραγραφῶν καὶ τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου τῶν ἀντιτασσομένων κατὰ τῶν ἀγωγῶν τῶν γεννωμένων ἐκ τοῦ συναλλάγματος τούτου.**

**805.** Προνομια του ναυλουντος και του ναυλωτου. — Ἐν τῇ κατὰ γῆν μετακομίσει ἓν μόνον ὑπάρχει προνόμιον, τὸ πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν κομίστρων ἐπὶ τοῦ μετακομιζομένου πράγματος, δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 2102, 6ον ἀστ. κώδικος. Ὡς ἐκ τῆς εὐνοίας ἧς εἶναι ἄξιον τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως, εἰσήχθησαν προνόμια ὑπὲρ ἑκάστου τῶν συμβαλλομένων. Ὁ ναυλῶν ἔχει προνόμιον διὰ τὸν ναῦλόν του ἐπὶ τοῦ φορτίου (ἄρθρ. 280 καὶ 308 ἐμπ. κώδ.), ὁ ναυλωτὴς ἔχει ἐπίσης ἐπὶ τοῦ πλοίου δι' ὡρισμένας ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεως κατὰ τοῦ ναυλοῦντος (ἄρθρ. 280 καὶ 191, 11ον). Εἶναι τοῦτο ἐφαρμογὴ παλαιοῦ ἀποφθέγματος τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, μνημονευομένου ὑπὸ τοῦ Cleirac: *τὸ πλοῖον ὑποχρεοῦται εἰς τὸ ἐμπόρευμα καὶ τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὸ πλοῖον.* Ἡ ἰδέα ἡ ἐνυπάρχουσα ἐν τῷ ἀποφθέγματι τούτῳ ἐκφράζεται διὰ τοῦ ἄρθρ. 280 ἐμπ. κώδ., καθ' ὃ «τὸ πλοῖον, τὰ ἄρμενα καὶ ἐξάρτια, ὁ ναῦλος καὶ αἱ ἐν αὐτῷ πραγματεῖαι εἶναι ἀμοιβαίως ὑπέγγυα πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν συμφωνιῶν τῶν συναλλαττομένων» (2).

Τὰ δύο προνόμια τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυλωτοῦ εἶναι διακεκριμένα, διέπονται δὲ ὑπὸ διαφόρων κανόνων καὶ πρέπει νὰ ἐξετασθῶσι κεχωρισμένως.

**806.** Προνομιον του ναυλουντος. — Τὸ προνόμιον τοῦτο

---

(1) Ἡ λύσις αὕτη ἴσχυεν ἐπὶ μισθώσεως ἀκινήτων πρὸ τοῦ ἀστικοῦ κώδικος, ὅτε, κατ' ἀρχήν, ἡ μίσθωσις διερρήγνυτο διὰ τῆς πωλήσεως τῶν μισθωθέντων ἀκινήτων.

(2) Τὸ ἄρθρ. 280 ἐμπ. κώδ. εἶναι πιστὴ ἀντιγραφὴ τοῦ ἄρθρ. 11 κτλ. III, τίτλου I, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681.

ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2102, 6ον τοῦ ἀστικοῦ κώδικος ἀπονεμόμενον εἰς τὸν ἀγωγιάτην ἐπὶ μετακομιδῆς κατὰ γῆν.

Τὸ προνόμιον τοῦτο ἐξασφαλίζει τὸν ναῦλον καὶ τὰ παρεπόμενα αὐτοῦ, ἑπομένως τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας (ἀριθ. 797). Συνάπτεται δὲ καὶ μετὰ τῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπαιτήσεως κατὰ παντὸς ναυλωτοῦ πρὸς συνεισφορὰν εἰς τὰς κοινὰς ἀβαρίας. Τοῦτο δὲν ἀντιφάσκει πρὸς τὴν ἀνωτέρω ἐκφρασθεῖσαν ἰδέαν (ἀριθ. 799), καθ' ἣν ἡ ὑποχρέωσις τῆς συνεισφορᾶς εἰς τὰς κοινὰς ἀβαρίας δὲν πηγάζει ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως. Τὸ ἄρθρ. 308 τοῦ ἐμπ. κώδικος παρέχει ρητῶς τὸ προνόμιον εἰς τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναυλοῦντος κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ πρὸς συνεισφορὰν εἰς τὰς κοινὰς ἀβαρίας. Ἀλλ' ἂν ὁ νόμος ἐσιώπα, δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ γίνῃ τοῦτο δεκτόν.

Ἀλλ' εἶναι ἆρά γε ὁ ναυλῶν προνομιοῦχος καὶ διὰ τὰ τελωνιακὰ δικαιώματα καὶ τὰ ἔξοδα ναυαγιαιρεσίας τῶν ὁποίων ἐνδεχόμενον νὰ δικαιοῦται ν' ἀπαιτήσῃ τὴν πληρωμήν ; Τὰ δικαιώματα ταῦτα ἐξασφαλίζονται δι' εἰδικῶν προνομίων. Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ναυλῶν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ταῦτα ὡς νόμιμος ὑποκατάστατος τῆς τελωνιακῆς ἀρχῆς, διότι ὑπεύθυνος ὢν ἐπλήρωσεν αὐτὰ δι' ἄλλου (ἄρθρ. 1251 3ον ἀστ. κώδικος). Πρὸς τούτοις δυνάμεθα νὰ θεωρήσωμεν, ὅτι ἔχομεν ἐνταῦθα παρεπόμενα τοῦ ναύλου τὰ ὁποῖα δέον νὰ ἐξασφαλισθῶσιν ὡς αὐτός. (1).

Ἀλλ' ἀκριβῶς διὰ τὸν λόγον, ὅτι ἐν περιπτώσει διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως πρὸ τοῦ ἀπόπλου τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ δυνάμει τῶν ἄρθρων 288 καὶ 291 Ε. Κ., ὁ ἡμίναυλος εἶναι ἀποζημίωσις ὁριζομένη κατ' ἀποκοπὴν καὶ ὄχι ἀληθὲς ποσοστὸν τοῦ ναύλου, δὲν ἐξασφαλίζεται διὰ τοῦ προνομίου (2).

**807.** *Μεταναύλωσις.*—Τὰ προνόμια τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ ὑφίστανται ἐπίσης καὶ ἐπὶ μεταναυλώσεως. Τὸ προνόμιον τοῦ ἀρχικοῦ ναυλοῦντος δὲν ἐξασφαλίζει εἰ μὴ τὸν ναῦλον ὅστις συνεφωνήθη ὑπ' αὐτοῦ, καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ ναῦλος τῆς μεταναυλώσεως θὰ

---

(1) De Valroger, II, ἀριθ. 723.—Ὅρα γερμανικὸν ἐμπορικὸν κώδικα ἄρθρ. 615 καὶ 616.

(2) Nantes, 2 Ἰουνίου 1858, Journal de jurisprudence de Marseille, 1858. 2. 40.

ἦτο μεγαλείτερος. Ἀλλ' ὁ μεταναυλῶν ἔχει ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων προνόμιον δι' ὅλον τὸν συμπεφωνημένον ὑπ' αὐτοῦ ναῦλον. Προδήλως ὅμως προηγεῖται αὐτοῦ ὁ ἀρχικὸς ναυλῶν, ὅστις εἶναι πιστωτής του.

**308**. Τὸ προνόμιον τοῦ ναυλοῦντος, ὡς καὶ τὸ τοῦ ἀγωγιάτου, στηρίζεται ἐπὶ σιωπηρᾶς συστάσεως ἐνεχύρου (1). Ἐν τούτοις, διαφόρως πρὸς τὰ προνόμια τῆς αὐτῆς κατηγορίας, δὲν ἐνέχει τὸ προνόμιον τοῦτο τὸ δικαίωμα τῆς ἐπισχέσεως, ὁ ναυλῶν δὲν δύναται νὰ κρατήσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸ πλοῖόν του διὰ τὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ναύλου του (ἄρθρ. 306 ἐδ. 1). Ἡ παρατεταμένη παραμονὴ τῶν ἐμπορευμάτων ἐν τῷ πλοίῳ δύναται νὰ παρουσιάσῃ κινδύνους. Ἀλλ' ἀκριβῶς ἐπειδὴ ὁ ναυλῶν ἢ ὁ πλοίαρχος δὲν ἔχει δικαίωμα ἐπισχέσεως, τὸ προνόμιον αὐτοῦ δὲν ἀποσβέννυται, ὡς συμβαίνει ὡς πρὸς τὰ ἄλλα προνόμια τὰ στηριζόμενα ἐπὶ τῆς ἰδέας τοῦ ἐνεχύρου, διὰ τῆς παραδόσεως· ἡ ἄμεσος ἀπόσβεσις τοῦ προνομίου θὰ ἦτο ἄδικος· τοιαύτη ἀπόσβεσις θὰ ἦτο ἴση πρὸς τὴν κατάργησιν, διότι τὸ προνόμιον θὰ ἀπεσβέννυτο ἀναγκαίως διὰ παραδόσεως τὴν ὁποίαν ὑποχρεοῦται ὁ πλοίαρχος ὑπ' αὐτοῦ τοῦ νόμου νὰ ἐνεργήσῃ. Ὁ ναυλῶν διατηρεῖ τὸ προνόμιόν του ἐπὶ δεκαπέντε ἡμέρας μετὰ τὴν παράδοσιν (ἄρθρ. 307). Ἡ πτώχευσις τοῦ ναυλωτοῦ ἡ ἐπελθοῦσα ἐντὸς τῆς προθεσμίας δὲν θίγει τὸ προνόμιον (ἄρθρ. 308). Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἡ πτώχευσις ἀποστερεῖ τὸν πτωχεύσαντα τῆς διαχειρίσεως τῆς περιουσίας του (ἄρθρ. 443 Ε. Κ.). Ἀλλ' ἡ ἀποστέρησις αὕτη, γινομένη ὑπὲρ τῆς ὁμάδος τῶν δανειστῶν, δὲν ἐπιφέρει ἐπὶ τοῦ προνομίου τὸ ἀποσβεστικὸν ἀποτέλεσμα τὸ ὁποῖον ἐπιφέρει ἡ εἰς χεῖρας τρίτου περιέλευσις τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ ἄρθρον 307 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ἵνα *περιέλθωσι* τὰ ἐμπορεύματα εἰς χεῖρας τρίτου, κατὰ

---

(1) Εἰς παλαιοτέρους χρόνους ἠμφισβητεῖτο τὸ ὅτι τὸ προνόμιον τοῦ ἀγωγιάτου ἐστηρίζετο ἐπὶ συστάσεως ἐνεχύρου, ἐστηρίζετο δὲ ἡ ἀμφισβήτησις αὕτη ἐπὶ τοῦ ὅτι ὁ πλοίαρχος (ἢ ὁ ναυλῶν) διετήρει τὸ ἑαυτοῦ προνόμιον μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν παραλήπτην Ἡ θεωρία αὕτη ἐγκατελείφθη : Valette, Privilèges et hypothèques, ἀριθ. 73. Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 307 τοῦ ἐμπ.κώδικος, ἥτις ἀφίνει τὸ προνόμιον τοῦ πλοιάρχου νὰ ὑφίσταται καὶ μετὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, εἶναι ἐξαιρετική· ἐξηγεῖται δὲ αὕτη ἐκ λόγων εἰδικῶν οὓς θέλομεν ἐκθέσει ἐν τῇ συνεχείᾳ τοῦ κειμένου.

τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρ. 307, πρέπει νὰ ἔχῃ πωλήσει αὐτὰ ἢ ἐνεχυριάσει ὁ παραλήπτης καὶ παραδώσει εἰς τὸν ἀγοραστὴν ἢ τὸν ἐνεχυροῦχον πιστωτήν· μόνη ἡ πώλησις δὲν ἀρκεῖ ὅπως ἐπιφέρῃ τὴν ἀπόσβεσιν τοῦ προνομίου (1). Τὰ ἐμπορεύματα δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσι περιελθόντα εἰς τρίτου χεῖρας, ἐὰν ἁπλῶς παρακατετέθησαν παρά τινι τρίτῳ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου (2).

Οἱ εἰδικοὶ οὗτοι κανόνες ἐτέθησαν ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ναύλωσιν. Δὲν διέπουσιν ἑπομένως τὴν διὰ τῶν ποταμῶν μετακόμισιν, ἐν ᾗ ὁ μετακομίζων ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς ἐπισχέσεως καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἀποβάλλει τὸ προνόμιόν του ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν παραλήπτην (3).

Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὁ ναυλῶν δύναται νὰ παραιτηθῇ τοῦ προνομίου του. Ἡ δὲ παραίτησίς του εἶναι ρητὴ ἢ σιωπηρά. Εἶναι σιωπηρὰ ἐν τῇ περιπτώσει τὴν ὁποίαν εἴδομεν ἀνωτέρω (ἀριθ. 656), καθ' ἣν συνεφωνήθη εἴτε ἐν τῷ ναυλωτικῷ εἴτε ἐν τῇ φορτωτικῇ *ἓν φράγκον ἀντὶ παντὸς ναύλου*. Ἡ συμφωνία αὕτη δὲν σημαίνει ὅτι δὲν θὰ ὀφείληται εἰ μὴ ἓν φράγκον διὰ ναῦλον, ἀλλ' ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς παραιτεῖται τῆς ἐξασκήσεως τοῦ προνομίου του ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων ἀπέναντι τρίτων οἱ ὁποῖοι προέβησαν εἰς δικαιοπραξίας δώσαντες πίστιν εἰς τὴν φορτωτικήν, ἰδίᾳ ἀπέναντι τοῦ κομιστοῦ συναλλαγματικῆς ἐφωδιασμένης (documentaire) (4).

**809.** Ἕνεκα τοῦ ἄρθρου 308 θὰ ἠδύνατό τις νὰ πιστεύσῃ, ὅτι ὁ ναυλῶν προηγεῖται δυνάμει τοῦ προνομίου του πάντων τῶν ἄλλων

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 15 Ἰουλίου 1851, Journal de jurisprudence de Marseille, 1851. 1. 205.

(2) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ δικαίωμα ἐπισχέσεως δὲν χορηγοῦσιν οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 580), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 590), τῶν Κάτω Χωρῶν (ἄρθρ. 487), τῆς Ἱσπανίας (ἄρθρ. 665), τῆς Πορτογαλίας (ἄρθρ. 561) καὶ ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 27 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 79). Τοὐναντίον παραδέχονται τὸ δικαίωμα τῆς ἐπισχέσεως ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 624), καὶ οἱ ναυτικοὶ κώδικες τῆς Σουηδίας (ἄρθρ. 155) καὶ τῆς Δανίας (ἄρθρ. 155).

Ὑπάρχουσιν ὅμως μεγάλαι διαφοραὶ ὡς πρὸς τὴν διάρκειαν τοῦ προνομίου.

(3) Montpellier, 12 Φεβρουαρίου 1891. D. 1893. 2. 93.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 23 Αὐγούστου 1859, Journal de jurisprudence de Marseille, 1859. 1. 251.

προνομιούχων πιστωτῶν· διότι ὁρίζει : ὁ *πλοίαρχος προτιμᾶται* (est privilégié) *ὅλων τῶν δανειστῶν* κλπ. Ἀλλ' ἡ διάταξις αὕτη εἶναι εἰς ἄκρον ἀπόλυτος. Πρέπει δὲ νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐνταῦθα τὰς γενικὰς ἀρχὰς περὶ ταξινομήσεως τῶν κινητῶν προνομίων (1). Κατ' ἀκολουθίαν τοῦ προνομίου τοῦ ναυλοῦντος προηγεῖται τὸ προνόμιον τῶν δικαστικῶν ἐξόδων καὶ τὰ προνόμια τὰ στηριζόμενα ἐπὶ τῆς ἰδέας τῆς συντηρήσεως.

**810.** Ὑπάρχουσι κατ' ἀρχὴν ὑπὲρ τοῦ ναυλοῦντος τόσα διακεκριμένα προνόμια ὅσαι ὑπάρχουσι φορτωτικαί, τοῦτο δὲ καὶ τότε ἀκόμη ὅταν αἱ φορτωτικαὶ ἀπευθύνωνται πρὸς τὸν αὐτὸν παραλήπτην. Οὕτω, ὅταν ὁ πλοίαρχος ἀπώλεσε δυνάμει τῶν ἄρθρων 307 καὶ 308 τὸ προνόμιόν του ἐπί τινων ἐμπορευμάτων ἀντιστοίχων πρὸς μίαν τῶν φορτωτικῶν, δὲν δύναται πλέον νὰ ἐξασκήσῃ αὐτὸ διὰ τὸν ἀντιστοιχοῦντα εἰς τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα ναῦλον, ἐπὶ ἄλλων μερῶν τοῦ φορτίου. Ἄλλως ὅμως ἔχει τὸ πρᾶγμα, ὅταν μία μόνον συνετάχθη φορτωτική, ἔστω καὶ δι' ἐμπορεύματα διαφόρων εἰδῶν· ἡ ἀπόσβεσις τοῦ προνομίου ἐπὶ μέρους τινὸς τοῦ φορτίου δὲν ἐμποδίζει τὴν διατήρησιν αὐτοῦ δι' ὁλόκληρον τὸν ναῦλον ἐπὶ τῶν ἄλλων μερῶν (2).

**811.** Προνομιον του ναυλωτου. — Τὸ προνόμιον τὸ χορηγούμενον ὑπὸ τοῦ νόμου εἰς τὸν ναυλωτὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἐξασφαλίζει πάσας τὰς κατὰ τοῦ ναυλοῦντος ἀπαιτήσεις τοῦ ναυλωτοῦ, ἃς θὰ ἠδύνατό τις νὰ πιστεύσῃ ὡς ἐκ τοῦ ἄρθρου 280 ὁρίζοντος, ὅτι *τὸ πλοῖον, τὰ ἄρμενα, τὰ ἐξάρτια, ὁ ναῦλος καὶ αἱ ἐν αὐτῷ πραγματεῖαι εἶναι ἀμοιβαίως ὑπέγγυα πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν συμφωνιῶν τῶν συναλλαττομένων*. Τὸ ἄρθρον 191 11ον περιορίζει τὸ προνόμιον εἰς τὰς ἀποζημιώσεις τὰς ὀφειλομένας εἰς τοὺς ναυλωτὰς διὰ τὴν μὴ παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὁποῖα ἐφόρτωσαν οὗτοι ἢ πρὸς πληρωμὴν τῶν ἀβαριῶν τὰς ὁποίας ὑπέστησαν ταῦτα ἐκ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος. Ἀφοῦ τὰ προνόμια εἶναι στενοῦ δικαίου, δὲν δύναται ὁ ναυλωτὴς νὰ εἶναι προνομιοῦχος διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς αὐτὸν ἕνεκα τῆς ἀργοπορίας τῆς

(1) Valette, Traité des privilèges et hypothèques, ἀριθ. 114 καὶ ἑπόμ.
(2) Pardessus, II, ἀριθ. 962.

προελθούσης ἐκ πταίσματος τοῦ ναυλοῦντος ἢ τῶν προσώπων περὶ ὧν εὐθύνεται οὗτος (1).

Τὸ προνόμιον τοῦτο τοῦ ναυλωτοῦ ἐκτείνεται οὐ μόνον ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου τοῦ ὀφειλομένου ὑπὸ ναυλωτοῦ ἄλλου ἢ ἐκείνου ὅστις ἐπικαλεῖται τὸ περὶ ἀποζημιώσεώς του δικαίωμα (ἄρθρ. 280 Ε.Κ.) (2). Τοῦτο ἀποτελεῖ ἐξαίρεσιν (ἀνάλογον πρὸς τὴν τοῦ ἄρθρ. 271 Ε. Κ.) τῆς ἀρχῆς καθ' ἣν τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου προνόμια δὲν ἐπεκτείνονται καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἀριθ. 98 καὶ 380).

Τὸ προνόμιον τοῦ ναυλωτοῦ εἶναι ὅλως εἰδικὸν προνόμιον τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Οὐδὲν τὸ παρόμοιον ὑπάρχει ἐπὶ μισθώσεως ἢ ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς μετακομιδῆς ὑπὲρ τοῦ μισθωτοῦ ἢ τοῦ ἀποστολέως.

**812.** ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΕΝΣΤΑΣΙΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ. — Πολλαὶ ἀγωγαὶ τίκτονται ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως. Ὁ ναυλωτὴς ἔχει τὴν ἀγωγὴν περὶ παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων, τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὴν ἕνεκα ὑπαιτίου ἀπωλείας, ἀβαριῶν, ἀργοπορίας κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ὁ ἐφοπλιστὴς ἔχει τὴν ἀγωγὴν περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου κατὰ τοῦ ναυλωτοῦ καὶ κατὰ τοῦ παραλήπτου ὅστις παρέλαβε τὰ ἐμπορεύματα. Κατά τινων τῶν ἀγωγῶν τούτων εἰσήχθησαν μία εἰδικὴ ἔνστασις ἀπαραδέκτου καὶ μία βραχεῖα παραγραφή. Ὁ νομοθέτης θέλει νὰ λύωνται ταχέως αἱ σχετικαὶ πρὸς τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως διαφοραί. Μετὰ πάροδον χρόνου οὐ μακροῦ εἶναι δύσκολον νὰ γνωρίσῃ τις τὴν αἰτίαν τῆς ἀπωλείας, τῶν ἀβαριῶν, τῆς ἀργοπορίας. Ἔπειτα εἶναι πρέπον νὰ μὴ εὑρίσκωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ φυλάττωσι πάντα τὰ ἔγγραφα τὰ σχετικὰ πρὸς τὸ συνάλλαγμα καὶ πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν αὐτοῦ πέραν ὡρισμένης προθεσμίας. Ὁ Valin ἔλεγεν ἤδη ἔν τινι προοιμίῳ εἰς τὸν τίτλον XII, βιβλίον I, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, πραγματευόμενον περὶ τῶν παραγραφῶν καὶ τῶν ἐνστάσεων ἀπαραδέκτου: «Τὸ συμφέρον τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας καὶ τῆς ναυτιλίας ἀπῄτουν τοῦτο διὰ τὴν ἡσυχίαν τῶν εἰς αὐτὰς ἐπιδιδομένων. Ὅσῳ μᾶλλον

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 3 Μαρτίου 1870. D. 1874. 2. 175.

(2) Ἐν τούτοις ὁ de Valroger (II, ἀριθ. 728), μὴ προσέχων εἰς τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 280 Ε. Κ., παραδέχεται, χωρὶς νὰ φέρῃ λόγον τινά, ὅτι τὸ προνόμιον δὲν ἐπεκτείνεται ἐπὶ τοῦ ναύλου.

ταχύτεραι καὶ πολυπληθέστεραι εἶναι αἱ ἐπιχειρήσεις αὐτῶν, τόσῳ μᾶλλον ἡ κανόνισις αὐτῶν πρέπει νὰ εἶναι ταχεῖα καὶ ὁλοσχερής». Ρητέον ἄλλως, ὅτι ταυτόσημοι δικαιολογικοὶ λόγοι ἤγαγον εἰς τὴν παραδοχὴν εἰδικῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου καὶ βραχείας παραγραφῆς καὶ ἐπὶ τῆς κατὰ ξηρὰν μετακομιδῆς. Κατὰ τὰ παλαιὰ ἄρθρα 105 καὶ 108 τοῦ Ε. Κ. ὑπῆρχον κατὰ τοῦτο λίαν ριζικαὶ διαφοραὶ μεταξὺ τοῦ συναλλάγματος τῆς κατὰ γῆν μετακομιδῆς καὶ τῆς ναυλώσεως. Συνεπείᾳ ὅμως τῶν τροποποιήσεων ἃς ἐπέφερεν εἰς τὰ ἄρθρα ταῦτα ὁ νόμος τῆς 11 Ἀπριλίου 1888 αἱ διαφοραὶ αὗται ἐμετριάσθησαν κατὰ πολύ (1).

