

ΦΩΚΙΩΝΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΤΕΥΧΟΣ Α'.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	73983
COMP.	
ΤΑΞΗ.	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	



00173983

ΑΘΗΝΑΙ 1963



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ - ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΙΣ ΠΛΟΙΟΥ - ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ - ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΠΛΟΙΟΥ



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Σημασία τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.— Ἡ μελέτη τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ὡς κλάδου τοῦ καθ' ὄλου δικαίου ρυθμίζοντος ἓνα μέγα τομέα τῆς ἀνθρωπίνης δραστηριότητος εἶναι αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν ἐνδιαφέρουσα θεωρητικῶς καὶ χρήσιμος πρακτικῶς.

Ὅταν σκεφθῆ κανεῖς ὅτι τὰ δύο τρίτα τῆς ὑδρογείου καλύπτονται ἀπὸ θάλασσαν καὶ ὅτι ἐπ' αὐτῆς διενεργεῖται μεταφορὰ προσώπων καὶ ἀγαθῶν εἰς διαρκῶς ἐντεινόμενον ρυθμόν, κατανοεῖ τὴν μεγίστην σημασίαν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Ἐς σημειωθῆ ἀκόμη ὅτι καὶ ὁ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης χῶρος μετὰ τοῦ ἀνεξαντλήτου πλούτου του προσφέρεται ὡς πεδῖον ἐπιχειρηματικῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἰς τρόπον ὥστε τὰ ὄρια τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἐξαπλοῦνται ἔτι περισσότερον.

Ἰδιαιτέρως δι' ἡμᾶς τοὺς Ἑλληνας ἡ σπουδὴ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου προβάλλει μὲ πολὺ μεγαλυτέραν ἀξίαν, λόγῳ ἀφ' ἐνὸς τῆς ναυτικότητος τῆς φυλῆς μας καὶ τοῦ ἐντόνως θαλασσίου χαρακτῆρος τῆς χώρας μας καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς τεραστίας ἀναλογίας τὴν ὁποῖαν ἐμφανίζει ἡ ναυτικὴ μας ἐπίδοσις εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ συνόλου τῆς ἐθνικῆς δραστηριότητός μας.

2. Χρονικὸν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.— Χάριν τῆς ἀξιολογήσεως τῆς ναυτικῆς ἐπιδόσεως ὡς κλάδου τῆς οἰκονομίας μας παρίσταται χρήσιμος μία σύντομος ἱστορικὴ ἀναδρομὴ ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς ναυτιλίας μας.

Μέχρι τῆς συνθήκης τοῦ *Κιουτσούκ - Καϊναρτζή* (1774), ἣτις ἔτερμάτισε τὸν ἑξαετῆ πόλεμον μεταξὺ Ρωσίας καὶ Τουρκίας, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῆς ὑποδοῦλου τότε Ἑλλάδος ἦτο ἀνάξιον λόγου. Ἑλληνες ναυτικοὶ ὑπηρέτουν κυρίως ὡς δοῦλοι εἰς τουρ-

κικά ἢ σαρακινὰ πειρατικὰ πλοῖα. Ἡ ἐν λόγῳ συνθήκη ὑπῆρξεν ἀποφασιστικὸς σταθμὸς εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, διότι διὰ πρώτην φορὰν χάρις εἰς τοὺς ὄρους τῆς συνθήκης ταύτης ἐδημιουργήθησαν αἱ προϋποθέσεις ἀναπτύξεως τοῦ νεωτέρου ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Πράγματι ἡ συνθήκη αὕτη περιεῖχε, πλὴν ἄλλων, διάταξιν δυνάμει τῆς ὁποίας ἐπετρέπετο εἰς τοὺς προξενικοὺς πράκτορας τῆς Ρωσίας ν' ἀσκοῦν ἀμέσως ἢ ἐμμέσως ἐμπορίαν καθ' ὅλην τὴν παλαιὰν τουρκικὴν Ἐπικράτειαν. Ἐπειδὴ δὲ πολλοὶ Ἕλληνες εἶχον ἰδιότητα προξενικοῦ πράκτορος τῆς Ρωσίας, ἐξεμεταλλεύθησαν τὴν εὐχέριαν ταύτην ἐπιδοθέντες εἰς τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον καὶ οὕτως ἔχομεν τὴν πρώτην ἐμφάνισιν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὸ καθεστὼς τῆς τουρκικῆς δουλείας, φυσικὰ ὑπὸ ρωσικὴν σημαίαν.

Ἡ αὔξησης τοῦ στόλου τούτου ὑπῆρξε σταθερά. Εἰς τρόπον ὥστε ὅτε ἐξερράγη ἡ Ἐπανάστασις τοῦ 1821, εἰς 615 ὑπολογίζεται ὅτι ἀνῆρχοντο τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἀνῆκον εἰς Ἕλληνας. Τὰ πλοῖα ἐκεῖνα ἦσαν μέσης χωρητικότητος 250 τόννων, ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι ἠσχολοῦντο εἰς τὰ πλοῖα, ὑπελογίσθη εἰς 40.000.

Κατὰ τὴν Ἐθνεγερσίαν τοῦ 1821, ὅπως ἦτο φυσικόν, ὀλόκληρος ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐγένετο παρανάλωμα εἰς τὸν βωμὸν τῆς Πατρίδος. Ὅταν δ' ἐτελείωσεν ἡ Ἐπανάστασις καὶ ἀνεκτῆθη ἡ ἐλευθερία μας ὁ ἐμπορικὸς στόλος μας εὐρέθη ἀποδεδεικτισμένος. Πλὴν διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν μέχρι τότε ἱστορίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἐσημειώθη ἔντονος ἄνθησις τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ὅπως ἦτο φυσικὸν ἐγένετο ἐντατικωτάτη ἐκμετάλλευσις τοῦ γεγονότος τούτου ἀπὸ τοὺς Ἕλληνας ναυτικούς, συνεργαζομένους ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ὑπὸ μορφὴν συμπλοιοκτησίας, καὶ οὕτω ὅταν ἐκηρύχθη ὁ πόλεμος τῆς Κριμαίας (1854—1856), ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία εὐρέθη ἔχουσα 1000 περίπου πλοῖα, χωρητικότητος ἐν συνόλῳ 230.000 τόννων ὡς ἔγγιστα.

Ὁ πόλεμος τῆς Κριμαίας ὑπῆρξε πηγὴ μεγάλων κερδῶν ἅτινα ἐτόνωσαν ἔτι περαιτέρω τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν μας, ἀλλὰ τὸ

τέλος τοῦ πολέμου αὐτοῦ ἐπηκολούθησε σχεδὸν ἀμέσως μία ναυτιλιακὴ κρίσις ἡ ὁποία διήρκεσε μέχρι τοῦ 1862. Οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ διαπράττοντες καὶ τότε ἐν σφᾶλμα τὸ ὁποῖον ἐπανελήφθη ἀτυχῶς κατὰ πολλὰς περιόδους, εἶχον σπεύσει, εὐθύς μόλις ἐτελείωσεν ὁ πόλεμος τῆς Κριμαίας, νὰ πλουτίσουν τὸν ἐμπορικὸν των στόλον μὲ νέα πλοῖα ἀντὶ μεγάλων τιμῶν καὶ οὕτω ὅτε ἤρχισεν ἡ πίεσις τῆς κρίσεως, ἐπῆλθον ἐκτεταμέναι καταστροφαὶ καὶ ἡ ἐμποροναυτικὴ μας δύναμις συνεθλίβη. Ἐπισημειώθη ὅτι τὴν ἐποχὴν ἀκριβῶς ἐκείνην ἐσημειώθη καὶ ἡ γνωστὴ μεταμόρφωσις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τῆς ἐμφανίσεως τοῦ ἀτμοῦ καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῆς ἰστιοφόρου ναυτιλίας διὰ τῆς ἀτμήρους. Ἐπειδὴ δὲ ἡ ἐξέλιξις αὕτη συνέπεσε μὲ τὴν κρίσιν ἡ ὁποία εἶχε πλήξει τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, δυστυχῶς μεγάλα ναυτικὰ κέντρα ὅπως ἡ Ὑδρα, τὰ Ψαρά, αἱ Σπέτσαι, ἡ Κύμη, τὸ Γαλαξίδι, λόγῳ οἰκονομικῆς ἀδυναμίας δὲν κατώρθωσαν νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὰς νέας ἐξελίξεις. Δι' αὐτὸ καὶ αἱ νῆσοι αὗται αἱ ὁποῖαι μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἦσαν πρωτοπόροι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν μας δρᾶσιν, δὲν ἠδυνήθησαν πλέον ν' ἀνανύψουν.

Ἡ ἀπὸ τῶν δυσκολιῶν τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἔξοδος ὑπῆρξε βραδεῖα, πλὴν χάρις εἰς τὸ ναυτικὸν πνεῦμα καὶ τὰς ναυτικὰς παραδόσεις τῆς φυλῆς μας, σταθερά. Ἴδον μερικὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἅτινα μαρτυροῦν τὴν ἐξέλιξιν ἡ ὁποία ἐσημειώθη ἔκτοτε. Τὸ 1875 ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐμφανίζεται μὲ 28 μόνον ἀτμόπλοια χωρητικότητος 8.240 τόννων. Τὸ 1890 ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων μας ἀνῆρχετο εἰς 84 μὲ χωρητικότητα 44.400 τόννων. Τὸ 1901, πλοῖα 196 χωρητ. 161.000 τόννων. Τὸ 1911, πλοῖα 343 χωρητ. 387.643. Τὸ 1914, εἰς τὰς παραμονὰς τοῦ Α' Παγκοσμίου πολέμου, 475 πλοῖα χωρητ. 519.813 τόννων.

Κατὰ τὸν Α' Παγκόσμιον πόλεμον αἱ ἀπώλειαι τὰς ὁποίας εἶχεν ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἔφθασαν τὰ 45%, ἦτοι 152 πλοῖα, χωρητικότητος 394.000 τόννων. Χάρις ὅμως εἰς τὸ εὐστροφον ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τὸ ὁποῖον οὐδέποτε ἔλλειψεν ἀπὸ τοὺς Ἕλληνας ἐπιχειρηματίας· ἐπὶ πλέον, χάρις εἰς τὸ συνεταιρικὸν πνεῦμα τὸ ὁποῖον πάντοτε διῆπε τὴν ναυτικὴν ἐπίδοσίν των·

ἀκόμη χάρις εἰς τὴν ἐπιεικῆ φορολογικὴν μεταχείρισιν ἧς ἐτύγχανον τὰ πλοῖα τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, εὐχερῶς καὶ συντόμως ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος κατάρθωσε νὰ ὑπερπηδήσῃ τὰς δυσκολίας καὶ νὰ καλύψῃ τὰ κενὰ τὰ ὁποῖα ἐδημιουργήθησαν ἐκ τῶν ἀπωλειῶν τοῦ Α' Παγκοσμίου πολέμου.

Τὸ 1920 ἐμφανιζόμεθα καὶ πάλιν μὲ ἓνα ἀξιόλογον ἐμπορικὸν στόλον ἀνερχόμενον εἰς 263 πλοῖα, χωρητ. 451.000 τόννων. Ἡ ἀνάπτυξις αὕτη συνεχίζεται καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ μεσοπολέμου καὶ μέχρι τῶν παραμονῶν τῆς ἐκκρήξεως τοῦ Β' Παγκοσμίου πολέμου ἐξελίσσεται λίαν ἱκανοποιητικῶς. Καὶ φθάνομεν τὸ 1939 νὰ ἔχωμεν 577 πλοῖα, χωρητ. 1.857.000 τόννων.

Ὁ Β' Παγκόσμιος πόλεμος ὑπῆρξε καὶ πάλιν ἀφορμὴ νέας συμφορᾶς διὰ τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν. Διότι κατ' αὐτὸν ἐχάθησαν τὰ 72% τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, εἰς τρόπον ὥστε τὸ 1945, πρῶτον ἔτος εἰρήνης, ἔχομεν μόνις 149 πλοῖα, χωρητικότητος 517.000 τόννων.

Τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη ἐμφανίζουν τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν ἐξελισσομένην ραγδαίως μὲν ἀλλ' ὑπὸ ἓν νέον χαρακτηριστικόν, δηλαδὴ τῆς τάσεως πρὸς κάλυψίν της ὑπὸ ξένας σημαίας. Τὸ φαινόμενον τοῦτο ἐσχολιάσθη δυσμενῶς διὰ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν τὴν ὁποῖαν πολλοί, ἐπιπολαίως, ἐχαρακτήρισαν ἀκόμη καὶ ἀπάτριδα. Ἡ ἀλήθεια εἶναι ὅτι ἡ φυγὴ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν ὠφείλετο εἰς καθαρῶς οἰκονομικοὺς λόγους τοὺς ὁποίους οὐδεμία ἐπιχείρησις θέλουσα νὰ ἐπιβιώσῃ ἠδύνατο ν' ἀγνοήσῃ. Μία βαρεῖα καὶ αὐθαιρέτως ὑπολογιζομένη φορολογία ἐν συνδυασμῶ πρὸς μέτρα δεσμευτικὰ τῆς κυριότητος καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου εἶχον συνθέσει ἀπὸ τοῦ 1942 μέχρι τοῦ 1952 τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῆς Ἑλλάδος ἣτις, ἂν παρείχετο ἡ δυνατότης νὰ καταλάβῃ ὀλόκληρον τὸ ναυτικὸν δυναμικὸν μας, θὰ εἶχεν ἐξαφανίσῃ τὴν ναυτικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας. Ὑπῆρξεν εὐτύχημα ὅτι ἡ ἑλληνικὴ πλοιοκτησία ἔσπευσε νὰ καλύψῃ τὰ πλοῖα της ὑπὸ φιλευθέρως ἀλλοδαπὰς σημαίας, τοῦθ' ὅπερ τῆς ἐπέτρεψε ν' ἀνδρωθῇ καὶ ν' ἀντιμετωπίσῃ τελεσφόρως τὸν ἀδυσώπητον ξένον συναγωνισμόν, εἰς τρόπον ὥστε, ὅτε ἦρθη-



σαν, ὡς κατωτέρω ἀναφέρομεν, οἱ λόγοι τῆς φυγῆς, νὰ προσέλθῃ καὶ πάλιν πρὸς πλουτισμὸν τῆς ἐθνικῆς σημαίας. Παρὰ ταῦτα δὲν ὑπῆρξε μικρὰ καὶ ἡ ἀνοδος τὴν ὁποίαν ἐσημείωσεν ἡ ἑλληνικὴ σημαία καὶ οὕτω τὸ 1955 ἔχομεν 312 πλοῖα, χωρητ. 1.270.000 τόννων.

Χάρις εἰς τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα ἐλήφθησαν ἀπὸ τοῦ 1953 ἰδίως, ὅτε ἐσημειώθη ἡ ἀποφασιστικὴ στροφή πρὸς ἓν φιλελεύθερον καθεστῶς, σημειοῦται ἡ ἐκπληκτικὴ ἀνοδικὴ πορεία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἣτις ἔφθασε τὸ τέλος τοῦ 1962 εἰς 1265 πλοῖα, χωρητικότητος 7.008.726 κόρων.

Φυσικὰ εἰς τὴν δύναμιν αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ ὅλη ἡ ἄλλη δύναμις τοῦ ὑπὸ ξένας σημαίας ἀλλ' εἰς ἑλληνας ἀνήκοντος ἐμπορικῶς στόλου καὶ ἡ ὁποία κατατάσσει τὴν Ἑλλάδα εἰς τὴν τρίτην καὶ κατ' ἄλλους εἰς τὴν δευτέραν θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, μὲ δύναμιν συνολικὴν ὑπερβᾶσαν τὰ 15 ἑκατομ. τόννων καὶ μὲ ἀριθμὸν πλοίων περίπου 2.100. Μὲ τοῦτο δὲ τὸ ἰδιαιτέρως ἀξιόλογον χαρακτηριστικὸν ὅτι ἡ σύνθεσις πλέον τοῦ ἐμπορικῶς μας στόλου εἶναι σύνθεσις στόλου νέου, δηλαδὴ εἰς μεγάλην ἔκτασιν ἀποτελουμένου ἀπὸ πλοῖα νέας ναυπηγήσεως.

Αὐτὴ εἰς ἀδρὰς γραμμὰς ὑπῆρξεν ἡ ἐξέλιξις τῆς νεωτέρας ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας τῆς ὁποίας ἡ δραστηριότης ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τῆς ρυθμίσεως τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

**3. Περιεχόμενον τοῦ καθ' ὅλου ναυτικοῦ δικαίου.**— Τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἐπεκράτησε νὰ θεωρῆται ὡς τμῆμα τοῦ ἐμπορικῶς δικαίου. Δοθέντος ὅμως ὅτι τὸ ἐμπορικὸν δίκαιον ρυθμίζει σχέσεις αἱ ὁποῖαι γεννῶνται ἐξ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, προδήλως τὰ ὅρια ἅτινα διαγράφει τὸ ἐμπορικὸν δίκαιον φαίνονται πολὺ στενὰ διὰ νὰ καταλάβουν καὶ τὴν ὕλην τοῦ ναυτικοῦ δικαίου τὸ ὁποῖον δὲν ρυθμίζει μόνον σχέσεις δημιουργουμένας ἐκ συναλλαγῶν, ἀλλὰ καὶ σχέσεις αἱ ὁποῖαι ἀναπτύσσονται γενικῶς εἰς τὴν σφαῖραν τῆς θαλάσσης.

Κατὰ ταῦτα τὸ ναυτικὸν δίκαιον θὰ ἠδύνατο νὰ ὀρισθῇ ὡς τὸ σύνολον τῶν κανόνων οἱ ὁποῖοι ρυθμίζουν τὰς ἐν τῇ περιοχῇ τῆς θαλάσσης ἀναπτυσσομένας ἐννόμους σχέσεις.

Οἱ κανόνες οἱ ὅποιοι ἐμπίπτουν εἰς τὸ καθ' ὅλου ναυτικὸν δίκαιον καὶ καταλαμβάνουν ἅπασαν τὴν δραστηριότητα ἐν θαλάσῃ ἀναφέρονται, φυσικά, εἰς ποικιλίαν θεμάτων, ἄλλα τῶν ὁποίων κύριον χαρακτηριστικὸν ἔχουν τὸ συμφέρον τῶν ἰδιωτῶν, ἄλλα δ' ἔξ αὐτῶν ἐμφανίζουσιν εὐρύτερον κοινωνικὸν ἢ δημόσιον συμφέρον.

Ἡ πρώτη κατηγορία τῶν ἐν λόγῳ θεμάτων ταυτίζεται πρὸς σχέσεις αἵτινες ἐπειδὴ ἀναπτύσσονται ἔξ ἀφορμῆς τῆς μεταξὺ τῶν ἀτόμων συναλλακτικῆς δράσεως, χρησιμοποιούντων τὸ πλοῖον ὡς ἐπίκεντρον καὶ ὄργανον ἐπιχειρηματικῶν ἢ μὴ ἐπιδιώξεων, ἀνάγονται εἰς τὴν σφαῖραν τοῦ *ιδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου*. Ἡ δευτέρα κατηγορία τῶν θεμάτων τούτων ἀναφέρεται εἰς τὸν τομέα τοῦ λεγομένου *δημοσίου ἢ διοικητικοῦ ναυτικοῦ δικαίου*. Διὰ λόγους στρατιωτικῶν παλαιότερον, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας ὅμως πρὸς προστασίαν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ ζωτικὸν κλάδον τοῦ συνόλου τῆς ἐθνικῆς προσπαθείας καὶ μὲ τὸ ὅποιον συνδέονται οὐσιώδη συμφέροντα τῆς κοινωνίας, τὸ Κράτος ἐπεμβαίνει εἰς εὐρείαν ἔκτασιν ἐφ' ὅλων σχεδὸν τῶν ἐκδηλώσεων τῆς ναυτιλίας. Οὕτως ἡ κρατικὴ παρέμβασις ἐκδηλοῦται ἵνα π.χ. καθορισθοῦν αἱ προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ἀποκτᾶται, διατηρεῖται ἢ ἀποβάλλεται ἡ ἐθνικότης τῶν πλοίων. Ὅμοίως ἵνα καθορισθοῦν τὰ ὄργανα καὶ αἱ μέθοδοι ἐλέγχου τῆς καταστάσεως τῶν πλοίων. Ὡς πρὸς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα ὅστις ἀξιοποιεῖ τὸ πλοῖον, τὸ Κράτος ἐπεμβαίνει ἐντόνως, ἐπίσης, ἵνα ρυθμίση πᾶν ὅ,τι ἔχει σχέσιν μὲ τὴν ἀπογραφὴν τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἀναγνώρισιν αὐτῶν ὡς ἱκανῶν πρὸς ἄσκησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἢ τοὺς ὄρους τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας των ἢ τὰς συνεκείας ἐν περιπτώσει διαπράξεως ἀντιπειθαρχικῶν ἢ ποινικῶς κολασίμων πράξεων κ.ο.κ. Ἐπίσης αἱ προϋποθέσεις καὶ ὁ τρόπος ἀσκήσεως τῆς κρατικῆς ἐξουσίας ἐπὶ τῶν πλοίων τὰ ὅποια πλέουσιν ἢ εὐρίσκονται εἰς λιμένας ἢ εἰς ἐγγώρια ὕδατα καὶ πάλιν ἀποτελοῦν θέματα τὰ ὅποια ἀναφέρονται εἰς τὸν κύκλον τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου.

Ἄλλὰ πλὴν τῶν δύο αὐτῶν κλάδων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ὑπάρχει καὶ εἷς ἄλλος τομεὺς ὁ ὅποιος περιλαμβάνει τοὺς κανόνας

οἵτινες προσδιορίζουν τὴν ἐξουσίαν τῶν διαφόρων κρατῶν ἐπὶ τῶν ἐν γένει θαλασσίων περιοχῶν ἢ ἐπὶ τῶν πλοίων ἅτινα διαπλέουν αὐτὰς ὡς καὶ τὰ ἐντεῦθεν ἀπορρέοντα δικαίωματα καὶ τὰς ἀντιστοίχους ὑποχρεώσεις τῶν ἐν λόγῳ κρατῶν. Ἡ ὅλη θαλασσία ἔκτασις διακρίνεται ὡς γνωστόν, εἰς τρεῖς ζώνας: α) τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ἢ ὁποῖα δὲν ἀνήκει εἰς οὐδένα κατὰ τὴν ἐπικρατεστέραν θεωρίαν, β) τὴν αἰγιαλίτιδα ζώνην ἢ χωρικὰ ὕδατα καὶ γ) τὴν σπορευούσαν ἢ συνεχομένην ζώνην ἢ ὁποῖα παρεμβάλλεται μεταξὺ ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ χωρικῶν ὑδάτων. Οἱ κανόνες οὗτοι συνθέτουν τὸ δημόσιον διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον, τὸ ὁποῖον διακρίνεται εἰς α) δημόσιον ναυτικὸν δίκαιον ἐν πολέμῳ καὶ β) δημόσιον ναυτικὸν δίκαιον ἐν εἰρήνῃ, καθ' ὅσον, ὡς εὐνόητον, οἱ κανόνες οὗτοι διαφέρουν ἀναλόγως τοῦ ἂν αἱ διάφοροι πολιτεῖαι διαβιοῦν ἐν εἰρήνῃ ἢ τελοῦν ἐν ἐμπολέμῳ καταστάσει.

Τέλος τέταρτος κλάδος τοῦ ναυτικοῦ δικαίου οὐχ' ἦττον ἐνδιαφέρων εἶναι τὸ *ιδιωτικὸν διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον*. Τὸ πλοῖον, ὡς γνωστόν, εἶναι κινητὸν πρᾶγμα τοῦ ὁποῖου ἡ ζωὴ ἐκδηλοῦται διὰ τῆς συνεχοῦς μετακινήσεως. Συνεπῶς ἐν τῇ ἀναπτύξει τῆς δραστηριότητός του, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν σφαιρᾶν ἐφαρμογῆς διαφόρων δικαίων. Ἐπειδὴ δὲ τὰ δίκαια ταῦτα διίστανται συνήθως μεταξὺ των, δημιουργεῖται σύγκρουσις νόμων ἐπὶ μιᾷ δεδομένης σχέσεως τικτομένης κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου τῆς ὁποίας ἡ ἄρσις ἐπιδιώκεται διὰ κανόνων οἵτινες ἀποτελοῦν τὸ *ιδιωτικὸν διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον*.

Αἱ συγκρούσεις αἱ ὁποῖαι δημιουργοῦνται ἐκ τῆς ἀντιθέσεως τῶν διαφόρων νομοθεσιῶν τείνουν νὰ ἐξαφανισθοῦν. Τοῦτο δὲ ὄχι μόνον λόγῳ τῆς διεθνοῦς ἐξομοιώσεως τῶν συνθηκῶν διεξαγωγῆς τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου ἀλλὰ καὶ μέσῳ τῶν διεθνῶν συμβάσεων αἱ ὁποῖαι σκοπὸν ἔχουν νὰ καταστήσουν τὸ ναυτικὸν δίκαιον διεθνῶς ὁμοιόμορφον, *ἐνοποιημένον*. Πράγματι δ' εἰς μεγάλην ἔκτασιν, ὅπως θὰ ἴδωμεν ἐν λεπτομερείᾳ εἰς τὰ κατ' ἴδιαν κεφάλαια, ἔχει ἐπιτευχθῆ μέχρι σήμερον σημαντικὴ πρόοδος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, ἐπὶ πολλῶν δὲ θεμάτων τὸ ναυτικὸν δί-

καιον εἶναι ἤδη διεθνῶς ἐνοποιημένον, χάρις εἰς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις αἵτινες προπαρασκευάζονται ὑπὸ τοῦ ἐν Βρυξέλλαις ἐδρεύοντος Comité Maritime International.

**4. Ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον. Κατάταξις τῆς ὕλης του.**— Ἐλέχθη ἤδη ὅτι γενικῶς ὡς ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον δύναται νὰ ὀρισθῇ τὸ μέρος τοῦ καθ' ὅλου ναυτικοῦ δικαίου ὅπερ ρυθμίζει τὰς ἰδιωτικὰς σχέσεις αἵτινες πηγάζουν ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ πλοίου ὡς ὄργανου ἐπιχειρηματικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ ἐξ ἀφορμῆς τῆς χρησιμοποίησεως ταύτης.

Ἐπὶ τὸ φῶς τῆς τοιαύτης περιγραφῆς τῶν ὀρίων τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου ὀδηγούμεθα ν' ἀντιληφθῶμεν ὅτι ἡ λογικὴ μέθοδος ἐρεύνης τῆς ὕλης αὐτοῦ πρέπει νὰ ἔχη ὡς ἀντικείμενον τὰ ἐξῆς τέσσαρα βασικῶς μέρη :

1. *Πρῶτον* τὴν μελέτην τοῦ ὄργανου δι' οὗ ἀσκεῖται ἡ θαλασσία ἐπίδοσις, δηλ. τοῦ πλοίου. Ἡ μελέτη αὐτὴ δὲν ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν νομικὴν ἀνάλυσιν τοῦ πλοίου ὡς οἰκονομικοῦ ἀγαθοῦ ἢ ὡς μέσου ἐπιδιώξεως ἐπαγγελματικῶν σκοπῶν, ἀλλὰ καταλαμβάνει ὁμοίως τοὺς τρόπους καθ' οὓς ἀποκτᾶται καὶ μεταβιβάζεται ἢ κυριότης ἐπ' αὐτοῦ. Ἐπίσης τὰ μέσα δι' ὧν ἀντλείται ἢ ἐκ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου οἰκονομικὴ πίστις εἴτε πρὸς πορισμὸν χρημάτων (μεταβίβασις πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεως - ὑποθήκη) εἴτε ἐκ τοῦ νόμου ὑφισταμένη (ναυτικὰ προνόμια). Τέλος δὲ τὴν *διαδικασίαν* ἣτις ἀκολουθεῖται ἐπὶ τοῦ πλοίου ἵνα ἐκβιασθῇ ἢ ἐκπλήρωσις τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ κυρίου αὐτοῦ (κατάσχεσις - ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις).

2. Τὸ *δεύτερον μέρος* πραγματεύεται περὶ τῶν *προσώπων* τὰ ὁποῖα ἀξιοποιοῦν τὸ οἰκονομικὸν δυναμικὸν τὸ ὁποῖον ἐγκλείει τὸ πλοῖον καὶ τὰ ὁποῖα ἀποτελοῦν τοὺς ἐμψύχους παράγοντας τῆς ναυτιλίας : πλοιοκτῆτης - συμπλοιοκτῆτης - ἐφοπλιστῆς - πλοίαρχος - πλήρωμα.

3. Τὸ *τρίτον μέρος* θίγει τὸ κέντρον τῶν ἐπιδιωκομένων διὰ τοῦ πλοίου σκοπῶν, τούτέστι τὴν *δράσιν* αὐτοῦ, ἐκδηλουμένην κυρίως διὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητός του.

Ἔχομεν οὕτω: ναύλωσις - θαλασσία μεταφορὰ (πραγμάτων, προσώπων).

4. Τὸ τέταρτον μέρος, τέλος, καλύπτει τὴν μελέτην τῶν σχέσεων αἵτινες δημιουργοῦνται ἐκ περιστατικῶν δυναμένων νὰ λάβουν χώραν κατὰ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου ἢ ἐξ ἀφορμῆς ταύτης: Κοινὰ ἀβαρῖαι - σύγκρουσις - παροχὴ βοήθειας εἰς κινδυνεῦον πλοῖον. Πρὸς τὴν μελέτην δὲ τῶν θεμάτων τούτων συνδέεται ἡ ἀσφάλις ἣτις συνάπτεται πρὸς κάλυψιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου ἐκ τῶν κινδύνων τούτων.

5. Νομοθετικὴ ρύθμισις τοῦ ἑλληνικοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου. — Ἡ ὕλη τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἐρρυθμίσθη τὸ πρῶτον παρ' ἡμῖν νομοθετικῶς ὑπὸ τοῦ β' βιβλίου τοῦ Ἐμπορ. Ν. τὸ ὁποῖον ἀποτελοῦν ἀρχικῶς πιστὴν μετάφρασιν τοῦ ἀντιστοίχου μέρους τοῦ code de commerce, ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ ν. ΓΨΙΖ/1910 καταλαβόντος τ' ἄρθρα 226—524 Ἐμπορ. Ν. ἵνα ἐκσυγχρονισθῇ πρὸς τὰς μέχρι τότε ἐξελίξεις. Μετὰ ἡμισυ αἰῶνα σχεδόν, λόγῳ τῶν ἐπαναστατικῶν μεταβολῶν αἵτινες ἐπῆλθον τόσον εἰς τὴν ἐν γένει ὀργάνωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὅσον καὶ εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν πλοίων, κατέστη ἀναγκαῖα ἡ μεταρρύθμισις τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ πρὸς τοῦτο δυνάμει τοῦ εἰδικοῦ ν. 755/1948 συνεστήθη Ἐπιτροπὴ πρὸς ἀναθεώρησιν τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ἣτις καὶ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον τῆς προβάσα εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (Κινδ), ὅστις κυρωθεὶς διὰ τοῦ ν. 3816/58 ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ 1<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1958 καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἰσχῦον νῦν ναυτικὸν μας δίκαιον.

Διὰ τοῦ Κινδ κατηργήθησαν αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων 226—524 Ἐμπορ. Ν. αἵτινες, ὡς ἐλέχθη, ἀπετέλουν τὸ προγενέστερον ἰδιωτικὸν ναυτικὸν δίκαιον (ἄρθρον 294 Κινδ). Ὑπὸ τὸ καθεστὼς ὅμως τοῦ ἀντικατασταθέντος δικαίου εἶχον δημιουργηθῆ νομικὰ γεγονότα ἢ νομικαὶ σχέσεις. Καὶ ἐρωτᾶται τὰ νομικὰ ταῦτα γεγονότα ἢ αἱ νομικαὶ αὗται σχέσεις ὑπὸ ποίου δικαίου διέπονται νῦν; Ὑπὸ τοῦ δικαίου τοῦ ἰσχύοντος καθ' ὃν χρόνον ἐγεννήθησαν ἢ ὑπὸ τοῦ ἰσχύοντος νῦν δικαίου;

Εἰς τὸ οὕτω τιθέμενον πρόβλημα δίδει ἀπάντησιν τὸ ἄρθρον 297 Κινδ ὀρίζον ὅτι «τὰ μέγρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ Κινδ τελεσιδικῶς ἢ διὰ συμβατικῆς ἀναγνωρίσεως ἢ διὰ συμβιβασμοῦ κριθέντα δὲν θίγονται ἐκ τῶν διατάξεων αὐτοῦ». Ἡ ὀλίγον δυσνόητος διὰ τοὺς ἀμυήτους διάταξις αὕτη παρηρημευῆθη ὑπὸ τινων ἐρμηνευτῶν καὶ τῆς ἀπεδόθη ἔννοια διάφορος ἐκείνης τὴν ὁποίαν πράγματι ἔχει. Ὑπεστηρίχθη δηλ. ὅτι κατ' αὐτήν, ἀφοῦ δὲν θίγονται αἱ σχέσεις αἵτινες ἐκρίθησαν τελεσιδικῶς ἢ συμβιβαστικῶς ἢ ἀνεγνωρίσθησαν συμβατικῶς, ἄρα θίγονται καὶ συνεπῶς ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ νέου δικαίου ὅλαι ἐκεῖναι αἱ σχέσεις αἵτινες δὲν ἐκρίθησαν τελεσιδικῶς ἢ συμβιβαστικῶς ἢ δὲν ἀνεγνωρίσθησαν συμβατικῶς. Κατὰ τὴν ἐκδοχὴν ταύτην π.χ. ὁ μεταφορεὺς φορτίου ὁ ἀναλαβὼν τὴν μεταφορὰν πρὸ τοῦ Κινδ καὶ ὅστις κατέστη ὑπεύθυνος διὰ βλάβην τοῦ φορτίου συνεπείᾳ πράξεως τοῦ πλοιάρχου του, ἀπαλλάσσεται ἤδη τῆς εὐθύνης λόγῳ τῆς νέας διατάξεως τοῦ ἄρθρου 138, 2 Κινδ. Ἀντιστρόφως καὶ πάλιν ἐπὶ τοῦ παραδείγματος τῆς μεταφορᾶς φορτίου λαβούσης χώραν πρὸ τοῦ Κινδ, ἂν δὲν ἔχει κριθῆ εἰσέτι τελεσιδικῶς ἢ συμβιβαστικῶς ἢ ὑπόθεσις, ὁ μεταφορεὺς ὅστις θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπικαλεσθῆ τὸ ἀπαράδεκτον τοῦ ἄρθρου 507 Ἐμπορ. Ν., διότι δὲν ἐκοινοποίησε διαμαρτυρίαν ὁ παραλήπτης ἔνεκα βλαβῶν τοῦ φορτίου, εὐρίσκεται ἤδη ἐνεχόμενος καθ' ὅσον ὁ Κινδ κατήργησε τὸ ἀπαράδεκτον τοῦτο.

Τοιαύτη ὅμως δὲν εἶναι ἡ ἔννοια τοῦ ἄρθρου 297 Κινδ. Ἡ διάταξις αὕτη ἐπαναλαμβάνει μίαν γενικὴν ἀρχὴν τοῦ δικαίου διὰ τῆς ὁποίας ἐμποδίζεται ἡ ἀνακίνησις σχέσεων αἱ ὁποῖαι ἔχουν ρυθμισθῆ τελεσιδικῶς ἢ συμβιβαστικῶς, χωρὶς νὰ ἔπεται ἐξ αὐτοῦ ὅτι κατ' ἀνάγκην ἐπεκτείνει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κινδ ἐπὶ πάσης σχέσεως ἐκκρεμούσης εἰσέτι. Πότε μία δημιουργηθεῖσα πρὸ τοῦ Κινδ σχέσηις ἐξακολουθεῖ νὰ ρυθμίζεται ὑπὸ τοῦ προγενεστέρου δικαίου ἢ καταλαμβάνεται ὑπὸ τοῦ νέου δικαίου, κρίνεται κατὰ τοὺς γενικοὺς ἐρμηνευτικοὺς κανόνας, οἵτινες διαγράφουν τὴν ἐξῆς γενικὴν ἀρχὴν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ὁποίας δέον νὰ δίδονται αἱ λύσεις εἰς τὰς καθ' ἕκαστον περιπτώσεις: Ἐπὶ ἐμπραγμάτων δικαιο-

δ) Ὁ δανειστής, ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ἠσφαλισμένον δικαιουῖται ν' ἀσφάλιση τοῦτο κατὰ τῶν θ α λ α σ σ ί ω ν κινδύνων, ἄρα ὄχι καὶ κατὰ π ο λ ε μ ι κ ῶ ν κινδύνων, διὰ ποσὸν ἴσον πρὸς τὴν ἀπαιτήσιν του προσηυξημένην κατὰ τριάκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (ἄρθρ. 198, 1 Κινδ). Ὡς ἀπαιτήσις δέον νὰ θεωρῆται ἡ ὑφισταμένη καὶ ὄχι ἡ ἀρχικὴ ἀπαιτήσις. Συνεπῶς, ἂν λόγῳ μερικῆς καταβολῆς ἔναντι τῆς ἀρχικῆς ἀπαιτήσεως ἐμειώθη αὕτη, τὸ δικαίωμα ἀσφάλισεως ὑπάρχει διὰ τὸ ἐκάστοτε ἀπομένον ὑπόλοιπον τῆς ἀπαιτήσεως προσηυξημένον κατὰ 30%. Τ' ἀσφάλιστρα ὀφείλει νὰ καταβάλλῃ ὁ ὀφειλέτης - πλοιοκτήτης, διότι αὐτὸς εἶναι καὶ ὁ ἀσφαλιζόμενος, τοῦ δανειστοῦ ἐνεργουῦντος τὴν ἀσφάλισιν διὰ λογαριασμὸν τούτου. Ἐν ἀρνήσει τοῦ ὀφειλέτου νὰ καταβάλλῃ τὰ ἀσφάλιστρα τὸ ἐνυπόθηκον χρέος καθίσταται ἀπαιτητόν, τοῦ δανειστοῦ δικαιουμένου ν' ἀσκήσῃ ἀμέσως τὴν ἐνοχικὴν ἢ ἐμπράγματον ἀγωγὴν του (ἄρθρ. 198, 2 Κινδ). Τὰ τυχόν ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ καταβληθέντα, ὅμως, ἀσφάλιστρα δὲν ἀσφαλιζονται ὑπὸ τῆς ὑποθήκης.

Ἄσχετον πρὸς τὸ δικαίωμα τῆς ἀσφάλισεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ εἶναι τὸ δικαίωμα ἀσφάλισεως τοῦ ἰδίου συμφέροντος τούτου. Ἡ ἀσφάλισις αὕτη γίνεται δι' ἴδιον λογαριασμὸν τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ (ἄρθρ. 196 Ἐμπορ. Ν.) καὶ συνεπῶς τ' ἀσφάλιστρα ὀφείλονται ὑπ' αὐτοῦ.

ε) Ὡς ἐξηγήθη ἤδη (ἀνωτ. σελ. 92), ὁ δανειστής ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ζημίας τοῦ πλοίου στρέφεται κατὰ τὴν αὐτὴν ὡς καὶ διὰ τὴν ὑποθήκην του τάξιν προτιμήσεως κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως.

ς) Συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 198, 4 ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ὑποθήκης αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 190, 3 καὶ 194 Κινδ αἵτινες καὶ ἠρμηνεύθησαν ἀνωτέρω (σελ. 86). Ἐπειδὴ δὲ συντρέχει ἡ αὐτὴ ratio legis, ἐκρίθη ὅτι ἔδει νὰ ἰσχύουν καὶ ἐπὶ ὑποθήκης. Κατὰ ταῦτα καὶ ὁ ἐνυπόθηκος δανειστής δικαιουῖται ν' ἀπαιτῇ ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου τὴν ἐπιμελῆ διαχειρίσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ καὶ τοῦτο ἵνα διατηρῆται ἡ τεχνικὴ καὶ οἰκονομικὴ ἀξία τοῦ πλοίου ἐφ' ἧς

υπολογίζει ούτος. Περαιτέρω δ' ἂν τὸ πλοῖον ἀπωλέσθη ἢ ὑπέστη βλάβας αἰτινες μειώνουν οὐσιωδῶς τὴν ἀξίαν αὐτοῦ, τὸ χρέος καθίσταται ἀμέσως ἀπαιτητόν, ἐκτὸς ἂν ἡ ζημία δὲν ὀφείλεται εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ πλοιοκτῆτου, ὅποτε οὗτος προσφέρων ἄλλην ἐπαρκῆ ἀσφάλειαν δικαιούται ν' ἀποκρούσῃ τὴν περὶ ἀμέσου ἐξοφλήσεως τοῦ χρέους ἀξίωσιν τοῦ δανειστοῦ (ἄρθρ. 194 Κινδ).

ζ) Ὁ δανειστής δικαιούται νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἀλλαγὴν τόσον τοῦ νηολογίου (μετανηολόγησιν) ὅσον καὶ τοῦ ὀνόματος (μετονομασίαν) τοῦ πλοίου. Ἀμφότεραι αἱ πράξεις αὗται δύνανται νὰ λάβουν χώραν μόνον ἐφ' ὅσον συναινέσῃ ἐγγράφως ὁ δανειστής (ἄρθρ. 201, 1 Κινδ). Καὶ τοῦτο ἵνα μὴ διὰ τῆς ἐν ἀγνοίᾳ αὐτοῦ μετονομασίας ἢ μετανηολογήσεως τοῦ πλοίου καταστῇ δυσχερὴς ἢ παρακολούθησις του.

η) Ὁ δανειστής δικαιούται, ὁμοίως, νὰ παρεμποδίσῃ τὴν μέσῳ ἐκποιητικῆς δικαιοπραξίας ἀπώλειαν τῆς ἐλληνικῆς ἰθαγενείας τοῦ πλοίου ἣτις καὶ πάλιν διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ προϋποθέτει ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος τὴν ἐγγραφον συναινέσιν τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ (ἄρθρ. 202 Κινδ). Καὶ τὸ δικαίωμα τοῦτο εἶναι εὐνόητον, διότι ὁ ἐνυπόθηκος δανειστής υπολογίζει ἐπὶ τῆς προστασίας τοῦ ἐλληνικοῦ ὑποθηκικοῦ δικαίου πρὸς τὸ ὁποῖον, ἐνδεχομένως, μειονεκτεῖ τὸ δίκαιον τῆς χώρας τὴν ἰθαγένειαν τῆς ὁποίας θ' ἀπέκτα τὸ πλοῖον ἂν δὲν ἦτο ἀπαραίτητος ἡ συναινέσις τοῦ δανειστοῦ. Ἀληθὲς εἶναι ὅτι ἡ ἀπαγγελλομένη ὑπὸ τῆς ἄνω διατάξεως ἀκυρότης εἶναι ἄνευ πρακτικῆς ἀξίας, ἂν κατὰ τὸ δίκαιον τῆς πολιτείας ἥς τὴν ἰθαγένειαν ἀποκτᾷ τὸ πλοῖον ἢ ἐκποιήσις εἶναι ἰσχυρά. Ἐκεῖνο ὅπερ θὰ προστατεύσῃ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸν δανειστὴν εἶναι τὸ δικαίωμα αὐτοῦ νὰ προβάλῃ τὴν ἀπαίτησίν του ὡς ἀμέσως ληξιπρόθεσμον. Καθ' ὅσον ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἡ ἀπώλεια τῆς ἐλληνικῆς ἰθαγενείας δύναται νὰ λογισθῇ ὡς οἰονεὶ ἀπώλεια τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 194, 1 Κινδ), τὸ ἄρθρον 190, 3 Κινδ ἐπιβάλλει τὴν ἐπιμελῆ διαχείρισιν τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου, πρὸς δὲ τὸ ἄρθρον 1284 ΑΚ ἐπὶ ἐπιβλαβῶν πράξεων τοῦ ὀφειλέτου ἀναγνωρίζει εἰς τὸν δανειστὴν τὸ δικαίωμα τῆς ἀμέσου ἐξοφλήσεως τοῦ χρέους.



θ) Τέλος διὰ τῆς ἐγγραφῆς τῆς ὑποθήκης ὁ δανειστῆς ἐπιτυγχάνει τὴν διακοπὴν τῆς παραγραφῆς τῆς ἀπαιτήσεώς του (ἄρθρον 1273 ΑΚ).

78. Ἀπόσβεσις τῆς ὑποθήκης.— Ἡ ὑποθήκη ὡς παρεπόμενον δικαίωμα (ἄρθρον 1258 ΑΚ) ἀτονεῖ ἐφ' ὅσον τὸ κύριον δικαίωμα, δηλ. ἡ ἀπαίτησις ἦν ἀσφαλίζει, παύει νὰ ὑπάρχη. Ὅλοι, συνεπῶς, οἱ κατὰ τὸ κοινὸν δικαίον ἀποσβεστικοὶ λόγοι τῆς κυρίας ἐνοχῆς ἐνεργοῦν ἀποσβεστικῶς καὶ ἐπὶ τῆς ὑποθήκης. Οὕτως ἡ καταβολὴ ἢ ἡ ἄφεσις τοῦ χρέους, ὁ συμψηφισμὸς, ἡ σύγχυσις, ἤτοι ἡ σύμπτωσις τῶν ἰδιοτήτων δανειστοῦ καὶ ὀφειλέτου, ἡ παραγραφή τῆς ἀπαιτήσεως (βλ. καὶ ἄρθρ. 1320 ΑΚ) ἐπισύρουν ἀπόσβεσιν καὶ τῆς ὑποθήκης.

Πλὴν τῆς παρεπομένης ταύτης ἀποσβέσεως, ἡ ὑποθήκη ἀποσβέννυται καὶ ἐκ λόγων ἀναφερομένων εἰς αὐτὴν καὶ μόνον, διατηρουμένης τῆς κυρίας ἐνοχῆς. Κατὰ τὸ ἄρθρον 1318 ΑΚ, ἐφαρμοζόμενον ἀναλόγως καὶ ἐπὶ πλοίων, ἀποσβεσθῆναι μόνην τὴν ὑποθήκην: ἡ ὀλοσχερῆς ἀπώλεια τοῦ ἐνυποθήκου πράγματος, ἡ ἀπὸ τῆς ὑποθήκης παραίτησις τοῦ δανειστοῦ, ἡ παρέλευσις τῆς προθεσμίας δι' ἣν ἐχορηγήθη ἡ ὑποθήκη καὶ ἡ ἐκποίηση τοῦ πλοίου ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῶ, διότι ὁ πλειστηριασμὸς ἐπιφέρει κάθαρσιν τῶν βαρῶν τοῦ πωλουμένου πράγματος (ἄρθρ. 996, 997 ΠΔ). Τοῦτο δ' ἀνεξαρτήτως τῆς αἰτίας τοῦ πλειστηριασμοῦ. Ἦτοι ἂν ἐπισπεύδεται οὗτος ὑπὸ δανειστοῦ ἢ ἂν ἄγεται εἰς αὐτὸν τὸ πλοῖον πρὸς λύσιν τῆς συμπλοικησίας (ἄρθρ. 12 καὶ 32 Κινδ) ἢ ἂν ἐνεργῆται οὗτος κατ' αἴτησιν τοῦ ἐκκαθαριστοῦ τοῦ παραχωρηθέντος πλοίου (ἄρθρ. 103 Κινδ). Πρὸς τούτοις, ἀποσβέννυται μόνη ἡ ὑποθήκη ἂν ὁ δανειστῆς γίνῃ κύριος τοῦ ὑποθηκευομένου πλοίου (ἄρθρ. 1321 ΑΚ), διότι δὲν νοεῖται ἄσκησις ἐμπραγμάτου δικαίωματος κατ' ἰδίου πράγματος ὡς καὶ ὅταν τὸ πλοῖον ἀποκτηθῇ ὑπὸ τρίτου δυνάμει χρησικτησίας (ἄρθρ. 1053 ΑΚ).

79. Ἐξάλειψις τῆς ὑποθήκης.— Ἡ ἀπόσβεσις καταλύει τὴν ὑποθήκην. Ἄλλ' ἵνα ἐξαφανισθῇ ἡ ἐγγραφή ἥτις ἀποτελεῖ ὑλικὴν πρᾶ-

ξιν, δέον νὰ λάβῃ χώραν ἀντίθετος πρᾶξις, ἤτοι διαγραφὴ χαρ-  
κτηριζομένη ὑπὸ τοῦ νόμου ὡς ἐξ ἀλειψις. Αὕτη γίνεται ὑπὸ  
τοῦ φύλακος τῶν ναυτικῶν ὑποθηκολογίων ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ  
τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν, ἤτοι τοῦ ἐγγράφου τῆς συναινέσεως  
τοῦ δανειστοῦ ἢ τῆς δικαστικῆς ἀποφάσεως, ἂν ὁ δανειστὴς δυσ-  
τροπῇ νὰ συναινέσῃ (ἄρθρ. 1324 καὶ 1327 ΑΚ). Ἡ ἐξάλειψις  
πρέπει νὰ συνοδεύεται ἀπὸ τὴν ἐξάλειψιν τῆς σημειώσεως τῆς  
ὑποθήκης ἐκ τοῦ εἰδικοῦ βιβλίου τοῦ πλοιάρχου.

**80. Ὑποθήκαι βαρύνουσαι τὸ πλοῖον καθ' ὃν χρόνον νηολογεῖται ὡς  
ἑλληνικόν.**—Τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα ἀφοροῦν τὰς ὑποθήκας αἵτινες  
συνιστῶνται ἐπὶ πλοίων ἑλληνικῶν. Εἶναι δυνατὸν, ὅμως, νὰ  
συσταθῶσιν ὑποθήκαι ἐπὶ ξένου πλοίου, τὸ ὁποῖον ἐν συνεχείᾳ  
ἀποκτᾷ τὴν ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν καὶ οὕτω νὰ ἐξακολουθῇ νὰ φέρῃ  
τὰ ὑποθηκικὰ βάρη καθ' ὃν χρόνον ἐγγράφεται εἰς τὰ ἑλληνικὰ  
νηολόγια. Τὸ κῦρος τῶν τοιούτων ὑποθηκῶν καὶ αἱ ἐξ αὐτῶν  
συνέλπει κρίνονται φυσικὰ κατὰ τὸ δίκαιον τῆς πολιτείας ἧς τὴν  
σημαίαν ἔφερε τὸ πλοῖον ὅτε συνεστήθησαν. Γεννᾶται ὅμως τὸ  
ζήτημα ἂν αὗται διατηροῦνται καὶ μετὰ τὴν νηολόγησιν τοῦ  
πλοίου ὡς ἑλληνικοῦ. Τὸ θέμα τοῦτο ρυθμίζει ρητῶς τὸ ἄρθρον  
203 Κινδ ὀρίζον ὅτι: «ὑποθήκη ὑφισταμένη ἐπὶ  
πλοίου, καθ' ὃν χρόνον τοῦτο ἀποκτᾷ τὴν ἑλ-  
ληνικὴν ἰθαγένειαν, ἐξακολουθεῖ ἰσχύουσα,  
ἐφ' ὅσον κατὰ τὸ δίκαιον τῆς προηγουμένης  
ἰθαγενείας ἀπεκτήθη δι' ἐγγραφῆς εἰς δημό-  
σιον βιβλίον, ἐνεγράφη δὲ εἰς τὸ ἑλληνικὸν  
βιβλίον ὑποθηκῶν ἐντὸς ἐξήκοντα ἡμερῶν  
ἀπὸ τῆς νηολογήσεως τοῦ πλοίου ὡς ἑλλη-  
νικοῦ». Συμφώνως, λοιπόν, πρὸς τὴν διάταξιν ταύτην<sup>1</sup> αἱ κατὰ  
τὸ δίκαιον τῆς προηγουμένης ἰθαγενείας τοῦ πλοίου συσταθεῖσαι  
ὑποθήκαι ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν, κατ' ἐφαρμογὴν, ἄλλωστε, τῆς  
ἀρχῆς τοῦ διεθνoῦς ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου τὴν ὁποῖαν εἶδο-

1. Ἦτις ἐμπνέεται ἀπὸ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 1 τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως  
τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 «περὶ ἐνοποιήσεως κανόνων ἀφορῶντων τὰ πρὸνυμα καὶ  
τὰς ναυτικὰς ὑποθήκας».

μεν (άνωτέρω σελ.30, 31) και καθ' ήν τὰ εμπράγματα δικαιώματα επί πλοίου ρυθμίζονται υπό του δικαίου της πολιτείας την σημαίαν της οποίας φέρει. 'Αλλ' υπό δύο προϋποθέσεις, ότι αί εν λόγω υποθήκαι: α) είχον έγγραφη είς δημόσιον βιβλίον της χώρας της προγενεστέρας ιθαγενείας και β) ενεγράφησαν είς τὸ ἑλληνικὸν βιβλίον υποθηκῶν ἐντὸς ἐξήκοντα ἡμερῶν ἀπὸ της νηολογίσεως του πλοίου ὡς ἑλληνικοῦ. Ἀμφότεραι αἱ προϋποθέσεις αὗται, ἀπαιτούμεναι ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος, πηγάζουν ἀπὸ τὴν ἀρχὴν τῆς δημοσιότητος τῶν εμπραγμάτων βαρῶν, συμφώνως πρὸς θεμελιώδη ἀντίληψιν της ἑλληνικῆς ἐννόμου τάξεως. Καὶ τείνουν ἢ μὲν πρώτη νὰ προστατεύσῃ τὸν ἀποκτῶντα τὸν ξένον πλοῖον ἑλληνα, ὅστις μόνον ἐφ' ὅσον ἦσαν ἐγγεγραμμένα αἱ υποθήκαι είς τὸ ἀλλοδαπὸν δημόσιον βιβλίον ἠδύνατο, συμβουλευόμενος αὐτό, νὰ πληροφορηθῇ περὶ της ὑπάρξεως αὐτῶν, ἢ δὲ δευτέρα νὰ προστατεύσῃ τοὺς τρίτους ἐν γένει μετὰ τὴν ἑλληνικὴν νηολόγησιν του πλοίου, παρέχουσα είς αὐτοὺς τὴν εὐχέρειαν της ἐνημερώσεώς των ἐπὶ τῶν βαρῶν του πλοίου διὰ μόνης της ἐρεῦνης του ἑλληνικοῦ υποθηκολογίου.

Διὰ τὴν ἐγγραφὴν της προϋφισταμένης υποθήκης είς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον τάσεται προθεσμία ἐξήκοντα ἡμερῶν, ὡς ἐλέχθη. Παρερχομένης της προθεσμίας ἡ ἐγγραφὴ ἐμποδίζεται. Ἄλλὰ καὶ ἂν γίνῃ εἶναι ἄκυρος, ἔστω καὶ ἂν δὲν ἔχει ἐγγραφὴ ἐν τῷ μεταξὺ ἄλλη υποθήκη. Ὁ μόνος τρόπος θεραπείας ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εἶναι, ἐὰν φυσικὰ συναινῇ ὁ νέος πλοιοκτήτης, νὰ συσταθῇ νέα υποθήκη κατὰ τὸ ἑλληνικὸν δίκαιον, ἀποκτῶσα ἐπράγατον ἰσχὺν ἀπὸ της ἐγγραφῆς της. Ἄν, ἀντιθέτως, ἡ ἐγγραφὴ λάβῃ χώραν ἐμπροθέσμως, τότε αὕτη ἀκολουθεῖ τὴν σειράν ἣν εἶχε κατὰ τὸ δίκαιον της προηγουμένης ιθαγενείας του πλοίου, ἔστω καὶ ἂν ἐν τῷ μεταξὺ ενεγράφησαν ἄλλαι υποθήκαι προϋφιστάμεναι ἢ νέαι.

Ὡς πρὸς τὸ περιεχόμενον τῶν προϋφισταμένων υποθηκῶν, δηλ. ἐν σχέσει μὲ τὴν ἔκτασιν τῶν δικαιωμάτων του δανειστοῦ, κρατεῖ ἡ γνώμη ὅτι ἐφαρμόζεται ἐφεξῆς τὸ δίκαιον της νέας ιθαγενείας του πλοίου, συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν τὴν ὁποίαν θεσπί-

ζει τὸ ἄρθρον 9 Κινδ καὶ καθ' ἣν τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐμπράγματα δικαιώματα ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς σημαίας. Ὑποστηρίζεται ὅμως ὄχι ἄνευ ἐπιχειρημάτων καὶ ἡ ἄποψις ὅτι τὸ δίκαιον τῆς χώρας τὴν ἰθαγένειαν τῆς ὁποίας εἶχε τὸ πλοῖον ὅτε ἀπεκτῆθη ἢ ὑποθήκη ἐξακολουθεῖ νὰ διέπει ταύτην, ἐκτὸς ἂν τὸ δίκαιον τοῦτο προσκρούει εἰς ἑλληνικὸν νόμον δημοσίας τάξεως.

### *Β'. Προτιμωμένη ὑποθήκη*

81. Τί χαρακτηρίζει τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην.—Ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, διὰ τοῦ ν.δ. 3899/1958 εἰσῆχθη εἰς τὸ δίκαιόν μας καὶ ἕτερος τύπος ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων ὅστις ἀκολουθεῖ τὸ πρότυπον τοῦ mortgage τοῦ ἀγγλοσαξωνικοῦ δικαίου. Τὸ σύστημα τὸ ὁποῖον υἱοθέτησεν ὁ νομοθέτης κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ θεσμοῦ ὑπῆρξεν ἀπλοῦν: Δοθέντος ὅτι ὑφίστατο ὁ θεσμὸς τῆς ἀπλῆς ὑποθήκης, ἐθεμελίωσε ἐπὶ ταύτης τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην διὰ τῆς διευρύνσεως τῶν δικαιωμάτων καὶ ἐξουσιῶν τοῦ δανειστοῦ, ἐπὶ τῇ βάσει ἐλευθέρως συναπτομένης συμφωνίας μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ πλοιοκτῆτου-ὀφειλέτου. Ἡ διευρύνσις αὕτη περιλαμβάνει κυρίως μὲν καὶ ἀπαραιτήτως τὸ δικαίωμα τοῦ δανειστοῦ ν' ἀναλάβῃ διὰ λογαριασμόν του τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἀπαίτησις καταστῆ ληξιπρόθεσμος, οἷον δικαίωμα ἀνεγνώρισε τὸ πρῶτον ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 193 Κινδ καὶ εἰς τὸν καταπιστευματικὸν κύριον τοῦ πλοίου. Ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ὅμως τὸ δικαίωμα τοῦτο δύναται νὰ συμφωνηθῇ καὶ κατὰ πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν (ἄρθρ. 12 ν.δ. 3899). Δύναται πρὸς τούτοις νὰ περιλαμβάνῃ καὶ οἷανδήποτε πρόσθετον ἐξουσίαν παραχωρουμένην εἰς τὸν δανειστὴν μέχρι καὶ αὐτῆς τῆς συμβατικῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ, δηλ. ἄνευ πλειστηριασμοῦ καὶ ἥτις ἀποτελεῖ τὸ ἔσχατον ὄριον τῶν ἐπιτρεπτῶς παραχωρουμένων ἐξουσιῶν (ἄρθρ. 5 ν.δ. 3899). Τοῦτο σημαίνει ὅτι ἀποκλείεται τὸ δικαίωμα αὐτομάτου περιελεύσεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν κυριότητα τοῦ δανειστοῦ ἐν ὑπερημερίᾳ τοῦ ὀφειλέτου (lex commissoria).

Κατὰ ταῦτα, ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη οὐδὲν ἄλλο εἶναι ἢ ἀπλῆ ὑποθήκη μὲ διηυρημένας ὑπὲρ τοῦ δανειστοῦ ἐξουσίας κατὰ τὰς συμφωνίας τῶν μερῶν. Ἀκολουθεῖ, οὕτω, ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη τὰς γενικὰς ἀρχὰς τῆς ἀπλῆς ὑποθήκης, μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν μεταβολῶν τὰς ὁποίας εἰσήγαγε τὸ ν.δ. 3899 καὶ περὶ τῶν ὁποίων γίνεται λόγος κατωτέρω. Οὕτω οἱ δύο θεσμοὶ συμπολιτεύονται καὶ ἑναρμονίζονται καὶ μάλιστα εἰς τοιοῦτον βαθμὸν ὥστε νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ συνυπάρξουν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου.

Δοθέντος ὅτι σκοπὸς τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ὑπῆρξεν ἡ διευκόλυνσις τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου διὰ τῆς παροχῆς εὐρυτέρων πλεονεκτημάτων καὶ διασφαλίσεων πρὸς τὸν δανειστήν καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ θεσμοῦ ἀναφέρονται εἰς τὰ ἀκόλουθα τρία σημεῖα δι' ὧν ἐπιτυγχάνεται ὁ σκοπὸς οὗτος: α) τὰς διατυπώσεις συστάσεως τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, β) τὰς ἐξουσίας τοῦ δανειστοῦ καὶ γ) τὴν εὐχερεστέραν ἐκτέλεσιν τοῦ ὑποθηκικοῦ τίτλου.

82. Ἐπὶ ποίων πλοίων ἰσχύει ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη.— Πρὶν ἐξετάσωμεν ἀναλυτικῶς τὰ τρία ταῦτα σημεῖα, πρέπει νὰ ἐξηγηθῇ πρῶτον, ὅτι ἡ προτιμωμένη, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἀπλῆν ὑποθήκην, δύναται νὰ συσταθῇ μόνον ἐφ' ὅλοκλήρου πλοίου ἐτοιμοῦ ἢ ὑπὸ ναυπήγησιν (ἄρθρ. 4 ν.δ. 3899). Ἀποκλείεται, συνεπῶς, ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη ἐπὶ ἰδανικῶν μερίδων τοῦ πλοίου. Τοῦτο, διότι ἡ ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ εἰς ἣν πιθανὸν νὰ ὕδηγήσῃ ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη, δὲν νοεῖται ἐπὶ ἰδανικοῦ μέρους τοῦ πλοίου, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ τοῦ συνόλου τούτου. Ἡ ὑποθήκευσις, ὅμως, ὀλοκλήρου τοῦ πλοίου κατ' ἀπόφασιν τῆς εἰδικῆς πλειοψηφίας κατὰ τὸ ἄρθρ. 30, 1 Κινδ (βλ. ἀνωτέρω σελ. 91) ἰσχύει καὶ ἐνταῦθα ἀναμφιβόλως. Δεύτερον δ' ὅτι προτιμωμένη ὑποθήκη δύναται νὰ συσταθῇ μόνον ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 500 κόρων, καθ' ὅσον ἐκρίθη ὅτι τὰ μικροτέρας χωρητικότητος πλοῖα δανειοδοτοῦνται εἰς τὴν ἑλληνικὴν κυρίως χρηματαγορὰν δι' ἣν δὲν ὑπῆρχε λόγος νὰ μεταβληθῇ ὁ τύπος τῆς ὑποθήκης. Προεβλέφθη, ὅμως, διὰ τοῦ ἄρθρου

23 τοῦ ν.δ. 3899 ἢ διὰ β.δ. ἐπέκτασις τῆς ἐφαρμογῆς τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ οἰασδήποτε χωρητικότητος πλοίου.

