

Γιώργος Ε. ΡΟΔΟΛΑΚΗΣ

Καράβια «εις ναύλον» και καράβια «σερμαγελίδικα» στο Αιγαίο (μέσα 17ου - πρώτο τέταρτο 19ου αιώνα)*

Η ναυτιλία, μπορεί να μεταφράζεται ως η αδιάσπαστη σύνδεση τριών πληγών της κοινωνίας «πόλεμος, εμπόριο και πειρατεία», όπως σαρκάζει ο Μεφιστοφελής στο Φάουστ του Γκαίτε¹, αλλά όσον αφορά τους λαούς της θάλασσας αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την επιβίωσή τους. Το Αιγαίο συγκεκριμένα, χωρίζοντας και ενώνοντας ταυτόχρονα την Ελληνική χερσόνησο με τη Μ. Ασία και καθώς είναι κατάσπαρτο από νησιά απαιτεί την ύπαρξη ναυτιλίας για να εξυπηρετεί ένα πλήθος ανάγκες και ιδιαίτερα εκείνες για την επικοινωνία, για τον ανεφοδιασμό και για τις μεταφορές. Αν λάβουμε υπόψη μας την Κρήτη που ορίζει τα Νότια σύνορά του και από την μιά μεριά τα Στενά (Ελλάσποντο και Βόσπορο) τη διέξοδο δηλαδή προς τον Εύξεινο Πόντο, από την άλλη το Ιόνιο Πέλαγος, που με τα νησιά του αποτελεί το θαλάσσιο δρόμο προς την Ιταλική χερσόνησο και τη Δύση, έχουμε δέσει τα όρια της ελληνικής ναυτιλίας.

* Ανακοίνωση (σε πρώτη μορφή) στην Ι' Συνάντηση Ιστορικών του Δικαίου, Κομοτηνή, 19-20 Οκτωβρίου 2007.

1. «Ich müßte keine Schifffahrt kennen: / Krieg, Handel und Piraterie, / Dreieining sint sie, nicht zu trennen. Γκαίτε, *Φάουστ Β*, 5η πράξη, στ.11186-11188. Ο Γκαίτε βέβαια αντιμετωπίζει τη ναυτιλία με τη δυσπιστία του στεριανού κεντροευρωπαίου.

Όρια μέσα στα οποία γεννιέται και απ' όπου απλώνεται στη Μεσόγειο και έξω απ' αυτή.

Στα νησιά του Αιγαίου κατά τα μέσα του 17ου αιώνα, με την εξαίρεση της Τήνου, κυριαρχούν οι Τούρκοι, ενώ στο Ιόνιο επικρατούν οι Βενετσιάνοι παρά τις τούρκικες επεκτατικές προσπάθειες. Το δουκάτο της Νάξου έχει εκλείψει εδώ και ένα αιώνα, ενώ το Regno di Candia μέσα στο 1669 καταλύεται κι αυτό από τους Τούρκους. Το ταραγμένο Αρχιπέλαγος τα πλοία δεν έχουν πάψει βέβαια να το διασχίζουν μεταφέροντας εμπορεύματα και ταξιδιώτες². Κατ' αυτούς τους κρίσιμους αιώνες, από τα μέσα του 17ου και μετέπειτα (μέχρι το πρώτο τέταρτο περίπου του 19ου), η χρησιμοποίηση του πλοίου, με όποια νομική μορφή και να λαβαίνει και οτιδήποτε και να μεταφέρει, στο Αιγαίο ιδιαίτερα, θα αποτελέσει το αντικείμενο της παρούσας.

I

Είναι γνωστό ότι σπανίζουν τα δικαιοπραχτικά έγγραφα που αναφέρονται στο εμποροναυτικό δίκαιο, ιδιαίτερα τα λυτά έγγραφα, επειδή το «εφήμερο» των σχέσεων αυτών –και η συναπαιτούμενη ταχύτητα των συναλλαγών– δεν απαιτεί τη διαφύλαξή τους, σε αντίθεση με την «αιωνιότητα» εκείνων που αφορούν τις χερσαίες περιουσιακές σχέσεις, όπως για παράδειγμα τα πωλητήρια, οι διαθήκες, τα προικοσύμφωνα κ.λπ. Έτσι, η ανακάλυψή τους προσφέρει στην έρευνα σημαντικά στοιχεία.

Μέχρι σήμερα η έρευνα είχε στα χέρια της έγγραφα σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές από τα μέσα του 18ου αιώνα και ύστερα, ιδιαίτερα από τη Σύρο³, την Ύδρα, τις Σπέτσες και την Άνδρο. Τα Επτανησιακά και γενικότερα τα έγγραφα των βενετοκρατούμενων περιοχών (έγγραφα από τα τέλη του 15ου αιώνα και ύστερα) αποτελούν μian άλλη πλούσια ομάδα αλλά η μελέτη τους εκφεύγει από τα όρια της παρούσας.

Στην παρούσα εργασία θα μελετηθούν επιπλέον για πρώτη φορά Ναξιακά ναυλοσύμφωνα (ανέκδοτα τα περισσότερα) του 17ου αιώνα και

2. Θα πρέπει ευθύς εξαρχής να τονιστεί ότι η ναυτιλία στον ελλαδικό χώρο γεννήθηκε σε αρχαιότατους χρόνους, γνώρισε περιόδους ακμής και περιόδους παρακμής αλλά ποτέ δεν έπαψε να υπάρχει. Έτσι δε μπορεί να γίνει δεχτή η άποψη που τοποθετεί κατά το 16ο με 17ο αιώνα τη «γένεσή» της. Όταν ο Λεονταρίτης παρατηρεί ότι «οι αρχές του ελληνικού ναυτικού μπορούν να αναχθούν στον 16ο αιώνα», οπωσδήποτε εννοεί οι αρχές του «νεοελληνικού» ναυτικού, για να το ξεχωρίσουμε από το βυζαντινό, το τούρκικο, ή και το αρχαίο ελληνικό ακόμα. Βλ. Γ. Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Αθήνα 1981, 3.

3. Ανδρ. Θ. Δρακάκης, «*Η Σύρος επί τουρκοκρατίας*», τ. Α', έκδοση εφημερίδας «*Θάρος*», 1948, τ. Β', *Ε.Ε.Κ.Μ.*, 6, 1967. (Στη συνέχεια: Σύρος Α', Σύρος Β').

του 18ου αιώνα. Σχεδόν μοναδική πηγή μας αποτελούν δύο κώδικες των Γενικών Αρχείων του Κρατους (οι με αριθμ. 85 και 86) του νοτάριου Νάξου Ιωάννη Μηνιάτη⁴. Ως συμπλήρωμα θα ληφθούν υπόψη και όποια άλλα Ναξιακά δημοσιεύματα είναι σχετικά με το θέμα μας⁵.

Στους κώδικες του Μηνιάτη εντοπίζονται πέντε ναυλοσύμφωνα και τουλάχιστον πέντε πράξεις που αναφέρονται σε κάποια ναύλωση, επιπλέον δύο μαρτυρικές καταθέσεις, η μία για καθυστέρηση φόρτωσης και τις συνέπειές της και η άλλη για μεταφόρτωση λόγω αδυναμίας εκτέλεσης μεταφοράς (Βλ. για το ΓΑΚ 85: Παράρτημα αριθ. 1-4 και φφ. 116α, 121α, 220α και 225α· για το ΓΑΚ 86: αριθ. 21, 25, 334 και 868).

Η σπουδαιότητα των ναυλοσυμφώνων, του Μηνιάτη, είναι πολύ μεγάλη, επειδή πρόκειται για τα παλαιότερα γνωστά Κυκλαδίτικα ναυλοσύμφωνα. Αν λάβουμε υπόψη μας ότι στους κώδικες του Μηνιάτη οι σχέσεις ιδιοκτησίας πλοίων και οι ναυτεμπορικές εταιρίες συναντιώνται στην ίδια αναλογία με τις ναυλώσεις και το ότι στους κώδικες αυτούς αποδελτιώνουμε σε σημαντικό αριθμό τα ονόματα πλοιοκτητών και πλοιάρχων⁶. Αν επίσης συνεκτιμήσουμε το ότι οι Κώδικες του Μηνιάτη προέρχονται από ένα νησί, τη Νάξο, που δε φημίζεται για την εμποροναυτική της δραστηριότητα· και τούτο, επειδή το αλίμενο και η γεωγραφική θέση της, που βρίσκεται μεν στο κέντρο του Αιγαίου αλλά δεν αποτελεί αξιόλογο κόμβο των γνωστών θαλάσσιων εμπορικών δρόμων, σε συνδυασμό με την

4. Βλ. Κ. Α. Διαμάντης, Τα περιεχόμενα των Γενικών Αρχείων του Κράτους, Α', Αθήνα 1972, 500 (Ζ'. 1. Τα χειρόγραφα των ΓΑΚ, χφφ. 85 και 86). Στη συνέχεια: ΓΑΚ 85 και ΓΑΚ 86. Ο ΓΑΚ 85 παραμένει ανέκδοτος και περιέχει πράξεις από το Μάρτη του 1668 μέχρι το 1674. Οι πράξεις με την προοπτική μελλοντικής έκδοσης του κώδικα έχουν αριθμηθεί προσωρινά από 1-612. Η παραπομπή σ' αυτές θα γίνεται στο φύλλο του κώδικα που είναι γραμμένες και με τον αριθμό που τους έχει δοθεί (σε αγκύλη). Ο ΓΑΚ 86 έχει εκδοθεί και περιέχει 914 πράξεις από το 1680 μέχρι το 1689. Βλ. Α. Σιφωνιού-Καράπα – Γ. Ροδολάκης – Λ. Αρτεμιάδη, «Ο Κώδικας του νοτάριου Νάξου Ιωάννη Μηνιάτη 1680-1689 (χφ. ΓΑΚ 86)», *Ε.Κ.Ε.Ι.Ε.Δ.*, 29-30 (1990), σ. 125-1391 (στη συνέχεια: ΓΑΚ. 86, σελίδα και αριθμός). Και οι δύο κώδικες του Μηνιάτη έχουν στην αρχή τους χρονολογικό Ευρετήριο, γραμμένο με το ίδιο χέρι, στο οποίο αναφέρονται περισσότερες πράξεις και φύλλα από εκείνα που σώζονται.

5. Για παράδειγμα βλ. Σ. Ε. Ψαρράς, «Σπαράγματα από ένα Ναξιακό συμβολαιογραφικό αρχείο», *Πρακτικά του Α' Πανελληνίου Συνεδρίου 1992* (Φιλώτι 3-6/9) με θέμα Η Νάξος διά μέσου των αιώνων, Αθήνα 1994, 627-637.

6. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, «Ζητήματα ναυτικού και εμπορικού δικαίου στη Νάξο κατά το 17ο αιώνα» (στη συνέχεια: Ζητήματα), *Πρακτικά Β' Ευρωπαϊκού Συνδρίου Νεοελληνικών Σπουδών 2002* (Ρέθυμνο, 10-12/5) με θέμα Η Ελλάδα των Νησιών από τη Φραγκοκρατία ως σήμερα, 2, Αθήνα 2004, 385-399· του ίδιου, «Συντροφίες στη Νάξο – τέλη του 17ου αιώνα» (στη συνέχεια Συντροφίες), *Πρακτικά του Α' Πανελληνίου Συνεδρίου 1992* (Φιλώτι, 3-6/9) με θέμα Η Νάξος διά μέσου των αιώνων, Αθήνα 1994, 569-587.

πλούσια ενδοχώρα της και την αναπτυγμένη γεωργία και κτηνοτροφία της δεν ανάγκασαν (ούτε αναγκάζουν μέχρι σήμερα) τους κατοίκους της να στραφούν σε άλλες δραστηριότητες και κατά κύριο λόγο στη ναυτιλία, όπως έγινε σε άλλα νησιά. Μπορούμε συνεπώς εύκολα να συμπεράνουμε ότι μας παρέχονται ασφαλείς ενδείξεις για την εμπορική ναυτιλία και το δίκαιό της κατ' εκείνη τη εποχή στο νησί αλλά και γενικότερα στην ευρύτερη περιοχή των Κυκλάδων.

Η Ύδρα παράλληλα μας προσφέρει ένα αιώνα μετά (τέλη του 18ου με τις αρχές του 19ου) το πιο αναπτυγμένο δείγμα ναυτιλίας –παρά τις όποιες ιδιομορφίες που επισημαίνονται παρακάτω. Το πλήθος και η ποικιλία των Υδραϊκών εγγράφων αποτελούσε –και αποτελεί– την κύρια πηγή όλων όσοι ασχολήθηκαν με το ναυτικό δίκαιο της τουρκοκρατίας. Ο αριθμός των ναυλοσυμφώνων που έχουν εκδοθεί δεν ξεπερνά τα Συριανά, αν όμως προσθέσουμε σ' αυτά τα ανέκδοτα είναι σημαντικός. Επίσης, η άλλη ομάδα των πλοίων που ταξιδεύουν με «σερμαγιά» και όχι με ναύλωση ανέρχεται σε εκατοντάδες, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Κοινότητας.

Η Νάξος και η Ύδρα συνεπώς θα αποτελέσουν τους δύο πόλους της έρευνάς μας χωρίς να παραλειφθούν και όλα τα ναυλοσύμφωνα που μας είναι γνωστά και προέρχονται από άλλα νησιά και μέρη, όπως από τη Σύρο, την Πάρο, τη Μύκονο, την Κωνσταντινούπολη, τη Σκύρο και τη Σκιάδο.

II

Το πλοίο και γενικά το κάθε πλωτό κατασκεύασμα αποτελεί το μοναδικό μεταφορικό μέσο στο θαλάσσιο εμπόριο.

Ιστορικά ξεχωρίζουμε δύο συστήματα εκμετάλλευσης του πλοίου: α) Εκείνο που το πλοίο μεταφέρει φορτία-εμπορεύματα ή επιβάτες με αντιπαροχή σε χρήμα, συνεπώς η μεταφορά αποτελεί το αντικείμενο αμφοτεροβαρούς σύμβασης, είτε «ναύλωση» τη χαρακτηρίσουμε είτε «σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς» και β) εκείνο που η μεταφορά εμπορευμάτων γίνεται από αυτόν που έχει δικαιώματα στο πλοίο για λογαριασμό του, συνεπώς στην περίπτωση τούτη δεν έχουμε συμβατική μεταφορά. Η απαρχή και των δύο συστημάτων, κατά τη γνώμη μου, χάνεται στους αιώνες⁷, αν και σε τοπικό επίπεδο μπορούμε να εξιχνιάσουμε την απαρχή

7. Αντιθέτα, υποστηρίζεται ότι γενικά στην προεπαναστατική ναυτιλία προηγήθηκε το σύστημα της εκμετάλλευσης του πλοίου με ναύλο χωρίς να προσκομίζονται επαρκείς αποδείξεις. Βλ. Ε. Α. Αθηναίος, *Το δίκαιο της προεπαναστατικής ναυτιλίας των Ελλήνων* (στη συνέχεια: *Δίκαιο*), Αθήνα 1973, 59.

του ενός ή του άλλου. Τα δύο συστήματα, κατά την εποχή που ερευνάμε, ισχύουν και εφαρμόζονται παράλληλα με τοπική προτίμηση είτε στο ένα είτε στο άλλο.

Καράβια «σερμαγελίδικα»: Η περίπτωση της Ύδρας.

1. - Είναι γεγονός ότι η υδραϊκή ναυτιλία, καθ' όλη την περίοδο της ανάπτυξής της και της μεγάλης ακμής της, είχε στραφεί αποκλειστικά σχεδόν στο σύστημα εκμετάλλευσης του πλοίου τη «σερμαγιά», διαφορετικό από τη ναύλωση και περισσότερο προσοδοφόρο, μια και η πλοιοχτησία δεν περιοριζόταν στη μεταφορά ξένων πραγμάτων, αλλά είχε επιδοθεί σε εμπόριο για λογαριασμό της. Υποστηρίζεται όμως ότι κατά τα πρώτα χρόνια τα πλοία της ταξίδευαν με ναύλο και αργότερα, όταν οι πλοιοκτήτες της αποχτήσανε κεφάλαια που τους το επέτρεπαν, στραφήκανε στο εμπόριο για λογαριασμό τους⁸.

Τα «σερμαγελίδικα» όμως πλοία δε νοούνται χωρίς το οργανωτικό σχήμα που αποκαλούμε «Συντροφία του πλοίου» (στη συνέχεια: ΣτΠ)⁹. Ο πλοίαρχος, που ήταν και συμπλοιοκτήτης συνηθέστατα, μάζευε ένα χρηματικό ποσό, κατά κανόνα από ναυτικά δάνεια, τη «σερμαγιά», με το οποίο «αγόραζε» εμπορεύματα, τα «μετέφερε» με το πλοίο και τα «μεταπουλούσε». Το πλοίο (η συμπλοιοχτησία, επειδή σχεδόν ποτέ ένα πλοίο δεν ανήκε σε ένα πλοιοκτήτη), ο πλοίαρχος και το πλήρωμα –οι συντροφοναύτες– συγκροτούσαν τη ΣτΠ: ήταν δηλαδή όλοι δεμένοι με μιά σχέση που θα τη χαρακτηρίζαμε εταιρική, τα μέρη συνεισέφεραν οι μεν το πλοίο, οι δε την εργασία, συμμετείχαν όλοι με μερίδιο στα κέρδη και οι ζημιές επιμεριζόντουσαν ανάλογα με το μερίδιο του καθενός.

Τούτο δεν σημαίνει πως η ναύλωση αγνοείται ούτε βέβαια πως είναι ανύπαρκτη. Όμως όλοι προτιμούν το εν λόγω σύστημα, τη σερμαγιά,

8. Γ. Κριεζής, *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, Πάτρα 1860, 28-29· Ι. Μανιατόπουλος, *Το ναυτικόν δίκαιον της Ύδρας* (στη συνέχεια: Δίκαιο), Αθήνα 1939, 38 επ., όπου αναλύεται το εν λόγω σύστημα· Α. Λιγνός, *Ιστορία της νήσου Ύδρας* (στη συνέχεια: *Ιστορία*), 1, Αθήνα 1946, 80-81· Τρύφ. Π. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύτες 1800-1830*, Αθήνα 1954, 74 επ.

9. Χρήση του όρου σερμαγελίδικα πλοία βρίσκουμε σε Διαταγή του Τούρκου αρχιναυάρχου από 27 Ιανουαρίου 1795 προς τους Προεστούς και επιτρόπους και карабокуραίους της νήσου Ύδρας όπου και εμφανίζεται σαφώς η διάκριση των δύο συστημάτων: «πατέντες δεκαπέντε διά τα ναυλωμένα και δεκαπέντα διά τα σερμαγελίδικα... καϊκία». Βλ. «*Αρχείον της Κοινότητος Ύδρας, δημοσιευόμενον υπό Α. Λιγνού*», Πειραιάς 1921-1932, τόμοι 1-16 (στη συνέχεια: Α.Κ.Υ.), 1, 71-72. Για τη σερμαγιά και τη συντροφία του πλοίου, βλ. περισσότερα στο: Γ. Ε. Ροδολάκης, «Το «βλησίδι» και η «σερμαγιά» στο εμπόριο κατά τους μεταβυζαντινούς χρόνους», (στη συνέχεια: *Βλησίδι*), Ε.Κ.Ε.Ι.Ε.Δ., 33 (1997), 457-472.

θεωρώντας την ως τον μοναδικό τρόπο εκμετάλλευσης του πλοίου που συμφέρει. Νοοτροπία που εκφράζεται επιγραμματικά ως εξής: «Και αυτά τα καράβια, με χωρίς σερμαγιάν, τί τα θέλομεν;» Έτσι ακριβώς δηλώνουν οι Προεστοί της Ύδρας σε επιστολή τους προς το Διερμηνέα του στόλου, από 10 Μαρτίου 1809, την εύλογη για εκείνους απορία επειδή, αν ανατραπεί η λειτουργία τους συστήματος της σερμαγιάς, τα καράβια τούς είναι άχρηστα¹⁰. Δέκα χρόνια αργότερα (15 Ιουνίου 1819), σε έγγραφο πάλι των Προεστών της Ύδρας με διαφορετική διατυπωση αποδίδεται το ίδιο νόημα, σαφέστερα και μάλιστα εκτίθενται λεπτομερέστερα οι λόγοι που προτιμάνε οι Υδραίοι τη σερμαγιά, ο κυριότερος από τους οποίους είναι η εμπορική πίστη που απολαύουν στα λιμάνια της Ευρώπης¹¹. Το πασίδηλο γεγονός ότι τα εμπορεύματα που μεταφέρουν και πουλούν οι Υδραίοι είναι δικά τους –και συνεπώς δεν προέρχονται από πειρατεία ή κλοπή ή άλλη παράνομη αιτία ούτε έχουν ανάγκη από ιδιαίτερα νομιμοποιητικά της ιδιοκτησίας έγγραφα– αν ανατραπεί, θα διαλύσει τη ναυτιλία τους, επειδή δεν θα υπάρχει πιά ασφάλεια των συναλλαγών.

Η διαφορά ανάμεσα στη ναύλωση και τη σερμαγιά και η προτίμηση της δεύτερης ως περισσότερο συμφέρουσας είναι πεποίθηση που ξεφεύγει από τα όρια της Ύδρας και έχει γίνει αποδεκτή σε ευρύτερο γεωγραφικό πλαίσιο. Μάλιστα, όταν πρόκειται για μεγάλα καράβια, η προτίμηση της σερμαγιάς παρουσιάζεται ως γεγονός αναμφισβήτητο. Πράγμα το οποίο σαφέστατα διατυπώνεται ως εξής σε έγγραφο, από 19 Φεβρουαρίου 1818, Τούρκου αξιωματούχου, από την Τρίπολη, προς τους προεστούς της Ύδρας από τους οποίους ζητάει δύο μεγάλα πλοία (χωρητικότητας μέχρι 15000 κοιλών) για να μεταφέρουν το Βαλή της Πελοποννήσου με το χαρέμι του στην Καλλίπολη: «Το πως τέτοια καράβια δεν εμβαίνουν υποκάτω εις ναύλον, με το να μη τους συμφέρει κατ' ουδένα τρόπον, τούτο το εγνωρίζομεν πολλά καλά»¹².

10. Α.Κ.Υ., 3, 458: «... ένα μεν οπού χαλά το έκπαλαι κανόνι και τα δεσπίσματα οπού έχομεν, άλλο δε οπού δεν ημπορούμεν να κυβερνηθούμεν, επειδή εις κανένα μέρος δεν μας δίδουν πλέον σερμαγιάν εις τα καράβια μας. Και αυτά τα καράβια, με χωρίς σερμαγιάν, τί τα θέλομεν;»

11. Α.Κ.Υ., 6, 195. «... ότι το καράβι αυτό ως δυνάμεως ξένης, μάλιστα δε και ναυλωμένον, δεν είχε ουδεμίαν συνεισφοράν με εκείνην την οικονομίαν την οποίαν μεταχειρίζουσι τα πλεούμενα της πατρίδος μας.... Εις τα τοπικά καράβια γίνεται, ναι, αυτή η οικονομία, ότι δηλαδή φορτώνουσιν εδώ· αλλ' είναι και αι αιτίαι αι οποία κυρούσιν αυτήν· πρώτη και αληθεστάτη, ότι το φορτίον είναι ίδιον του καραβίου και των συντροφοναυτών· δευτέρα, ότι αι παραδαλάσσαι εμπορικαί πόλεις της Ευρώπης εγνώρισαν και επίστευσαν ότι το φορτίον, το οποίον φέρει κάθε καράβι ιδικόν μας, είναι ίδιον αυτού και ουχί ξένον, υπό ναύλον δηλαδή.»

12. Α.Κ.Υ., 6, 15.

2. - Στην Ύδρα, όπως έχουμε παρατηρήσει και παλαιότερα¹³, τα ναυλοσύμφωνα που σώζονται και χρονολογούνται πριν από το 1819 είναι ελάχιστα. Η σπανιότητά τους αποτελεί ένα επιπλέον στοιχείο υπέρ του ότι έχουμε περιορισμένη χρήση της ναύλωσης – διατηρώντας κάποια επιφύλαξη, επειδή οι πληροφορίες μας αντλούνται αποκλειστικά από τα έγγραφα που σώζονται¹⁴. Η απαρίθμηση των υδραϊκών ναυλοσυμφώνων που ακολουθεί, θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε την ιδιομορφία της ναυτιλίας του νησιού:

α) Το αρχαιότερο ναυλοσύμφωνο που σώζεται είναι του έτους 1797 (βλ. Παράρτημα, αρ. 7). Χρονολογικά κοντά του έρχεται ένα ακόμα, του έτους 1799, το οποίο είναι ιδιότυπο, επειδή συνδυάζεται η ναύλωση με εταιρία¹⁵. Στη συνέχεια, συναντάμε οχτώ ναυλοσύμφωνα, όλα πριν από το 1819, από τα οποία τρία έχουν εκδοθεί από το Γκόφα¹⁶, ανάμεσά τους και η περίπτωση μίας ναύλωσης, που έχει αποτυπωθεί σε προσύμφωνο, δύο αντίγραφα και ένα αντέγγραφο¹⁷, τέσσερα εκδόθηκαν από το Μανιατόπουλο¹⁸ και το όγδοο εκδίδεται στην παρούσα (βλ. Παράρτημα, αρ. 8). Επιπλέον, στα Λυτά δικαιοπρακτικά έγγραφα βρίσκουμε την περίπτωση ενός συνυποσχετικού που αφορά τη λήψη ναύλου¹⁹, ενώ σε κοινοτικό κώδικα περιέχονται σε περίληψη άλλα οχτώ ναυλοσύμφωνα των ετών 1717 και 1718²⁰.

13. Γ. Ε. Ροδολάκης, «“...δίδει εις ναύλον την πολάκα του η Καλή Ελπίς”, Μία ναύλωση, δύο σημαίες, τρία ναυλοσύμφωνα», Ύδρα, 3-6-1807» (στη συνέχεια: Δίδει), *Ε.Κ.Ε.Ι.Ε.Δ.*, 36, 189 επ.

14. Στο Ιστορικό Αρχείο-Μουσείο Ύδρας εντοπίζουμε αυτά τα ναυλοσύμφωνα σε Νοταριακούς Κώδικες και στην ομάδα «Λυτά δικαιοπρακτικά έγγραφα». Βλ. Κ. Αδαμοπούλου - Παύλου, *Ιστορικό Αρχείο – Μουσείο Ύδρας* (στη συνέχεια: ΙΑ-ΜΥ), Ύδρα 1997, 52 (Αρχειοθήκη 1: Λυτά έγγραφα και Κατάστιχα, Κιβώτια 47-50) και 56 (Αρχειοθήκη 4: Κώδικες και Κατάστιχα, Ν.4-6). Γ. Ε. Ροδολάκης, «Ιστορικό Αρχείο Ύδρας, Απογραφικό διάγραμμα» (στη συνέχεια: Απογρ. Διάγρ.), *Τετράδια Εργασίας* του Κ.Ν.Ε./ Ε.Ι.Ε., 11 (1987), 192 (Νοταριακά-Κώδικες: α/α 331-336, Ν.1-Ν.6) και 195 (Λυτά δικαιοπρακτικά έγγραφα: α/α 359-360). Στη συνέχεια, η παραπομπή θα γίνεται στα στα λυτά έγγραφα μόνο με τον αριθμό τους, ενώ στους κώδικες με τον αριθμό τους (Ν.1-Ν.6), που θα ακολουθείται από το φύλλο που βρίσκεται η πράξη και τη χρονολόγησή της.

15. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, «Εμπορικές εταιρίες στην Ύδρα 1792-1820» (στη συνέχεια: Εταιρίες), *Ε.Κ.Ε.Ι.Ε.Δ.*, 27-28, 687-688 (πράξη αρ. 4).

16. Δ. Χ. Γκόφας, *Η φόρτωση επί του καταστρώματος* (στη συνέχεια: Φόρτωση), Αθήνα 1965, 144-146 (Παράρτημα, αρ. 7, 8, 9).

17. Γ. Ε. Ροδολάκης, Δίδει ό.π. (13). Ο Δ. Γκόφας εκδίδει στο Παράρτημά του, ως αρ. 7, μόνο το ένα από τα εν λόγω έγγραφα. Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 144.

18. Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 127-132, (Παρ., αρ. 12-15).

19. Έγγραφο αριθ. 173 της 12-1-1809. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, Απογρ. Διάγρ, ό.π. (14), 195, αρ. 359.

20. Κώδικας Ν.1 από 4-5-1817 μέχρι 6-5-1819, με τίτλο «από την α' Μαΐου 1817.

β) Σε τέσσερις άλλους κοινοτικούς κώδικες ετών 1819-1823 υπάρχουν πολύ περισσότερα, συνολικά 45, ναυλοσύμφωνα²¹.

γ) Για την ίδια περίοδο, έχουμε και μία άλλη σημαντικότερη πηγή: Στις αποφάσεις των Προεστών της Ύδρας πάνω στους λογαριασμούς ταξιδιών που υποβάλλονταν στην Κοινότητα για την εκκαθάρισή τους και την πληρωμή του κοινοτικού φόρου (δάτζιο), ετών 1811-1821, καθώς και σε μία ομάδα λογαριασμών των πλοιάρχων για ταξίδια, ετών 1810-1814, η αναφορά ναυλώσεων συναντιέται σε ποσοστό μηδαμινό σε σχέση με το σύνολό τους, και πίο συγκεκριμένα σε σύνολο 679 αποφάσεων και λογαριασμών, μόνο σε 19 αναφέρονται οι όροι «ναύλον», «ταξίδιον με ναύλον», «ναυλωτικόν ταξίδιον» και από αυτές οι 12 ανάγονται στα έτη 1819-1821²². Όλες οι άλλες περιπτώσεις, όπως σαφέστατα προκύπτει, αφορούν *σερμαγελίδικα* πλοία. Επισημαίνεται ότι οι εν λόγω αποφάσεις και λογαριασμοί ταξιδιών αποτελούν τη μοναδική σχεδόν πηγή που σώζεται για τα ταξίδια των *σερμαγελίδικων* πλοίων, επειδή λόγω της φύσης της ΣτΠ δε συντάσσεται έγγραφο ούτε συστατικό ούτε αποδειχτικό. Η εν λόγω πηγή έχει το πλεονέκτημα ότι όντας επίσημο κοινοτικό κατάστιχο δεν μπορεί να αμφισβητηθεί.

Κόπια διαφόρων πωλητηρίων γραμμάτων και ετέρων», που περιέχει επτά ναυλοσύμφωνα, δύο από τα οποία εκδίδονται στο Παράρτημα (αρ. 9 και 10). Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, Απογρ.Διάγρ. ό.π. (14), 192, αρ. 331.

21. Ειδικότερα: α) Κώδικας Ν.2, από 1-5-1819 μέχρι 13-12-1823, ο οποίος μολονότι είναι πολυσέλιδος (αριθμεί 233 σελίδες) περιέχει μόνο ένα ναυλοσύμφωνο που εκδίδεται στο Παράρτημα (αρ. 12), β) Κώδικας Ν.6, από 12-5-1819 μέχρι 29-4-1820, με τίτλο «1819 Μαΐου. Κόπιες πωλητικών μικρών καϊκίων, κοντράτων αυτών ...», που στα φφ. 25-42 περιέχει 29 ναυλοσύμφωνα, τέσσερα από τα οποία εκδίδονται στο Παράρτημα (αρ. 11, 13, 14 και 15), γ) Κώδικας Ν.4, από 22-5-1820 μέχρι 11-3-1821 (φφ. 1-17), που περιέχει 13 ναυλοσύμφωνα, ένα από τα οποία εκδίδεται στο Παράρτημα (αρ. 16), και δ) Κώδικας Ν.5, από 25-7-1821 μέχρι 29-4-1823, που περιέχει μόνο δύο ναυλοσύμφωνα, το ένα της 25-10-1821 (φ. 2α) και το άλλο ενδιαφέρον, αλλά μισοτελειωμένο, που το τοποθετούμε ανάμεσα στις 2 με 7 Νοεμβρίου 1821 (φ. 4) και εκδίδεται στο Παράρτημα (αρ. 17). Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, Απογρ. Διάγρ. ό.π. (14), 192, αρ. 332, 336, 334 και 335 αντίστοιχα και Κ. Αδαμοπούλου-Παύλου, ΙΑ-ΜΥ, 56.

22. Βλ.: α) Λογαριασμοί των πλοιάρχων των ετών 1810-1814, Α.Κ.Υ., 6, 571-593 (προσθήκη Β), όπου περιέχονται 84 λογαριασμοί, και μόνο σε μία περίπτωση αναφέρεται ο όρος «ναύλος» (σ. 578, λογαριασμός Δ. Ι. Μεθενίτη, 1-8-1811), β) Αποφάσεις των προεστών των ετών 1811-1812 στο Α.Κ.Υ., 4, 297-305 (παράρτημα), όπου περιέχονται 32 αποφάσεις αλλά δε βρίσκουμε ουδεμία σχετική νύξη, γ) Αποφάσεις προεστών των ετών 1813-1817, στο Α.Κ.Υ., 5, 431-494 (παράρτημα), όπου περιέχονται 293 αποφάσεις, αλλά μόνο σε 4 αποφάσεις έχουμε αναφορά σε ναυλώσεις, 2 του 1815 (σσ. 454, 457) και 2 του 1817 (σσ. 482, 491 και δ) Αποφάσεις προεστών των ετών 1818-1821 (μέχρι 10 Μαρτίου 1821), στο Α.Κ.Υ., 6, 477-550 (παράρτημα), όπου περιέχονται 270 αποφάσεις και οι αναφορές είναι σχετικά με τα προηγούμενα χρόνια περισσότερες (14): ειδικότερα έχουμε, 2 του 1818 (σ. 501), 6 του 1819 (σσ. 506, 518, 519 δύο, 521, 527), 4 του 1820 (σσ. 536 δύο, 543, 544) και 2 του 1821 (σ. 546).



Από όσα αναπτύχθηκαν παραπάνω, ιδιαίτερα από τη σχετική σπανιότητα των ναυλοσυμφώνων και από την σε ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό σπανιότητα της αναφοράς της ναύλωσης στις εκατοντάδες λογαριασμούς των ταξιδιών, προκύπτει αβίαστα η θέση που υποστηρίζεται, ότι δηλαδή στην Ύδρα η ναύλωση έρχεται σε δεύτερη μοίρα ακόμα και κατά τα αμέσως πρίν από την έκρηξη της Επανάστασης χρόνια, κατά τα οποία η οικονομική κρίση βρίσκεται στο ζενίθ της. Παρατηρούμε όμως ότι η αύξηση του αριθμού των ναυλώσεων που επισημαίνεται στους κώδικες Ν.6, Ν.4 και Ν.1 αφορά μικρά πλοία στη πλειοψηφία τους, ενώ τα μεγαλύτερα (π.χ. μπριγαντίνι και γολέτα) είναι ελάχιστα. Αλλά και σ' αυτήν την περίπτωση δεν ανατρέπεται ο κανόνας. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι τελειώνοντας η δεύτερη δεκαετία του 19ου αιώνα, οι Υδραίοι δέχονται ακόμα και τη ναύλωση προκειμένου να κινήσουν τα καράβια τους –ενεργούν συνεπώς σαν απλοί μεταφορείς– πράγμα το οποίο μία δεκαετία πριν θα τους ήταν αδιανόητο.

3. - Για να κατανοήσουμε πληρέστερα τη διαφορά των δύο συστημάτων εκμετάλλευσης του πλοίου που περιγράψαμε, των *σερμαγελίδικων* καραβιών και των καραβιών *εις ναύλον*, επισημαίνουμε το πώς αντιμετωπίζει το καθένα από αυτά το θέμα της ναυτικής εργασίας. Στα *σερμαγελίδικα* καράβια που συγκροτούν τη ΣτΠ, η αμοιβή των ναυτικών, των συντροφοναυτών, είναι με μερίδιο, ενώ στη ναύλωση οι ναυτικοί αμείβονται με μισδό. Η διαφορά εκφράζεται παραστατικά σε έγγραφο της Κοινότητας Ύδρας από 19-6-1805, όπου υπάρχει η σαφής διατύπωση ότι το καράβι για το οποίο γίνεται λόγος ήταν διαφορετικό, επειδή είχε τους ναυτικούς του με μισδό και δικαίωμα μεταφοράς και εμπορίου μικρής ποσότητας αγαθών (με *συλουφέ* και *πορτάδα*) και όχι με το μερίδιο όπως τα άλλα υδραίικα καράβια²³. Η όλη διατύπωση του εγγράφου τονίζει την εξαίρεση. Βέβαια η μισθωτή εργασία ήταν γνωστή (όπως ήταν γνωστή και η ναύλωση) αλλά εφαρμόζεται στην πράξη σπάνια²⁴. Ακόμα και σε περιπτώσεις που σαφώς έχουμε ναύλωση, όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα ότι και σ' αυτές οι ναυτικοί –συντροφοναύτες– αμείβονται με ποσοστά και όχι με μισδό. Μόνο στα καράβια που είναι ναυλωμένα στο τούρκικο πολεμικό ναυτικό έχουμε αμοιβή με μισδό²⁵.

