

# ΕΠΙΤΕΥΞΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Υπό Δρος HANS WÜSTENDÖRFER

Τὴν 19ην Ἀπριλίου 1951 ἐδόθη, εἰς τὴν αἴθουσαν τῆς Ἀνωτ. Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, ὁμιλία ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ τοῦ πανεπιστημίου τοῦ Ἀμβούργου καὶ διεθνοῦς φήμης ἐπιστήμονος Δρος Hans Wüstendörfer. Τὸν ὁμιλητὴν παρουσίασαν εἰς τὸ ἀκροατήριόν του ὁ καθηγητὴς τῆς Σχολῆς κ. Ν. Δελούκας. Ἐπηκολούθησε γεῦμα ὀργανωθὲν ὑπὸ τῶν καθηγητῶν τῆς Σχολῆς. Δυστυχῶς ἡ ὁμιλία ἐκείνη ὑπῆρξε τὸ κύκνειον ἄσμα τοῦ ἀειμνήστου ἐπιστήμονος, ὅστις εἶχε λάβει μὲγα ἐνδιαφέρον διὰ τὸ ἔργον τῆς ΑΣΒΣ καὶ ἐπρόκειτο νὰ μεριμνήσῃ ὅπως χορηγηθῇ γερμανικὴ ὑποτροφία εἰς σπουδαστὰς τῆς διὰ περαιτέρω σπουδὰς εἰς πανεπιστήμια τῆς Γερμανίας, καθόσον μετὰ μικρὸν χρονικὸν διάστημα ἠγγέλθη ἐκ Γερμανίας ὁ θάνατός του. Κατωτέρω δημοσιεύομεν τὴν ὁμιλίαν του μεταφρασμένην εἰς τὰ ἑλληνικά ὑπὸ τῶν κ. κ. Κ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ καὶ Ν. ΔΕΛΟΥΚΑ εἰς ἄλλην δὲ στήλην ἄρθρον τοῦ δευτέρου περὶ τοῦ Wüstendörfer.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι τὸ ἔμποροναυτικὸν δίκαιον ὄλων τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἤρχισεν ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 19ου αἰῶνος νὰ εἰσέρχεται ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον εἰς τὸν στρόβιλον μιᾶς προοδευτικῆς καὶ βαθέως εἰσχωρούσης ἀναπλάσεως. Ἡ ρῆσις τοῦ Ἑλλήνου φιλοσόφου «τὰ πάντα ρεῖ», ἰσχύει ὅλος ἰδιαιτέρως ἐν προκειμένῳ. Ἡ ἀνάπλασις αὕτη διέπεται παντοῦ ἀπὸ τρεῖς σκοποῦς: τὸν **συγχρονισμόν**, τὴν **κοινωνικοποίησιν** καὶ τὴν **διεθνοποίησιν** τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας.

## I

Τὸ ναυτικὸν δίκαιον ὄλων τῶν ἀσκούντων τὴν ναυτιλίαν πεπολιτισμένον χωρῶν ἐπιηρέασθη ἀνέκαθεν ἀπὸ τὰς στενὰς καὶ ἐναλλασσομένας σχέσεις του πρὸς τὴν **τεχνικὴν** καὶ **οικονομίαν** τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Ἐπὶ ὀλοκλήρους αἰῶνας, ὅμως, ἡ ἐν λόγῳ τεχνικὴ καὶ οἰκονομία ἐξειλίχθησαν πολὺ βραδέως καὶ μόνον ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰῶνος περίπου ὑπέστησαν μεταβολὰς ