

Γιώργος Ε. ΡΟΔΟΛΑΚΗΣ

Η σύμβαση ναυπήγησης και οι συναφείς μ' αυτή συμβάσεις για την προμήθεια ξυλείας και άλλων υλικών. Από την Κέρκυρα στην Ύδρα (τέλη 15^{ου}-μέσα 19^{ου} αι.)*

Η ελληνική ναυπηγική κατά την τουρκοκρατία και γενικά κατά τη ξενοκρατία είναι ένας τομέας που άρχισε να ερευνάται ουσιαστικά την τελευταία 35ετία, από τους ιστορικούς της ναυτιλίας στο πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας και από τους ναυπηγούς, ως παραδοσιακή ναυπηγική¹. Αντίθετα, η «σύμβαση ναυπήγησης» κατά την ίδια περίοδο δεν έχει απασχολήσει τους ιστορικούς του δικαίου. Οι μαρτυρίες για την ύπαρξη ναυπηγικής δραστηριότητας-ναυπηγείων στον ελλαδικό χώρο είναι αρκετές και ενδιαφέρουσες και συνεχώς εμπλουτίζονται με νέες ανα-

* Αναπτυγμένη μορφή ανακοίνωσης στην «Η' Συνάντηση Ιστορικών του Δικαίου», Κομοτηνή, 4-5 Νοεμβρίου 2005.

1. Αναφέρω τα παρακάτω γενικά έργα που θεωρώ ως σημείο αναφοράς, χωρίς να παραγνωρίζεται η συμβολή ειδικών εργασιών για την κατά τόπους ναυτιλία: Κ. Δαμιανίδης, *Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική*, Αθήνα 1998 (ιστορική επισκόπηση, 21 επ.)· Β. Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835*, τ. 2, Αθήνα 1986, 18 επ. (Η ναυπηγική βιομηχανία), όπου και σχετική βιβλιογραφία. Γ. Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα 1981· Αικ. Μπεκιάρογλου-Εξαδακτύλου, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο*, Αθήνα 1994· Κ. Σβολόπουλος, *Η κατασκευή των ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας. Ναυπηγική ξυλεία και ναυπηγικά εργαστήρια εις το Αιγαίον*, Αθήνα 1974· «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1453-1850», συλλογικός Τόμος (έκδοση ΕΤΕ), 1972.



καλύψεις² και προέρχονται από ποικίλες πηγές, τα στοιχεία όμως που προσκομίζει ο ιστορικός του δικαίου είναι πενιχρά και αβέβαια, επειδή την «απόλυτη» μαρτυρία προσφέρει η έγγραφη σύμβαση.

Οι έγγραφες συμβάσεις ναυπήγησης και οι συναφείς μ' αυτές συμβάσεις για την προμήθεια ξυλείας και άλλων υλικών που απαιτούνται για τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό ενός πλοίου, μολονότι αποτελούν μια ομάδα εγγράφων που πολύ σπάνια τα συναντάμε (ίσως επειδή δεν έχει σημασία η διατήρησή τους εξαιτίας της βραχυδιότητας του ιστιοφόρου), εντοπίζονται από την Κέρκυρα, που μας προσφέρει τις παλαιότερες συμβάσεις (από το τελευταίο τέταρτο του 15ου αιώνα), μέχρι την Ύδρα (αρχές του 19ου αιώνα)· τις συναντάμε επίσης σε άλλα νησιά και μέρη του Ιόνιου και σε νησιά του Αιγαίου, με τελευταία –όσον αφορά την έρευνα– τη Σύρο (γύρω στα μέσα του 19ου αιώνα). Τα χρονικά όρια συνεπώς μέσα στα οποία κινείται η έρευνα καλύπτουν τρεις ήμισυ αιώνες: από τα τέλη του 15ου όταν πιά η τούρκικη κατάκτηση του Ελλαδικού χώρου έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, με εξαίρεση ελάχιστα νησιά, ενώ όσον αφορά τα Εφτάνησα η βενετοκρατία έχει πια παγιωθεί και φτάνουν μέχρι σχεδόν τα μέσα του 19ου, όταν η Σύρος έχει γίνει πια το νέο ναυτιλιακό και ναυπηγικό κέντρο.

Στη συνέχεια θα γίνει απαρίθμηση (με χρονολογική σειρά) των γνωστών στο γράφοντα αμιγών συμβάσεων ναυπήγησης, συμφωνητικών και άλλων πράξεων που έχουν σχέση με τη ναυπήγηση (και όσων έχουν εκδοθεί και ανέκδοτων που εκδίδονται στο παράρτημα της παρούσας) με περιληπτική έκδοση των κυριότερων στοιχείων τους όπου χρειάζεται και ανάλυση των πληροφοριών που συνάγονται και αφορούν το δίκαιο που εφαρμόζεται στην πράξη. Σε επόμενο κεφάλαιο θα επαναληφθεί η ίδια διαδικασία για τις συμβάσεις προμήθειας ξυλείας και άλλων υλικών που απαιτούνται για τη ναυπήγηση.

I

Η ναυπήγηση:

1. Κέρκυρα, [Ιανουάριος;] 1473³. Ο μαστρο-Δημήτριος Γαρούνης από την Πάργα, συμφώνησε με τον κυρ Γεώργιο Παπιγκινόπουλο να του ναυπηγήσει ένα πλοίο.

2. Βλ. για παράδειγμα: Ε.Κ. Γιαννακοπούλου, *Γαλλοελληνική εκμετάλλευση δασών στη δυτική Ελλάδα (1710-1792)*, Αθήνα 1987, όπου μελετάται το εμπόριο κυρίως του ναυπηγικού ξύλου στη Δυτική Ελλάδα και επισημαίνονται η ύπαρξη ναυπηγικής δραστηριότητας στην περιοχή εκείνη και ο πλούτος του νοταριακού Αρχείου Πρέβεζας.

3. Ι.Μ. Κονιδάρης - Γ.Ε. Ροδολάκης, «Οι πράξεις του νοτάριου Κέρκυρας Ιωάννη Χοντρομάτη (1472-1473)» – (στη συνέχεια: Χοντρομάτης), *ΕΚΕΙΕΔ*, 32 (1996), 186-187 (πράξη αριθ. 78).

2. Κέρκυρα, 14-9-1502⁴, συνυποσχετικό: Ο μαστρο-Γεώργιος ο Τζόρης, караβοκύρης, μαραγκός (όπως αποκαλείται) έχει διαφορά με τον караβοκύρη κυρ Γεώργιο το Μαλακάσα σχετικά με το μήκος του πλοίου του, που το έκαμε 3 ποδάρια περισσότερο από όσο γράφει το συμφωνητικό τους. Τη διαφορά τους αυτή συμφώνησαν να δέσουν σε διαιτησία.
3. Κέρκυρα, 16-9-1502⁵, διαιτητική απόφαση: Οι διαιτητές που ορίστηκαν με το προηγούμενο συνυποσχετικό αποφάσισαν να πληρώσει ο κυρ Γεώργιος ο Μαλακάσας στο μαστρο-Γεώργιο το Τζόρη για τα τρία ποδάρια περισσότερο πέντε δουκάτα παρά ένα τέταρτο και επιπλέον τα δύο μέρη να πληρώσουν τα έξοδα της απόφασης.
4. Κέρκυρα, 3-10-1502⁶. Ο κυρ Γεώργιος ο Μπουλιάρης, συμφώνησε με τον μαστρο-Κωνσταντή το Φωτεινό, μαραγκό, να του τελειώσει το πλοίο του (γρίπο) μέσα σε ένα μήνα.
5. Κέρκυρα, 10-10-1502⁷. Ο μαστρο-Δούκας ο Γαρούνης, μαραγκός συμφώνησε με τον κυρ Νικόλαο το Γεράκη να του ναυπηγήσει ένα πλοίο παρόμοιο με εκείνο που ναυπήγησε του κυρ Εμμανουήλ του Κλαδά.
6. Κέρκυρα, 27-10-1511⁸. Εργασίες σε πλοίο που ναυπηγείται (κόψιμο της ξυλείας).
7. Κέρκυρα, []-10-1512⁹. Εξοφλητική απόδειξη για εργασίες σε πλοίο (κάρφωμα).
8. Κέρκυρα, [13]-1-1513¹⁰. Πρόσληψη συμπλοιοχτήτη σε πλοίο που ναυπηγείται και συμμετοχή του στα έξοδα.
9. Κέρκυρα, 10-3-1516¹¹. Ο μαστρο-Γεώργιος ο Τζόρας και ο γιός του μαστρο-Ζαχαρίας ο Τζόρας συμφώνησαν με τον караβοκύρη μισέρ Μπένο Καλούτζικο να του ναυπηγήσουν ένα πλοίο (γριπέτο).
10. Ζάκυνθος, 28-8-1665¹². Ο Γεωργάκης Νίκλος του Λιά είναι συμπλοιοχτήτης σε μια γαλιόττα μπάγκωνε 18, με τους Γεωργάκη Νίκλο, Γεώργιο

4. Σοφία-Αικατερίνη Πανταζή, *Εμμανουήλ Τοξότης, Νοτάριος Κέρκυρας, Πράξεις 1500-1503* (στη συνέχεια: Τοξότης), Κέρκυρα 2007, 99 (πράξη αριθ. 120).

5. Τοξότης, ό.π. (4), 101-102 (πράξη αριθ. 123).

6. Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154).

7. Τοξότης, ό.π. (4), 163 (πράξη αριθ. 191).

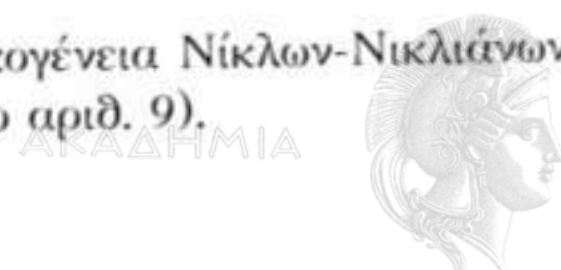
8. Βλ. Παράρτημα (στη συνέχεια: Π.) αριθ. 1.

9. Π. 2.

10. Π. 3.

11. Σ.Χρ. Καρύδης, *Θεοδώρου Βρανιανίτη, δημοσίου νοταρίου πόλεως και νήσου Κερκύρας, οι σωζόμενες πράξεις (1479-1516)* – (στη συνέχεια: Βρανιανίτης), Αθήνα, 2001, 109-110 (πράξη αριθ. 76).

12. Δ. Βαγιακάκος, «Μανιάται εις Ζάκυνθον, Α΄. Η οικογένεια Νίκλων-Νικλιάνων (1554-1859)» *ΕΑΙΕΔ* (=ΕΚΕΙΕΔ), 5(1954), 39-41 (έγγραφο αριθ. 9).



Βαρσαμά, Γρηγόριο Σαβόγια και Αναστάσιο Νερούλη. Επειδή ήθελε να τη «φτιάση ντε νόβο», συμφώνησαν και οι υπόλοιποι και του δίνουν εξουσιοδότηση κ.λπ.

11. Πρέβεζα, 3-10-1783¹³. Ο πρωτομάστορας Αναστάσης Πεταλάς, Θιακός, συμφώνησε με τον Κεφαλονίτη Γεράσιμο Κοντούρη, που ενεργεί και για λογαριασμό του αδελφού του Γεωργάκη και με τον Αθανάσιο Ρέντζο, να ναυπηγήσει ένα μπαστιμέντο με μήκος 52 και ύψος 13 ενετικά πόδια. Ο ναυπηγός υπόσχεται να έχει μαστόρους το λιγότερο 7, «έχουν να δουλεύουν κάνοντας δουλείαν αναπιστεμένη και καλή εις κάθε αληθοσύνην και τιμήν διά το αυτό έργον της φτιάσης».

12. Ικαρία, 5-4-1672¹⁴. Καταγραφή εξόδων κατασκευής πλοίου»: «έχω άσπρα εξοδιασμένα», των μαστόρων, στα καρφιά, στα άρμενα, στα σκοινιά, στην πίσσα, στο σίδερο.

13. Ναύπλιο, 3-6-1803¹⁵. Τρία πρόσωπα συμφώνησαν να ναυπηγήσουν κοινό καράβι με καθορισμένα ποσοστά συμπλοιοκτησίας. Οι δύο από αυτούς προκαταβάλανε στον τρίτο από 500 γρόσια για να αρχίσει η ναυπήγηση και τους έδωσε για ασφάλεια έγγραφη απόδειξη.

14. Ύδρα, 5-2-1804¹⁶. Διαφορά ανάμεσα στο ναυπηγό και τον εργοδότη του από τη μη ναυπήγηση πλοίου και διαιτητική απόφαση για την τύχη του αρραβώνα που είχε δοθεί.

15. Ύδρα, 1-9-1813¹⁷. Ένορκη ομολογία σχετικά με τα κατάρτια πολάκας.