23. «...όντας το αυτό καράβι διαφορετικόν των άλλων καραβίων μας διότι είχε τους μαρνάρους με *συλουφέ* και *πορτάδα* και όχι με το μερίδιον καθώς και τα άλλα μας καράβια...» ΑΚΥ, 2, 258-259.

24. Η άποψη του Μανιατόπουλου που στηρίζεται στο εν λόγω έγγραφο, ότι ίσχυε και τούτο το σύστημα αμοιβής, δεν προσφέρει τίποτε το νέο, απλώς γενικεύει μια εξαίρεση. Βλ. Ι. Μανιατόπουλος, *Δίκαιο*, ό.π. (8), 75.

25. Βλ. Παρ. αρ. 8.

Αν ανατρέξουμε πάλι στους λογαριασμούς ταξιδιών και στις αποφάσεις Προεστών που αναφέραμε παραπάνω²⁶, πολύ σπάνια αναφέρεται η μισθωτή εργασία («πάγκες, μηνιάτικα» –μόνο 5 αναφορές) ενώ στις εκατοντάδες άλλες περιπτώσεις (675) ρητά αναφέρονται «μερίδια, μερίδια συντρόφων, μερδικόν συντρόφων, οι συντρόφοι, οι συντροφοναύτες»²⁷.

Επιπλέον, τα πλεονεχτήματα στη ΣτΠ είναι πολλά: Το πλήρωμα επιτρέπεται να είναι πολυμελές, δεδομένου του ότι η αμοιβή του έβγαινε από τα καθαρά κέρδη, που τα μισά τα έπαιρνε η πλοιοκτησία και τα άλλα μισά τα μοιράζονταν ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί, όσος και να ήταν ο αριθμός τους. Με το πολυμελές πλήρωμα ο χειρισμός του πλοίου είναι πιο εύκολος και η αντιμετώπιση των πειρατών γίνεται περισσότερο αποτελεσματική. Η συμμετοχή με μερίδιο στα κέρδη παρέχει ένα σπουδαίο κίνητρο για προσφορά ποιοτικής εργασίας. Αντίθετα, στο σύστημα της μισθωτής εργασίας πρέπει να περιοριστεί ο αριθμός των ναυτεργατών για να μειωθούν τα έξοδα, επειδή η μισθοδοσία του πληρώματος αποτελεί πάγια ανελαστική δαπάνη, αλλά με συνέπειες κατώτερη ποιότητα εργασίας και αυξημένους κινδύνους λόγω του μικρού αριθμού των ναυτικών²⁸.

4. - Η εικόνα δεν αλλάζει στα Νομοθετικά κείμενα της Ύδρας²⁹, όπου η ναύλωση είναι γνωστή, χωρίς να έχει ειδικές διατάξεις που να τη ρυθμίζουν. Σε ένα επίσης κείμενο νομοθετικού περιεχομένου, συγκεκριμένα στο φορολογικό και νόμο του 1810, γίνεται αναφορά της ναύλωσης³⁰.

Από τα παραπάνω νομοθετικά κείμενα διαπιστώνουμε εκτός των άλλων ότι η ναύλωση θεωρείται αποδεκτή και επιζητείται, όταν πρόκειται για το ταξίδι επιστροφής, προκειμένου να μην επιστρέψει το καράβι άδειο και χωρίς κανένα όφελος³¹. Μας επιτρέπεται όμως να υποθέσουμε ότι η «εικονική» ναύλωση προκειμένου να πληρωθεί μειωμένος ο κοινοτικός φόρος θα είχε λάβει μεγάλη έχταση, αφού με ειδική ρύθμιση στο Φορολογικό νόμο

26. Ό.π., σημ.22.

27. Βλ. Α.Κ.Υ., 5, 449 (πάγκες), 450 (18 άνθρωποι με την πάγαν, 20 άνθρωποι με το μερίδιον), 481 (πάγκες)· Α.Κ.Υ., 6, 544 (μηνιατικά τριών ανθρώπων).

28. Περισσότερα για το θέμα βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, «Ναυτεργατικά της Ύδρας. Τέλη του 18ου-αρχές του 19ου αιώνα», Αφιέρωμα στο Νίκο Σβορώνο, 2, Ρέθυμνο 1986, 322-329.

29. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, «Η ναυτική νομοθεσία της Ύδρας (1803-1818). Τα “Θεσπίσματα”, οι “Πολιτικοί και Θαλασσοεμπορικοί νόμοι”, οι “Θαλασσοεμπορικοί νόμοι”», Ε.Κ.Ε.Ι.Ε.Δ., 38 (2004), 243-319. Στη συνέχεια: Νομοθεσία· οι εν λόγω νόμοι θα αναγράφονται συντομογραφικά ως Θ, ΠκΘΝ και ΘΝ αντίστοιχα.

30. Βλ. «Φορολογικός Νόμος των πλοίων και των οικοδομών στις οποίες ασκείται επάγγελμα», της 21 Μαρτίου 1810, Α.Κ.Υ., 4, 18-21 και Α. Λιγνός, Ιστορία, ό.π. (8), 253-255.

31. Γ. Ε. Ροδολάκης, Νομοθεσία, ό.π. (29), 277 (Θ, άρθρο 11), 286-287 (ΠκΘΝ, άρθρα 43, 44 και 45) και 294, 296 (ΘΝ, άρθρα 8 και 15).

του 1810 επιβάλλονται αυστηρότατες κυρώσεις στον παραβάτη (και πληρώνει το φόρο και τιμωρείται με πολύ υψηλό πρόστιμο)³².

III

Καράβια «εις ναύλον».

1. - Ναύλωση λέγεται η αμφοτεροβαρής σύμβαση με την οποία ο εκναυλωτής παρέχει την ολική ή μερική χρήση του πλοίου στο ναυλωτή για τη μεταφορά πραγμάτων, ζώων ή ανθρώπων (επιβατών), με αντιπαροχή σε χρήμα (τα ναύλα).

Η νομική φύση της σύμβασης της ναύλωσης αποτέλεσε και αποτελεί το αντικείμενο διχογνωμιών. Παλαιότερα γινόταν δεχτό ότι η ναύλωση έχει το χαρακτήρα της «μίσθωσης πράγματος» –εύκολα κατανοητό, αφού κατά κανόνα χρησιμοποιόταν η ολική ναύλωση– που συνδυάζεται με μίσθωση υπηρεσιών του πλοιάρχου και του πληρώματος. Αρχίζοντας ο προηγούμενος αιώνας με τις εξελιγμένες νέες αντιλήψεις για το συμβατικό χαρακτήρα της θαλάσσιας μεταφοράς διατυπώθηκε η θεωρία ότι η ναύλωση αποτελεί «σύμβαση έργου» και άρχισε η νομοθετική ρύθμιση της «σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς» ως ιδιόμορφης σύμβασης, μολονότι από πολύ παλιά ήταν γνωστή η διαφορά της από τη ναύλωση³³. Βέβαια, η αποδοχή της μίας ή της άλλης γνώμης έχει και σπουδαία πρακτική σημασία από την άποψη του αστικού δικαίου³⁴.

32. «εάν δε ο αυτός ναύλος είναι ληστρικός.... και ύστερον μαθητευθεί με πληροφορίαν.... είναι εις χρέος να πληρώνει το αποφασισθέν δατζιον και περιπλέον να μετρά εις το δαψιλές μουτουπάκι του υψηλοτάτου καπουδάν πασά εφένδη μας γρόσια πέντε χιλιάδες», βλ. άρθρο 5, του Φορολογικού νόμου του 1810, το οποίο ο Λιγνός μεταγλωττίζει: «αλλ' εάν η ναύλωσις είναι εικονική, προς απάτην...». Βλ. Α. Λιγνός, Ιστορία, ό.π. (8), 254.

33. Η ναύλωση έχει ως αντικείμενο τη χρησιμοποίηση του πλοίου, συνεπώς κατά βάση αποτελεί ενοχή παροχής πράγματος (=dare), ενώ αντίθετα, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς έχει ως αντικείμενο τη μεταφορά πραγμάτων και συνεπώς η ενοχή τείνει σε ενέργεια (=facere). Στο νεότερο δίκαιο η ναύλωση συνάπτεται και αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο, ενώ η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς έχει διακριτικό στοιχείο τη φορτωτική, που αποτελεί αποδειχτικό έγγραφο παραλαβής του φορτίου, παραστατικό του παραληφθέντος προς μεταφορά πράγματος και αξιόγραφο. Βλ. Φ. Γ. Ποταμιάνος, *Η σύμβασις θαλάσσιας μεταφοράς*, 1, Αθήνα 1962, ιδιαίτερα 13 επ., Ν. Δελούκας, *Ναυτικόν Δίκαιον*, Αθήνα 1979, 404 επ. Την εποχή που ερευνάμε (μολονότι η φορτωτική ήταν σε χρήση, η διάκριση της ναύλωσης με τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς δεν είχε δεσμοδετηθεί) χρησιμοποιείται σε κάθε περίπτωση ο όρος «ναύλωση», ενώ η φορτωτική έχει όλες τις άλλες ιδιότητές της αλλά δεν αποδεικνύει τη διαφορά των δύο συμβάσεων.

34. Το όλο πρόβλημα οφείλεται, κατα τη γνώμη μου, στην αδυναμία των Ρωμαίων

2. - Η ναύλωση καταρτίζεται κατά κανόνα εγγράφως ενώπιον μαρτύρων, με συμβολαιογραφικό έγγραφο, και σπανιότερα με ιδιωτικό έγγραφο. Στην Ύδρα, και σε άλλα νησιά συνήθως συντάσσεται στην Καγκελλάρια, συχνά προηγείται το «πρόχειρον» (το προσχέδιο της συμφωνίας) που περιέχει περιληπτικά τους όρους της σύμβασης και ακολουθεί το επίσημο συμφωνητικό που περιλαμβάνεται σε Κοινοτικό Κώδικα (ίσως παλαιότερα καταχωριζόταν μόνο η περίληψή του)³⁵. Στο ίδιο το κείμενο του συμφωνητικού αναγράφεται στο τέλος ο αριθμός των αντιγράφων που έχουν γίνει³⁶.

Ως εκναυλωτής, σχεδόν πάντοτε εμφανίζεται ο πλοίαρχος, που δηλώνεται άλλοτε ως «καπετάν(ιος)», ή «ρεΐσης» (δηλαδή καπετάνιος στα τούρκικα), άλλοτε ως «εξουσιαστής» ή «διοικητής» (και διοικών), άλλοτε ως «καρα(βο)κύρης», ενώ συχνά αναφέρεται μόνο το είδος του πλοίου με κτητικό επίθετο ή αντωνυμία³⁷. Σε λίγες περιπτώσεις παρίσταται και ο πλοιοκτήτης και ο καπετάνιος³⁸. Δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι πλοίαρχος μπορεί να είναι είτε πλοιοκτήτης είτε συμπλοιοκτήτης είτε τρίτο πρόσωπο (εξυπακούεται πλοίαρχος κατ' επάγγελμα).

Η σύμβαση (ναυλοσύμφωνο, ναυλωτικό) περιέχει τα παρακάτω στοι-

να κατανοήσουν ότι η «ναύλωση» αποτελεί ξεχωριστή αμφοτεροβαρή σύμβαση και να τη δεχτούν ως τέτοια, και όχι να προσπαθούν να την εντάξουν στις γνωστές σ' εκείνους αμφοτεροβαρείς συμβάσεις ενός αστικού-γεωργικού δικαίου. Στενόμυαλη νομική άποψη, που παράσυνε για αιώνες τους ρωμαίιστές και γενικότερα την επιστήμη.

35. Βλ. ναυλοσύμφωνο και το προσχέδιό του, στα Παρ. αρ. 11 και 11α· βλ. επίσης καταχωρημένες σε κοινοτικό Κώδικα περιλήψεις ναυλοσυμφώνων, στο Παρ. αρ. 9 και 10. Το υδραίικο «προσύμφωνο» από 4-9-1818 που εκδίδει ο Μανιατόπουλος, στο ίδιο το κείμενό του αυτοαποκαλείται «πρόχειρον κοντράτον». Βλ. Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 132 (αρ. 15, ναυλοσύμφωνο, 4-9-1818). Επειδή από όλες τις ενδείξεις προκύπτει ότι το τελικό και επίσημο συμφωνητικό ακολουθεί, δηλαδή αποτελεί ζήτημα χρόνου η καθαρογραφή του από τον Καγκελλάριο, όπως και στο παραπάνω συμφωνητικό αναφέρεται («του μετά ταύτα μέλλοντος γραφήναι εκτεταμένου ναυλωτικού»), γι αυτό το δεχόμαστε ως «προσχέδιο» και όχι ως «προσύμφωνο». Αν και η ονομασία «πρόχειρον» που του δίνει ο συντάχτης του, ίσως να είναι η πιο ενδεδειγμένη. Βλ. επίσης Γ. Ε. Ροδολάκης, Δίδει, ό.π. (13), 188.

36. «Εἰς ἐνδειξιν ἐγένοντο δύο ὅμοια», Παρ. αρ. 11· «εἰς ασφάλειαν ἐγράφησαν δύο ὅμοια», Παρ. αρ. 14.

37. Βλ. Παρ. αρ. 8, 10, 17 (καπετάνιος, καπετάν), Παρ. αρ. 12 (ρεΐσης)· Παρ. αρ. 1, 4, 5, 6, 7, 8 (καραβοκύρης, караκүρης)· Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 127 επ., αρ. 13 (εξουσιαστής), αρ. 14 (διοικητής). Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 143 επ., αρ. 6 και 10 (καραβοκύρης), αρ. 7, 8, 9 (εξουσιαστής), αρ. 11 (καπιτανεύει)· Παρ. αρ. 11, 12, 13, 14, 16 (το ἴδιον αὐτοῦ καϊκίον, την ἰδίαν αὐτοῦ πρατζέραν, την σκούναν του καπιτάν, την σκούναν του, το καϊκίον τού).

38. Βλ. Παρ. αρ. 1, όπου το ναυλοσύμφωνο συντάσσεται στο σπίτι του πλοιοκτήτη με παρουσία του «καραβοκύρη του» και το υπογράφουν και οι δύο.

χεία, τα περισσότερα από τα οποία είναι απόλυτα απαραίτητα –και τα οποία άλλωστε αποτελούν τα στοιχεία ενός «τυπικού» ναυλοσυμφώνου³⁹:

α) Τα ονόματα των συμβαλλομένων, του εκναυλωτή (είτε εμφανίζεται ο ίδιος ο καπετάνιος ως πλοιοκτήτης, είτε ενεργώντας ως εκπρόσωπος της πλοιοκτησίας, η της συμπλοιοκτησίας) και του ναυλωτή, ή του επιβάτη, β) το όνομα του πλοίου (άν έχει όνομα) και το είδος του (καϊκι, σκούνα, γολέτα, μπριγαντίνι, πολάκα και άλλα), γ) το είδος της ναύλωσης (ολική, μερική, χρονοναύλωση, μεταφορά εμπορευμάτων, ζώων, επιβατών, μικτή), δ) τα ναύλα που συμφωνήθηκαν, είτε κατ' αποκοπή, είτε με άλλο τρόπο υπολογισμού τους, ε) τον τόπο και το χρόνο της φόρτωσης, ή το λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο κατά το χρόνο που καταρτίζεται το ναυλοσύμφωνο, ή το λιμάνι που πρέπει να πάει (σε ορισμένη προδεσμία) για να φορτώσει, στ) τον τόπο και το χρόνο της εκφόρτωσης, ζ) τον καθορισμό των ημερών αναμονής και υπεραναμονής (σταλίας και κοντρασταλίας) για το φόρτωμα και για το ξεφόρτωμα, η) την υπόσχεση του καπετάνιου ότι το πλοίο είναι κατάλληλο για το ταξίδι, θ) την ανάληψη της υποχρέωσης και από τα δύο μέρη να τηρηθούν αυτά που συμφωνούνται, ι) εξασφαλιστικές ρήτρες και ια) στο συμφωνητικό μπορεί να μπουν επιπλέον ειδικοί όροι και συμφωνίες.

3. - Ιδιότυπη μορφή ναύλωσης, αποτελεί εκείνη που συνδυάζεται με εμπορική εταιρία, που τη συναντάμε σπάνια, αλλά δεν χωράει αμφιβολία ότι αποτελεί και ναύλωση αφού στο εταιρικό αναφέρεται ρητά⁴⁰. Τα έγγραφα προέρχονται πάλι από την Ύδρα το ένα (1799), από τη Νάξο (το ΓΑΚ 85) τα άλλα δύο (1670 και 1671). Στο υδραίικο, η ναύλωση είναι ξεκάθαρη, το ναύλο καθορισμένο, οι σύντροφοι, καπετάνιος και εμπορευόμενος συνεισφέρουν το κεφάλαιο μισό μισό και μοιράζονται τα κέρδη εξίσου. Στα ναξιώτικα, πρόκειται για «μετοχική» εταιρία, στην οποία ό ένας εταίρος είναι ο χρηματοδότης, ο άλλος εταίρος είναι η «συντροφία του πλοίου», ενώ τα κέρδη το μοιράζονται εξίσου. Δεν αναφέρονται ναύλα, αλλά εφόσον δηλώνεται ρητά ότι εννοείται (γροικάται) ως ναύλωση, υποθέτουμε ότι τα ναύλα αποτελούν τη συνεισφορά στην εταιρία της συντροφίας του πλοίου.

39. Για την έκφραση «τυπικό» βλ. περισσότερα Γ. Ε. Ροδολάκης, Ζητήματα, ό.π. (6), 388, σημ.10. Αξίζει να επαναληφθεί ότι ο όρος χρησιμοποιείται για να δηλώσει κάποια πράξη, που περιέχει όλα τα απαραίτητα στοιχεία μίας συγκεκριμένης σύμβασης. Ειδικά, στα ναυλοσύμφωνα, παρατηρούμε ένα είδος τυποποίησής τους, ιδιαίτερα στα υδραίικα που αφορούν μεγάλα πλοία.

40. «Δίνοντας ο άνθρωπος ...το καϊκι του εις ναύλον», Γ. Ε. Ροδολάκης, Εταιρίες, ό.π. (15), 687-688 (αρ. 4, σύσταση εταιρίας, 9- 7-1799)· «και να γροικάται το παρό και νολιτζάδος» και «το οποίο γράμμα να γροικάται και ολιτζάδος», Γ. Ε. Ροδολάκης, Συντροφίες, ό.π. (6), 577-578 (αρ. 2 και 3, εταιρικά, 2-5-1670 και 3-8-1671 αντίστοιχα).



4. - Η ναύλωση, ανάλογα με το ποσοστό του πλοίου που ναυλώνεται, χαρακτηρίζεται ως ολική ή μερική.