**83. Διατυπώσεις συστάσεως τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης.**— Ὁ νόμος ἀπαιτεῖ ὅ,τι καὶ προκειμένου περὶ ἀπλῆς ὑποθήκης, δηλ. α) σ υ ν α ἰ ν ε σ ι ν τοῦ παρέχοντος τὴν ὑποθήκην καὶ β) ἐ γ γ ρ α φ ῆ ν.

Ὡς πρὸς τὴν συναίνεσιν σημειοῦνται δύο διαφοραί. Ἐνῶ εἰς τὴν ἀπλῆν ὑποθήκην αὕτη περιβάλλεται πάντοτε τύπον συμβολαιογραφικόν, εἰς τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην καὶ ἐφ' ὅσον τὸ ἔγγραφον καταρτίζεται εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, ὁ νόμος ἀνέχεται καὶ τὸν τύπον τοῦ ἰ δ ι ω τ ι κ ο ῦ ἐγγράφου, ἂν ὁ τύπος οὗτος εἶναι ἔγκυρος κατὰ τὸ δίκαιον τῆς χώρας ὅπου καταρτίζεται τὸ ἔγγραφον (ἄρθρον 2 ν.δ. 3899). Εἰς τοῦτο ἔγκειται ἡ ἀπλούστευσις τῶν διατυπώσεων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς συστάσεως αὐτῶν ἐν ἀλλοδαπῇ. Ἐξ ἄλλου ὁμως τὸ αὐτὸ ἄρθρον 2 ὁμιλεῖ περὶ σ υ μ β ἄ σ ε ω ς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν ἀπόκτησιν ὑποθηκικοῦ δικαιώματος. Ἄρα δὲν ἀρκεῖ μ ο ν ο μ ε ρ ῆ ς δ ῆ λ ω σ ι ς, ὡς ἐπὶ ἀπλῆς ὑποθήκης, ἀλλ' εἶναι ἀναγκαῖα ἡ σύμπραξις τοῦ δανειστοῦ καὶ ταυτοχρόνως ἀποδοχὴ τῆς ὑποθήκης παρ' αὐτοῦ.

Τὸ συστατικὸν τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ἔγγραφον δέον νὰ περιέχῃ ὠρισμένα στοιχεῖα περὶ ὧν τὸ ἄρθρον 3 ν.δ. 3899. Ταῦτα ἀντιστοιχοῦν πρὸς τ' ἀπαιτούμενα ἐπὶ ἀπλῆς ὑποθήκης στοιχεῖα καὶ συνεπῶς ἰσχύουν τ' ἀνωτέρω (σελ. 93) λεχθέντα.

Ὡς πρὸς τὴν ἐγγραφὴν, οὐδὲν ρητῶς λέγει τὸ ν.δ. 3899. Πλὴν ἀναμφιβόλως εἶναι αὕτη ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς συστάσεως τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, διότι ὁ παράγων τῆς δ η μ ο σ ι ὀ τ η τ ο ς ἀποτελεῖ στοιχεῖον παντὸς ἐμπραγμάτου δικαιώματος. Ἐμμέσως, ἄλλωστε, ἐκ τῶν ἄρθρων 15, 20 καὶ 21 τοῦ ν.δ. 3899, ὁμιλοῦντων περὶ τῆς ἐγγραφῆς τῆς ὑποθήκης, ἰδίᾳ δ' ἐκ τοῦ ἄρθρου 22 ὅπερ παραπέμπει κατὰ τὰ λοιπὰ εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 195-205 Κινδ περὶ τῆς ἀπλῆς ὑποθήκης, συνάγεται σαφῶς ἡ ἀνάγκη τῆς ἐγγραφῆς.

Ὅπως ἡ ἀπλῆ οὕτω καὶ ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη μετὰ τὴν ἐγγραφὴν της δέον νὰ σημειωθῇ εἰς τὸ ἐν τῷ πλοίῳ τηρούμενον εἰδικὸν β ι β λ ῖ ο ν β α ρ ῶ ν (ἀνωτέρω σελ. 48 καὶ 94). Τί πρέπει

νά περιέχη ή σημειώσεις αὕτη ὀρίζει λεπτομερῶς τὸ ἄρθρον 16 ν.δ. 3899. Τὸ ἄρθρον 15 προνοεῖ διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ταχυτέραν σημείωσιν, προβλέπον ὅτι ὁ φύλαξ τοῦ ὑποθηκολογίου προβαίνει εἰς ταύτην, ἂν δὲ τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐκτὸς τῆς περιφερείας τοῦ φύλακος εἰδοποιεῖται ταχυδρομικῶς, τηλεγραφικῶς ἢ ἄλλως ἢ λιμενικὴ ἢ προξενικὴ ἀρχὴ τοῦ λιμένος ἔνθα εὐρίσκεται τὸ πλοῖον ἵνα ἐνεργήσῃ τὴν ἐν λόγῳ σημείωσιν. Ἐπὶ πλέον τῆς σημειώσεως εἰς τὸ βιβλίον βαρῶν, ὁ πλοίαρχος τηρεῖ καὶ κ ε κ υ ρ ω μ ἔ ν ο ν ἄ ν τ ῖ γ ρ α φ ο ν τοῦ ὑποθηκικοῦ τίτλου (βλ. ἀνωτέρω σελ. 95).

**84. Σχέσις ἀπλῆς καὶ προτιμωμένης ὑποθήκης.**—Ἐν σχέσει μὲ τὴν σειρὰν προτεραιότητος τυχὸν πολλῶν ὑποθηκῶν καὶ δεδομένου ὅτι εἶναι δυνατὴ ἢ συνύπαρξις ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἀπλῶν καὶ προτιμωμένων ὑποθηκῶν, τὸ ἄρθρον 21 ν.δ. 3899, πρὸς πρόληψιν παρερμηνειῶν, ἀποσαφηνίζει ὅτι ἡ σειρὰ ἐγγραφῆς προσδιορίζει τὴν προτεραιότητα. Ἡ προτίμησις τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης λοιπὸν δὲν ἀναφέρεται εἰς τὴν προτεραιότητα αὐτῆς ἔναντι τῆς ἀπλῆς ὑποθήκης, ἀλλ' εἰς τὰ εὐρύτερα δικαιώματα τὰ ὁποῖα ἀπολαύει ὁ δανειστής. Ἡ ἀπλῆ, ἐφ' ὅσον ἐνεγράφη πρὸ προτιμωμένης ὑποθήκης, προηγεῖται εἰς τὴν σειρὰν τῆς ἱκανοποιήσεως.

Εἰδικώτερον ὅσον ἀφορᾷ τὴν τύχην τῶν ὑφισταμένων προτιμωμένων ὑποθηκῶν καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον ἀποκτᾷ τὴν ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν, τὸ ἄρθρον 20 ν.δ. 3899 ἐπαναλαμβάνει τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 203 Κινδ καὶ κατὰ συνέπειαν ἰσχύει ὅτι ἐλέγθη σχετικῶς ἀνωτέρω (σελ. 100, 101).

**85. Αἱ εὐρύτερα ἐξουσίαι τοῦ προτιμωμένου ἐνυποθήκου δανειστοῦ.**—Ὁ προτιμώμενος ἐνυπόθηκος δανειστής ἔχει ἀκριβῶς ὅλας τὰς ἐξουσίας καὶ ὅλα τὰ δικαιώματα τὰ ὁποῖα ἀπορρέουν ἀπὸ τὴν ἀπλῆν ὑποθήκην. Ἐπὶ πλέον δὲ περιβάλλεται ὠρισμένα πρόσθετα πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα συνιστοῦν τὴν μείζονα ἀσφάλειαν αὐτοῦ. Ἐκ τῶν προσθέτων πλεονεκτημάτων αὐτῶν ἄλλα μὲν ὀρίζονται εὐθέως ὑπὸ τοῦ νόμου καὶ δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ συμφωνηθῶσιν ἐν τῷ ὑποθηκικῷ ἐγγράφῳ. Ἄλλα δὲ καὶ μάλιστα τὰ οὐσιωδέστερα πηγάζουν ἀπὸ τὰς συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων.

Κατὰ τὸν μηχανισμόν τοῦ συστήματος τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, δηλαδή, ὁ νόμος ἐπαφίεται εἰς τοὺς συμβαλλομένους νὰ συμφωνήσωσιν ἐλευθέρως περὶ τῶν εὐρύτερων δικαιωμάτων τῶν ὁποίων θ' ἀπολαύη ὁ δανειστής. Ἐκ τούτων δὲ ἔν, ἤτοι ἡ ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως, συνιστᾷ τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι δέον νὰ περιληφθῆ εἰς τὴν συμφωνίαν, ἄλλως δὲν ὑφίσταται προτιμωμένη ὑποθήκη.

*Α'. Τὰ ἐκ τοῦ νόμου εὐθέως ὀριζόμενα εὐρύτερα δικαιώματα εἶναι :*

α) Ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη ὁμοῦ μετὰ τῆς ἀπαιτήσεως διασφαλίζει κατὰ τὴν αὐτὴν τάξιν καὶ ὅλους τοὺς δεδομένους τόκους ὡς καὶ τὰ ἔξοδα (ἄρθρον 12 ν.δ. 3899). Ἡ ἀπλῆ ὑποθήκη ἀσφαλίζει τόκους ὀρισμένου μόνον χρόνου (βλ. ἄνωτέρω σελ. 96), χωρὶς νὰ εἶναι δυνατὸν καὶ νὰ συμφωνηθῆ διεύρυνσις τοῦ χρόνου, καθ' ὅσον διὰ τοὺς πέρα τοῦ συγκεκριμένου χρόνου τόκους δύναται νὰ ἐγγραφῆ ἐκ τοῦ νόμου μόνον ὑποθήκη (ἄρθρ. 1262, 7 ΑΚ). Ἄλλ' ἐπὶ πλοίων δὲν συγχωρεῖται ἡ νόμιμος ὑποθήκη (βλ. ἄνωτέρω σελ. 89, 90).

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἔξοδα τὰ διασφαλιζόμενα ὑπὸ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, δέον νὰ θεωρήσωμεν ὡς τοιαῦτα πλὴν τῶν δαπανῶν ἐγγραφῆς, ἂν ἀναγκασθῆ νὰ καταβάλῃ ταύτας ὁ δανειστής διὰ λογαριασμόν τοῦ βαρυνομένου δι' αὐτῶν ὀφειλέτου (ἄρθρον 1316 ΑΚ), καὶ ὅλα τὰ ἔξοδα δικαστικά ἢ μὴ τὰ γενόμενα ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀπαιτήσεώς του ἢ ἐν τῇ ἐπιδίωξει τῆς ἱκανοποιήσεως ταύτης. Τὰ ἔξοδα ταῦτα δὲν καλύπτονται ἀπὸ τὴν ἀπλῆν ὑποθήκην.

β) Τὸ δικαίωμα ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου ὄχι μόνον κατὰ τῶν θαλασσίων, ὡς ἐπὶ ἀπλῆς ὑποθήκης, ἀλλὰ καὶ κατὰ τῶν ποικῶν κινδύνων (ἄρθρον 18 ν.δ. 3899). Ἡ ἀσφάλις αὕτη λαμβάνει χώραν ὡς κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἀσφαλίσεως πλοίου ὑπὸ ἀπλοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ (ἄνωτέρω σελ. 97). Ἰσχύει δὲ καὶ ἐνταῦθα πᾶν ὅ,τι ἐλέχθη ἄνωτέρω (σελ. 92, 93) ἐπὶ ὑποκαταστάσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως εἰς τὸ πλοῖον.



Ἐνδιαφέρον, ἀκόμη, εἶναι νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα ὅτι τ' ἀσφάλιστρα ἅτινα θὰ καταβάλλῃ τυχὸν ὁ δανειστής, ἐν ἀρνήσει τοῦ ὀφειλέτου, ὡς ἔξοδα, περιλαμβάνονται εἰς τὴν προστατευομένην διὰ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης ἀπαίτησιν, συμφώνως πρὸς τὰ ἐκτεθέντα εἰς τὴν προηγουμένην παράγραφον. Ἀντιθέτως δὲν καλύπτονται ταῦτα ὑπὸ τῆς ἀπλῆς ὑποθήκης.

*Β'. Τὰ συμβατικά πλεονεκτήματα.*

Πλὴν τῶν ἐκ τοῦ νόμου εὐθέως ἀναγνωριζομένων, ἡ ὑποθηκικὴ σύμβασις δύναται νὰ παραχωρήσῃ εἰς τὸν προτιμώμενον δανειστὴν οἰονδήποτε ἕτερον δικαίωμα πρὸς μείζονα ἀσφάλειαν τῆς ἀπαίτησεως. Ἐκ τούτων, ὁμῶς, τὸ σημαντικώτερον, ἦτοι τὴν ἀνάληψιν τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως καταβολῆς τοῦ χρέους, δέον ἀπαραιτήτως νὰ προβλέπη ἡ σύμβασις, καθ' ὅσον τὸ δικαίωμα τοῦτο ἀποτελεῖ τὴν οὐσίαν τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης.

α) Ἀνάληψις διαχειρίσεως τοῦ πλοίου. Τὸ δικαίωμα τοῦτο ἀσκεῖ ὁ δανειστής κυρίως εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ ἀπαίτησις του καταστῆ ληξιπρόθεσμος (ἄρθρ. 1 ν.δ. 3899) εἴτε ἐν ὄλφ εἴτε κατὰ μέρος εἴτε ὡς πρὸς τὸ κεφάλαιον εἴτε ὡς πρὸς τοὺς τόκους. Ἐπιτρέπεται, ὁμοίως, νὰ συμφωνηθῇ ὅτι τὸ δικαίωμα ἀναλήψεως τῆς διαχειρίσεως ὑφίσταται καὶ κατὰ πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν οἰασδήποτε παραβάσεως τῶν υποχρεώσεων τοῦ ὀφειλέτου (ἄρθρ. 1, 2). Ἡ μεταξὺ τῶν δύο τούτων περιπτώσεων διαφορὰ ἐγκτεται εἰς τὸ ὅτι κατὰ μὲν τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐδ. 1 τοῦ ἄρθρου 1 εἶναι ἀπαραιτήτως ἡ συμφωνία περὶ ἀναλήψεως τῆς διαχειρίσεως, κατὰ δὲ τὰς περιπτώσεις τοῦ ἐδ. 2 τοῦ ἰδίου ἄρθρου ἡ τούτου συμφωνία εἶναι προαιρετικὴ.

Ἡ ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ σημαίνει ἐκτέλεσιν τῆς ὑποθηκικῆς συμβάσεως ἢ ὁποία ἀκολουθεῖ τὴν εἰδικὴν διαδικασίαν τοῦ ἄρθρου 6 ν.δ. 3899, περὶ τῆς ὁποίας γίνεται λόγος κατωτέρω. Εἰς τὴν πρᾶξιν ἡ ἀνάληψις αὕτη ἐκδηλοῦται καὶ ταυτίζεται χρονικῶς πρὸς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ πλοιάρχου δι' ἑτέρου, τῆς ἐκλογῆς τοῦ δανειστοῦ, ὅστις καὶ κατέχει

πλέον τὸ πλοῖον διὰ λογαριασμὸν τούτου. Ὁ νόμος ὁμοῦ περιέλαβεν εἰδικὰς διατάξεις αἱ ὅποια ρυθμίζουν τὴν δημοσιότητα τῆς ἀναλήψεως τῆς διαχειρίσεως, τὴν ἄσκησιν ταύτης ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ ὡς καὶ τὴν παῦσιν ταύτης.

Ὡς πρὸς τὴν δημοσιότητα προβλέπεται ὅτι ἡ ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως δεόν νὰ γνωστοποιῆται ἀμελλητὶ ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ πρὸς τὸν φύλακα τοῦ ὑποθηκολογίου ἵνα προβῆ οὗτος εἰς σχετικὴν σημείωσιν εἰς τὸ βιβλίον τοῦτο (ἄρθρ. 7, 1 ν.δ. 3899).

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἄσκησιν τῆς διαχειρίσεως, ἀφ' ἧς λάβει χώραν ἡ ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ ἀνάληψις ταύτης, ὁ πλοιοκτήτης - ὀφειλέτης στερεῖται παντὸς δικαιώματος ἀναμίξεως εἰς τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τούτου. Διατηρεῖ ὁμοῦ τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου του. Συνεπῶς ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς πωλήσεως ἢ περαιτέρω ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου καὶ παραχωρήσεως αὐτοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 85 π. Κινδ. Ὅμοίως οἱ λοιποὶ δανεισταὶ τοῦ πλοιοκτήτου δύνανται νὰ στραφῶσι κατὰ τοῦ πλοίου πρὸς ἱκανοποίησίν των.

Ὁ προτιμώμενος δανειστὴς διὰ τῆς ἀναλήψεως τῆς διαχειρίσεως ὑπεισέρχεται καὶ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ἀσκεῖ δὲ τὴν διαχείρισιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν δι' ἴδιον λογαριασμὸν καὶ οὐχὶ ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτου - ὀφειλέτου. Καθίσταται, συνεπῶς, ἐφοπλιστὴς κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 105, 1 Κινδ καὶ διὰ τοῦτο δεόν νὰ σημειωθῆ τοῦτο εἰς τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος τοῦ πλοίου, ὡς ἀπαιτεῖ τὸ ἄρθρον 105, 2 Κινδ.

Συνέπειαι τοῦ ὅτι ἡ διαχείρισις καὶ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου γίνεται δι' ἴδιον λογαριασμὸν τοῦ δανειστοῦ καὶ ὄχι κατ' ἐκπροσώπησιν τοῦ πλοιοκτήτου, εἶναι ὅτι δὲν νοεῖται ἀνάκλησις τοῦ διαχειριστοῦ, δὲν ἰσχύει ἡ ἐν ἄρθρῳ 533 ΑΚ ἀπαγόρευσις ἀποκτήσεως τοῦ διαχειριζομένου πράγματος ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ, μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἀπαγορευομένης καταπιστευματικῆς ρήτρας (άνωτ. σελ. 102), δὲν λογοδοτεῖ ὁ διαχειριστὴς, ἐκτὸς ἀντιθέτου συμφωνίας (ἄρθρον 11 ν.δ. 3899), τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διαχειρίσεως, θετικὸν ἢ ἀρνητικόν, ἐνδιαφέρει τὸν δανειστὴν - διαχειριστὴν. Πλὴν, ἐννοεῖται, ὅτι ἐπειδὴ ἡ διαχείρισις ἀσκεῖται ὡς μέσον

ἐκτελέσεως, πᾶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως καθαρὸν ὑπόλοιπον φέρεται εἰς πίστωσιν τοῦ ὀφειλέτου διὰ συμψηφισμοῦ πρὸς τὴν ὀφειλήν του καὶ μέχρις ἐξοφλήσεως ταύτης (ἄρθρ. 11 ν.δ.).

Ἡ ἔκτασις τῆς διαχειριστικῆς ἐξουσίας διαγράφεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 10 ν.δ. ὀρίζοντος ὅτι περιλαμβάνει αὕτη πᾶσαν πρᾶξιν καὶ πᾶσαν δικαιοπραξίαν συμφυῆ πρὸς τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου. Ὡς τοιαύτας πράξεις καὶ δικαιοπραξίας δέον νὰ θεωρήσωμεν τὸν διορισμὸν τοῦ πλοιάρχου, τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου, τὴν ναύλωσιν, τὰς ἀναγκαίας ἐπισκευὰς αὐτοῦ κ.ο.κ.

Εἰς τὴν ἐξουσίαν τοῦ διαχειριστοῦ τίθενται δύο περιορισμοί :

α) Ἡ ὑποχρέωσις τούτου νὰ σεβασθῆ καὶ μὴ παρακωλύσῃ τὴν ὑπὸ ἐκτέλεσιν, δηλ. τὴν ἀρξαμένην πρὸ τῆς ἀναλήψεως τῆς διαχειρίσεως, ναύλωσιν καὶ β) τὸ ἀνεπίτρεπτον τῆς δεσμεύσεως τοῦ πλοίου (διὰ ναυλώσεως ἢ ἄλλως) διὰ χρονικὸν διάστημα μεγαλύτερον τοῦ ἔτους ἀπὸ τοῦ συμπεφωνημένου χρόνου πληρωμῆς τοῦ χρέους (ἄρθρ. 10 ν.δ.).

Ἡ στέρησις τῆς διαχειρίσεως ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου - ὀφειλέτου σημαίνει οὐσιώδη μεταβολὴν εἰς τὰς οἰκονομικὰς ιδιότητες τοῦ προσώπου τοῦ ὀφειλέτου εἰς τὰς ὁποίας ἀπέβλεψαν οἱ τυχόν λοιποὶ ἐνυπόθηκοι δανεισταὶ αὐτοῦ. Ἐν ὄψει τῶν ἐντεῦθεν δυσμενῶν συνεπειῶν δι' αὐτοὺς καὶ πρὸς προστασίαν των, τὸ ἄρθρ. 14 ν.δ. ὀρίζει ὅτι οἱ λοιποὶ ἄπλοι ἢ ἐνυπόθηκοι δανεισταὶ ἔχουσι τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσωσι τὴν ἄμεσον πληρωμὴν τῆς ἀπαιτήσεώς των. Φυσικὰ τοῦτο ἰσχύει διὰ μόνους τοὺς ἐνυποθήκους πιστωτὰς οἵτινες εἶχον ἐγγράψαι τὰς ὑποθήκας πρὸ ἐκείνης διὰ τὴν ὁποίαν γίνεται ἡ ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως. Οἱ μεταγενέστεροι δανεισταὶ ἐγνώριζον ὅτι προὔπηρχεν ἑτέρα προτιμωμένη ὑποθήκη ἣτις ἠδύνατο νὰ ὀδηγήσῃ εἰς ἀνάληψιν τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς, ἐν γνώσει τοῦ κινδύνου τούτου ἀπεδέχθησαν νὰ καταστῶσι δανεισταί.

Τέλος ἡ παῦσις τῆς διαχειρίσεως ἐπέρχεται διὰ τῆς ἐξοφλήσεως τῆς ἀπαιτήσεως ἢ κατὰ πᾶσαν περίπτωσιν ἰκανοποιήσεως τῆς ὑποθηκικῆς ἀπαιτήσεως (ἄρθρ. 13 ν.δ.) πλήρως ἢ μερικῶς

Ἀνάληψις ἐκ νέου τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ δὲν ἀποκλείεται, ἂν ἀνακύψουν νεώτεροι λόγοι δικαιολογοῦντες ταύτην, ὅπως κατ' οὐδὲν ἐμποδίζει ἡ ἀνάληψις τῆς διαχειρίσεως τὴν ἄσκησιν καὶ ἐτέρων μέσων πίεσεως, ὡς π.χ. τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου εἰς πλειστηριασμόν.

β) *Συμβατικὴ πώλησις τοῦ πλοίου.* Ἔτερον δικαίωμα τὸ ὁποῖον ἀποκτᾷ ὁ δανειστής εἶναι ἢ ὑπ' αὐτοῦ πώλησις τοῦ πλοίου ἄνευ πλειστηριασμοῦ (ἄρθρ. 5 ν.δ.). Τὸ δικαίωμα τοῦτο ὅπερ ἀπόκειται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ ὀφειλέτου νὰ παραχωρήσῃ ἢ ὄχι εἰς τὸν δανειστήν ἐγκυμονεῖ, ἀναμφιβόλως, κινδύνους διὰ τὸν ὀφειλέτην. Ἄλλ' ὁ νόμος ἐσκέφθη ὅτι ὁ πλοιοκτήτης εἶναι ἀρμοδιώτερος κριτῆς τῶν συμφερόντων του καὶ δὲν ὑπῆρχε λόγος νὰ παρεμποδίσῃ αὐτὸν εἰς τὴν συνομολόγησιν τοιοῦτου ὄρου, ἂν τὸ ἐπιθυμῇ. Ἐξ ἄλλου εἰς τὴν προᾶξιν λαμβάνεται πρόνοια ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ὅπως ἡ ἄσκησις τοῦ δικαίωματος τούτου περιβάλλεται ὠρισμένους ἐξασφαλιστικὸς ὄρους διὰ τὸν ὀφειλέτην, ὡς π.χ. ἡ προειδοποίησις τούτου ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ ἢ ἡ δημοσίευσις τῆς ἀναγγελίας πωλήσεως τοῦ πλοίου, οὕτως ὥστε ν' ἀποτρέπωνται, κατὰ τὸ δυνατέν, καταχρήσεις εἰς βάρος τοῦ ὀφειλέτου.

Ἡ συμβατικὴ αὕτη πώλησις τοῦ πλοίου προϋποθέτει, βεβαίως, τήρησιν τῶν διατυπώσεων τοῦ ἄρθρου 6 Κινδ, πραγματοποιεῖται δ' ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς σχετικῆς πληρεξουσιότητος ἣν προβλέπει ὁ σχετικὸς ὄρος τοῦ ὑποθηκικοῦ συμφώνου.

γ) *Ἔτερα δικαίωματα.* Ὁ νόμος μὴ δυνάμενος νὰ ἐξαντλήσῃ τὴν ἀπαρίθμησιν ὅλων τῶν δικαιωμάτων τὰ ὁποῖα ἐπιτρέπεται νὰ παραχωρηθῶσιν εἰς τὸν προτιμώμενον δανειστήν, ὥρισεν εἰς τὸ ἄρθρον 5 ὅτι εἶναι ἐγκυρος ἢ συμφωνία περὶ παροχῆς εἰς αὐτὸν **π α ν τ ὁ ς ἔ τ ἔ ρ ο υ δ ι κ α ι ὡ μ α τ ο ς**.

Τὰ τοιαῦτα δικαίωματα ποικίλουν ἀναλόγως τῶν περιπτώσεων εἰς τὰς συναλλαγάς, συνήθως ὅμως ἀπαντῶνται ρῆτραι δυνάμει τῶν ὁποίων ὁ δανειστής ἔχει ἀποκλειστικῶς τὸ δικαίωμα ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου ἢ προμηθείας καυσίμων εἰς αὐτὸ ἢ συναιρέσεως πρὸ πάσης ναυλώσεως ἢ ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου ἀνά πᾶσαν στιγμὴν κ.ο.κ. Γενικῶς ἡ ἐλευθερία τῶν συμβαλλομένων

κατὰ τὰς εἰδικωτέρας συμφωνίας τῶν μερῶν. Φυσικὰ δὲ καὶ εἰς περίπτωσιν πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς πλειστηριασμόν. Περὶ τῆς παύσεως τῆς διαχειρίσεως γίνεται σημείωσις εἰς τὸ ὑποθηκολόγιον (ἄρθρ. 7, 2 ν.δ.).

ὡς πρὸς τὸ περιεχόμενον τῆς συμφωνίας των εἶναι πλήρης, μὴ δυναμένη, ὅμως, νὰ ὑπερβῇ τὸ δικαίωμα τοῦ δανειστοῦ ὅπως πωλήσῃ τὸ πλοῖον ἄνευ πλειστηριασμοῦ. Δὲν δύνανται νὰ φθάσουν πέρα τούτου οἱ ἐνδιαφερόμενοι. Συνεπῶς τυχὸν συμφωνία καθ' ἣν ἅμα τὸ χρέος καταστῇ ληξιπρόθεσμον ὁ δανειστής γίνεται κύριος τοῦ πλοίου, εἶναι ἄκυρος. Συνιστᾷ αὕτη *lex commissoria* ἀπαγορευομένην ἀπὸ τὰς γενικὰς ἀρχὰς δημοσίας τάξεως τοῦ δικαίου (ἄρθρ. 1239 ΑΚ καὶ 193, 2 Κινδ), τὰς ὁποίας δὲν ἔθιξεν ὁ περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης νόμος.

**86.** Ἐκτέλεσις ἀλλοδαπῶν ὑποθηκικῶν τίτλων.—Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς παροχῆς ἠϋξημένων διασφαλίσεων διὰ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, ὁ νομοθέτης ὤφειλε νὰ μεριμνήσῃ καὶ διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ἀπλουστεύσιν τῆς διαδικασίας ἐκτελέσεως τῶν ὑποθηκικῶν τίτλων. Καὶ ἡ μὲν ἐκτέλεσις ἡμεδαπῶν τίτλων, δηλ. ἀποφάσεων ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἢ συμβολαίων συνταχθέντων εἰς Ἑλλάδα, εἶναι μᾶλλον εὐχερῆς καὶ ταχεῖα (ἄρθρ. 856 Πολ. Δικ.). Ἀντιθέτως, ἡ ἐκτέλεσις ἀλλοδαπῶν τίτλων βαίνει βραδέως καὶ ἀπαιτεῖ δαπάνας, διότι ὁσάκις αὕτη ἐπιδιώκεται κατ' ὀφειλέτου Ἕλληνας, προϋποθέτει ἔρευναν τοῦ περιεχομένου τοῦ τίτλου ἐκ μέρους τοῦ ἐλληνικοῦ δικαστηρίου (ἄρθρα 858 καὶ 859 Πολ. Δικ.).

Κατὰ τὸ σημεῖον τοῦτο ἀκριβῶς τὸ ἄρθρον 6 ν.δ. εἰσήγαγε μεταβολὰς ἐπὶ σκοπῷ ἀπλουστεύσεως τῆς διαδικασίας ἐκτελέσεως ὅρισαν ὅτι κατὰ πᾶσαν περίπτωσιν ἐκτελέσεως ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαποῦ τίτλου εἴτε κατ' ἀλλοδαποῦ εἴτε καθ' ἡμεδαποῦ: α) ἀρμόδιος διὰ τὴν περιαφὴν τοῦ τύπου ἐκτελέσεως εἶναι ὁ Πρόεδρος Πρωτοδικῶν καὶ β) δὲν ἔρευνᾶται ποσῶς τὸ περιεχόμενον τοῦ τίτλου.

### III. Ναυτικά προνόμια

**87. Γενικά.**—Ἐὰν ὁ ὀφειλέτης δὲν ἱκανοποιῇ τοὺς δανειστάς αὐτοῦ, οὗτοι στρέφονται κατὰ παντὸς περιουσιακοῦ στοιχείου του ἐπιδεκτικοῦ κατασχέσεως τὸ ὅποιον ρευστοποιοῦν κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ πλειστηριασμοῦ, διανεμόμενοι μεταξὺ των τὸ προῖον τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεώς του. Κατὰ τὴν διανομὴν αὐτὴν ὁ νόμος ἐπιφυλάσσει, κατ' ἀρχήν, δι' ὅλους τοὺς δανειστάς, ἐξαίρῃσει βεβαίως τῶν ἐνυποθήκων οἱ ὅποιοι προηγοῦνται εἰς τὴν ἱκανοποίησίν των, τὴν αὐτὴν μεταχειρίσιν διὰ λόγους εὐνοήτου ἰσότητος. Τοιοῦτοτρόπως ἂν τὸ προῖον τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως τοῦ πράγματος δὲν ἐξαρκῇ διὰ τὴν ὅλοσχερῇ ἱκανοποίησιν τῶν δανειστῶν, οὗτοι διανεμόνται τὸ προῖον τοῦτο συμμέτρως, ἤτοι κατ' ἴσον ποσοστὸν, ἱκανοποιούμενοι ὅλοι μερικῶς. Ὑπάρχουν ὅμως ἀπαιτήσεις τὰς ὁποίας ὁ νόμος κατ' ἐξαίρεσιν εὐνοεῖ, ἀναγνωρίζων εἰς αὐτάς δικαίωμα ἰδιαιτέρας, προνομιακῆς, μεταχειρίσεως.