16. Σκόπελος, 17-12-1828¹⁸. Ο ναυπηγός Ευαγγελινός Γεωργίου Μπερτάνης ναυπήγησε στη Σκόπελο ένα πλοίο μαΐστρα στις 24-12-1828 με δαπάνες, μισά-μισά, του ίδιου και του αδελφού του Δημητρίου, εξόφλησαν τους μισθούς και ημερομίσθια των μαστόρων και το πλοίο παραμένει ιδιοκτησία τους, ως συμπλοιοκτήτες.

17. Σύρος, 19-2-1832¹⁹. Ο καπτάν Νικόλαος Ροσόλυμος συμφωνεί με το μαστρο-Μικέ Πουτού, ναυπηγό, να του «κτίσει» ένα καράβι. Όλη η ξυλεία είναι σε βάρος του ναυπηγού. Τα καρφιά, τα σίδερα, οι ξυλοπύροι, τα καλαφατικά είναι σε βάρος του καπετάνιου. Η σύμβαση έχει πολλούς

13. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων (1700-1864)*, τ. 2, Αθήνα 1995, 178-180.

14. Α. Τσελίκας, *Ικαριακά έγγραφα του 16 ου και 17ου αιώνα από το Αρχείο της Πανικαριακής Αδελφότητας Αθηνών*, Αθήνα 2000, 45-46 (αριθ. 48).

15. Π. 4.

16. Π. 6.

17. Π. 8.

18. Κ.Ν. Καλλιανός, «Ή γλώσσα της Σκοπέλου. Σελίδες από της ιστορία και την λαογραφία της», *Θεσσαλικό Ημερολόγιο*, 41, Λάρισα 2002, 70- 71 (πράξη αριθ. 10).

19. Α.Ι. Τζαμτζής, «Μία ναυπήγηση πριν 150 χρόνια», *Ναυτικά Χρονικά*, έτος 56, ΝΣΤ (Περίοδος Β), αρ. τεύχ. 1248/101, 1-6-1987, 28-30.

ειδικότερους όρους και συμφωνίες. Στις 20-8-1832 ο ναυπηγός υπογράφει βεβαίωση ναυπήγησης.

18. Σύρος, 21-1-1841²⁰. Ο Σταμάτιος Ιωάννου Κουφουδάκης, ναυπηγός, συμφώνησε με τον Σταματέλο Δημητρίου παπα Σταματέλου Πολέμη να του ναυπηγήσει στη Σύρο ένα πλοίο, βομβάρδα, μήκος 13 πήχεις ναυπηγικοί, και μία βάρκα για αυτό. Όλη η ξυλεία, «θέλει είναι όλη καλή και κατά την αρέσκειαν του ιδίου Πολέμη», θα τη βάλει και θα την πληρώσει ο ναυπηγός, επίσης και τα καρφιά.

Διαπιστώνουμε ότι οι πράξεις που περιγράφηκαν παραπάνω δεν περιορίζονται μόνο στις αμιγείς συμβάσεις ναυπήγησης αλλά αφορούν ποικίλα θέματα σχετικά με τη ναυπήγηση, έτσι ώστε να μας επιτρέπεται να τη δούμε με ευρύτερη οπτική γωνιά. Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να τις κατατάξουμε σε επί μέρους ομάδες:

α) Αμιγείς συμβάσεις ναυπήγησης (αριθ. 1, 4, 5, 9, 11, 17, 18), συμφωνητικά για την εκτέλεση εργασιών πάνω σε πλοία (αριθ. 6, 7, 10, 15) και διαφορές ανάμεσα στον εργοδότη και το ναυπηγό που προκύπτουν από τη ναυπήγηση (αριθ. 2, 3, 14).

β) Συμπλοιοκτησίες που έχουν άμεση σχέση με τη ναυπήγηση (αριθ. 8, 11, 13),

γ) Βεβαιώσεις ναυπήγησης και ιδιοκτησίας πλοίου (Π.12, Π.13, Π.14, Π.15, Π.16)²¹. Πρόκειται για μία μεγάλη ομάδα πράξεων που μας παρέχει πολλά στοιχεία, ιστορικά κυρίως, όπως ονόματα ναυπηγών και πλοιοκτητών, ονομασίες, είδη, διαστάσεις και μερικές φορές χωρητικότητα των πλοίων, χρονολογίες και τόπους ναυπηγήσεων, αμοιβές ναυπηγών κ.ά. Στην πραγματικότητα αποτελούν έγγραφα ιδιοκτησίας²².

Από τα παραπάνω έγγραφα μας δίνονται πλήθος πληροφορίες για

20. Δ.Ι. Πολέμης, «Περί την ιστορίαν της ναυτιλίας της Άνδρου κατά τον ΙΘαίωνα», *Πέταλον*, 2, Άνδρος 1977, 14-15 (αριθ. 4).

21. Παρόμοιες βεβαιώσεις επίσης συναντάμε αρκετές από τις οποίες σταχυολογούμε: α) μία από την Πρέβεζα, της 14-9-1781, βλ. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 178, β) μία από τη Μύκονο, της 15-1-1829, βλ. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 182, γ) δύο από τη Σκιάθο, της 27-9-1833 και 7-6-1834, βλ. Ι.Ν. Φραγκούλας, *Σκιαδίτικα, Γ' Μελετήματα και κείμενα, Το βιβλίο του δημόσιου μνήμονα της Σκιάθου και το σκιαδίτικο ναυτικό*, Αθήνα 1982, Α και Β, σ. 36-37), δ) μία από την Άνδρο, της 8-12-1848, βλ. Δ.Ι. Πολέμης, ό.π. (20), 18-19 (αριθ. 7), και ε) δύο από την Ύδρα επίσης, της 5-2-1820 και 16-2-1820, βλ. Γ.Ε. Ροδολάκης, «Δίδει εις ναύλον την πολάκα του η Καλή Ελπίς. Μία ναύλωση, δύο σημαίες, τρία ναυλοσύμφωνα. Ύδρα, 3-6-1807», *ΕΚΕΙΕΔ*, 36 (2002), 203-204 (αριθ. 4 και 5).

22. Οι εν λόγω βεβαιώσεις-πιστοποιητικά έχουν το ανάλογό τους σήμερα στα «Builders certificate». Βλ. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 182.



το δίκαιο που εφαρμοζόταν στην πράξη. Ειδικότερα αξίζει να αναλυθούν εκτενέστερα τα εξής:

Α) Η σύμβαση ναυπήγησης καταρτίζεται κατά κανόνα εγγράφως. Η αναγκαιότητα του εγγράφου δικαιολογείται, επειδή πρόκειται για σύμβαση που αφορά ένα οικονομικό μέγεθος σημαντικής αξίας, το καράβι, το φτιάξιμο του οποίου απαιτεί εμπειρία και τεχνική και τη σύμπραξη πολλών επαγγελματιών και είναι στην ουσία «βιομηχανική» παραγωγή για εκείνη την εποχή –όσο επιτρέπεται να την χαρακτηρίσουμε έτσι. Έχουμε λοιπόν, το ναυπηγό με όλους τους βοηθούς του, τους ειδικούς μαραγκούς, τους υλοτόμους, τους προμηθευτές και εμπόρους ξυλείας, τους καλαφάτηδες, τους σιδηρουργούς, τους κατασκευαστές σκοινιών, τους υφαντουργούς και τους ραφτάδες των πανιών. Επιπλέον, οι διαστάσεις του σκάφους και ο τύπος του μπορεί να έχουν τόση ποικιλία που κάνουν απαραίτητη την έγγραφη διατύπωση όσων συμφωνούνται. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι η νομική ρύθμιση όλων όσων σχετίζονται με αυτό τούτο το πλοίο, όπως η έννοια «πλοίο» ως πράγμα, η μεταβίβαση της κυριότητάς του και τα εμπράγματα βάρη του, από πολύ παλιά ακολουθούν παράλληλες ρυθμίσεις με τα ακίνητα, το σπίτι ειδικότερα²³. Το ξύλινο ιστιοφόρο, αλήθεια, έχει πολλά κοινά με το χτίσμα, ακόμα και στην ορολογία τη σχετική με την κατασκευή του²⁴. Χρησιμοποιούν και τα δύο –πλοίο και σπίτι– λίγο πολύ το ίδιο υλικό, το ξύλο. Το καράβι όμως το χρησιμοποιεί αποκλειστικά, τουλάχιστον κατά την περίοδο που ερευνάται²⁵. Η μοίρα όμως του ιστιοφόρου είναι γνωστή από τα πριν: Σε μερικές το πολύ δεκαετίες θα έχει γίνει πια άχρηστο για ναυσιπλοΐα και θα σαπίσει παρατημένο στα ρηχά, ενώ το σπίτι μπορεί να κατοικείται για αιώνες. Τούτο ακρι-

23. Περισσότερα για τα θέματα αυτά της σχέσης πλοίου και ακινήτου βλ. επίσης Γ.Ε. Ροδολάκης, «Ζητήματα ναυτικού και εμπορικού δικαίου στη Ναξο κατά το 17ο αιώνα», *Πρακτικά Β' Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Νεοελληνικών Σπουδών*, (Ρέθυμνο, 10-12 Μαΐου 2002), «Η Ελλάδα των νησιών από τη Φραγκοκρατία ως σήμερα», τ. 2, Αθήνα 2004, 388 επ.

24. Είναι αξιοσημείωτο ότι η ελληνική κοινή γλώσσα από το Βυζάντιο ακόμα με το ίδιο ρήμα –το «χτίζω»– δηλώνει την κατασκευή και του πλοίου και του σπιτιού· βλ. Φ. Κουκουλέ, *Βυζαντινών θίος και πολιτισμός*, 5, Αθήνα 1952, 346 («κτίζειν», «ανακτίζειν», «κατεργοκτισία»). Στο Γαλαξείδι επίσης χρησιμοποιούν το «χτίζω»· βλ. Ε. Γουργουρή, *Το Γαλαξείδι στον καιρό των караβιών*, Αθήνα 1983, 448. Στην Κέρκυρα συναντάμε τους όρους: «ποιώ», «κάνω», «αυξάνω» κ.ά. Στη Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά και αλλού, χρησιμοποιούν παραπλήσια ορολογία: «φτιάχνω», «κατασκευάζω», «κατασκευή», «ανασκευάζω», «ναυπηγώ», «γίνονται καράβια», «οικοδομούνται», «φραμπρικάρονται».

25. Το μεταλλικό-σιδερένιο πλοίο μόνο προς το τέλος της εν λόγω περιόδου εμφανίζεται. Όπως είναι γνωστό το πρώτο σιδερένιο ιστιοφόρο εμπορικό πλοίο κατασκευάστηκε το 1838.

βώς το γεγονός στοιχειοθετεί και το «εφήμερό» του, σε συνδυασμό με τους πολλαπλάσιους και καταλυτικούς κινδύνους της θάλασσας²⁶.

Ο Δ. Μανίν στο έργο του για τη νομοθεσία των Ενετών αναφέρει ότι η σύμβαση ναυπήγησης απαραίτητα έπρεπε να καταρτίζεται εγγράφως και ήταν άκυρη η προφορική σύμβαση²⁷. Ο Ι. Μανιατόπουλος μελετώντας το Ναυτικό δίκαιο της Ύδρας δέχεται ότι συνήθως γίνεται εγγράφως, και ότι δεν ήταν σπάνια η συμφωνία ότι ο ναυπηγός αντί για την αμοιβή του θα αποχτούσε ποσοστό συμπλοιοκτησίας²⁸. Τέτοια συμφωνία πρέπει να ήταν σπανιότατη, επειδή δεν υπάρχει κανένα έγγραφο ούτε κάποια σχετική νύξη· σε τελευταία ανάλυση ένας ναυπηγός θα μπορούσε να λειτουργήσει όπως ο οποιοσδήποτε κεφαλαιούχος που θα προτιμούσε να επενδύσει σε μερίδια συμπλοιοκτησίας και πιθανόν σε μερικές περιπτώσεις να δεχόταν παρόμοια συμφωνία προς διευκόλυνση του «πελάτη» του. Σε ένα μόνο αποδεικτικό ναυπήγησης από τη Σκόπελο (17-12-1828), συναντήσαμε ναυπήγηση με κοινά έξοδα από το ναυπηγό και τον αδελφό του και τη σύσταση συμπλοιοκτησίας ανάμεσά τους²⁹. Όμως σ' αυτή την περίπτωση δεν πρόκειται για την αμοιβή του ναυπηγού που συμψηφίζεται σε ποσοστό συμπλοιοκτησίας αλλά για συνιδιοκτησία μεταξύ αδελφών. Όσον αφορά το δετό γραφτό δίκαιο της Ύδρας, έμμεσα μόνο υπάρχουν αναφορές για τη ναυπήγηση και τις τυχόν επισκευές των πλοίων³⁰. Ο Γ. Φιλάρετος αναφέρει «σύστημα συνεταιρισμού» ανάμεσα σε ένα πλοίαρχο κεφαλαιούχο και άλλους (ξυλουργούς, κατασκευαστές σκοινιών, ξυλέμπορους και πωλητές υλικού για ναυπήγηση)³¹.