Διακρίνονται δὲ ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου καὶ ἡ παραγραφὴ ἐντελῶς κατὰ τοὺς ὅρους τοὺς ἀπαιτουμένους ὅπως προταθῶσι καὶ κατὰ τὰς ἀγωγὰς ἐν αἷς δύνανται ν' ἀντιταχθῶσιν.

**813.** Κατὰ τὸ ἄρθρον 435 Ε. Κ., εἶναι *ἀπαράδεκτοι ὅλαι αἱ κατὰ τοῦ πλοιάρχου... ἀγωγαὶ περὶ βλάβης προξενηθείσης εἰς τὰς πραγματείας, ἂν αὗται παρελήφθησαν ἄνευ διαμαρτυρίας. . . Αἱ διαμαρτυρίαι αὗται εἶναι ἄκυροι, ἐὰν δὲν ἔγιναν καὶ ἐκοινοποιήθησαν ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν καὶ ἂν μετὰ ἕνα μῆνα ἀπὸ τῆς χρονολογίας των δὲν ἐκινήθη ἀγωγὴ εἰς τὸ δικαστήριον.*

Ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης συνάγεται, ὅτι ὁ παραλήπτης ὀφείλει, ἐὰν παραλαμβάνῃ τὰ ἐμπορεύματα καὶ ὑπέστησαν ταῦτα βλάβην τινά, νὰ διαμαρτυρηθῇ ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν, νὰ κοινοποιήσῃ τὴν διαμαρτυρίαν ταύτην ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας καὶ νὰ ἐγείρῃ κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀγωγὴν ἐντὸς ἑνὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς διαμαρτυρίας. Ὑπάρχει λοιπὸν ἔνστασις ἀπαραδέκτου: 1ον ἐὰν δὲν ἔγινε διαμαρτυρία ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τῶν ἐμπορευμάτων, 2ον ἐὰν ἡ διαμαρτυρία αὕτη δὲν ἐκοινοποιήθη ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν, 3ον ἐὰν δὲν ἠγέρθη ἀγωγὴ ἐντὸς ἑνὸς μηνός.

**814** Εἷς τῶν οὐσιωδῶν ὅρων τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου εἶναι ἡ προηγουμένη παραλαβὴ τῶν ἐμπορευμάτων, τουτέστιν ἡ ὑπαγωγὴ τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου (2). Δὲν

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, 644 καὶ ἑπομ.

(2) Ἡ ἔνστασις λοιπὸν ἀπαραδέκτου δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς καταθέσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ τε-

εἶναι ὅμως ἀναγκαῖον νὰ προηγηθῇ συναίνεσις αὐτοῦ εἰς παραλαβήν. Ἡ σχετικὴ ἀποποίησις αὐτοῦ ἀποτελεῖ διαμαρτυρίαν (1).

Δὲν ὑπάρχει δὲ ἀκριβῶς εἰπεῖν *παραλαβή*, καὶ κατ' ἀκολουθίαν δὲν δύναται νὰ χωρήσῃ ἔνστασις ἀπαραδέκτου, ἐὰν ὁ φορτωτὴς ἢ ὁ παραλήπτης ἀνέλαβον τὰ ἐμπορεύματα, συνεπείᾳ ναυαγίας ἢ παντὸς ἄλλου θαλασσίου ἀτυχήματος (2). Ρητέον ἄλλως, ὅτι ὡς ἐκ τῶν περιστάσεων τούτων καθίσταται πιθανὸν ὅτι ἐπῆλθον χειροτερεύσεις.

Μόνη ἡ παραλαβή, ὑπὸ τὴν ὑποδειχθεῖσαν ἔννοιαν, ἀπαιτεῖται, ἵνα ἔχῃ ἐφαρμογὴν ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου· δὲν εἶναι ἀνάγκη, ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τοῦ ἄρθρ. 105, τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (3). Ἐπίσης ἡ πληρωμὴ αὕτη δὲν δύναται ν' ἀναπληρώσῃ τὴν παραλαβήν (4).

Ἐντὸς λοιπὸν εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς, οὕτω νοουμένης, δέον νὰ γίνῃ καὶ νὰ κοινοποιηθῇ ἡ διαμαρτυρία. Ἡ προθεσμία λοιπὸν τρέχει πρὸ τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου (5).

**815.** Τὸ ἄρθρον 435 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν ὁρίζει τὸν τύπον τῆς διαμαρτυρίας καὶ τῆς κοινοποιήσεως. Διὸ ἀρκεῖ νὰ ἐκδηλώσῃ ὁ παραλήπτης καθ' οἱονδήποτε τρόπον, ὅτι ἐννοεῖ νὰ προβάλῃ ἀπαιτήσεις ἕνεκα τῶν ἀβαριῶν τῶν ἐμπορευμάτων (6). Δύναται ἡ δια-

---

λωνείου ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ παραλήπτου. Πρβλ. Προβ. 20 Μαρτίου 1860. D. 1860. 1. 273. Ἄλλως θὰ εἶχε τὸ πρᾶγμα ἐὰν ἡ κατάθεσις ἐν ταῖς ἀποθήκαις τοῦ τελωνείου ἐγίνετο παρουσίᾳ τοῦ παραλήπτου. Aix, 8 Ἰανουαρίου 1880, Journal de Marseille, 1880. 1. 191.

(1) Ἀκυρ. 23 Ἀπριλίου 1870. S. 1871. 1. 32. Journal du Palais, 1871, 50. Ἀκυρ. 7 Ἀπριλίου 1874, Journal du Palais, 1875. 168.

(2) Ἀκυρ. 18 Μαρτίου 1878. D. 1878. 1. 193. Ἀκυρ. 12 Ἰανουαρίου 1870, D. 1870. 1. 306.

(3) Ὅρα ἐν τούτοις Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 2 Ἰουλίου 1884. Aix, 5 Νοεμβρίου 1889, Revue internationale du Droit maritime, 1889 90, σελ. 246 καὶ 353.

(4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 26 Νοεμβρίου 1889. Ἐμποροδικεῖον τῆς Νάντης 5 Μαρτίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890-91 σελ. 500· 1890-91 σελ. 173.

(5) Ὅρα σημείωσιν 3 τῆς σελ. ταύτης—Πρβλ. Aix, 10 Ἰανουαρίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1889-90, σελ. 484.

(6) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 10 Νοεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime 1891-92 σελ. 113.

μαρτυρία νὰ γίνῃ καὶ νὰ κοινοποιηθῇ δι' ἁπλῆς ἐπιστολῆς ὡς καὶ δι' ἐπιδόσεως ὑπὸ δικαστικοῦ κλητῆρος (1). Δύναται δὲ νὰ συναχθῇ καὶ ἐκ τῶν διαμειφθέντων λόγων (2).

Ἕνεκα τῆς ἐλλείψεως ταύτης εἰδικοῦ τύπου ἀπαιτουμένου ὑπὸ τοῦ νόμου δυνάμεθα μάλιστα ν' ἀποφανθῶμεν, ὅτι ἡ διαμαρτυρία θεωρεῖται γενομένη, ἐὰν ὁ πλοίαρχος ἔλαβεν αὐτὸς οὗτος τὴν πρωτοβουλίαν πραγματογνωμοσύνης (3) ἢ παρέστη εἰς διεξαγωγὴν πραγματογνωμοσύνης προκληθείσης ὑπὸ τοῦ παραλήπτου (4).

Δὲν δυνάμεθα ὅμως νὰ θεωρήσωμεν ὡς διαμαρτυρίαν τὸ γεγονὸς τῆς ἐπισχέσεως τῆς φορτωτικῆς ὑπὸ τοῦ παραλήπτου (5).

**816.** Πρέπει δὲ πάντοτε ἡ διαμαρτυρία ν' ἀπευθύνηται, ὅπως διαφυλάξῃ τὰ δικαιώματα τοῦ ἐνεργοῦντος αὐτήν, πρὸς τὸ πρόσωπον τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ ὑποστῇ τὰς συνεπείας τῆς εὐθύνης, ἐὰν ὑπάρχῃ πρὸς τοῦτο λόγος, ἢ εἰς τὸν ἀντιπρόσωπόν του (6). Ἀποβαίνει δὲ εἰς ἀποκλειστικὸν ὄφελος ἐκείνου ὅστις ἐνήργησεν αὐτήν· διό, ὅταν προέρχηται αὕτη ἔκ τινος φορτωτοῦ ἢ παραλήπτου ἐμπορευμάτων, δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ αὐτὴν ὁ φορτωτὴς ἢ ὁ παραλήπτης ἄλλων ἐμπορευμάτων (7).

**817.** Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου τοῦ ἄρθρου 435 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν δύναται ν' ἀντιταχθῇ κατὰ πασῶν τῶν ἀγωγῶν τοῦ παραλήπτου ἢ τοῦ φορτωτοῦ κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἐφαρμόζεται μόνον εἰς τὰς ἀγωγὰς περὶ βλάβης προξενηθείσης εἰς τὰ ἐμπορεύματα, τουτέστι περὶ ἀβαριῶν. Εἶναι ἀδιάφορον ἂν αἱ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 15 Ἰουλίου 1872, Journal de jurisprudence de Marseille, 1874. 1. 271.

(2) Ἀκυρ. 22 Ἰουνίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92 σελ. 287.

(3) Ἀκυρ. 15 Ἰουλίου 1872. D. 1873. 1. 150. Journal de jurisprudence de Marseille 1874. 2. 156.

(4) Ἀκυρ 13 Μαΐου 1889. Revue internationale du Droit maritime, 1889-90, σελ. 12.

(5) Bordeaux 17 Ὀκτωβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime 1891 92, σελ. 403.

(6) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 20 Αὐγούστου 1879, Journal de jurisprudence de Marseille, 1880. 2. 31.

(7) Ἀκυρ. 10 Φεβρουαρίου 1840. S. 1840. 1. 264.

ἀβαρίαι εἶναι δῆλαι ἢ μὴ τοιαῦται. Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου εἶναι ἀλλοτρία τῆς ἀγωγῆς περὶ ἀποζημιώσεως δι' ὁλικὴν ἀπώλειαν. Τότε ἡ παραλαβή, ἥτις τυγχάνει εἰς τῶν οὐσιωδῶν ὅρων τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου, δὲν δύναται νὰ λάβῃ χώραν. Διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἡ παραλαβὴ αὕτη εἶναι δυνατὴ ὅταν ὑπάρχῃ παράδοσις μέρους τῶν ἐμπορευμάτων, ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου ἀντιτάσσεται μόνον, ὅταν ὑπάρχῃ μερικὴ ἀπώλεια, ἢ κατὰ τὴν συχνῆς χρήσεως ἔκφρασιν, ὅταν ὑπάρχωσι manquants (1).

Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου δὲν ἀφορᾷ τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὴν λόγῳ εὐθύνης διὰ τὴν ἀργοπορίαν τὴν προξενηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ τοῦ πλοιάρχου (2). Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ δὲν ὑπάρχει *βλάβη προξενηθεῖσα εἰς τὰς πραγματείας*, τὸ ὁποῖον ὑποθέτει τὸ ἄρθρ. 435 ἐμπ. κώδ.

Μόνον δὲ διὰ τὰς *ἀγωγὰς* εἰσήχθη ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου. Ἑπομένως δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ παραλήπτης ἐναγόμενος περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου, περιορίζεται ν' ἀντιτάξῃ ὅτι ὁ ναῦλος δέον νὰ ἐλαττωθῇ, ἢ ὅτι δὲν ὀφείλεται ἕνεκα τῆς βλάβης τῆς προξενηθείσης εἰς τὰς πραγματείας (3). Ἔχομεν ἐνταῦθα ἐφαρμογὴν τοῦ κανόνος : Quae temporalia sunt ad agendum perpetua sunt ad excipiendum (4). Ὅρα ἀναλογ. *Σύστημα* κλπ. III, ἀριθ. 683.

**818**. Πρέπει δὲ νὰ ἐγερθῇ ἀγωγὴ ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς διαμαρτυρίας. Ἄλλως, ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ὁ πλοίαρχος θὰ ἔμενον ἐπὶ χρόνον καθ' ὑπερβολὴν μακρὸν ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ἀγωγῆς ἥτις θὰ ἐβράδυνε νὰ ἐνασκηθῇ.

Οὐδεμία δὲ πρᾶξις δύναται νὰ ἰσοφαρίσῃ τὴν ἀγωγὴν τὴν ἐγειρομένην ἐντὸς τῆς νομίμου προθεσμίας. Οὕτω ἡ πραγματογνωμοσύνη, ἡ

---

(1) Ἀκυρ. 13 Φεβρουαρίου 1889. Rennes 9 Ἀπριλίου 1889. Bordeaux 17 Ὀκτωβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1888-89, σελ 625· 1890-91, σελ. 414· 1891-92, σελ. 403. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 12 Ὀκτωβρίου 1892, Journal de jurisprudence de Marseille, 1893. 1. 13.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Lyon 3 Αὐγούστου 1865. D. 1865. 1. 68.

(3-4) Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης, 13 Ἀπριλίου 1886. Bordeaux, 17 Ὀκτωβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 31· 1891-92, σελ. 403.

προκληθεῖσα ὑπὸ τοῦ παραλήπτου καὶ εἰς ἣν παρέστη ὁ ἐφοπλιστὴς ἢ ὁ πλοίαρχος, δὲν δύναται νὰ καταστήσῃ πλεονάζουσαν τὴν ἀγωγήν· ἐκείνη ἔχει μόνον τὴν ἀξίαν διαμαρτυρίας (ἀριθ. 815). Δὲν δυνάμεθα δὲ νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ παρουσία αὕτη ἔχει τὴν ἀξίαν προκαταβολικῆς ἀποδοχῆς τῆς ἀγωγῆς τοῦ παραλήπτου (1).

**819.** Δύνανται δὲ τὰ μέρη, μετὰ τὴν συντέλεσιν τῆς μετακομιδῆς, νὰ παραιτηθῶσι τῆς ἐνασκήσεως τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου. Ἡ παραίτησις δύναται νὰ εἶναι ρητὴ ἢ σιωπηρά. Ἐξυπακούεται δὲ ἡ τελευταία αὕτη ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς ὑπεσχέθη νὰ ἱκανοποιήσῃ τὴν ἀπαίτησιν τῶν φορτωτῶν (2).

Δύνανται ἐπίσης τὰ μέρη, διὰ ρήτρας τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως, εἴτε ν' ἀποκλείσωσι πᾶσαν ἔνστασιν ἀπαραδέκτου, εἴτε νὰ ὑποκαταστήσωσιν εἰς τὴν τοῦ ἄρθρου 435 τοῦ ἐμπ. κώδικος ἔνστασιν ἀπαραδέκτου προτεινομένην μετὰ προθεσμίας μακροτέρας ἢ βραχυτέρας.

**819** δίς. Δὲν ἀφορᾷ δὲ ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου τοῦ ἄρθρ. 435 τὰς ἀγωγὰς δι' ἀβαρίας ἐπελθούσας εἰς τὰ ἐμπορεύματα τὰ μετακομιζόμενα διὰ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδάτων. Εἰς τὰς ποταμίους μετακομίσεις ἐφαρμόζεται τὸ ἄρθ. 105, ὡς πᾶσαι αἱ διατάξεις περὶ μετακομιδῆς κατὰ γῆν (3).

**820.** Παραγραφη. — Πλὴν τῆς ἐνστάσεως ταύτης ἀπαραδέκτου ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 433) παραδέχεται ἐπὶ τῆς ναυλώσεως καὶ βραχεῖαν παραγραφήν. Ρητέον ἄλλως, ὅτι καὶ ἐπὶ τῆς κατὰ γῆν μετακομιδῆς ὑπάρχει ἐπίσης βραχεῖα παραγραφὴ (ἄρθρ. 108 ἐμπ. κώδ.) ἰσχύουσα πρὸς τῇ ἐνστάσει ἀπαραδέκτου (ἄρθρ. 105 ἐμπ. κώδ.).

---

(1) Ἀκυρ. 13 Μαΐου 1889, Revue internationale du Droit maritime 1889-90, σελ. 12. Ὅρα Revue critique de législation et de jurisprudence 1890, σελ. 531 καὶ 532.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Rouen, Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 5 Ἰανουαρίου 1887, 20 Νοεμβρίου 1889, 28 Ἰανουαρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1886-87, σελ. 557. 1889-90, σελ. 538· 1890-91, σελ. 673. Ἀκυρ 7 Δεκεμβρίου 1892. D. 1893. 1. 204.

(3) Desjardins, VIII, ἀριθ. 1726 δίς, σελ. 230.

**821.** Δὲν ἐφαρμόζεται δὲ ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἡ εἰσαγομένη διὰ τοῦ ἄρθρ. 433 ἐμπ. κώδ. εἰς πάσας τὰς ἀγωγὰς τὰς πηγαζούσας ἐκ τῆς ναυλώσεως, ἀλλ' εἴς τινας τῶν ἀγωγῶν τούτων ὁριζομένας ὑπὸ τοῦ ἄρθρου.

Οὕτω ἐφαρμόζεται :

1. *Εἰς τὴν ἀγωγὴν περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου.* — Τοῦτο δὲν εἶναι ὀρθὸν εἰ μὴ προκειμένου περὶ τῆς προσωπικῆς ἀγωγῆς. Διότι τὸ προνόμιον τὸ ἐξασφαλίζον τὴν ἀπαίτησιν τοῦ ναύλου ἀποσβέννυται μετὰ δέκα πέντε ἡμέρας ἀπὸ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων, ἢ ἀφ' ὅτου περιῆλθον ταῦτα εἰς τρίτου χεῖρας. Ἄρθρ. 307 ἐμπ. κώδ. Ὅρα ἀριθ. 808.

Ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἰσχύει ἐπίσης καὶ διὰ τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς ἀντεπισταλίας θεωρουμένας ὡς παρεπόμενα τοῦ ναύλου. Εἶναι ὅμως ἀλλοτρία τοῦ ἡμιναύλου τοῦ ὀφειλομένου ἐν περιπτώσει διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως πρὸ τοῦ ἀπόπλου τῇ βουλήσει τοῦ ναυλωτοῦ, διότι ἐνταῦθα δὲν ἔχομεν μέρος τοῦ ναύλου (ἀριθ. 775 καὶ 804).

2. *Εἰς τὴν ἀγωγὴν περὶ παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων.* — Ὑπὸ τὸ ὄνομα τοῦτο δέον νὰ ἐννοήσωμεν, πλὴν τῆς ἀγωγῆς τῆς διδομένης κατὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ περὶ παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων, τὴν ἀγωγὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἕνεκα ὁλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας τῶν ἐμπορευμάτων (1) καὶ τὴν ἀγωγὴν περὶ πληρωμῆς τῆς τιμῆς τῶν ἐμπορευμάτων τῶν πωληθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἐπάρκειαν εἰς ἀνάγκας ἀπροόπτους καὶ ἐπειγούσας (ἄρθρ. 234 καὶ 298 ἐμπ. κώδ.) (2). Δυνάμεθα δὲ νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἐν ταῖς περιπτώσεσι ταύταις ἡ ἀποζημίωσις ἢ τὸ τίμημα ὑποκαθιστᾷ τὰ ἐμπορεύματα.

Ἀλλ' εἶναι ἄνευ ἐφαρμογῆς ἡ παραγραφὴ τοῦ ἑνὸς ἔτους εἰς τὰς περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὰς ἕνεκα ἀτάκτου παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων (3), ἕνεκα ἀβαριῶν, ἕνεκα ἀργοπορίας, ἕνεκα ὑποκατα-

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 21 Μαΐου 1890· Aix 6 Νοεμβρίου 1890, D. 1893. 1. 24.—Desjardins, VIII, ἀριθ. 1743· de Valroger, IV, ἀριθ. 2301.

(2) Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 21 Μαρτίου 1832, Journal de jurisprudence de Marseille, 1832. 1. 204.

(3) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Bordeaux, 2 Νοεμβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 560 καὶ ἑπόμ.

στάσεως ἑτέρου πλοίου εἰς τὸ συμπεφωνημένον. Δὲν πρόκειται βεβαίως ἐνταῦθα περὶ ἀγωγῶν τὰς ὁποίας δύναταί τις νὰ περιλάβῃ ὑπὸ τὸ ὄνομα ἀγωγῆς περὶ παραδόσεως, ὅσον εὑρεῖα σημασία καὶ ἂν δοθῇ εἰς τὰς λέξεις. Αἱ ἀγωγαὶ αὗται δὲν παραγράφονται εἰ μὴ διὰ τῆς τριακονταετίας (ἄρθρ. 2262 ἀστ. κώδικος).

**822.** Ἀπὸ πότε δὲ ἄρχεται ἡ παραγραφή; Ἀπὸ τῆς ἡμέρας βεβαίως τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα ὅπου ἀπεβιβάσθησαν τὰ ἐμπορεύματα (ἄρθρ. 433), ἀδιαφόρως ἂν ὁ λιμὴν οὗτος εἶναι ὁ λιμὴν τοῦ προορισμοῦ τοῦ πλοίου ἢ ἁπλῶς λιμὴν προσεγγίσεως. Ἐκεῖνο δὲ εἰς τὸ ὁποῖον πρέπει ν' ἀποβλέψωμεν δὲν εἶναι τὸ διὰ τὸ πλοῖον ἀλλὰ τὸ διὰ τὰ ἐμπορεύματα τέλος τοῦ πλοῦ· διότι πρόκειται περὶ ζητήματος σχετικοῦ πρὸς τὸ συνάλλαγμα (τὴν ναύλωσιν), τὸ ὁποῖον ἔχει ταῦτα ὡς ἀντικείμενον. Τὸ ἄρθρον 433 ὁμιλεῖ, ὡς πρὸς τὸ χρονικὸν σημεῖον ἀφ' οὗ ἄρχεται ἡ παραγραφὴ τῆς ἀγωγῆς περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου, περὶ τέλους τοῦ *πλοῦ*, προκειμένου δὲ περὶ τῆς ἀγωγῆς περὶ παραδόσεως ὁμιλεῖ *περὶ ἀφίξεως τοῦ πλοίου*. Αἱ διάφοροι αὗται ἐκφράσεις εἶναι βεβαίως συνώνυμοι.

Τὸ σημεῖον τοῦτο ἀφετηρίας τῆς προθεσμίας εἶναι τὸ αὐτὸ διά τε τὸν φορτωτὴν καὶ διὰ τὸν παραλήπτην· δὲν πρέπει λοιπὸν ν' ἀναγάγωμεν αὐτὸ διὰ τὸν πρῶτον εἰς τὴν ἡμέραν τῆς ἐπανόδου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀπόπλου· ὁ νόμος οὐδεμίαν τοιαύτην ποιεῖται διάκρισιν.