α) Στην ολική ναύλωση, που συνήθως αναφέρεται στα έγγραφα ως ναύλωση «ασκάρσο»⁴¹, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα –μόνο αυτός– να φορτώσει όλο το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης. Βέβαια, λέγοντας όλο το πλοίο εννοούνται οι χώροι του που προορίζονται γι αυτόν το σκοπό, δηλαδή το αμπάρι⁴². Το αμπάρι, εκτός από τη γενική αναφορά «το αμπάρι όλο» ή «όσο ήθελε γεμίσει», συχνά προσδιορίζεται με περισσότερες λεπτομέρειες όπως, «από πρύμα έως πλώρα», «από κοράκι έως κοράκι»⁴³, ενώ ο όρος «στίβα» χρησιμοποιείται με ταυτόσημη έννοια⁴⁴.

Μολονότι οι άλλοι χώροι του πλοίου δε συμπεριλαμβάνονται στη ναύ-

41. Ναύλωση «ασκάρσο» (με τις διάφορες παραλλαγές-παραφθορές του όρου στα έγγραφα, όπως: *κάρσο, ασκάρσου, ασκάνσο, σκάνσο, ασκάνον*) από τον ιταλικό όρο *noleggio a scarso*. Βλ. Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 128 και σημ 1, όπου γίνεται εκτενής ανάλυση του όρου.

42. Όπως είναι γνωστό –κρίνεται όμως ότι πρέπει να σημειωθεί– οι βασικοί χώροι του πλοίου (ιστιοφόρου) είναι: α) το αμπάρι (το κύτος), που προορίζεται για τα φορτία, β) το κατάστρωμα, στο οποίο κατ' αρχήν δεν φορτώνονται εμπορεύματα, γ) στην πρύμνη, η κάμαρα του πλοιάρχου, η αντικάμαρα και τυχόν άλλοι χώροι και δ) στην πλώρη, χώρος όπου χρησιμεύει για ύπνο και διαμονή των ναυτικών (τα «γιατάκια» των συντρόφων).

43. «όσο ήθελε γιομίσει το αμπάρι», Παρ. αρ. 17· «το αμπάρι όλο», Δ. Ι. Πολέμης, «Στοιχεία διά την εξέλιξιν του ναυτικού της Άνδρου κατά την προεπαναστατικήν περίοδον», *Πέταλον*, 2 (Άνδρος 1980), 121-122 (ναυλοσύμφωνο, 14-9-1756)· «σκάνσο το αμπάρι», Ν.6, φ. 34α και 34β (ναυλοσύμφωνο, 2-12-1819 και 8-1-1820· «όσο πάρει το αμπάρι του», Ν.6, φ. 41β· «το αμπάρι να είναι όλο των πραγματευτάδω», Σ. Ε. Ψαρράς, ό.π. (5), 632 (ναυλοσύμφωνο, 6-12-1734)· «το αμπάρι από πρύμα έως πλώρα», Ι. Μανιατόπουλος, *Δίκαιο*, ό.π. (8), 127 (αρ. 12, ναυλοσύμφωνο, 11-8-1806)· «σκάνσο από πρύμνην έως πλώρη», Παρ. αρ. 11· «το αμπάρι από πρυμνην έως πλώρη», Ν.6, φ. 30β (ναυλοσύμφωνο, 15-9-1819)· «το αμπάρι από κοράκι εις κοράκι», Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 150-152 (αρ. 10, ναυλοσύμφωνο, 29-7-1713). Αλλά και σε μετεπαναστατικά ναυλοσύμφωνο βλέπουμε να προσδιορίζεται το αμπάρι με παρόμοιες εκφράσεις: «όσον χωρεί μόνον ο κόλπος του πλοίου», Ι. Ν. Φραγκούλας, *Σκιαδίτικα, Γ. Μελετήματα και κείμενα*, Αθήνα 1982, 42-43 (ναυλοσύμφωνο, 17-8-1833)· «εκτός της πλώρεως και κάμαρης, το δε υπόλοιπον πλοίον όλον σκάρσον», Δ. Ι. Πολέμης, «Περί την ιστορίαν της ναυτιλίας της Άνδρου κατά τον ΙΘ αιώνα», *Πέταλον*, 1 (Άνδρος 1977), 17-18 (ναυλοσύμφωνο, 5-10-1847).

44. «ασκάνσο την στίβαν δηλαδή από, παραπέτον εις παραπέτον», Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 146-148 (αρ. 8, ναυλοσύμφωνο, 4-7-1812), 148-150 (αρ. 9, ναυλοσύμφωνο, 10-7-1813) και Ν.4, φ. 13α-14α (ναυλοσύμφωνο, 9-12-1820)· «δίδει εις ναύλον στίβαν και καργαδώραν», Ν.6, φ. 396-406 (ναυλοσύμφωνο, πιθανόν του Μάρτη 1820). Στίβα σήμαινε εκείνα που φορτώνονται στο αμπάρι και κατ' επέκταση αυτό το ίδιο το αμπάρι. Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 128 και σημ 1.

λωση, συχνά υπάρχει ρητή αναφορά της εξαίρεσής τους⁴⁵. Άλλοτε πάλι, συμφωνείται να συμπεριληφθούν στη ναύλωση *ασκάρσο* η *κάμαρα* του *καπετάνιου*, ή και τα *γιατάκια* των ναυτών, ακόμα και το *κατάστρωμα*⁴⁶. Αντίθετα, μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο *καπετάνιος* έχει το δικαίωμα να φορτώσει και αυτός ορισμένη ποσότητα εμπορευμάτων και να πάρει επιβάτες, ότι οι ναύτες έχουν κι εκείνοι δικαίωμα να φορτώσουν περιορισμένη (μικρή) ποσότητα, ακόμα και ότι με την άδεια του ναυλωτή μπορεί να φορτωθούν και εμπορεύματα τρίτων⁴⁷.

Στο *κατάστρωμα* κατ' αρχήν δε φορτώνονται εμπορεύματα⁴⁸. Μπορεί

45. «Το *αμπάρι* να είναι όλο των *πραγματευτάδω*, τα *γιατάκια* τω *συντροφω*, και η *κουβέρτα* ό,τι *κρέας* λάχει ή *γού* *γιολτζήδες*, να είναι του *καραβοκύρη*», Σ. Ε. Ψαρράς, ό.π. (5), 632 (ναυλοσύμφωνο, 6-12-1734)· «*σκάνσο* το *αμπάρι* να το φορτώσει εδώ ό,τι *πράγμα* έχει και *θελήσει* χωρίς όμως να *εμπαρκάρει* ο *ρεΐσης* *ξένον* *πράγμα* ούτε *φανερώς* ούτε *κρυφίως* εις το *αμπάρι* ούτε εις την *πρύμαν* και *πλώρη* τα οποία είναι εις την *εξουσίαν* του *ρεΐσης*», Ν.6, φ. 266-27α (ναυλοσύμφωνο, 17-6-1819)· «*εξαιρουμένη* η *κάμαρα* του *Καπιτάνιου* και τα λεγόμενα *γιατάκια* των *μαρινάρων*», Ν.4, φ. 13α-14α (ναυλοσύμφωνο, 9-12-1820)· «*εγώ* του *εναύλωσα* μόνο το *αμπάρι* να *γεμίζει*, η δε *πρύμη* και *πλώρη* και *κουβέρτα* την *ορίζω* *εγώ* ο *καραβοκύρης*», Ξ. Αντωνιάδης, *Αρχεῖον Εγγράφων Σκύρου*, 244-245 (αρ. 163)· «*εξαιρούμενοι* οι *τόποι* των *μαρινάρων* *κατά* την *συνήθειαν*», Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 146-148 (αρ. 8, ναυλοσύμφωνο, 4-7-1812)· «*εκτός* *κάμαρας* και *πλώρης*», Ι. Ν. Φραγκούλας, ό.π. (43), 42-43 (ναυλοσύμφωνο, 17-8-1833)· «*εκτός* της *πλώρεως* και *κάμαρης*», Δ. Πολέμης, ό.π. (43), 17-18 (ναυλοσύμφωνο, 5-10-1847).

46. «*αγροικιέται* *σκάρσο*, δηλαδή *πλώρη*, *πρύμη*, *κάμερα*, *κουβέρτα*, *εβγανούμενο* την *πέρα* *κάμερα* *οπού* *αγροικάται* των *γιεμιγγίδων* και *απέ* *γελουνγγίδες* ό,τι *λάχουν* να *αγροικούνται* *αναμεταξύ* τον *πραγματευτή* προς τον *καραβοκύρη*... και ό,τι *πράγμα* *θέλει* *βάλει* ο *καραβοκύρης* με τους *συντρόφους* του *από* *πάνω* *απέ* το *φορτίο* του *πραγματευτή*, να *μη* *εμπορεί* να τους *γυρέψει* *ναύλο*», Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 143 (αρ. 6, ναυλοσύμφωνο, 12-9-1802)· «*να* *φορτώνει* το *αμπάρι* του *από* *κοράκι* εις *κοράκι*, την *κάμαρα* και *κουβέρτα*, *εβγαζόμενο* την *πλώρη* τα *γιατάκια* των *ανθρώπων*», Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 150-152 (αρ. 10, ναυλοσύμφωνο, 29-7-1813). Βλ. επίσης Παρ. αρ. 13 και 14.

47. «*ναυλώνουν*...να το *φορτώσουν* ό,τι *πράμα* *οπού* να *θέλουν*...και να *μπορούν* ο *καρακύρης* και οι *συντρόφοι* να *θάνουν* μέσα εις το *καϊκι* ως *εφτα* *καντάρια* *πράμα* και όχι *περισσότερο* *έστοτας* να το *έχουσιν* *ασκάρσου* οι *άνωθεν* *πραματευτάδες* και, ...ό,τι *νιτερέσσην* ή *θεν* *τύχει* *απάνω* εις το *γομάρι* να *μη* *έχει* να *κάμει* ο *καρακύρης* *ουδέ* οι *συντρόφοι* μόνο να *είναι* *απάνω* εις τις *πραματευτάδες*, *ξεκαθαρίζοντας* και *τούτο*, ό,τι *ξοναύλια* *εδέλασιν* *τύχει* να *είναι* των *άνωθεν* *πραματευτάδω*», Παρ. αρ. 4· «*εναύλωσεν* το *καϊκίον* *σκάνσο* το *αμπάρι* να *φορτώσει* ό,τι *πράγμα* *θελήσει* του *λογαριασμού* του, *επί* τη *συμφωνία* να *βάλει* ο *ρεΐσης* εις το *ίδιον* *αμπάρι* *καϊκίου* αυτού 15 *κοιλά* *κριθάρια*», Ν.6, φ. 426 (ναυλοσύμφωνο, 18-4-1820)· «*σκάνσο* το *αμπάρι*...χωρίς την *άδειαν* του *ναυλωτού* του να *μη* *ημπορεί* να *εμπαρκάρει* εις το *καϊκίον* του *ξένον* *πράγμα*...ούτε *άλλου* *είδους* ούτε *κανέναν* *γιολτζήν*», Ν.6, φ. 27α (ναυλοσύμφωνο, 19-6-1819).

48. Βλ. τη διατριβή του Δ. Γκόφα, *Η Φόρτωση επί του καταστρώματος*, 1965, μοναδική στο είδος της και ακόμα επίκαιρη.

όμως να συμφωνηθεί η φόρτωση σ' αυτό, για λογαριασμό του καπετάνιου ή του ναυλωτή⁴⁹. Όσον αφορά τους επιβάτες, παρακάτω υπάρχει ειδική αναφορά.

Ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να φορτώσει όλα τα εμπορεύματά του όχι μόνο σε ένα λιμάνι αλλά και σε άλλα λιμάνια μέχρι να συμπληρωθεί η χωρητικότητα του πλοίου και επίσης να ξεφορτώσει σε περισσότερα λιμάνια, αρκεί να έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένο δρομολόγιο που να τα περιλαμβάνει⁵⁰.

β) Στη μερική ναύλωση, φορτώνεται ορισμένη ποσότητα εμπορευμάτων, ενώ στον υπόλοιπο κενό χώρο του πλοίου ελεύθερα φορτώνονται άλλα εμπορεύματα-φορτία και επιβάτες⁵¹. Υπάρχουν περιπτώσεις που ναυλώνεται ποσοστό του πλοίου⁵².

4. - Η ναύλωση του πλοίου μπορεί να συμφωνηθεί για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η χρονοναύλωση συμφωνείται με το μήνα, με την ημέρα αλλά και με μεγαλύτερη διάρκεια⁵³.

Η διάρκεια της ναύλωσης, στις περισσότερες περιπτώσεις δεν εξαρτάται από το χρόνο που συμφωνείται να διαρκέσει αλλά από το ταξίδι, δηλαδή περιλαμβάνει ή ταξίδι πηγαιμού μόνο ή και επιστροφής⁵⁴. Συνήθως καθορίζεται επακριβώς το ταξίδι, από πού θα φύγει το καράβι έχο-

49. «σκάνσο την κουβέρταν και αμπάρι», Παρ. αρ. 13 και 14· «και κουβέρτα...», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 143 (αρ. 6, ναυλοσύμφωνο, 12-9-1802) και 150-152 (αρ. 10, ναυλοσύμφωνο, 29-7-1813).

50. «έδωκεν αυτό εις ναύλον σκάνσο από πρύμνην έως πλώρην, ο ναυλωτής αν δελήσει εις οποιανδήποτε σκάλαν εμβαρκάρει άλλες πραγματείες διά εδω έχει να τις φέρει χωρίς να πρετενδέρει άλλον ναύλον», Παρ. αρ. 11.

51. «να θάλει μέσα εις το καϊκι σιτάρι κοιλά χίλια, και το αποδέλοιπο βόδι του καϊκίου να θάνου και οι συντρόφοι τα βλησιδίαν τος», Παρ. αρ. 1· «είχενε μέσα εις το καϊκι του ένα βουτζί ρύζι και καμπόσες μυλόπετρες», Παρ. αρ. 3· «ήσαν αποφορτωμένοι και εστέκασιν μόνο διά τα βόδια που εθέλασι να θάλου μέσα ο αφέντης...», Παρ. αρ. 2.

52. «το μισό καϊκί», Α. Θ. Δρακάκης, Σύρος Β', ό.π. (3), 389 (αρ. 84, ναυλοσύμφωνο, 4-11-1783).

53. «με μηνιαίον ουλουφέ», Παρ. αρ. 8· βλ. επίσης Ν.6, φ. 30α (ναυλοσύμφωνο, 15-9-1819), «ο ναύλος είναι προς γρόσια 5 την ημέραν», Παρ. αρ. 11 και 11α.

54. «διά έν και μόνο ταξίδιον», Γ. Ε. Ροδολάκης, Δίδει, ό.π. (13), 197· Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 128 (αρ. 13, ναυλοσύμφωνο 10-8-1807)· Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 146-148 (αρ. 8, ναυλοσύμφωνο, 4-7-1812)· «διά έν και μόνο διάγγιον.... αντάρ και τορνάρ, εις τας διορισμένας σκάλας και διά αυτό το μόνον ταξίδιον», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 148-150 (αρ. 9, ναυλοσύμφωνο, 10-7-1813)· «διά το ταξίδι από εδωθεν εις Ταϊγάν ρόκ και στρέψιμον εις πόλιν, ήγουν ανταρ τορναρ», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 153-155 (αρ. 12, ναυλοσύμφωνο, 5-1-1814)· «ανταρ τορνάρ», Ν.6, φ. 25α (ναυλοσύμφωνο, 14-4-1819)· «ο ναύλος....αφ' ημέρας του εντεύθεν μισεμού αυτού του καϊκίου άχρι της ημέρας του ενταύθα αρρίβου αυτού», Παρ. αρ. 11.

ντας φορτώσει, ή πού θα πάει να φορτώσει, και ποιό είναι το λιμάνι προορισμού (που θα ξεφορτώσει)⁵⁵. Ακόμα είναι δυνατό να συμφωνηθεί ότι θα πάει σε περισσότερα από ένα λιμάνια και θα φορτώσει καθώς επίσης ότι θα ξεφορτώσει σε περισσότερα λιμάνια⁵⁶.

5. - Η ναύλωση έχει αντικείμενο τη μεταφορά πραγμάτων, τα οποία μπορεί να είναι ενός μόνο είδους (π.χ. σταρι, κριθάρι, λάδι, κρασί) αλλά και διαφόρων ειδών, τη μεταφορά ζώων, τη μεταφορά επιβατών και τη μικτή μεταφορά πραγμάτων, ζώων και επιβατών.

6. - Η μεταφορά επιβατών (γιολτζήδων) στα έγγραφα αναφέρεται επίσης ως ναύλωση και έχει ρυθμίσεις ανάλογες με τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Η μεταφορά επιβατών παίρνει διάφορες μορφές παρόμοιες με τη μεταφορά πραγμάτων όπως, ολική ναύλωση, σύμβαση για τη μεταφορά συγκεκριμένου αριθμού επιβατών η ακόμα –πράγμα το οποίο θα πρέπει να ήταν η συνηθισμένη περίπτωση– μεταφορά ενός η περισσότερων επιβατών, παράλληλα με εμπορεύματα. Εξυπακούεται ότι και τα εμπορεύματα αποτελούν το αντικείμενο ξεχωριστής σύμβασης και ο επιβάτης (ή οι επιβάτες) έχει συνάψει άλλη προσωπική σύμβαση για τη μεταφορά του.

Στην ολική ναύλωση (ασκάρσο), ειδικά, υπάρχει σημαντικό πρόβλημα, αν επιτρέπεται η όχι η μεταφορά επιβατών παράλληλα με τα εμπορεύματα, σε ποιόν θα ανήκουν τα ναύλα, στον Καπετάνιο ή στο ναυλωτή, ακόμα και σε ποιό μέρος του πλοίου θα διαμένουν (στο κατάστρωμα, σε κάμαρη, σε άλλο μέρος;). Όλα αυτά προβλέπονται τις περισσότερες φορές με κάθε λεπτομέρεια σε ειδικούς όρους⁵⁷. Οι επιβάτες συνήθως μένουν στο κατάστρωμα, στο οποίο δικαίωμα έχει ο καπετάνιος, εκτός αν

55. Από τη Νάξο να πάει στη Χίο να φορτώσει στάρι και να το φέρει να πουληθεί στη Νάξο ή στην Παροιικιά της Πάρου (Παρ. αρ. 1). Από την Ύδρα να πάει στην Κύμη να φορτώσει κρασί για το Μαραθονήσι (Παρ. αρ. 17).

56. Από την Ύδρα για τα νησιά του Αιγαίου και τα μέρη της Τουρκίας, επιπλέον έχει δικαίωμα ο ναυλωτής σε οποιαδήποτε σκάλα να «εμπαρκάρει πραγματείες διά εδώ» (Παρ. αρ. 11). Από τη Σμύρνη για τη Νάξο και Μύκονο (Παρ. αρ. 6).

57. Όπως σημειώσαμε παραπάνω, «σκάνσο το αμπάρι...χωρίς την άδειαν του ναυλωτού τούτου να μην ημπορεί να εμπαρκάρει εις το καϊκιόν του, ... ούτε κανέναν γιολτζήν» (N.6, φ. 27α, 19-6-1819)· «προς τούτοις συμφωνία, ... ομοίως και γιολτζήδες αν τύχουν και ο ναυλωτής από αυτόν τον ναύλον του ξένου πράγματος και γιολτζήδων δεν εμπορεί να πρετενδέρει οβολόν» (N.6, φ. 27β, 4-7-1819)· «σκάνσο το αμπάρι, όσοι γιολτζήδες τύχουν αυτό το ταξείδι είναι δια λογαριασμόν του ρείση» (N.6, φ. 34α, 2-12-1819)· Βλ. επίσης περίπτωση που συμφωνούν ο καπετάνιος και ο ναυλωτής να μοιράζονται το ναύλο των επιβατών: «και απέ γελουνγγίδες ό,τι λάχουν να αγροικούνται αναμεταξύ τον πραγματευτή προς τον καραβοκύρη», Δ. Γκόφρης, Φόρτωση, ό.π. (16), 143 (αρ. 6, ναυλοσύμφωνο, 12-9-1802).



έχει συμπεριληφθεί στην ολική ναύλωση, οπότε πρέπει να υπάρχει ειδική συμφωνία που να του το επιτρέπει⁵⁸.

Διάσημο ναυλοσύμφωνο αποτελεί εκείνο που ο Σατωμπριάν συνήψε για να πάει από την Κωνσταντινούπολη στους Άγιους τόπους (Γιάφα), στις 6/18-9-1806⁵⁹. Ένα ενδιαφέρον σημείο στο εν λόγω συμφωνητικό είναι το ότι ο Σατωμπριάν συμβάλλεται με το ναυλωτή του πλοίου (Χατζη Πολύκαρπο του Λαζάρου Χαβιαρτζή), που έχει ναυλωμένο το πλοίο για να πηγαίνει τους Ρωμιούς Χατζήδες από την Πόλη στη Γιάφα, ενώ ο πλοίαρχος συνυπογράφει τη σύμβαση (στέργει και βεβαιώνει)⁶⁰.

Από την με κάθε λεπτομέρεια περιγραφή του Σατωμπριάν, παραμερίζοντας τις ρομαντικές υπερβολές του, μαθαίνουμε πώς ήταν διευθετημένες οι δέσεις των επιβατών. Στην πλειοψηφία τους βρίσκονταν από τη μία μεριά και την άλλη στο κατάστρωμα, όπου ο καδένας είχε στρωμένη μία ψάδα με το όνομά του. Η Κάμαρα του καπετάνιου είχε δοθεί στους

58. Χαρακτηριστική είναι η άρνηση του καπετάνιου να δεχθεί χωρίς ναύλο επιβάτες που του έστειλε ο ναυλωτής: «εγώ του εναύλωσα μόνο το αμπάρι να γεμίζει, η δε πρύμνη και πλώρη και κουβέρτα την ορίζω εγώ ο карабоκύρης». Βλ. Ξ. Αντωνιάδης, *Αρχείον Εγγράφων Σκύρου*, 244-245 (αρ. 163). Σε ναξιώτικο ναυλοσύμφωνο, από 6-12-1734, ορίζεται ότι «και η κουβέρτα ό,τι κρέας λάχει ήγου γιολτζήδες να είναι του карабоκύρη». Βλ. Σ. Ε. Ψαρράς, ό.π. (5), 632. Σε ένα υδραίικο ναυλοσύμφωνο, από 10-7-1813, απαιτείται η έγκριση του φορτωτή για να πάρει ο καπετάνιος γιολτζήδες και άλλα εμπορεύματα (άρθρο 3), σε άλλο άρθρο (στο 7) οι επιβάτες είναι «δια λογαριασμόν» του ναυλωτή, ενώ παρακάτω (στο άρθρο 14) απαγορεύεται και στα δύο μέρη, και στο φορτωτή και στον καπετάνιο να πάρουν επιβάτες, ρητώς ακυρώνεται το 7ο άρθρο ενώ τροποποιείται το 5ο άρθρο και τα γιατάκια των συντρόφων περνούν στην εξουσία του ναυλωτή. Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 148-150 (αρ. 9, ναυλοσύμφωνο, 10-6-1813).

59. *Itinéraire de Paris à Jérusalem par M. le vicomte de Chateaubriand, précédé de notes sur la Grèce et suivi des voyages en Italie et en France*, Paris 1865, τ. 1-2 (Οδοιπορικόν εκ Παρισίων εις Ιεροσόλυμα και εξ Ιεροσολύμων εις Παρισίους, Σατωβριάνδου, μεταφρασθέν εκ του γαλλικού υπό Εμ. Δ. Ροϊδου, Αθήνα, 1860, 2, 262-264). Το ναυλοσύμφωνο ξαναδημοσιεύτηκε από τον Α. Ι. Τζαμτζή με εκτενή σχολιασμό. Βλ. Α. Ι. Τζαμτζής, *Η ναυτιλία του Πηλίου στην Τουρκοκρατία*, Αθήνα 1985, 68-75. Ο Δ. Βικέλας μας παραδίδει ότι η καταχώρηση του εν λόγω ναυλοσύμφωνου ανάμεσα στις σημειώσεις του Σατωμπριάν «έδωκεν αφορμήν ν' αποκτήσωμεν δύο τουλάχιστον εκ των επισημοτέρων εις Γαλλίαν διερμηνευτών την νεοτέρας Ελληνικής γραμματολογίας», δηλαδή το μαρκήσιο de Queux de Saint-Hilaire και το Legrand. Βλ. Δημητρίου Βικέλα, *Διαλέξεις και Αναμνήσεις*, Αθήνα 1893 (Ο μαρκήσιος του Σαίντ Ιλαίρ, 205 επ., ιδιαίτερα 223-225).

60. Πιθανόν πρόκειται για «επαγγελματία» (πρόδρομο Πρακτορείου ταξιδιών;), αφού η ναύλωση ενός πλοίου και μάλιστα από τα μεγαλύτερα, πολάκας, μόνο για τη μεταφορά προσκυνητών Χριστιανών στους Άγιους Τόπους θα απαιτούσε υψηλό χρηματικό ποσό αλλά τα ναύλα 200 περίπου επιβατών (όπως τους αριθμεί ο Σατωμπριάν) θα άφηναν σεβαστό κέρδος στο Χατζη-Πολύκαρπο!

παπάδες, ενώ μπροστά της είχε δύο χωρίσματα, το ένα για τον Σατωμπριάντ και τους υπηρέτες του, το άλλο για μία οικογένεια⁶¹.

Η περιπτωσιολογία στη μεταφορά επιβατών εμφανίζεται αρκετά πλούσια.

Συνηθισμένη είναι η μεταφορά ενός επιβάτη, με ή χωρίς αποσκευές που μπορεί να συνοδεύεται με ορισμένο αριθμό ανθρώπων του, η υπηρετών, αλλά συμφωνείται και η μεταφορά περισσότερων επιβατών⁶². Το ταξίδι με δύο μεγάλα πλοία του βαλή της Πελοποννήσου με το χαρέμι του από το Ναύπλιο ή τους Μύλους στην Καλλίπολη, που αναφέραμε παραπάνω, υπάγεται και αυτή στη μεταφορά μόνο επιβατών με ολική ναύλωση⁶³.

Ειδική περίπτωση αποτελεί η συμφωνία μεταφοράς ανθρώπων μαζί με ζώα, όπου ναυλώνεται το κατάστρωμα, όπως συνάγεται, για τους ανθρώπους και το αμπάρι για όσα ζώα χωρέσει⁶⁴.

Η μεταφορά Χατζήδων, μουσουλμάνων ή και χριστιανών, με τελικό προορισμό τα Ιεροσόλυμα ή τη Μέκκα, θα έπρεπε να αποτελούσε αρκετά κερδοφόρα και συνηθισμένη περίπτωση. Έτσι, το ναυλοσύμφωνο του Σατωμπριάντ μας δίνει σχετικές πληροφορίες για τους χριστιανούς και το συμφωνητικό από 11-6-1817, για τους μουσουλμάνους⁶⁵.

Σπάνια περίπτωση αποτελεί η μεταφορά στρατευμάτων, όπως α) το Κοινό της Άνδρου συμφωνεί στις 20-4-1826 με πλοίαρχο να μεταφέρει στρατεύματα από την Άνδρο στη Σκύρο⁶⁶ και β) σε απόφαση των Προεστών της Ύδρας, από 24-7-1815 έχουμε την πληροφορία για παρόμοια μεταφορά «από το ναύλον Λιθόρνου με το στράτευμα διά την Φράντζα»⁶⁷.

61. Όπως διαπιστώνουμε, δεν έχουν αλλάξει και πολλά πράγματα από την αρχαιότητα και το Βυζάντιο. Από τη μεταγωγή του αποστόλου Παύλου στη Ρώμη, όπου 276 επιβάτες ταξιδεύουν (Πράξεις των αποστόλων, ΚΖ'.37), μέχρι το Νόμο Ροδίων Ναυτικό, όπου καθορίζονται ο χώρος (επιφάνεια) που δίνεται στον επιβάτη και τα άλλα δικαιώματα και υποχρεώσεις του (W. Ashburner, Νόμος Ροδίων Ναυτικός, Οξφόρδη, 1909, 2).

62. «επιβάτης με 4 μπαούλα», Βλ. Α. Θ. Δρακάκης, Σύρος Β', ό.π. (3), 396 (αρ. 89, ναυλοσύμφωνο, 15-1-1787): «Ο Οσμάν αγάς με δύο ανθρώπους του», Παρ. αρ. 15: «αυτός και οι δύο του δούλοι», στο ναυλοσύμφωνο του Σατωμπριάντ. Σε πασσαπόρτι από 7-5-1813 που εκδίδεται στη Σύρο για μιά πολάκα αναφέρεται «έχουμε τέσσερις πασανγγέρους» και ακολουθούν τα ονόματά τους. Βλ. Α. Θ. Δρακάκης, Σύρος Α', ό.π. (3), III (ναυλοσύμφωνο, 28-3-1813).

63. ΑΚΥ, 6, 15

64. «σκάνσο την κουβέρτα και αμπάρι...να εμβαρκάρουν τόσους ανθρώπους και ζώα όσα χωρέσει το αμπάρι», Παρ. αρ. 13 και 14. Πιθανόν πρόκειται για συντροφία ζωεμπόρων.

65. Παρ. αρ. 9.

66. Δ. Ι. Πολέμης, «Ναυλοσύμφωνον διά μεταφοράν στρατευμάτων κατά την επανάστασιν», Πέταλον, 3, Άνδρος 1982, 233 επ. (Σημειώματα αρ. 6).

67. ΑΚΥ, 5, 454 (πλοίαρχος Γ. Σαχτούρης).



Ακόμα σπανιότερη, ίσως και η μοναδική περίπτωση είναι το Ναυλοσύμφωνο του επισκόπου Καρύστου Νεοφύτου από 25-10-1821, με πλοίαρχο πολεμικού πλοίου, για να περιπολεί, κατά την Επανάσταση του 1821, στην Εύβοια⁶⁸.

7. - Υποχρεώσεις του εκναυλωτή. Πολλές και ποικίλες υποχρεώσεις έχει ο εκναυλωτής, από τις οποίες σε εκείνες που κρίνεται ότι χρειάζεται να επιμείνουμε θα αναφερθούμε εκτενέστερα. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι:

α) Να χρησιμοποιήσει το πλοίο που συμφωνήθηκε και να είναι κατάλληλο⁶⁹. Η καταλληλότητα του πλοίου είναι από τα πιο σημαντικά σημεία της θαλάσσιας μεταφοράς και συνεπώς μία από τις σπουδαιότερες υποχρεώσεις του εκναυλωτή.

β) Να δέσει το πλοίο στη διάθεση του ναυλωτή για τη φόρτωση και, αν ο τόπος της φόρτωσης είναι άλλος από τον τόπο που καταρτίστηκε η σύμβαση, να οδηγήσει το πλοίο στον τόπο που συμφωνήθηκε⁷⁰.

γ) Να δεχθεί στο πλοίο τα πράγματα που θα μεταφέρει ή τους επιβάτες και να επιμεληθεί στη φόρτωση και στην καλή στοιβάση του φορτίου, ή να διαδέσει συγκεκριμένο χώρο για τους επιβάτες.

δ) Υποχρέωση για «αναμονή» και «υπεραναμονή» και κατά τη φόρτωση και κατά τη εκφόρτωση.

Ένα άλλο στοιχείο που είναι απαραίτητο στη ναύλωση, γι αυτό δε λείπει σε κανένα σχεδόν ναυλοσύμφωνο, αποτελεί η αναφορά και ο επακριβής καθορισμός των ημερών που πρέπει το πλοίο να περιμένει για να φορτώσει και για να ξεφορτώσει, των ημερών δηλαδή «αναμονής» (σταλία). Η υποχρέωση αυτή του εκναυλωτή δεν εξαντλείται μόνο όταν περάσουν οι μέρες που έχουν συμφωνηθεί. Συνήθως, συμφωνείται ότι, αν εξαντληθούν οι ημέρες αναμονής, το πλοίο είναι υποχρεωμένο να παραμείνει ακόμα ορισμένες μέρες, χρόνος «υπεραναμονής» (κόντρα σταλία) και ότι για την κάθε μία ημέρα υπεραναμονής πρέπει να καταβληθεί ορισμένο ποσό⁷¹.

68. Κώδικας Ν.5, φ. 2α.

69. «το καϊκιν τος ορδινιασμένο και ότιμο εις κάθεν του χρειαζόμενο», Παρ. αρ. 5. Βλ. επίσης Παρ. αρ. 17 (άρθρο 6'): «υπόσχεται την πολάκαν του στάνια από νερά, καλά διορδωμένην, προβλεμένην από αρκετούς ναύτας και αξίαν διά το παρόν έν μόνον ταξίδιον», Ι. Μανιατόπουλος, ό.π. (8), 130 (αρ. 14, ναυλοσύμφωνο, 16-8-1815). Τα ίδια ακριβώς συναντάμε όσον αφορά την καταλληλότητα του πλοίου και στο Νόμο Ροδίων Ναυτικό. Βλ. W. Ashburner, ό.π. (61), 18-19 (άρθρο 1α').

70. «να υπάγει εις την νήσον της Κούλουρης», Παρ. αρ. 13 και 14· «να βαλθεί εις τα πανιά και να υπάγει εις την σκάλαν Κούμης», Παρ. αρ. 17.

71. Η παλαιότερη αναφορά βρίσκεται στο Νόμο Ροδίων Ναυτικό, άρθρο 25. Βλ. W. Ashburner, ό.π. (61), 26.

Με το ακόλουθο σκεπτικό δικαιολογείται ότι οι μέρες της υπεραναμονής πρέπει να πληρωθούν. Στη ναυτιλία και γενικά στο εμπόριο το κοινώς λεγόμενο «ο χρόνος είναι χρήμα» έχει την απόλυτη εφαρμογή του. Η οποιαδήποτε καθυστέρηση έχει και οικονομικές συνέπειες και συνεπώς πρέπει να καθοριστεί και να συμφωνηθεί το επιτρεπτό όριο. Ιδιαίτερα στην ιστιοφόρο ναυτιλία που η αναχώρηση του πλοίου εξαρτάται απόλυτα από τις καιρικές συνθήκες, η καθυστέρηση που δεν οφείλεται σ' εκείνες και που μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να χαθούν ευνοϊκές συνθήκες, ή να έρθουν δυσμενείς δεν δικαιολογείται και συνεπώς ο υπαίτιος πρέπει να αντιμετωπίσει τις συνέπειες. Δεν μπορεί να χαρακτηριστεί υπερήμερος και η παροχή να καταστεί άσκοπη, επειδή στη ναύλωση συνεχίζεται η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων μέχρι να αποπερατωθεί. Κατά τους τελευταίους αιώνες ειδικά, στην επιστήμη, είναι μεγάλη η διαμάχη, όσον αφορά τη νομική φύση της υπεραναμονής. Η υπεραναμονή αποτελεί «διαφέρον» (*in quod interest*) που αντιπροσωπεύει τη δετική ζημιά και το κέρδος που στερήθηκε ο μεταφορέας, ή εξομοιώνεται με τα ναύλα δηλαδή αποτελεί «πρόσδετο ναύλο», συμπλήρωμα, προσαύξημα ή παρακολούθημα των ναύλων⁷²; Και οι δύο απόψεις έχουν τους υπέρμαχούς τους, όμως η παραπέρα ανάλυση ξεφεύγει από τα όρια της παρούσας.

ε) Να ενεργήσει τη μεταφορά, όπου συμφωνήθηκε και να ακολουθήσει το δρομολόγιο που έχει συμφωνηθεί.

στ') Στις υποχρεώσεις του εκναυλωτή εντάσσεται και η ακόλουθη: Στα ναυλοσύμφωνα, συχνά, περιέχεται ο όρος ότι ο ναυλωτής θα ταξιδέψει με το πλοίο, χωρίς να πληρώσει ναύλα, ότι θα του παρέχεται ενδιαίτημα και τροφή και ότι δικαιούται να συνταξιδεύει με άνδρωπους του με τους ίδιους όρους⁷³. Συμφωνείται επίσης ότι αντί για τον ίδιο το ναυλωτή, με τα ίδια δικαιώματα θα ταξιδέψει ο «σοπρακάρικος» του (*sopracarico*), ο οποίος είναι ένα είδος αντιπροσώπου του και συνοδού του φορτίου⁷⁴. Δεν υπάγεται στην κατηγορία του επιβάτη, μολονότι του παρέ-

72. Βλ. την παλαιά αλλά πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη του Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλου, «Ο νομικός χαρακτήρ της αποζημιώσεως των επισταλιών», *Αρχείον Ιδιωτικού Δικαίου*, II, 105-127.

73. Βλ. Παρ. αρ. 17 (άρθρο ε').