26. Ο Β. Κρεμμυδάς υπολογίζει τη ζωή ενός μεγάλου ιστιοφόρου, κατά τις αρχές του 19ου αιώνα σε μιά εικοσαετία περίπου· βλ. Β. Κρεμμυδάς, ό.π. (1), 43-44. Γενικά, ο μέσος όρος ζωής ενός πλοίου, τότε, συμβάδιζε με το μέσο όρο διάρκειας της ανθρώπινης ζωής.

27. Δ. Μανίν, *Περί της Αστικής, Εμπορικής και ποινικής των Ενετών Νομοθεσίας*, μετάφραση Μ. Σ. Ιδρωμένου, Κέρκυρα 1889, 79-80.

28. Ι. Π. Μανιατόπουλος, *Το ναυτικόν δίκαιον της Ύδρας*, Αθήνα 1939, 27.

29. Κ.Ν. Καλλιανός, ό.π. (18), 70-71 (πράξη αριθ. 10) .

30. Οι Νόμοι και Θεσπίσματα της Ύδρας, τα Θεσπίσματα του 1803, οι Πολιτικοί και Θαλασσοεμπορικοί νόμοι (του 1818) και οι Θαλασσοεμπορικοί νόμοι (του 1818), δεν αναφέρουν τίποτε για τη ναυπήγηση. Ορισμένα άρθρα των δύο τελευταίων νόμων περιέχουν εκφράσεις όπως: «να ανασκευάσει το καράβι οπού διοικεί, δηλαδή να ξεφυλιάσει», «ζημία εις την αποσκευήν και το σώμα αυτού», «ανασκευάσει το καράβι ή νέον κατασκευάσει», «αιτία ανασκευής» (Β 35, 37, 48, 53 και αντίστοιχα Γ 2, 3, 4, 14), αλλά σε σχέση με την τύχη των χρημάτων, της σερμαγιάς και των εμπορευμάτων και όχι για την ναυπήγηση. Βλ. Γ.Ε. Ροδολάκης, «Η ναυτική νομοθεσία της Ύδρας (1803-1818). Τα “Θεσπίσματα”, οι “Πολιτικοί και Θαλασσοεμπορικοί νόμοι”, οι “Θαλασσο-εμπορικοί νόμοι”», *ΕΚΕΙΕΔ*, 38 (2004), 243-319.

31. Γ.Ι. Φιλάρετος, *Συνεργατικοί συνεταιρισμοί Αμπελακίων Ύδρας-Σπετσών-Ψαρών*



Σύμφωνα με αυτό το σύστημα όλοι μαζί ανάλογα με την ειδικότητά του καθένας κατασκεύαζαν το πλοίο. Όταν τελείωνε η ναυπήγηση η αξία του πλοίου μοιραζόταν σε τέσσερα μερίδια και μεριδούχοι αναγνωρίζονταν οι κυριότεροι προμηθευτές. Τα μεροκάματα των ναυπηγών και των μαστόρων που εργάστηκαν μετατρέπονταν σε ναυτικά δάνεια και ή μετείχαν στα κέρδη του ταξιδιού ή ο καπετάνιος τα εξοφλούσε και έπαιρνε ανάλογο μερίδιο συμπλοιοκτησίας. Αυτός ο «συνεταιρισμός», πιθανότατα είναι ένα ευφάνταστο εφεύρημα επειδή πουθενά αλλού δε συναντάμε κάτι παρόμοιο· δεν αποκλείεται όμως να υπήρξε κάποιο μεμονωμένο συμφωνητικό, που αναγορεύτηκε σε κανόνα και σύστημα που εφαρμοζόταν παντού³²!

Συνεπώς, οι μόνες βέβαιες πληροφορίες παρέχονται από τα συμφωνητικά που δημοσιεύονται και μας οδηγούν στο συμπέρασμα που διατυπώθηκε παραπάνω: στην κατά κανόνα έγγραφη κατάρτιση της σύμβασης ναυπήγησης.

Β) Οι συμβαλλόμενοι αναφέρονται συνήθως με τον επαγγελματικό τους τίτλο ο εργοδότης ως καπετάνιος, ενώ ο ναυπηγός ως μάστορας³³, πρωτομάστορας³⁴, μαραγκός³⁵ και ναυπηγός³⁶. Σε ένα ενδιαφέρον μετεπαναστατικό «ιδιοκτησία έγγραφον» από τη Μύκονο (15-1-1818) ο ναυπηγός αναφέρεται ως αρχιναυπηγός και πρωτομάστορας, ενώ οι βοηθοί του ως μάστορες και τέκτονες³⁷.

Στα έγγραφα συνήθως μόνο ένας είναι ο κατασκευαστής-ναυπηγός³⁸. Εξυπακούεται πως ο ναυπηγός αυτός έχει συνεργείο για την ναυπήγηση.

(Η ελληνική ναυτιλία κατά τις παραμονές της επανάστασεως), Αθήνα, 1927, 37. Ο ίδιος παρατηρεί ότι μετάφρασε από τα γαλλικά ένα σημείωμα του Boulanger «το καθ' υπαγόρευσιν υπό του Δρόσου Δροσινού υπό του Βουλανζέ γραφέν ιστορικών σημείωμα», το οποίο και δημοσιεύει. Ο Μανιατόπουλος, δίκαια χαρακτηρίζει το συνεταιρισμό αυτό «περίεργο», αν και δέχεται χωρίς να το αποδεικνύει τη συμπλοιοκτησία ναυπηγού αντί για την αμοιβή του. Βλ. Ι.Π. Μανιατόπουλος, ό.π. (28), 27 και σημ.18.

32. Ο ίδιος στη συνέχεια περιγράφει σύστημα διανομής των κερδών ταξιδιού ενός πλοίου σε 69 μερίδια, επίσης άγνωστο στις πηγές, όσον αφορά τον αριθμό των μεριδίων. Βλ. Γ.Ι. Φιλάρετος, ό.π. (31), σελ. 38. Ο Φιλάρετος και στην περίπτωση αυτή γενικεύει μian εξαίρεση, επειδή η «συντροφία του πλοίου» ποτέ δεν είχε καθορισμένο αριθμό μεριδίων, τα οποία κυμαίνονταν ανάλογα με τον αριθμό των μελών του πληρώματος που ποτέ δεν ήταν καθορισμένος.

33. Π. 12.

34. Π. 6, Π. 14.

35. Τοξότης, ό.π. (4), 99, 131-133, 163 (πράξεις αριθ. 120, 154, 191 αντίστοιχα).

36. Π. 13, Π. 15, Π.16.

37. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 182.

38. Συναντάμε όμως και δύο, τον πατέρα και το γυο. Βλ. Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76).

πράγμα το οποίο προκύπτει και από τα έγγραφα³⁹. Αν οι ναυπηγοί της Ύδρας ήταν οργανωμένοι σε σινάφια, δεν έχουν σωθεί στοιχεία, μολονότι υπάρχουν δεσπίσματα που αφορούν άλλα σινάφια⁴⁰.

Αντισυμβαλλόμενος με το ναυπηγό εμφανίζεται ένα πρόσωπο, χωρίς να αποκλείεται η ύπαρξη περισσότερων. Σε ένα συμφωνητικό από το Ναύπλιο (3-6-1803)⁴¹, ένας Ύδραϊος καπετάνιος και δύο Τούρκοι συμφώνησαν να ναυπηγήσουν κοινό καράβι με καθορισμένα ποσοστά συμπλοιοχτησίας: ο πρώτος θα κατέχει τα 3/4 και οι άλλοι δύο μαζί το 1/4. Οι δύο Τούρκοι μελλοντικοί συμπλοιοχτήτες προκαταβάλανε στον πρώτο από 500 γρόσια για να αρχίσει η ναυπήγηση και τους έδωσε για ασφάλεια έγγραφη απόδειξη. Δεν γνωρίζουμε όμως αν η σύμβαση ναυπήγησης θα γίνει ανάμεσα στο ναυπηγό και τους τρεις μαζί η μόνο με τον ένα και μεγαλύτερο μεριδούχο. Η πρόσληψη συμπλοιοχτήτη κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης με συμμετοχή του στα έξοδα και ποσοστό 50%, δεν αλλάζει τίποτα ως προς τις εργασίες που έχουν γίνει⁴². Η συμφωνία αφορά το μέλλον και τις υπόλοιπες εργασίες μέχρι να τελειώσει το πλοίο. Τέλος μόνο σε ένα έγγραφο του 1828, ο ναυπηγός δηλώνει ότι μοιράστηκε τις δαπάνες με τον αδελφό του και έτσι παραμένουν συμπλοιοχτήτες με ποσοστό 50% ο καθένας⁴³. Είναι η μοναδική περίπτωση που συναντάμε ναυπηγό-συμπλοιοχτήτη.

Γ) Η σύμβαση ναυπήγησης αβίαστα χαρακτηρίζεται ως «εργολαβία»⁴⁴.

Στην αμφοτεροβαρή αυτή σύμβαση, ο εργολάβος αναλαμβάνει την υπο-

39. «...επληρώθη αυτός ο ναυπηγός και οι δουλεύσαντες εις αυτήν (τη γολέττα)», βλ. Π. 16· «ο άνωθεν πρωτομάστορας να έχει μαστόρους εφτά και οκτώ οπού να είναι περισσότεροι και εφτά να μη λείπουν», βλ. Ν. Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 179.

40. Βλ. Α.Ν. Μανίκης, «Τα σινάφια της προεπαναστατικής Ύδρας», *Το Μέλλον της Ύδρας*, 5 (1937), 189-193, όπου αναφέρει ότι οι διάφοροι επαγγελματίες ήταν οργανωμένοι σε σινάφια ανάμεσά τους και οι καλαφάτηδες. Βλ. επίσης Α. Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, Αθήνα 1946, 1, 247 επ., όπου δημοσιεύονται δεσπίσματα σχετικά με τα εν λόγω σινάφια. Είναι όμως αξιοπαρατήρητο το ότι δεν έχει σωθεί, ούτε αναφέρεται η ύπαρξη κάποιου δεσπίσματος ή κάποιας ρύθμισης για τις δύο πιο σημαντικές ομάδες-συντεχνίες, των ναυπηγών-μαραγκών και των χτιστάδων.

41. Π. 4.

42. Π. 3

43. Βλ. Κ.Ν. Καλλιανός, ό.π. (18), 70- 71 (πράξη αριθ. 10).

44. Ο όρος «εργολαβία» προτιμάται από αυτόν του Ρωμαϊκού Δικαίου «μίσθωση έργου» (*locatio operis faciendi*) και του Αστικού Κώδικα, που στο νέο κείμενό του, το μεταγλωττισμένο στη δημοτική γλώσσα, μεταφέρεται ως «σύμβαση έργου». Περισσότερα για τη σύμβαση βλ. Γ.Ε. Ροδολάκης, «Νέον οσπίτιον εκ δεμελίων. Συμβάσεις για την εκτέλεση οικοδομικών εργασιών στην Ύδρα (1802-1833)», *ΕΚΕΙΕΔ*, 35 (2001), 17 επ.



χρέωση να εκτελέσει το συμφωνημένο έργο και ο εργοδότης να καταβάλει τη συμφωνημένη αμοιβή. Τρία είναι τα ουσιώδη στοιχεία της: η συμφωνία, η παροχή του έργου και η αμοιβή.

Η συμφωνία, όπως είπαμε παραπάνω γίνεται συνήθως έγγραφη.