**823.** Ἀμφιβολίαι τινὲς ἐγείρονται εἰς ὑποθέσεις εἰδικὰς ἐπὶ τοῦ ζητήματος, ἂν ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἐφαρμόζεται καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἀγωγὴν περὶ παραδόσεως. Οὕτω ὑπεστηρίχθη, ὅτι δὲν πρέπει νὰ ἰσχύῃ ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν δὲν συνετάχθη φορτωτική (1), διότι ὁ παραλήπτης δὲν δύναται νὰ γνωρίζῃ μήτε τὸ πλοῖον τὸ ὁποῖον μέλλει νὰ μετακομίσῃ τὰ ἐμπορεύματα, μήτε τὴν ἐποχὴν καθ' ἣν μέλλουσι νὰ φθάσωσι ταῦτα εἰς τὸν προορισμόν των (2).

---

(1) Τοῦτο δύναται νὰ παρουσιασθῇ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὰ ἐμπορεύματα ἐπιβιβάζονται ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοιάρχου (ἄρθρ. 292) ὡς καὶ ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν δὲν ἐξεδόθη φορτωτικὴ δυνάμει συμφωνίας τῶν μερῶν.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 9 Μαρτίου 1871, Journal de Marseille, 1871. 1. 113. Ἐν τῇ δίκῃ ταύτῃ ἐπρόκειτο περὶ βαρελλίων κενῶν,

Ἡ γνώμη αὕτη δέον νὰ ἀποκρουσθῇ σήμερον, ὡς εἶχεν ἀποκρουσθῆ ἤδη ὑπὸ τοῦ Valin (1). Ὁ νόμος οὐδεμίαν ποιεῖται διάκρισιν, ὁ δὲ νομοθέτης ἡμῶν δὲν παραδέχεται τὸν κανόνα: adversus non valentem agere non currit praescriptio (ἄρθρ. 2251 ἀστ. κώδ.), τὸν ὁποῖον ἤθελον πράγματι νὰ ἐπικαλεσθῶσιν οἱ ὀπαδοὶ τῆς ἐναντίας γνώμης. Ρητέον ἄλλως, ὅτι, ἂν τὸ ἐπιχείρημα ἦτο ὀρθόν, ἔπρεπε ν' ἀποκλείσωμεν καὶ αὐτὴν τὴν τριακονταετῆ παραγραφήν.

**824.** Ἐρρήθη ἀνωτέρω, ὅτι ἡ ἀγωγὴ περὶ πληρωμῆς τοῦ τιμήματος τῶν ἐμπορευμάτων τῶν πωληθέντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου πρὸς κάλυψιν κατεπειγουσῶν ἀναγκῶν (ἄρθρ. 234 καὶ 298) παραγράφεται δι' ἐτησίας παραγραφῆς, διότι τὸ τίμημα τότε ὑποκαθίσταται εἰς τὰ ἐμπορεύματα καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἀγωγὴ αὕτη ἐπέχει θέσιν ἀγωγῆς περὶ παραδόσεως. Τοῦτο ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅταν τὸ πλοῖον φθάσῃ εἰς τὸν προορισμόν του. Συμβαίνει ὅμως τὸ αὐτό, ὅταν ἀπόλλυται μετὰ τὴν πώλησιν τῶν ἐμπορευμάτων; Ὑπεστηρίχθη, ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει μόνον ἡ τριακονταετὴς παραγραφὴ ἔχει ἐφαρμογήν, λόγῳ ὅτι, μὴ ὑπάρχοντος τέλους τοῦ πλοῦ, λείπει τὸ χρονικὸν σημεῖον τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐτησίας παραγραφῆς (2).

Καθ' ἡμᾶς, οἱ δοξάζοντες ταῦτα πλανῶνται ἀληθῆ πλάνην. Ἐκεῖνο εἰς τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ προσέξωμεν ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει, ὡς παρετηρήσαμεν ἤδη ἀνωτέρω (ἀριθ. 822), εἶναι ὁ πλοῦς τῶν ἐμπορευμάτων· ἀλλ' ὁ πλοῦς θεωρεῖται ἀποπερατωθεὶς καθ' ἣν στιγμὴν ἔπαυσαν τὰ ἐμπορεύματα νὰ εὑρίσκωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου συνεπείᾳ τῆς γενομένης πωλήσεως αὐτῶν. Ἀπὸ τῆς χρονολογίας δὲ τῆς πωλήσεως ταύτης ἄρχεται χωροῦσα ἡ ἐτησία παραγραφή.

Ἐὰν ἐγίνετο δεκτὸν τὸ ἀντίθετον σύστημα, θὰ ἔπρεπε, κατὰ λογικὴν ἀκολουθίαν, ν' ἀποκρούσωμεν ἐπίσης τὴν ἐτησίαν παραγραφὴν ἐν περιπτώσει ναυαγίας, ἐνῷ τὰ ἐμπορεύματα ἐσώθησαν καὶ ὁ ναῦλος ὀφείλεται ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ἐπὶ τῇ προφάσει ὅτι λείπει τὸ χρονικὸν σημεῖον τῆς ἐνάρξεως τῆς παραγραφῆς.

**825.** Ἐν ἐλλείψει διατάξεως ἀπαγορευούσης τὰς συμβάσεις τὰς

---

διὰ τὰ ὁποῖα οἱ ναυλοῦντες εἶχον ἐκδώσει ἁπλῆν ἀπόδειξιν (récépissé). Ἡ ἀπόφασις βεβαιοῖ ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἀναμφισβητήτου συνηθείας.

(1) Valin ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 4, βιβλ. I, τίτλ. XII, τοῦ Διατάγματος.

(2) Laurin sur Cresp, II, σελ. 131.

ἀφορώσας εἰς τὴν διάρκειαν τῆς παραγραφῆς, εἶναι πρέπον, κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχάς, νὰ ἀπαγορευθῶσιν αἱ συμβάσεις διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐγίνετο παραίτησις πάσης παραγραφῆς ἢ θὰ ὑποκαθίστατο μακροτέρα παραγραφὴ εἰς τὴν παραγραφὴν τοῦ ἑνὸς ἔτους (ἄρθρ. 2220 ἀστ. κώδικος), ἐνῷ αἱ συμβάσεις αἱ συντομεύουσαι τὴν διάρκειαν τῆς παραγραφῆς ταύτης θὰ ἦσαν ἰσχυραί.

**826.** Τὸ ἄρθρον 433 δὲν ἀφορᾷ ποσῶς τὴν παραγραφὴν τῶν ἀγωγῶν τῶν τικτομένων ἐκ τῶν ποταμίων μετακομίσεων. Αὗται διέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 108 ἐμπ. κώδ. Ὅρα ἄλλως καὶ ἄρθρ. 107 ἐμπ. κώδ. (1).

**827.** *Σχέσεις τῆς παραγραφῆς καὶ τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου.* — Ἡ παραγραφὴ καὶ ἡ ἔνστασις ὁμοῦ ἀπαραδέκτου δὲν ἀποτελοῦσι πλεονασμόν. Ἑκάστη ἔχει τὸν κύκλον τῆς ἐφαρμογῆς της.

Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ὁλικῆς ἀπωλείας. Χωρεῖ τότε, τοὐναντίον, ἡ ἐτησία παραγραφὴ διὰ τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγήν, ἥτις δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀγωγὴ περὶ παραδόσεως (ἀριθ. 817 καὶ 821).

Ἡ ἐτησία παραγραφὴ δὲν εἰσήχθη διὰ τὰς ἀγωγὰς τὰς κινουμένας ἕνεκα ἀβαριῶν προξενηθεισῶν εἰς τὰ ἐμπορεύματα· αἱ ἀγωγαὶ αὗται δὲν εἶναι ἀγωγαὶ περὶ παραδόσεως. Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου ἐφαρμόζεται εἰδικῶς εἰς τὰς ἀγωγὰς ταύτας (ἀριθ. 817 καὶ 821).

Καθόσον ἀφορᾷ τὰς περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὰς ἕνεκα ὑπαιτίου ἀργοπορίας, ρητέον ὅτι οὐδεμία εἰδικὴ διάταξις ὁρᾷ αὐτάς. Μὴ χωρούσης δι' αὐτὰς μήτε τῆς βραχείας παραγραφῆς μήτε τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου, παραγράφονται αὗται μόνον διὰ τῆς τριακονταετίας (ἄρθρ. 2262 ἀστ. κώδ.).

**828.** ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ: ΕΝΣΤΑΣΙΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΕΠΙ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙ ΜΕΤΑΚΟΜΙΔΗΣ ΚΑΤΑ ΓΗΝ. — Ἐκ τῶν ἄρθρ. 433 καὶ 435, συγκρινομένων πρὸς τὰ ἄρθρα 108 καὶ 105 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ἀπορρέει, ὅτι ἐπὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐν τῇ ναυλώσει, ἄλλοι ἐφαρμόζονται κανόνες ὡς πρὸς τὴν παραγραφὴν καὶ τὴν ἔνστασιν ἀπαραδέκτου ἐν πολλαῖς σχέσεσι καὶ ἄλλοι ἐπὶ τοῦ ἀγωγιάτου ἢ κατὰ γῆν μετακομιστοῦ. Κυριώτεραι δὲ διαφοραὶ εἶναι αἱ ἑπόμεναι:

---

(1) Arth. Desjardins VIII, ἀριθ. 1708 εἰς σελ. 186 — Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, ἀριθ. 553 καὶ ἀνωτ. ἀριθ. 88.

*α*. Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου τοῦ ἄρθρ. 105 ὑποθέτει, ὅτι, παραληφθέντων τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν κομίστρων πληρωθέντων, δὲν ἐγένετο ἠτιολογημένη διαμαρτυρία ἐντὸς τριῶν ἡμερῶν δι' ἐξοδίκου πράξεως ἢ διὰ συστημένης ἐπιστολῆς· δὲν ὑπάρχει ὅμως ἄλλη προθεσμία εἰ μὴ ἡ τῆς παραγραφῆς, ὅπως κινηθῇ ἡ ἀγωγή, ἐὰν ἐξεπληρώθησαν οἱ ὅροι οἱ ἀπαιτούμενοι πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου. Ἐν περιπτώσει θαλασσίας μετακομίσεως, ἐὰν προηγήθη εἴτε παραλαβὴ συνάμα καὶ πληρωμή, εἴτε μόνον παραλαβή, ἡ ἀγωγὴ περὶ ἀποζημιώσεως ἕνεκα ἀβαρίας εἶναι ἀπαράδεκτος, ἂν μὴ ἔγινε καὶ ἐκοινοποιήθη διαμαρτυρία ἐντὸς εἴκοσι τεσσάρων ὡρῶν, ἢ ἂν τὴν διαμαρτυρίαν ταύτην δὲν παρηκολούθησεν ἐντὸς μηνὸς ἡ ἔγερσις ἀγωγῆς (ἀριθ. 813) (1).

*β*. Ἡ προθεσμία τῆς διαμαρτυρίας δὲν δύναται νὰ συντομευθῇ ἐπὶ μετακομιδῆς κατὰ γῆν (2). Δύναται ὅμως νὰ γίνῃ τοῦτο ἐπὶ ναυλώσεως (ἀριθ. 819).

*γ*. Ἡ ἐτησία παραγραφὴ ἐφαρμόζεται ἐν τῇ κατὰ γῆν μετακομιδῇ εἰς τὰς περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὰς ἕνεκα ὑπαιτίου ἀπωλείας, ἀβαριῶν ἢ ἀργοπορίας (ἄρθρ. 108). Ἡ παραγραφὴ αὕτη δὲν ἐφαρμόζεται ἐν τῇ ναυλώσει εἰ μὴ εἰς μίαν μόνον ἀγωγὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἕνεκα εὐθύνης, τὴν ἕνεκα ἀπωλείας, θεωρουμένην ὡς ἀγωγὴν περὶ παραδόσεως, οὕτως ὥστε ἡ παραγραφὴ τῶν τριάκοντα ἐτῶν εἶναι ἡ μόνη ἐφαρμοζομένη εἰς τὰς ἀγωγὰς ἕνεκα ἀβαρίας ἢ ἀργοπορίας. Ὅρα ἀριθ. 821.

*δ*. Ἡ ἀγωγὴ περὶ πληρωμῆς τῶν κομίστρων ὑπόκειται εἰς τὴν παραγραφὴν τῶν πέντε ἐτῶν (ἄρθρ. 108), ἐνῷ ἡ ἀγωγὴ περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου παραγράφεται εἰς ἓν ἔτος (ἄρθρ. 433).

Αἱ διαφοραὶ αὗται εἶναι αὐθαίρετοι. Ἐν νομοθεσίᾳ λογικῆς συνα-

---

(1) Ἀποφάσεις δικαστικαὶ παρεδέχθησαν ὅτι τὸ ἄρθρον 105 ἐφαρμόζεται ἐπὶ θαλασσίων μετακομίσεων, κατὰ δὲ ταῦτα τὰ ἄρθρα 435 καὶ 436 δὲν ἀφορῶσιν εἰ μὴ τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἐγένετο παραλαβὴ τῶν ἐμπορευμάτων ἄνευ συγχρόνου πληρωμῆς κομίστρων (Alger, 17 Ἰουνίου 1875, Journal de Marseille, 1878.2. 133). Δὲν νομίζομεν, ὅτι πρέπει νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ γνώμη αὕτη· ὁ ἐμπορικὸς κῶδιξ ἔθεσε κεχωρισμένως, εἰς διακεκριμένα τμήματα, τοὺς κανόνας τῆς κατὰ γῆν μετακομιδῆς καὶ τῆς κατὰ θάλασσαν μετακομίσεως· αἱ σχετικαὶ διατάξεις τοῦ κώδικος δὲν συνδυάζονται ἀλλ' ἀποκλείουσιν ἀλλήλας.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 662.

κολουθίας ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου καὶ ἡ παραγραφὴ ἔπρεπε νὰ εἶναι ταυτόσημοι διὰ τὰ δύο μεγάλα εἴδη μετακομιδῆς. Οὐδεὶς θεωρητικὸς ἢ πρακτικὸς λόγος συνηγορεῖ ὑπὲρ τῆς διακρίσεως. Ἔπειτα ἡ ταυτότης τῶν κανόνων τῶν ἰσχυόντων ἐπὶ τῶν θεμάτων τούτων θὰ ἀπεσόβει σύγκρουσιν ἐγειρομένην μεταξὺ τῶν δύο κατηγοριῶν κανόνων τῶν καθιερουμένων ὑπὸ τοῦ ἐμπ. κώδικος.

**829.** Ἐκ τῶν διαφορῶν τούτων γεννᾶται ἓν δύσκολον ζήτημα: τίνας διατάξεις προσήκει νὰ ἐφαρμόσωμεν, ὅταν τὰ ἐμπορεύματα, πρὶν φθάσωσιν εἰς τὸν προορισμόν των, ὀφείλωσι διαδοχικῶς νὰ μετακομισθῶσι κατὰ γῆν καὶ κατὰ θάλασσαν; Εἶναι πρόδηλον, ὅτι πρέπει νὰ ἐφαρμόσωμεν διανεμητικῶς τὰς διατάξεις εἴτε τῶν ἄρθρων 105 καὶ 108 εἴτε τῶν ἄρθρων 433 καὶ 435, ἐὰν ἔγιναν συναλλάγματα μετακομίσεως διακεκριμένα, συνομολογηθέντα ὑπὸ τοῦ ἀποστολέως μετὰ τοῦ ἀγωγιάτου ἢ μετὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καθόσον ἡ ἀγωγὴ ἐνασκεῖται κατὰ τοῦ ἀγωγιάτου ἢ κατὰ τοῦ ναυλοῦντος. Τὸ γεγονός, ὅτι δύο διάφορα συναλλάγματα διεδέχθησαν ἄλληλα, δὲν δύναται νὰ ἐνασκήσῃ ἐπιρροὴν ἐπὶ τῶν κανόνων οἵτινες διέπουσι κεχωρισμένως ἕκαστον ἐξ αὐτῶν.

Ἀλλ' ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τὰ πράγματα δὲν συμβαίνουσιν οὕτω· ὁ ἀποστολεὺς συμβάλλεται μετά τινος ἐργολάβου μετακομίσεων, ὅστις ἀναλαμβάνει νὰ ἐκτελέσῃ μὲν μέρος τῆς μετακομιδῆς, νὰ συμβληθῇ δὲ περὶ τοῦ ὑπολοίπου μετ' ἄλλου προσώπου ὡς πρὸς τὸ ὁποῖον θὰ ἐνεργήσῃ ὡς παραγγελιοδόχος (1).

Πρὸς λύσιν τοῦ δυσχεροῦς τούτου ζητήματος εἶναι χρήσιμον νὰ διακρίνωμεν, ἂν ἡ περὶ εὐθύνης ἀγωγή, καθ' ἧς προτείνεται παραγραφὴ ἢ ἔνστασις ἀπαραδέκτου, ἐξασκεῖται κατὰ τοῦ πρώτου μετακομιστοῦ, ὅστις ἐξετέλεσε τὸ ἔργον τοῦ παραγγελιοδόχου, ἢ κατὰ τοῦ δευτέρου, ὅστις περιωρίσθη εἰς τὸ νὰ ἐνεργήσῃ τὴν μετακόμισιν διὰ λογαριασμόν του.

Κατά τινα θεωρίαν ἡ φύσις τῆς τελευταίας μετακομίσεως θέλει ὁρίσει ποία εἶναι ἡ ἐφαρμοστέα παραγραφὴ καὶ ἔνστασις ἀπαραδέκτου (2). Ἐν τῇ περιπτώσει τῆς μετακομίσεως ἐκ Παρισίων εἰς

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, σελ. 551.

(2) Ἀκυρ. 24 Ἰανουαρίου 1870. S. 1870. 1. 148, Journal du Palais, 1870. 358. Ἀκυρ. ὁλομέλ. 22 Ἰουλίου 1873. S. 1873. 1. 401. Journal du Palais, 1873. 977. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 18 Ἰουλίου 1875,

Ἀλγέριον, θὰ ἐφηρμόζοντο τὰ ἄρθρα 433 μέχρι 435 Ε. Κ., ἐνῷ ἐν τῇ περιπτώσει μετακομίσεως ἐξ Ἀλγερίου εἰς Παρισίους θὰ ἐφηρμόζοντο τὰ ἄρθρα 105 καὶ 108 Ε. Κ. Νοεῖται δὲ τοῦτο οἴκοθεν, λέγουσι, ὅταν ἡ περὶ εὐθύνης ἀγωγὴ ἀπευθύνηται κατὰ τοῦ τελευταίου μετακομιστοῦ. Τοῦτο μάλιστα δέον νὰ γίνῃ δεκτὸν καὶ ὅταν ἡ ἀγωγὴ ἀπευθύνηται κατὰ τοῦ πρώτου, ὅστις ἐνήργησεν ὡς παραγγελιοδόχος· διότι ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν τὸ δεύτερον μέρος τῆς μετακομιδῆς εἶναι θαλάσσιον, ὁ παραγγελιοδόχος ὑπῆρξε ναυτικὸς παραγγελιοδόχος καὶ ἕνεκα τούτου ἔχουσιν ἐφαρμογὴν τὰ ἄρθρα 433 καὶ 435, ἀποκλείοντα τὰ ἄρθρα 105 καὶ 108 Ε. Κ.

Τὸ ἐφ' ἡμῖν ἀποκρούομεν τὴν θεωρίαν ταύτην. Ἐν ταῖς ὑποθέσεσι τοῦ εἴδους τούτου τὰ ἄρθρα 105 καὶ 108 εἶναι ἐφαρμόσιμα μετὰ τῶν ἄρθρων 433 καὶ 435 διανεμητικῶς. Πρέπει νὰ διακρίνωμεν, ἂν ἡ ἕνεκα εὐθύνης ἀγωγὴ ἐξασκῆται κατὰ τοῦ παραγγελιοδόχου ἢ κατὰ τοῦ τελευταίου μετακομιστοῦ. Καίτοι τὸ συνάλλαγμα εἶναι ἐνιαῖον, δύο εἴδη μετακομίσεως ἔχομεν, τὴν κατὰ γῆν καὶ τὴν κατὰ θάλασσαν. Ἡ θαλασσία μετακόμισις συνεπάγεται τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ δευτέρου βιβλίου τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος· ἡ συνύπαρξις δὲ μετακομιδῆς κατὰ γῆν δέον νὰ περιορίζῃ καὶ ὄχι νὰ ἀποκλείῃ αὐτήν. Ἀνάγκη δὲ μόνον νὰ λυθῇ ἓν ζήτημα πραγματικόν: προέκυψε δηλαδὴ ἡ ἀβαρία κατὰ τὴν θαλασσίαν ἢ κατὰ τὴν διὰ ξηρᾶς μετακόμισιν; Ἐὰν συμβαίνῃ τὸ πρῶτον, πρέπει νὰ προσφύγωμεν εἰς τὰ ἄρθρα 433 καὶ 435. Ἐὰν τὸ δεύτερον, δέον νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰ ἄρθρα 105 καὶ 108 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος. Ἀλλὰ τί πρέπει νὰ τεκμαρθῶμεν; Φαίνεται εὔλογον νὰ ὑποχρεωθῇ ὁ παραγγελιοδόχος ὁ προτείνων ὑπὲρ ἑαυτοῦ παραγραφὴν ἢ ἔνστασιν ἀπαραδέκτου, ν' ἀποδείξῃ, ὅτι ἐκπληροῦνται πάντες οἱ ὅροι οἱ ἀπαιτούμενοι ὅπως ἐπικαλεσθῇ τὴν παραγραφὴν ταύτην ἢ τὸ ἀπαράδεκτον· κατὰ δὲ ταῦτα ὁ ἐναγόμενος παραγγελιοδόχος θὰ ὑποχρεοῦται ν' ἀποδείξῃ ὅτι ἡ ἀβαρία ἐπροξενήθη κατὰ τὴν διὰ ξηρᾶς, ἢ κατὰ τὴν θαλασσίαν μετακόμισιν, καθόσον ἀποκρούει τὴν ἀγωγὴν τὴν ἐγερθεῖσαν κατ' αὐτοῦ δυνάμει τῶν κανόνων τῶν διεπόντων τὸ ἓν ἢ τὸ ἕτερον εἶδος μετακομίσεως. Θεωροῦμεν δὲ λίαν πεπλανημένον τὸ νὰ θέλῃ τις νὰ ἐφαρμόσῃ ἀποκλειστικῶς τὰ ἄρθρα

---

Journal de jurisprudence de Marseille 1875. 1. 292. — Arth. Desjardins, VIII, ἀριθ. 1713 τρίς

96 καὶ ἐπόμ. τοῦ ἐμπ. κώδικος εἰς τὸν παραγγελιοδόχον· αἱ διατάξεις αὗται ἐτέθησαν ὑπὲρ αὐτοῦ, προκειμένου περὶ μετακομίσεως ἀποκλειστικῶς κατὰ ξηράν· τὰ ἄρθρα 433 καὶ 435 καὶ πᾶσαι αἱ διατάξεις αἱ σχετικαὶ πρὸς τὴν ναύλωσιν ἐφαρμόζονται εἰς τὸν παραγγελιοδόχον, ὅταν ἡ μετακόμισις εἶναι ἀποκλειστικῶς θαλασσία. Ὅταν συντρέχωσι τὰ δύο εἴδη μετακομίσεως, αἱ δύο κατηγορίαι διατάξεων ἐφαρμόζονται διανεμητικῶς. Ἀλλ' εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐξασκηθῇ ἡ περὶ εὐθύνης ἀγωγὴ κατὰ τοῦ μετακομιστοῦ (ἀγωγιάτου ἢ ναυλοῦντος) τὸν ὁποῖον ὁ παραγγελιοδόχος ὑποκατέστησεν εἰς ἑαυτὸν διὰ τὸ τελευταῖον μέρος τοῦ ταξιδίου. Ὁ μετακομιστὴς οὗτος δὲν δύναται νὰ ἐναχθῇ εἰ μὴ ἕνεκα τῆς μετακομίσεως τὴν ὁποίαν ἐπεφορτίσθη νὰ ἐνεργήσῃ. Τότε ἐκ τῆς φύσεως τῆς μετακομίσεως ταύτης θέλει ἐξαρτᾶσθαι ὁ προσδιορισμὸς τῶν ἐφαρμοστέων κανόνων (1).