Τοῦτο εἴτε λόγῳ τῆς ἰδιότητος τοῦ δανειστοῦ π.χ. δημόσιον, μισθωτὸς κλπ., εἴτε λόγῳ τοῦ χαρακτῆρος τῆς ἀπαιτήσεως, π.χ. δαπάνη χάρις εἰς τὴν ὁποίαν διεφυλάχθη ἢ διετηρήθη τὸ πρᾶγμα ἐφ' οὗ σπεύδουν νὰ ἱκανοποιηθῶν οἱ δανεισταί. Κατὰ ταῦτα, ἐὰν ἡ ἀξία τοῦ ἐν λόγῳ πράγματος δὲν ἐξαρκῇ πρὸς ἱκανοποίησιν ὅλων τῶν συντρεχουσῶν ἀπαιτήσεων, θὰ ἱκανοποιηθῶν πρῶτον αἱ προνομιακαὶ ἀπαιτήσεις καὶ μόνον κατὰ τὸ τυχόν ὑπόλοιπον θὰ ἐπιτραπῇ ἢ ἱκανοποιήσιν τῶν μὴ προνομιοῦχων, ἤτοι τόσον τῶν ἐνυποθήκων ὅσον καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν ἄλλων ἀπαιτήσεων.

Ἄλλὰ καὶ ἐντὸς τοῦ στενοῦ κύκλου τῶν προνομιοῦχων ἀπαιτήσεων ὑφίσταται ἄνισος μεταχειρίσις. Διότι ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ ἐνδιαφέροντος τὸν ὅποιον παρουσιάζουν αὐταί, ἐντάσσονται εἰς τὰ ξεῖς, ἀκολουθοῦσας ἢ μία τὴν ἄλλην, π.χ. πρώτη τάξις, δευτέρα τάξις κ.ο.κ., ἱκανοποιούμεναι κατὰ τὴν σειρὰν αὐτῶν.

**88. Τὰ ναυτικά προνόμια εἶναι εἰδικά.**—Τὸ κοινὸν δίκαιον γνωρίζει δύο κατηγορίας προνομίων, τὰ γενικὰ καὶ τὰ εἰδικὰ

προνόμια. Τὰ γενικά προνόμια στρέφονται καθ' ὅλων τῶν δυναμένων νὰ κατασχεθοῦν περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ ὀφειλέτου (ἄρθρ. 940 Πολ. Δικ.). Τὰ εἰδικὰ προνόμια ἀντιθέτως στρέφονται κατὰ συγκεκριμένου πράγματος τοῦ ὀφειλέτου (ἄρθρ. 941 Πολ. Δικ.). Τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου προνόμια εἶναι εἰδικά. Καὶ τοῦτο ὄχι μόνον διότι ἀναφέρονται εἰς συγκεκριμένον πρᾶγμα, τὸ πλοῖον, ἀλλ' ἀκόμη καὶ διότι ἀποκλείουν οἰονδήποτε ἄλλο γενικὸν ἢ εἰδικὸν πρόνομιον τοῦ κοινοῦ δικαίου. Ρητὴ εἶναι πράγματι ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 205 Κινδ καθ' ἣν αἱ ἐν αὐτῷ ἀπαριθμούμεναι ἀπαιτήσεις εἶναι αἱ μόναι προνομιούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ὁ λόγος ἔνεκα τοῦ ὁποίου ἀπεκλείσθη ἀπὸ τοῦ πλοίου πᾶν ἄλλο γενικὸν ἢ εἰδικὸν πρόνομιον, ὀφείλεται εἰς τὴν πρόθεσιν τοῦ νομοθέτου νὰ ἐνισχύσῃ τὸν θεσμὸν τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης. Ἐπειδὴ τὰ προνόμια ἱκανοποιοῦνται πρὸ τῆς ὑποθήκης (ἄρθρ. 205, 2 Κινδ), εἶναι φανερὸν ὅτι ὅσον ὀλιγώτερα εἶναι ταῦτα τόσῳ μεγαλυτέραν ἀσφάλειαν παρέχει ἡ ὑποθήκη. Διὰ τὸν ἴδιον λόγον, ἀκριβῶς, ὁ Κινδ περιώρισε καὶ τὰ ναυτικὰ προνόμια εἰς τέσσαρας τάξεις μόνον. Ἐς σημειωθῆ ὅτι περὶ τοῦ ποῖαι ἀπαιτήσεις ἔχουν δικαίωμα προνομιακῆς ἱκανοποιήσεως θὰ κριθῆ ἐκ τοῦ ἐκάστοτε ἰσχύοντος περὶ αὐτῶν νόμου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἱκανοποιήσεώς των, δηλ. τῆς διανομῆς τοῦ ἐκπλειστηριάσματος.

**89. Νομικὴ φύσις τῶν ναυτικῶν προνομίων.** — Ὡς πρὸς τὴν νομικὴν φύσιν τῶν ναυτικῶν προνομίων, δύο βασικῶς θεωρίαι ἔχουν διδασχθῆ. Κατὰ τὴν μίαν, ἡ φύσις αὐτῶν εἶναι ἐνοχική, τῶν προνομιούχων πιστωτῶν ἔχόντων προσωπικὴν δίωξιν κατὰ τοῦ ὀφειλέτου, ἐξωπλισμένην, ὅμως, διὰ προτιμίσεως ἐναντι τῶν λοιπῶν ἐγγειογράφων πιστωτῶν. Κατὰ τὴν ἑτέραν θεωρίαν, ἣτις εἶναι καὶ ἡ ἐπικρατεστέρα, τὰ ναυτικὰ προνόμια περιβάλλονται ἐμπράγατον φύσιν, ἣτις ὅμως εἶναι ἀφανής, καθ' ὅσον οὐδεμία δημοσιότης τῶν προνομίων προβλέπεται. Πράγματι τὰ προνόμια δὲν ἐγγράφονται που, ὡς ἡ ὑποθήκη, καὶ ἡ ὑπαρξίς προνομιακῶν ἀπαιτήσεων παραμένει ἄγνωστος εἰς τοὺς τρίτους, οἵτινες συνεπῶς κινδυνεύουν νὰ θιγοῦν ἐξ αὐτῶν. Διὰ τοῦτο ἀκριβῶς καὶ ὁ νόμος προσπαθῶν νὰ συμβιβάσῃ τὴν ἀνάγκην τῆς προνομιακῆς

ίκανοποιήσεως ώρισμένων πιστώσεων πρὸς τὸ συμφέρον τῶν τρίτων, περιώρισεν εἰς τὸ ἔπακρον τὰ ναυτικά προνόμια, ἀποκλείσας ὅλα τὰ προνόμια τοῦ κοινοῦ δικαίου.

90. Τὰ ναυτικά προνόμια παρακολουθοῦν τὸ πλοῖον.—Τὰ ναυτικά προνόμια ἐξασφαλίζουν εἰς τοὺς φορεῖς αὐτῶν τὸ δικαίωμα τῆς προνομιακῆς ίκανοποιήσεώς των καὶ ἂν ἀκόμη τὸ πλοῖον ἐκποιηθῆ ὑπὸ τοῦ ὀφειλέτου. Τὸ προνόμιον, δηλαδή, συνδέεται ἀμέσως μὲ τὸ πλοῖον καὶ *πα ρ α κ ο λ ο υ θ ε ἰ* τοῦτο εἰς οἴουδήποτε τὰς χεῖρας καὶ ἂν περιέλθῃ. Τὸ δικαίωμα τοῦτο τῆς *πα ρ α κ ο λ ο υ θ ἡ σ ε ω ς* (*droit de suite*) τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ προνομιοῦχου δανειστοῦ, καθιστᾷ τὸν ἀποκτῶντα τὴν κυριότητα τοῦ βαρυνομένου διὰ προνομίου πλοίου, ὑπόχρεων εἰς ὀλόκληρον μετὰ τοῦ ἐκποιήσαντος τοῦτο ὀφειλέτου. Ἡ συνέπεια αὕτη τῆς παρακολουθηματικῆς φύσεως τοῦ ναυτικοῦ προνομίου θέτει ἐν κινδύνῳ τὸν ἀποκτῶντα τὴν κυριότητα ὅστις δυνατὸν κατὰ τὴν ἀπόκτησιν ταύτης νὰ ἠγνόη τὴν ὑπαρξίν τοῦ προνομίου, ἀφοῦ τοῦτο, ὡς ἐλέχθη, ἀποτελεῖ ἀφανὲς βάρος τοῦ πλοίου. Πρὸς περιστολὴν τοῦ κινδύνου τούτου ὁ νόμος, ἐσκέφθη καὶ ἀπέκλεισε τὴν παρακολουθησιν τοῦ προνομίου ἐν περιπτώσει ἀποκτήσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου ἐν *δημοσίῳ πλειστηριασμῷ*, ὀρίσας ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὸ προνόμιον ἀποσβέννυται καὶ τὸ πλοῖον μεταβιβάζεται ἐλεύθερον (ἄρθρον 208 Κινδ). Καθ' ὅσον δ' ἀφορᾷ τὴν ἀπόκτησιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου δι' *ἐκ ο υ σ ἰ α ς μ ε τ α β ι β ἄ σ ε ω ς*, προβλέπεται μὲν ὅτι τὸ προνόμιον διατηρεῖται ἔναντι τοῦ ἀποκτῶντος ἀλλ' ἐφ' ὅσον ἤθελεν ἐγερθῆ κατ' αὐτοῦ ἀγωγή παρὰ τοῦ προνομιοῦχου δανειστοῦ ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὰ νηολόγια τῆς ἐκποιητικῆς πράξεως, ἢ δ' ἀγωγή, φυσικά, εὐσταθήσῃ διὰ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἀναγνωρίσεως τῆς προνομιακῆς ἀπαιτήσεως (ἄρθρ. 207 Κινδ). Παρερχομένης τῆς τριμήνου ταύτης προθεσμίας ἀπράκτου ἢ ἄλλως ἀπορριπτομένης τῆς ἀγωγῆς, τὸ προνόμιον παύει νὰ ὑφίσταται.

Τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον 207 Κινδ ὁμιλεῖ περὶ *συμβατικῆς* ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου ὡς καὶ περὶ ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς ἐγγραφῆς τῆς ἐκποιητικῆς *συμβάσεως* εἰς



τὸ νηολόγιον. Φαίνεται δηλαδή ἀφίνον ἔξω τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὄλας τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ἡ ἐκποίηση τοῦ πλοίου γίνεται παραγώγως ἀλλ' ἄνευ μεσολαβήσεως συμβάσεως, ὡς εἶναι ἡ κτήσις διατιθεμένης μερίδος συμπλοιοκτησίας ἢ ἡ ἐγκατάλειψις πλοίου εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν (ἀνωτέρω σελ. 71-74). Ἀλλὰ τοιαύτη δὲν εἶναι ἡ ἀκριβὴς ἔννοια τῆς διατάξεως ἢ ὁποία δέον νὰ θεωρηθῇ ἰσχύουσα γενικῶς ἐπὶ παντὸς παραγώγου τρόπου μεταβιβάσεως, δηλ. εἴτε δυνάμει συμβάσεως εἴτε δυνάμει μονομεροῦς πράξεως. Ἡ ἔννοια αὕτη προκύπτει ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐκ τῆς εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως τοῦ Κινδ ὅπου ἀναφέρεται ὅτι ὁ ὅρος *συμβατικὴ ἐκποίηση* προετιμήθη τοῦ ὅρου *ἐκουσία ἐκποίηση* τὸν ὁποῖον ἐχρησιμοποίει τὸ καταργηθὲν ἄρθρον 241 Ἐμπορ. Ν. ἵνα καταστή σαφὴς ἡ διάκρισις μεταξὺ τῆς τοιαύτης ἐκποιήσεως καὶ τῆς ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῶ πωλήσεως, ἣτις δυνατὸν νὰ εἶναι ἐκουσία. Ἀφ' ἑτέρου δ' ἐκ τοῦ ὅτι καὶ ἐπὶ μονομεροῦς μεταβιβάσεως κυριότητος πλοίου, ὁ αὐτὸς λόγος παρακολουθήσεως τῶν ναυτικῶν προνομίων ὑπάρχει ὡς καὶ ἐπὶ συμβατικῆς μεταβιβάσεως. Δοθέντος δ' ὅτι καὶ ἐπὶ τῆς δυνάμει μονομεροῦς ἐκποιητικῆς πράξεως μεταβιβάσεως ἀπαιτεῖται καταχώρισις τῆς πράξεως (ἀνωτέρω σελ. 73 καὶ 75), θὰ δεχθῶμεν ὅτι ἡ τρίμηνος προθεσμία πρὸς ἔγερσιν τῆς ἀγωγῆς ὑπὸ τοῦ προνομιοῦχου δανειστοῦ ἐπὶ σκοπῶ ἀναγνωρίσεως τοῦ προνομίου τοῦ ἔναντι τοῦ ἀποκτῶντος, ἄρχεται τρέχουσα ἀπὸ τῆς καταχωρίσεως τῆς μεταβιβαστικῆς μονομεροῦς πράξεως.

91. Ἡ παρακολούθησις τῶν προνομίων ἰσχύει καὶ ὅταν τὸ πλοῖον μεταβάλλει ἐθνικότητα.— Λόγῳ τῆς ἐμπραγμάτου καὶ ἐντεῦθεν παρακολουθηματικῆς φύσεως τῶν ναυτικῶν προνομίων, ταῦτα διατηροῦνται καὶ ἂν ἀκόμη ἡ ἐκποίηση τοῦ βεβαρωμένου πλοίου γίνεται πρὸς ἀλλοδαπὸν, ἀποβαλλομένης τῆς ἐλληνικῆς ἐθνικότητος αὐτοῦ. Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικὰ, ὅτι ὁ νόμος τῆς νέας σημαίας τὴν ὁποῖαν ἀποκτᾷ τὸ πλοῖον ἀναγνωρίζει τὸν θεσμὸν τῶν προνομίων. Παρομοίως καὶ τὰ τυχὸν ὑπάρχοντα προνόμια ἐπὶ πλοίου καθ' ὃν χρόνον τοῦτο προσέρχεται εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἰθαγένειαν, ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τοῦ ἐλληνικοῦ δικαίου καὶ δύναν-

ται ν' ἀσκηθῶν εἰς βάρος τοῦ ἀποκτήσαντος αὐτὸ ἕλληνας πλοιοκτῆτου. Τοῦτο προκύπτει εὐθέως ἐκ τοῦ ἄρθρου 9 Κινδ ἔχοντος ὡς ἐξῆς: «Τὸ δίκαιον τῆς πολιτείας ἥς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον, ρυθμίζει τὰ ἐπ' αὐτοῦ ἐμπράγματα δικαιώματα». Ἐφ' ὅσον μάλιστα τὸ δίκαιον τῆς ἰθαγενείας ἦν ἔχει τὸ πλοῖον καθ' ὃν χρόνον γεννῶνται αἱ προνομιῶχοι ἀπαιτήσεις ρυθμίζει ταύτας, ἔπεται ὅτι καὶ ἂν τὰ προνόμια ταῦτα εἶναι διάφορα ἢ ἔχουν διάφορον σειράν κατάταξέως ἢ ἔχουν διάφορον ἔκτασιν ἐν σχέσει πρὸς τὸ δίκαιον τῆς νέας ἰθαγενείας τοῦ πλοίου, ταῦτα εἶναι ἰσχυρὰ καὶ ὑπὸ τὸ δίκαιον τῆς νέας ἰθαγενείας ὡς εἶχον πρότερον. Ἡ διατήρησις ὁμῶς τῶν προνομίων ὑπόκειται εἰς τὰς διατυπώσεις τοῦ νέου τούτου δικαίου καὶ συνεπῶς προκειμένου περὶ πλοίου τὸ ὁποῖον ἀποκτᾷ τὴν ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν, ἀπαιτεῖται ἡ ἔγερσις τῆς ἀναγνωριστικῆς ἀγωγῆς ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς καταχωρίσεως τῆς ἐκποιητικῆς πράξεως, ἄλλως τὰ προνόμια ἀποσβέννυνται.

92. Ἐνοποίησις διεθνῶς τοῦ δικαίου τῶν ναυτικῶν προνομίων.— Λόγω τῶν ἀντιθέσεων αἵτινες ὑφίστανται μεταξὺ τῶν διαφορῶν νομοθεσιῶν καὶ συνεπῶς τῶν δυσχερειῶν αἵτινες δημιουργοῦνται εἴτε λόγῳ διαφορᾶς ἐν σχέσει πρὸς τὸ περιεχόμενον ἢ τὴν σειράν τῶν προνομίων εἴτε ὡς πρὸς τὴν ἀσκησιν αὐτῶν ὡσάκις ταῦτα ἐγεννήθησαν κατὰ τὸ δίκαιον μιᾶς χώρας ἐνῶ ἡ ἱκανοποίησις τῶν ἐπιδιώκεται κατὰ τὸ δίκαιον ἐτέρας χώρας, παρέστη ἀνάγκη τῆς διεθνoῦς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 «περὶ ναυτικῶν προνομίων καὶ ὑποθηκῶν» διὰ τῆς ὁποίας ἐπετεύχθη ἡ ἐνοποίησις διεθνῶς τοῦ δικαίου ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

93. Ἐκτασις τῶν ναυτικῶν προνομίων.— Τὰ ναυτικὰ προνόμια ἀσκοῦνται κατὰ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυλοῦ (ἄρθρ. 205, 1 Κινδ). Δηλαδή ὑπέγγυα πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν εἶναι τόσον τὸ πλοῖον ὅσον καὶ ὁ ναῦλος. Ἄν καὶ ὁ ναῦλος δὲν ἀποτελεῖ παρακολούθημα τοῦ πλοίου (ἀνωτέρω σελ. 23 καὶ 24), ἐν τούτοις διὰ τὴν παρασχεθῆ μεγαλυτέρα ἐξασφάλισις εἰς τὰς προνομιακὰς ἀπαιτήσεις ἐθεωρήθη πάντοτε ὅτι ὁ ναῦλος τοῦ βαρυ-

νομένον δια πρόνομίου πλοίου υποβάλλεται ὁμοίως εἰς τὰ ναυτικά πρόνομα. Ἐφοῦ, ἄλλωστε, καὶ ἡ ἔννοια τῶν ναυτικῶν προνομίων συνδέεται ἀρρήκτως πρὸς τὴν ἔννοιαν τῆς θαλασσίας περιουσίας εἰς τὴν ὁποίαν περιλαμβάνεται ὁ ναῦλος. Ἐς σημειωθῆ ὅτι τοῦτο δὲν θίγει τὰ δικαιώματα τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν. Διότι ὡς ἐλέχθη (ἀνωτέρω σελ. 92), αἱ ὑποθήκαι, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ναυτικά πρόνομα, δὲν ἐκτείνονται ἐπὶ τοῦ ναύλου. Ἐκ τοῦ ὅτι ὁ ναῦλος δὲν λογίζεται ὡς παρακολούθημα τοῦ πλοίου, πολλῶ μᾶλλον δὲν ταυτίζεται πρὸς αὐτόν, ἔπεται ὅτι ἀφ' ἐνὸς μὲν ἢ ἐπιδιώξεις τῆς ἱκανοποιήσεως τοῦ προνομιούχου δανειστοῦ ἐπὶ τοῦ ναύλου δύναται νὰ γίνῃ ἀνεξαρτήτως ἢ καὶ ἄνευ διώξεως ὑπ' αὐτοῦ τοῦ πλοίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ δὲν ἰσχύει ἐπὶ ναύλου τὸ δικαίωμα παρακολουθήσεως (ἀνωτέρω σελ. 114), καθ' ὅσον τοῦτο μόνον ἐπὶ τοῦ πλοίου κατ' ἐξαιρέσιν ἐθεσπίσθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 207 Κινδ.

Τὸ ἄρθρον 205 Κινδ δὲν προσδιορίζει ποῖον ναῦλον ἐννοεῖ, ὡς πράττει τὸ ἄρθρ. 85 Κινδ ἐπὶ ἄλλης περιπτώσεως ὅπου γίνεται λόγος περὶ τοῦ μικτοῦ ναύλου. Δὲν γεννᾶται ἀμφιβολία ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ναυτικῶν προνομίων περὶ τοῦ μικτοῦ, δηλ. τοῦ ὀφειλομένου διὰ τὴν μεταφορὰν ἀκεραίου ναύλου ἄνευ ἐκπτώσεως τῶν δαπανῶν ταξιδίου, πρόκειται. Διότι ἡ ἔννοια αὕτη τοῦ ναύλου συμπίπτει πρὸς τὴν διδομένην ὑπὸ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως « περὶ ναυτικῶν προνομίων καὶ ὑποθηκῶν » τοῦ 1926 τὴν ὁποίαν κατ' ἀρχὴν ἀκολουθεῖ ὁ Κινδ.

Εἰς τὸ ναῦλον περιλαμβάνεται γενικῶς πᾶν ἀντάλλαγμα καταβαλλόμενον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταξιδίου πρὸς μεταφορὰν εἴτε προσώπων εἴτε πραγμάτων, ἄρα δὲ καὶ ἡ τυχὸν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου καταβαλλομένη καὶ ἀντιστοιχοῦσα εἰς αὐτὸ ἐπιχορηγίσις. Δὲν περιλαμβάνονται ὅμως εἰς αὐτόν αἱ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ὀφειλόμενα π ρ ὁ σ θ ε τ ο ι παροχαὶ ἢτοι αἱ λόγῳ ὑπερναμονῆς (ἐπισταλῆαι), χρονοτριβῆς, μὴ παραλαβῆς τοῦ πράγματος ἢ μὴ ἐπιβίσεως τοῦ ἐπιβάτου κ.λ.π. καὶ περὶ ὧν ὁμιλοῦν τὰ ἄρθρα 149 καὶ 178 Κινδ, καθ' ὅσον αἱ παροχαὶ αὗται δὲν ἔχουν χαρακτῆρα συμπληρωματικοῦ ναύλου.

Ἐξ ἄλλου ὁ ὑπέγγυος εἰς τὸ προνόμιον ναῦλος εἶναι ὁ τοῦ συγκεκριμένου ταξιδίου καθ' ὃ ἐγεννήθη ἢ ἐξασφαλιζομένη διὰ τοῦ ναυτικοῦ προνομίου ἀπαίτησις καὶ οὐχὶ ὁ ναῦλος οἰουδήποτε ταξιδίου. Συνεπῶς ἐπὶ προνομίου ὅπερ προστατεύει ἀπαίτησιν ἀντιστοιχοῦσαν ἐνδεχομένως εἰς πολλὰ ταξίδια, ὡς ἡ ἀπαίτησις ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, ὑπέγγυοι εἶναι οἱ ναῦλοι ὄλων τῶν ἀντιστοίχων ταξιδίων. Ὑφίσταται δ' ἡ ὑπεγγυότης αὕτη ἐφ' ὅσον ὁ ναῦλος ὀφείλεται πρὸς τὸν πλοιοκτήτην. Ἄρα ἂν οὗτος κατεβλήθη εἰς αὐτὸν ἢ ἐξεχωρήθη ὑπ' αὐτοῦ δὲν ὑφίσταται θέμα προνομίου ἐπὶ τοῦ ναύλου.

Κατὰ τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 209 Κινδ τὰ ναυτικὰ προνόμια δὲν ἐκτείνονται ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως δι' ἀπώλειαν εἴτε τοῦ πλοίου εἴτε τοῦ ναύλου, ἐνῶ ἀντιθέτως ἀσκεῖται ἐπὶ ταύτης τὸ δικαίωμα τῆς ὑποθήκης (ἄρθρ. 198, 3 Κινδ).

**94. Τὰ ναυτικὰ προνόμια δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ ναυπηγουμένου πλοίου.**—Τὸ ναυπηγούμενον πλοῖον ἐνῶ εἶναι δεκτικὸν ὑποθηκείσεως (ἀνωτ. σελ. 90) δὲν ὑπόκειται εἰς τὰ ναυτικὰ προνόμια. Τὸ ὑπὸ κατασκευὴν πλοῖον δὲν ἔχει ἀποκτήσει εἰσέτι τὴν νομικὴν ιδιότητα τοῦ πλοίου καθ' ὅσον ἐλλείπουν εἰσέτι ἀπ' αὐτοῦ τὰ διαμορφοῦντα τὴν ιδιότητα ταύτην χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τὰ ὁποῖα καὶ ἀπαριθμεῖ τὸ ἄρθρον 1, 1 Κινδ (ἀνωτ. σελ. 17-19). Τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν πλοῖον διατηρεῖ μέχρι τῆς ἀποπερατώσεώς του τὸν χαρακτήρα τοῦ κοινοῦ πράγματος, κατ' ἐξαίρεσιν δὲ γίνεται ἀνεκτὴ ὑπὸ τοῦ νόμου ἢ ἐφαρμογὴ ἐπ' αὐτοῦ θεσμῶν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ὡς ἡ ὑποθήκη (ἄρθρ. 195, 2 Κινδ) ἢ ἡ συμπλοιοκτησία (ἄρθρ. 36 Κινδ). Αἱ ἐξαίρεσεις αὗται δὲν δύνανται νὰ τύχουν γενικεύσεως καὶ συνεπῶς ἐπὶ παντὸς ἄλλου θέματος περὶ οὗ δὲν προβλέπει ρητῶς ὁ Κινδ τὸ ἀντίθετον, ἀνακύπτει ἢ ἐφαρμογὴ τοῦ κοινοῦ δικαίου. Ἄλλωστε ὁ ἀποκλεισμός τῶν ναυτικῶν προνομίων ἀπὸ τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου συνάγεται σαφῶς καὶ ἐκ τοῦ ἄρθρου 205 Κινδ. Τοῦτο ὁμιλεῖ περὶ προνομιούχων ἀπαιτήσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐννοῶν προδήλως τὸ ἀποπερατωμένον καὶ ὄχι τὸ ὑπὸ κατασκευὴν πλοῖον. Περαιτέρω προβλέπει περὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ναυτικῶν προνομίων καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου,

ὅστις εἶναι ἀνύπαρκτος, βεβαίως, προκειμένου περὶ ναυπηγουμένου πλοίου. Τέλος δ' ἀπαριθμεῖ ὡς προνομιούχους, (κατωτέρω σελ. 119) ἀπαιτήσεις αἵτινες δύνανται νὰ πηγάσουν μόνον ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου καὶ ἄρα προϋποθέτουν πλοῖον ἐν ἐνεργείᾳ.

Συνέπεια τοῦ ἐν προκειμένῳ ἀποκλεισμοῦ τῶν ειδικῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου εἶναι ὅτι ἰσχύουν ἐπὶ ναυπηγουμένου πλοίου τὰ γενικὰ καὶ ειδικὰ προνόμια τοῦ κοινοῦ δικαίου ἅτινα τοιοῦτοτρόπως εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην συμπολιτεύονται μετὰ τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης.

**95. Σχέσις μεταξὺ ναυτικῶν προνομίων καὶ ὑποθήκης.**— Ἐκ τῶν ὅσων ἤδη ἀνωτέρω ἐλέχθησαν ἐν σχέσει πρὸς τὸ περιεχόμενον καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ναυτικῶν προνομίων ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δικαιώματα τὰ ὁποῖα ἀναγνωρίζονται εἰς τὴν ναυτικὴν ὑποθήκην, προκύπτει ὅτι καθ' ὄρισμένα μὲν σημεῖα τὰ προνόμια πλεονεκτοῦν τῆς ὑποθήκης κατ' ἄλλα δ' ἀντιστρόφως πλεονεκτεῖ ἡ ὑποθήκη. Τὰ προνόμια πλεονεκτοῦν διότι: α) προηγοῦνται τῆς ὑποθήκης, δηλ. ἱκανοποιοῦνται πρὸ ταύτης (ἄρθρ. 205, 2 Κινδ), β) ἐκτείνονται καὶ ἐπὶ τοῦ ναύλου (ἄρθρ. 205, 1), ἐνῶ ἡ ὑποθήκη στρέφεται μόνον κατὰ τοῦ πλοίου. Ἀντιθέτως ἡ ὑποθήκη πλεονεκτεῖ τῶν προνομίων, διότι α) δὲν θίγεται ἐκ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου, ἐνῶ ἡ διατήρησις τοῦ προνομίου ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἐμπρόθεσμον ἔγερσιν ἀγωγῆς κατὰ τοῦ ἀποκτῶντος τὸ πλοῖον (ἄρθρον 207), β) ἀσκεῖται καὶ κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως (ἄρθρ. 198, 3), ἐνῶ τὰ προνόμια στεροῦνται τοῦ δικαιώματος τούτου (ἄρθρ. 209).

**96. Σχέσις μεταξὺ τῶν διαφόρων θεσμῶν τῆς ναυτικῆς πίστεως.**— Ἐξ ἄλλου ἔχοντες ὑπ' ὄψει νῦν καὶ τοὺς τρεῖς θεσμοὺς τῆς ναυτικῆς πίστεως, ἤτοι τὴν πιστωτικὴν μεταβίβασιν, τὴν ὑποθήκην ἐπὶ πλοίου καὶ τὰ ναυτικὰ προνόμια, δυνάμεθα νὰ ἐννοήσωμεν τὴν μεταξὺ τῶν ὑφισταμένην σχέσιν ἐν περιπτώσει ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, ὅτε καὶ καταφαίνεται ἡ χρησιμότης καὶ σημασία τῶν ἐν λόγῳ ἐξασφαλιστικῶν μέτρων. Οὕτω ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος ἱκανοποιοῦνται πρῶ-

τον τὰ προνόμια ὁποτεδήποτε γεννηθέντα, δηλ. εἴτε πρὸ εἴτε μετὰ τὴν πιστωτικὴν μεταβίβασιν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀπόκτησιν τῆς ὑποθήκης. Ἀκολουθεῖ ἡ ἱκανοποίησις τῶν ἐνυποθήκων ἀπαιτήσεων, τοῦθ' ὅπερ καὶ δίκαιον εἶναι ἀφοῦ αἱ ὑποθήκαι ἀπεκτήθησαν πρὸ τῆς πιστωτικῆς μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου καὶ εἶχε γνῶσιν αὐτῶν ὁ πρὸς ὃν ἡ μεταβίβασις δανειστής, διότι μετὰ τὴν μεταβίβασιν ταύτην στερεῖται ὁ μεταβιβάσας ὀφειλέτης τοῦ δικαιώματος διαθέσεως ἄρα καὶ ὑποθηκέυσεως τοῦ πλοίου (ἀνωτ. σελ. 81). Μεθ' ὃ προβαίνει ἡ ἱκανοποίησις τοῦ δανειστοῦ τῆς πιστωτικῆς μεταβιβάσεως ὅστις συντρέχει μετὰ τῶν λοιπῶν ἐγχειρογράφων πιστωτῶν τοῦ πλοιοκτῆτου - ὀφειλέτου (ἀνωτέρω σελ. 87).