Το αντικείμενο της σύμβασης είναι το αποτέλεσμα που παράγεται από την εργασία και όσον αφορά τη ναυπήγηση η κατασκευή του πλοίου. Αν όμως τα υλικά τα βάζει εξ ολοκλήρου ο κατασκευαστής-εργολάβος, τότε γίνεται δεχτό ότι λογίζεται ως αγοραπωλησία και όχι ως μίσθωση έργου, μολονότι υποστηρίζεται και το αντίθετο⁴⁵. Πρέπει να επισημάνουμε από τα τώρα, ότι στις συμβάσεις που ερευνάμε αναφέρεται πάντοτε πότε βάζει τη ξυλεία και άλλα υλικά ο εργολάβος και πότε ο εργοδότης, ενώ εξυπακούεται ότι στην αμοιβή συνυπολογίζεται και η ξυλεία αν την έβαλε ο εργολάβος (συναντάμε κιόλας ρητή αναφορά τέτοιου συνυπολογισμού)⁴⁶, επομένως στην πράξη το πρόβλημα –αν θεωρείται πρόβλημα– παύει να υπάρχει. Σε τελική ανάλυση, οι συμβαλλόμενοι δεν ενδιαφέρονται για τον ακριβή νομικό χαρακτηρισμό της συμφωνίας τους, αλλά για τη ρύθμιση των σχέσεών τους, καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που έχει ο καθένας, προβλέπουν κατά το δυνατό τα τυχόν προβλήματα που μπορούν να παρουσιαστούν, διατυπώνουν ιδιαίτερες συμφωνίες και όρους και προχωρούν στην εκτέλεση του «έργου». Όταν ο εργολάβος θα παραδώσει το έργο και αν έχει γίνει όπως συμφωνήθηκε, θα λάβει την αμοιβή, στην οποία θα έχει συνυπολογίσει την αξία των υλικών αν ήταν δικά του. Δεν έχει συνεπώς για τους συμβαλλόμενους μεγάλη σημασία αν θα πούμε τη σύμβαση εργολαβία, ή πώληση, ιδιαίτερα όταν αυτοί οι ίδιοι συχνά δίνουν το χαρακτηρισμό που θέλουν. Ο νοτάριος πάλι που συντάσσει την πράξη, όπου χρειάζεται δίνει το νομικό χαρακτηρισμό της, αλλά γενικά ακολουθεί την «πεπατημένη» της δουλειάς του και ό,τι είναι κοινώς αποδεχτό κατά την εποχή του. Δεν πρέπει επιπλέον να ξεχνάμε ότι οι διαφορές που τυχόν θα προκύψουν λύνονται με διαιτησία στη συντριπτική τους πλειοψηφία, ιδιαίτερα στις τουρκοκρατούμενες περιοχές, όπου η απονομή της δικαιοσύνης από τον κατα-

45. Βλ. E. Dernburg, *Σύστημα Ρωμαϊκού Δικαίου, Γ' Ενοχικόν Δίκαιον* (μετάφραση Γ. Δυοβουνιώτου), Αθήνα 1909, 440 (σημ. 6), όπου υποστηρίζεται ότι «Η υπαγωγή των συμβάσεων εργολαβίας υπό την αγοραπωλησίαν είναι άσκοπος και οικονομικώς επικίνδυνος». Η γνώμη αυτή είναι συζητήσιμη, αν λάβουμε υπόψη ότι η εργολαβία αποτελεί σύμβαση συχνά με αντικείμενο πολύ σημαντικής αξίας και συνεπώς δεν πρέπει να υποβιβάζεται από την εμμονή μας σε αρχές του ρωμαϊκού δικαίου, πολλές από τις οποίες αποτελούν προϊόν της ερμηνείας των ρωμαϊστών.

46. Βλ.: «διά τον κόπον αυτών και διά πάσαν ξυλήν», Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76)· «διά την τιμήν και πληρωμήν της ξυλικής όλης, μαστορικά και λοιπές εκδουλεύσεις», Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π. (19), 29.



χτητή δεν είναι από τις καλύτερες. Οι διαιτητές, άνθρωποι που γνωρίζουν τα σχετικά με το επάγγελμα των συμβαλλόμενων, συνάδελφοί τους συνήθως, δεν οχυρώνονται πίσω από νομικές θεωρίες, που τις αγνοούν άλλωστε, αλλά ψάχνουν να βρουν την αλήθεια και την αποδεκτή από τα μέρη δικαιότερη λύση.

Σε διαιτητική απόφαση από 16-9-1502 για τη διαφορά ανάμεσα στο ναυπηγό και τον караβοκύρη σχετικά με το μήκος του πλοίου που ναυπηγήθηκε (3 πόδια περισσότερο), βλέπουμε ότι κρίθηκε να πληρώσει ένα ποσό ο πλοιοκτήτης⁴⁷. Από την περιγραφή της υπόθεσης φαίνεται καθαρά ότι ο ναυπηγός παραβήκε τη συμφωνία όσον αφορά το μήκος του πλοίου. Οι διαιτητές, όμως, δηλώνουν ότι «βουλόμενοι αποδούναι τέλος της αυτών διαφοράς» και δίνουν τελικά σολομώντεια λύση: Να πληρωθεί το επιπλέον μήκος, με το ποσό που εκείνοι καθόρισαν. Μπορούμε μετά από όλα αυτά να υποθέσουμε ότι το ποσό θα ήταν κατώτερο από την αγοραία αξία και έτσι και τα δύο μέρη θα έμειναν ευχαριστημένα!

Δ) Αν έρδουμε τώρα στα επί μέρους έγγραφα, στις περιπτώσεις που έχουμε να κάνουμε με λίγο-πολύ αμιγείς συμβάσεις ναυπήγησης, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

1) Στην αρχαιότερη σύμβαση ναυπήγησης του 1473⁴⁸, ή συμφωνία ότι ο ναυπηγός θα πάρει «διά μισθόν αυτού και ρόγαν» πέντε χρυσά φλουριά και 300 καρφιά, παραπέμπει σαφώς σε εργολαβία.

Το ίδιο ισχύει και στη σύμβαση της 3-10-1502⁴⁹, στη οποία η φράση «υπόσχεται αποδούναι προς αυτόν διά τον κόπον της ειρημένης τέχνης αυτού (μαρανγκονικής) και διά πάν έτερον... δουκάτα» παραπέμπει επίσης σε εργολαβία.

Σε άλλο συμφωνητικό της 10-10-1502⁵⁰, ο караβοκύρης θα δώσει «πάσα χρεία και οικονομίαν, ήγουν ξυλήν, κάρφωσιν, πίσσαν και πάν έτερον», ενώ ο ναυπηγός θα βάλει «τον κόπον του και την τέχνην του». Εδώ πρόκειται σαφέστατα για εργολαβία.

Στη σύμβαση από 10-3-1516⁵¹, οι δύο ναυπηγοί (πατέρας και γιός) θα βάλουν και την ξυλεία (άγρια) και καρφιά, ενώ τα περισσότερα καρφιά θα τα βάλει ο караβοκύρης, ο οποίος και θα τους πληρώσει «διά τον κόπον αυτών και δια πάσαν ξυλείαν και καρφιά αυτών». Η λεπτομερής αναφορά των υλικών που συμφωνείται να βάλει το κάθε ένα από τα μέρη και η αμοιβή των ναυπηγών, έτσι όπως ξεχωρίζεται ο «κόπος» τους από

47. Τοξότης, ό.π. (4), 101-102 (πράξη αριθ. 123).

48. Χοντρομάτης, ό.π. (3), 186-187 (πράξη αριθ. 78).

49. Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154).

50. Τοξότης, ό.π. (4), 163 (πράξη αριθ. 191).

51. Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76).

τα υλικά, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η εργολαβία αποτελεί την κύρια σύμβαση με ενσωματωμένη την αγοραπωλησία των υλικών, γιαυτό και δύσκολα τη διακρίνουμε.

Στη ναυπήγηση από την Πρέβεζα, της 3-10-1783⁵², επειδή δε δημοσιεύεται το πλήρες κείμενό της, δεν μπορεί να βγεί συμπέρασμα. Ο Νίκος Βλασσόπουλος χαρακτηρίζει τη ναυπήγηση αυτή ως αγοραπωλησία, όμως το πολύ λεπτομερές συμφωνητικό, η αναφορά «το έργο της φτιάξης», το ότι ο ένας από τους συμπλοιοκτήτες είναι και έμπορος ξυλείας και συνεπώς πιθανόν εκείνος να προμήθευσε στο ναυπηγό την ξυλεία συνηγορούν για το χαρακτηρισμό της σύμβασης ως εργολαβία.

Στη Συριανή ναυπήγηση, της 19-2-1832⁵³, καθορίζονται ότι η ξυλεία και όλη η «μαστορική» θα είναι σε βάρος του ναυπηγού, ενώ το κάρφωμα, όλα τα σίδερα, τα καρφιά και λοιπά, οι ξυλοπύροι και τα καλαφατικά η κατασκευή της κάμαρας θα είναι σε βάρος του καπετάνιου. Ο λεπτομερής αυτός καταμερισμός και η συμφωνία να πληρώσει ο καπετάνιος 26000 γρόσια «διά την τιμήν και πληρωμήν της ξυλικής όλης, μαστορικά και λοιπές εκδουλεύσεις», πάλι μας οδηγούν να δεχτούμε τη σύμβαση ως εργολαβία, με ενσωματωμένη την αγοραπωλησία της ξυλείας.

Στο συμφωνητικό τέλος από την Άνδρο, της 21-1-1841⁵⁴, ο ναυπηγός θα κατασκευάσει μόνο το σκάφος και τη βάρκα του με ξυλεία και καρφιά δικά του, αλλά επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης με ορισμένα άλλα υλικά ανάμεσά τους και τα καλαφατιστικά, πίσσες, στουπί. Η κατασκευή μόνο της σκάφης του πλοίου με μέρος των υλικών, μας επιτρέπει να δεχτούμε και αυτή τη ναυπήγηση ως εργολαβία.

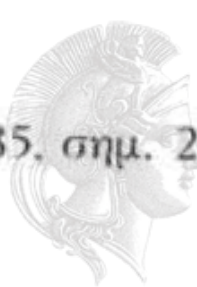
Σε βεβαίωση ναυπήγησης και ιδιοκτησίας πλοίου πάλι από την Άνδρο, της 8-12-1848⁵⁵, που έρχεται χρονολογικά κοντά με τη ναυπήγηση που περιγράφηκε αμέσως προηγούμενα, ο ναυπηγός αμοιβεται ξεχωριστά «διά τους κόπους τους οποίους κατέβαλεν επιστατήσας εις την ναυπηγίαν αυτού του σκάφους», ενώ ο πλοίαρχος πλοιοκτήτης δαπάνησε, εκτός από την αμοιβή του ναυπηγού, και άλλα ποσά για τα έπιπλα και σκεύη του πλοίου και για «τα ημερομίστια των εις την κατασκευήν αυτού του πλοίου εργασθέντων ξυλοκόπων, λεφτουργών, πουργουτζήδων και λοιπών υπηρετών». Και μόνο η ξεχωριστή αμοιβή του ναυπηγού για την αιτία που σημειώνεται ρητά (επιστασία εις την ναυπηγίαν), δηλώνει σύμβαση έργου.

Συνεπώς, όλες οι συμβάσεις ναυπήγησης αποτελούν εργολαβίες με

52. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 178-180.

53. Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π. (19), 28-30.

54. Δ.Ι. Πολέμης, ό.π. (20), 14-15 (αριθ. 4).

55. Δ.Ι. Πολέμης, ό.π. (20), 18-19 (αριθ. 7). Βλ. επίσης/σελ. 185, σημ. 21.  ΑΘΗΝΩΝ

ενσωματωμένη σε ορισμένες από αυτές την πώληση της ξυλείας και τυχόν άλλων υλικών.

2) Ο συμβαλλόμενος εργολάβος-ναυπηγός αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις:

α) Να εκτελέσει το έργο, να κατασκευάσει δηλαδή το καράβι. Καλύπτονται όλες οι πιθανές ναυπηγικές εργασίες, δηλαδή αφού πρώτα θα καθοριστεί το είδος του πλοίου και θα συμφωνηθούν οι διαστάσεις του επακριβώς (το μήκος της καρένας, το πλάτος και το ύψος-βάθος), ο ναυπηγός θα κατασκευάσει το σκαρί, και θα επακολουθήσει το κάρφωμα, το πίσσωμα και καλαφάτισμα (δηλαδή το φράξιμο των αρμών και η στεγανοποίηση), η τοποθέτηση των καταρτιών, των αντένων, τα σκοινιά και τα πανιά και το ρίξιμο στη θάλασσα. Αρκετά συμφωνητικά αφορούν μόνο ειδικές εργασίες, όπως το κόψιμο της ξυλείας και το κάρφωμα⁵⁶. Η γενική επισκευή, «ανακατασκευή» όπως αναφέρεται ειδικά στην Ύδρα, γίνεται συχνά σε παλαιό πλοίο⁵⁷.

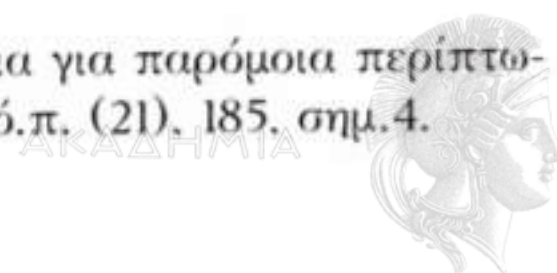
Η μετασκευή των καταρτιών ενός πλοίου αποτελεί μια ειδική περίπτωση. Στην Ύδρα, φαίνεται ότι κάτι τέτοιο συνηδιζόταν, επειδή έχουμε δύο τουλάχιστον παρόμοιες περιπτώσεις. Στη μία ο καπετάν Δημήτριος Ανδρέου με ένορκη ομολογία του (1-9-1813) δηλώνει ότι την πολάκα του που θα ναυπηγότανε⁵⁸ «ενόμισε καλόν να ματάρει (=να βάλει κατάρτια) αυτήν με κόφφας» και ζήτησε τα σχετικά φερμάνια. Τελικά έκρινε ότι θα ήταν ευκολότερο να την κάνει με μονοκόμματα κατάρτια «κατά μίμησιν των πολακών». Όπως είναι γνωστό τα κατάρτια των μεγάλων πλοίων αποτελούνται από περισσότερα από δύο κομμάτια, ενώ η ιδιορρυθμία του πλοίου πολάκα είναι ότι τα κατάρτια της είναι μονοκόμματα. Σε άλλη πράξη από 4-2-1820, οι συμπλοιοχτήτες карабиού, που ναυπηγήθηκε στο Μανδράκι της Ύδρας το 1807 «πρότερον σχηματισμένου με κόφφες, μετά ταύτα πίπλε και ήδη δικατάρτου», προβαίνουν σε δήλωση συμπλοιοχτησίας και διορισμό πλοιάρχου, ενώπιον των συντύχων⁵⁹. Αυτό που μας ενδιαφέρει στην εν λόγω πράξη είναι οι μετασκευές ενός карабиού από το 1807 μέχρι το 1820 με κόφφες, μετά με μονοκόμματα κατάρτια –προφανώς τρικάταρτου– και ύστερα δικάταρτου.

56. Βλ. αντίστοιχα: Π. 1 και Π. 2.

57. Βλ.: «το βριγαντίνον...διά την παλαιότητά του ανεσκευάσθη παρ' εμού», Γ.Ε. Ροδολάκης, ό.π. (21), 204 (αριθ. 5)· «γαλιόττα... να τη φτιάση ντε νόβο», Δ. Βαγιακάκος, ό.π. (12), 109-110 (αριθ. 9). Βλ. επίσης τη νομοθεσία της Ύδρας, όπου συχνά αναφέρονται οι όροι «ανασκευάζω, ανασκευή», Γ.Ε. Ροδολάκης, ό.π. (30).

58. Π. 8.

59. Βλ. ΙΑ-ΜΥ, κώδικας Ν.2, σ. 63 (στίχοι 9-13). Υπόνοια για παρόμοια περίπτωση μετασκευής πολάκας σε βριγαντίνι βλ. Γ.Ε. Ροδολάκης, ό.π. (21), 185, σημ.4.



Ειδικοί όροι συμφωνούνται συχνά και ανάλογα με την περίπτωση και η ποικιλία τους είναι μεγάλη. Οι περισσότεροι βέβαια από αυτούς αφορούν λεπτομέρειες της κατασκευής.

6) Να εκτελέσει το έργο έγκαιρα. Στα συμφωνητικά τίθεται προδεσμία πότε να αρχίσει το έργο αλλά και πότε ακριβώς να το τελειώσει⁶⁰. Σε περίπτωση υπερημερίας του υποχρεώνεται να αποζημιώσει τον εργοδότη⁶¹. Μπορεί να συμφωνηθεί επιπλέον ότι ο εργοδότης έχει δικαίωμα να δώσει σε άλλους να του τελειώσουν το πλοίο με επιβάρυνση του εργολάβου⁶².

γ) Να εκτελέσει το έργο όπως πρέπει⁶³.

3) Ο εργοδότης αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις:

α) Να χορηγήσει την απαραίτητη ξυλεία, καρφιά, πίσσα, σχοινιά, πανιά κλπ. – όλα αυτά κυμαίνονται ανάλογα με τη συμφωνία.

β) Να εγκρίνει και να παραλάβει το έργο, δηλαδή το πλοίο.

γ) Ουσιώδες στοιχείο της εργολαβίας όπως είπαμε είναι η αμοιβή που έχει συμφωνηθεί και συνίσταται σε χρήμα. Ένας τελείως ασυνήθιστος τρόπος αμοιβής, πιθανόν αναδοχή χρέους, πρέπει να αποτελεί εξαιρετική περίπτωση⁶⁴. Κατά τα άλλα, η πληρωμή της αμοιβής γίνεται ως εξής:

Με την υπογραφή της συμφωνίας συχνά δίνεται προκαταβολή, που συνυπολογίζεται στην αμοιβή⁶⁵. Η προκαταβολή αυτή δίνεται συνήθως και ως αρραβώνας⁶⁶. Σε διαιτητική απόφαση από την Ύδρα για διαφορά από μη ναυπήγηση (5-2-1804) ρητά αναφέρεται ότι ανήκει στο ναυπηγό

60 Βλ.: «απέ την σήμερον και έως την νύν μεγάλην Πασχαλιάν», Χοντρομάτης, ό.π. (3), 187 (πράξη αριθ. 78)· «εις διορίαν από του νυν και εις μήναν έν αρχόμενον», Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154)· «να παραδώσουν τον ρηθέν γρίπον δι όλου του μηνός Μαΐου του ερχομένου», Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76)· «να έχει έτοιμη την αυτήν σκάφην έως τα τέλη του ερχομένου Ιουνίου του παρόντος έτους», Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π. (19), 29· «θέλει αρχίσει κατά την 15 του ελευσομένου Φεβρουαρίου», Δ.Ι. Πολέμης, ό.π. (20), 14-15 (αριθ. 4).

61. Βλ.: Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154)· Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76).

62. Βλ. Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154).

63. Βλ.: «και εξοφλήσει αυτόν τελείως από όλην την τέχνην της μαραγκονικής», Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154)· «να παραδώσουν αυτόν...τέλειον από πάσαν μαραγκονικήν», Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76).

64. «υπόσχεται να ποιήσει προς τον ρηθέντα μάστοραν διά την ειρημένην τέχνην και κόπον την χάριν, ήν έχει χρεία από τινα γραφήν», Τοξότης, ό.π. (4), 163 (πράξη αριθ. 191).

65. Βλ.: «έλαβεν διά μέρος», Π.Ι· «ωμολόγησαν δε οι άνωθεν μαϊιστόροι ομού και ινσόλιδο ότι είχαν και έλαβαν εκ τον ειρημένον карабоκύρην δουκάτα δέκα», Βρανιανίτης, ό.π. (11), 110 (πράξη αριθ. 76).

66. Βλ.: «έλαβεν αρραβώνα και μέρος πληρωμήν», Χοντρομάτης, ό.π. (3), 186-187 (πράξη αριθ. 78)· «είχεν λάβει διά κάπαρον», Π.6· «εκ των οποίων θέλει λάβει όλα καπάρα έμπροσθεν γρόσια», Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π. (19), 29.

το ποσό που είχε λάβει ως καπάρο⁶⁷. Συνηθέστερα συμφωνείται η πληρωμή να γίνει σε δόσεις. Εκτός από την προκαταβολή, μπορεί αρχίζοντας η ναυπήγηση να δίνεται ένα ποσό, ενδιάμεσα να καταβάλλονται διάφορα ποσά και η εξόφληση να γίνεται όταν ριχτεί το καράβι στη θάλασσα, ενώ συχνά συμφωνείται ότι θα γίνει με την παράδοση⁶⁸.

4) Η εργολαβία λήγει όπως είναι φυσικό με την αποπεράτωση του έργου, την παράδοση και την έγκρισή του και την εξόφληση του εργολάβου.

Σε πολλά συμφωνητικά έχει σημειωθεί στο τέλος τους η πράξη εξόφλησης⁶⁹. Συναντάμε όμως και πράξεις εξόφλησης που έχουν συνταχθεί ξεχωριστά και ανεξάρτητα από το συμφωνητικό⁷⁰. Επίσης, στις βεβαιώσεις ναυπήγησης και ιδιοκτησίας πλοίου ρητά δηλώνεται η εξόφληση⁷¹.

5) Εξασφαλιστικοί όροι σπάνια μπαίνουν στις συμβάσεις ναυπήγησης. Στην εργολαβία, όπως είναι γνωστό και οι δύο συμβαλλόμενοι ευδύνονται για κάθε πταίσμα (*omnis culpa*) και ίσως τούτο ακριβώς έχει αποβεί κοινή πεποίθηση και έτσι δεν είναι απαραίτητο να συμφωνηθούν άλλοι εξασφαλιστικοί όροι.

II

Η ξυλεία:

Μία άλλη ομάδα συμφωνητικών, που τα περισσότερα εκδίδονται στο παράρτημα, έχει σχέση με την ξυλεία (προμήθεια, επεξεργασία, πώληση). Η μελέτη τους κρίνεται απαραίτητη εφόσον το ξύλο αποτελεί την εποχή εκείνη το μοναδικό υλικό για την κατασκευή του πλοίου. Από τα συμφωνητικά αυτά συνάγονται επίσης πλήθος πληροφορίες για το δίκαιο που εφαρμοζόταν στην πράξη και ειδικότερα:

Α) Συμβαλλόμενοι είναι κατά κανόνα ο καπετάνιος-μελλοντικός πλοι-

67. Π. 6.

68. Βλ.: «και τα επίλοιπα να του δώσει ως αν επάρει το ξύλον», Χοντρομάτης, ό.π. (3), 186-187 (πράξη αριθ. 78)· «να του δώσει διά όλην την σήμερον δια μέρος δουκάτα στ. Και φουντώνοντας αυτό τελείως να του δώσει έτερα...τα δε έτερα...παραδίδοντας εξοφλημένον τον ρηθέν γρίπον από πάσα χρεία», Τοξότης, ό.π. (4), 132-133 (πράξη αριθ. 154)· «και αρχινώντας την φτιάσιν του αυτού καραβίου θέλει λαμβάνει ανά μέρος. Γενομένης της ξεπληρωμής ύστερον από την παραλαβήν», Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π. (19), 29· «άμα τελειώσει το πλοίον και ριφθεί εις την θάλασσαν, να μετρά ...δραχμάς... εκ των οποίων ωμολόγησεν ο ίδιος ότι έλαβεν σήμερον δραχμάς... τας δε λοιπάς θέλει τας λάβει ...άμα παραδώσει προς αυτόν τοι πλοίον», Δ.Ι. Πολέμης, ό.π. (20), 15 (αριθ. 4)· Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 180.

69. Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π. (19), 29.

70. Π. 2

71. Βλ. Π. 12 μέχρι Π. 16. Βλ. επίσης παραπάνω, σ. 185 και σημ. 21.



οχτήτης για λογαριασμό του οποίου θα γίνει η ναυπήγηση, που αναφέρεται συνήθως ως καπετάν(ιος)⁷² και ένας ή περισσότεροι «μάστορες», «μαραγκοί». Υπάρχουν περιπτώσεις που ο αντισυμβαλλόμενος ασχολείται κατά πάσα πιθανότητα κατ' επάγγελμα με την ξυλεία. Αν πρόκειται για υλοτόμο-ξυλουργό, ή και ξυλέμπορο δεν προκύπτει συνήθως από τη σύμβαση. Ο Αθανάσιος Ρέντζος, που εμφανίζεται ως συμπλοιοκτήτης σε σύμβαση ναυπήγησης από 3-10-1783, ήταν έμπορος ξυλείας και τοκογλύφος⁷³.

Β) Η σύμβαση καταρτίζεται εγγράφως. Το έγγραφο είναι απαραίτητο επειδή πρέπει να καθοριστεί επακριβώς η προέλευση της ξυλείας, η ποσότητα, τα μεγέθη (συνήθως το μήκος) και ο ειδικός προορισμός του κάθε κομματιού.

Γ) Πρόβλημα υπάρχει ως προς το νομικό χαρακτηρισμό της σύμβασης. Η έκφραση «σύμβαση προμήθειας ξυλείας» που τιτλοφορούνται οι περισσότερες, επαρκεί για το γενικό προσδιορισμό τους, αλλά δε λύνει το πρόβλημα. Εύκολα μπορούμε να δεχτούμε ότι πρόκειται για αγοραπωλησία εφόσον εκείνος που προμηθεύει την ξυλεία θα πάρει τελικά το τίμημα των ξύλων που παραδίνει. Όμως στις περισσότερες περιπτώσεις έχουμε να κάνουμε με πολλές εργασίες όπως το κόψιμο των δέντρων, τον τεμαχισμό των κορμών, τον τετραγωνισμό των ξύλων και την επεξεργασία της ξυλείας ώστε να έρδει στις συμφωνημένες διαστάσεις, στη συνέχεια τη μεταφορά της κλπ.. Μήπως τότε πρόκειται για σύμβαση έργου – εργολαβία; Και αν ο προμηθευτής-μάστορας αγοράζει σε κάποιο στάδιο επεξεργασίας την ξυλεία και στη συνέχεια τη «φορμάρει» ώστε να έρδει στα μέτρα που συμφώνησε, τότε ποιός χαρακτήρας επικρατεί, της πώλησης ή της σύμβασης έργου; Και αν απλώς ενεργεί ως μισθωτός του αντισυμβαλλόμενου και πληρώνεται ανάλογα με το χρόνο που θα απασχοληθεί, μήπως τότε πρόκειται για μίσθωση εργασίας; Επιπλέον, εφόσον η ξυλεία στις συμβάσεις αυτές ποτέ δεν ανήκει στον αντισυμβαλλόμενο του προμηθευτή, ποιές είναι οι επιπτώσεις στο χαρακτηρισμό της σύμβασης από το σε ποιόν τελικά ανήκει η κυριότητα της ξυλείας; Ο προμηθευτής αγοράζει την ξυλεία από τον ιδιοκτήτη της και τη μεταπουλάει στον αντισυμβαλλόμενό του ή ενεργεί ως αντιπρόσωπος κάποιου ξυλέμπορου ακόμα κι αν εκείνος δεν αναφέρεται στη σύμβαση; Οπωσδήποτε, ανάλογα με την περίπτωση και εφόσον βρούμε επαρκή στοιχεία θα μπορούσαμε να απαντήσουμε στα ερωτήματα αυτά και να δώσουμε με ακρίβεια χαρακτηρισμούς. Ειδικότερα:

Για πώληση βέβαια πρόκειται στην περίπτωση που δεν έγινε ναυπή-

72. Π. 9.