Ὑπὸ πρακτικὴν ἔποψιν ἡ ὑφ' ἡμῶν πρεσβευομένη θεωρία ἔχει τι ἄτοπον, τὸ ὁποῖον δὲν παρουσιάζει ποσῶς ἡ πρώτη θεωρία. Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς τελευταίας ταύτης ὁ παραλήπτης γινώσκει ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεως τῆς τελευταίας μετακομίσεως, ποίαν ἔνστασιν ἀπαραδέκτου ἢ ποίαν παραγραφὴν ἔχει νὰ φοβῆται καὶ κατ' ἀκολουθίαν δύναται νὰ πράξῃ πᾶν τὸ ἀναγκαῖον ὅπως ἀποφύγῃ αὐτάς. Κατὰ τὴν ἡμετέραν θεωρίαν τὰ πράγματα ἔχουσιν ἐπίσης εὐκόλως, ὅταν ὁ παραγγελιοδόχος γνωρίζῃ τὸ εἶδος τῆς μετακομιδῆς (κατὰ ξηρὰν ἢ θαλασσίας) κατὰ τὸ ὁποῖον ἐπῆλθε τὸ γεγονὸς τὸ δυνάμενον νὰ δώσῃ ἀφορμὴν εἰς ἀγωγὴν περὶ εὐθύνης. Ἀλλ' ἐνδεχόμενον νὰ διατελῇ ὡς πρὸς τοῦτο ὁ παραγγελιοδόχος ἐν ἀγνοίᾳ. Τότε, ὅπως προφυλαχθῇ κατὰ τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου ἢ τῆς παραγραφῆς, ἀνάγκη νὰ τηρήσῃ τοὺς αὐστηροτέρους ὅρους.

**829** δίς. ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Οἱ κανόνες οἱ ἀφορῶντες τὴν παραγραφὴν καὶ τὴν ἔνστασιν ἀπαραδέκτου ἔχουσιν, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς σκοπιμότητός των, βάσιν λογικήν, ἀλλ' αἱ λεπτομέρειαι αἱ ἀφορῶσαι τὰς προθεσμίας καὶ τὰς ἐκπληρωτέας διατυπώσεις ἔχουσί τι τὸ αὐθαίρετον. Ἐκ τούτου δὲ ἐξηγεῖται καὶ ἡ μεγάλη διαφορὰ τῶν νομοθεσιῶν ἐπὶ τῶν σημείων τούτων. Ἰδοὺ δὲ οἱ κανόνες οἱ ἰσχύοντες κατά τινας ἐξ αὐτῶν.

(1) Aix, 19 Νοεμβρίου 1892, Journal de jurisprudence de Marseille, 1893. 1 240.—Laurin sur Cresp. II σελ. 132 μέχρις 137.

Ὁ *βελγικὸς* νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 232, 233 κα 236) ἀντέγραψε τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 433 καὶ 435 τοῦ ἐμπ. κώδικος περὶ τῆς παραγραφῆς καὶ τοῦ ἀπαραδέκτου. Ὑποβάλλει ὅμως εἰς παραγραφὴν τριῶν ἐτῶν (ἄρθρ. 235) πάσας τὰς ἀγωγὰς τὰς πηγαζούσας ἐκ τῆς ναυλώσεως τὰς μὴ ἀφορώσας τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου καὶ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων (1).

Ὁ *γερμανικὸς* ἐμπορικὸς νόμος (ἄρθρ. 757 8ον, ἄρθρ. 906 2ον καὶ 908) ἐφαρμόζει τὴν ἐτησίαν παραγραφὴν εἰς τὰς ἀγωγὰς ἕνεκα μὴ παραδόσεως καὶ χειροτερεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Ἡ προθεσμία τρέχει διὰ τὰς ἀγωγὰς ἕνεκα ἀβαριῶν ἢ ἀργοπορίας ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐγένετο ἡ παράδοσις· διὰ τὰς ἀπαιτήσεις τὰς προερχομένας ἐκ τῆς μὴ παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ἡμέρας καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα ἢ ἔπρεπε νὰ ἐνεργηθῇ ἡ παράδοσις, καὶ ἂν μὴ ἔφθασεν, ἀφ' ἧς ἡμέρας ὁ ἐνδιαφερόμενος ἔλαβε γνῶσιν τῆς μὴ ἀφίξεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς προξενηθείσης βλάβης. — Ὁ παραλήπτης δύναται νὰ προβῇ εἰς τὴν βεβαίωσιν τῆς καταστάσεως τῶν ἐμπορευμάτων πρὶν ἢ παραλάβῃ αὐτά. Ἐὰν δὲν ἐγένετο τοῦτο, πρέπει νὰ προκληθῇ ἡ βεβαίωσις αὕτη ἐντὸς τεσσαράκοντα ὀκτὼ ὡρῶν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς παραλαβῆς, ἄνευ τοῦ ὁποίου ἀπυσβέννυνται πᾶσαι αἱ ἀγωγαὶ ἕνεκα μερικῆς ἀπωλείας ἢ ἕνεκα ἀβαριῶν, εἴτε εἶναι αἱ ἀβαρίαι δῆλαι εἴτε μή. Ἡ ἔνστασις αὕτη ἀπαραδέκτου δὲν ἐφαρμόζεται, ὅταν ἡ ἀπώλεια ἢ αἱ ἀβαρίαι προέρχωνται ἐκ τοῦ δόλου ἀνδρός τινος τοῦ πληρώματος (*Γερμανικὸς κῶδιξ* ἄρθρ. 609 καὶ 612).

Οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς *Ἰταλίας* (ἄρθρ. 924) καὶ τῆς *Ρουμανίας* (ἄρθρ. 946), κηρύττουσι γενικῶς, ὅτι ὑπάγουσιν εἰς τὴν ἐτησίαν παραγραφὴν πάσας τὰς ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως πηγαζούσας ἀγωγάς.

Ὁ *ὁλλανδικὸς* ἐμπορικὸς κῶδιξ παραδέχεται τὴν ἐτησίαν παραγραφὴν μετὰ τὸ τέλος τοῦ πλοῦ διὰ τὰς ἀγωγὰς περὶ πληρωμῆς τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 741 1ον) καὶ περὶ παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 741 3ον). Πᾶσα ἀγωγὴ κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ κατὰ τοῦ πλοιάρχου εἶναι ἀπαράδεκτος διὰ βλάβας προξενηθείσας εἰς τὰ φορτωθέντα ἐμπορεύματα, ἐὰν τὰ ἐμπορεύματα παρελήφθησαν χωρὶς

(1) Jacobs, II, ἀριθ. 478.

νὰ γίνῃ βεβαίωσις τῆς καταστάσεως αὐτῶν, ἢ ἄν, τῆς βλάβης μὴ οὔσης ὁρατῆς, ἡ βεβαίωσις καὶ ἡ πραγματογνωμοσύνη δὲν ἐγένοντο ἐντὸς τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου ὁριζομένων προθεσμιῶν (ἄρθρ. 746). Αἱ προθεσμίαι δὲ αὗται εἶναι τεσσαράκοντα ὀκτὼ ὡρῶν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν (ἄρθρ. 494).

Κατὰ τὸν *φιρλανδικὸν* ναυτικὸν κώδικα (ἄρθρ. 116), ἐὰν ὁ παραλήπτης ἀντιληφθῇ βλάβας προξενηθείσας εἰς τὰ ἐμπορεύματα, ὀφείλει νὰ κάμῃ περὶ τούτου δήλωσιν εἰς τὸν πλοίαρχον ἐντὸς τεσσαράκοντα ὡρῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς, καὶ νὰ φροντίσῃ ὅπως γίνῃ ἐπίσκεψις αὐτῶν. Ἄνευ τούτου ἀποβάλλει πᾶν δικαίωμα ἀποζημιώσεως, πλὴν ἂν ἀποδείξῃ, ὅτι ἡ βλάβη ἐπροξενήθη πρὶν ἢ παραδοθῶσιν εἰς αὐτὸν τὰ ἐμπορεύματα.

Ἐν τῇ *Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ* ἡ παραγραφὴ τῶν ἀγωγῶν τῶν γεννωμένων ἐκ τῆς ναυλώσεως εἶναι κατ' ἀρχὴν ἑξαετής.

## ΤΜΗΜΑ ϛ'.

### Περὶ τῆς μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν.

**830.** ΦΥΣΙΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ. ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ. — Ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ, διαφόρως πρὸς πολλοὺς ξένους κώδικας (1), δὲν ἐπρονόησε ποσῶς περὶ τοῦ συναλλάγματος τοῦ συναπτομένου μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστοῦ (ἢ τοῦ πλοιάρχου του) καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἤτοι περὶ τοῦ συναλλάγματος μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν, ὡς δὲν ἐπραγματεύθη καὶ περὶ τῆς μετακομίσεως τῶν προσώπων κατὰ γῆν (2). Διὰ τοῦτο διστάζει τις πολλάκις περὶ τῶν ἐφαρμοστέων εἰς αὐτὰ κανόνων. Ὁ προσδιορισμὸς τῶν κανόνων τούτων ἐξαρτᾶται κατὰ πολὺ ἐκ τῆς φύσεως ἣν θέλομεν ἀναγνωρίσει ὅτι ἔχει τὸ συνάλλαγμα τοῦτο. Εἶναι ἆρά γε τοῦτο ναύλωσις; Ἐὰν τὸ ζήτημα ἐλύετο καταφατικῶς, θὰ ὑπῆρχε λόγος νὰ ἐφαρμοσθῶσι, καθόσον ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων, αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 273 μέχρι 310 αἱ ἐκτεθεῖσαι ἐν τοῖς προηγουμένοις τμήμασι· τὸ σύστημα τοῦτο θὰ ἦτο ἁπλούστατον. Ὁ ἡμέτερος κῶδιξ δὲν φαίνεται ἀσπασθεὶς τοῦτο· φαίνεται

(1) Ὅρα ἀνωτέρω σημείωσιν 3 τῆς σελ. 514.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 700 καὶ ἑπομ.

πάντοτε ὑποθέτων, ἐν ταῖς περὶ ναυλώσεως διατάξεσιν αὐτοῦ, συνάλλαγμα σκοπὸν ἔχον τὴν μετακόμισιν ἐμπορευμάτων κατὰ θάλασσαν, ἀδιαφόρως ἂν ὁρᾷ ἢ μὴ ὁλόκληρον τὸ πλοῖον ἢ ὡρισμένον μέρος αὐτοῦ. Τὸ συνάλλαγμα μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν εἶναι συνάλλαγμα sui generis, διάφορον τῆς ναυλώσεως. Διό, ἐν ἐλλείψει πάσης νομίμου διατάξεως, πρέπει νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου· καθόσον ἀφορᾷ τὰς διατάξεις τοῦ κώδικος περὶ τῆς ναυλώσεως, δὲν δύνανται αὗται νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰ μὴ καθόσον δὲν ἀποτελοῦσιν ἐξαιρέσεις τοῦ κοινοῦ δικαίου (1). Δὲν ὑπάρχει λοιπὸν λόγος νὰ περιλάβωμεν ἐν τῷ ἐμπορικῷ κώδικι ὑπὸ τὸ ὄνομα τῆς ναυλώσεως τὴν μετακόμισιν τῶν προσώπων κατὰ θάλασσαν, αἱ δὲ διατάξεις αἱ διέπουσαι τὸν ναῦλον δὲν ἔχουσιν ἀναγκαίως ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν κομίστρων τῶν ἐπιβατῶν, μάλιστα ὡς πρὸς τὰς αἰτίας ἕνεκα τῶν ὁποίων δὲν ὀφείλεται ποσῶς ἢ ἐν μέρει μόνον ὀφείλεται. Ὅρα ἀριθ. 836.

**831.** Οἱ ἐπιβάται φέρουσι μεθ' ἑαυτῶν ἀποσκευὰς μετακομιζομένας ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου. Νοεῖται οἴκοθεν, ὅτι τὸ συνάλλαγμα δὲν δύναται νὰ ἀποσυντεθῇ καὶ νὰ θεωρηθῇ ὡς ναύλωσις ὡς πρὸς τὰς ἐπισκευάς· ἓν μοναδικὸν ὑπάρχει συνάλλαγμα μετακομίσεως προσώπων κατὰ θάλασσαν ἐπεκτεινόμενον παρεπομένως ἐπὶ τῶν μετακομιστέων ἀποσκευῶν. Ἀλλ' οἱ κανόνες οἱ ἐφαρμοζόμενοι εἰς τὰ δύο ταῦτα ἀντικείμενα τοῦ συναλλάγματος δὲν εἶναι ταυτόσημοι· οἱ διέποντες τὰς ἀποσκευὰς εἶναι ἕν τινι μέτρῳ αὐτοὶ οὗτοι οἱ διέποντες τὴν ναύλωσιν (2). Οὕτω δὲ ἔχει τὸ πρᾶγμα ἀδιαφόρως ἂν πληρώνηται ἢ μὴ διακεκριμένος ναῦλος διὰ τὰς ἀποσκευάς. Δύναται μάλιστα ἐν τῇ πράξει νὰ ἀναγνωρισθῇ, ὅτι τὰ ἀντικείμενα τὰ οὕτω μετακομιζόμενα μετά τινος ἐπιβάτου κέκτηνται τοσαύτην σπουδαιότητα, ὥστε ὑπάρχει ἀληθῶς συνάλλαγμα ναυλώσεως ὡς πρὸς αὐτά· τὴν διάκρισιν δὲ ταύτην ὀφείλει νὰ κάμνῃ ὁ δικαστὴς κατὰ τὰς περιστάσεις (3).

**832.** Ἀποτελεῖ δ' ἄρά γε τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν πρᾶξιν ἐμπορικήν ;

---

(1) Laurin sur Cresp, II, σελ. 74· Desjardins, III, ἀριθ. 861.
(2) Arth, Desjardins, III, ἀριθ. 861.
(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα. III, ἀριθ. 703 καὶ σημ. 3 τῆς σελ. 573.

βεβαίως εἶναι τοιαύτη ὡς πρὸς τὸν ἐφοπλιστήν (1). Τὸ ἄρθρον 632 τοῦ ἐμπ. κώδικος κατατάσσει ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς πράξεσι τὴν ἐπιχείρησιν μετακομίσεως, τὸ δὲ ἄρθρον 633 κατατάσσει ἐν αὐταῖς πάντα τὰ συναλλάγματα τῆς ναυτικῆς ἐμπορίας.

Ἀλλ' εἶναι ἆρά γε τὸ συνάλλαγμα τοῦτο πρᾶξις ἐμπορικὴ καὶ ὡς πρὸς τὸν ἐπιβάτην; Ὑπάρχουσιν οἱ ἀρνούμενοι τοῦτο, ἐξαιροῦντες μόνον τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ ταξιδιώτης ταξιδεύει δι' ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου του (2). Ἡ λύσις αὕτη εἶναι σύμφωνος πρὸς τὴν παραδεδεγμένην προκειμένου περὶ τῆς κατὰ γῆν μετακομίσεως (3). Καθ' ἡμᾶς, τοὐναντίον, τὸ συνάλλαγμα ἔχει τὸν ἐμπορικὸν χαρακτῆρα ὡς πρὸς ἀμφότερα τὰ μέρη. Εἶναι ἀληθές, ὅτι, συμφώνως πρὸς ὅσα εἴπομεν ἀμέσως ἀνωτέρω, δὲν δύναταί τις νὰ ἀρυσθῇ ἐπιχειρήματα ὑπὲρ τῆς λύσεως ταύτης ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρ. 633 ἀναγράφει τὴν ναύλωσιν ἐν ταῖς ἐμπορικαῖς πράξεσιν. Ἀλλ' ἡ ἀκροτελεύτιος διάταξις τοῦ ἄρθρου τούτου, ἡ κατατάσσουσα ἐν ταῖς πράξεσι ταύταις πάντα τὰ συναλλάγματα τὰ ἀφορῶντα τὴν ναυτικὴν ἐμπορίαν, εἶναι κρίσιμος ὑπὲρ τῆς ἡμετέρας ἐκδοχῆς. Ἡ ταχύτης ἡ τόσον ἀναγκαία εἰς τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις δέον νὰ περιποιῇ πάντοτε εἰς τὸ ἐμποροδικεῖον ἁρμοδιότητα καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐπιχειρήσεις ταύτας. Κατὰ τὸ ἀντίθετον σύστημα δὲν ἐπιτυγχάνεται τὸ χρήσιμον τοῦτο ἀποτέλεσμα· ἐπὶ τῇ βάσει αὐτοῦ ὁ ἐπιβάτης δὲν δύναται νὰ ἐναχθῇ εἰ μὴ ἐνώπιον τοῦ πολιτικοῦ δικαστηρίου, κατὰ δὲ τὴν περὶ μικτῶν συναλλαγμάτων νομολογίαν, ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ ἐνεργήσῃ κατ' ἐκλογὴν κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐνώπιον τοῦ πολιτικοῦ δικαστηρίου ἢ ἐνώπιον τοῦ ἐμποροδικείου (4).

Ρητέον ἄλλως, ὅτι, καὶ ἂν ἀκόμη θεωρήσῃ τις τὸ συνάλλαγμα τοῦτο πρᾶξιν ἀστικὴν ὡς πρὸς τὸν ἐπιβάτην, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἐλευθερωθῇ τῶν πρὸς αὐτὸν ὑποχρεώσεων ἕνεκα τῶν πράξεων τοῦ πλοιάρχου διὰ τῆς παραχωρήσεως (5)· διότι τὸ

(1) Ὅρα ἐν τούτοις Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 21 Μαρτίου 1892. Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 73.

(2) Ἀκυρ. 11 Ἰανουαρίου 1860. S. 1860. 1. 232. Journal du Palais 1860. 365. D. 1860. 1. 91. Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 861.

(3) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 561.

(4) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα I, ἀριθ. 261.

(5) Paris, 24 Μαΐου 1886. S. 1862. 2. 248.

δικαίωμα τῆς παραχωρήσεως ὑφίσταται καὶ ὡς πρὸς τοὺς πιστωτὰς ἀκόμη οἵτινες δὲν ἐνήργησαν πρᾶξιν ἐμπορικήν (ἀριθ. 208).

**833.** Αποδειξις του συναλλαγματος.—Ὁ ἐμπορικὸς χαρακτὴρ τοῦ συναλλάγματος ἄγει ἡμᾶς ἀναγκαίως εἰς τὸ νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ ἀπόδειξις αὐτοῦ δύναται νὰ γίνῃ δι' ὅλων τῶν ἀποδεικτικῶν μέσων, συμφώνως πρὸς τὸν γενικὸν κανόνα τοῦ ἄρθρ. 109 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Τὸ ἄρθρ. 273 ἐμπ. κώδ., τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖ ν' ἀποδεικνύηται ἡ ναύλωσις ἐγγράφως, ἀποτελεῖ διάταξιν ἐξαιρετικήν, ὡς τοιαύτη δὲ δὲν εἶναι ἐπιδεκτικὴ ἐπεκτάσεως.

Ἐὰν παρεδεχόμεθα ὅτι τὸ συνάλλαγμα ἔχει τὸν ἀστικὸν χαρακτῆρα ὡς πρὸς τὸν ἐπιβάτην, θὰ ἔπρεπε νὰ ἐφαρμόσωμεν τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὴν ἀπόδειξιν τῶν μικτῶν συναλλαγμάτων, τουτέστι τὸν ἔχοντων τὸν ἐμπορικὸν χαρακτῆρα ὡς πρὸς τὸ ἕτερον μόνον τῶν μερῶν (1).

Ἐν τῇ πρακτικῇ, διὰ τοὺς μακροὺς διάπλους μάλιστα, ἐκδίδεται γραμμάτιον ἐπιβάσεως (εἰσιτήριον) περιέχον σημείωσιν τῶν γενικῶν ὅρων τῆς ἐπιβάσεως, τουτέστι τῶν κανόνων οἵτινες δέον νὰ διέπωσι τὸ συνάλλαγμα. Πλὴν τούτου ἐκδίδεται εἰδικὸν γραμμάτιον ἀποδεικνύον τὴν παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν.

Τὰ ὀνόματα τῶν ἐπιβατῶν, μεθ' ὅλων τῶν πληροφοριῶν τῶν χρησίμων πρὸς πλήρη διάκρισιν τῆς ταυτότητός των (τοῦ ἐπωνύμου, τοῦ ὀνόματος, τῆς ἡλικίας, τοῦ τόπου τῆς γεννήσεως, τῆς γενεαλογίας καὶ τοῦ ἐπαγγέλματος), πρέπει ν' ἀναγράφωνται ὑπὸ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐν τῷ ναυτολογίῳ (2), πλὴν ἂν πρόκειται περὶ πλοίων προωρισμένων εἰδικῶς εἰς περιοδικὰς μετακομίσεις ταξιδιωτῶν. Ὡς πρὸς τὰ τελευταῖα ταῦτα πλοῖα οἱ πλοίαρχοι ὀφείλουσι μόνον νὰ συντάσσωσι κατάλογον τῶν ἐπιβιβασθέντων ταξιδιωτῶν. Καταρτίζουσι δὲ τὸν κατάλογον τοῦτον πρὶν ἢ ἀπάρωσι, βεβαιοῦσι τὴν ἀκρίβειαν αὐτοῦ διὰ τῆς ὑπογραφῆς των καὶ

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα. I, ἀριθ. 101, III, ἀριθ. 87.

(2) Κανονισμὸς τοῦ 1866 ἄρθρ. 274. — Ὁ πλοίαρχος ὁ ἐπιβιβάζων ἐπιβάτας χωρὶς νὰ γίνῃ μνεία τούτου ἐν τῷ ναυτολογίῳ ὑπόκειται εἰς τὰς ποινὰς τὰς ἐπιβαλλομένας ὑπὸ τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 19 Μαρτίου 1852 (ἄρθρ. 4 καὶ 5).

διαβιβάζουσιν αὐτὸν εἰς τὸ γραφεῖον τῆς ναυτικῆς ἀπογραφῆς ἐντὸς 24 ὡρῶν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου (1).