**97. Τέσσαρες τάξεις ναυτικῶν προνομίων.**— Ὡς ἐλέχθη, πρὸς τὴν ἰσχύοντα τοῦ θεσμοῦ τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης, ἀπεκλείσθησαν ἀπὸ τοῦ πλοίου ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ προνόμια τοῦ κοινοῦ δικαίου καὶ ἀντ' αὐτῶν ἀνεγνωρίσθησαν ὡς προνομιοῦχοι ὠρισμένοι εἰς περιωρισμένον ἀριθμὸν ἀπαιτήσεις τὰς ὁποίας τὸ ἄρθρον 205 Κινδ κατατάσσει εἰς τέσσαρας τάξεις. Αἱ τάξεις αὗται ὠρίσθησαν κατὰ τρόπον ὥστε ἡ ἱκανοποίησις των γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει προτεραιότητος ἀντιστοιχοῦσης πρὸς τὴν σειρὰν μὲ τὴν ὁποίαν ἀναφέρονται εἰς τὸ ἐν λόγω ἄρθρον. Αἱ προνομιακαὶ αὗται ἀπαιτήσεις κατὰ σειρὰν προτεραιότητος εἶναι αἱ ἐξῆς:

*Πρώτη τάξις:* Εἰς ταύτην περιλαμβάνονται συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 205, α Κινδ.: Τὰ δικαστικὰ ἔξοδα τὰ γενόμενα πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν, τὰ βαρύνοντα τὸ πλοῖον τέλη καὶ δικαιώματα, οἱ συναφεῖς πρὸς τὴν ναυσιπλοΐαν φόροι, ὡς καὶ τὰ ἀπὸ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα ἔξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως.

Ὡς ἐξάγεται ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης εἰς τὴν πρώτην ταύτην τάξιν συντρέχουν διαφόρου εἶδους ἀπαιτήσεις αἱ ὁποῖαι ἀναλυτικῶς ἔχουν ὡς ἐξῆς:

α) *Τὰ δικαστικὰ ἔξοδα τὰ γενόμενα πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν.*— Διὰ τὴν φθάσῃ μέχρι τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεώς του

τὸ πλοῖον ὥστε ἐκ τοῦ ἐκπλειστηριάσματος αὐτοῦ νὰ ἰκανοποιηθῶν αἱ διάφοροι ἀπαιτήσεις, ὁ δανειστής ἢ εἷς τῶν δανειστῶν ἂν εἶναι πολλοί, δαπανᾷ διὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ πλειστηριασμοῦ ἢ ὁποῖα ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως καὶ τελειώνει διὰ τῆς κατακυρώσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν πλειοδοτήσαντα. Διὰ τῆς δαπάνης του ταύτης ὁ δανειστής ὠφελεῖ ἀμέσως ὅλους τοὺς ἄλλους δανειστάς, ἀφοῦ ἄνευ ταύτης δὲν θὰ ἐπραγματοποιεῖτο ὁ πλειστηριασμός. Ἡ δαπάνη αὕτη ὡς γενομένη διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν, εἶναι δίκαιον νὰ ἰκανοποιητῆαι προνομιακῶς. Τὰ δικαστικά ταῦτα ἔξοδα χαρακτηρίζονται προνομιακὰ ἀνεξαρτήτως τῆς αἰτίας διὰ τὴν ὁποῖαν καθίσταται ἀναγκαῖα ἢ δικαστικὴ ἐκποίηση τοῦ πλοίου. Λόγου χάριν συνεπεία ἀδυναμίας ἢ διστροφίας τοῦ πλοιοκτήτου νὰ ἰκανοποιήσῃ τοὺς δανειστάς, λύσις τῆς συμπλοιοκτησίας (ἄρθρα 12, 32 καὶ ἐπ.), ἐκτέλεσις πρὸς εἰσπραξίν ἀπαιτήσεως πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ὁποίας μετεβιβάσθῃ τὸ πλοῖον (ἄρθρ. 193 Κινδ), ἐκτέλεσις ὑποθηκικοῦ τίτλου (ἄρθρ. 1292 ΑΚ), ἐκποίησης διὰ λογαριασμὸν ἀνηλίκων ἢ δικαιοπρακτικῶς ἀνικάνων, διότι εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ταύτης τὰ δικαστικά ἔξοδα εἶναι ἀπαραίτητα καὶ θεωροῦνται γενόμενα διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν.

Ἀντιθέτως τὰ δικαστικά ἐκεῖνα ἔξοδα τὰ ὁποῖα γίνονται ὄχι διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον, ἀλλὰ διὰ τὸ ἴδιον προσωπικὸν συμφέρον δανειστοῦ τινος, ὡς π.χ. ἐπὶ δικαστικοῦ ἀγῶνος διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἀπαιτήσεως τοῦ δανειστοῦ ἢ ἀναγνώρισιν τοῦ προνομίου του (ἄρθρ. 207 Κινδ), δὲν εἶναι προνομιούχα. Περίπτωσιν τοιαύτης μὴ προνομιούχου δικαστικῆς δαπάνης συναντῶμεν εἰς τὸ ἄρθρον 214 Κινδ. Κατ' ἐξαίρεσιν ἀπὸ τῶν λοιπῶν πραγμάτων ὅπου μία μόνον ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις ἐπιτρέπεται, τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον προβλέπει ὅτι ἐπὶ πλοίων δύνανται νὰ ἐπιβληθῶν πολλοὶ ἀναγκαστικαὶ κατασχέσεις. Ὁ πλειστηριασμός ὅμως καὶ ἡ κατακύρωσις τοῦ πλοίου ἐνεργεῖται ἐπὶ τῇ βάσει μιᾶς μόνον κατασχέσεως καὶ δὴ τῆς παλαιότερας, ἂν συμπέσῃ ὁ προσδιορισμὸς πλειόνων πλειστηριασμῶν κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν ἐγένοντο καὶ ἄρα προνομιούχα

εἶναι τὰ δικαστικά ἔξοδα τοῦ ἐνὸς τούτου πλειστηριασμοῦ, τὰ δ' ἔξοδα ὄλων τῶν λοιπῶν κατασχέσεων, ὀρίζει ἢ διάταξις, βαρύνουν τοὺς κατασχόντας, ὡς γενόμενα διὰ λογαριασμόν των καὶ οὐχὶ διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον ὄλων τῶν δανειστῶν.

β) *Τέλη καὶ δικαιώματα ὡς καὶ φόροι συναφεῖς πρὸς τὴν ναυσιπλοΐαν.*—Ποικιλία τελῶν καὶ δικαιωμάτων ὑπὲρ τοῦ δημοσίου ἢ ὀργανισμῶν καὶ γενικῶς νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου, ὡς εἶναι τὰ λιμενικὰ ταμεῖα, ταμεῖα μηχανημάτων κλπ βαρύνουν τὰ πλοῖα, εἴτε πλέουν εἴτε ἀδρανοῦν. Ἐθεωρήθη πάντοτε ὅτι ταῦτα λόγῳ τῆς κοινωνικῆς ἀποστολῆς τοῦ δικαιοῦχου αὐτῶν πρέπει νὰ εἰσπράττονται προνομιακῶς καὶ μάλιστα εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνομίων. Ἐξαντλητικὴ ἀπαρίθμησις τῶν ἐν λόγῳ τελῶν καὶ δικαιωμάτων θὰ ἦτο ἐπισφαλῆς, τοσοῦτω μᾶλλον ὅσῳ ὑπάρχει τάσις συνεχοῦς προσθήκης παρομοίων βαρῶν εἰς τὰ πλοῖα. Ἐνδεικτικῶς, πάντως, ὡς τοιαῦτα δικαιώματα βαρύνοντα τὸ πλοῖον δυνάμεθα ν' ἀναφέρωμεν τὰ φαρικὰ καὶ τὰ ὑγειονομικὰ τέλη, τὰ τέλη ἀγκυροβολίας, τὰ δικαιώματα προσορμίσεως, μεθορμίσεως, πλευρίσεως ἢ πρυμνοδετήσεως, τὰ πλοηγικὰ δικαιώματα κλπ.

Ἐκ τοῦ ὅτι λογίζονται ὡς προνομιακὰ τὰ τέλη καὶ δικαιώματα τὰ βαρύνοντα τὸ πλοῖον ἔπεται ὅτι ὅταν ταῦτα καταβάλλονται μὲν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου εἰς τὸ δημόσιον ἢ ἄλλα ταμεῖα, πλὴν δὲν βαρύνουν ἀμέσως τὸ πλοῖον ἀλλὰ τοὺς τρίτους οἵτινες χρησιμοποιοῦν τὸ πλοῖον ὡς μεταφορικὸν μέσον, δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ προνόμιον. Τοιαῦτα δικαιώματα εἶναι τὰ εἰς ὄλους σχεδὸν τοὺς λιμένας διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ἀποβίβασιν ἐξ αὐτοῦ ἐπιβατῶν καταβαλλόμενα. Ὁμοίως αἱ διὰ τὰς ἐργασίας φορτοεκφορτώσεως ἐμπορευμάτων καταβαλλόμεναι δαπάναι.

Προκειμένου περὶ τῶν φόρων τοῦ δημοσίου οὗτοι ἀπολαύουν τοῦ προνομίου ἐφ' ὅσον, ὡς λέγει ρητῶς ἢ διάταξις εἶναι συναφεῖς πρὸς τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ πλοίου, δηλ. τὴν χρησιμοποίησιν αὐτοῦ ὡς πλέοντος μεταφορικοῦ μέσου.

Ἡ φορολογία τῶν πλοίων καθορίζεται σήμερον ὑπὸ τοῦ νό-



μου 1880/1951 «περὶ φορολογίας πλοίων», ὡς ἐτροποποιήθη ὑπὸ τῶν ν.δ. 3415/1955 καὶ 4094/1960, ἦτις καὶ μόνη, ὡς συναφῆς πρὸς τὴν ναυσιπλοΐαν, ὑπάγεται εἰς τὸ προνόμιον. Ὁ φόρος ὅστις τυχὸν καταβάλλεται ὑπὸ ἐπιβατῶν ἢ ἐμπορευμάτων καὶ ὅστις συνεισπράττεται μετὰ τοῦ ναύλου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου, καίτοι ὀφειλόμενος ὑπ' αὐτοῦ, δὲν ἀπολαύει τοῦ προνομίου διὰ τὸν ἀνωτέρω ἀναφερθέντα λόγον, δηλ. ὡς μὴ β α ρ υ ν ο ν ἀμέσως τὸ πλοῖον.

γ) Ἔξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου.— Ἡ προνομιακὴ κατάταξις τῶν ἐξόδων τούτων ἐξηγεῖται ἐκ τοῦ ὅτι συμβάλλουν εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, τοῦθ' ὅπερ ἐξυπηρετεῖ τὰ συμφέροντα ὅλων τῶν δανειστῶν. Θ' ἀπέφευγεν ἴσως νὰ καταβάλῃ ταύτας ὁ δανειστὴς ἐὰν δὲν ἐπροστεύετο ἐκ τοῦ προνομίου, οὕτω δὲ τὸ πλοῖον θὰ παρέμενεν ἄνευ φυλάξεως καὶ συντηρήσεως πρὸς βλάβην τῆς ἀξίας αὐτοῦ. Προνομιακὰ εἶναι τὰ ἔξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου, φυσικὰ δὲ καὶ τῶν ἐξαρτημάτων καὶ παρακολουθημάτων αὐτοῦ μόνον. Συνεπῶς ἔξοδα ἄσχετα ἀμέσως πρὸς πλοῖον, λ.χ. πρὸς βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ δὲν εἶναι προνομιακά. Ὅχι ὅλα τὰ ἔξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως ἀλλὰ μόνον τὰ γενόμενα ἀπὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα, δηλ. τὸν κατάπλου τὸν ἀμέσως προηγηθέντα τοῦ πλειστηριασμοῦ καὶ μέχρι τοῦ πλειστηριασμοῦ, θεωροῦνται προνομιακά. Ὁ εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου δύναται νὰ ὀφείλεται εἴτε εἰς ἐκουσίως ἐνεργούμενον πλοῦν εἴτε καὶ εἰς διατεταγμένον τοιοῦτον, ὡς εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀρθροῦ 34 Κινδ καθ' ἣν τὸ δικαστήριον διατάσῃ τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν τόπον τοῦ πλειστηριασμοῦ. Μόνον τὰ ἔξοδα τὰ γενόμενα κατὰ τὴν περίοδον ταύτην ἀποβλέπουν εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου ἐν ὄψει τῆς δημοσίας ἐκποιήσεως αὐτοῦ καὶ ἄρα ταῦτα μόνον ὠφελοῦν κοινῶς τοὺς δανειστάς.

*Δευτέρα τάξις:* Αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας πηγάζουσαι ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος ὡς καὶ τὰ ἐκ τῆς ναυτολο-

γήσεως αὐτῶν δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου (ἄρθρ. 205, β). Εἰς τὴν τάξιν ταύτην ἐντάσσονται:

α) Αἱ ἀπαιτήσεις ἐκ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.— Οὐδείς περιορισμὸς ὡς πρὸς τὸ εἶδος τῆς ἀπαιτήσεως ὑφίσταται. Συνεπῶς οἰαδήποτε ἀπαίτησις τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου πηγάζουσα ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας, ἥτις συνδέει αὐτοὺς μὲ τὸν πλοιοκτῆτην εἶναι προνομιακή. Τοιαύτη ἀπαίτησις εἶναι κυρίως ὁ μισθὸς μετὰ τῶν παρακολουθημάτων αὐτοῦ (ἀντίτιμον τροφῆς ὑπερωρίας, ἄδειαι κλπ.), ὡς ταῦτα ρυθμίζονται ἐκάστοτε ὑπὸ ἀτομικῶν ἢ συλλογικῶν συμβάσεων. Ἀλλὰ δύναται νὰ εἶναι καὶ πᾶν ἄλλο ὀφειλόμενον ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου ἀντάλλαγμα τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ναυτικοῦ, ὡς π.χ. ἡ συμπληρωματικὴ ἀμοιβὴ δι' ἀνάθεσιν εἰς τὸν ναυτικὸν ἐργασίας διαφόρου ἢ ἐπὶ πλεόν τῆς συμφωνηθείσης (ἄρθρ. 57, 2 Κινδ), ἢ μέχρι δύο μηνῶν μισθῶν ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει ναυαγίου τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 62), ἢ ἀποζημιώσεις δι' ἀπώλειαν ἀντικειμένων τοῦ ναυτικοῦ ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος εἰς τὸ πλοῖον (ἄρθρ. 63), αἱ δαπάναι νοσηλείας ὡς καὶ αἱ ἀποζημιώσεις αἱ ὀφειλόμεναι εἰς ἀσθενήσαντα ἢ ὑποστάντα ἀτύχημα ναυτικόν (ἄρθρ. 66)<sup>1</sup>, ἢ ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει λύσεως τῆς συμβάσεως (ἄρθρ. 75 καὶ ἐπ.), αἱ δαπάναι παλινοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ (ἄρθρ. 78). Ἐξ ἄλλου οὐδείς περιορισμὸς τίθεται καὶ ὡς πρὸς τὸν χρόνον τῶν ὀφειλομένων εἰς τὸν ναυτικὸν παροχῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ προγενέστερον δίκαιον τὸ ὁποῖον ἀνεγνώριζεν ὡς προνομιακὰς μόνον τὰς ἀπαιτήσεις αἰτινες ἐγεννήθησαν ἐντὸς ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς τελευταίας ναυτολογήσεως (καταργηθὲν ἄρθρ. 239, β Ἐμπορ. Ν.).

Εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀποσαφήμισθῇ ὅτι διὰ νὰ ἀπολαύουν τοῦ ἐν λόγῳ προνομίου αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ ναυτικοῦ πρέπει νὰ πηγάζουν ἀπὸ τὴν σύμβασιν ναυτικῆς ἐργασίας, ἥτις συντελεῖται διὰ

1. Προκειμένου περὶ ἀπαιτήσεων κατὰ τὸν ν 551/1914 συνεπεῖα ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, διευτυπῶθη ἡ καθ' ἡμᾶς ἐσφαλμένη γνώμη ὅτι αὗται δὲν εἶναι προνομιακαὶ ἄτε μὴ βασιζόμενα ἐπὶ τῆς ἐργασιακῆς σχέσεως ἀλλ' εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ ἐπαγγελματικοῦ κινδύνου.

τῆς ἐγγραφῆς αὐτῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 53 Κινδ), ἐκτὸς ἂν ὁ ναυτικὸς προσελήφθη μετὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ναυτολογίου (ἄρθρ. 55). Οἱ οὕτω διὰ ναυτικὴν ἐργασίαν συμβληθέντες ναυτικοὶ ἀπαρτίζουσι τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου ὑπὲρ τοῦ ὁποίου καὶ ὑφίσταται τὸ προνόμιον. "Ἐν συνεπῶς προσελήφθη τις καὶ ἐργάζεται ἐπὶ τοῦ πλοίου οὐχὶ ὡς μέλος τοῦ πληρώματος, μὴ προσφέρων ναυτικὴν ἐργασίαν, δὲν προστατεύεται προνομιακῶς διὰ τὰς τυχὸν ἐκ τῆς συμβάσεως ἐργασίας ἀπαιτήσεις του. "Ἐς σημειωθῆ ὅτι ὁ ὅρος ναυτικὴ ἐργασία ἐρμηνεύεται εὐρέως θεωρούμενος ὅτι περιλαμβάνει οὐ μόνον τὴν καθαρῶς ναυτικὴν χαρακτηρισμένην ὑπηρεσίαν ἀλλὰ καὶ τὰς συνδεομένας μετὰ ταύτην γενικοῦ χαρακτῆρος ὑπηρεσίας, διότι καὶ αὗται εἶναι ἀναγκαῖαι διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ πλοίου ἀναλόγως τοῦ σκοποῦ δι' ὃν χρησιμοποιεῖται τοῦτο.

β) *Τὰ ἐκ τῆς ναυτολογίσεως δικαιώματα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.*—Εἰς τῶν πόρων τοῦ Ταμείου ὅστις ἀποτελεῖ τὸν κύριον ἀσφαλιστικὸν φορέα τῶν ναυτικῶν, εἶναι καὶ αἱ ὑπὲρ αὐτοῦ ἐργοδοτικαὶ καὶ ἐργατικαὶ εἰσφοραὶ ὑπολογιζόμεναι εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν. Αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν παρακρατοῦνται ἐκ τοῦ μισθοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ συνεπῶς ὀφείλονται αὗται ὁμοῦ μετὰ τῶν ἐργοδοτικῶν εἰσφορῶν ὑπὸ τῆς πλοιοκτησίας, ἣτις οὕτω βαρύνεται διὰ τοῦ προνομίου δι' ὀλόκληρον τὸ ποσὸν αὐτῶν.

*Τρίτη τάξις:* Τὰ ἔξοδα καὶ αἱ ἀμοιβαὶ λόγῳ ἐπιθαλασσίῳ ἀρωγῆς, διασώσεως καὶ ναυαγιαίρεσεως (ἄρθρ. 205 γ).

Πᾶσα πρᾶξις θαλασσίας ἀρωγῆς ἢ διασώσεως πλοίου παρέχει δικαίωμα ἀμοιβῆς, λέγει τὸ ἄρθρον 247 Κινδ. Ἡ δὲ ἀμοιβὴ αὕτη, διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ὁποίας λαμβάνονται ὑπ' ὄψει πλὴν ἄλλων καὶ τὰ ἔξοδα εἰς τὰ ὁποῖα ὑπεβλήθησαν οἱ σῶσται (ἄρθρον 254, 2 Κινδ), δύναται νὰ φθάσῃ μέχρι τῆς ἀξίας τῶν διασωθέντων πραγμάτων (ἄρθρον 248 Κινδ). Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀρχῆς ὅτι χάρις εἰς τὴν ἀρωγὴν διεφυλάχθη τὸ πλοῖον μέσῳ τῆς ἀξίας τοῦ

ὁποίου ἐπιδιώκεται ἡ ἱκανοποίησις τῶν δανειστῶν, ἢ ἀπαίτησις διὰ τὴν ἀμοιβὴν δικαίως περιβάλλεται χαρακτηῖρα προνομιακόν.

Οἱ ὄροι θαλασσία ἀρωγή, διάσωσις, ναυαγιαίρεσις ἐξ ἀπόψεως νομικῶν συνεπειῶν ἐκλαμβάνονται ὡς ταυτόσημοι. Διότι ἡ διάκρισις μεταξὺ πλοίου κινδυνεύοντος, ἐγκαταλειφθέντος ὑπὸ τοῦ πληρώματός του ἢ ναυαγήσαντος, ἥτις ἀντεστοίχει ἄλλοτε εἰς τοὺς ὄρους τούτους θεωρεῖται κατηρημένη σήμερον. Ἐὰν ἡ ἀρωγή παρεσχέθη ὑπὸ πλοίου, ἢ διὰ τοῦ προνομίου προστατευομένη ἀμοιβὴ ὀφείλεται κατὰ μέρος εἰς τὸν πλοιοκτῆτην αὐτοῦ καὶ κατὰ μέρος εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ τὸ πλήρωμά του (ἄρθρ. 251, 1), ἐκτὸς ἂν τὸ ἀρωγὸν πλοῖον εἶναι κατ' ἐπάγγελμα ναυαγοσωστικόν, ὅποτε ὀλόκληρος ἡ ἀμοιβὴ ἀνήκει εἰς τοῦτο (ἄρθρ. 251, 3). Συνεπῶς προνομιοῦχοι δανεισταὶ κατὰ τοῦ διασωθέντος πλοίου ἐμφανίζονται διακεκριμένως ὁ πλοιοκτῆτης, ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ διασωθέντος πλοίου.

Ἡ θαλασσία ἀρωγή ἐπιτυγχάνει συνήθως τὴν διάσωσιν οὐ μόνον τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου ἀλλὰ καὶ τῶν ἐν αὐτῷ πραγμάτων. Εἰς δὲ τὴν καθοριζομένην διὰ τὴν πρᾶξιν ἀρωγῆς ἀμοιβὴν εἰσφέρουν ἀναλόγως πρὸς τὴν ἀξίαν αὐτῶν καὶ τὰ διασωθέντα πράγματα. Ἔπεται ὅτι τὸ κατὰ τοῦ πλοίου στρεφόμενον προνόμιον δὲν ἀναφέρεται εἰς ὀλόκληρον τὴν ἀμοιβήν, ἀλλ' εἰς μόνον τὸ τμήμα αὐτῆς τὸ βαρῦνον τὸ πλοῖον. Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον οἱ δικαιοῦχοι τῆς ἀμοιβῆς ἔχουν ἀπαίτησιν κατὰ τῶν πραγμάτων. Τοῦτο ἔχει σημασίαν διότι ἡ ἀπαίτησις αὕτη μόνον ὡς πρὸς τὰ ἔξοδα ὄχι δὲ καὶ ὡς πρὸς τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὴν ἀμοιβὴν ποσὸν εἶναι προνομιοῦχος (ἄρθρ. 941 Πολ. Δικ.).

*Τετάρτη τάξις:* Αἱ λόγῳ συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως πλοίων ὀφειλόμεναι ἀποζημιώσεις εἰς τὰ πλοῖα, τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ φορτία (ἄρθρ. 205, δ).

Σύγκρουσις εἶναι ἡ ἄμεσος ἢ ἔμμεσος ἐπαφὴ μεταξὺ δύο ἢ περισσοτέρων πλοίων. Ἐὰν τὰ συγκρουσθέντα ἢ ἐν τῶν συγκρουσθέντων σκαφῶν δὲν ἔχει νομικῶς ιδιότητα πλοίου, ἐφαρμό-

ζονται καὶ πάλιν κατ' ἀναλογίαν αἱ περὶ συγκρούσεως πλοίων διατάξεις (ἄρθρ. 1, 2 Κινδ). Π ρ ο σ κ ρ ο υ σ ι ς εἶναι ἡ ἐπαφὴ πλοίου μετ' ἄλλου ἐπιπλέοντος ἢ σταθεροῦ πράγματος (ἐξέδρα, προκυμαία, κρηπίδωμα κ.ο.κ.). Ἡ ἔννοια τῆς προσκρούσεως διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προνομίου περιλαμβάνει καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν προσάραξιν τοῦ πλοίου ἐπὶ στερεᾶς γῆς, καθ' ὅσον διὰ τοῦ ὄρου τούτου ἀποδίδεται ἡ ἔκφρασις τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1926 ὁμιλοῦσης γενικῶς περὶ *autre accident de mer*.

Πᾶσα ἀπαίτησις διὰ ζημίας αἵτινες προκαλοῦνται ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιστατικῶν, συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως, εἶναι προνομιακὴ. Ἐφ' ὅσον ὁμως ἡ ζημία πλήττει εἴτε τὰ συγκρουσθέντα πλοῖα εἴτε τοὺς ἐπ' αὐτῶν ἐπιβάτας ἢ τὰ φορτία. Ἄρα δὲν εἶναι προνομιακὴ ἡ ἀπαίτησις διὰ ζημίας προκληθείσας ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ οἰουδήποτε ἄλλου ἀντικειμένου, π.χ. λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις. Ὅπως δὲν εἶναι προνομιακὴ ἡ ἀπαίτησις λόγῳ θανάτου ἢ σωματικῶν βλαβῶν εἰς πρόσωπα εὐρισκόμενα ἐκ τῶν πλοίων, διότι δὲν ἔχουν ταῦτα ιδιότητα ἐπιβάτου. Ἀντιθέτως ἡ ἔννοια τοῦ φορτίου δέον νὰ ἐρμηνευθῇ εὐρέως, περιλαμβάνουσα πᾶν πρᾶγμα μεταφερόμενον διὰ τοῦ πλοίου ὡς αἱ ἀποσκευαὶ (βλ. καὶ ἄρθρ. 236, 3 Κινδ).

Ἡ ἔκτασις τῆς ἀπαιτήσεως ἥτις βαρύνει προνομιακῶς τὰ συγκρουσθέντα πλοῖα κρίνεται κατὰ τὰς εἰδικὰς διατάξεις περὶ συγκρούσεως πλοίων. Οὕτως ἂν ἐν τῶν συγκρουσθέντων πλοίων εἶναι ἀποκλειστικῶς ὑπαίτιον, ἡ προνομιακὴ ἀπαίτησις βαρύνει ἐξ ὀλοκλήρου τοῦτο δι' ὅλας τὰς ζημίας. Ἄν ὑπάρχῃ κοινὴ ὑπαιτιότης τῶν συγκρουσθέντων πλοίων, ἕκαστον τούτων βαρύνεται ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ τῆς ὑπαιτιότητος ἐκτὸς ἂν εἶναι ἀδύνατος ὁ προσδιορισμὸς τῆς ὑπαιτιότητος ἐκάστου τῶν συγκρουσθέντων πλοίων, ὁπότε ταῦτα θεωροῦνται ἐξ ἴσου ὑπαίτια (ἄρθρ. 236 Κινδ). Ἐφ' ὅσον μεταξὺ τῶν ἐκ συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως ἀπαιτήσεων ὑπάρχουν τοιαῦτα ὀφειλόμενα εἰς θάνατον καὶ γενικῶς εἰς σωματικὰς βλάβας ἐπιβάτου, αἱ ἀπαιτήσεις αὗται καθ' ὃ ἔχουσαι ὑπέγγραφα εἰς ὀλοκλήρον ἅπαντα τὰ συγκρουσθέντα πλοῖα ἀνεξαρτήτως βαθμοῦ ὑπαιτιότητος αὐτῶν,

ἀσκούν τὸ προνομίον των δι' ὀλόκληρον τὸ ποσὸν αὐτῶν καθ' οἰοῦνδήποτε τῶν πλοίων (ἄρθρ. 237, 1 Κινδ).

Τὸ ἄρθρ. 1, 2 Κινδ ἐπεκτείνει τὴν ἐφαρμογὴν τῶν περὶ συγκρούσεως διατάξεων ἐπὶ παντὸς πλωτοῦ ναυπηγήματος, ἔστω καὶ ἂν δὲν ἔχη τὴν νομικὴν ιδιότητα τοῦ πλοίου. Τὰ ναυτικὰ προνόμια ὁμῶς ἰσχύουν μόνον ἐπὶ πλοίων. Ἐντεῦθεν ἀπορρέει ὅτι ἂν εὐρισκόμεθα πρὸ συγκρούσεως σκαφῶν στερουμένων ιδιότητος πλοίου, ἐφαρμόζονται μὲν αἱ περὶ εὐθύνης λόγῳ συγκρούσεως διατάξεις, αἱ ἀπαιτήσεις ὁμῶς δὲν εἶναι προνομιακαί. Ὅμοίως εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως μεταξὺ πλοίου καὶ ναυπηγήματος μὴ ὄντος πλοίου δι' ἣν εἶναι κοινῶς ὑπεύθυνα, αἱ ἀπαιτήσεις κατὰ τὴν ἕκτασιν καθ' ἣν βαρύνουν τὸ πλοῖον εἶναι προνομιακαί, ἐνῶ αἱ ἀπαιτήσεις αἵτινες βαρύνουν τὸ ναυπήγημα δὲν ἀπολαύουν προνομίου.

Ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος κατατάσσονται προνομιακῶς εἰς τὴν δευτέραν τάξιν τῶν ναυτικῶν προνομίων. Ἄλλ' ἐφ' ὅσον πηγάζουν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας. Ἐπεταί ἐντεῦθεν ὅτι ἐπὶ μιᾶς συγκρούσεως κοινῇ ὑπαιτιότητι ἐξ ἧς ὑπέστησαν σωματικὰς βλάβας ἢ ἀπώλειαν ἀντικειμένων των τὰ πληρώματα τῶν συγκρουσθέντων πλοίων, ἢ εἰς τὴν δευτέραν τάξιν κατάταξις τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῶν θὰ γίνῃ μόνον κατὰ τὴν ἕκτασιν καθ' ἣν αὐταὶ στρέφονται κατὰ τοῦ πλοίου ἐφ' οὗ ὑπηρετοῦσι. Ἐὰν δ' ἡ σύγκρουσις ὀφείλεται εἰς ἀποκλειστικὴν ὑπαιτιότητα ἐνὸς τῶν πλοίων, τὸ πλήρωμα προβάλλει τὰς ἀπαιτήσεις του κατὰ τοῦ ἐφ' οὗ ὑπηρετεῖ πλοίου καὶ πάλιν, καλυπτόμενον διὰ τοῦ προνομίου τῆς δευτέρας τάξεως καὶ μάλιστα ἀνεξαρτήτως ὑπαιτιότητος τοῦ πλοίου τούτου, διότι ἡ ἀπαιτήσις πηγάζει ἐκ τῆς ἐργασιακῆς σχέσεως, δι' ἣν δὲν ἀπαιτεῖται ὑπαιτιότης. Ἐναντι τοῦ ἐτέρου συνυπαιτίου πλοίου αἱ ἀπαιτήσεις αὐτῶν θὰ καταταγῶσιν εἰς τὴν τετάρτην τάξιν, διότι μὲ τὸ πλοῖον τοῦτο δὲν διατηροῦσι συμβατικὸν δεσμόν. Ἐξ ἄλλου πρόσωπα ἐργαζόμενα ἐπὶ τοῦ συγκρουσθέντος πλοίου χωρὶς νὰ ἔχουν ιδιότητα μέλους τοῦ πληρώματος, διὰ τὰς ἀπαιτήσεις αὐτῶν ἐκ ζημιῶν συνεπεία τῆς συγκρούσεως στεροῦνται μὲν, ὡς

ἐλέχθη (άνωτέρω σελ. 125), τοῦ προνομίου τῆς β' τάξεως, προστατεύονται ὁμως διὰ τοῦ προνομίου τῆς δ' τάξεως.