73. Βλ. Ν.Στ. Βλασσόπουλος, ό.π. (13), 179-180.

γηση και έτσι συμφωνήθηκε να πουληθεί η ξυλεία κ.λπ. που είχαν οι συμβαλλόμενοι⁷⁴.

Πώληση επίσης αναντίρρητα είναι και η περίπτωση που ο Μεγαρίτης προμηθευτής ξυλείας δεν τήρησε τους όρους της συμφωνίας και ο καπετάνιος δέχτηκε συμβιβαστικά να την αγοράσει με τίμημα κατ' αποκοπή⁷⁵.

Η συμφωνία του μαστρο-Αγγελή, ναυπηγού πιθανότατα, με το Νικόλο ρεΐζη «να του φέρει αντένες» ίδιες με εκείνες που του είχε φέρει προς 80 γρόσια την κάθε μια και όση άλλη ξυλεία (μεγάλου μεγέθους) θα του φέρει προς 350 γρόσια κατ' αποκοπή⁷⁶ είναι αγοραπωλησία, έχοντας όλα τα στοιχεία της. Ο Σκιαδίτης καπετάνιος θα προμηθευτεί (θα αγοράσει) τις αντένες, θα τις μεταφέρει και θα πληρωθεί.

Επίσης πρόκειται για πώληση σε κερκυραϊκό συμφωνητικό από 18-7-1514⁷⁷: Οι μαραγκοί Μαστραντώνης ο Τζόρης από την Πάργα, Μαστραρσένης ο Γλέζης και Μαστραντρέας Βερβιτζιώτης συμφώνησαν με τον κυρ Νικόλαο τον Ραυδόπουλο «να του φέρουν» μαζί και «εις ολόκληρο», μέσα σε ένα μήνα, από τον κόρφο της Άρτας 50 τάβλες δρύινες (της αρεσκείας του) προς 20 τορνέσια τον πήχη· αν όμως ο κυρ Μπένος ο Καλούτζικος θα τους δώσει περισσότερα, τότε και ο κυρ Νικόλαος να τους τις πληρώσει το ίδιο. Προδεσμία να παραδώσουν την ξυλεία μπαίνει ένας μήνας από σήμερα, αν όμως δεν τη φέρουν εμπρόθεσμα, έχει δικαίωμα ο κυρ Νικόλαος να «αγοράσει» άλλη με έξοδα και ζημιά των παραπάνω μαστόρων. Πήραν προκαταβολή και με την παράδοση θα γίνει η αποπληρωμή. Οι τρεις μαραγκοί θα πάνε στον κόρφο της Άρτας θα «κοψουν» και μετά θα «επεξεργαστούν» την ξυλεία για να γίνει τάβλες ή θα βρούν (θα αγοράσουν) από υλοτόμο την ξυλεία και μετά να την κόψουν σε τάβλες; Δεν προκύπτει από το έγγραφο ούτε η μία εκδοχή ούτε η άλλη. Το δικαίωμα του αντισυμβαλλόμενου να «αγοράσει» άλλη ξυλεία σε περίπτωση υπερημερίας των μαραγκών δείχνει και τη βούληση των μερών να είναι πώληση και η κύρια σύμβαση, άσχετα από το έργο. Έτσι κι αλλιώς εφόσον τα υλικά (την ξυλεία) τα βάζουν οι εν λόγω μαραγκοί τότε πρόκειται για αγοραπωλησία.

Το ίδιο μπορούμε να συμπεράνουμε στο κεφαλονήτικο συμφωνητικό από 14-3-1550⁷⁸: Ο Μικέλης Γιαννούλης συμφωνεί με τους Αντρέα και

74. Π. 5.

75. Π. 9.

76. Π. 7.

77. Γ.Δ. Παγκράτης, *Θαλάσσιο εμπόριο στη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1496-1538)*, Διδακτορική διατριβή (ανέκδοτη), Κέρκυρα 2001, 359-360 (έγγραφο αριθ. 30).

78. Χ. Βαγιωνάκη-Ο. Κατσίβελα-Δ. Μιχάλαγα-Β. Μπελαβγένη-Μ. Μπλέτα, επισημονική εποπτεία Ν.Γ. Μοσχονά, *Ανδρέας Αμάραντος. Νοταριακές πράξεις. Αρακλί Κεφαλονιάς (1548-1562)* – (στη συνέχεια: Αμάραντος), Αθήνα 2001, 53-54 (πράξη αριθ. 16).



Φράγκο Καρούσιο να του κατασκευάσουν μέσα σε ορισμένη προθεσμία 100 ελάτινους λούρους «να είναι χοντρός ο αρμός τους εις το μουρέλο οπού τους έδωκα» καθώς επίσης και αντενοκάταρτο (ένα κατάρτια και δύο αντένες), με καθορισμένο τίμημα. Στη συνέχεια, στις 17-3-1550, οι Γεώργης Κόκκινος, Θεόδωρος Ρομπάτος και Κώστας Δεσύλλας συμφώνησαν με τους Αντρέα και Φράγκο Καρούσιο να κατασκευάσουν και οι πέντε τους λούρους του Μικέλη Γιαννούλη, μέσα στην ίδια προθεσμία⁷⁹. Από το κείμενο του συμφωνητικού δεν προκύπτει ότι το υλικό (την ακατέργαστη ξυλεία) τους το παρέχει ο αντισυμβαλλόμενος. Συνεπώς εφόσον το υλικό παρέχεται από τον κατασκευαστή, η σύμβαση και σ' αυτή την περίπτωση λογίζεται ως αγοραπωλησία, η οποία απορροφάει το «έργο» που εκτελέστηκε.

Δύο ακόμα συμφωνητικά αφορούν την προμήθεια ξυλείας:

Στο πρώτο και παλαιότερο, από την Κέρκυρα (16-9-1502)⁸⁰, ο Μπένος ο Καλούτζικος προκειμένου να ναυπηγήσει ένα πλοίο μήκους 12 οργιών, συμφώνησε με τρεις μαστόρους, το μαστρο-Γεώργιο τον Τζώρη, το μαστρο-Νικόλαο το Φωτεινό και το μαστρο-Νικόλαο το Μαρίνο, να πάνε στη Λευκάδα στον Ελλομενό, στα Σύβοτα ή στο Μεγανήσι και να του ετοιμάσουν τόση ξυλεία όση θα χρειαστεί το πλοίο μέχρι να τελειώσει. Μόλις ετοιμαστεί να τη φέρουν και να του την παραδώσουν στο γιαλό, στο Σκάλωμα. Η αμοιβή τους θα είναι με το μήνα, αρχινώντας από την ημέρα που θα μπούν στο Λόγγο, θα τους πληρώνει επίσης και τα έξοδα της τροφής τους⁸¹. Πήραν επίσης προκαταβολή ο καθένας τους. Ο τρόπος της πληρωμής παραπέμπει σε μίσθωση εργασίας· συνηγορεί και η πρόσθετη συμφωνία ότι φέρνοντας την ξυλεία στην Κέρκυρα θα προτιμούνται στην πληρωμή τους από από τους ναυπηγούς⁸² και ότι όταν την παραδώσουν θα «ελευθερωθούν» από την υπόσχεσή τους.

Στο δεύτερο, κατά τρεις αιώνες νεότερο (30-8-1820)⁸³, που προέρχεται από την Ύδρα, συμφωνείται η ίδια με το προηγούμενο διαδικασία: ο αντισυμβαλλόμενος συμφώνησε να πάει σε ορισμένο μέρος, να κόψει την

79. Αμάραντος, ό.π. (78), 54-55 (πράξη αριθ. 17).

80. Τοξότης, ό.π. (4), 104 (πράξη αριθ. 126). Ο συμβαλλόμενος Μπένος ο Καλούτζικος λίγο αργότερα, σε πράξη της 1-10-1502 που αφορά πώληση μεριδίου πλοίου, αναφέρεται ως «καραβοκύρης». Βλ. Τοξότης, ό.π. (4), 130 (πράξη αριθ. 151).

81. «υπόσχεται αποδούναι και πληρώσαι προς αυτούς του καθενός τον καθέν μήνα υπέρπυρα κέ' αρχινώντας από την ημέραν όπερ θέλει σεβή εις τόν Λόνγγον, ποιώντας προς αυτούς τους εξόδοις του στόματος».

82. Σύμφωνα με την Ενετική νομοθεσία αυτός που προμήθευσε υλικό για τη ναυπήγηση ήταν προνομιούχος πιστωτής πάνω στο πλοίο αν δεν είχε ακόμα εκπλεύσει. Βλ. Δ. Μανίν, ό.π. (27), 82.

83. Π. 10.

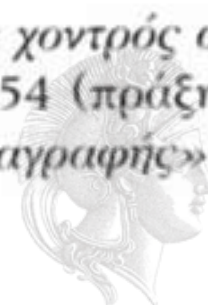
ξυλεία «άγριον, ποιότητος εξαιρέτου» για ένα καράβι μήκους περίπου 30 πήχεων, να είναι σε μήκος, σε πάχος των ξύλων και σε αριθμό τους «σύμφωνος και απαράλλακτος της ξεχωριστής λεπτομεράς καταγραφής, λίστας δηλαδή, ενυπογράφου εξ αμφοτέρων των μερών», να τη μεταφέρει στον ορισμένο τόπο (στην Ύδρα στην τοποθεσία Βλυχός ή Μαντράκι) και να την ξεφορτώσει από το πλοίο (με τη βάρκα του και με ανθρώπους του) και να την φέρει μέχρι την ακτή. Τότε θα λάβει το υπόλοιπο ποσό της αμοιβής του, αφού ήδη θα είχε εισπράξει ποσά και ως καπάρο και κατά την πορεία των εργασιών. Στην εν λόγω σύμβαση το έργο που επιτελείται είναι σύνδετο, αφού περιλαμβάνει και μεγάλη ποσότητα ξυλείας σε ομάδες από διαφορετικά είδη ξύλων κομμένα ανάλογα με τη χρήση τους και τη δέση τους στο πλοίο και τη μεταφορά όλων στον τόπο της ναυπήγησης⁸⁴. Επιπλέον, ειδικοί όροι και συμφωνίες συμπληρώνουν τη σύμβαση. Υποχρέωση του προμηθευτή είναι χωρίς την παραμικρή πρόφαση και αντίρρηση και σύμφωνα με τη λίστα να αλλάξει τα ελαττωματικά ξύλα και να συμπληρώσει όσα λείπουν. Ο προμηθευτής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους και της ξηράς και της θάλασσας, όλα τα έξοδα μέχρι το ξεφόρτωμα στην Ύδρα της ξυλείας και επίσης είναι υποχρεωμένος να επιλύσει ό,τι πρόβλημα και δυσκολία θα προκύψει από οποιανδήποτε αιτία ή Αρχή. Το συμφωνητικό τούτο, όπως βλέπουμε, είναι το περισσότερο σύνδετο από όλα και δεν υστερεί σε τίποτε από ένα σημερινό, αποδεικνύοντας την εξέλιξη του δικαίου προεπαναστατικά, που έχει φτάσει σε «ευρωπαϊκό», θα λέγαμε, επίπεδο! Η σύμβαση έχει τα στοιχεία της εργολαβίας, όμως η ξυλεία είναι ιδιοκτησία του αντισυμβαλλόμενου προμηθευτή ξυλείας-μάστορα-υλοτόμου και πρέπει και σε αυτή την περίπτωση να δεχτούμε ότι υπερισχύει η πώληση και να τη χαρακτηρίσουμε ως αγοραπωλησία.

Διαπιστώνουμε ότι γενικά στις συμβάσεις προμήθειας ξυλείας υπερισχύει ο χαρακτήρας της πώλησης – ακόμα και όταν ο προμηθευτής εκτελεί έργο, όπως η διαμόρφωση της ξυλείας σύμφωνα με τα σχέδια που του δόθηκαν. Πολύ σπάνια συναντάμε μίσθωση εργασίας.

Δ) Βασική υποχρέωση του συμβαλλόμενου προμηθευτή-πωλητή ξυλείας αποτελεί η ξυλεία να είναι σύμφωνα με το ναυπηγικό υπόδειγμα που του δόθηκε⁸⁵. Σε συμφωνία για την προμήθεια αντένων αρκεί ότι πρέπει

84. Π. 1. Επίσης, σε ανέκδοτο συμφωνητικό από 14 Ιουλίου 1511, που αφορά όμως οικοδομική ξυλεία ακολουθείται η ίδια διαδικασία· βλ. Α.Ν.Κ., νοταριακό αρχείο Εμμανουήλ Τοξότη (Συμβολαιογραφικά Τ 11), φ. 114/115.