74. «όστις εμβαρκάρει ενταύθα ως σοπροκάρικος», Ν.6, φ. 28α-β (ναυλοσύμφωνο, 12-7-1819)· Ν.6, φ. 29β (ναυλοσύμφωνο, 16-7-1819)· «υπόσχεται έτι ο καπιτάνιος εις τον ναυλοφόρον του διά να δεχθεί εις την αυτήν του σκούναν διά σοπροκάρικον, τον Γεώργιον Φαντόπουλον και με άλλους δύο ετέρους, των οποίων θέλει δώσει γιατάκι εις έν μέρος της κάμαρης, οίτινες και είναι άναυλοι», Ν.6, φ. 30β (ναυλοσύμφωνο, 1-9-1819)· Ν.4, φ. 16α-17α (ναυλοσύμφωνο, 10-2-1821)· Ι. Μανιατόπουλος, *Δίκαιο, ό.π.* (8), 127 (αρ. 12, ναυλοσύμφωνο, 11-8-1806)· Δ. Γκόφας, *Φόρτωση, ό.π.* (16), 148-150 (αρ. 9, ναυλοσύμφωνο, 10-6-1813).



χεται ενδιαίτημα και τροφή, επειδή αντλεί το δικαίωμά του από αυτό τούτο το ναυλοσύμφωνο, δεν πληρώνει ναύλα και ο σκοπός του είναι να συνοδεύει το φορτίο και να το φροντίζει, ενώ ο επιβάτης συνδέεται με προσωπική σύμβαση μεταφοράς, δεν έχει καμιά σχέση με το φορτίο και πληρώνει ναύλα για τη μεταφορά του.

ζ) Να εκδόσει «φορτωτική», εφόσον συνηθίζεται, ή εφόσον έχει συμφωνηθεί⁷⁵.

8. - Υποχρεώσεις του ναυλωτή.

α) Η πρώτη και σπουδαιότερη υποχρέωση του ναυλωτή είναι να πληρώσει τα ναύλα που έχουν συμφωνηθεί.

Η συμφωνία για το ύψος, τον τρόπο, τόπο και χρόνο πληρωμής των ναύλων αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της ναύλωσης. Κατά κανόνα πληρώνονται, μετά την εκφόρτωση στο λιμάνι προορισμού, αλλά μπορεί, σπανιότερα, να δοθεί και προκαταβολή πριν ξεκινήσει το πλοίο⁷⁶.

Όσον αφορά το ύψος των ναύλων, συνηθίζονται τα ναύλα «κατ' αποκοπή», δηλαδή ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένο ποσό ως αμοιβή του εκναυλωτή-καπετάνιου για την εκτέλεση της ναύλωσης⁷⁷. Τα ναύλα κατ' αποκοπή μπορεί να συμφωνηθούν για όλες τις περιπτώσεις της ναύλωσης και για όλα τα μεταφερόμενα φορτία· όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, τα ναύλα εξυπακούεται ότι συμφωνούνται κατ' αποκοπή.

Τα ναύλα συχνά υπολογίζονται με άλλο τρόπο, που έχει άμεση σχέση με τα μεταφερόμενα αγαθά. Έτσι έχουμε ναύλα με το «κοιλό» ή με το «καντάρι» προκειμένου για φορτία χύμα ή που ζυγίζονται⁷⁸ και ναύλα με

75. Για τη φορτωτική βλ. περισσότερα στο Δ. Γκόφας, «Δυο φορτωτικά εκ Κερκύρας των ετών 1799 και 1803 αφορώσαι εις μεταφοράς ελαίου», *Μελέται προς τιμήν Στρατή Γ. Ανδρεάδη*, Αθήνα 1973, 55-65, επίσης στις *Μελέτες Ιστορίας του ελληνικού δικαίου των συναλλαγών*, Αθήνα 1993, 373-381, όπου και παραπέμπεται. Βλ. επίσης Ι. Μανιατόπουλος, *Δίκαιο*, ό.π. (16), 57 επ.

76. Βλ. Παρ. αρ. 4, όπου δίνεται ένα ποσό «διά να κάμου κουμπανίες» και όταν φτάσουν στο λιμάνι προορισμού να δοθεί το υπόλοιπο ποσό των ναύλων· Παρ. αρ. 8, όπου «έλαθεν εις μετρητά πεσίνι ο αυτός καραβοκύρης γρόσια 1500»· Δ. Γκόφας, «Διαμαρτυρικών (Προτέστον) του έτους 1807 εν Σύρου», «Ξένιον», *Festschrift für Pan. J. Zeros*, 1973, 481 επ., επίσης στις *Μελέτες Ιστορίας του ελληνικού δικαίου των συναλλαγών*, Αθήνα 1993, 391 σημ.47, όπου και παραπέμπεται. Στην εν λόγω μελέτη ο συγγραφέας εκδτεει την ιστορική διαδρομή της καταβολής των ναύλων post-numerando, από την αρχαιότητα μέχρι και την τουρκοκρατία.

77. «και ναυλώνουν το διά ρεάλια πενήντα», Παρ. αρ. 4· «αποκομένου ναύλου γρόσια τούρκικα 850», Ι. Ν. Φραγκούλας, ό.π. (43), 42-43 (ναυλοσύμφωνο, 17-8-1833)· «να ναυλώσουν το ημισυ του πλοίου διά 50 γρ.» και «διά ναύλο γρ. 85», Α. Θ. Δρακάκης, Σύρος Β', ό.π. (3), 389-390 (αρ. 84, ναυλοσύμφωνο, 4-11-1783) και 398 (αρ. 92, ναυλοσύμφωνο, 12-8-1788), αντίστοιχα.

78. Το κοιλό είναι μέτρο βάρους και μονάδα χωρητικότητας, ίσο με 24 οκάδες (το

τη «βαρέλα», προκειμένου για υγρά (ιδίως κρασί και λάδι)⁷⁹. Σπανιότερα έρχονται τα ναύλα με τη «χιλιάδα»⁸⁰ και τα ναύλα με το «μάτζο»⁸¹.

Τα ναύλα μπορεί να συμφωνηθεί να υπολογιστούν με το μήνα ή με την ημέρα⁸².

Είναι φορές που τα ναύλα υπολογίζονται ανάλογα με το ταξίδι πηγαιμού ή πηγαιμού και ερχομού⁸³. Συνυφασμένη με το ταξίδι είναι και η περίπτωση που η μεταφορά έχει εν μέρει συντελεστεί, δηλαδή τα φορτία έφτασαν μέχρι ένα σημείο και μετά τα ταξίδι διακόπηκε για διάφορους λόγους. Μολονότι ο εκναυλωτής, αν δεν αποπερατωθεί το ταξίδι, θα έπρεπε να χάνει κάθε αξίωση για τα ναύλα, επιτρέπεται να συμφωνηθεί

πολίτικο είναι ίσο με 22 οκάδες), συνηθίζεται στα δημητριακά. Το καντάρι (kintar) είναι μέτρο βάρους, ίσο με 44 οκάδες. Βλ. «να δώνει εισέ κάθε κοιλό άσπρα έντεκα», Παρ. αρ. 1· «εσυμφώνησαν διά ναύλο του καϊκίου προς παράδες είκοσι το κοιλό το πολίτικον», Γ. Ε. Ροδολάκης, Εταιρίες, ό.π. (15), 687 (αρ. 4)· «κουκιά, ρεθύδια και ρύζια....προς παράδες 105 το κάθε κοιλόν πολίτικο», Ι. Μανιατόπουλος, ό.π. (8), 130 (αρ. 14, ναυλοσύμφωνο, 16-8-1815)· «καλαμπόκια και σιτάρι....προς παράδες 110 το πολίτικον κοιλόν», Ι. Μανιατόπουλος, ό.π. (8), 132 (αρ. 15, ναυλοσύμφωνο, 4-9-1818)· «κρασί....σε κάθε καντάριν άσπρα...», ΓΑΚ. 86, 172 (αρ. 25)· «τυρί....προς γρόσια 30 εις το καντάρι ναύλα», Ν.1, φ. 18α (ναυλοσύμφωνο, 13-5-1818)· «διά ναύλο....προς εφτά γρόσια το κάθε καντάρι», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 153-155 (αρ. 12, ναυλοσύμφωνο, 15-1-1814).

79. Η βαρέλα (barella) είναι ξύλινο δοχείο για υγρά, με χωρητικότητα που ποικίλλει, 40-60 οκάδες. Βλ. «ξύδι....από ένα κάρτον ναύλον εις κάθε βαρέλα», ΓΑΚ 86, 168 (αρ. 21)· «κρασίν, σε πάσα μία βαρέλα άσπρα...», ΓΑΚ 86, 172 (αρ.25)· «κρασιά....προς γρόσια τέσσερα την βενέτικην βαρέλα, οκάδες 48», Ι. Μανιατόπουλος, ό.π. (8), 130 (αρ. 13, ναυλοσύμφωνο, 16-8-1807)· «κρασί....προς δύο γρόσια εις την καδεκαστην βαρέλα διά ναύλο», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 152-153 (αρ. 11, ναυλοσύμφωνο, 3-9-1813).

80. Η χιλιάδα είναι μέτρο βάρους δημητριακών, μετράνε επίσης τα εσπεριδοειδή και ξερούς καρπούς (καρύδια, σταφίδα, βελανίδι, λεμόνια), ίση με 333 οκάδες. Βλ. «λεϊμόνι....ναύλα προς παράδες 100 την χιλιάδα», Ν.1, φ. 10α (ναυλοσύμφωνο, 27-11-1817)· «με τον ναύλον προς γρόσια τρία την κάθε χιλιάδα λεμόνια», Ν.4, φ. 36 (ναυλοσύμφωνο, 11-12-1820)· «λεμόνι....με το ναύλον προς 110 παράδες την κάθε χιλιάδα», Ν.4, φ.4α και 46 (ναυλοσύμφωνο, 23-12-1820 και 9-2-1821 αντίστοιχα).

81. Το μάτζο (mazzo=η δεσμίδα) είναι μέτρο για διάφορα εμπορεύματα που μεταφέρονται σε δεσμίδα και έτσι μετριώνται. Βλ. «εφόρτωσε εις την μπομπάρδα του 300 μάτζα τζέρκια Μεσσίνας, προς παράδες 30 εις το μάτζο ναύλον», Ν.1, φ. 56 (ναυλοσύμφωνο, 21- 7-1817).

82. «με μηνιαίον ουλουφέ», Παρ. αρ. 8· «ο ναύλος διά αυτό το ταξίδιον είναι μηνιαίος, αρχινώντας αφ' ημέρας οπού εντεύθεν μισεύσει», Ν.6, φ. 30α (ναυλοσύμφωνο, 15-9-1819)· «ο ναύλος....ειναι προς γρόσια 5 την ημέραν, αφ' ημέρας του εντεύθεν μισεμού του», Παρ. αρ. 11.

83. «διά έν και μόνο βιάγγιον....συνεφωνήθη ο ναύλος εκ των δύο αντάρ και τονάρ, εις τας διορισμένας σκάλας και διά αυτό το μόνον ταξίδιον», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 148-150 (αρ. 9, ναυλοσύμφωνο, 10- 7-1813).



και να λάβει τα ανάλογα ναύλα με το μέρος του ταξιδιού που εκτέλεσε⁸⁴. Είναι η περίπτωση του «ναύλου αποστάσεως», όπως με τη σύγχρονη έννοιά του είναι γνωστός, μολονότι ιστορικά τον συναντάμε από το Μεσαίωμα τουλάχιστον⁸⁵.

β) Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να φέρει τα φορτία έγκαιρα και να φορτωθούν καθώς και να ξεφορτωθούν μέσα στις προθεσμίες που συμφωνήθηκαν, να μην ξεπεράσει δηλαδή τις μέρες αναμονής και υπεραναμονής για τη φόρτωση και για την εκφόρτωση.

9. - Εξασφαλιστικές ρήτρες

Ο εκναυλωτής-καπετάνιος και ο ναυλωτής στα ναυλοσύμφωνα υπόσχονται «να φυλάξουν» όλα όσα συμφώνησαν⁸⁶. Μιά τέτοια υπόσχεση γενική και αόριστη δεν έχει και τόσο μεγάλη πραχτική αξία, ακόμα και αν με την υπόσχεση αυτή ο παραβάτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον αντισυμβαλλόμενο του⁸⁷. Για τους λόγους αυτούς συνηθίζεται να εξασφαλίζεται η τήρηση των όσων υποσχέθηκαν οι συμβαλλόμενοι στα ναυλοσύμφωνα με συγκεκριμένες εξασφαλιστικές ρήτρες. Η ποινική ρήτρα είναι η πιο συχνή και ακολουθεί η ρήτρα για την ικανοποίηση του δανειστή με όλη την περιουσία του οφειλέτη⁸⁸.

Ειδικότερα, στα Ναξιώτικα συμφωνητικά, ποινική ρήτρα υποχρεώνεται να καταβάλει εκείνος που θα υπαναχωρήσει (ο ανηλογήσας) σε

84. Βλ. Παρ. αρ. 12.

85. Ν. Δελούκας, «Ο ναύλος αποστάσεως», *Εφημερίς ελληνικής και αλλοδαπής νομολογίας*, 64, 117-140.

86. Βλ. Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 150-152 (αρ. 10, ναυλοσύμφωνο, 29-7-1813). Βλ. επίσης το ναυλοσύμφωνο του Σατωμπριάν, ό.π. (59): «διὰ τούτο υπόσχεται τόσον ο ρηθείς Χατζή Πολύκαρπος ναυλωκτής καθώς και καπιτάνος να φυλάξουν όλα αυτά οπού υποσχέθηκαν».

87. «να πληρώσει του άλλου όλες τας ζημίας, διάφορα έξοδα», Ι. Μανιατόπουλος, *Δίκαιο*, ό.π. (8), 128-129 (αρ. 13, ναυλοσύμφωνο, 16-8-1807). «να πληρώσει άνευ τινός προφάσεως όλες τας ζημίας, έξοδα ινταρέσσα και πάν έτερον οπού δι εκείνον ήθελε δοκιμάσει και αυτό ούτως και ουχί αλλέως», Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 146-148 (αρ. 8, ναυλοσύμφωνο, 4-7-1812). «ο παραβάτης τούτων είναι υποκείμενος εις όλες τας ζημίας, έξοδα διάφορα και κάθε άλλον», Ι. Μανιατόπουλος, *Δίκαιο*, ό.π. (8), 130-131 (αρ. 14, ναυλοσύμφωνο, 16-8-1815). «υποσχόμενοι και τα δύο μέρη να φυλάξουν τα άνωθεν συνφωνηκά ασπαρασάλευτα και όποιος λείψει του άλλου να αποκρένεται ντάνα πέζα νιτερέσια» (danna, spesa, interessa=ζημιές, δαπάνες, τόκους), Γ. Ε. Ροδολάκης, *Εταιρίες*, ό.π. (15), 688.

88. Η ποινική ρήτρα και η ικανοποίηση του δανειστή με όλη την περιουσία του οφειλέτη αποτελούν στην ουσία επιβιώσεις αρχαίων ελληνικών εθίμων. Βλ. Μ. Α. Τουρτόγλου, «Η εξασφάλιση των δικαιωμάτων στα μεταβυζαντινά δικαιοπρακτικά έγγραφα. Επιβιώσεις αρχαίων ελληνικών δικαίων», *Πρακτικά της Ακαδημίας Αθηνών*, 71 (1996), 115 επ., και *Μελετήματα ιστορίας ελληνικού δικαίου*, 3, Αθήνα 2000, 33-55, όπου εκτεταμένα και πειστικά αναπτύσσεται το θέμα.

δημόσια Αρχή (αφεντία) ή δημόσιο πρόσωπο (καδή, κεχαγιά)⁸⁹. Είναι μία μέθοδος που εξασφαλίζει την τήρηση όσων συμφωνήθηκαν, επειδή ο οφειλέτης θα πληρώσει οπωσδήποτε την ποινή, αφού ο Τούρκος αξιωματούχος δεν θα άφηνε την ευκαιρία να πάει χαμένη. Στα άλλα ναυλοσύμφωνα η ποινική ρήτρα (κοντάνα, πισμαλίκι) καταβάλλεται από τον υπόχρεο στον αντισυμβαλλόμενο⁹⁰. Σε μία σύμβαση μεταφοράς επιβάτη, ως ποινική ρήτρα συμφωνείται το ποσό των ναύλων⁹¹.

Η υπόσχεση να εξασφαλιστεί ο αντισυμβαλλόμενος ακόμα και με όλη την περιουσία του οφειλέτη-παραβάτη δεν είναι σπάνια⁹². Ένας αξιοσημείωτος συνδυασμός, απόρροια του χαρακτήρα της ναύλωσης ως αμφοτεροβαρούς σύμβασης με αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις και των δύο μερών είναι και εκείνος, που ο μέν ναυλωτής βάζει υπέγγυο την περιουσία του, ενώ ο εκναυλωτής το πλοίο του⁹³.

10. - «Εις τίτλον φούντος».

Σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα συμφωνείται να καταβάλει ο πλοίαρχος στο ναυλωτή μόλις περατωθεί η φόρτωση ένα χρηματικό ποσό (διά φούντος, εις τίτλον φούντος, επάνω εις τας πραγματείας φόνδα), αναλαμβάνοντας πάντοτε τον κίνδυνο (ρίζιγα μαρίτιμα, τα ρίσκια της θαλάσσης, τα ρίσκια της θαλάσσης κατ' αναλογίαν), που θα του επιστραφεί στο λιμάνι προορισμού πριν αρχίσει το ξεφόρτωμα ή όταν ξεφορτώσει το μισό φορτίο, και μάλιστα θα καταβληθεί στα ίδια νομίσματα που δόθηκε, ή έστω σε νόμισμα που είναι σε χρήση⁹⁴.

89. Παρ. αρ. 1 και 4. Βλ. επίσης, ΓΑΚ 86, 172 (αρ. 25)· Γ. Ε. Ροδολάκης, Συντροφίες, ό.π. (6), 578 (αρ. 3).

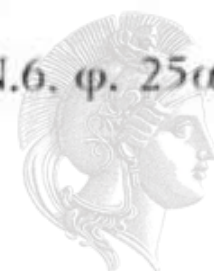
90. Παρ. αρ. 5, 13 και 14· «να πληρώνει ο εις του άλλου γρόσια 1000 εις τίτλον εξόδων και παραβάσεως», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 148-150 (αρ. 9, ναυλοσύμφωνο, 10-7-1813)· «να πληρώσει του άλλου μέρους εις τίτλον παραβάσεως και ζημιών κατά τους κανόνες του εμπορικού συστήματος γρόσια...», Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 132 (αρ. 15, ναυλοσύμφωνο, 4-9-1818)· «όποιος των μερών μαγκάρει και δεν ήθελεν ακολουθήσει αυτό το ταξίδιον να δώσει εις τον άλλον διά πισμανλίκι γρόσια 300», Ν.6, φ. 356 και 36α (ναυλοσύμφωνα από 4-2-1820 και 18-2-1820 αντίστοιχα). Βλ. επίσης Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 127 (αρ. 12, ναυλοσύμφωνο, 11-8-1806)· Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 152-153 (αρ. 11, ναυλοσύμφωνο, 3-9-1813)·

91. «όποιο από τα δύο μέρη γελάσει ένας περί του άλλου, υποσκέβεται να πληρώσει του άλλου τον άνωθεν ναύλον, ήγουν τα φλουριά βενέτικα», Α. Θ. Δρακάκης, Σύρος Β', ό.π. (3), 396 (αρ. 89, ναυλοσύμφωνο, 15-1-1787).