**98. Ἰκανοποίησις προνομίων τῆς αὐτῆς τάξεως.**—Τὰ ναυτικὰ προνόμια ὡς ἐξητάσθησαν άνωτέρω, άκολουθοῦν, ὡς ἐλέχθη, τὴν τάξιν αὐτῶν, εἰς τρόπον ὥστε μόνον μετὰ τὴν πλήρη ἱκανοποίησιν τῶν άπαιτήσεων τῆς προηγουμένης τάξεως άκολουθεῖ ἡ ἱκανοποίησις τῆς ἐπομένης τάξεως. Ἡ ἱκανοποίησις ὁμως τῶν άπαιτήσεων αἴτινες ἐντάσσονται εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν τάξιν ἱκανοποιοῦνται συμμέτρως (άρθρ. 206, 1 Κινδ). Ἡ μόνη εἰς τοῦτο ἐξαίρεσις ἐμφανίζεται ἐπὶ άπαιτήσεων τῆς τρίτης τάξεως τῶν προνομίων αἴτινες τυχὸν συντρέχουσαι δὲν ἱκανοποιοῦνται συμμέτρως, ἀλλὰ κατὰ σειράν ἀντίστροφον πρὸς τὸν χρόνον τῆς γενέσεώς των, δηλ. αἱ μεταγενέστεραι ἱκανοποιοῦνται πρὸ τῶν προηγουμένων (άρθρον 206, 2). Οὕτως ἂν συμβῆ τὸ αὐτὸ πλοῖον νὰ ἔτυχε θαλασσίας άρωγῆς διαδοχικῶς καὶ ὀφείλει ἔξοδα καὶ άμοιβὰς δι' ὅλας ἢ διὰ τινὰς ἐξ αὐτῶν, ἢ άπαιτήσεις ἐκ τῆς τελευταίας άρωγῆς ἱκανοποιεῖται πρὸ τῆς άπαιτήσεως τῆς προηγουμένης άρωγῆς κ.ο.κ. Καὶ τοῦτο διότι ἡ τελευταία άρωγή διετήρησε τὸ πλοῖον καὶ χάρις εἰς αὐτὴν δημιουργεῖται ἡ δυνατότης νὰ ἱκανοποιηθῶσι καὶ αἱ ἐκ προηγουμένων άρωγῶν άπαιτήσεις.

**99. Ἀπόσβεσις τῶν ναυτικῶν προνομίων.**—Περὶ τῆς άποσβέσεως τῶν προνομίων προβλέπει τὸ άρθρον 208 Κινδ ὀρίζον ὅτι «ἐκ τῶν γενικῶν λόγων άποσβέσεως, τὸ προνόμιον άποσβέννυται καὶ διὰ τῆς ἐκποίησησεως τοῦ πλοίου εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν». Καὶ ὅσον άφορᾷ μὲν τὸν δημόσιον πλειστηριασμόν, ἡ άπόσβεσις τῶν προνομίων εἶναι συνέπεια τῆς γενικῆς καθάρσεως ἀπὸ παντὸς βάρους τοῦ ἐκπλειστηριαζομένου πράγματος ἦν ἐπάγεται οὗτος (άρθρα 996, 997 Πολ. Δικ.) καὶ ἦτις ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὴν άπόσβεσιν ὁμοίως τῶν ὑποθηκῶν (άνωτ. σελ. 99), διατηρουμένης τῆς άπαιτήσεως. Ὅσον άφορᾷ δὲ τοὺς γενικοὺς λόγους άποσβέσεως, οὗτοι εἶναι λόγοι εἴτε ἐκ τοῦ ναυτικοῦ εἴτε ἐκ τοῦ κοινοῦ δικαίου. Λόγους τοῦ ναυτικοῦ δικαίου συνιστᾷ ἡ άπόκτησις τῆς

κυριότητος τοῦ πλοίου πρωτοτύπως (ἀνωτέρω σελ. 54, 55, 61), διότι χαρακτηριστικὸν τοῦ πρωτοτύπου τρόπου κτήσεως εἶναι ἡ ἔλλειψις συνδέσμου πρὸ τὴν προηγουμένην κυριότητα. Ἐξ ἄλλου κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον ἡ ἀπόσβεσις ἐπέρχεται κατὰ πᾶσαν περιπτώσιν ἀποσβέσεως τῆς ἀπαιτήσεως (ἄφεςις χρέους, συμψηφισμὸς, σύγχυσις, παραγραφή), ἀφοῦ τὸ προνόμιον προϋποθέτει ὑπάρχουσαν ἀπαίτησιν ἣν διασφαλίζει, ὡς καὶ λόγῳ παραιτήσεως ἀπὸ τοῦ προνομίου καὶ μόνον, διατηρουμένης τῆς ἀπαιτήσεως. Φυσικὰ δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται καὶ ἡ ἀπόσβεσις τοῦ προνομίου ἢ ἐπερχομένη κατὰ τὸ ἄρθρ. 207 Κινδ ἐν περιπτώσει ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον δὲν ἐγερεθῇ ἡ ἀναγνωριστικὴ ἀγωγή ἐντὸς τῆς νομίμου προθεσμίας καὶ περὶ τῆς ὁποίας εἰδικῆς ἀποσβέσεως ὡμιλήσαμεν ἀνωτέρω (σελ. 114, 115).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ΄.

# ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

### Ι. Γενικά

100. Διὰ τῆς κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως ὀλοκληροῦται ἡ ναυτικὴ πίστις.— Ἡ κατάσχεσις ὡς καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἐπὶ πλοίων συνδέονται στενῶς πρὸς τὸν θεσμόν τῆς ναυτικῆς πίστεως ἐν γένει τὸν ὁποῖον ἐμελετήσαμε προηγουμένως, διότι εἰς ταύτας ὁδηγεῖ μοιραίως ἢ μὴ ἐκπλήρωσις τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ὀφειλέτου - πλοιοκτῆτου, κυριωτέρα τῶν ὁποίων εἶναι ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἀσφαλιζομένου διὰ τῆς ναυτικῆς πίστεως χρέους. Διὰ τὴν ὑπάρξην ναυτικῆς πίστεως δὲν ἀρκεῖ ν' ἀναγνωρίζονται ὑπὲρ τοῦ δανειστοῦ ἰδιαίτερα δικαιώματα διασφαλιστικὰ τῶν συμφερόντων του. Πρέπει ἐκ παραλλήλου νὰ παρέχεται εἰς αὐτὸν ἢ ἐξ οὐσίας ἐξαναγκασμοῦ τοῦ ὀφειλέτου ὅπως σεβασθῇ τὰ δικαιώματα ταῦτα ἵνα οὕτω ὀλοκληροῦται ἢ περιβάλλουσα αὐτὸν ἀσφάλεια. Εἰς τοῦτο ἀκριβῶς ἀποβλέπει ἡ κατάσχεσις καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἐπὶ πλοίου, διότι διὰ τῶν μέσων τούτων ἐπιδιώκεται ἡ δέσμευσις τοῦ πλοίου καὶ ἐν συνεχείᾳ ρευστοποιήσις διὰ πλειστηριασμοῦ τῆς ἀξίας αὐτοῦ ἥτις ἀποδιδομένη ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει εἰς τὸν δανειστὴν ἱκανοποιεῖ αὐτὸν καὶ ἄρα καλλιεργεῖ τὴν ναυτικὴν πίστιν εἰς ἣν οὗτος ἀπέβλεψε. Τὰ μέσα λοιπὸν ταῦτα συνιστοῦν τὴν κύρωσιν εἰς ἣν καταφεύγει ὁ δανειστὴς ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως ἢ ἀδυναμίας τοῦ ὀφειλέτου του, πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς ἀπαιτήσεώς του τὴν ὁποῖαν διασφαλίζει ἡ ναυ-

τική πίστις. Εἰς ταύτην καταφεύγει ὁ δανειστής ἐπὶ πιστωτικῆς μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 193 Κινδ) ἢ ὁ ἐνυπόθηκος δανειστής (ἀπλοῦς, ἄρθρ. 204 Κινδ, προτιμώμενος, ἄρθρ. 8 ν.δ. 3899/1955) ὡς καὶ ὁ προνομιούχος δανειστής.

**101.** Τὰ μέτρα ταῦτα ἐπιβάλλονται δι' οἰανδήποτε ἀπαίτησιν. — Ἀλλὰ τὰ μέσα ταῦτα ἐξαναγκασμοῦ τοῦ ὀφειλέτου δὲν τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν μόνον τῶν δανειστῶν οἵτινες προστατεύονται διὰ τινος τῶν θεσμῶν τῆς ναυτικῆς πίστεως. Εἶναι μέσα γενικῆς ἐφαρμογῆς τὰ ὁποῖα δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ οἰοσδήποτε δανειστής τοῦ ὀφειλέτου - πλοιοκτῆτου, μόνον δὲ κατὰ τὴν διανομὴν τῆς ρευστοποιηθείσης ἀξίας τοῦ πλοίου ἣτις θὰ λάβῃ χώραν μετὰ τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκποίησιν αὐτοῦ, θὰ καταφανῆ ἢ σημασία τῆς ναυτικῆς πίστεως. Καθ' ὅσον οἱ διὰ ταύτης κατοχυρωμένοι δανεισταὶ θὰ ἰκανοποιηθοῦν κατὰ τὸν προνομιακὸν τρόπον, ὃν ἐμελετήσαμεν ἀνωτέρω, μεθ' ὃ καὶ εἰς τὴν ἕκτασιν πού ἐξαρκεῖ τὸ ἐκπλειστηρίασμα θὰ μετᾶσχουν τῆς διανομῆς οἱ ἀπλοὶ ἢ ἐγχειρόγραφοι δανεισταί.

**102.** Καὶ ἡ ἀνάληψις τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν. — Πλὴν τῶν μέσων ἐξαναγκασμοῦ τοῦ ὀφειλέτου περὶ τῶν ὁποίων θ' ἀσχοληθῶμεν εἰς τὸ παρὸν κεφάλαιον, ἦτοι τῆς κατασχέσεως καὶ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποίησεως τοῦ πλοίου, εἶδομεν ἤδη ἀνωτέρω (σελ. 88 καὶ 107) ὅτι τόσον ἐπὶ τῆς μεταβιβάσεως πλοίου πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεως ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, ὁ δανειστής δύναται ν' ἀναλάβῃ τὴν κατοχήν, τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου δι' ἴδιον λογαριασμὸν πρὸς εἴσπραξιν τῆς ἀπαιτήσεώς του. Καὶ ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην καὶ τὸ μέτρον τοῦτο ἐμπίπτει εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν.

**103.** Ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις προϋποθέτει προηγουμένην κατάσχεσιν. Ἐξαιρέσεις. — Ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις, δηλ. ἡ ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ πώλησις τοῦ πλοίου ἦν ρυθμίζει ὁ Κινδ εἰς ἄρθρ. 211 - 218 προϋποθέτει πάντοτε τὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου ὡς τὴν ἀκολουθοῦσαν τὴν ἐπιταγὴν πρώτην πρᾶξιν (ἄρθρ. 864 Πολ.

Δικ.) τῆς ὅλης ἐκτελεστικῆς διαδικασίας, μετὰ τὴν πλήρωσιν ὀρισμένων προπαρασκευαστικῶν διατυπώσεων. Ὅσακις ὅμως ἡ πώλησις τοῦ πλοίου ἐν δημοσίᾳ πλειστηριασμῶ, καίτοι ἀπαιτούμενη κατὰ νόμον, δὲν ἔχει χαρακτῆρα πειθαναγκασμοῦ, δὲν ἐπιδιώκεται δηλ. ἡ ἐκβίασις ἀπειθοῦντος ὀφειλέτου εἰς πληρωμὴν χρέους, προβαίνει ἄνευ κατασχέσεως. Περιπτώσεις τοιαῦται εἶναι ἡ δικαστικὴ ἀπαλλοτριώσις τοῦ πλοίου ἀπαιτούμενη ἐκ διατάξεων τοῦ κοινοῦ δικαίου (ἐπὶ ἀνηλίκων ἢ ἀπόντων κλπ., κατ' ἄρθρ. 1082 Πολ. Δικ.), ἡ ἀναγκαστικὴ πώλησις πλοίου ἀνήκοντος εἰς συμπλοιοκτῆτας (ἄρθρα 12 καὶ 32 Κινδ) ἢ ἡ ἐκποίησης πλοίου παραχωρηθέντος εἰς τοὺς δανειστὰς (ἄρθρ. 103 Κινδ), διότι καὶ ἐν προκειμένῳ ἂν καὶ ἐπιδιώκεται ἡ ἱκανοποίησις δανειστῶν, λόγῳ τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ὁμαδικῆς ἱκανοποιήσεως ἦν ἐπὶ τῆς τοιαύτης παραχωρήσεως ὀργανώνει ὁ νόμος, ἡ ὑπὸ τοῦ δανειστοῦ ἀτομικὴ δίωξις τοῦ ὀφειλέτου ἀδρανεῖ, μὴ ἐπιτρεπομένου οὔτε συντηρητικοῦ οὔτε ἀναγκαστικοῦ μέτρου κατ' αὐτοῦ (ἄρθρ. 102 Κινδ).

**104. Ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις.**— Ἡ ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις ἣτις ὀδηγεῖ εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν καὶ δημοσίαν πώλησιν τοῦ πλοίου, ἀποτελεῖ μέρος τῆς ὅλης ἐκτελεστικῆς διαδικασίας, δηλαδὴ τοῦ ἐξαναγκασμοῦ τοῦ ὀφειλέτου πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων αὐτοῦ. Συνεπῶς προϋποθέτει ὅτι ἡ ἀπαίτησις τῆς ὁποίας ἐπιδιώκεται ἡ ἱκανοποίησις εἶναι ὄριμος πρὸς πληρωμὴν, συγκεντρώνουσα τὰ κατὰ νόμον ἀπαιτούμενα στοιχεῖα πρὸς ἐκβίασιν τοῦ ὀφειλέτου. Τοιαῦτα στοιχεῖα εἶναι δύο: α) ἀπαίτησις βεβαία καὶ ἐκκαθαρισμένη καὶ β) ὀπιστοποιῶν τὴν ἀπαίτησιν τίτλος νὰ εἶναι ἐκτελεστός, τοῦθ' ὅπερ συμβαίνει κυρίως ὅταν ὡς τίτλος χρησιμεύει εἴτε τελεσιδίκος δικαστικὴ ἀπόφασις εἴτε συμβολαιογραφικὸν ἔγγραφον (ἄρθρ. 854 καὶ 856 Π.Δ.).

**105. Συντηρητικὴ κατάσχεσις.**— Ἄλλ' ἡ ἔκδοσις τελεσιδίκου δικαστικῆς ἀποφάσεως, ἣτις καὶ ἀποτελεῖ τὸν συνηθέστερον ἐκτελεστικὸν τίτλον, ἀπαιτεῖ χρόνον. Εἶναι δὲ πιθανὸν ἐν τῷ μεταξὺ νὰ ἐκμηδενισθῇ ἢ καὶ νὰ μειωθῇ ἡ περιουσία τοῦ ὀφειλέτου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται ἀνέφικτος ἡ ἱκανοποίησις τῆς ἀπαιτή-

σεως ἐξ ὀλοκλήρου ἢ ἔστω ἐν μέρει. Πρὸς πρόληψιν, κατὰ τὸ δυνατόν, τοῦ τοιοῦτου κινδύνου ὄν διατρέχει ἡ ἀπαίτησις, προσφέρεται εἰς τὸν δανειστήν ἢ λεγομένη *συντηρητικὴ κατάσχεσις*, διὰ τὴν ὁποίαν δὲν ἀπαιτεῖται οὔτε βεβαία ἀπαίτησις οὔτε ἐκτελεστός τίτλος. Ἀρχεῖ ἡ ἀπαίτησις νὰ εἶναι ἀπλῶς *πιθανή*, ν' ἀποφαίνεται δ' ὑπὲρ τοῦ δεδικαιολογημένου τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως ὁ Πρόεδρος Πρωτοδικῶν καὶ εἰς ἐπειγούσας περιπτώσεις ὁ Εἰρηνοδίκης (ἄρθρ. 1035 Πολ. Δικ.) κατὰ τὴν ταχεῖαν ἐκ τῶν ἐνόμων διαδικασίαν, τοῦθ' ὅπερ πράττει ἐφ' ὅσον κρίνει ὅτι ὁ ὀφειλέτης δὲν εἶναι ἐπαρκῶς φερέγγυος (ἄρθρ. 1034, Πολ. Δικ.). Ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις δὲν ἀποτελεῖ μέρος τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως, διότι δι' αὐτῆς τὸ κατασχόμενον πρᾶγμα δὲν ἄγεται πρὸς πλειστηριασμόν, ὡς ἐπὶ ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως. Μόνον δεσμεύεται ἡ διάθεσις αὐτοῦ, ὡς θὰ εἴδωμεν κατωτέρω, μελετῶντες τὰς συνεπεῖας τῆς κατασχέσεως καὶ τοιοῦτοτρόπως ἐπιτυγχάνεται ἡ διατήρησις αὐτοῦ εἰς χεῖρας τοῦ ὀφειλέτου, ὥστε ὅταν ἐπιτύχη ὁ δανειστής τὴν ἔκδοσιν τῆς τελεσιδίκου δικαστικῆς ἀποφάσεως, ἤτοι ἐκτελεστοῦ τίτλου, νὰ ὑπάρχη τὸ κατασχεθὲν πρᾶγμα πρὸς ἱκανοποίησίν του.

**106. Εἰδικὴ ρύθμισις τῆς κατασχέσεως καὶ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίων.**— Αἱ γενικαὶ αὐταὶ ἀρχαὶ τὰς ὁποίας ὀρίζει ἡ Πολιτικὴ Δικονομία ἐπὶ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως οἰουδήποτε πράγματος, ἰσχύουν καὶ ἐπὶ πλοίων. Ἐπειδὴ ὅμως τὸ πλοῖον καὶ ὡς περιουσιακὸν ἀγαθὸν καὶ ὡς μέσον ἐπιχειρηματικῶν ἐπιδιώξεων ἐμφανίζει ἰδιοτυπίας, παρέστη ἀνάγκη ὅπως ἡ κατάσχεσις καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις τούτου, καθ' ὄρισμένα σημεῖα, διέπεται ἀπὸ εἰδικὰς διατάξεις θεσπιζομένας ὑπὸ τοῦ Κινδ, καὶ μόνον κατὰ τὰ λοιπὰ ἦτοι καθ' ὃ μέρος οὐδὲν λέγει ὁ Κινδ, ἐφαρμόζονται αἱ γενικῆς ἐφαρμογῆς καὶ δὴ αἱ ἐπὶ ἀκινήτων διατάξεις τῆς Πολ. Δικονομίας (ἄρθρ. 218 Κινδ), ὡς ἐκάστοτε ἰσχύουν αὐταί.

Κατωτέρω θ' ἀσχοληθῶμεν ἰδίᾳ μὲ τὰς εἰδικὰς ταύτας διατάξεις. Διότι δ' αὐταὶ ἀναφέρονται ἄλλαι μὲν εἰς τὴν *συντηρητικὴν* καὶ ἄλλαι εἰς τὴν *ἀναγκαστικὴν* κατάσχεσιν, θὰ

ἔξετάσωμεν κεχωρισμένως τὰ δύο ταῦτα εἶδη κατασχέσεων, πραγματευόμενοι ἐν συνεχείᾳ περὶ τῶν κοινῶν συνεπειῶν αὐτῶν.

**107. Κατάσχεις καὶ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἐπιβάλλεται καὶ ἐπὶ ἰδανικῆς μερίδος πλοίου.**—Πρὸ τούτου ὅμως καὶ συμπληροῦντες τὰς γενικὰς παρατηρήσεις, δεόν νὰ εἴπωμεν ὅτι κατάσχεις ἐπιβάλλεται εἴτε ἐφ' ὀλοκλήρου τοῦ πλοίου εἴτε ἐπὶ ἰδανικοῦ μεριδίου αὐτοῦ ἀνήκοντος εἰς συμπλοιοκτήτην. Βεβαίως ἐκ τούτου θίγονται οἱ λοιποὶ συμπλοιοκτήται, ἀλλ' ἔναντι αὐτῶν προτιμῶνται οἱ δανεισταὶ οἵτινες δὲν εἶναι ὀρθὸν νὰ στεροῦνται τοῦ δικαιώματός των ὅπως στρέφονται καθ' οἴουδῆποτε περιουσιακοῦ στοιχείου τοῦ ὀφειλέτου των. Ὁ Κινδ οὐδὲν σχετικῶς ὀρίζει. Πλήν, ἐφ' ὅσον ἐπιτρέπει τὴν ὑποθήκευσιν ἰδανικῆς μερίδος (ἄρθρ. 30, 2), ἡ δ' ἐνυπόθηκος ἀπαίτησις ἐν περιπτώσει μὴ ὁμαλῆς ἐξοφλήσεως ἱκανοποιεῖται διὰ τοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ πλοίου τοῦ ὁποίου δεόν νὰ προηγηθῇ ἡ κατάσχεις (ἄρθρ. 891 Πολ. Δικ.), ἐμμέσως δέχεται καὶ τὴν κατάσχεισιν ἰδανικῆς μερίδος.

**108. Πλείονες κατασχέσεις ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου.**—Ἐξ ἄλλου, ἐνῶ ἐπὶ τῶν συνήθων πραγμάτων ἡ ἀπαξ ἐπιβληθεῖσα καὶ ὑφισταμένη κατάσχεις, ἀποκλείει ἐτέραν κατάσχεισιν αὐτῶν (ἄρθρ. 908, 984 Πολ. Δικ.), τὸ πλοῖον ἀντιθέτως δύναται νὰ ὑποβληθῇ εἰς πολλὰς συγχρόνως ὑφισταμένας κατασχέσεις εἴτε συντηρητικὰς εἴτε ἀναγκαστικὰς (ἄρθρ. 214, 1 Κινδ). Τοῦτο ἐπιτρέπει ἐξαιρετικῶς ὁ νόμος ἐκ τοῦ φόβου δολίων πράξεων μεθοδευομένων ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου-ὀφειλέτου καὶ τῶν ὁποίων θὰ ἠδύναντο νὰ γίνουν θύματα οἱ πιστωταί.

**109. Αἱ κοινοποιήσεις ἐπὶ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως πλοίου γίνονται πρὸς τὸν λιμενάρχην.**—Καθ' ὅσον ἀφορᾷ ὁμοίως τὰς διαφόρους κοινοποιήσεις αἵτινες κατὰ τὴν συνήθη διαδικασίαν τῆς κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως γίνονται πρὸς τὸν δήμαρχον ἢ τὸν ὑποθηκοφύλακα, προβλέπεται ὅτι προκειμένου περὶ πλοίων αὗται γίνονται πρὸς τὸν λιμενάρχην τοῦ λιμένος ἐνθα εὐρίσκεται τὸ πλοῖον ἢ τὸν φύλακα τῶν ναυτικῶν ὑποθηκολογιῶν ὡς καὶ τὸν φύλακα τῶν νηολογιῶν (ἄρθρ. 213, 1 Κινδ). Διὰ τὸν

λόγον ὅτι ἡ διοικητικὴ ἐποπτεία τῶν πλοίων ἀσκεῖται μέσῳ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς καὶ ὑπάρχουν ἴδια δημόσια βιβλία τῶν πλοίων (ἀνωτέρω σελ. 38-40). Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον καὶ αἱ τοιχοκολλήσεις τῶν προγραμμάτων τοῦ πλειστηριασμοῦ γίνονται μόνον εἰς τὸν λιμένα τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου καὶ εἰς καταφανὲς μέρος τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 213, 2 Κινδ). Μεταξὺ δὲ τῶν προσώπων εἰς τὰ ὁποῖα δέον νὰ κοινοποιηθῇ τὸ πρόγραμμα τοῦ πλειστηριασμοῦ περιλαμβάνεται καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον (ἄρθρ. 216, 1 Κινδ), ἵνα τοῦτο, πρὸς τὸ ὁποῖον ὁ νόμος προσβλέπει μετ' ἰδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος, ἀφοῦ καὶ τὴν ἀπαίτησίν του κατατάσσει προνομιακῶς (ἀνωτ. σελ. 125), λαμβάνον γνῶσιν ἐγκαίρως τοῦ ἐπιχειμένου πλειστηριασμοῦ προνοήσῃ διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων αὐτοῦ.

**110. Πᾶν πλοῖον κατάσχεται.**— Ὑπὸ τὸν Κινδ οἰονδήποτε πλοῖον ὑπόκειται εἰς κατάσχεσιν. Τὸ πρᾶγμα εἶχεν ἄλλως ὑπὸ τὸ καθεστὼς τοῦ καταργηθέντος Ἐμπορ. Ν. Κατ' αὐτὸ πᾶν πλοῖον ὅπερ ἦτο ναυλωμένον καὶ ἐξετέλει πλοῦν ἢ ἦτο ἕτοιμον πρὸς ἀπόπλουν ἐθεωρεῖτο, ἐφ' ὅσον ἐτέλει εἰς τοιαύτην κατάστασιν, ὡς ἀκατάσχετον. Ἐκτὸς ἂν ἡ κατάσχεσις ἐπεδιώκετο διὰ χρέη σχετικὰ πρὸς τὸ ταξίδιον τὸ ὁποῖον ἐξετέλει ἢ ἐπρόκειτο νὰ ἐκτελέσῃ. Τὸ τοιοῦτον ἀκατάσχετον τῶν πλοίων τὸ ὁποῖον εἶχε δώσει ἀφορμὴν εἰς πολλὰς συζητήσεις, ἱστορικὸν ἐνδιαφέρον ἔχει πλέον, μετὰ τὴν κατάργησίν του ὑπὸ τοῦ Κινδ.

**111. Κατάσχεσις καὶ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις δι' ὀφειλᾶς τοῦ ἐφοπλιστοῦ.**— Πρέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ καὶ ἡ ἐξῆς παρέκκλισις ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου. Ἡ κατάσχεσις ὡς καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἐπί τινος πράγματος ἐπιτρέπεται μόνον διὰ χρέη τὰ ὁποῖα βαρύνουν τὸν κύριον τοῦ πράγματος. Ὁ κανὼν οὗτος ἰσχύει κατ' ἀρχὴν καὶ ἐπὶ πλοίων. Ἄλλ' ὡς θὰ ἴδωμεν κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς εὐθύνης τῆς πλοιοκτησίας, τὸ πλοῖον δυνατὸν νὰ ἐκμεταλλεύεται ἄλλος ἢ ὁ ἴδιος ὁ πλοιοκτήτης. Ἐκ δὲ τῆς τοιαύτης ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου παρὰ τοῦ ἄλλου τούτου προσώπου, τοῦ ἐφοπλιστοῦ, γεννῶνται ὑποχρεώσεις αἵτινες βαρύνουσιν αὐτὸν

προσωπικῶς. Χάριν τῆς προστασίας τῶν ἀπαιτήσεων τούτων τῶν στρεφομένων κατὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ νόμος, ὡς θὰ ἐξηγήσωμεν ἐκτενεστερον ἐν οἰκείῳ τόπῳ, ἐπιτρέπει καὶ εἰς αὐτὰς τὴν δίωξιν τοῦ πλοίου διὰ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως (ἄρθρ. 106, 2 Κινδ).

112. Ἐκτασις κατασχέσεως.— Ἡ κατάσχεσις καταλαμβάνει τὸ πλοῖον καὶ τὰ ὑλικά παρακολουθήματά του περὶ ὧν ἀνωτέρω (σελ. 23). Ὑπεστηρίχθη ὅτι αὕτη ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τοῦ ὀφειλομένου ναύλου, ἀφ' ἐνὸς μὲν ὡς ἐκ τοῦ ἄρθρου 962 Πολ. Δικ. τὸ ὁποῖον ἐπιβάλλει εἰς τὸν μεσεγγυοῦχον κατασχεθέντος ἀκινήτου νὰ φυλάττῃ τοὺς καρποὺς καὶ τὰ μισθώματα, ἀφ' ἑτέρου δὲ κατὰ γενίκευσιν μεμονωμένων τινῶν περιπτώσεων, καθ' ἃς ἀναγνωρίζεται εἰς τὸν ναῦλον παρακολουθηματικὸς χαρακτήρ ἐν σχέσει πρὸς τὸ πλοῖον (ἀνωτέρω σελ. 23). Τὸ ὄρθρον εἶναι ὅτι ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου δὲν ἀφορᾷ καὶ τὸν ναῦλον ὅστις δὲν δύναται νὰ ἐξομοιωθῇ οὔτε πρὸς τοὺς καρποὺς οὔτε πρὸς τὰ μισθώματα τοῦ ἀκινήτου. Αἱ δὲ μεμονωμένοι περιπτώσεις καθ' ἃς οὗτος παρακολουθεῖ τὸ πλοῖον ἀποτελοῦν ἐξαιρέσεις. Ὁ ναῦλος δύναται βεβαίως νὰ κατασχεθῇ ἀλλὰ δι' ἰδιαιτέρας κατασχέσεως αὐτοῦ ὡς ἀπαίτησις εἰς χεῖρας τρίτου. Τοῦτο μάλιστα ἰσχύει καὶ ὅταν ἀκόμη, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ναυτικῶν προνομίων, ὁ ναῦλος παρακολουθεῖ τὸ πλοῖον.

113. Κατάσχεσις ἐν Ἑλλάδι ἄλλοδαποῦ πλοίου.— Κατάσχεσις ἐν Ἑλλάδι ἐπιβάλλεται ὄχι μόνον ἐπὶ ἐλληνικοῦ ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ἄλλοδαποῦ πλοίου. Ἀρκεῖ κατὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν νὰ ὑπάρχῃ κατὰ τὰς συνδεδασμένας διατάξεις τῶν ἄρθρων 4 ΑΚ καὶ 126 Εἰσ. Νόμου ΑΚ δεσμός μεταξὺ τῆς ἀπαιτήσεως καὶ τῆς χώρας ὅστις δημιουργεῖ τὴν δικαιοδοτικὴν ἐξουσίαν τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων. Τεῦτο συμβαίνει ὅταν εἴτε ὁ δανειστής εἶναι Ἕλλην εἴτε ὁ ἄλλοδαπὸς πλοιοκτήτης κατοικεῖ ἐν Ἑλλάδι εἴτε ἡ Ἑλλὰς εἶναι ἕκ τινος λόγου τόπος εἰδικῆς ἢ συντρεχούσης δωσιδικίας. Ὑποστηρίζεται ὅμως ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἄνευ τῶν προϋποθέσεων τούτων δύναται νὰ κατασχεθῇ τὸ ἄλλοδαπὸν πλοῖον ἐν

Ἑλλάδι, καθ' ὅσον τὴν κατάσχεσιν ὡς πρᾶξιν ἐξουσίας ἔχει δικαίωμα νὰ ἐπιτρέψῃ πᾶσα Πολιτεία εἰς τὰ ὕδατα τῆς ὁποίας εὐρίσκεται τὸ πλοῖον. Ὅπως καὶ ἂν ἔχη τὸ πρᾶγμα ἢ κατάσχεσις ὅσον καὶ ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἀλλοδαποῦ πλοίου ἐν Ἑλλάδι ἀκολουθεῖ τὴν ἐγγωρίαν διαδικασίαν θεωρουμένην ὡς συνυφασμένην μὲ τὴν παρ' ἡμῖν δημοσίαν τάξιν. Τοῦτο εἶναι σύμφωνον καὶ πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 4 τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1952 « περὶ συντηρητικῆς κατασχέσεως πλοίων » διὰ τῆς ὁποίας ἐπιχειρεῖται ἐν προκειμένῳ ἐνοποιήσις διεθνῶς τοῦ δικαίου. Φυσικὰ καταχώρισις τῆς ἐκθέσεως κατασχέσεως τοῦ ἀλλοδαποῦ πλοίου δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐν Ἑλλάδι, ἀφοῦ τὸ ἀλλοδαπὸν πλοῖον δὲν εἶναι νηολογημένον παρ' ἡμῖν. Δύναται ὁμως ἡ ἐν λόγῳ ἐκθεσις νὰ χρησιμεύσῃ πρὸς καταχώρισιν εἰς τὰ ἀλλοδαπὰ οἰκεῖα βιβλία τοῦ πλοίου.