85. Βλ.: «ο κερεστές δεν ήτον κατά το χνάρι», Π. 9· «οι λούροι να είναι χοντρός ο αρμός τους εις το μουρέλο οπού τους έδωκα», Αμάραντος, ό.π. (78), 53-54 (πράξη αριθ. 16)· «σύμφωνος και απαράλλακτος της ξεχωριστής λεπτομεράς καταγραφής».



να είναι ίδιες με άλλες που έφερε (στον αντισυμβαλλόμενο του)⁸⁶. Σε άλλα συμφωνητικά απαιτείται η ξυλεία να είναι καλής ποιότητας⁸⁷, ή αυτή που θα αρέσει στο άλλο μέρος⁸⁸.

Ε) Σημαντικό στοιχείο της σύμβασης είναι η προδεσμία που πρέπει να γίνει η προμήθεια της ξυλείας⁸⁹. Η καθυστέρηση είναι πολύ πιθανό να έχει ως συνέπεια την καθυστέρηση τουλάχιστον της ναυπήγησης, ακόμα και την ματαίωσή της. Για τούτο οι συνέπειες είναι σοβαρές. Μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο αγοραστής θα αγοράσει άλλη ξυλεία και ο πωλητής θα ευδύνεται για τα έξοδα και για ό,τι ζημιωθεί⁹⁰, ή να συμφωνήσει με άλλους να του φέρουν την ξυλεία με τις ίδιες συνέπειες⁹¹. Γενικότερα συμφωνείται η ευθύνη για αποζημίωση και για όλα τα έξοδα του αντισυμβαλλόμενου⁹². Η ανάγκη των συναλλαγών, η επιείκεια αλλά και το συμφέρον του αγοραστή-καπετάνιου δίνουν τη λύση να αγοράσει την ξυλεία (που ήρθε καθυστερημένα και ήταν ελαττωματική) με ποσό κατ' αποκοπή, δηλαδή μισοτιμής, θα λέγαμε(!)⁹³.

ΣΤ) Ο τρόπος πληρωμής συνήθως γίνεται ως εξής: Δίνεται προκαταβολή κατά την υπογραφή της σύμβασης, η οποία μερικές φορές αναφέρεται ρητά ως καπάρο δηλαδή αρραβώνας, ενδιάμεσα καταβάλλονται

Π. 10· «να είναι όλα ίσια και εις το μουρέλο κατά τον ισιασμόν οπόχουν», Τοξότης, ό.π. (84), φ. 114/115 (ανέκδοτο συμφωνητικό).

86. Π. 7.

87. Βλ.: «να ένι καλή», Βρανιανίτης, ό.π. (11), 109-110 (πράξη αριθ. 76)· «θέλει είναι όλη καλή και κατά την αρέσκειαν του ιδίου Πολέμη», Δ.Ι. Πολέμης, ό.π. (20), 14-15 (αριθ. 4).

88. Βλ.: «της αρεσκειάς», Α.Ι. Τζαμτζής, ό.π.(19), 29· «τάβλες ιδρένιες αρεσκούμενες», Γ.Δ. Παγκράτης, ό.π. (77), 360 (έγγραφο αριθ. 30).

89. Βλ.: «να τους δόκουν (τους λούρους) καμωμένους δια όλον τον Μάη ...το απτενοκάταρτο να το κατεβάσουν δια όλον τον Ιούνιον», Αμάραντος, ό.π. (78), 53-54 (πράξη αριθ. 16)· «να παραδώσουν ...την ρηθείσαν ξυλήν εις τέρμοναν από την σήμερον έως μήνα έν», Γ.Δ. Παγκράτης, ό.π. (77), 360 (έγγραφο αριθ. 30)· «εις τας 20 του απερασμένου Απριλίου 1820», Π. 9· «να εκκόψει περί τον ελευσόμενον Ιανουάριον του 1821 ...να ιμθαρκάρει αυτόν περί την άνοιξιν του ιδίου έτους και να φέρει αυτόν όλον ώδε εις Ύδραν από πρώτης Μαΐου μέχρι τέλους αυτού του ιδίου μηνός», Π. 10· «ξυλήν...να την κόψουν όλην εις το παρόν φενγγάρι... να του την δώσουν όλην...διά όλον τον ερχόμενον Αύγουστον», Τοξότης, ό.π. (84), φ. 114/115 (ανέκδοτο συμφωνητικό).

90. Βλ.: «να αγοράσει άλλην ξυλήν απάνω εις τους εξόδεις και ζημίας των ρηθέντων μαστόρων», Γ.Δ. Παγκράτης, ό.π. (77), 360 (έγγραφο αριθ. 30).

91. «αλλοτρόπως, διά δυνάμεως του παρόντος ινστρουμέντου να μπορεί να δίδει αλλονών μαστόρων να του την φέρνουν εις πάσαν ζημίαν και έξοδον των άνωθεν μαστόρων», Τοξότης, ό.π. (84), φ. 114/115 (ανέκδοτο συμφωνητικό).

92. «να πλερώσουν τα ττάνο ειτρέσα και τες έξοδες» (danni ed interessi=ζημίες και διάφορα), Αμάραντος, ό.π. (78), 53-54 (πράξη αριθ. 16).

93. Π. 9.

άλλα ποσά και με την παράδοση εξοφλείται το τίμημα⁹⁴. Ενδιαφέρουσα είναι η χρεωστική ομολογία της 5-11-1820 σχετική με τη σύμβαση από 30-8-1820⁹⁵. Η ομολογία αυτή καλύπτει και την προκαταβολή (1000 γρόσια) και ένα σημαντικό ποσό που θα δοθεί σε δύο περίπου μήνες, σύνολο 10000 γρόσια (σε τίμημα 25000 γρόσια). Και το ποσό αυτό ρητά δηλώνεται ότι δόθηκε έναντι της ξυλείας, είναι ελεύθερο από κάθε κίνδυνο και σε περίπτωση παραβίασης της συμφωνίας θα επιστραφεί μαζί με το ποσό της ποινικής ρήτρας και εξασφαλισμένο με ρήτρα για την ικανοποίηση του δανειστή με όλη την περιουσία του οφειλέτη (του προμηθευτή της ξυλείας που έλαβε το άνω ποσό έναντι του τιμήματος)⁹⁶.

Ζ) Εξασφαλιστικές ρήτρες είναι δυνατόν να έχουν συμφωνηθεί για την παράβαση των όρων της σύμβασης όπως ποινική ρήτρα, καθώς και ρήτρα για την ικανοποίηση του δανειστή με όλη την περιουσία του οφειλέτη (του παραβάτη)⁹⁷.

III

Κατά την εποχή που ερευνάμε το δίκαιο, ιδιαίτερα το εμποροναυτικό διαμορφώνεται από τις συνήθειες και τα εμπορικά έθιμα, αφήνοντας μικρό πεδίο στο θετό δίκαιο που κι αυτό τελικά κατά μεγάλο μέρος του αποτελεί γραπτή διατύπωση εθιμικών κανόνων που έχουν πάρει πιά επίσημο μανδύα και «επιβάλλονται» από την όποια κρατική εξουσία. Άλλωστε «θετό» δίκαιο για τους Έλληνες εκείνη την εποχή δεν υπάρχει. Οι Βενετσιάνοι, έχουν αναπτυγμένο θετό δίκαιο αλλά δέχονται την εφαρμογή των τοπικών εθίμων εφόσον δεν αντιπαραβάλλονται ούτε συγκρούονται με την κρατική εξουσία και τα συμφέροντα της γαληνοτάτης. Παράλληλα, η οθωμανική

94. Βλ.: «έλαβον δια μέρος ...και παραδίδοντάς του την ξυλήν ως άνωθεν να τους αποπληρώσει». Γ.Δ. Παγκράτης, ό.π. (77), 360 (έγγραφο αριθ. 30): «δέδωκεν προ ώρας ...εις τίτλον καπάρρας...περί τον πλησιάζοντα Οκτώβριον θέλει προσεπιμετρήσει γρόσια...ομοίως θέλει προσφερθεί...», Π. 10. Στο ανέκδοτο συμφωνητικό (που αναφέρθηκε παραπάνω) πάλι δόθηκε προκαταβολή και η πράξη εξόφλησης έχει γραφτεί στο τέλος του. Βλ. Τοξότης, ό.π. (84), φ 114/115.

95. Π. 11 και Π. 10.

96. Βλ. Π. 11: «επιστηριγμένα επάνω εις τα καλά μου, κινητά και ακίνητα, παρόντα και μέλλοντα, αφανή και φανερά».

97. Βλ. Π. 10 (όρος αριθ. 9): «εις τίτλον ποινής ζημιών προξενηθησομένων και λοιπών γρόσια 6000... υποθέτοντες προς τούτου όλα αυτών τα καλά κινητά και ακίνητα». Οι ρήτρες αυτές αποτελούν στην ουσία επιβιώσεις αρχαίων ελληνικών δικαίων όπως πειστικά έχει υποστηριχτεί από το Μ. Τουρτόγλου. Βλ. Μ.Α. Τουρτόγλου, «Η εξασφάλιση των δικαιωμάτων στα μεταβυζαντινά δικαιοπρακτικά έγγραφα. Επιβιώσεις αρχαίων ελληνικών δικαίων», *Πρακτικά της Α.Α.*, 71 (1996), 115 επ., και *Μελετήματα ιστορίας ελληνικού δικαίου*, 3, Αθήνα 2000, 33-55.



εξουσία δεν ενδιαφέρεται για το ποιο δίκαιο εφαρμόζουν οι πιστοί της υπόδουλοι, εφόσον δε δίδεται ούτε κάποιο ατομικό μικροσυμφέρον ούτε πολύ περισσότερο το συμφέρον της διοίκησης⁹⁸. Μόνο που στις τουρκοκρατούμενες περιοχές η αυθαιρεσία των όποιων αρχόντων και προσώπων που έχουν κάποια εξουσία είναι κατά πολύ δυσκολότερο να καταπολεμηθεί.

Όσον αφορά τα συμφωνητικά που εξετάσαμε –αφού η έρευνά μας ξεκινάει από τα κείμενα και μέσα από αυτά γίνεται προσπάθεια να εντοπισθούν στοιχεία του δικαίου που εφαρμόζεται– διαπιστώνουμε ότι, χωρίς εξαίρεση, δεν εμφανίζουν καμμία απολύτως διαφορά από την άποψη του δικαίου που εφαρμόζουν, μέσα στους τρεις αιώνες και περισσότερο που καλύπτουν, είτε ενετοκρατία είτε τουρκοκρατία έχουμε. Το μοναδικό στοιχείο που έχει σχέση με κανόνα του ενετικού δικαίου αποτελεί η προτίμηση της αμοιβής των μαστόρων που θα ετοιμάσουν την ξυλεία του Μπένου του Καλούτζικου⁹⁹. Αλλά και αυτή ακόμα η προτίμηση προέρχεται από συμφωνία των μερών, δε γίνεται μνεία νομοθεσίας και δεν την ξανασυναντάμε. Κατά συνέπεια το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυπήγησης και τις συμβάσεις προμήθειας ξυλείας παραμένει το ίδιο ακόμα και μετά την απελευθέρωση, χωρίς να εμφανίζεται ουδεμία τροποποίηση. Ο Γαλλικός Εμπορικός Κώδικας που ισχύει πλέον ως δετό δίκαιο από την Επανάσταση και το Διάταγμα του 1835 «περί αρμοδιότητας των εμποροδικείων» (άρθρο 3) που δέχεται ως εμπορική πράξη «*πάσαν επιχείρησιν κατασκευής πλοίων ... πάσαν αγοράν ή πώλησιν αρμένων, εξαρτίων*» δεν επηρεάζουν τις συναλλαγές, άλλωστε δε θέτουν διαφορετικό δίκαιο. Το βυζαντινορωμαϊκό δίκαιο πάλι που ισχύει με το Διάταγμα της 23 Φεβρουαρίου 1835, όπως ισχύει και για όσο θα επιτρέψουν οι ελληνικές καλένδες να ισχύσει, «*μέχρις ου δημοσιευθεί ο πολιτικός Κώδιξ*», δεν έφερε νέο δίκαιο όσον αφορά τις συμβατικές σχέσεις και ειδικά την εργολαβία.

Τελικά, θα καταλήξουμε στα χιλιοειπωμένα για τα δικαιικά υποστρώματα των ξενοκρατούμενων ελληνικών τόπων, δηλαδή για τα δίκαια των κατακτητών Φράγκων, Βενετσιάνων και Τούρκων που συμμειγνύονται με το δίκαιο που κρατά από το βυζαντινό παρελθόν, με τα τοπικά έθιμα και με τις κοινές εμπορικές συνήθειες που λίγο πολύ τηρούν οι εμπορευόμενοι στη Μεσόγειο¹⁰⁰.

98. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί η γνωστή απαγόρευση να ναυπηγούνται μεγάλα πλοία. Βλ. Α. Λιγνού, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, Ι, Αθήνα 1946, 81 επ.

99. Βλ. Τοξότης, ό.π. (4), 104 (πράξη αριθ.126)· βλ. επίσης παραπάνω, σ. 198, σημ. 82.