**834.** ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ. — Ὡς ἡ ναύλωσις οὕτω καὶ τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν εἶναι ἀμφοτεροβαρές. Τίκτει ὑποχρεώσεις διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, καὶ ἄλλας διὰ τὸν ἐπιβάτην. Εἶναι δὲ αὗται ἀνάλογοι πρὸς τὰς τοῦ ναυλοῦντος καὶ τὰς τοῦ ναυλωτοῦ.

**835.** ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ. — Ὁ ἐφοπλιστὴς ὑποχρεοῦται :

1ον Νὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐπιβάτου τὸ ὁρισθὲν πλοῖον, χωρὶς νὰ δύναται νὰ ὑποκαταστήσῃ εἰς αὐτὸ ἕτερον, πλὴν ἂν ἐγένετο ἐπιφύλαξις τοῦ ἐναντίου δικαιώματος. Πρβλ. ἀριθ. 661.

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη τοῦ ἐφοπλιστοῦ παύει, ὅταν ἐμποδίζῃ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῆς περίπτωσις ἀνωτέρας βίας. Ὅρα ἀριθ. 661.

Εἶναι ἐνδεχόμενον ν' ἀποπλεύσῃ τὸ πλοῖον ἐνῷ εἶναι ἀνίκανον πρὸς πλοῦν ἢ νὰ ἀποβῇ τοιοῦτο κατὰ τὸν διάπλουν.

Ἐὰν ἀποδεικνύηται ὅτι τὸ πλοῖον καὶ κατὰ τὸν ἀπόπλουν ἀκόμη ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, ὁ ἐφοπλιστὴς ὀφείλει ἀποζημίωσιν εἰς τὸν ναυλωτήν. Ὁρίζεται δὲ αὕτη συμφώνως πρὸς τοὺς γενικοὺς κανόνας τοῦ ἄρθρ. 1149 καὶ ἐπομ. τοῦ ἀστ. κώδικος. Τὸ ἄρθρον 297 τοῦ ἐμπ. κώδικος, τὸ ὁποῖον κηρύττει ὅτι εἰς παρομοίας περιστάσεις ὁ ἐφοπλιστὴς ἀπόλλυσι τὸν ναῦλόν του καὶ ὑποχρεοῦται εἰς ἀποζημίωσιν, δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐνταῦθα κατ' ἀναλογίαν (2). Διὸ ἡ ἐπικριθεῖσα ἀνωτέρω (ἀριθ. 669) νομολογία, ἥτις, στηριζομένη ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 297 Ε.Κ., κηρύττει τὸν ναῦλον ἀπολεσθέντα διὰ τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου τοῦ ἀποπλεύσαντος ἐν κακῇ καταστάσει, καὶ ἂν ἀκόμη τὸ πλοῖον τοῦτο ἐπισκευασθὲν καθ' ὁδὸν φθάσῃ εἰς τὸν προορισμόν του, εἶναι προδήλως ἀνεφάρμοστος εἰς τὸν ναῦλον τοῦ ἐπιβάτου. Ἔχομεν ἐνταῦθα λύσιν ἀποκλίνουσαν ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου.

Ἐὰν τὸ πλοῖον, συνεπείᾳ γεγονότων μεταγενεστέρων τοῦ ἀπόπλου, πρέπῃ νὰ ἐπισκευασθῇ, ὁ ἐπιβάτης ὀφείλει ν' ἀναμείνῃ μέχρι συντε-

---

(1) Κανονισμὸς τοῦ 1866, ἄρθρ. 275.

(2) Ὅρα ἐν τούτοις Alauzet, V, ἀριθ. 1879· Dejardins, III, ἀριθ. 870. Οἱ συγγραφεῖς οὗτοι οὐκ ὀρθῶς θεωροῦσι τὸ ἄρθρον 297 Ε. Κ. ὡς ἀφορῶν τοὺς κανόνας τοῦ κοινοῦ δικαίου.

λέσεως τῶν ἐπισκευῶν ἢ νὰ πληρώσῃ ὁλόκληρον τὸν ναῦλον. Ἀναλογ. ἄρθρ. 296, ἐδ. 1. Εἶναι εὔλογον νὰ φέρῃ ἕκαστος τὰς συνεπείας τῶν τυχαίων γεγονότων καὶ τῆς ἀνωτέρας βίας.

Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ, ὁ πλοίαρχος δέον νὰ ἐπιζητήσῃ νὰ μισθώσῃ ἕτερον πλοῖον, ὅπως μετακομισθῇ δι' αὐτοῦ ὁ ἐπιβάτης μέχρι τοῦ προορισμοῦ του. Ἀναλογία ἄρθρ. 296 ἐμπ. κώδικος.

Ἐν ᾗ περιπτώσει δὲν δύναται νὰ μισθωθῇ ἕτερον πλοῖον, ὀφείλεται ἆρά γε ναῦλος ἐπιβάτου ἀναλογικός, ἀνάλογος πρὸς τὸν ἀναλογικὸν ναῦλον περὶ οὗ γίνεται λόγος ἐν τῷ ἄρθρῳ 296 ἐδ. 3; Θὰ ἦτο ἔκτροπον νὰ μὴ ὀφείληται μηδεὶς ναῦλος δι' ἐπιβάτην μετακομισθέντα εἰς τὸ ἥμισυ ἢ εἰς τὰ τρία τέταρτα τοῦ δρόμου, ὅταν εἰς παρομοίας περιστάσεις ὁ ναῦλος τῶν ἐμπορευμάτων ὀφείλεται ἐν μέρει. Ὁ νόμος δὲν θεωρεῖ τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων ἀδιαίρετον· θὰ ἦτο λοιπὸν ἀντιφατικὸν νὰ ἀναγνωρίσωμεν τὸν χαρακτῆρα τοῦ ἀδιαιρέτου εἰς τὸν ναῦλον τοῦ ἐπιβάτου. Διὸ οἱ ξένοι κώδικες οἱ παραδεχόμενοι τὸν ἀναλογικὸν ναῦλον εἰς τὰ ἐμπορεύματα παραδέχονται καὶ τὸν ἀναλογικὸν ναῦλον εἰς τοὺς ἐπιβάτας (1) (2).

3ον Νὰ ἐνεργήσῃ τὸν ἔκπλουν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν συμπεφωνημένην ἐποχήν, καὶ τὴν εἰς τὸν προορισμόν του ἄνευ ἀργοπορίας ἄφιξιν διὰ τῆς συμπεφωνημένης ἢ τῆς συνήθους ὁδοῦ. Ἐάν, ἐξ αἰτίας τοῦ πλοιάρχου, ὁ ἀπόπλους δὲν γίνῃ κατὰ τὴν ὡρισμένην ἡμέραν, ὁ ἐπιβάτης δύναται νὰ διαρρήξῃ τὸ συνάλλαγμα καὶ ν' ἀπαιτήσῃ, ἐὰν ὑπάρχῃ λόγος, τὸ διαφέρον. Ἐπίσης ὀφείλεται ἀπο-

---

(1) Laurin sur Cresp, II, σελ. 116. Desjardins, III, ἀριθ. 870, σελ. 18. Πρβλ. Rouen 19 Δεκεμβρίου 1862, Journal de jurisprudence de Marseille, 1863. 2. 44.

(2) Ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 671), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 584), τῆς Ρουμανίας (ἄρθρ. 594, 3ον).

Ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ὅστις δὲν παραδέχεται τὸν ἀναλογικὸν ναῦλον διὰ τὰ ἐμπορεύματα, δὲν παραδέχεται ἐπίσης καὶ διὰ τοὺς ἐπιβάτας ναῦλον ἀναλογικόν· τὸ ἄρθρ. 132 τοῦ νόμου τούτου ὁρίζει, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει καθ' ἣν συνεπείᾳ συμβεβηκότων ἀνωτέρας βίας τὸ πλοῖον δὲν ἤθελε φθάσει εἰς τὸν προορισμόν του, δὲν χωρεῖ εἰ μὴ ἡ πληρωμὴ τῶν ἐξόδων συντηρήσεως.

ζημίωσις εἰς τὸν ἐπιβάτην, ἐὰν τὸ πλοῖον σταματήσῃ ἔν τινι λιμένι προσεγγίσεως μὴ ὁρισθέντι ἐκ τῶν προτέρων, ἕνεκα τῆς ἐκ τούτου προερχομένης ἀργοπορίας. Ἐπίσης ὀφείλεται τοιαύτη καὶ ἐν τῇ περιπτώσει τῆς καταργήσεως προσεγγίσεως εἴς τινα λιμένα, εἰς τὸν ὁποῖον ὁ ἐπιβάτης ἤθελε ν' ἀποβιβασθῇ (1). Δυνατὸν ὅμως νὰ ὑπάρχῃ ἐν τῷ συναλλάγματι τῆς μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν, ὡς ἐν τῇ ναυλώσει, ρήτρα περὶ προσεγγίσεων, περὶ ἀλλαγῆς πορείας, περὶ ὀπισθοπορίας.

4ον Νὰ παρέχῃ εἰς τὸν ἐπιβάτην τὴν τροφήν του κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ. Τὰ ἔξοδα διατροφῆς περιλαμβάνονται συνήθως ἐν τῇ τιμῇ τοῦ ναύλου τῶν ἐπιβατῶν, ὅταν ὁ πλοῦς διαρκῇ πολύ (2). Ἀλλ' ἐν ἐλλείψει κειμένου καθιεροῦντος τὸ τεκμήριον τοῦτο (3) δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν αὐτό· εἰς τὰ δικαστήρια δὲ ἀπόκειται νὰ κρίνωσι κατὰ τὰς συνηθείας καὶ τὰς περιστάσεις.

Ρητέον ἄλλως, ὅτι, καὶ ὅταν ἀκόμη ὁ ἐπιβάτης ὀφείλῃ νὰ διατρέφηται ἰδίᾳ δαπάνῃ, ὁ πλοίαρχος ὀφείλει νὰ παρέχῃ εἰς αὐτὸν τὰ ἀναγκαῖα τρόφιμα (4) ἐπὶ δικαίῳ τιμήματι. Τοὐλάχιστον ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δύναται πολλάκις νὰ ἐξαχθῇ ἐκ τῆς προθέσεως τῶν μερῶν.

Ἐὰν ὁ ἐπιβάτης ἔχῃ ἴδια τρόφιμα, δύναται νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ καταθέσῃ αὐτὰ εἰς τὸ κοινὸν δυνάμει τοῦ ἄρθρου 249 ἐμπ. κώδ.

5ον Ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς εἶναι ὑπεύθυνοι ἀπέναντι τῶν ἐπιβατῶν διὰ τὰ ἀτυχήματα τὰ ὁποῖα θίγουσιν αὐτοὺς προσωπικῶς ὡς καὶ διὰ τὴν ἀπώλειαν καὶ τὰς ἀβαρίας τῶν ἀποσκευῶν καὶ τῆς ἀργοπορίας. Εἶναι ἀναντίρρητον, ὅτι κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τοῦ δικαίου, ἐν περιπτώσει ἀπωλείας, ἀβαρίας ἢ ἀργοπορίας διὰ τὰς ἀποσκευάς, ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ ἐφοπλιστὴς φέρει τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως τοῦ τυχαίου γεγονότος ὅπερ προτείνει. Ἐν περιπτώσει θανάτου ἢ τραυματισμοῦ ἐπιβάτου τινός, δὲν ὑποχρεοῦται ἆρά γε τοὐναντίον, ὁ ἐνάγων ν' ἀποδείξῃ τὸ πταῖσμα τοῦ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα, 20 Ὀκτωβρίου 1883, le Droit φύλλ. τῆς 10 Νοεμβρίου 1883.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 873.

(3) Ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 121 ἐδ. 1) παραδέχεται τὸ τεκμήριον τοῦτο.

(4) Ὅρα τὸν βελγικὸν νόμον τοῦ 1879, ἄρθρ. 126, ἐδ 1.

πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ; Τὸ ζήτημα τοῦτο εἶναι ταυτόσημον πρὸς ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον τίθεται ἐπὶ μετακομιδῆς κατὰ γῆν. Πρέπει δὲ νὰ λυθῇ κατὰ τὸ αὐτὸ πνεῦμα, τουτέστι, καθ' ἡμᾶς, ὅτι ἡ ἀπόδειξις τοῦ τυχαίου γεγονότος βαρύνει τὸν ἐναγόμενον πλοίαρχον ἢ ἐφοπλιστήν (1).

Ὡς ἐπὶ μετακομίσεως προσώπων κατὰ γῆν, δύναται ρήτρα τις νὰ περιορίσῃ εἰς ὡρισμένον σημεῖον τὸ ποσὸν τὸ ἐπιδικαστέον εἰς τὸν ταξιδιώτην διὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν του, παρομοία δὲ συμφωνία εἶναι καταληπτὴ καὶ διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τὴν ὀφειλομένην ἕνεκα τῶν δυστυχημάτων τῶν προσώπων (2). Πρβλ. τὸ παρὸν *Σύστημα* III, ἀριθ. 619 καὶ 620.

Αἱ αὐταὶ δυσκολίαι παρουσιάζονται, ὡς ἐν τῷ συναλλάγματι τῆς κατὰ γῆν μετακομίσεως, ὡς πρὸς τὰς περὶ μὴ εὐθύνης ρήτρας εἴτε ὡς πρὸς τὰ πρόσωπα, εἴτε ὡς πρὸς τὰς ἀποσκευάς, ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος τῆς κατὰ θάλασσαν μετακομίσεως ἐπιβατῶν. Ὅρα τὸ παρὸν *Σύστημα* III, ἀριθ. 716.

Ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ὡς πρὸς τὰ ἀντικείμενα τῶν ὁποίων τὴν φύλαξιν ἐπιφυλάττει ὁ ἐπιβάτης εἰς ἑαυτόν (3).

**836.** ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΟΥ.— Καὶ ὁ ἐπιβάτης δὲ ὑπόκειται εἰς διαφόρους ὑποχρεώσεις.

1ον Ὀφείλει νὰ φθάσῃ εἰς τὸ πλοῖον πρὸ τῆς ὥρας τῆς ὁρισθείσης διὰ τὸν ἀπόπλουν.

Ἀλλὰ δύναται ἆρά γε νὰ ἐκχωρήσῃ, ἄνευ τῆς συναινέσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ, εἰς ἄλλο πρόσωπον τὰ δικαιώματα τὰ ἀπορρέοντα ὑπὲρ αὐτοῦ ἐκ τοῦ συναλλάγματος τῆς μετακομίσεως ; Ἐν ἐλλείψει κειμένου ἀπαγορεύοντος τὴν ἐκχώρησιν, δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν τὸ ἀνεκχώρητον τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐπιβάτου (ἄρθρ. 1598 καὶ 1717, τοῦ ἀστ. κώδικος), πλὴν ἂν ἀπορρέῃ ἐκ ρητῆς συμφω-

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 709 καὶ 709 δίς.

(2) Ἀκυρ. 2 Ἀπριλίου 1890, Revue internationale du Droit maritime, 1890—91, σελ. 5.

(3) Πρβλ. βελγικὸν νόμον τῆς 21 Αὐγούστου 1879, ἀριθ. 122, ἐδ. 2.

νίας ἢ ἐκ περιστάσεων, ὅτι τὸ συνάλλαγμα ἐγένετο intuitu personae (1) (2).

2ον Ὀφείλει νὰ θέσῃ τὰς ἀποσκευάς του εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ πλοιάρχου ἐντὸς τῶν συμπεφωνημένων προθεσμιῶν.

Ἡ παράλειψις τῶν ὑποχρεώσεων τούτων δύναται νὰ συνεπαγάγῃ δικαίωμα ἀποζημιώσεως ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὑπὲρ τοῦ ναυλωτοῦ. Δὲν πρέπει ὅμως νὰ ληφθῶσιν ὡς ὁδηγοὶ αἱ *ἐπισταλίαι* καὶ αἱ *ἀντεπισταλίαι*, αἱ ὁποῖαι εἰσήχθησαν ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ναύλωσιν καὶ τὴν παράλειψιν φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως ἐντὸς τῶν προθεσμιῶν τῶν σταλιῶν (3).

3ον Ὁ ἐπιβάτης ὑποχρεοῦται (αὕτη δὲ εἶναι ἡ κυριωτέρα ὑποχρέωσίς του) νὰ πληρώσῃ τὸν ναῦλόν του.

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δύναται νὰ περιορισθῇ ἢ ν' ἀποσβεσθῇ ὁλοσχερῶς, ὡς καὶ ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου τῶν ἐμπορευμάτων (ἀριθ. 764 καὶ ἑπόμ.) ἕνεκα διαφόρων γεγονότων ἐμποδιζόντων τὴν κάθοδον τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του.

Ἐννοεῖται οἴκοθεν, ὅτι ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος τῆς μετακομίσεως, ὅταν ὁ ἐπιβάτης ἀποβιβάζηται ἑκουσίως κατὰ τὸν πλοῦν· δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς βουλήσεως τοῦ ἑτέρου τῶν μερῶν νὰ ἐλαττώνῃ τὴν ὑποχρέωσιν ἣν ἀνέλαβε διὰ συμβάσεως (ἀναλογ. ἄρθρ. 293 Ε. Κ.) (4).

Πάντως ὁ ἀναλογικὸς ναῦλος ὀφείλεται, ὁσάκις τὸ πλοῖον, ἕνεκα γεγονότος τυχαίου ἢ περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, οἷον ναυαγίας, καθίσματος, ἁλώσεως κλπ., δὲν φθάνῃ εἰς τὸν προορισμόν του (5).

Ἀλλ' ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου δὲν ὀφείλεται ὁλοσχερῶς, ὅταν

---

(1) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 864.—Τὸ ἀνεκχώρητον ἀναγράφεται ρητῶς εἰς πολλὰ εἰσιτήρια.

(2) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Τὸ ἀνεκχώρητον τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐπιβάτου παραδέχονται οἱ ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 565), τῶν Κάτω Χωρῶν (ἄρθρ. 523), ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 20 Αὐγούστου 1879, (ἄρθρ. 120).

(3) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 878.

(4) ΞΕΝΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ. — Ἐμπορικοὶ κώδικες τῆς Γερμανίας (ἄρθρ. 668), τῆς Ἰταλίας (ἄρθρ. 584 1ον), βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 (ἄρθρ. 131, ἐδ. 1).

(5) Arth. Desjardins III, ἀριθ. 880, σελ. 36.

ἀπόλλυται οὗτος ἔν τινι συμβεβηκότι τοιαύτης φύσεως, κατ' ἀναλογίαν πρὸς ὅ,τι ὁρίζει, ἐν περιπτώσει ναυλώσεως, τὸ ἄρθρ. 302 Ε. Κ. (1). Τὸ συνάλλαγμα τὸ ἀφορῶν τὸν ἐπιβάτην ἔχει περισσότερον ἀκόμη τὸν χαρακτῆρα συναλλάγματος μετακομίσεως ἢ ἡ ναύλωσις, καὶ δὲν δύναταί τις νὰ ἐπικαλεσθῇ τὰς ἀρχὰς τῆς μισθώσεως (ἄρθρ. 1722 Ε. Κ.), ὅταν, συνεπείᾳ τοῦ θανάτου τοῦ ἐπιβάτου, ἡ μετακόμισις εἰς οὐδὲν ὠφέλησεν.

Δὲν πρέπει δὲ νὰ συγχέωμεν τὴν ὑπόθεσιν ταύτην μετ' ἐκείνης ἐν ᾗ, χωρὶς νὰ ἐπέλθῃ θαλάσσιόν τι ἀτύχημα, ἀποθνήσκει ἐπιβάτης τις κατὰ τὸν διάπλουν. Ἔχομεν τότε τὸ ἰσοδύναμον ἐκείνου τὸ ὁποῖον ἐπὶ ναυλώσεως καλεῖται ἀπώλεια ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος. Ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου πρέπει νὰ ὀφείληται ὁλόκληρος, ὡς ὀφείλεται ὁ ναῦλος τῶν ἐμπορευμάτων. Αὐτὴ δὲ ἦτο καὶ ἡ γνώμη τοῦ Valin. Ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 18 βιβλ. III, τίτλ. III, τοῦ Διατάγματος τοῦ 1681, λέγει οὗτος : «ἐὰν ὁ ἐπιβάτης ἀποθάνῃ καθ' ὁδόν, ὁ ναῦλος αὐτοῦ ὀφείλεται οὐχ ἧττον ὁλόκληρος (2)». Τὴν λύσιν ταύτην δὲν παραδέχονται πᾶσαι αἱ ξέναι νομοθεσίαι (3). Συγγραφεῖς τινες (4) διατείνονται, ὅτι, κατὰ τὸ ἡμέτερον δίκαιον, ὀφείλεται μόνον ὁ ἀναλογικὸς ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου. Στηρίζονται οὗτοι ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ συνάλλαγμα λύεται ἐν περιπτώσει θανάτου πρὸ τοῦ ἀπόπλου, καὶ λέγουσιν, ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ μὴ ἰσχύῃ τὸ αὐτὸ ἐν περιπτώσει θανάτου μετὰ τὸν ἀπόπλουν. Ὁ συλλογισμὸς οὗτος εἶναι ἐσφαλμένος. Πρὸ τοῦ ἀπόπλου τὸ συνάλλαγμα δὲν ἔλαβεν οὐδὲ ἀρχὴν ἐκτελέσεως. Ἐπιχειρηθέντος ἅπαξ τοῦ πλοῦ, ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου ὀφείλεται καὶ δέον νὰ ἐξακολουθήσῃ ὀφειλόμενος, ὅταν ἡ

---

(1) Ὅρα τὴν προηγουμένην σημείωσιν.

(2) Ὁ Valin προβλέπει κατόπιν τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν γυνή τις τίκτει κατὰ τὸν διάπλουν καὶ λέγει : «Ἀλλ' ὁ ναῦλος τῆς ἐγκύου γυναικὸς δὲν αὐξάνει ἕνεκα τοῦ τεχθέντος παιδίου». Ὅρα ἄλλως Πανδ. Οὐλπιανόν, Νομ. 19 § 7. Locati-Conducti (XIX, 2).

(3) Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 668 παραδέχεται, ὅτι, ἐὰν ὁ ἐπιβάτης ἀποθάνῃ κατὰ τὸν πλοῦν, ὀφείλεται ὁλόκληρος ὁ ναῦλος. Τοὐναντίον ὁ βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 παραδέχεται, ὅτι ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου ὀφείλεται μόνον ἀναλόγως τοῦ προχωρήσαντος πλοῦ κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ θανάτου.

(4) Desjardins, III, ἀριθ. 880, σελ. 36.

ἐξακολούθησις τοῦ πλοῦ δὲν ἐμποδίζηται εἰ μὴ ἐξ αἰτίας συμφυοῦς τῷ ἐπιβάτῃ. Οὕτω ἐπὶ ναυλώσεως τὸ συνάλλαγμα λύεται, ἐὰν τὰ φορτωτέα ἐμπορεύματα ἀπολεσθῶσι πρὸ τοῦ ἀπόπλου, καὶ ὅμως ἡ ἐπελθοῦσα ἐξ ἰδίου ἐλαττώματος ἀπώλεια κατὰ τὸν διάπλουν δὲν ἐμποδίζει τὴν ὀφειλὴν τοῦ ναύλου. Ὅρα ἀριθ. 766.

Σημειωτέον δ' ἔπειτα, ὅτι δύναται νὰ συμφωνηθῇ, ὅτι ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου θὰ ὀφείληται ἐν πάσῃ περιπτώσει. Ὅρα ἀναλογ. ἀριθ. 709.