**114. Κατάσχεσις ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπήν.**— Ὅπως τὸ ἀλλοδαπὸν πλοῖον κατὰσχεται ἐν Ἑλλάδι οὕτω καὶ τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον δύναται νὰ κατασχεθῇ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Καὶ φυσικὰ θ' ἀκολουθηθῇ, συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχὰς τοῦ διεθνoῦς ἰδιωτικοῦ δικαίου, ἡ ἰσχύουσα εἰς τὸν τόπον τῆς κατασχέσεως διαδικασία ἐν γένει (*lex fori*). Γεννᾶται τὸ ἐρώτημα ἂν ἡ ἔξω τῆς Ἑλλάδος λαβοῦσα χώραν κατάσχεσις ἑλληνικοῦ πλοίου θὰ καταχωρηθῇ εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον τοῦ πλοίου. Ὑποστηρίζεται ὅτι ἡ τοιαύτη καταχώρισις εἶναι ἀνέφικτος, διότι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ διχοτομηθῇ ἡ διαδικασία τῆς κατασχέσεως καὶ ἐκτελέσεως καὶ μέρος ταύτης νὰ γίνῃ ἀλλαχοῦ τὸ δὲ λοιπὸν νὰ συμπληρωθῇ δι' ἐνεργειῶν ἐν Ἑλλάδι. Φρονοῦμεν ὅτι τὸ ἐπιχείρημα δὲν εἶναι πειστικόν. Ἡ διαδικασία ἐν τῷ συνόλῳ θὰ λειτουργήσῃ κατὰ τὸν νόμον τοῦ τόπου τῆς κατασχέσεως καὶ ἐκτελέσεως χωρὶς νὰ ἐπιρραζέται αὕτη ἐκ τῆς καταχωρίσεως ἢ μὴ τῆς κατασχέσεως εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ πλοίου. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην ἡ καταχώρισις τῆς κατασχέσεως δὲν ἀποτελεῖ τμῆμα τῆς ἐν λόγῳ διαδικασίας, ἀλλὰ χρησιμεύει πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν δημοσίων ἐγγραφῶν τῶν διαμορφουσῶν τὴν νομικὴν θέσιν τοῦ πλοίου ἣτις ἐνδιαφέρει τοὺς ἔχοντας ἔννομα συμφέροντα ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἄνευ τῆς καταχωρί-



σεως τῶν ἐν ἀλλοδαπῇ τυχόν κατασχέσεων ἢ ἐνημέρωσις αὐτῆ θὰ ἦτο ἀτελής καὶ οἱ τρίτοι θὰ ἐξετίθεντο εἰς τὸν κίνδυνον νὰ συναλλάσσωνται ἐπὶ πλοίου κατεσχημένου, ὑπολαμβάνοντες εὐλόγως τοῦτο ὡς ἐλεύθερον. Κατὰ ταῦτα ὁ ἀρμόδιος λιμενικὸς ἀξιωματικὸς δεν δύναται ν' ἀρνηθῆ τὴν αἰτουμένην τοιαύτην καταχώρισιν διότι, ἄλλως, θὰ ὑπεθάλλετο ἡ ἐξαπάτησις τῶν τρίτων, τοῦθ' ὅπερ δὲν εἶναι δυνατόν νὰ θεωρηθῆ ἀνεχόμενος ὁ νόμος. Τὸ καταχωρούμενον ἔγγραφον εἶναι τὸ ἀντίστοιχον πρὸς τὴν ἔκθεσιν κατασχέσεως τοῦ ἡμετέρου δικαίου, περιαιπτόμενον τὸν τύπον τῆς ἐκτελέσεως ὡς προερχόμενον ἐξ ἀλλοδαπῆς δικαστικῆς ἀρχῆς ἢ ἀλλοδαποῦ δικαστικοῦ ὄργανου.

115. Εἰδικαὶ τινες συνέπειαι τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποίησησεως. — Τέλος ὅσον ἀφορᾷ καὶ τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκποίησιν εἰς τὴν ὁποίαν τείνει ἡ κατάσχεσις, ὀρίζονται ὑπὸ τοῦ Κινδ ὠρισμένοι εἰδικαὶ συνέπειαι ἃς ἐπάγεται αὕτη προκείμενου περὶ πλοίων. Οὗτω: α) ἀποσβεννύει τὰ ναυτικὰ προνόμια (ἄρθρ. 208 Κινδ), β) λύει τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως (ἄρθρ. 68, γ), γ) περιορίζει εἰς τὸ ἡμισυ τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως εἰς ἣν δικαιούται ὁ συνεπεία τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀπολυόμενος τοῦ πλοίου ναυτικὸς (ἄρθρ. 77). Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐπέρχεται καὶ συνεπεία τῆς κατασχέσεως μόνον τοῦ πλοίου.

## II. Συντηρητικὴ κατάσχεσις

116. Προϋπόθεσις καὶ διαδικασία συντηρητικῆς κατασχέσεως. — Ἐκτὸς τῶν ἀπαραιτήτων οὐσιαστικῶν προϋποθέσεων, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας, ἦτοι τῆς πιθανολογήσεως τῆς ἀπαιτήσεως καὶ τοῦ κινδύνου ταύτης λόγῳ ἀφηρεγγυότητος τοῦ πλοιοκτῆτου - ὀφειλέτου, διὰ τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν πλοίου ἀπαιτεῖται ὡς βασικὴ τυπικὴ προϋπόθεσις καὶ εἰδικὴ ἀδεια (ἄρθρ. 210, 1 Κινδ). Αὕτη παρέχεται ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ παντὸς ἔχοντος ἔννομον συμφέρον ὑπὸ τοῦ Προέδρου Πρωτοδικῶν, ὡς τοιούτου ἀρμοδίου ὄντος τοῦ Προέδρου τῆς περιφερείας εἰς ἣν ὑπάγεται εἴτε ὁ λιμὴν ὅπου εὐρίσκεται τὸ

πλοῖον εἴτε ὁ λιμὴν νηολογήσεως τοῦ πλοίου εἴτε ὁ τόπος κατοικίας τοῦ ὀφειλέτου. Εἰς περίπτωσιν εἴτε δισταγμοῦ τοῦ Προέδρου ν' ἀποφανθῆ εἴτε ἀπορρίψεως τῆς αἰτήσεως, ἡ ἄδεια δύναται νὰ χορηγηθῆ ὑπὸ τοῦ Πρωτοδικείου τοῦ ἀρμοδίου νὰ δικάσῃ τὴν κυρίαν ὑπόθεσιν (ἄρθρα 635 καὶ 683, 3 Πολ. Δικ.). Ἄλλ' οὐδέποτε καθίσταται ὁ Εἰρηνοδίκης ἀρμόδιος, ὡς συμβαίνει ἐπὶ κατεπειγουσῶν περιπτώσεων τοῦ κοινοῦ δικαίου (ἄρθρ. 1035 Πολ. Δικ.), καθ' ὅσον ἡ τὸν Πρόεδρον καθιστῶσα ἀρμόδιον διάταξις τοῦ ἄρθρου 210, 1 Κινδ εἶναι εἰδικὴ καὶ ἄρα ἐπικρατεστέρα πάσης ἄλλης.

Κατὰ τὴν αὐτὴν διάταξιν ἡ ἄδεια τοῦ Προέδρου δέον νὰ εἶναι εἰδική. Τοῦτο σημαίνει ὅτι αὕτη δέον ν' ἀναφέρεται ρητῶς καὶ συγκεκριμένως εἰς τὸ πρὸς κατάσχεσιν πλοῖον, μὴ ἀρκούσης, ὡς συμβαίνει ἐπὶ τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως ἄλλων πραγμάτων, ἀδείας δι' ἧς ἀορίστως ἐπιτρέπεται ἡ κατάσχεσις οἰασδῆποτε κινητῆς ἢ ἀκινήτου περιουσίας τοῦ ὀφειλέτου. Ἡ ἰδιαιτέρα σοβαρότης τῶν συνεπειῶν ἅς, ὡς θὰ εἶδωμεν, ἐπιφέρει ἡ κατάσχεσις πλοίου, ἐξηγεῖ διατὶ ὁ νόμος ἠθέλησε τὴν εἰδικευσσιν τῆς ἀδείας, ἐπισύρων οὕτω περισσότερον τὴν προσοχὴν τοῦ Προέδρου.

Διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας συντηρητικῆς κατασχέσεως ἀπαιτεῖτο ἄλλοτε κατάθεσις ἐγγυήσεως ἐκ μέρους τοῦ δανειστοῦ. Διότι ἡ προβλέπουσα τοῦτο διάταξις τοῦ καταργηθέντος ἄρθρου 263, 1 Ἐμπορ. Ν. εἶχε περιπέσει οὐσιαστικῶς εἰς ἀχρησίαν, ὁ Κινδ οὐδεμίαν τοιαύτην ἐγγύησιν ἀξιοῖ τώρα.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς προεδρικῆς ἀδείας ἐντέλλεται ὁ δικαστικὸς κλητὴρ νὰ κατάσχη συντηρητικῶς τὸ πλοῖον εἰς ἣν κατάσχεσιν καὶ προβαίνει οὗτος συντάσων τὴν ἔκθεσιν αὐτοῦ. Τὸ περιεχόμενον τῆς ἐκθέσεως ὀρίζουν τὰ συνδεδυασμένα ἄρθρα 210, 2 καὶ 212 Κινδ, ἵνα ἐξ αὐτῆς προκύπτει τόσον ἡ ταυτότης τῆς ἀπαιτήσεως ὅσον καὶ ἡ ταυτότης τοῦ κατασχεθέντος πλοίου.

Κεκυρωμένον ἀντίγραφον τῆς κατασχετηρίου ἐκθέσεως κοινοποιεῖται εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν ἣτις ὀφείλει νὰ καταχωρήσῃ ταύτην αὐθημερὸν εἰς τὸ βιβλίον κατασχέσεων (ἀνωτέρω σελ. 39).

Ἡ δ' ἐν αὐτῷ σχετικῇ ἐγγραφῇ μεταφέρεται εἰς τε τὸ νηολόγιον καὶ εἰς τὸ ὑποθηκολόγιον τοῦ κατασχεθέντος πλοίου.

Ἡ ἐγγραφεῖσα κατάσχεσις δέον πρὸς τούτοις νὰ σημειοῦται ἐν τῷ εἰδικῷ βιβλίῳ βαρῶν ὅπερ δέον νὰ φέρῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὁ πλοίαρχος (ἀνωτέρω σελ. 48), χωρὶς ἢ παράλειψις τῆς τοιαύτης σημειώσεως νὰ ἐπιφέρῃ ἀκυρότητα τινὰ τῆς κατασχέσεως. Εὐθύνην μόνον τοῦ παραλείψαντος τὴν σημειώσιν δημιουργεῖ εἰς τυχὸν ἀποζημιώσεις.

**117. Ἄρσις τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως.**— Ἡ κατὰ τ' ἀνωτέρω συντελεσθεῖσα συντηρητικὴ κατάσχεσις τοῦ πλοίου δύναται ν' ἀρθῇ. Ἡ ἄρσις ἐπέρχεται εἴτε τῇ συναινέσει τοῦ κατασχόντος, θεωρουμένου ὡς παραιτουμένου τῆς κατασχέσεως εἴτε συνεπιὰ μεταβολῆς τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας ἐπετράπη ἡ κατάσχεσις καὶ ἤτις καθιστᾷ τὴν περαιτέρω διατήρησιν αὐτῆς ἀδικαιολόγητον, π.χ. ἐξόφλησις τῆς ἀπαιτήσεως, ἀνάκτησις φερεγγυότητος ὑπὸ τοῦ ὀφειλέτου, προσαγωγή ἀποδείξεων κλονιζουσῶν τὸ ὑποστατὸν τῆς ἀπαιτήσεως (ἄρθρ. 638, 4 Πολ. Δικ.) εἴτε συνεπιὰ παροχῆς ἐγγυήσεως. Περὶ τῆς τελευταίας ταύτης περιπτώσεως ἀσχολεῖται ἡ αὐτὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου 210, 1 Κινδ ὀρίζουσα ὅτι ἡ ἄρσις διατάσσεται ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ Προέδρου, δηλ. τοῦ ἐκδόντος τὴν περὶ κατασχέσεως ἀπόφασιν, καθισταμένου τοιοῦτοτρόπως μόνου ἀρμοδίου. Ἡ ἄρσις παρέχεται ἐπὶ καταβολῇ ἐγγυήσεως ἴσης πρὸς τὸ ποσὸν τῆς ἀπαιτήσεως δι' ὃ ἐγένετο ἡ κατάσχεσις. Ἐπειδὴ ὁμως ἡ ἀξία καὶ μόνον τοῦ πλοίου προσδιορίζει τὴν διὰ τῆς κατασχέσεως ἐπιτυγχανομένην ἀσφάλειαν τῆς ἀπαιτήσεως, εἰς τρόπον ὥστε ἂν ἡ ἀπαιτήσις ὑπερβαίνῃ τὴν ἀξίαν τοῦ κατεσχημένου πλοίου, οὐδὲν περισσότερον διὰ τῆς κατασχέσεως ἐπιτυγχάνει ὁ κατασχὼν πιστωτής, ἢ μνημονευθεῖσα διάταξις προβλέπει ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ποσὸν τῆς ἐγγυήσεως τοῦ πλοίου. Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἰδίας ἀρχῆς γίνεται δεκτὸν ὅτι ὁσάκις ὁ πλοιοκτήτης δικαιούται νὰ περιορίσῃ τὰς ὑποχρεώσεις του ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 84 καὶ ἐπ. Κινδ περὶ περιορισμένης εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου, καὶ ἡ ἐγγυήσις ἦν

ὀφείλει νὰ καταβάλῃ πρὸς ἄρσιν τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου του, δὲν δύναται νὰ εἶναι ἀνωτέρα ὄχι μόνον τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἀλλ' οὐδὲ τοῦ ποσοῦ μέχρι τοῦ ὁποίου περιορισμένως ὑποχρεοῦται.

Τὴν ἄρσιν τῆς κατασχέσεως ἔχει δικαίωμα νὰ ζητήσῃ ὄχι μόνον ὁ ἴδιος ὁ ὀφειλέτης πλοιοκτῆτης ἢ ὁ διὰ λογαριασμόν του ἐνεργῶν εἰς ἐπειγούσας περιπτώσεις πλοίαρχος τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 47 Κινδ), ἀλλὰ καὶ πᾶς ἔχων ἔννομον συμφέρον, φυσικὰ καταβάλλων τὴν ἀπαιτουμένην ἐγγύησιν. Ὁ δὲ πρὸς ὃν ὑποβάλλεται ἡ αἴτησις Πρόεδρος ὀφείλει ἐπὶ τῇ προσφορᾷ τῆς ἐγγυήσεως νὰ διατάξῃ τὴν ἄρσιν τῆς κατασχέσεως, μὴ δικαιούμενος ν' ἀρνηθῇ τὴν ἄρσιν. Μόνον καθ' ἣν περίπτωσιν ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις ἐγένετο οὐχὶ πρὸς διασφάλισιν χρηματικῆς ἀπαιτήσεως, ἀλλ' ἐπὶ σκοπῷ διεκδικήσεως αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου, ὅταν δηλ. ἡ κατάσχεσις ἔχει χαρακτῆρα *διεκδικητικόν*, ἡ ἄρσις ταύτης ἐπὶ ἐγγυήσει ἀποκλείεται, διότι ὁ σκοπὸς τῆς τοιαύτης κατασχέσεως εἶναι νὰ *συντηρήσῃ*, νὰ διαφυλάξῃ *αὐτούσιον* τὸ πλοῖον ἵνα ἰκανοποιηθῇ ἡ ἀπαίτησις τοῦ κατασχόντος ἥτις ἀντικείμενον ἔχει τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου, τοῦθ' ὅπερ δὲν ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τούτου δι' ἐγγυήσεως οἵασ-  
δήποτε μορφῆς.

### III. Ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις

118. *Παρεκκλίσεις ἀπὸ τοῦ κοινῦ δικαίου.*—Ἐπὶ ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως, αἱ παρεκκλίσεις ἄς εἰσήγαγεν ὁ Κινδ ἀπὸ τῶν κοινῶν διατάξεων τῆς Πολ. Δικονομίας ὀφείλονται καὶ πάλιν εἰς τὴν ἰδιόρρυθμον φύσιν τοῦ πλοίου ὡς περιουσιακοῦ ἀγαθοῦ καὶ τὴν ἰδιαιτέραν βαρύτητα ἣν ἐμφανίζει ἡ κατάσχεσις τούτου λόγῳ τῶν συνεπειῶν ἄς ἐπισύρει αὕτη. Οὕτω :

α) Ἐνῶ ἐπὶ ἀκινήτων τὴν ἐπίδοσιν τῆς ἐπιταγῆς πρὸς πληρωμὴν διὰ τῆς ὁποίας ἄρχεται ἡ διαδικασία ἐκτελέσεως (ἄρθρ. 864 Πολ. Δικ.) δύναται ν' ἀκολουθήσῃ ἀμέσως ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις, ἐπὶ πλοίων ἡ κατάσχεσις αὕτη δὲν δύναται νὰ ἐπιβληθῇ εἰμὴ

μετὰ πάροδον εἴκοσι τεσσάρων ὥρων ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἐπιταγῆς (ἄρθρ. 211, 1 Κινδ). Ἡ προθεσμία αὕτη παρέχεται μὲ τὴν προσδοκίαν ὅτι θὰ ἐπιτρέψῃ αὕτη εἰς τὸν πλοιοκτήτην - ὀφειλέτην ἔστω καὶ τὴν τελευταίαν στιγμὴν κατὰ τινα τρόπον νὰ διακανονίσῃ τὴν ὀφειλὴν του ὥστε ν' ἀποτραπῇ ἢ κατὰσχεσις.

β) Ἡ ἐπιταγὴ δύναται νὰ ἐπιδοθῇ ὄχι πρὸς τὸν πλοιοκτήτην προσωπικῶς, ἀλλὰ πρὸς τὸν πλοίαρχον, ἂν ἡ ἀπαίτησις εἶναι σχετικὴ πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἢ εἶναι προνομιούχος ἢ ἐνυπόθηκος (ἄρθρ. 211, 3). Σκοπὸς τῆς διατάξεως ταύτης εἶναι ὅπως ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἐξυτηρητέσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως διευκολυνθῇ εἰς τὴν ἄσκησιν τῶν διαδικαστικῶν μέτρων ὁ ἔχων ἀπαίτησιν πηγάζουσαν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὡς καὶ ὁ προνομιούχος ἢ ὁ ἐνυπόθηκος δανειστής, ὅστις δυνατὸν ν' ἀγνοῇ τὴν κατοικίαν τοῦ πλοιοκτήτου ἢ νὰ δυσχεραίνεται εἰς τὴν ἐνέργειαν τῶν κοινοποιήσεων ἐφ' ὅσον ἡ κατοικία τοῦ ὀφειλέτου κείται μακράν.

γ) Ἡ σοβαρωτέρα παρέκκλισις ἀπὸ τοῦ κοινῶς δικαίου παρατηρεῖται εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ πλοῖον εὑρίσκειται εἰς χεῖρας τρίτου διακατόχου. Κατ' ἄρθρ. 919 Πολ. Δικ. ἡ κατάσχεσις κινήτου πράγματος εὑρισκομένου εἰς χεῖρας τρίτου συνιστᾷ συντηρητικὴν καὶ οὐχὶ ἀναγκαστικὴν κατάσχεσιν. Ἄρα ἀπαιτεῖται ἐπικύρωσις ταύτης ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἵνα μετατραπῇ εἰς ἀναγκαστικὴν κατάσχεσιν. Ἐξ ἄλλου καθ' ὅσον ἀφορᾷ τ' ἀκίνητα ἢ ἀναγκαστικὴ κατὰσχεσις αὐτῶν προαπαιτεῖ κοινοποίησιν τῆς πρὸς πληρωμὴν ἐπιταγῆς καὶ πρὸς τὸν τρίτον διακάτοχον, ἀλλὰ μόνον ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ἀκινήτου ἐνυποθήκου (ἄρθρ. 956, 2 Πολ. Δικ. καὶ 1295 ΑΚ). Ἐπὶ πλοίων χάριν ἐπιταχύνσεως τῆς διαδικασίας τὸ ἄρθρ. 211, 2 Κινδ θεωρεῖ τὴν ἀναγκαστικὴν κατάσχεσιν παρὰ τρίτῳ διακατόχῳ ὡς τοιαύτην, τῆς ἐκτελεστικῆς διαδικασίας δυναμένης συνεπῶς νὰ προχωρήσῃ ὁμαλῶς. Ὡς πρὸς δὲ τὴν κοινοποίησιν τῆς ἐπιταγῆς καὶ πρὸς τὸν τρίτον διακάτοχον, αὕτη ἐπιβάλλεται ἀνεξαρτήτως ἂν τὸ πλοῖον εἶναι ἢ οὐ ἐνυπόθηκον. Ἡ κοινοποίησις μάλιστα αὕτη, πρὸς πρόληψιν δυσχερειῶν, γίνεται πρὸς τὸν πλοίαρχον, ἂν ὁ τρίτος διακάτοχος εἶναι ἀπών.

δ) Ἐλέχθη ἀνωτέρω (σελ. 135), ὅτι κατ' ἐξαιρέσιν ἀπὸ τῶν λοιπῶν πραγμάτων, ἡ ὑφισταμένη κατάσχεσις ἐπὶ πλοίου δὲν ἐμποδίζει ἐτέραν κατάσχεσιν. Συνέπεια τούτου εἶναι ὅτι ἂν ἐπεβλήθησαν περισσότεραι τῆς μιᾶς ἀναγκαστικαὶ κατασχέσεις, ἡ ἐκτελεστικὴ διαδικασία προχωρεῖ διακεκριμένως δι' ἐκάστην τῶν πολλῶν κατασχέσεων μέχρι πέρας τοῦ πλειστηριασμοῦ. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἡ περαιτέρω διαδικασία διὰ τοὺς πλειστηριασμοὺς οὔτινες ὠρίσθησαν μετὰ τὴν κατακύρωσιν ἢ ὁποῖα ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ προηγουμένου χρονικῶς πλειστηριασμοῦ, ματαιοῦνται καὶ αἱ ἀντίστοιχοι κατασχέσεις ἀκυροῦνται. Ἐὰν δὲ πλείονες πλειστηριασμοὶ ὠρίσθησαν κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν τὸ πλοῖον ἐκπλειστηριάζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν παλαιότεραν κατάσχεσιν, ἀκυρουμένων τῶν λοιπῶν (ἄρθρ. 214, 2 Κινδ).

ε) Ἐτέραν ἐκδήλωσιν τῆς μερίμνης τοῦ νομοθέτου ὅπως ἀνυψώσῃ τὴν ναυτικὴν πίστιν ἥτις ἀπαιτεῖ ταχεῖαν ἱκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων, συνιστᾷ ἐπίσης ἢ μὴ ἐφαρμογὴ ἐπὶ πλοίων τοῦ ἄρθρ. 955 Πολ. Δ. τὸ ὁποῖον ἐπιτρέπει τὴν μετὰ δικαστικὴν ἄδειαν ἀναβολὴν τοῦ πλειστηριασμοῦ τῶν συνήθων πραγμάτων μέχρις ἑνὸς ἔτους καὶ τὴν ὁποῖαν ἀναβολὴν ἀποκλείει τὸ ἄρθρ. 216, 2 Κινδ.

ς) Τέλος τὸ ἄρθρον 217 Κινδ ἀφ' ἑνὸς μὲν περιορίζει τὴν ἄσκησιν ἀνακοπῆς κατὰ τῆς ἐκτελεστικῆς διαδικασίας μόνον μέχρι τοῦ χρόνου τοῦ πλειστηριασμοῦ ἀφ' ἑτέρου δὲ μειώνει εἰς δύο μῆνας ἀπὸ τῆς μεταγραφῆς τῆς κατακυρωτικῆς ἐκθέσεως τὴν προθεσμίαν ἀγωγῆς ἢ ἀνακοπῆς κατὰ τῆς διαδικασίας ταύτης ἢ τοῦ πλειστηριασμοῦ. Σκοπὸς ἀμφοτέρων τῶν διατάξεων εἶναι νὰ τερματισθοῦν συντόμως αἱ τυχόν ἀμφισβητήσεις περὶ τὸ κῦρος τοῦ πλειστηριασμοῦ ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ γενικοῦ πνεύματος ταχεῖας ἐκκαθαρίσεως τῶν ἐκκρεμοτήτων ὕπερ διαπνέει τὸ ναυτικὸν δίκαιον.

#### IV. Συνέπειαι τῆς κατασχέσεως γενικῶς

Αἱ κύριαι συνέπειαι τῆς κατασχέσεως γενικῶς εἶναι δύο : α) Ἡ ἀπαγόρευσις διαθέσεως τοῦ πλοίου καὶ β) ἡ ἀκίνησις ἢ κωλυ-

σιπλοῖα τοῦ πλοίου. Ἡ πρώτη πηγάζει ἀπὸ τὰς ἐπὶ παντὸς πράγματος ἐφαρμοζομένας διατάξεις τῆς Πολ. Δικ., ἡ δευτέρα ἀναφέρεται μόνον εἰς τὰ πλοῖα.

119. Ἀπαγόρευσις διαθέσεως τοῦ πλοίου.—Περὶ ταύτης σιωπᾷ τελείως ὁ Κινδ, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ προγενέστερον δίκαιον ἔνθα τὸ καταργηθὲν ἄρθρον 271 Ἐμπ. Ν. ὅπερ πολλὰς ἐρμηνευτικὰς δυσκολίας εἶχε δημιουργήσῃ, προέβλεπε ρητῶς ἐπὶ τοῦ θέματος. Ἦδη ἰσχύει ὅ,τι ὀρίζει ἡ Πολ. Δικ. ἐπὶ ἀκινήτων, κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἀρχῆς ἣν θέτει τὸ ἄρθρον 218 Κινδ. Κατὰ τὸ ἄρθρον 963 Πολ. Δικ. ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως τῆς ἐκθέσεως κατασχέσεως πρὸς τὸν ὀφειλέτην στερεῖται οὗτος τοῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθέρως διαθέσεως τοῦ κατασχεθέντος πράγματος, αἱ δ' ἐπιχειρηθῆσαι παρ' αὐτοῦ ἀπαλλοτριώσεις καὶ ὑποθηκεύσεις εἶναι ἄκυροι, θεωρούμεναι ὡς μὴ γενόμεναι. Διὰ τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης ἦτις καταλαμβάνει πᾶσαν ἔκτοτε μετάθεσιν τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, περιλαμβανομένης καὶ τῆς πιστωτικῆς μεταβιβάσεως τοῦ ἄρθρου 190 Κινδ (ἀνωτέρω σελ. 81) ἢ σύστασιν ἐμπραγμάτου δικαιώματος ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπιτυγχάνεται ὁ σκοπὸς τῆς κατασχέσεως εἴτε συντηρητικῆς εἴτε ἀναγκαστικῆς, δηλ. ἡ παραμονὴ τοῦ πλοίου εἰς τὴν κυριότητα τοῦ ὀφειλέτου πρὸς ἱκανοποίησιν τοῦ κατάσχοντος δανειστοῦ. Ἐπειδὴ δ' ἀκριβῶς εἰς τὴν προστασίαν τοῦ δανειστοῦ τείνει ἡ περὶ ἧς ὁ λόγος ἀκυρότης τῆς διαθέσεως, γίνεται δεκτὸν ὅτι ἡ ἀκυρότης αὕτη εἶναι σχετικὴ, μόνον τοῦ κατασχόντος ἔχοντος δικαίωμα νὰ ἐπικαλεσθῇ ταύτην οὐχὶ δὲ καὶ τοῦ διαθέσαντος ὀφειλέτου.

Ἡ ἀπαγόρευσις διαθέσεως σκοπεῖ τὴν διατήρησιν τοῦ πλοίου πρὸς ἱκανοποίησιν τοῦ κατασχόντος δανειστοῦ. Τοῦτο ὁμῶς οὐδὲν σημαίνει ὅτι ἀποκτᾷ οὗτος δικαίωμα προτιμήσεώς τινος ἔναντι τῶν λοιπῶν μὴ κατασχόντων δανειστῶν, ἔκτος ἂν ἡ προτίμησις αὕτη ἀπορρέει ἀπὸ τὸν χαρακτῆρα (ἐνυπόθηκον ἢ προνομιακὸν) τῆς ἀπαιτήσεώς του. Συνεπῶς θὰ συντρέξῃ οὗτος εἰς τὴν διανομὴν τοῦ ἐκπλειστηριασματος τοῦ πλοίου μετὰ τῶν λοιπῶν δανειστῶν.

Ἐπειδὴ ἡ ἀπαγόρευσις ἀπαλλοτριώσεως καὶ ὑποθηκεύσεως ἀρ-  
χεται ἀπὸ τῆς κοινοποιήσεως πρὸς τὸν ὀφειλέτην τῆς κατασχετη-  
ρίου ἐκθέσεως, ἔπεται ὅτι δὲν θίγονται αἱ τοιαῦται πράξεις γενό-  
μεναι πρὸ τῆς κοινοποιήσεως, ἔστω καὶ μὴ μεταγραφῆσαι ἢ  
καταχωρηθεῖσαι εἰς τὰ οἰκεῖα νηολόγια ἢ ὑποθηκολόγια, δυνά-  
μεναι νὰ καταχωρηθοῦν καὶ μετὰ τὴν κοινοποίησιν. Τὸ βραδύτε-  
ρον ὁμως μέχρι τῆς καταχωρίσεως τῆς κατασχέσεως. Διότι ἀπὸ  
τῆς καταχωρίσεως ταύτης, ἀπαγορεύεται δυνάμει μὲν τοῦ ἄρθρου  
199 Κινδ πᾶσα ἐγγραφή ὑποθήκης, δυνάμει δὲ τοῦ ἄρθρου 214, 3  
Κινδ πᾶσα καταχώρισις μεταβολῆς κυριότητος. Τὸ τελευταῖον μά-  
λιστα ἄρθρον ὀρίζει ὅτι ἐὰν κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν ἐνεγράφη  
κατάσχεσις καὶ μεταβολὴ κυριότητος, προτιμᾶται ἡ κατάσχεσις.  
Τὸ γεγονός ἐξ ἄλλου ὅτι πρῶξις τις διαθέσεως ἐπρόλαβε νὰ κατα-  
χωρηθῆ πρὸ τῆς ἐγγραφῆς τῆς κατασχέσεως, δὲν αἴρει τὸ ἄκυρον  
ταύτης ἂν ἀποδειχθῆ ὅτι αὕτη ἐγένετο μετὰ τὴν κοινοποίησιν τῆς  
κατασχετηρίου ἐκθέσεως.