92. «υποσχόμενα τα μέρη με όλα αυτών τα καλά κινητά και ακίνητα», Δ. Γκόφας, Φόρτωση, ό.π. (16), 146-148 (αρ. 8, ναυλοσύμφωνο, 4-7-1812).

93. «υπόσχονται τα μέρη να διατηρήσουν απαράβατον την συμφωνίαν ταύτην, ο μεν ναυλωτής με όλα αυτού τα καλά, κινητά και ακίνητα, ο δε καπιτάνιος με το βριγαντίνον του», Ν.4, φ. 16α-17α (ναυλοσύμφωνο, 10-2-1821).

94. «να μετρήσει τα ρηθέντα φόνδα εις ό,τι μονέδα τα επερίλαβεν», Ν.6, φ. 25α



Ο Ι. Μανιατόπουλος υποστηρίζει ότι «εσυνηδίζετο παλαιόθεν», ότι προβλέπεται από το άρθρο 43 των «Πολιτικών και θαλασσοεμπορικών νόμων»⁹⁵, ότι πάντως δεν ήταν υποχρεωτικό, ότι δινόταν ως εγγύηση για την κανονική εκτέλεση της σύμβασης, και τέλος δέχεται, διατηρώντας κάποιες επιφυλάξεις («τείνομεν να δεχθώμεν») ότι η πρακτική αυτή ιδιαίτερα όταν ελάμβανε τη μορφή ναυτικού δανείου απέβλεπε στο να αναπληρώσει το δεσμό της ναυτικής ασφάλειας⁹⁶. Ο Ε. Αθηναίος προχωράει παραπέρα και δέχεται ότι ο πλοίαρχος σύμφωνα με το άρθρο 45 των ΠκΘΝ «υπεχρεούτο», ενώ σύμφωνα με το άρθρο 54 των ίδιων νόμων τεκμαίρεται ότι τα χρήματα αυτά αποτελούσαν ναυτικό δάνειο και ασφαλιζόταν με αυτά το φορτίο⁹⁷. Ο Δ. Γκόφας εκτός των άλλων το θεωρεί ως ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της συγγένειας των συνηθειών που ίσχυαν στην τουρκοκρατούμενη Ελλάδα με αυτές που εφαρμόζονταν από την ιταλική ναυτιλία⁹⁸. Είναι γεγονός ότι η πρακτική αυτή συνηδιζόταν στην Ιταλία και, όπως υποστηρίζει ο Zeno, στην ουσία δεν αποτελεί ένα ναυτικό δάνειο αλλά ένα είδος ασφάλισης με το οποίο ο πλοίαρχος ασφαρίζει το εμπόρευμα που μεταφέρει⁹⁹. Αντίθετα, είναι αξιοπαρατήρητο το ότι ο καπετάν Νικόλαος Κεφαλάς, δεν αναφέρει τίποτα πάνω στο θέμα¹⁰⁰. Μας προβληματίζει η σιωπή του Κεφαλά, ο οποίος συνήθως αναφέρει περισσότερα από αυτά που ισχύουν κατά την εποχή του, προσδίδοντας και τις προσωπικές του απόψεις. Μήπως σημαίνει ότι κατά την εποχή του ο δεσμός δεν ήταν σε χρήση στις Βενετοκρατούμενες περιοχές και στην Ευρώπη, ή τουλάχιστον στα Εφτάνησα;

Πάνω σ' αυτό το θέμα παρατηρούμε τα ακόλουθα:

Σχεδόν μόνο στην Ύδρα, στη νομοθεσία της και σε υδραίικα ναυλοσύμφωνα, συναντάμε την εν λόγω πρακτική. Στην Ύδρα όπως προκύπτει από τα ναυλοσύμφωνα που μας είναι γνωστά στα μισά περίπου από εκεί-

(ναυλοσύμφωνο, 14-5-1819)· Ν.6, φ. 26α (ναυλοσύμφωνο, 29-5-1819)· «εις μονέδα ενεργητική», Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 128 (αρ. 13).

95. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, Νομοθεσία, ό.π. (29), 286-287.

96. Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 61 επ. (υποχρέωση αρ. 8).

97. Ε. Ν. Αθηναίος, Δίκαιο, ό.π. (7), 63.

98. Δ. Γκόφας, Φόρτωση ό.π. (16), 124 (σημ.4) και 126 (σημ.2).

99. R. Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel mediterraneo*, Μιλάνο 1946, 307. Ο Zeno, όμως, στηρίζεται σε έγγραφα παλαιότερων αιώνων, του 13ου και 14ου. Κατά την εποχή που ερευνάμε η επιβίωση του δεσμού είναι μόνο τοπική στον ελλαδικό χώρο, ή γενικότερη και στη Δύση;

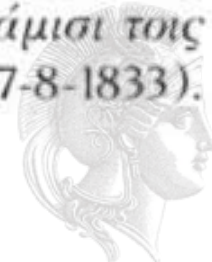
100. Καπετάν Νικόλαος Κεφαλάς, *Θαλάσσιος Νομοθεσία, συναδρoισμένη από διαφόρους νομοθέτας θαλασσίους Ευρωπαίους, και πλουτισμένη από διαφόρους φυλαττομένας συνηθείας*, Βιέννη 1817. Ο Μανιατόπουλος αναρωτιέται για τη σιωπή του Κεφαλά. Βλ. Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), σ.62, σημ.1

να δίνονται φόντα¹⁰¹. Τα φόντα που δίνονται με τόκο τα συναντάμε σε πολύ πιο μικρή αναλογία, φτάνοντας μόνο στο 1/5 του συνόλου¹⁰². Εκτός από την Ύδρα, μόνο σε δύο ναυλοσύμφωνα δίνονται φόντα: σε ένα Αντριάτικο του 1756, όπου ο καπετάνιος έδωσε χρηματικό ποσό στο ναυλωτή και σε ένα Σκιαδίτικο του 1833, όπου ο καπετάνιος δίνει φόντα έντοκα για ένα μήνα προς 3,5%¹⁰³. Άλλη αναφορά δεν έχουμε. Η παντελής σχεδόν απουσία της εν λόγω πρακτικής από τα άλλα ναυλοσύμφωνα γεννά πλήθος ερωτήματα. Όμως, η παλαιότερη αναφορά της στο Αντριάτικο ναυλοσύμφωνο του 1756 (το ποσό που δίνεται αναφέρεται ως «συρμαγιά», αλλά κατά τη γνώμη μου αποτελεί δόσιμο φόντων) και η εφαρμογή της, με ενδιαμέσο την Ύδρα, στη Σκιάδο, το 1833, συνεπώς μετά την επανάσταση, στην ελεύθερη πια Ελλάδα, την αποδεικνύει ζωντανή για

101. Στον Κώδικα Ν.1, έχουν δοθεί φόντα μόνο σε 2 από τα 7 ναυλοσύμφωνα που περιέχει, στο Ν.6 σε 16 από τα 29, στο Ν.4 σε 8 από τα 12 και στο Ν.5 σε 1 από τα 2, συνολικά και στους τέσσερις κώδικες σε 27 από τα 50. Βλ. και στο Παράρτημα της παρούσας τα ναυλοσύμφωνα αρ. 16 (από το Ν.4), 15 (από το Ν.5) και τα 13, 14 (από το Ν.6). Το ίδιο συμβαίνει και με τα ναυλοσύμφωνα που εκδίδουν οι Ι. Μανιατόπουλος, ό.π. (8), 127-132 και Δ. Γκόφας, ό.π. (16), 144-150. Ο Μανιατόπουλος εκδίδει τέσσερα υδραίικα ναυλοσύμφωνα στο παράρτημά του, τα αρ. 12-15, από τα οποία στα δύο δίνονται φόντα (αρ. 12, από 11-8-1806 και 13, από 16-8-1807). Ο Γκόφας πάλι εκδίδει τρία υδραίικα ναυλοσύμφωνα (στο παράρτημά του, τα αρ. 7-9), από τα οποία μόνο στο ένα δίνονται φόντα (αρ. 9, από 10-7-1813).

102. Από το σύνολο των ναυλοσυμφώνων των Κωδίκων Ν.1, Ν.4, Ν.5 και Ν.6 που δίνονται φόντα, μόνο σε 5 (2 του Ν.6 και 3 του Ν.4) δηλαδή στο 1/5 συμφωνείται τόκος. Αυτά είναι: α) Ν.6 (φ. 28α-β, ναυλοσύμφωνο, 12-7-1819) «να μετρήσουν τα ρηθέντα φόνδα εις ό,τι μονέδα επερίλαβον (γρ. 3.000) και αυτών διάφορον διά το βιάντζο πηγαιμόν και ερχομόν γρ. 150», β) Ν.6 (φ. 28β-29α, ναυλοσύμφωνο 16-7-1819) «φόνδα.... και αυτών διάφορον διά το ταξίδιον πηγαιμόν και ερχομόν 5 τα %», γ) Ν.4 (φ. 2α, ναυλοσύμφωνο, 12-7-1820) «να μετρήσει και περιπλέον γρ. 48, οπού είναι το διάφορον εις τα γρ. των φόνδων προς 8% κατά την συμφωνίαν», δ) Ν.4 (φ. 3α, ναυλοσύμφωνο, 22-10-1820) «επί τη συμφωνία και εν υποσχέσει των πραγματευτών, να πληρώνουν διάφορον 6 τα %» και ε) Ν.4 (φ. 3α, ναυλοσύμφωνο, 23-10-1820) «έλαβεν φόντα γρόσια 200, έτι έλαβεν ο ίδιος φόνδα γρόσια 426.10 εις τα οποία υπόσχεται να πληρώσει διάφορον.... έξε εις τα %....να μετρήσει τα ρηθέντα γρόσια 626.10 και το διάφορον των γροσίων 426.10, έξε τα % ...γρόσια 25.22». Αντίθετα, έχουμε ναυλοσύμφωνα όπου ρητά συμφωνείται ότι τα φόντα θα δοθούν χωρίς τόκο. Έτσι, «να πληρώσει τα φόνδα και τον ναύλον και όχι άλλο τι περισσότερον, δηλ. διάφορον», Ν.6, φ. 27α, από 19-6-1819. «να δώσει φόνδα....χωρίς διάφορον», Ι. Μανιατόπουλος, Δίκαιο, ό.π. (8), 127 (αρ. 12).

103. «ακόμα του εμέτρησεν ο карабоκύρης του άνωθεν Διακογιώργη εξόχως το ναύλο ασιλάνια ...και γίνονται όλα , συρμαγιά και ναύλος, ασιλάνια...», Δ. Ι. Πολέμης, ό.π. (43), 121-122 (ναυλοσύμφωνο, 14-9-1756). «δίδων εισέτι ο πλοίαρχος εις φούντα, χρυσά....εις προδεσμίαν ενός μηνός και υπό συμφωνίαν τόκου τριάμισι τοις εκατόν κατά μήνα», Ι. Ν. Φραγκούλας, ό.π. (43), 42-43 (ναυλοσύμφωνο, 17-8-1833).



μακρύ χρονικό διάστημα, αλλά έχει πια μετατραπεί καθαρά σε δανειοδότηση (έντοκη) του ναυλωτή.

Στην Ύδρα, επιπλέον, η πραχτική αυτή του δοσίματος φόντων δεσμοδετείται. Στο άρθρο 43 των ΠκΘΝ και στο αντίστοιχό του άρθρο 9 των ΘΝ περιγράφεται με λεπτομέρεια η διαδικασία που πρέπει να τηρήσει ο καπετάνιος, αν μετά την πώληση του φορτίου του στην Ευρώπη ναυλωθεί για την Ανατολή (Λεβάντε) και χρειαστεί να δώσει χρήματα («καπιτάλια» στους ΠκΘΝ, «σερμαγιάν» στους ΘΝ)¹⁰⁴. Ο καπετάνιος πρέπει να πάρει πρώτα στην εξουσία του τα φορτία (να τα φορτώσει), πρέπει να εξακριβώσει ότι είναι καλής ποιότητας και ότι αξίζουν τουλάχιστον το διπλάσιο από τα κεφάλαιο (τα φόντα) που θα δώσει στο ναυλωτή και πρέπει η συμφωνία να γίνει εγγράφως. Αν παραλείψει να προβεί σε όλες αυτές τις ενέργειες και ζημιωθεί στον τόπο που θα πάει, ευδύνεται απέναντι στους δανειστές του.

Από τη διατύπωση του άρθρου 43 δεν γίνεται εύκολα κατανοητό από πού είναι πιθανό να προκύψει η ζημιά του καπετάνιου. Εφόσον τα φόντα θα επιστραφούν στο λιμάνι προορισμού και μάλιστα πρίν ξεφορτώσει και παραδώσει τα φορτία, πώς θα ζημιωθεί ο καπετάνιος; Αν δεν επιστραφούν τα φόντα, ο καπετάνιος έχει τους συνηθισμένους τρόπους να τα απαιτήσει, αφού πρόκειται για δάνειο. Επιπλέον κρατώντας στα χέρια του (μέσα στο πλοίο) τα φορτία, ακόμα και αν η αξία τους είναι μικρότερη από τα φόντα, έχει ένα ακόμα τρόπο πίεσης για την εξόφλησή του. Συνεπώς η «ζημιά» του μπορεί να περιοριστεί στο ελάχιστο. Αν πάλι επέλθει ο κίνδυνος που έχει αναλάβει, έτσι κι αλλιώς και τα φορτία χάνονται και κατ' αναλογία χάνει κι εκείνος τα φόντα. Το άρθρο 43 δεν εννοεί βέβαια τις δύο παραπάνω περιπτώσεις. Για να απαιτείται η εκτίμηση του φορτίου πριν ακόμα ο καπετάνιος καταβάλει τα φόντα στο ναυλωτή και εφόσον αυτά δίνονται ως δάνειο –έντοκο ή άτοκο δεν έχει σημασία– πάλι δε δικαιολογείται αυτή η διαδικασία, αφού το δάνειο δεν εξαρτάται από την αξία των φορτίων. Αυτές οι σκέψεις μας οδηγούν στην υπόθεση ότι πρόκειται για την κατά κάποιο τρόπο συμμετοχή του καπετάνιου με το ποσό που δίνει στο εμπόριο και συνεπώς στα κέρδη, επειδή μόνο τότε είναι πιθανό να «ζημιωθεί», αν η αξία των εμπορευμάτων είναι μικρότερη, ή αν ακόμα και με το «διπλάσιο» της αξίας των φορτίων το τίμημα της πώλησής τους δεν τον εξασφαλίσει. Επιπλέον, ο χαρακτηρισμός των χρημάτων ως «σερμαγιάν» και στους ΘΝ και στο Αντρινώτικο ναυλοσύμφωνο του 1756 μας δίνει ένα ακόμα επιχείρημα ότι ο καπετάνιος συμμετέχει στο εμπόριο με το ποσό που δίνει. Ίσως και Ύδραϊος νομοθέτης σιωπώντας πάνω σ' αυτό

104. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, Νομοθεσία, ό.π. (29), 286-287 και 294 (άρθρα 43 και 9 αντίστοιχα).

το δέμα να το θεωρεί ως αυτονόητο. Έχουμε μιά ακόμα απορία όσον αφορά την αιτία του δοσίματος των φόντων, πώς δηλαδή ο Υδραίος καπετάνιος θα δεχόταν να δώσει κεφάλαιο με ρίσκο δικό του χωρίς κανένα κέρδος αλλά μόνο και μόνο για να εξασφαλίσει τη ναύλωση;

Είχε όμως ευρύτερη χρήση αυτό το δόσιμο κεφαλαίου, είτε πρόκειται για δανειοδότηση του ναυλωτή, ή για εγγύηση πάνω τα φορτία, ή για συμμετοχή στη σερμαγιά του εμπορίου; Η παρουσία του δε δίνει επιχειρήματα ούτε υπέρ ούτε κατά, αφού τα ναυλοσύμφωνα που μας είναι γνωστά δεν προέρχονται από το σύνολο του ελλαδικού και του νησιώτικου χώρου και, εκτός από τα ναξιώτικα και εξυπακούεται τα υδραίικα, δεν προσφέρουν επαρκές δείγμα ώστε να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα. Κατά τη γνώμη μου η χρήση του ήταν περιορισμένη και εκτός από την ιδιότυπη και κατά κάποιο τρόπο «σκοτεινή» εφαρμογή του στην Ύδρα, στα άλλα μέρη είχε το χαρακτήρα έντοκου δανείου.

IV

Όλα όσα αναπτύχθηκαν παραπάνω μας επιτρέπουν να διαπιστώσουμε ότι οι σχέσεις που εξετάσαμε διέπονται από κανόνες που προϋποθέτουν σε ικανοποιητικό βαθμό αναπτυγμένο εμποροναυτικό δίκαιο. Ποιά όμως είναι η προέλευση αυτού του δικαίου;

Κατ' αρχάς πρέπει να έχουμε υπόψη μας τα εξής: Πρώτο, κατά την τουρκοκρατία θετό δίκαιο, εκτός από εκείνο του κατακτητή, δεν υπάρχει. Δεύτερο, δε διαπιστώνεται η ύπαρξη τούρκικου εμποροναυτικού δικαίου. Τρίτο, οποιοσδήποτε νομικός κανόνας που εφαρμόζεται από τους υπόδουλους έχει την έννοια του εθίμου και ως τέτοιο πρέπει να εννοείται. Τεταρτο, κατά κανόνα στα τοπικά εθιμικά δίκαια, όπως παρουσιάζονται στις «κωδικοποιήσεις» τους του τέλους του 18ου και των αρχών του 19ου, αν εξαιρέσουμε την Ύδρα και τις Σπέτσες¹⁰⁵, δεν περιέχονται διατάξεις ναυτικού δικαίου (από τον οποίο κανόνα δεν ξεφεύγει η Νάξος)¹⁰⁶, και Πέμπτο, τα δικαιικά υποστρώματα των ξενοκρατούμενων ελληνικών νησιών ιδιαίτερα του Αιγαίου¹⁰⁷.

105 Γ. Ε. Ροδολάκης, Νομοθεσία, ό.π. (29)· Ι. Τ. Βισβίτης, «Νομικά τινα έθιμα των νήσων Σπετσών, Ύδρας, Πόρου και Σαλαμίνας», *Ε.Α.Ι.Ε.Δ.*, 3 (1950), 10-12 (Θέσπισμα Σπετσών, 15-5-1814).