Δυνάμεθα νὰ προσθέσωμεν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐπιβάτου τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς διαταγὰς καὶ ὁδηγίας τοῦ πλοιάρχου καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν τήρησιν τῆς τάξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου (1). Τὸ ἄρθρ. 77 τοῦ νομοδιατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852 περὶ πειθαρχικῶν καὶ ἐγκληματικῶν ποινῶν ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ ἀναγνωρίζει εἰς τὸν πλοίαρχον ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν, ὡς ἐπὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, «τὴν ἐξουσίαν ἣν καθιστᾷ ἀναγκαίαν ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, ἡ περὶ τῶν ἐμπορευμάτων ἐπιμέλεια καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀποστολῆς.» Καὶ εἰδικαὶ μάλιστα ποιναὶ δύνανται νὰ ἐπιβληθῶσιν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τοὺς ἐπιβάτας (ἄρθρ. 52 καὶ 54 τοῦ διατάγματος τῆς 24 Μαρτίου 1852).

**837.** ΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΚΟΜΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ. — Τὸ συνάλλαγμα μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν δύναται νὰ λυθῇ δυνάμει τῶν γενικῶν λόγων λύσεως τῶν συναλλαγμάτων, τῆς ἀμοιβαίας βουλήσεως τῶν μερῶν (ἄρθρ. 1134 ἀστ. κώδ.), τῆς δικαστικῆς λύσεως ἕνεκα μὴ ἐκπληρώσεως τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἑτέρου τῶν συμβαλλομένων (ἄρθρ. 1184 ἀστ. κώδ.). Ἐὰν ὁ ἐπιβάτης διαρρήξῃ τὸ συνάλλαγμα πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἡ ἀποζημίωσις, ἥτις κατ' ἀρχὴν δέον νὰ εἶναι ἴση πρὸς τὸν ναῦλον αὐτοῦ, ὁρίζεται συμφώνως πρὸς τὴν ζημίαν τὴν προξενηθεῖσαν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν (2). Ὁ κανὼν τοῦ ἄρθρ. 288 ἐδ. 3, ὅπερ ἐν περιπτώσει λύσεως τῆς ναυλώσεως πρὸ τοῦ ἀπόπλου καθιέρου τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ ἡμιναύλου, εἶναι ἐντελῶς

(1) Βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἄρθρ. 123.

(2) Ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 668, ἐδ. 1) καὶ ὁ ἰταλικὸς (ἄρθρ. 583 2ον) παραδέχονται, ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ ὀφείλεται τὸ ἥμισυ τοῦ ναύλου.

ἐξαιρετικόν (1). Ἀλλὰ τὸ συνάλλαγμα δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς λελυμένον ἄνευ ἀποζημιώσεως ἐκ μέρους οὐδετέρου τῶν συμβαλλομένων, ὅταν περίπτωσις ἀνωτέρας βίας (ἀπαγόρευσις ἐμπορίας, θάνατος τοῦ ἐπιβάτου (2) κλπ.), ἐπελθοῦσα πρὸ τοῦ ἀπόπλου, ἐμποδίζῃ τὴν ἐπιβίβασιν τοῦ ἐπιβάτου (3).

838. ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ. — Ἐν ἐλλείψει εἰδικῶν διατάξεων, αἱ ὑποχρεώσεις τῶν μερῶν δὲν δύνανται νὰ ἐξασφαλισθῶσιν εἰ μὴ διὰ τῶν προνομίων τοῦ κοινοῦ δικαίου καὶ οὐχὶ διὰ τῶν προνομίων τὰ ὁποῖα χορηγοῦσι τὰ ἄρθρ. 191-11ον καὶ 280 τοῦ ἐμπ. κώδικος εἰς τὸν ναυλωτὴν καὶ εἰς τὸν ναυλοῦντα. Κατὰ συνέπειαν ὁ ἐπιβάτης δὲν ἔχει προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἀποζημίωσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς αὐτὸν ἕνεκα ἀβαριῶν τῶν ἐπισκευῶν ἢ ἕνεκα πληγῶν (4). Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν ἐφοπλιστήν, οὗτος ἀπολαύει τοῦ προνομίου τὸ ὁποῖον εἰσάγει τὸ ἄρθρ. 2102 6ον τοῦ ἀστ. κώδικος ὑπὲρ τοῦ ἀγωγιάτου διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν κομίστρων μετακομισθέντων πραγμάτων. Δὲν ὑπάρχει λόγος νὰ ἐφαρμοσθῶσιν εἰς τὸ προνόμιον τοῦτο αἱ εἰδικαὶ διατάξεις τῶν ἄρθρων 306 καὶ 307 τοῦ ἐμπ. κώδικος. Ὁ πλοίαρχος λοιπὸν δύναται νὰ κρατήσῃ τὰς ἀποσκευὰς ἐν τῷ πλοίῳ του διὰ τὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ναύλου τοῦ ἐπιβάτου, ἡ δὲ ἐνεργηθεῖσα ὑπ' αὐτοῦ παράδοσις συνεπάγεται τὴν ἄμεσον ἀπώλειαν αὐτοῦ τούτου τοῦ προνομίου.

839. ΕΝΣΤΑΣΙΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ. ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ. — Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου τοῦ ἄρθρ. 435 ἐμπ. κώδ. δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰς ἀγωγὰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὰ ἀτυχήματα τὰ ἐπελθόντα εἰς τὸν ἐπιβάτην. Ἡ ἔνστασις αὕτη ἀπαραδέκτου προϋποθέτει τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων (ἀριθ. 814), ἐξ οὗ ἐξυπακούεται, ὅτι δὲν ἀφορᾷ ποσῶς τὴν μετακόμισιν τῶν προσώ-

---

(1) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 877, σελ. 38.

(2) Ὅρα νόμον τῆς 18 Ἰουλίου 1860, ἄρθρ. 6.

(3) Ὅρα κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦτο τὸν ἰταλικὸν ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρ. 583, 4ον).

(4) Arth. Desjardins, III, ἀριθ. 882, σελ. 37 καὶ 38. Τὰ ἄρθρα 306 καὶ 307 τοῦ ἐμπ. κώδικος δὲν εἶναι ἐπιδεκτικὰ ἐπεκτάσεως διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἀποτελοῦσιν ἐξαίρεσιν τοῦ κοινοῦ δικαίου. Διὸ δὲν ἐφαρμόζονται εἰς μετακομίσεις δι' ὕδατος ἄλλας εἰ μὴ τὰς κατὰ θάλασσαν·

πων. Ἀλλὰ πρέπει ἆρά γε νὰ ἀποκλείσωμεν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου τοῦ ἄρθρου 435 καὶ εἰς τὴν ἀγωγὴν ἀκόμη τὴν ἀφορῶσαν τὰς ἀβαρίας τῶν ἀποσκευῶν ; Πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἀποφατικὴν λύσιν (1). Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον νὰ ἰσχύσωσιν ὡς πρὸς τὴν μετακόμισιν τῶν ἀποσκευῶν ἄλλαι ἀρχαὶ ἢ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων (2). Δὲν δύναταί τις ν' ἀντιτάξῃ κατὰ τῆς λύσεως ταύτης τὴν λέξιν *πραγματεία*, τὴν ἀπαντῶσαν ἐν τῷ ἄρθρῳ 435· ἡ λέξις αὕτη δέον νὰ ληφθῇ, ὡς καὶ ἐν τῷ ἄρθρῳ 108 τοῦ ἐμπ. κώδικος, ὑπὸ γενικωτάτην σημασίαν, ὡς ἐφαρμοζομένη εἰς πάντα τὰ μετακομισθέντα πράγματα· ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν πάντα τὰ μετακομιστέα πράγματα εἶναι ἐμπορεύματα (πραγματεῖαι).

Οἱ αὐτοὶ λόγοι δέον ν' ἀγάγωσιν ἡμᾶς εἰς τὸ νὰ παραδεχθῶμεν τὴν ἐτησίαν παραγραφὴν τοῦ ἄρθρου 433 ἐμπ. κώδ. εἴτε διὰ τὴν ἀγωγὴν πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναύλου τοῦ ἐπιβάτου ἢ τῆς μετακομίσεως τῶν ἀποσκευῶν, εἴτε διὰ τὴν ἀγωγὴν περὶ παραδόσεως τούτων (3). Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι ἐν τῇ πρακτικῇ δὲν γεννᾶται ζήτημα παραγραφῆς διὰ τὴν πρώτην τῶν ἀγωγῶν τούτων, διότι ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου πληρώνεται σχεδὸν πάντοτε πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

Ἐὰν μὴ ἐφηρμοζομεν τὸ ἄρθρ. 433 εἰς τὴν μετακόμισιν τῶν ἀποσκευῶν, δὲν θὰ ἠδυνάμεθα νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐπ' αὐτῆς εἰ μὴ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα, 12 Ἰουλίου 1888, Annales de Droit commercial, III, σελ. 10.—Arth. Desjardins, VIII, ἀριθ. 1726 δίς. Ὅρα κατ' ἀντίθετον πνεῦμα, Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 21 Μαρτίου 1892. Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, σελ. 73. — Οὐκ ὀρθῶς εἴχομεν κρίνει ἐν τῷ Précis de Droit commercial, II, ἀριθ. 1934 καὶ 1935, ὅτι τὸ ἄρθρον 435 δὲν διέπει τὰς ἀγωγὰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὰς ζημίας τὰς προξενηθείσας εἰς τὰς ἀποσκευάς.

(2) Ὅρα ἀναλογ. τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 717.

(3) Ὁ Arth. Desjardins, (VIII, ἀριθ. 1708 δίς, σελ. 184) ἀποκρούει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 433 τοῦ ἐμπ. κώδικος θεωρῶν αὐτὸ ὡς εἰδικόν. Οὐκ ὀρθῶς εἴχομεν παραδεχθῆ τὴν γνώμην ταύτην ἐν τῷ ἡμετέρῳ Précis de Droit commercial, II, ἀριθ. 1934. Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι δὲν συνᾴδει αὕτη πρὸς τὴν θεωρίαν τοῦ σοφοῦ συγγραφέως, καθ' ἣν τὸ ἄρθρον 435 Ε. Κ. ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν ἀποσκευῶν ὡς καὶ ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων. Ὅρα Arth. Desjardins, VIII, ἀριθ. 1726 δίς.

τὴν παραγραφὴν τῶν 30 ἐτῶν· διότι τὸ ἄρθρ. 108 τοῦ ἐμπ.κώδικος καθιεροῖ παραγραφὰς εἰσαχθείσας ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν κατὰ γῆν μετακόμισιν (1). Θὰ εἴχομεν οὕτω δυσάρεστον ἀποτέλεσμα ὑπὸ πρακτικὴν ἔποψιν καὶ ἀσύμφωνον πρὸς τοὺς δικαιολογικοὺς λόγους τοῦ ἄρθρ. 433.

**840.** ΦΥΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΟΥ.—Τὸ συνάλλαγμα μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν δὲν εἶναι ναύλωσις. Ἐν τούτοις ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου εἶναι, ὡς ὁ ναῦλος τῶν ἐμπορευμάτων, ἀστικὸς καρπὸς τοῦ πλοίου. Διό, ἐφ' ὅσον δὲν πρόκειται περὶ τῶν σχέσεων τῶν συμβαλλομένων πρὸς ἀλλήλους, πρέπει νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐπὶ τοῦ ναύλου τοῦ ἐπιβάτου τοὺς κανόνας τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος τοὺς τεθειμένους διὰ τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων. Οὕτω ὁ ναῦλος τοῦ ἐπιβάτου πρέπει νὰ συμπεριληφθῇ μετὰ τοῦ ναύλου τῶν ἐμπορευμάτων ἐν τῇ παραχωρήσει τῇ γενομένῃ εἰς τοὺς πιστωτὰς ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 216)· τὰ προνόμια τὰ βαρύνοντα τὸν ναῦλον τῶν ἐμπορευμάτων βαρύνουσιν ἐπίσης τὸν ναῦλον τῶν ἐπιβατῶν (ἄρθρ. 271 καὶ 280)· τέλος ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου τῶν ἐπιβατῶν δὲν ἐπετρέπετο, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι ἀπηγορεύετο καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου τῶν ἐμπορευμάτων πρὸ τοῦ νόμου τῆς 12 Αὐγούστου 1885 (παλ. ἄρθρ. 347 ἐμπ. κώδ.)· σήμερον ἐπιτρέπεται ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου τῶν ἐπιβατῶν, διὰ τὸν ἁπλούστατον λόγον ὅτι συγχωρεῖται ἡ ἀσφάλεια τοῦ ναύλου τῶν ἐμπορευμάτων (νέον ἄρθρ. 334 ἐμπ. κώδ.).

**841.** Πᾶν ὅ,τι ἐλέχθη μέχρι τοῦδε περὶ τῆς μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν δὲν εἶναι ὀρθὸν προκειμένου περὶ τοῦ συναλλάγματος διὰ τοῦ ὁποίου πρόσωπόν τι μισθώνει πλοῖον ἐπὶ τῷ σκοπῷ νὰ χρησιμοποιήσῃ αὐτὸ διὰ τὴν μετακόμισιν τῶν προσώπων. Ἡ μίσθωσις θαλασσίου σκάφους εἶναι πάντοτε ναύλωσις, οἱοσδήποτε καὶ ἂν εἶναι ὁ σκοπὸς τοῦ ναυλωτοῦ καθόσον ἀφορᾷ τὴν χρῆσιν τοῦ πλοίου (2). Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὰ συναλλάγματα μετακομί-

(1) Arth Desjardins, VIII, ἀριθ. 1708 δίς σελ. 185.

(2) Desjardins. III, ἀριθ. 861.—Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 19 Φεβρουαρίου 1878, Journal de Marseille, 1878, 1. 109. Ἡ ἀπόφασις αὕτη ἐφαρμόζει τὸ ἄρθρ. 288, ἐδ. 3, εἰς τὴν περίπτωσιν διαρρήξεως τῆς ναυλώσεως τῆς γενομένης ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς μετακομίσεως ἐπιβατῶν. Πρβλ. ἀριθ. 837. Ὅρα γερμανικὸν ἐμπ. κώδικα ἄρθρ. 677 καὶ ἰταλικὸν ἄρθρ. 589.

σεως τὰ συναπτόμενα ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ἐπέχουσιν ἐν σχέσει πρὸς τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως θέσιν ἀνάλογον πρὸς ἐκείνην ἣν ἔχουσιν αἱ μεταναυλώσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν κυρίαν ναύλωσιν (ἀριθ. 638).

**842.** Οἱ κανόνες οἱ τεθειμένοι ἀνωτέρω ἐφαρμόζονται κατ' ἀρχὴν εἰς πάσας τὰς μετακομίσεις ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν. Πάντως ὅμως συμπληροῦνται οὗτοι ἢ τροποποιοῦνται ἐν πολλοῖς σημείοις ὑπὸ διατάξεων εἰδικῶν εἰς τὰς μετακομίσεις μεταναστῶν (Νόμος τῆς 18 Ἰουλίου 1860, Διάταγμα τῆς 9 Μαρτίου 1861). Αἱ μετακομίσεις αὗται ὑποβάλλονται, ἐκ συμφέροντος ἀστυνομικοῦ καὶ δημοσίας ἀσφαλείας, εἰς ἰδιαιτέραν ἐπίβλεψιν, οἱ δὲ ὅροι αὐτῶν δὲν δύνανται νὰ ὁρισθῶσιν ἐλευθέρως ὑπὸ τῶν μερῶν. Κανόνες εἰδικοὶ διέπουσιν ἐπίσης, ὑπό τινας ἐπόψεις, τὰς κατὰ θάλασσαν μετακομίσεις τῶν ἐπιβατῶν, ὅταν ἐνεργῶνται αὗται ὑπὸ τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἑταιρειῶν, εἰς τὰς ὁποίας τὸ κράτος παρέχει ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν διοργάνωσιν τακτικῆς ὑπηρεσίας. Οἱ κανόνες οὗτοι εὑρίσκονται ἐν ταῖς συγγραφαῖς ὑποχρεώσεων (cahiers de charges) ταῖς προσηρτημέναις εἰς τοὺς νόμους τοὺς ἀπονέμοντας τὰς ἐπιχορηγήσεις ταύτας. Οὕτω, ὡς αἱ σιδηροδρομικαὶ ἑταιρεῖαι, αἱ ἑταιρεῖαι αὗται ὑποχρεοῦνται, κατ' ἀρχήν, νὰ προσφέρωνται ἐν ἰσότητι πρὸς πάντας· ὑποχρεοῦνται δὲ νὰ μετακομίζωσιν ὡρισμένα πρόσωπα εἴτε ἐπὶ ἠλαττωμένῳ ναύλῳ, εἴτε μάλιστα καὶ δωρεάν.

## ΤΜΗΜΑ Ζ'

### Περὶ συγκρούσεως νόμων ἐπὶ ναυλώσεως καὶ μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν.

**843.** Συγκρούσεις νόμων ἐπέρχονται πολλάκις ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυλώσεως. Τῷ ὄντι ὁ τόπος τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος, ὅστις εἶναι συνήθως ὁ τόπος τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου, καὶ ὁ τόπος τοῦ κατάπλου ἀνήκουσι συνήθως εἰς δύο κράτη διάφορα, τῶν ὁποίων οἱ ναυτικοὶ νόμοι διαφωνοῦσι. Διὸ γεννᾶται τὸ ζήτημα, ἂν πρέπῃ νὰ ἐφαρμόσωμεν τὸν νόμον τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος (lex loci contractus), ἢ τὸν νόμον τῆς χώρας ἔνθα συντελεῖται ἡ ἐκτέλεσις τῆς ναυλώσεως διὰ τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐνίοτε καὶ τρίτος νόμος ἔρχεται εἰς σύγκρουσιν πρὸς τοὺς δύο πρώ-

τους, ὁ νομος τῆς χώρας τοῦ δικαστηρίου τοῦ ἐπιληφθέντος τῆς διαφορᾶς (lex fori). Οὐδέποτε ὅμως ὑπεστηρίχθη, ὡς ἐγένετο ὡς πρός τινας ἄλλας συγκρούσεις μεταξὺ τῶν ναυτικῶν νόμων, ὅτι πρέπει νὰ προτιμηθῇ ὁ νόμος τῆς σημαίας (1). Εἰς ἐπίμετρον αἱ συγκρούσεις αὗται εἶναι ὅμοιαι ἢ ἀνάλογοι πρὸς τὰς ἐγειρομένας ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ συναλλάγματος τῆς κατὰ γῆν μετακομίσεως (2).

Συγκρούσεις νόμων τοῦ αὐτοῦ εἴδους παρουσιάζονται ἐπίσης, διὰ τοὺς αὐτοὺς λόγους, ἐξ ἀφορμῆς τοῦ συναλλάγματος τῆς κατὰ θάλασσαν μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν.

**844.** Αἱ συγκρούσεις αὗται δὲν παρουσιάζονται εἰ μὴ καθόσον τὰ μέρη δὲν ἐξέφρασαν τὴν βούλησίν των, καθόσον ἀφορᾷ τὸν ἐφαρμοστέον νόμον. Οἱ νόμοι οἱ σχετικοὶ πρὸς τὰ συναλλάγματα περὶ τῶν ὁποίων πρόκειται δὲν εἶναι συνήθως οὔτε ἐπιτακτικοὶ οὔτε ἀπαγορευτικοί, εἶναι ἑρμηνευτικοί. Διὸ οἱ συμβαλλόμενοι δύνανται νὰ παρεκκλίνωσιν αὐτῶν κατὰ βούλησιν. Ἰδίᾳ δύνανται νὰ συμφωνήσωσιν, ὅτι τὸ συνάλλαγμα θέλει διέπεσθαι ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου ἢ ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου, ἢ ν'ἀναφερθῶσιν εἰς ἄλλον οἱονδήποτε νόμον. Εἰδικαὶ ρῆτραι ἀπαντῶσι λίαν συχνὰ ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο εἴτε ἐν τοῖς ναυλωτικοῖς εἴτε ἐν ταῖς φορτωτικαῖς, εἴτε ἐν τοῖς εἰσιτηρίοις (γραμματίοις ναύλου ἐπιβάτου). Πρβλ. ἀριθ. 857.

**845.** Αἱ συγκρούσεις νόμων ἀφορῶσι, κατὰ τὰς περιπτώσεις, τὴν ἀπόδειξιν, τὰ ἀποτελέσματα (τουτέστι τὰς ὑποχρεώσεις τῶν μερῶν) καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος, τὰς ἐνστάσεις ἀπαραδέκτου καὶ τὰς ἐφαρμοστέας παραγραφάς.

**846.** Οἱ κανόνες οἱ ἐφαρμοστέοι ὡς πρὸς τὴν ἀπόδειξιν εἶναι οἱ κανόνες τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος, συμφώνως πρὸς τὸν κανόνα locus regit actum. Οὕτω, καίτοι ὁ γαλλικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 273) ἀπαιτεῖ νὰ ἀποδεικνύηται ἡ ναύλωσις ἐγγράφως, τὰ δικαστήρια ἡμῶν δέον νὰ παραδέχωνται τὴν διὰ παντὸς μέσου ἀπόδειξιν, ἐὰν τὸ συνάλλαγμα συνωμολογήθη

---

(1) Ὅρα ἰδίᾳ ἀνωτέρω ἀριθ. 86 καὶ 267.

(2) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 843 καὶ ἑπομ.

ἐν χώρᾳ, κατὰ τὸν νόμον τῆς ὁποίας ἡ ἀπόδειξις δύναται νὰ γίνῃ διὰ παντὸς μέσου (1).

847. Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς αὐτῆς ἀρχῆς ὁ αὐτὸς νόμος τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος ὁρίζει τοὺς τύπους τοῦ ναυλωτικοῦ ἢ τῆς φορτωτικῆς.