**120. Κωλυσιπλοῖα.**—Ἐνῶ ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις τῶν συνή-  
θων κινητῶν ἢ ἀκινήτων πραγμάτων δὲν ἐπιδρᾷ ἐπὶ τοῦ δικαίω-  
ματος τῆς χρήσεως καὶ καρπώσεως αὐτῶν, ἐξαιρέσει τῆς περιπτώ-  
σεως καθ' ἣν ἕνεκα εἰδικῶν λόγων ἤθελον ἀποσπασθῆ αἱ προνο-  
μίαι αὗται ἀπὸ τοῦ καθ' οὗ ἡ κατάσχεσις ὀφειλέτου (ἄρθρ. 1039  
Πολ. Δικ.), ἀντιθέτως ἡ κατάσχεσις γενικῶς ἐπισύρει τὴν οἰκονομι-  
κὴν παράλυσιν τοῦ πλοίου. Ἡ κατάσχεσις κωλύει τὸν  
ἀπόπλοον τοῦ πλοίου, λέγει τὸ ἄρθρον 215, 1 Κινδ.  
Ἡ δέσμευσις αὕτη τοῦ πλοίου εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν προστα-  
σίαν τοῦ κατασχόντος δανειστοῦ. Διότι ἄλλως τοῦτο ταξιδεῦον,  
ὄχι μόνον ἐκτίθεται εἰς κινδύνους οἱ ὅποιοι δυνατὸν νὰ μειώσουν  
ἢ καὶ νὰ ἐκμηδενίσουν τὴν ἀξίαν του ἐπὶ τῆς ὁποίας ὑπολογίζει ὁ  
δανειστής, ἀλλὰ καὶ ἡ περαιτέρω κίνησις αὐτοῦ πιθανῶς νὰ δη-  
μιουργήσῃ προνομιακὰς ἀπαιτήσεις προτιμωμένας τυχὸν ἐκείνης  
δι' ἣν ἐγένετο ἡ κατάσχεσις. Ἡ ἀναγκαστικὴ αὕτη ἀδράνεια ἐπέρ-  
χεται ἀνεξαρτήτως τοῦ ἂν κατάσχετῆ ὀλόκληρον ἢ ἰδανικὴ μερὶς  
τοῦ πλοίου (ἀνωτέρω σελ. 135). Ἀναφέρεται δὲ εἰς πᾶσαν κίνησιν  
τοῦ πλοίου εἴτε δηλ. σκοποῦσαν τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ εἴτε



ἀπλῶς τὴν ἀλλαγὴν θέσεώς του. Τὸ κατεσχημένον πλοῖον ὀφείλει νὰ παραμένῃ ἀκίνητον. Καθ' ὅσον οἰαδήποτε μετακίνησις αὐτοῦ δὲν εἶναι ἄμοιρος κινδύνων.

Ὁ νόμος ἐπιδιώκων νὰ καταστήσῃ ὅσον τὸ δυνατόν ἀποτελεσματικωτέραν τὴν δέσμευσιν ταύτην τοῦ πλοίου, ἐπιτάσσει τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν τοῦ λιμένος ἔνθα εὐρίσκεται τὸ πλοῖον ὅπως λάβῃ πᾶν πρόσφορον κατὰ τὴν κρίσιν τῆς μέτρον πρὸς παρεμπόδισιν τοῦ ἀπόπλου, θεωρουμένης ἐν παραλείψει τοῦ καθήκοντος τούτου ὑπευθύνου (ἄρθρ. 215, 2 Κινδ) διὰ πᾶσαν ἐντεῦθεν ζημίαν τοῦ κατασχόντος. Ἐξ ἄλλου προβλέπονται ποινικαὶ καὶ πειθαρχικαὶ κυρώσεις κατὰ τοῦ πλοιάρχου ὅστις ἤθελεν ἐπιχειρήσῃ νὰ παραβιάσῃ τὴν κωλυσιπλοΐαν (Ποιν. καὶ Πειθ. Κώδιξ Ἐμπορ. Ναυτ., ἄρθρ. 21).

121. Ἄρσις τῆς κωλυσιπλοΐας.— Ἄλλὰ προκειμένου περὶ συντηρητικῆς καὶ μόνον κατασχέσεως, ὅπως δύναται αὕτη ν' ἀρθῇ οὕτω καὶ ἡ κωλυσιπλοΐα, ὡς μία τῶν συνεπειῶν τῆς κατασχέσεως εἶναι ὁμοίως δεκτικὴ ἄρσεως, διατηρουμένης κατὰ τὰ λοιπὰ τῆς κατασχέσεως. Ὁ Κινδ ρητῶς προβλέπει περὶ τῆς ἄρσεως τῆς κωλυσιπλοΐας ἐν ἄρθρῳ 215, 3 ἀναθέτων εἰς τὸν Πρόεδρον Πρωτοδικῶν νὰ κρίνῃ περὶ τοῦ δεδικαιολογημένου ἢ μὴ τῆς ταύτης ἄρσεως. Ἡ ἄρσις αὕτη ἥτις οὐδαμῶς παραβλάπτει τὴν πρόοδον τῆς διαδικασίας ἐκτελέσεως, χωρεῖ, ὡς ἐλέχθη, μόνον ἐπὶ συντηρητικῆς κατασχέσεως. Παρέχεται δὲ ὑπὸ τοῦ Προέδρου Πρωτοδικῶν κατ' αἴτησιν παντὸς ἐνδιαφερομένου, π.χ. ὀφειλέτου, συμπλοιοκτῆτου ἄλλου ἢ ὁ καθ' οὗ ἡ κατάσχεσις, φορτωτοῦ ἔχοντος συμφέρον εἰς τὴν πραγματοποιήσῃ ἢ τὴν συνέχισιν τοῦ πλοῦ κ.ο.κ., δι' ἐν συγκεκριμένον ἢ περισσότερα ταξίδια ἢ καὶ δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα. Ἀπαιτεῖται ὅμως πάντοτε ὡς προϋπόθεσις τῆς ἄρσεως ἡ ἀσφάλισις τοῦ πλοίου δι' ἀνάλογον πρὸς τὴν ἀπαίτησιν ποσὸν ὥστε καὶ ἂν ἔτι συμβῇ ἀτύχημα νὰ μὴ κινδυνεύσῃ ἡ ἀπαίτησις. Ἄν ἐκτὸς τῆς ἀσφαλίσεως ταύτης θὰ ὑποβληθῇ ὁ ὀφειλέτης εἰς τὴν παροχὴν καὶ ἄλλων ἐγγυήσεων πρὸς ἀντιμετώπισιν π.χ. τοῦ ἐνδεχομένου δημιουργίας προνομιακῶν βαρῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, θὰ κριθῇ ὑπὸ τοῦ Προέδρου

εἰς τὸν ὁποῖον ὁ νόμος ἐμπιστεύεται τὴν ἐλευθέραν κρίσιν ἐπὶ τῆς αἰτουμένης ἄρσεως καὶ τῶν ὄρων ὑφ' οὓς αὕτη θὰ δοθῇ. Ἐπὶ συντηρητικῆς κατασχέσεως ἐχούσης *διεδικητικὸν* χαρακτῆρα, δέον νὰ δεχθῶμεν ὅτι ἡ ἄρσις τῆς κωλυσιπλοΐας ἀποκλείεται δι' οὓς λόγους ἀποκλείεται καὶ ἡ ἐπὶ ἐγγυήσει ἄρσις τῆς κατασχέσεως (ἀνωτέρω σελ. 142).

Ἐκτὸς τῆς ἄρσεως τῆς κωλυσιπλοΐας δι' ἀποφύσεως τοῦ Προέδρου, αὕτη ἐπιτυγχάνεται ἐπίσης ἐφ' ὅσον συναινέσει πρὸς τοῦτο ὁ δανειστῆς ἢ ὅλοι οἱ δανεισταί, ἂν ἐπεβλήθησαν πλείονες κατασχέσεις. Ἐχει κριθῆ ὅτι ἡ κωλυσιπλοΐα δὲν εἶναι δημοσίας τάξεως ἀλλὰ θεσπίζεται χάριν τοῦ συμφέροντος τῶν κατασχόντων δανειστών καὶ μόνον. Τούτου ἕνεκα καὶ ἡ *συναϊνετικὴ ἄρσις* ἰσχύει ὄχι μόνον ἐπὶ συντηρητικῆς, ἔστω καὶ διεδικητικῆς κατασχέσεως, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ *ἀναγκαστικῆς* τοιαύτης. Ἡ συναΐνεσις παρέχεται ἐγγράφως, ἀρκοῦντος καὶ ἰδιωτικοῦ ἐγγράφου.

Ὡς λόγον ἄρσεως τῆς κωλυσιπλοΐας δυνάμεθα πρὸς τούτοις ν' ἀναφέρωμεν καὶ τὴν ὑπὸ τοῦ δημοσίου *ἐπίταξιν* κατασχήμενου πλοίου. Ἡ ἄρσις ἐρειδομένη ἐν προκειμένῳ ἐπὶ διατάξεων δημοσίου δικαίου, δικαιολογεῖται ἐκ τοῦ ἐπικρατεστέρου συμφέροντος τῆς Πολιτείας, ἐχούσης ἀνάγκην νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ πλοῖον καὶ πρὸ τοῦ ὁποίου δέον νὰ ὑποχωρήσῃ τὸ ἰδιωτικὸν συμφέρον τοῦ κατασχόντος ὅπως κρατῇ τὸ πλοῖον δεσμευμένον. Διὰ τῆς ἐπιτάξεως ἣτις προσομοιάζει πρὸς *ἀναγκαστικὴν* *νάυλωσιν* τοῦ πλοίου, περιορίζονται τὰ ἰδιωτικὰ συμφέροντα εἰς οἷαν ἔκτασιν ἐπιβάλλει τοῦτο ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ δημοσίου συμφέροντος. Κατ' ἀκολουθίαν καὶ ἐπειδὴ ἀρκεῖ πρὸς τοῦτο ἡ ἄρσις τῆς κωλυσιπλοΐας, θεωροῦμεν μὴ ὀρθὴν τὴν γνώμην ὅτι διὰ τῆς ἐπιτάξεως αἴρεται αὕτη αὕτη ἡ κατάσχεσις καὶ ὄχι ἡ κωλυσιπλοΐα μόνη ἢ ἀντιστρόφως ὅτι δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ κατάσχεσις πλοίου ἐπιτεταγμένου. Ἡ κατάσχεσις καὶ ἐπιτρέπεται καὶ παραμένει μὲ ὅσας συνεπείας συμβιβάζεται πρὸς τὸ δημοσίον συμφέρον καὶ συγκεκριμένως τὴν συνέπειαν τῆς ἀπαγορεύσεως διαθέσεως τοῦ πλοίου ἣτις εἶναι καὶ ἡ περισσότερον διασφαλίζουσα τὸν κατασχόντα. Φυσικὰ θὰ πρέπει νὰ προστεθῇ ὅτι διὰ τῆς λόγῳ τῆς

ἐπιτάξεως ἄρσεως τῆς κωλυσιπλοΐας ἢ περαιτέρω διαδικασία τῆς κατασχέσεως ἀναστέλλεται. Ἡ ἐπίταξις ἐνεργεῖ ὡς κατάστασις προσκαίρου ἀνωτέρας βίας.

122. Εὐθύνη ἐκ τῆς κωλυσιπλοΐας.—Ἡ κωλυσιπλοΐα, πλὴν τῶν τοῦ πλοιοκτῆτου θίγει καὶ συμφέροντα τρίτων, ἰδίᾳ ἐπιβατῶν καὶ ναυλωτῶν ἢ φορτωτῶν οἵτινες ἐξαρτοῦν συμφέροντα ἐκ τοῦ ταξιδίου τὸ ὁποῖον ματαιοῦται ἢ διακόπτεται ἐκ τῆς συνεπέιας τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου ἐπερχομένης κωλυσιπλοΐας. Καὶ διὰ μὲν τὸν πλοιοκτῆτην ἢ βλάβη αὐτοῦ δικαιολογεῖται ὡς ἐκ τῆς δικαστικῆς διενέξεώς του μετὰ τοῦ κατασχόντος πιστωτοῦ. Οἱ τρίτοι ὁμως εἶναι ὄντως ἀναίτια θύματα. Ἀκριβῶς πρὸς ἀποτροπὴν ἀδίκων ζημιῶν εἰς αὐτούς, ἄλλοτε, ὡς ἐλέγχθη (ἀνωτέρω σελ. 136), ἢ κατάσχαις ναυλωμένου καὶ ἐκτελοῦντος πλοῦν ἢ ἐτοίμου πρὸς ἀπόπλου πλοίου ἐπετρέπετο μόνον διὰ χρέη σχετικὰ μὲ τὸν ὑπὸ ἐκτέλεσιν πλοῦν, τοῦθ' ὅπερ περιώριζεν εἰς τὸ ἔπακρον τὰς ἐνδεχομένης ζημίας τῶν τρίτων ἐκ τῆς κωλυσιπλοΐας. Τὸ ἀκατάσχετον τοῦτο τῶν πλοίων δὲν ἰσχύει πλέον ὑπὸ τὸν Κινδ, ὅστις ἐπιτρέπει τὴν κατάσχαις τοῦ πλοίου ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας. Ὅθεν, ἐρωτᾶται εἶναι ὑπεύθυνος πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν περὶ οὗ ὁ λόγος τρίτων ὁ πλοιοκτῆτης δι' ἧς ζημίας ὑφίστανται οὗτοι ἐκ τῆς κωλυσιπλοΐας; Ἐκ πρώτης ὄψεως ναί. Κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 134, 4 λέγοντος ὅτι ὁ ἐκναυλωτῆς εὐθύνεται διὰ πᾶσαν ζημίαν ἢ ὁποία ἐπῆλθεν ἐξ ὑπατίου χρονοτριβῆς κατὰ τὸν ἀπόπλου, διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ἢ κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν<sup>1</sup>. Ἐν τούτοις ἐξ ἄλλης διατάξεως προκύπτει τὸ ἀντίθετον. Πράγματι δὲ τὸ ἄρθρον 144 Κινδ τὸ ὁποῖον πραγματεύεται περὶ τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ πάσης εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ, περιλαμβάνει μεταξὺ τῶν ἀπαλλακτικῶν λόγων καὶ τὴν κατάσχαις ἀδεία τῆς ἀρχῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ διάταξις αὕτη ἐρμηνεύεται στενωῶς καὶ γίνεται δεκτὸν ὅτι τὸ ἀνεύθυνον τοῦτο τοῦ ἐκναυλωτοῦ παύει ἂν μετὰ τὴν κατάσχαις ὁ ἐκναυλωτῆς ἀμελήσῃ νὰ ἐνεργήσῃ διὰ τὴν ἄρσιν

1. Κατὰ τὸ προγενέστερον δίκαιον ἢ κατάσχαις τοῦ πλοίου ἀπετέλει λόγον λύσεως τῆς ναυλώσεως ὑπαιτιότητι τοῦ πλοιοκτῆτου, καθισταμένου ὑποχρέου ἄρα εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ ναυλωτοῦ.

τῆς κατασχέσεως, δημιουργουμένης ἐκ τῆς ἀμελείας ταύτης εὐθύνης οὐχὶ ἐκ τῆς κατασχέσεως, ἀλλ' ἐκ τῆς παρατάσεως τῆς κατασχέσεως.

**123. Δευτερεύουσαι συνέπειαι τῆς κατασχέσεως.**— Πλὴν τῶν δύο κυρίων συνεπειῶν περὶ τῶν ὁλοίων ἐπραγματεύθημεν ἀνωτέρω, ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου ἐπάγεται καὶ τινὰς δευτερευούσας συνεπείας, τὰς ἑξῆς :

α) Τὸ δικαστήριον τοῦ τόπου ἔνθα ἐνεργήθη συντηρητικὴ κατάσχεσις καθίσταται ἀρμόδιον νὰ δικάσῃ τὴν κυρίαν καὶ περὶ κύρους τῆς κατασχέσεως ἀγωγὴν (ἄρθρ. 19, 5 Πολ. Δικ.).

β) Τὰ ἑλληνικὰ δικαστήρια καθίστανται ἀρμόδια διὰ τὰς ἐκ τῆς συγκρούσεως πλοίων προκυπτούσας δίκας, ἐὰν ἡ κατάσχεσις τοῦ ὑπαιτίου τῆς συγκρούσεως πλοίου ἐγένετο ἐν Ἑλλάδι (ἄρθρ. 242, 8 Κινδ).

γ) Ἡ λόγῳ κατασχέσεως τοῦ πλοίου γενομένη ἀπόλυσις ναυτικοῦ, δικαιολογεῖ τὸν πλοιοκτήτην εἰς καταβολὴν τοῦ ἡμίσεως τῆς κανονικῆς ἀποζημιώσεως συνεπείᾳ τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας (ἄρθρ. 77 Κινδ).

δ) Ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις τίκει κατὰ τὰς γενικὰς τοῦ δικαίου ἀρχὰς εὐθύνην τοῦ κατασχόντος πρὸς ἀποζημιώσιν οὐ μόνον τοῦ πλοιοκτήτου ἀλλὰ καὶ τῶν ζημιωθέντων ἐκ τῆς ματαιώσεως ἢ ἐπιβραδύνσεως τοῦ πλοῦ ναυλωτῶν ἂν ἡ κατάσχεσις ἀποδειχθῇ ἀδικαιολόγητος.

# ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

	Σελίς
1. Σημασία τοῦ ναυτικοῦ δικαίου . . . . .	5
2. Χρονικόν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας . . . . .	5
3. Περιεχόμενον τοῦ καθ' ὅλου ναυτικοῦ δικαίου . . . . .	9
4. Ἰδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον. Κατάταξις τῆς ὕλης του . . . . .	12
5. Νομοθετικὴ ρύθμισις τοῦ ἑλληνικοῦ ἰδιωτικοῦ δικαίου . . . . .	18

## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

### ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

#### I. Ἡ Νομικὴ ἔννοια τοῦ πλοίου

6. Τεχνικὴ καὶ νομικὴ ἔννοια τοῦ πλοίου . . . . .	16
7. Στοιχεῖα τῆς ἔννοιαι τοῦ πλοίου . . . . .	17
8. Ἡ κερδοσκοπία δὲν ἀποτελεῖ στοιχεῖον τῆς ἔννοιαι τοῦ πλοίου . . . . .	19
9. Σκάφη μὴ ἔχοντα ιδιότητα πλοίου . . . . .	21
10. Ἀπώλεια στοιχείων ἔννοιαι τοῦ πλοίου . . . . .	21
11. Τὸ πλοῖον ὡς κινητὸν πρᾶγμα . . . . .	22
12. Παρακολουθήματα τοῦ πλοίου . . . . .	23

#### II. Ἡ ἔθνικότης τοῦ πλοίου

13. Ἡ νηολόγησις ὡς συστατικὸν στοιχεῖον τῆς ἰθαγενείαι τοῦ πλοίου . . . . .	24
14. Περιεχόμενον τῆς πράξεωσ νηολογήσεωσ . . . . .	25
15. Τὸ στοιχεῖον τῆς ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίαι . . . . .	27
16. Τὸ στοιχεῖον τῆς ἑλληνικῆς ἰθαγενείαι τοῦ πληρώματοσ . . . . .	28
17. Τὸ ἔγγραφον ἔθνικότητοσ . . . . .	29
18. Συνέπειαι τῆς ἑλληνικῆς ἰθαγενείαι τοῦ πλοίου . . . . .	30
19. Ἀποβολὴ τῆς ἑλληνικῆς ἰθαγενείαι τοῦ πλοίου . . . . .	31

III. Ἡ ἀτομικότης τοῦ πλοίου

20. Ἀναγκαία ἢ ἔξαιρέσεις τοῦ πλοίου . . . . .	32
21. Τὸ εἶδος τοῦ πλοίου . . . . .	32
22. Τὸ ὄνομα . . . . .	34
23. Ἡ χωρητικότης . . . . .	36
24. Τὸ διεθνές σῆμα . . . . .	37
25. Ὁ λιμὴν νηολογήσεως . . . . .	37
26. Δημόσια βιβλία . . . . .	38

IV. Διοικητικὴ ἐποπτεία ἐπὶ τοῦ πλοίου

27. Σκοπὸς τῆς διοικητικῆς ἐποπτείας . . . . .	40
28. Ὁργανὰ τῆς διοικητικῆς ἐποπτείας . . . . .	41

*A'. Καταλληλότης τοῦ πλοίου*

29. Ἐρευνα τῆς καταλληλότητος . . . . .	42
30. Πιστοποιητικὰ καταλληλότητος . . . . .	42
31. Ἀποδεικτικὴ δύναμις τῶν πιστοποιητικῶν . . . . .	43
42. Νηογνώμονες . . . . .	44

*B'. Ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοῦ*

33. Κανόνες ἀσφαλείας . . . . .	45
---------------------------------	----

*Γ'. Παρακολούθησις τοῦ πλοίου*

34. Γενικά . . . . .	46
35. Ναυτιλιακὰ ἔγγραφα . . . . .	47
36. Θεωρήσεις - Ἐκθέσεις . . . . .	49
37. Ἐλεγχος ναυτικῶν ἀτυχημάτων . . . . .	50

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

ΚΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

I. Γενικά περὶ τῆς κτήσεως τῆς κυριότητος

38. Διάφοροι τρόποι κτήσεως . . . . .	43
---------------------------------------	----

II. Κτήσις κυριότητος κατὰ τὸ δημόσιον δίκαιον

39. Σύλησις . . . . .	54
40. Δήμευσις . . . . .	55
41. Ἰδιοποίησις ναυαγίου . . . . .	56

III. Κτήσις κυριότητος κατὰ τὸ ἰδιωτικὸν δίκαιον

42. Γενικά . . . . .	56
----------------------	----

<i>A'. Ναυπήγησις</i>		
43. Μορφαι ναυπηγήσεως . . . . .		57
44. Ἡ σύμβασις ναυπηγήσεως κατὰ τὸν Κινδ . . . . .		58
45. Συνέπειαι συμβάσεως μισθώσεως ἔργου . . . . .		59
<i>B'. Χρησικτησία</i>		
46. Τακτικὴ καὶ ἔκτακτος χρησικτησία . . . . .		61
<i>Γ'. Συμβατικὴ κτῆσις τῆς κυριότητος</i>		
47. Τί ὀρίζει τὸ ἄρθρον 6 Κινδ . . . . .		62
48. Προϋποθέσεις μεταβιβάσεως . . . . .		63
49. Μετάθεσις κινδύνου ἐπὶ μεταβιβάσεως λόγῳ πωλήσεως . . . . .		68
50. Μεταβίβασις ναυπηγουμένου πλοίου . . . . .		68
51. Μεταβίβασις ἰδανικοῦ μεριδίου πλοίου . . . . .		68
52. Μεταβίβασις κοινοῦ πλοίου κατ' ἀπόφασιν τῆς πλειοψηφίας τῶν συμπλοιοκτητῶν . . . . .		70
<i>Δ'. Ἐξωσυμβατικὴ κτῆσις τῆς κυριότητος</i>		
53. Διάκρισις τρόπων ἔξωσυμβατικῆς μεταβιβάσεως . . . . .		71
54. Διάθεσις μερίδος ἄνευ ἀνταλλάγματος . . . . .		71
55. Διάθεσις μερίδος ἐπ' ἀνταλλάγματι . . . . .		73
56. Διάθεσις ἠσφαλισμένου πλοίου . . . . .		75
57. Περιπτώσεις ἐκπλειστηριάσεως πλοίου . . . . .		75
58. Κτῆσις κατὰ τὸ κοινὸν δίκαιον . . . . .		76

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ', ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

<i>I. Γενικά</i>		
59. Ἡ ἀνάγκη τῆς πίστεως . . . . .		77
60. Οἱ θεσμοὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως . . . . .		78
61. Ἡ ἐνοποίησης διεθνῶς τοῦ δικαίου τῆς ναυτικῆς πίστεως . . . . .		79
<i>II. Μεταβίβασις πλοίου πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεως</i>		
62. Καταγωγὴ τοῦ θεσμοῦ . . . . .		79
63. Σκοπὸς τῆς μεταβιβάσεως . . . . .		80
64. Ὁ νομικὸς χαρακτήρ τοῦ θεσμοῦ . . . . .		81
65. Διατυπώσεις μεταβιβάσεως . . . . .		82
66. Σχέσεις μεταξὺ μεταβιβάζοντος καὶ πρὸς ὃν ἡ μεταβίβασις . . . . .		82
67. Συνέπειαι τῆς διατηρήσεως τῆς οὐσιαστικῆς κυριότητος ὑπὸ τοῦ ὀφειλέτου . . . . .		83
68. Συνέπειαι ἐκ τῆς πιστωτικῆς σχέσεως . . . . .		85

II. Ὑποθήκη ἐπὶ πλοίων

69. Συμπληρωτικὴ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ κοινοῦ δικαίου . . . . .	88
70. Ἀπλὴ καὶ προτιμωμένη ὑποθήκη . . . . .	89

A'. Ἀπλὴ ὑποθήκη ἐπὶ πλοίου

71. Ἐπὶ πλοίων ἰσχύει μόνον ἡ ἐξ ἰδιωτικῆς βουλήσεως ὑποθήκη . . . . .	89
72. Ὑποθηκεύονται μόνον τὰ πλοία . . . . .	90
73. Ὑποθήκευσις ἰδανικῆς μερίδος πλοίου . . . . .	91
74. Πλείονες ὑποθήκαι . . . . .	92
75. Ἐκτασις τῆς ὑποθήκης . . . . .	92
76. Σύστασις τῆς ὑποθήκης . . . . .	93
77. Ἐξουσίαι καὶ πλεονεκτήματα ἐνυποθήκου δανεισμοῦ . . . . .	95
78. Ἀπόσβεσις τῆς ὑποθήκης . . . . .	99
79. Ἐξάλειψις τῆς ὑποθήκης . . . . .	99
80. Ὑποθήκαι βαρύνουσαι τὸ πλοῖον καθ' ὃν χρόνον νηολογεῖται ὡς ἑλληνικόν . . . . .	100

B'. Προτιμωμένη ὑποθήκη

81. Τί χαρακτηρίζει τὴν προτιμωμένην ὑποθήκην . . . . .	102
82. Ἐπὶ ποίων πλοίων ἰσχύει ἡ προτιμωμένη ὑποθήκη . . . . .	103
83. Διατυπώσεις συστάσεως τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης . . . . .	104
84. Σχέσις ἀπλῆς καὶ προτιμωμένης ὑποθήκης . . . . .	105
85. Αἱ εὐρύτεραι ἐξουσίαι τοῦ προτιμωμένου ἐνυποθήκου δανειστοῦ . . . . .	105
86. Ἐκτέλεισις ἀλλοδαπῶν ὑποθηκικῶν τίτλων . . . . .	111

III Ναυτικὰ προνόμια

87. Γενικά . . . . .	112
88. Τὰ ναυτικὰ προνόμια εἶναι εἰδικὰ . . . . .	112
89. Νομικὴ φύσις τῶν ναυτικῶν προνομίων . . . . .	113
90. Τὰ ναυτικὰ προνόμια παρακολουθοῦν τὸ πλοῖον . . . . .	114
91. Ἡ παρακολούθησις τῶν προνομίων ἰσχύει καὶ ὅταν τὸ πλοῖον μεταβάλλει ἐθνικότητα . . . . .	115
92. Ἐνοποιήσις διεθνῶς τοῦ δικαίου τῶν ναυτικῶν προνομίων . . . . .	116
93. Ἐκτασις τῶν ναυτικῶν προνομίων . . . . .	116
94. Τὰ ναυτικὰ προνόμια δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ ναυτηγούμενου πλοίου . . . . .	118
95. Σχέσις μεταξὺ ναυτικῶν προνομίων καὶ ὑποθήκης . . . . .	119
96. Σχέσις μεταξὺ τῶν διαφόρων θεσμῶν τῆς ναυτικῆς πίστεως . . . . .	119
97. Τέσσαρες τάξεις ναυτικῶν προνομίων . . . . .	120
98. Ἰκανοποιήσις προνομίων τῆς αὐτῆς τάξεως . . . . .	129
99. Ἀπόσβεσις τῶν ναυτικῶν προνομίων . . . . .	129



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'.

ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗ  
ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

I. Γενικά

	Σελίς
100. Διά τῆς κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ὁλοκληροῦται ἢ ναυτικὴ πίστις . . . . .	131
101. Τὰ μέτρα ταῦτα ἐπιβάλλονται δι' οἰανδήποτε ἀπαίτησιν . . . . .	132
102. Καὶ ἡ ἀνάληψις τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν . . . . .	132
103. Ἡ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις προϋποθέτει προηγουμένην κατάσχεσιν . . . . .	132
104. Ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις . . . . .	133
105. Συντηρητικὴ κατάσχεσις . . . . .	133
106. Εἰδικὴ ρύθμισις τῆς κατασχέσεως καὶ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίων . . . . .	134
107. Κατάσχεσις καὶ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις ἐπιβάλλεται καὶ ἐπὶ ἰδανικῆς μερίδος πλοίου . . . . .	135
108. Πλείονες κατασχέσεις ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου . . . . .	135
109. Αἱ κοινοποιήσεις ἐπὶ κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως πλοίου γίνονται πρὸς τὸν λιμενάρχην . . . . .	135
110. Πᾶν πλοῖον κατάσχεται . . . . .	136
111. Κατάσχεσις καὶ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις δι' ὀφειλᾶς τοῦ ἐφοπλιστοῦ . . . . .	136
112. Ἐκτασις κατασχέσεως . . . . .	137
113. Κατάσχεσις ἐν Ἑλλάδι ἄλλοδαποῦ πλοίου . . . . .	137
114. Κατάσχεσις ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς ἄλλοδαπὴν . . . . .	138
115. Εἰδικαὶ τινες συνέπειαι τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως . . . . .	139

II. Συντηρητικὴ κατάσχεσις

116. Προϋπόθεσις καὶ διαδικασία συντηρητικῆς κατασχέσεως . . . . .	139
117. Ἄρσις τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως . . . . .	141

III. Ἀναγκαστικὴ κατάσχεσις

118. Παρεκκλίσεις ἀπὸ τοῦ κοινοῦ δικαίου . . . . .	142
--	-----

IV. Συνέπειαι τῆς κατασχέσεως γενικῶς

119. Ἀπαγόρευσις διαθέσεως τοῦ πλοίου . . . . .	145
120. Κωλυσιπλοῖα . . . . .	146
121. Ἄρσις τῆς κωλυσιπλοίας . . . . .	147
122. Εὐθύνη ἐκ τῆς κωλυσιπλοίας . . . . .	149
123. Δευτερεύουσαι συνέπειαι τῆς κατασχέσεως . . . . .	150