106. Κάποια νύξη για ναυτικά δάνεια, στο άρθρο ση' της κωδικοποίησης του 1810 «Αι χρεωστικάί ομολογίαι της στερεάς προτιμώνται από τας της θαλάσσης», δεν ανατρέπει τα όσα παρατηρήσαμε. Βλ. "Θέμις", Λ. Σγούτα, 5 (Αθήνα 1852), 134 επ.· Ι. και Π. Ζέπου, *JGR.*, 8 (Αθήνα 1931), 523 επ. Βλ. επίσης Ι. Ν. Δελλα-Ρόκκας, «Το δίκαιον της Νάξου κατά τους χρόνους της τουρκοκρατίας», *Ε.Ε.Κ.Μ.*, Ζ' (1968), 427-481.

107. Η αναφορά στα εν λόγω δικαιικά υποστρώματα έχει και άλλες φορές τονιστεί

Το βυζαντινό παρελθόν –που κι αυτό έχει το ρωμαϊκό και ελληνορωμαϊκό παρελθόν του– οι «αναμνήσεις» ενός δικαίου με μακραίωνη διάρκεια, που έφτασε να αναχθεί σε «εθνικό δίκαιο», στην αντιπαράθεσή του τουλάχιστον με το δίκαιο των κατακτητών, αποτελεί το πρώτο υπόστρωμα. Το δίκαιο των κατακτητών, Φράγκων, Βενετσιάνων, Τούρκων, τα άλλα.

Ποιά είναι η μερίδα του καθενός απ' αυτά τα δίκαια και ειδικά στον τομέα του εμποροναυτικού δικαίου είναι αδύνατο να αποδειχθεί πλήρως. Εύκολα διαπιστώνεται ότι υπάρχουν αρκετές ομοιότητες, αλλά δύσκολα εξακριβώνονται οι απώτερες πηγές κάποιου συγκεκριμένου εθίμου. Ευκολότερα μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι πρόκειται για εθιμικό δίκαιο που αποδίδει κοινές εμπορικές συνήθειες τις οποίες με τοπικές παραλλαγές εφαρμόζουν οι εμπορευόμενοι στη Μεσόγειο¹⁰⁸, χωρίς να λησμονούμε ότι οι συμβαλλόμενοι, ο καπετάνιος (είτε ενεργεί ως εκναυλωτής, είτε ως εμποροκαπετάνιος) και ο έμπορος όταν χρειαστεί να καταρτίσουν κάποια σύμβαση πράττουν ανάλογα με τα κατά τη συγκεκριμένη στιγμή συμφέροντά τους. Και φροντίζουν, όπως είδαμε, να είναι όσο το δυνατό πιο ακριβολόγοι και περιεχτικοί, χωρίς να έχουν προκαταλήψεις για την προέλευση του δικαίου που εφαρμόζουν, φτάνοντας συχνά σε πρωτότυπες λύσεις και, καθώς είναι εμπορευόμενοι και τους οδηγεί το κέρδος, μή διστάζοντας να καταστρατηγήσουν τους τυχόν κανόνες δετού και εθιμικού δικαίου. -

από το γράφοντα. Βλ. Γ. Ε. Ροδολάκης, *Συντροφίες*, ό. π. (6), 574-576· του ίδιου, *Δίδει*, ό.π. (13), 195-196.

108. Ο Δ. Χ. Γκόφας επανειλημμένα έχει υποστηρίξει τα ίδια. Βλ. Δ. Γκόφας, *Φόρτωση*, ό.π. (16), 134.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

I - ΓΑΚ. 85, φ. 105α, 22 Φεβρ. 1669

Ναυλοσύμφωνο

Ευρετήριο, φ. 26: «Νολιτζάδος καρακύρη Κωσταντῆ Κυπραίου / με τὸ κὺρ Νικήτα.
Φ.104»

/ Φ. 104

Ἐβγαλμένο

† Εἰς δόξα Χριστοῦ τοῦ ἀληθινοῦ Θεοῦ ἡμῶν ἀμή, 1669, ἐν μηνὶ Φεβρουαρίου 22 ἰὲν τῇ Ναξιᾷ, τὴν σήμερον ἐδῶ / παρὼν εἰς τὸ ἀρχοντικὸ τοῦ ἰεὺγενῆ| μισερ Νικολᾶ Κωσταντῆ Μαροῦς εὕρισκόμενοι ὁ καραβο / κύρης του ὁ κὺρ Κωσταντῆς Κυπριώτης καραβοκύρης εἰς τὸ καῖκι τοῦ ἄνωθεν μισερ Νι / κολᾶ καὶ ἀπὲ τὸ ἄλλο μέρος ὁ κὺρ Νική-
τας Μονοβασιώτης νολιτζάρει τὸν ἄνω / δεν καρακύρη τὸν Κωσταντῆ μὲν τὸ καῖκιν του Θεοῦ θέλοντος διὰ τὴν Χιό, / καὶ πηγαινάμενοι εἰς τὴν Χιό ὅπου ἠδελάσι γροικήσει πὼς εὕρισκousι στά / ρι νὰ πηγαίνου-
σι νὰ φορτώνουσιν τὸ ἄνωθεν καῖκι σιτάρι, νὰ ἔρχουν / ται ἐδῶ εἰς τὴ Ναξιᾶ καὶ ἂν ἔχη πρέζος τὸ πράμα νὰ πουλιέται ἐδῶ εἰς / τὴ Ναξιᾶ ἥδη καλῶς. Εἰ δὲ καὶ δὲν ἔχη πρέζος νὰ μποροῦσι νὰ πηγαίνουσιν / εἰς τὴν Μπαρκιά. Καὶ διὰ ναῦλο τοῦ καϊκίου ἀπομείνει ὁ ἄνωθεν κὺρ Νι / κήτας νὰ δώνη εἰςὲ κάθε κοιλὸ ἄσπρα ἔντεκα, ἥγου ἄσπρα 11, καὶ νὰ γροι / κᾶται ἀπὸ ἑκατὸ τὸ ρεάλι, νομενάροντας νὰ τοῦ βάλη μέσα εἰς τὸ καῖκι / σιτάρι κοιλά [[ἑκατὸ]] χίλια, ἥγου Νο 1000, καὶ τὸ ἀποδέλοι-
πο βόδι τοῦ καϊκίου νὰ βά / νου καὶ οἱ συντρόφοι τὰ βλησίδιάν τους, νο-
μενάροντας ὁ ἄνωθεν кара / κύρης πὼς βάνει ἀπὸ δῶ ἀπὸ τὴ Ναξιᾶ συντρόφους δέκα καὶ ὁ κὺρ Νική / τας ὁ ἄνωθεν πραματευτῆς μπαίνει καὶ διὰ σύντροφος καὶ ἔχει καὶ ἄλλους τέ / σσερες συντρόφους μαζὶν
του ὅπου λογοῦνται πέντε, οἱ ὅποιοι ὅλοι οἱ συν / τρόφοι τοῦ καϊκίου εἶναι δέκα πέντε. Ἔτσι εἰς ὅλο τὸ ἄνω γεγραμμένο ἔμεινα κον / τέτοι καὶ ἀνεπαμένοι τὰ ἄνωθεν μέρη βάνοντας καὶ ἀνηλογία τῆς ἀφεν / τιᾶς
ρεάλια 50, ὁ ἀνηλογήσας νὰ τὰ ζημιώνεται. Ἐπὶ ἀξιοπί / στω καὶ παρα-
καλετῶν μαρτύρων τῶν κάτωθεν γεγραμμένω. Ἀκόμη / λέσι ὅτι ἐρχόμε-
νοι καλὸν καταυόδιο, ὅπου ἐθέλασι βγάλει τὸ γομάρι / ἥ ἐδῶ εἰς τὴ Ναξιᾶ ἥ εἰς τὴν Μπαρκιά βγάζοντάς το σε δέκα πέντε μέ / ρες τέρμε-
νο, νὰ δίνη ὁ ἄνωθεν κὺρ Νικήτας τὸ ναῦλο τοῦ ἄνωθεν κα / ρακύρη εὐχαριστημένα εἰς [[τόσα ρεάλια]] καλὴ μονέδα.-

/ δηακωη(αννη)ς πατηνηωτης σταιργω τα ἄνωδε

* Ακολουθεῖται ἡ ἴδια μέθοδος δημοσίευσης με ἐκείνη του κώδικα ΓΑΚ. 86. Ἡ ὀρθο-
γραφία μόνο ἀποκαταστάθηκε πλήρως, ἐνῶ στις αὐτόγραφες υπογραφές παραμένει
ὅπως ἔχει. Στα ἐγγράφα αρ. 8 καὶ 16, οἱ φθόγγοι μπ (=b) καὶ ντ (=d), που γράφονται
ὡς π καὶ δ με τελεία ἀπὸ πάνω, ἀποδίδονται ὡς (μπ) καὶ (ντ), ἀντίστοιχα.

ἀπεράσῃ εἰς τὴν νῆσον / Σκῦρον νὰ καθίσῃ τρεῖς ἡμέρας, μετὰ τρεῖς ἡμέρας νὰ ὑπάγῃ εἰς τὴν / Κούμην (ἂν τὸ συγχωρῇ ὁ καιρὸς) διὰ νὰ περιλάβῃ τὸ φορτίον κρασί, τὸ ὅποῖ / ον ἔχει νὰ τὸ ἐμβαρκάρῃ μὲ τὴν ἰδίαν του βάρκαν καὶ ναύτας του.

δ. Ὁ ἄνωθεν καπιτὰν Ἀνδρέας δίδει τῶν ναυλωτῶν σταλίαν ἡμέρας κορρέν / τε εἰς τὸ φόρτωμα καὶ ξεφόρτωμα εἰς Κούμην, Σκῦρον καὶ Μαραθονήσι / εἴκοσι καὶ δύο καὶ διὰ κόντρα σταλίαν ἡμέρας πέντε, αἱ ὅποιαι (ἂν ἄκο / λουθήσῃ) νὰ πληρωθῇ ἢ κάθε μία ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς τριάντα γρόσια.

ε. Ὑπόσχεται ὁ καπιτὰν Ἀνδρέας νὰ δεχθῇ τοὺς δύο ναυλωτὰς εἰς τὴν σκούνην του / δίδοντας τόπον εἰς τὴν κάμαραν ἀναύλους καὶ ἀνεξόδους.

ς. Ὑπόσχεται ὁ ἄνω εἰρημένος καπιτὰν Ἀνδρέας νὰ μετρήσῃ τῶν ναυλοφό // (φ. 4β) ρων του φόνδα γρόσια χίλια [] (στο σημεῖο αὐτό σταματᾷ το συμφωνητικό, μένοντας ἡ υπόλοιπη σελίδα ἀγραφτῇ).

ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ

ακόντο (a conto) = σε λογαριασμό, έναντι
αλληλογία, ανηλογία, η, αλληλογώ = η υπαναχώρηση, υπαναχωρώ
απαρθενεύω (appartenere) = ανήκω (σε κάποιον)
αρριβάρω, αρρίβον, το (arrivare, arrivo) = , φτάνω, η άφιξη
ασκάρσο(υ), σκάρσον, σκάνσο (noleggio a scarso) = η ναύλωση ολόκληρου του πλοίου
βαρκάρω, εμ-, ιμ-, (μ)παρκάρω, βάρκο, εμ-, το (imbarcare, imbarco) = επιβιβάζομαι σε πλοίο, η επιβίβαση
βόδι, το (vodo βενετ.) = το άδειο, κενό.
βούλλα, η, βουλλώνω (bolla, bollare) = η σφραγίδα, σφραγίζω
γιατάκι, το (yatak, τούρκ.) = χώρος για ύπνο, κατάλυμα
γιολτζής (yolcu, τούρκ.) = ο επιβάτης
γομάρι, το = το φορτίο,
γρόππος, γρούππος (gorppo) = το δέμα, η δεσμίδα
εκουπαγγίδα (equiraggiare) = εξοπλισμένη, εφοδιασμένη
ζαχιρέδες, οι (zahire, τούρκ.) = τα εφόδια, τα σιτηρά
καβαλλικεύω (πλοίο) = είμαι πάνω στο πλοίο
καλαμπαλίκια, τα (kalabalik, τούρκ.) = σωρός από ασήμαντα πράγματα
καπάρ(ρ)ο, κάπ-, το, καππάρ(ρ)α, κάπ-, η (caparra) = η προκαταβολή
καπιτάρω (capitare) = φτάνω, έρχομαι
κάτεργον, το = πολεμικό ιστιοφόρο πλοίο
κερεστές, γκερεστές, ο (kereste, τούρκ.) = η ξυλεία για οικοδομή, για ναυπήγηση
κηκίδι, το = ο καρπός του κυπαρισσιού (χρησιμοποιείται για κατασκευή μελανιού)
κοντάνα (condanna) = η ποινή, το πρόστιμο
κοντέντος (contento) = ευχαριστημένος, ικανοποιημένος
κόντρα σταλία (contrastallia) = η υπεραναμονή
κοντράτο, κονδράτο, το (contratto) = το συμβόλαιο
κορρέδα, τα (corredo) = ο εξοπλισμός, τα εφόδια
κορρέντε (corrente) = τρέχων
κουβέρτα, η (coverta) = το κατάστρωμα
κουμπάνιες, οι (compagnia) = η προμήθεια ειδών διατροφής
λίμπερος (libero) = ελεύθερος
μανκάρω (manicare) = παραβαίνω, αστοχώ
μερί, το (miri, τούρκ.) = κρατικός
μόδο (modo) = ο τρόπος, το μέσο
μονέδα, η (moneta) = το νόμισμα
μπαγάλιον, το (bagagia) = η αποσκευή
μπουγιουρουλντί, το (buygultu, τούρκ.) = το διάταγμα
νιτερέσσο, το (interesse) = το διαφέρον, το συμφέρον



(ν)ολιτζάδο(ς), ο, το, νολιτζάρω (noléggio, noleggiare) = η ναύλωση, ναυλώνω
 νουμενάρω (numenare) = αριθμώ, μετρώ
 ντεπόζιτο, το (deposito) = η παρακαταθήκη, η κατάθεση
 ντονανμάς, ο (donanma, τούρκ.) = ο στόλος
 ξεμπαρκάρω, ξεμβάρκο, το, (disbarcare) = αποβιβάζομαι, η αποβίβαση
 ξικιλμέ, ο το (eksiltme τούρκ.) = η μείωση, η ελάττωση, ο λιποβαρής
 ξοναύλια, τα = τα ναύλα επιπλέον, έξω από το κυρίως ναύλο
 ορδινιασμένος (ordinare) = διευθετημένος, οργανωμένος
 ουλουφές, ο (ulufe) = ο μισθός, η αμοιβή
 παρτζινέβελος, ο (parcenevole) = ο συμπλοιοκτήτης
 πεσίι (pecin, τούρκ.) = η προκαταβολή
 πιάτζα, η (piazza) = η αγορά, το λιμάνι αγοράς ή πώλησης
 πρεζέντε, πρεζεντάρω (presente) = παρουσιάζω, παρών
 πρέζος, -ον, ο, το (prezzo) = η τιμή, το τίμημα
 προμετάρω (promettere) = υπόσχομαι
 προτεντέρω, προτενδέρω (pretendere) = αξιώνω, ζητώ, ισχυρίζομαι
 ρεγοςύρω (regolare) = κανονίζω, ρυθμίζω, τακτοποιώ, διευθετώ
 ρεϊσης, ο (reis, τούρκ.) = ο καπετάνιος
 ρεμέτζια, τα (remeggi) = οι κάβοι, τα σκοινιά του πλοίου
 ρεντίνες, οι (rendeli, τούρκ. = πλανισμένος) = ξυλεία σε σανίδες
 ρεσελβάρω (resalvare) = διατηρώ
 ρεστάντε (restante) = τα υπόλοιπα
 ρίζιγα, ρίσκια της θαλάσσης, τα (rischio) = οι κίνδυνοι της θάλασσας
 σάλβο γιούστο ιπιδιμέντο, το (salvo giusto impedimento) = με την επιφύλαξη
 δικαίου εμποδίου
 σκάλα, η (scala) = η αποβάθρα, ο όρμος, το λιμάνι προσέγγισης
 σκάνσο, σκάρσο βλ. ασκάρσο
 σούμμα, η (summa) = το άθροισμα, το ολικό ποσό
 σοφιτζέντε (sufficente) = επαρκής, αρκετός
 σπιτίρω (spedire) = στέλνω, διεκπεραιώνω, σπεύδω, κάνω γρήγορα
 σταλία, η (stallia) = ημέρες αναμονής του πλοίου για να φορτώσει, ημέρες επι-
 στάσεως
 ταμπάνι, το (taban, τούρκ.) = μεγάλο ξύλινο δοκάρι που πάνω του στηρίζονται
 άλλα μικρότερα
 ταϊφάς, ο (tayfa, τούρκ.) = ο ναύτης, το πλήρωμα
 τακίμι, το (takim, τούρκ.) = σύνολο αντικειμένων που χρησιμοποιούνται για τον
 ίδιο σκοπό
 τέρμενο, το (termine) = η προθεσμία
 τραττάρω (trattare) = συζητώ, διαπραγματεύομαι
 τρατινέρω (trattenere) = εμποδίζω, δεν αφήνω να φύγει, κρατώ
 φόντα, φόνδα, τα (fondo) = το κεφάλαιο



φόρτζος (forza) = η βία, η δύναμη, η ισχύς
χαλάτια, τα (halat, τούρκ.) = το σκοινί, ο κάβος, το карабόσκοινο, η αποσκευή του πλοίου

SUMMARY

G. E. RODOLAKIS, *Vessels “eis naulon” and vessels “sermayelidika” in the Aegean (mid 17th –first quarter 19th century)*

In the article I explore two different systems of exploiting a vessel on the basis of unpublished documents from the Aegean islands, dated in the period between the mid 17th to the first quarter of the 19th century; some of them are published in the Appendix.

A. Vessels «sermayelidika» is a system whereby the owner of a vessel with capital made out of loans called «sermaya», is carrying and trading for his own profit, that is buying, carrying with his vessel and selling goods. Main part of this documentation relies on contracts from Hydra.

B. Vessels «eis naulon» is a system according to which the freight is the object of a bilateral agreement between the ship-owner and the trader, owner of goods. The main documentation comes from the late 17th century Naxos, but it is supplemented with contracts from Paros, Myconos, Hydra and other islands.

I conclude that the contractual relations described above are regulated by rules of a customary commercial and maritime law developed. These rules express common commercial practices applied, despite local variations, by traders in the Mediterranean.