Ἀλλὰ πρὸς προσδιορισμὸν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ὀπισθογραφήσεως φορτωτικῆς εἰς διαταγὴν πρέπει ἆρά γε ν' ἀποβλέψωμεν εἴτε εἰς τὸν νόμον τῆς χώρας, ὅπου ἐγένετο ἡ ὀπισθογράφησις, εἴτε εἰς τὸν νόμον τῆς χώρας, ὅπου πρέπει νὰ ἐκτελεσθῇ ἡ ναύλωσις διὰ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων ;

Τὸ ζήτημα τοῦτο κέκτηται πρακτικὸν ἐνδιαφέρον. Διότι ἡ εἰς λευκὸν ὀπισθογράφησις μιᾶς φορτωτικῆς, ὡς ἡ ὀπισθογράφησις συναλλαγματικῆς, δὲν ἔχει εἰ μὴ τὴν ἀξίαν ἐντολῆς, κατὰ τοὺς κανόνας τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας (ἄρθρ. 136 μέχρις 138 Ε. Κ.) (2), ἐνῷ εἰς πολλὰς ἄλλας χώρας μόνη ἡ ὑπογραφὴ τοῦ ὀπισθογράφου εἶναι μεταβιβαστικὴ κυριότητος (3). Εἶναι εὔλογον νὰ μὴ ἀποβλέψωμεν εἰς τὸν νόμον τοῦ τόπου τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων καὶ νὰ προσέξωμεν μόνον εἰς τὸν νόμον τοῦ τόπου τῆς ὀπισθογραφήσεως (4). Συνήθως ὁ νόμος τοῦ τόπου ἔνθα τελεῖται μία πρᾶξις χρησιμεύει ὅπως ὁρίσῃ τὰ ἀποτελέσματα αὐτῆς (ἀριθ. 848) Προσθετέον, ἐπὶ τοῦ ἡμετέρου θέματος, ὅτι τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ὀπισθογραφήσεως συνημμένων ὄντων μετὰ τοῦ τύπου, εἶναι φυσικὸν ὁ νόμος ὁ διέπων τὸν τύπον αὐτὸς νὰ διέπῃ καὶ τὰ ἐξ αὐτοῦ ἐξαρτώμενα ἀποτελέσματα. Εἰς ἐπίμετρον, ἐπὶ συναλλαγματικῶν καὶ ἐν Γαλλίᾳ ἀκόμη πληρωτέων, γενικῶς ἀναγνωρίζεται, ὅτι ἡ εἰς λευκὸν ὀπισθογράφησις εἶναι μεταβιβαστικὴ κυριότητος, ἐὰν τοῦτο συνᾴδει πρὸς

---

(1) Βελγικὸς νόμος τῆς 21 Αὐγούστου 1879 ἄρθρ. 67· γερμανικὸς ἐμπορικὸς κῶδιξ ἄρθρ. 558.

(2) Ὅρα ἀνωτέρω ἀριθ. 726.

(3) Τοῦτο ἰδίᾳ συμβαίνει ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ, ἐν Γερμανίᾳ, ἐν Ἰταλίᾳ. Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 153.

(4) Revue critique de législation et de jurisprudence, 1892, σελ. 373 ἄρθρ. τοῦ Ch. Lyon-Caen. Ὅρα ἐν τούτοις ὑπὲρ τοῦ νόμου τοῦ τόπου ὅπου δέον νὰ παραδοθῶσιν τὰ ἐμπορεύματα, Ἐμποροδικεῖον τῆς Χάβρης 23 Φεβρουαρίου 1391. Revue internationale du Droit maritime 1890—91, σελ. 693).

τὸν νόμον τῆς χώρας ἐν ᾗ ἐγένετο (1). Οὐδεὶς ὑπάρχει λόγος ὅπως δώσωμεν διάφορον λύσιν προκειμένου περὶ τίτλου εἰς διαταγὴν ἄλλου ἢ τῆς συναλλαγματικῆς. Τοὐναντίον ὑπάρχει λόγος ὅπως γενικεύσωμεν τὴν λύσιν τὴν ἰσχύουσαν ὡς πρὸς τὴν ὀπισθογράφησιν τῆς συναλλαγματικῆς.

**848.** Καθόσον ἀφορᾷ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναλλάγματος, τουτέστι τὰς ὑποχρεώσεις τῶν μερῶν, εἶναι φυσικὸν νὰ ἐφαρμόσωμεν εἰς τὴν ναύλωσιν καὶ εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν τὸν νόμον τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος (2)· ὁ τόπος δὲ οὗτος εἶναι συνήθως ὁ τόπος τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου. Εἶναι φυσικὸν νὰ σκεφθῶμεν, ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι ἔλαβον ὑπ' ὄψιν τὸν νόμον τοῦτον. Ρητέον δ' ἄλλως, ὅτι συνήθως ὁ νόμος τοῦ τόπου τούτου προτιμᾶται διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἀποτελεσμάτων πάντων τῶν συναλλαγμάτων. Δὲν ὑπάρχει οὐδεὶς εὔλογος λόγος ὅπως ἀσπασθῶμεν ἑτέραν λύσιν προκειμένου περὶ τῆς ναυλώσεως.

Πάντως ὅμως ὑπάρχουσι συγγραφεῖς μὴ ἀποφαινόμενοι ἐν γένει ὑπὲρ τῆς lex loci contractus εἰ μὴ καθ' ὅσον οἱ συμβαλλόμενοι εἶναι διαφόρου ἐθνικότητος, καὶ ἐφαρμόζουσιν, ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναλλάγματος, τὸν νόμον τῆς χώρας αὐτῶν, ὅταν οὗτοι ἀνήκωσιν εἰς τὴν αὐτὴν ἐθνικότητα (3). Ἡ διάκρισις αὕτη θὰ ἔπρεπε νὰ γίνῃ δεκτὴ ὡς πρὸς τὴν ναύλωσιν καὶ τὸ συνάλλαγμα μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν, ἐὰν ἐγίνετο δεκτὴ ὡς πρὸς τὰ ἄλλα

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα IV, ἀριθ. 633 καὶ 647.

(2) Ἀκυρ. 23 Φεβρουαρίου 1865, D. 1865. 1. 166. Rouen, 30 Δεκεμβρίου 1874, Journal du Droit internanional privé, 1875, σελ. 130. Ἐμποροδικεῖον τοῦ Caen, 7 Σεπτεμβρίου 1883, le Droit, φύλλ. τῆς 17 Ὀκτωβρίου 1883. Douai 10 Νοεμβρίου 1885, Revue internationale du Droit maritime, 1885-86, σελ. 360 Ἐμποροδικεῖον τῆς Revue, 23 Ἀπριλίου 188, Revue internationale du Droit maritime, 1889-90, σελ. 31.—Arth. Desjardins, III. ἀριθ. 780 καὶ 866· de Valroger, II, ἀριθ. 690. — Πρβλ. διὰ τὸ συνάλλαγμα μισθώσεων τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, ἐμποροδικεῖον τῆς Rouen 4 Ἀπριλίου 1892, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 528.

(3) Weis, Traité élémentaire de Droit international privé, σελ. 629 καὶ ἑπόμ.

συναλλάγματα. Θὰ παρουσίαζεν ὅμως ὡς πρὸς τὰ ναυτικὰ συναλλάγματα σοβαρώτατα πρακτικὰ μειονεκτήματα. Τὰ συναλλάγματα ταῦτα συνομολογοῦνται ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐνίοτε πολυάριθμα δι' ἓν καὶ τὸ αὐτὸ πλοῖον, τὰ μὲν μετὰ ναυλωτῶν ἢ ἐπιβατῶν ἐχόντων τὴν ἐθνικότητα τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὰ ἄλλα μετ' ἄλλων ἐχόντων ἄλλην ἐθνικότητα, οὕτως ὥστε μετὰ τῆς δικαρίσεως περὶ ἧς πρόκειται, συναλλάγματα σχετικὰ πρὸς τὸ αὐτὸ πλοῖον καὶ πρὸς τὸν αὐτὸν πλοῦν θὰ διείποντο ὑπὸ διαφόρων νόμων! Θὰ εἴχομεν οὕτω πηγὴν περιπλοκῶν.

Ἡ ἐφαρμογὴ ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς ναυλώσεως τοῦ νόμου τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος, ἀποκλειομένου τοῦ νόμου τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου, δικαιολογεῖται τόσῳ μᾶλλον, ὅσῳ, ἐν ταῖς σημεριναῖς συνηθείαις, τὰ πλοῖα ἀποπλέουσιν ἔχοντα διαζευκτικὸν προορισμόν (ἀριθ. 654). Δὲν δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι ἐνόουν ν' ἀφήσωσιν ἐκκρεμὲς τὸ ζήτημα τοῦ ἐφαρμοστέου εἰς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναλλάγματός των νόμου μέχρις ὅτου ληφθῇ ἔν τινι λιμένι d'ordre ἀπόφασις περὶ τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου.

Τὰ μέρη δύνανται πάντοτε ν' ἀποκλείσωσι τὸν κανονισμὸν τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ συναλλάγματος ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ τόπου τῆς τελέσεως αὐτοῦ, ὅπως ταχθῶσιν ὑπὸ τὸν νόμον ἄλλης χώρας (ἀριθ. 844). Ἡ βούλησις αὕτη δύναται νὰ ἐξαχθῇ ἐκ τῶν περιστάσεων. Δὲν δύναται ὅμως νὰ συναχθῇ ἐκ μόνης τῆς περιστάσεως ὅτι τὸ ναυλωτικὸν ἢ ἡ φορτωτικὴ εἶναι συντεταγμένη εἰς τὴν γλῶσσαν ὡρισμένης χώρας. Οὕτω τὰ ναυλωτικὰ καὶ αἱ φορτωτικαὶ συντάσσονται συνήθως ἀγγλιστὶ εἰς πολλὰς χώρας, ὡς ἐν Γερμανίᾳ καὶ ἐν Βελγίῳ· δὲν ἐξάγεται ὅμως ἐκ τῆς περιστάσεως ταύτης ὅτι τὸ συνάλλαγμα ναυλώσεως ὑπήχθη ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματά του εἰς τὸν ἀγγλικὸν νόμον (1).

**849.** Πλεῖσται δύνανται νὰ γίνωσιν ἐφαρμογαὶ τῆς ἀρχῆς καθ' ἣν ὁ νόμος τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος διέπει τὰ ἀποτελέσματα αὐτῶν.

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης 27 Ἀπριλίου 1880. Recueil de jurisprudence du port d'Anvers, 1880. 1. 251.— De Valroger, II, ἀριθ. 690, σελ. 211. Lewis, Das deutsche Seerecht, I, σελ. 185.

Ὁ νόμος οὗτος προσδιορίζει τὴν ἐπιρροὴν τῶν διαφόρων θαλασσίων συμβεβηκότων ἐπὶ τῆς ὑποχρεώσεως τῆς πληρωμῆς τοῦ ναύλου. Οὕτω ὁ ναῦλος ἀποστάσεως ἔχει ἐφαρμογήν, ἐὰν ἡ ναύλωσις ἐτελέσθη ἐν Γαλλίᾳ, δὲν ἔχει ὅμως ἐφαρμογήν, ἐὰν ἐτελέσθη αὕτη ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ἢ ἐν Βελγίῳ, ἔνθα δὲν ἰσχύει ὁ τῆς ἀποστάσεως ναῦλος. Ὅρα ἀριθ. 680 καὶ ἑπομ.

Ἐν Γαλλίᾳ ὑπάρχουσι κοινοὶ νόμοι δι' ὅλους τοὺς λιμένας περὶ τῆς συστάσεως τοῦ τόννου τῆς ναυλώσεως (ἀριθ. 631). Ἐξακολουθοῦσιν ὅμως ὑφιστάμεναι διαφοραὶ ὡς πρὸς τοῦτο μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν. Κατ' ἀρχήν, ἐὰν οἱ συμβαλλόμενοι δὲν ἔλυσαν τὸ ζήτημα διὰ ῥητῆς συμφωνίας, ἡ σύστασις τοῦ τόννου ναυλώσεως ὁρίζεται κατὰ τὸν νόμον τῆς χώρας τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος. Πρέπει ὅμως νὰ ἐφαρμοσθῶσιν οἱ κανόνες οἱ ἰσχύοντες ἐν τῇ χώρᾳ τοῦ κατάπλου, ἐὰν ὁ ναῦλος συνεφωνήθη πρὸς τόσον κατὰ τόννον παραδιδόμενον. Ἐκ τοῦ ὅρου τούτου ἐξυπακούεται ἡ βούλησις τῶν συμβαλλομένων ὅπως ἐφαρμόσωσι τοὺς κανόνας τῆς χώρας ἔνθα δέον νὰ γίνῃ ἡ παράδοσις τῶν ἐμπορευμάτων (1).

Ἐπίσης κατὰ τὸν νόμον τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος δέον νὰ κριθῇ, ἂν διὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ βάρους ναύλου δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν τὸ ἀκαθάριστον ἢ τὸ καθαρὸν βάρος (ἀριθ. 633) (2). Ἐπίσης κατὰ τὸν αὐτὸν νόμον κρίνεται, ἂν ἡ στοιβασία ἐγένετο τακτική. Οὕτω ἡ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φόρτωσις δέον κατὰ τὸν νόμον τοῦτον νὰ κριθῇ, ἂν ἐγένετο τακτικὴ ἢ μή.

Κατὰ τὴν lex loci contractus δέον νὰ κριθῇ, ἂν εἶναι ἰσχυρὰ ἡ ῥήτρα ἡ ἀποκλείουσα τὴν εὐθύνην εἴτε τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἕνεκα τῶν πταισμάτων τοῦ πλοιάρχου, εἴτε τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ πλοίου ἢ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὰ προσωπικὰ πταίσματα αὐτοῦ(3). Ἐν

---

(1) Rouen 30 Δεκεμβρίου 1874, Journal du Droit international privé, 1875, σελ. 430.—Πρβλ. Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας, 16 Φεβρουαρίου 1877, Journal de jurisprudence de Marseille, 1877. 1. 129.

(2) Desjardins, III, ἀριθ. 841.

(3) Ὅρα διὰ τὴν κατὰ γῆν μετακόμισιν Ἀκυρ. 23 Φεβρουαρίου 1864, S. 1864. 1. 385. Journal du Palais, 1864, 225 D. 1864. 1. 166 — Κατὰ τὸ πνεῦμα τῆς γνώμης τῆς ἐκτιθεμένης ἐν τῷ κειμένῳ ἀπεφάνθη τὸ Ἀνώ-

τούτοις ὑπῆρξαν οἱ ἰσχυρισθέντες, ὅτι ἡ ρήτρα τῆς μὴ εὐθύνης διὰ τὰ προσωπικὰ πταίσματα, τῆς ὁποίας τὴν ἀκυρότητα παραδέχεται ἡ γαλλικὴ νομολογία (ἀριθ. 747), ἔπρεπε νὰ κηρυχθῇ ἄκυρος ὑπὸ τῶν ἡμετέρων δικαστηρίων, καὶ ἂν ἀκόμη ἐπρόκειτο περὶ συναλλάγματος συνομολογηθέντος ἐν χώρᾳ ἔνθα τοιαύτη ρήτρα εἶναι ἰσχυρά(1). Ὑπὲρ τῆς ἐκδοχῆς ταύτης ἐπικαλοῦνται οἱ ὀπαδοὶ αὐτῆς τὴν ἀρχὴν καθ' ἣν τὰ ἡμέτερα δικαστήρια δὲν πρέπει νὰ ἐφαρμόζωσι τὰς διατάξεις τῶν ξένων νόμων τῶν ἀντικειμένων εἰς τὴν δημοσίαν τάξιν. Ἀλλ' ὑπάρχει λόγος καθ' ἡμᾶς ν' ἀποκρουσθῇ ἡ γνώμη αὕτη· τὰ ἡμέτερα δικαστήρια ὀφείλουσι νὰ συμμορφῶνται πρὸς τὴν περὶ μὴ εὐθύνης ρήτραν, ὅταν εἶναι αὕτη ἰσχυρὰ κατὰ τὸν νόμον τοῦ τόπου τοῦ συναλλάγματος. Ἡ ἀρχὴ ἣν ἐπικαλοῦνται δὲν εἶναι ὀρθὴ εἰ μὴ ὡς πρὸς τοὺς κανόνας ἀπολύτου δημοσίας τάξεως, οἵτινες εἶναι συνήθως ὑπέρτατοι ἠθικοὶ κανόνες. Ἡ ἀρχὴ αὕτη δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ὡς πρὸς τοὺς κανόνας ἐσωτερικῆς δημοσίας τάξεως, οἵτινες ἀφορῶσι μόνον τὰς ἐν Γαλλίᾳ γινομένας πράξεις. Ὁ δὲ ἀποκλεισμὸς τῆς εὐθύνης τῶν προσωπικῶν πταισμάτων ἔχει τὸν τελευταῖον τοῦτον χαρακτῆρα. Ἐὰν ἐπρόκειτο ἐνταῦθα περὶ κανόνος ἀπολύτου δημοσίας τάξεως, θὰ ἦτο ἀκατανόητος ἡ ἀμφισβήτησις αὐτοῦ καὶ ὡς πρὸς αὐτὰ τὰ ἐν Γαλλίᾳ συνομολογούμενα συναλλάγματα, ὡς ἀμφισβητεῖται ἰδίᾳ ὑφ' ἡμῶν αὐτῶν (2). Ὅρα ἀριθ. 747.

**850.** Χάριν μείζονος ἁπλότητος ὑπετέθη, ὡς ἄλλως συμβαίνει τοῦτο συνήθως, ὅτι ὁ τόπος τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος εἶναι αὐτὸς οὗτος ὁ τόπος τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου· ἀλλ' ἐνδεχόμενον νὰ συμβῶσι καὶ ἄλλως τὰ πράγματα. Πρέπει ἆρά γε ἐν τῇ εἰδικῇ ταύτῃ περιπτώσει νὰ προτιμηθῇ ὁ νόμος τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου; Φαίνεται φυσικὸν ν' ἀποβλέψωμεν τότε εἰς τὸν νόμον τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου Διότι ἐκεῖ μόνον ἄρχεται ἡ κατὰ θάλασσαν μετακό-

---

τατον Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δι' ἀποφάσεως τῆς 5 Μαρτίου 1889. Journal du Droit international privé, 1890, σελ. 513.

(1) Τὸ ἔγκυρον αὐτῆς ἐγένετο δεκτὸν ἐν Βελγίῳ. Ὅρα ἀριθ. 747 δίς. σελ. 629.

(2) Πρβλ. τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 847.

μισις. Ρητέον ἄλλως, ὅτι συνήθως ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δὲν ὑπάρχει σύγκρουσις νόμων, διότι ἐν τῇ χώρᾳ τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος δὲν ὑπάρχει εἰδικὸς ναυτικὸς νόμος. Τοῦτο παρουσιάζεται λόγου χάριν ἐπὶ συναλλάγματος ναυλώσεως συνομολογηθέντος ἐν Ἑλβετίᾳ.

**851.** Πρέπει ὅμως ν' ἀφήσωμεν ὀλίγον χῶρον ἐφαρμογῆς καὶ διὰ τὸν νόμον τοῦ τόπου τοῦ κατάπλου. Οὗτος ἐφαρμοζεται εἰς τὰ ζητήματα τὰ ἀφορῶντα τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος τῆς ναυλώσεως ἢ τοῦ συναλλάγματος τῆς μετακομιδῆς ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν. Τῷ ὄντι εἶναι κοινῇ παραδεδεγμένον, ὅτι ἡ ἐκτέλεσις ἑνὸς συναλλάγματος διέπεται ἐν περιπτώσει συγκρούσεως νόμων ὑπὸ τοῦ νόμου τοῦ τόπου ὅπου γίνεται αὕτη (lex loci solutionis) (1). Ἐκ τούτου ἐξάγεται, ὅτι, ἐὰν ὁ τρόπος τῆς ἐπιβιβάσεως (ἐπὶ φορτηγίδων, διὰ τροχαλίας κλπ.), ἡ διάρκεια καὶ ὁ τρόπος τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν σταλιῶν κατὰ τὸν ἀπόπλουν ὑπόκεινται εἰς τὸν νόμον καὶ τὰς συνηθείας τοῦ τόπου τοῦ ἀπόπλου, ὁ τρόπος τῆς ἀποβιβάσεως (2), ἡ διάρκεια καὶ ὁ τρόπος τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν σταλιῶν (3) κατὰ τὴν ἄφιξιν ὁρίζονται ὑπὸ τῶν νόμων καὶ τῶν συνηθειῶν τοῦ λιμένος τοῦ προορισμοῦ. Αἱ λύσεις αὗται δικαιολογοῦνται τόσῳ μᾶλλον, ὅσῳ οἱ κανόνες οἱ ἰσχύοντες ὡς πρὸς τὰ θέματα ταῦτα ἐξαρτῶνται κατὰ πολὺ ἐκ τῶν λιμενικῶν ἔργων ἑκάστου λιμένος (4).

**852.** Ἐν διαφόροις χώραις ἰσχύει ἔνστασις ἀπαραδέκτου ἀναφερομένη εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων κατά τινων ἀγωγῶν τικτομένων ἐκ τοῦ συναλλάγματος. Ἀλλὰ καθόσον ἀφορᾷ τὰς ἐκπληρωτέας διατυπώσεις πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῆς, τὰς τηρητέας προθεσμίας καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου, οἱ νόμοι

---

(1) Asser et Rivier, Eléments du Droit international privé, ἀριθ. 33.— Πρβλ. τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 849.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας 27 Δεκεμβρίου 1875, Journal de jurisprudence de Marseille, 1878. 1. 17.

(3) Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης, 15 Ἰουνίου 1878, Recueil de jurisprudence du port d'Anvers, 1878. 1. 235.

(4) Ἐνίοτε ἐξαρτῶνται ἐξ ἄλλων περιστάσεων ὅλως τοπικῶν, λόγου χάριν ἐκ τῆς ἐπικρατούσης ἐν τῇ χώρᾳ θρησκείας. Τὸ αὐτὸ ρητέον ὡς πρὸς τοὺς κανόνας τοὺς ἀφορῶντας τὸν ὑπολογισμὸν ἡμερῶν τινων θεωρουμένων ὡς ἑορτασίμων ἐν ταῖς σταλίαις (ἀριθ. 791).

διίστανται οὐκ ὀλίγον. Ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου, προϋποθέτουσα τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων, εἶναι συναφὴς πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος. Διὸ ἡ ἔνστασις ἀπαραδέκτου, καθόσον ἀφορᾷ τοὺς ὅρους τῆς παραδοχῆς αὐτῆς καὶ τὰ ἀποτελέσματά της, δέον νὰ ὑπαχθῇ εἰς τὸν νόμον τῆς χώρας ἔνθα τὸ συνάλλαγμα τυγχάνει τῆς πλήρους ἐκτελέσεώς της διὰ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν παραλήπτην (1). Ὅρα ὡς πρὸς τὴν παραγραφὴν ἀριθ. 854.

853. Ἐπίσης τὰ ζητήματα, ἂν καὶ ἐν τίνι μέτρῳ τὸ προνόμιον τὸ ἐξασφαλίζον τὸν ναῦλον ἐπιζῇ τῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων, ἂν ὁ πλοίαρχος δύναται ἢ ὄχι νὰ κρατήσῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ τοῦ πλοίου του διὰ τὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ναύλου, ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συναλλάγματος. Διὰ τοῦτο δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπ' αὐτῶν ὁ νόμος τοῦ τόπου τοῦ κατάπλου.

854. Παραγραφὴ βραχεῖα ἰσχύει διὰ τὰς ἀγωγὰς τὰς πηγαζούσας ἐκ τοῦ συναλλάγματος ἢ διά τινας ἐξ αὐτῶν (ἀριθ. 840 καὶ ἑπόμ., 839). Ἀλλ' ἡ παραγραφὴ δὲν εἶναι πανταχοῦ τῆς αὐτῆς χρονικῆς διαρκείας· πολλοῦ γε καὶ δεῖ. Ὑπὸ τίνος λοιπὸν νόμου δέον νὰ ὁρισθῇ ἡ διάρκεια αὐτῆς; Τὸ ζήτημα τοῦτο δὲν εἶναι εἰδικὸν εἰς τὴν ναύλωσιν καὶ εἰς τὸ συνάλλαγμα τῆς μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν. Ἐγείρεται διὰ πᾶν συνάλλαγμα ἐκτελούμενον εἰς χώραν ἄλλην ἢ ἐν ἐκείνῃ ἐν ᾗ ἐτελέσθη (2), ἀνεπτύχθησαν δὲ ποικίλα ὡς πρὸς τοῦτο συστήματα (3). Τὰ μὲν ἐφαρμόζουσι τὸν νόμον τῆς χώρας ἔνθα συνωμολογήθη τὸ συνάλλαγμα, τὰ δὲ τὸν νόμον τῆς χώρας τῆς ἐκτελέσεως αὐτοῦ (τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου), ἄλλα πάλιν τὸν νόμον τοῦ ἐπιληφθέντος δικαστηρίου (lex fori), ἢ τέλος τὸν νόμον τῆς κατοικίας τοῦ ὀφειλέτου, ὅστις ὡς ἐπὶ

---

(1) Πρβλ. τὸ παρὸν Σύστημα III, ἀριθ. 851.