100. Βλ. Γ.Ε. Ροδολάκης, «Καράβια “εις ναύλον” και καράβια “σερμαγιελίδικα” στο Αιγαίο (μέσα 17ου-πρώτο τέταρτο 19ου αιώνα)», *ΕΚΕΙΕΔ*, 41 (2008), 235-236, όπου και γίνεται λεπτομερέστερη ανάλυση των εν λόγω θέσεων.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

1. – ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟ ΠΛΟΙΟ

*Κέρκυρα, Α.Ν.Κ. Συμβ/κά Τ II (Εμμ. Τοξότης),
φ. 144/145, 27 Οκτω. 1511*

Ο μισέρ Αληβίζης ο [...], του οποίου το πλοίο ναυπηγεί ο μαστρο-Γεώργιος ο Καρτάνος, συμφώνησε με το μαστρο-Ιάκωβο τον Τορνάρη να του κάνει όλο το κόψιμο της ξυλείας του εν λόγω πλοίου του.

|| (ἐβγάλθη) ||

† Ἡμέρα κζ^η τοῦ Ὀκτωβρίου μηνός, ἰνδικτιῶνος ιστ'. Μισερ Ἀληβίζης ὁ [.....] εὐγενὴς Βενετιῶν, παρὼν ὠμολόγησεν ¹ ὅτι ἐσυμφώνησεν μὲ τὸν παρόντα μαστρο-Ἰάκωβον τὸν Τορνάρη νὰ τοῦ κάμῃ ὅλο τὸ ταγια ² μέντο [[τοῦ]] ἐνὸς ξύλου ὅπερ τοῦ κάνει μαστρο-Γεώργ(ιος) ὁ Καρτάνος, ὁ δὲ ῥηθεὶς μισερ Ἀληβίζης νὰ χρεωστῇ ³ νὰ δώ(σῃ) καὶ πληρώ(σῃ) πρὸς τὸν ῥηθέντα μαστρο-Ἰάκ(ωβον) διὰ ὅλον τὸ ῥηθὲν ταγιαμέν(το) ὅ,τι θέλ(ει) χρειαστῇ ἐκ τὴν ⁴ τέχνην αὐτοῦ μετρητὰ ὑπέρ-πυρα σαράντα. Ἔλαβε ὁ ῥηθεὶς μάστορας διὰ μέρους δουκάτον ἓν. ⁵ Μάρτυρες, Γκίνης ὁ Φούρναρης, λεγόμενος Λάζαρος καὶ κύρ Βλάσσης ὁ Δαμέστρ(ος) ὁπο[ῖον] ⁶ ξύλ(ον) γίνε(ται) αλακάρα [[ενόντας ὅλο το]] μὴ δίδοντας κανένα καληέδ(ι) πάρεξ μόν(ον) τὸ [χσ...] ⁷ τῆς κοντραμεντζάνας καὶ τὰ ἄλλα ὅλα ὅσα θέλ(ει) χρειαστῇ ὡς ἄνωθεν, ἀκόμη νὰ δώσῃ καὶ ὅλα τὰ ῥάγια ⁸ τῶν χαλκεσῶν.

2. – ΕΞΟΦΛΗΤΙΚΗ ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

Κέρκυρα, Α.Ν.Κ. Συμβ/κά Τ II (Εμμ. Τοξότης), φ. 234, [.. Δεκ.] 1512

Ο κυρ Πιέρρος ο Βλάσσης ἔλαβε ἀπὸ τὸν ἀδελφό του κυρ Φράγκο τὴν ἀμοιβή του γιὰ τὸ κάρφωμα τοῦ πλοίου του.

* Οἱ πράξεις ἐκδίδονται σύμφωνα με τοὺς κανόνες τῆς καθιερωμένης διπλωματικῆς μεθόδου (βλ. «Règles à suivre pour l' édition des actes byzantins», R.E.B., 10 1952, 124-128). Ἀλλά, ἐπειδὴ πρόκειται γιὰ ιδιωτικὰ ἐγγράφα καὶ γιὰ νὰ εἶναι κατανοητὸ τὸ κείμενο ἀπὸ τὸ μέσο ἀναγνώστη, προτιμήθηκε νὰ τυπωθεῖ μόνον τὸ βελτιωμένο κείμενο, ἀντὶ γιὰ τὴν παράλληλη ἐκδόσή του μαζί με τὸ βάρβαρο κείμενο τοῦ πρωτότυπου («texte barbare de l' original»), ὅπως θὰ ἔπρεπε νὰ γίνεται σύμφωνα με τὴν ἐν λόγω μέθοδο. Συνεπὺς ἀποκαταστάθηκε πλήρως ἡ ὀρθογραφία στὸ κείμενο (ὄχι στὶς αὐτογράφες υπογραφές), ἐνῶ δε δίχτηκε ἡ γραμματικὴ μορφή καὶ τὸ λεχτικὸ ὕφος του. Στὰ ἐγγράφα ἀριθ. 6, 9, 10 καὶ 11, οἱ φθόγγοι μπ (=b) καὶ ντ (=d), ποὺ γράφονται ὡς π καὶ δ με τελεία ἀπὸ πάνω, ἀποδίδονται ὡς (μπ) καὶ (ντ), ἀντίστοιχα.



τῶν συγκυρίων ^{|7} Γεωργίου Χατζηγκιώνη, Γκίκα Γ. Γκιώνη και Χατζηανα-
γνώ ^{|8} στη Ζερβοῦ, Ὑδραίων, παρὰ τῶν ὁποίων ἐπληρώθη διὰ ^{|9} τοὺς
κόπους καὶ ἡμερομίσθια αὐτὸς[[οῦ]] ὁ[[τοῦ]] ναυπηγὸς[[οῦ]] καὶ
οἱ[[τῶν]] δουλεύ ^{|10} σάντες[[ων]] εἰς αὐτὴν μαστόροι [[ων]] μέχρι ὀδο-
λοῦ.

^{|11} Συνίσταται αὕτη τὸ μὲν μῆκος ἡ καρίνα πηχῶν εἴκο ^{|12} σι καὶ ἡμίσε-
ως, τὸ δὲ πλάτος πηχῶν ἑπτὰ καὶ τὸ βάθος ^{|13} πηχῶν τεσσάρων.

^{|14} Εἰς ἔνδειξιν δὲ ὅτι ἡ ῥηθεῖσα γολέτα ὑπάρχουσα ^{|15} ἰδιοκτησίᾳ τῶν ἄ-
νωτέρω τοῦ τε πλοιάρχου καὶ τῶν συγκυ ^{|16} ρίων καὶ τῆς τελείας ἐξο-
φλήσεως τοῦ ναυπηγοῦ διὰ τὰς ἐκ ^{|17} δουλεύσεις του εἰς αὐτὴν δίδει τὴν
παροῦσαν ταύτην μαρ ^{|18} τυρίαν, ἣτις σφραγίζεται καὶ μὲ τὴν καγκελλα-
ρικὴν ^{|19} σφραγίδα πρὸς ἀσφάλειαν καὶ ὑποφαινόμεθα.

^{|20} Ἐν Ὑδρᾷ, τῇ 20 Ἰουλίου 1828.

^{|21} Δημήτριος Χαλδαῖος βεβαιοῖ διὰ χειρός ^{|22} ἐμοῦ Παντολέων Σ. Φι-
λιππάγκου

^{|23} (σφραγίδα) Ὁ Καγκελλάριος ^{|24} Νικόλαος Τζέππης

ΓΛΩΣΣΑΡΙ

- ακόντο (a conto) = σε λογαριασμό, έναντι
αλακάρα (laqueare, laquear: λατιν.) = σανιδωτός, με φάτνωμα
αντένες, οι (antena) = οι κεραίες, οι κάδετες στο κατάρτι σταυρώσεις που δένονται τα πανιά.
αντιτζιπάτα (anticipato) = προκαταβολικά
απαρθενεύω (appartenere) = ανήκω
άττον, το (atto) = η πράξη
βούλλα, η (bolla) = η σφραγίδα
ζωνάρι, το = εξωτερική ενίσχυση του σκάφους σε όλο το μήκος του
ιδρένιος = δρύινος
ιμβαρκάρω, βαρκάρω (imbarcare) = επιβιβάζομαι σε πλοίο
ιμπρά ισκά αμεγδαβαντά (ibra iskat amme davadan τούρκ.) = εξοφλώ το χρέος μου και παραιτούμαι από τις αγωγές
ιν σόλιδο (in solidum) = εις ολόκληρον
ινστρουμέντο, το (instrumentum) = το δικαιοπραχτικό έγγραφο
καλαφατική, η (calafatura) = η στεγανοποίηση του σκάφους (το φράξιμο των κενών ανάμεσα στις σανίδες, με πίσσα και στουπί)
κάννα, η (canna) = μέτρο μήκους
καπάρ(ρ)ο, κάπ- , το, καπάρ(ρ)α κάπ- , η (caparra) = η προκαταβολή, το καπάρο
καρίνα, η (carena) = η καρίνα, η τροπία
κερεστές, ο (kereste: τούρκ.) = η ξυλεία για ναυπήγηση, για οικοδομή
κομοδάρω (commutare) = μεταλλάσσω [commodare = χρησιδοτώ]
κομπρομεσσικό γράμμα, το (compromesse) = συμβιβασμός, συνυποσχετικό
κοντέντος (contento) = ευχαριστημένος
κοντραμε(ν)τζάνα, η (contrametzana) = το δεύτερο κομμάτι του πρυμνιού καταρτιού
κοντράτο, κουτράτο, το (contratto) = το συμβόλαιο
κόρδες, οι (corda) = τα δοκάρια
κουάρτον, το (quattro) = το τέταρτο
κο(υ)ρζέτα, κρο(υ)ζέτα, τα, κροτζίατες, οι (ενετ. croseta) = τα δίζυγα των επιστηλίων
κόφφα, η (coffa) = θωράκιση, προφυλακτήρας που στερεώνεται στο λαιμό της στήλης καταρτιού
λίστα, η (lista) = ο πίνακας, ο κατάλογος, η λίστα
λούρος, ο = διάζυγο, ζυγοδοκός, κάτω κουρζέτο = μαδέρι που υποβαστάζει τα δοκάρια που υποστηρίζουν την κουβέρτα ενός карабиού, το κεντρικό ξύλο της στέγης (ο καβαλλάρης)
ματάρω (γαλλ. mâter) = βάζω κατάρτι(α)
μουστερής, ο (musteri: τούρκ.) = ο πελάτης, ο αγοραστής
μπιτιρμάς, ο (bitirme τούρκ.) = η διεκπεραίωση, ο τερματισμός



νέτα (netto) = καθαρά
 ο πίπλε (a pible) = με κατάρτι μονοκόμματο (albero a pible = επήβολος ιστός)
 παζάρι, το = (pazar: τούρκ.) = η αγορά
 παρμάκια, τα (parmak: τούρκ.) = δάχτυλο, υποδιαίρεση μονάδας μήκους
 ράγια, τα (raggio) = οι αχτίνες (τροχού)
 ρεϊζης, ο (reis: τούρκ.) = ο καπετάνιος
 ρέστο, το (resto) = το υπόλοιπο
 ρίζιγα, τα (rischio) = οι κίνδυνοι, τα ρίσκα
 σιγουρητά, η (sicurtà) = η ασφάλεια, η εγγύηση
 σούμμα (βεν.suma) = το άθροισμα, το ολικό ποσό
 σκαφίδι, το = η σκάφη του πλοίου
 στραβόξυλα, τα = ο εσωτερικός σκελετός του σκάφους
 ταγιαμέντο, το (tagliamento) = το κόψιμο
 τέρμονας, ο (termine) = η προθεσμία, το όριο
 τζερεμές, ο (cereme: τούρκ.) = το πρόστιμο, η ποινή
 τζίρκα (circa) = περίπου
 χαλκέσιο, το = η μύτη, η αιχμή του καταρτιού
 (α)χνάρι, το = μέτρο μήκους

SUMMARY

G. E. RODOLAKIS: *Contracts for ship-building and related contracts for supply of wood and other materials. From Corfu to Hydra (end of 15th century - mid 19th century)*

In this study I examine contracts of ship-building and the associated contracts for supplying wood and other materials, necessary in ship-building and equipping a ship, on the basis of published and unpublished documents from Heptanesa, Hydra and other Aegean islands-nautical centres. These documents are dated in the period between the late 15th century, when the Turkish conquest of the Balkan inland and islands has been completed and the Venetian domination of Heptanesa has been consolidated, and the mid 19th century.

Ship-building contracts are a classic case of hiring services (*locatio operis faciendi*) -only rarely I'll consider them as sale- while the contract for provisioning wood and other materials can be considered invariably as sale, hire of services and rarely as hiring labour.

In the next section I examine in some detail the particular elements of these contracts, such as the duties of the contractor and employer, the dissolution of the contractual relationship and the clauses safeguarding the performance of the contract.

In the final section I explore the origins of the legal rules applied. The law did not change over time in both the Venetian and the Ottoman dominated areas.