(2) Πρβλ. τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 853 καὶ IV, ἀριθ. 664 καὶ 665.

(3) Ernest Lehr, Revue de Droit international, 1881, σελ. 516 μέχρι 519. Louis Renault, Revue critique de législation et de jurisprudence, 1882, σελ. 723. Mérignhac, Comment doit être déterminé le délai de la prescription extinctive des obligations en droit international privé, 1884· de Bar Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, II, ἀριθ. 279 καὶ ἑπόμ.

πὸ πολὺ συγχέεται πρὸς τον προηγούμενον, ἕνεκα τοῦ γενικοῦ περὶ ἁρμοδιότητος κανόνος, actor sequitur forum rei.

Ἀποφάσεις δικαστικαὶ (1) ἐφήρμοσαν ὡς πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς παραγραφῆς τὸν νόμον τῆς χώρας τοῦ κατάπλου, θεωρουμένης ὡς χώρας ἐκτελέσεως τοῦ συναλλάγματος (lex loci solutionis). Ὑπὲρ τῆς λύσεως ταύτης φέρεται τὸ ὅτι ἡ παραγραφὴ προϋποθέτει, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις εἰς ἣν ἐφαρμόζεται ἐξετελέσθη, καὶ ἀναπληροῖ τὴν προσαγωγὴν ἐξοφλητικῆς ἀποδείξεως. Οἱ νόμοι, λέγουσιν οἱ ὀπαδοὶ τῆς γνώμης ταύτης, ἐλαττοῦσι τὴν διάρκειαν τῆς παραγραφῆς, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν ν' ἀπαιτηθῇ νὰ τηρῶνται τὰ ἔγγραφα τὰ βεβαιοῦντα τὴν ἐλευθέρωσιν ἐπ' ἀόριστον. Ὅπως ἔχωσι δὲ ἀποδεικτικὴν δύναμιν, ἔπρεπε νὰ ἦσαν συντεταγμένα κατὰ τοὺς τύπους τοὺς ὁριζομένους ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς χώρας τῆς πληρωμῆς ἢ τῆς παραδόσεως. Τοῦτον δὲ τὸν νόμον εἶναι φυσικὸν νὰ ἐφαρμόσωμεν καὶ ὡς πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς παραγραφῆς.

Καθ' ἡμᾶς πρέπει νὰ προτιμηθῇ ὁ νόμος τοῦ τόπου τῆς τελέσεως τοῦ συναλλάγματος. Πρόκειται ἐνταῦθα περὶ τρόπου ἐλευθερώσεως ἀναφερομένου εἰς αὐτὴν τὴν οὐσίαν τοῦ δικαιώματος, δὲν πρόκειται δὲ περὶ δικονομικοῦ μέσου. Ὁ ἀστικὸς κῶδιξ (ἄρθρ. 1234) κατατάσσει τὴν ἀποσβεστικὴν παραγραφὴν ἐν τοῖς τρόποις ἀποσβέσεως τῶν ἐνοχῶν, ὁ δὲ κῶδιξ τῆς πολιτικῆς δικονομίας δὲν πραγματεύεται περὶ τῆς παραγραφῆς (2).

**855.** Ἐνίοτε, πρὸς ἀποφυγὴν δικαστικῶν ἐξόδων ἢ δυσκολιῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ἁρμοδιότητα, τὰ ναυλωτικά, αἱ φορτωτικαὶ ἢ τὰ εἰσιτήρια ἐπιβιβάσεως περιέχουσιν εἰδικὰς ῥήτρας. Αἱ μὲν ὁρίζουσιν, ὅτι αἱ διαφοραὶ αἵτινες ἤθελον γεννηθῇ θέλουσι δικασθῇ ὑπὸ δικιτητῶν, ἄλλαι ἀπονέμουσιν ἁρμοδιότητα εἰς ὡρισμένον δικαστήριον, ἰδίᾳ εἰς τὸ δικαστήριον τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου. Αἱ ῥῆτραι αὗται, ὧν αἱ δεύτεραι μάλιστα εἶναι συχναί, γεννῶσι δυσκολίας.

Ἡ διάταξις δι' ἧς ἀνατίθεται ἡ ἐκδίκασις τῶν τυχὸν γεννηθησομένων διαφορῶν εἰς διαιτητὰς ἀποτελεῖ ῥήτραν συνυποσχετικὴν καὶ

(1) Πρβλ. Ἀκυρ. 13 Ἰανουαρίου 1869. D. 1869. 1. 135.

(2) Πρβλ. τὸ παρὸν Σύστημα, III, ἀριθ. 853 περὶ τοῦ αὐτοῦ ζητήματος ὡς πρὸς τὴν κατὰ γῆν μετακόμισιν.

εἶναι ἄκυρος κατὰ τὴν γαλλικὴν νομολογίαν, ὡς παραβιάζουσα τὸ ἄρθρ. 1006 τῆς πολιτικῆς δικονομίας, ὅπερ ἀπαιτεῖ νὰ ὁρίζῃ πᾶν συνυποσχετικὸν τὴν φύσιν τῆς διαφορᾶς τῆς ὑποβαλλομένης εἰς διαιτητάς (1). Πρέπει ὅμως ἡ συνυποσχετικὴ ῥήτρα νὰ θεωρηθῇ ἰσχυρὰ καὶ ἐν αὐτῇ τῇ Γαλλίᾳ, ἐὰν τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως ἢ τὸ τῆς μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν τὸ περιέχον τὴν ῥήτραν ταύτην συνωμολογήθη ἐν χώρᾳ ἐν ᾗ συγχωρεῖται ἡ ῥήτρα αὕτη. Διότι ὁ νόμος τοῦ τόπου τούτου διέπει τὸ συνάλλαγμα ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ἰσχύος τῶν διαφόρων αὐτοῦ ῥητρῶν ὡς καὶ τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτοῦ (2).

Ἀντὶ δὲ νὰ ὁρίσωσι διαιτητὰς διὰ γεννηθησομένας διαφορὰς οἱ συμβαλλόμενοι ἀπονέμουσι πολλάκις ἁρμοδιότητα εἰς ὡρισμένον δικαστήριον, λόγου χάριν εἰς τὸ δικαστήριον τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου. Ὅταν ἡ ῥήτρα αὕτη εἶναι ἰσχυρά, δύναται βεβαίως νὰ ἀντιταχθῇ κατὰ τοῦ παραλήπτου, ἐὰν κατεχωρίσθη ἐν τῇ φορτωτικῇ. Διότι πᾶσαι αἱ ῥῆτραι τῆς φορτωτικῆς δεσμεύουσι τὸν παραλήπτην εἰς ὃν μετεβιβάσθη ὁ τίτλος οὗτος καὶ διὰ τὸν ὁποῖον θεωρεῖται ὅτι συνεβλήθη ὁ ναυλωτής (3). Εἶναι αὐθαίρετον νὰ παραδεχθῶμεν, ὡς ἔπραξάν τινες ἐνίοτε (4), ὅτι ὁ φορτωτὴς δὲν ἀντιπροσωπεύει τὸν παραλήπτην εἰ μὴ ὅπως ὑποχρεώσῃ τὸν πλοίαρχον νὰ παραδώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν παραλήπτην ἐπὶ τῇ πληρωμῇ τοῦ ναύλου.

Εἶναι ἰσχυρὰ ἡ ῥήτρα αὕτη ; Οὐδεμία ἀμφιβολία περὶ τῆς ἰσχύος αὐτῆς, ὅταν τὸ δικαστήριον εἰς ὃ ἀπονέμεται ἡ ἁρμοδιότης εἶναι γαλλικον. Τὰ μέρη πάντοτε δύνανται νὰ παρεκκλίνωσιν ἀπὸ τῶν περὶ

---

(1) Πρβλ. τὸ παρὸν Σύστημα, I, ἀριθ. 521.

(2) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 6 Αὐγούστου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891-91, σελ. 166 (ἐν τῇ ὑποθέσει ταύτῃ οἱ ἀντίδικοι ἦσαν ξένης ἐθνικότητος καὶ τὸ συνυποσχετικὸν ἔμελλε νὰ ἐκτελεσθῇ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ). Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 1124.

(3) Ἀκυρ. 19 Ὀκτωβρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92 σελ. 385. Ἀκυρ. 30 Νοεμβρίου 1891, la Loi φύλλ. τῆς 20 Ἰανουαρίου 1892. Alger, 31 Ἰανουαρίου 1893, Revue internationale du Droit maritime, 1892-93, I, σελ. 663.

(4) Alger 7 Φεβρουαρίου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1891-92, σελ. 23.

σχετικῆς ἁρμοδιότητος κανόνων. Ἀλλ' ὑπῆρξαν οἱ ἀξιώσαντες, ὅτι, ὅταν ἡ τοιαύτη ῥήτρα ἀπονέμῃ ἁρμοδιότητα εἰς ξένον δικαστήριον, ἀποτελεῖ ῥήτραν συνυποσχετικήν, ἥτις δέον νὰ κηρυχθῇ ἄκυρος (1).

Καθ' ἡμᾶς ἡ περὶ ἧς πρόκειται ῥήτρα εἶναι ἰσχυρά, καὶ ὅταν ἀκόμη τὸ ὁριζόμενον δικαστήριον εἶναι ξένον (2). Διότι τῷ ὄντι ἡ ῥήτρα αὕτη δὲν εἶναι συνυποσχετική· δὲν ἔχει μάλιστα οὐδὲν τὸ κοινὸν μετὰ τοῦ συνυποσχετικοῦ. Τὸ ὄνομα τοῦτο ἀνήκει μόνον εἰς τὴν σύμβασιν διὰ τῆς ὁποίας πρόσωπά τινα παραιτοῦνται τοῦ δικαιώματος τοῦ νὰ φέρωσι μίαν διαφορὰν ἐνώπιον τῶν ὑπὸ τῆς δημοσίας ἀρχῆς ὁριζομένων δικαστῶν, ἀναθέτοντα τὴν ἐκδίκασιν τῆς διαφορᾶς εἰς ἁπλοῦς ἰδιώτας περιβαλλομένους τυχαίως τὴν λειτουργίαν δικαστῶν. Ὁ νομοθέτης, ἵνα προστατεύσῃ τὰ μέρη τὰ συνάπτοντα σύμβασιν ἔχουσαν τοιοῦτον ἔκτροπον χαρακτῆρα, ἀπαιτεῖ νὰ ἐκφράζωσιν ἀκριβῶς τὴν βούλησίν των, ὁρίζοντα τὸ ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς καὶ τὰ ὀνόματα τῶν διαιτητῶν. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἡ ἁρμοδιότης δὲν ἀπονέμεται εἰς ἰδιώτας, ἀλλ' εἰς δικαστήριον ξένον· οἱ ξένοι δικασταὶ δὲν εἶναι ἁπλοῖ διαιτηταί.

Τὸ ἀντίθετον σύστημα ἔχει σοβαρὰ πρακτικὰ μειονεκτήματα. Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συστήματος τούτου ὁ Γάλλος δὲν δύναται νὰ παραιτηθῇ τοῦ εὐεργετήματος τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ ἀστικοῦ κώδικος διὰ τὰς διαφορὰς τὰς ἐγειρομένας μεταξὺ αὐτοῦ καὶ ἑνὸς ἀλλοδαποῦ. Ἐν τούτοις τοιαύτη παραίτησις εἶναι ἀξία ὑποθάλψεως, ὡς συντελοῦσα εἰς τὴν ἐξαφάνισιν διατάξεως μὴ συναδούσης πρὸς τὴν παροῦσαν κατάστασιν τῶν μεταξὺ τῶν λαῶν σχέσεων καὶ καταδεδικασμένης ὑπὸ τῶν πλείστων νομοθεσιῶν. Θὰ ἦτο ἄλλως λυπηρὸν νὰ μὴ δύνανται πᾶσαι αἱ διαφοραὶ αἱ ἀφορῶσαι ἓν καὶ τὸ αὐτὸ συνάλλαγμα νὰ συγκεντρωθῶσι, χάρις εἰς τὴν σύμβασιν τῶν μερῶν, ἐνώπιον ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ δικαστηρίου. Οὕτω ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀντιθέτου τῇ

---

(1) Ἐμποροδικεῖον τῆς Μασσαλίας, 17 Ἰουνίου 1885. Aix, 19 Δεκεμβρίου 1885. Revue internationale du Droit maritime, 1885—86, σελ. 122 καὶ 494.—Πρβλ. ὑπὸ τὸ αὐτὸ πνεῦμα Ἐμποροδικεῖον Μασσαλίας 16 Δεκεμβρίου 1885. Journal de jurisprudence de Marseille, 1886. σελ. 59.

(2) Ἀκυρ. 29 Φεβρουαρίου 1888· Rennes, 4 Μαΐου 1891, Revue internationale du Droit maritime, 1887-88 σελ. 617· 1891-92, σελ. 15.

ἡμετέρᾳ θεωρίας ἡ τόσον συνήθης ρήτρα, διὰ τῆς ὁποίας ὁρίζεται ἐν τοῖς καταστατικοῖς ξένων ἑταιρειῶν, ὅτι τὸ δικαστήριον τῆς ἕδρας τῆς ἑταιρείας εἶναι τὸ μόνον ἁρμόδιον δι' ὅλας τὰς ἑταιρικὰς διαφοράς (1), ἔπρεπε νὰ κηρυχθῇ ἄκυρος ἐν Γαλλίᾳ, ὡς ἀποτελοῦσα ρήτραν συνυποσχετικήν.

**856.** *Διατάξεις ξένων νόμων περὶ τῶν συγκρούσεων νόμων.*— Ἐν οὐδεμιᾷ νομοθεσίᾳ ἀπαντῶσι διατάξεις πλήρεις περὶ τῶν συγκρούσεων νόμων ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυλώσεως. Ὑπάρχουσιν ὅμως ἔν τισι νόμοις διατάξεις αἵτινες ἐφαρμόζουσιν ἐνίοτε τὰς γενικὰς ἀρχάς, ἄλλοτε δὲ τροποποιοῦσιν αὐτάς.

Κατὰ τὸν *ὁλλανδικὸν* ἐμπορικὸν κώδικα (ἄρθρ. 498), ἐν περιπτώσει ναυλώσεως πλοίων ἐν τῷ βασιλείῳ ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ κώδικος τούτου. Αἱ αὐταὶ διατάξεις διέπουσι τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ πᾶσαν ἄλλην πρᾶξιν μέλλουσαν νὰ ἐκτελεσθῇ ἐν τῷ βασιλείῳ, ἐὰν ἡ ναύλωσις ἐγένετο ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Πλὴν τούτου, ἐὰν ἡ ἐποχὴ τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως δὲν εἶναι ὡρισμένη ἐν τῷ ναυλωτικῷ, κανονίζεται ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κατὰ τὸν νόμον ἢ τὴν συνήθειαν τοῦ τόπου (ἄρθρ. 458).

Κατὰ τὸ ἄρθρον 1091 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος τῆς *Ἀργεντινῆς Δημοκρατίας*, τὸ συνάλλαγμα τῆς ναυλώσεως, ἔστω καὶ ξένου πλοίου, τὸ ὁποῖον μέλλει νὰ ἐκτελεσθῇ ἐν τῷ κράτει, διέπεται ὑπὸ τῶν κανόνων τῶν περιεχομένων ἐν τῷ κώδικι τούτῳ, ἀδιαφόρως ἂν συνωμολογήθη ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ἢ ἐκτὸς τῆς δημοκρατίας.

Τὸ ἄρθρον 628 τοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος τῆς *Βρασιλίας* τοῦ 1850 περιέχει τὸν αὐτὸν κανόνα.

Ἐν τῇ Μεγάλῃ Βρεττανίᾳ ὁ νόμος περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ 1876 (39 καὶ 40 Victoria κεφ. 30) (1) περιέχει κανόνας περὶ στοιβασίας ἐφαρμοζομένους οὐ μόνον εἰς τὰ πλοῖα τὰ ναυλωθέντα ἐν τῇ χώρᾳ καὶ ἀποπλέοντα ἐκ τῶν λιμένων αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ ἀγγλικὰ ἢ ξένα πλοῖα τὰ ναυλωθέντα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ εἰσπλέοντα εἰς ἀγγλικὸν λιμένα. Σκοπὸς τῶν διατάξεων τούτων τῶν

---

(1) Ὅρα τὸ παρὸν Σύστημα, II, ἀριθ. 1114. Ὅρα ἐπίσης Ch. Lyon-Caen, De la condition légale des sociétés étrangères en France, ἀριθ. 31 μέχρι 36.

(2) Ὅρα Annuaire de législation étrangère, 1877, σελ. 51 καὶ ἑπομ.

τροποποιουσῶν τοὺς συνήθεις κανόνας τοῦ δικαίου εἶναι ἡ προστασία τῆς ἀγγλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, διότι δι' αὐτῶν ἀποκλείεται τὸ συμφέρον τῆς ναυλώσεως ξένου μᾶλλον πλοίου ἢ ἀγγλικοῦ. Ὅρα ἀριθ. 549 δίς, σελ. 449 καὶ ἑπομ.

**857**. Αἱ συγκρούσεις νόμων εἶναι πάντοτε πηγὴ περιπλοκῶν καὶ δικῶν. Πλὴν τούτου, ἐπειδὴ ὁ ἐφαρμοστέος νόμος εἶναι συνήθως ὁ τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου, ἁρμόδιον δὲ δικαστήριον εἶναι πολλάκις τὸ τοῦ λιμένος τοῦ κατάπλου, τὸ δικαστήριον τοῦτο εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐφαρμόσῃ τὸν νόμον ἄλλης χώρας, τοῦθ' ὅπερ δύναται νὰ παράσχῃ εἰς αὐτὸ πράγματα. Διὸ ἐγένοντο δύο διαφόρων εἰδῶν ἀπόπειραι πρὸς ἄρσιν τῶν συγκρούσεων τῶν ἐγειρομένων ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

Ἐπεζητήθη ἡ ὑπὸ πάντων τῶν ναυτικῶν κρατῶν παραδοχὴ ὁμοιομόρφων νόμων περὶ ναυλώσεως. Οὕτω ἐν ἔτει 1865 ἡ Ἀγγλικὴ ἑταιρεία πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς κοινωνικῆς ἐπιστήμης ἔθεσε κατὰ τὸ ἐν Σέφφηλδ συνέδριον τοὺς κανόνας περὶ τοῦ θέματος τούτου, καλουμένους ἐνίοτε κανόνας τῆς Σέφφηλδ (1). Ἀφίνοντες κατὰ μέρος τοὺς νόμους καὶ ἐπὶ τὸ πρακτικώτερον ἐνεργοῦντες ἠθέλησαν νὰ φθάσωσιν εἰς τὸ ὁμοιόμορφον διὰ τῶν συμβάσεων τῶν μερῶν. Ἐπειράθησαν νὰ καταστήσωσι παραδεκτὸν ἐν ταῖς ναυτικαῖς χώραις ὁμοιόμορφον φορτωτικήν. Θὰ κατηργοῦντο οὕτω αἱ συγκρούσεις νόμων ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῶν λυομένων διὰ τῶν ρητρῶν τῆς φορτωτικῆς. Μέχρι τοῦδε αἱ ἀπόπειραι δὲν ἐστέφθησαν ὑπὸ ἐπιτυχίας.

ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΜΠΤΟΥ ΤΟΜΟΥ

---

(1) Ὅρα ἐν τῇ Revue du Droit international ἄρθρον τοῦ Molengraaf, 1882, σελ. 39 μέχρι 62 καὶ σελ. 257 μέχρι 284.

# ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Σελ. 178 | στίχ. | 7ος | ἀντὶ | ἀμφοτερόπλους ἀνάγ. ὑπόστροφος |
| » | » | » 15ος | » | ἐπειδὴ ἡ ναύλωσις γίνεται ἀνάγν. γινομένης τῆς ναυλώσεως. |
| » | » | » 17ος | » | ἀμφοτερόπλους ἀνάγν. ὑπόστροφος. |

# ΠΙΝΑΞ
# ΤΩΝ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ
# ΤΟΥ ΠΕΜΠΤΟΥ ΤΟΜΟΥ

---

## ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟΝ


Σελὶς

Περὶ ναυτικῆς ἐμπορίας . . . . . 5

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ἀντικείμενον, σπουδαιότης. ἱστορία τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Προστασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας . . . . . 5

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

Περὶ τῶν πλοίων καὶ τῶν τρόπων κτήσεως τῆς κυριότητος αὐτῶν . . . . . 49

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Περὶ τῶν προσώπων τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὰς θαλασσίας ἀποστολάς . . . . . 134

Περὶ τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων καὶ περὶ τῶν ἐφοπλιστῶν . . . 135

Περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίων . . . . . 141

Περὶ τῆς συνιδιοκτησίας τῶν πλοίων . . . . . 221

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

Περὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων . . . . . 260

I.—Περὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐν γένει . . . . . 262

II.—Περὶ τοῦ πλοιάρχου . . . . . 401

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

Περὶ τῆς ναυλώσεως . . . . . 510

Σελὶς

ΓΕΝΙΚΑ . . . . . 510

Τμῆμα Α'. Περὶ τῶν διαφόρων εἰδῶν ναυλώσεως. Περὶ τῶν προσώπων τῶν μετεχόντων αὐτῆς. Περὶ τῆς καταρτίσεως καὶ τῆς ἀποδείξεως τῆς ναυλώσεως (ναυλωτικόν, φορτωτική) . . . . . 517

Τμῆμα Β'. Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ πλοιάρχου . . . . . 544

Τμῆμα Γ'. Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ναυλωτοῦ. Περὶ τοῦ ναύλου . . . . . 632

Τμῆμα Δ'. Περὶ τῆς διαρρήξεως καὶ τῆς λύσεως τῆς ναυλώσεως . . . . . 678

Τμῆμα Ε'. Περὶ τῶν προνομίων τῶν συναφῶν πρὸς τὰ δικαιώματα τῶν μερῶν. Περὶ τῶν παραγραφῶν καὶ περὶ τῆς ἐνστάσεως ἀπαραδέκτου τῶν ἀγωγῶν τοῦ ναυλοῦντος καὶ τοῦ ναυλωτοῦ . . . . . 683

Τμῆμα Ϛ'. Περὶ τῆς μετακομίσεως ἐπιβατῶν κατὰ θάλασσαν . . . . . 703

Τμῆμα Ζ'. Περὶ τῶν συγκρούσεων νόμων ἐπὶ τῆς ναυλώσεως καὶ τῆς μετακομίσεως τῶν ἐπιβατῶν θαλάσσης . . . . . 717

ΠΑΝΤΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
002000054939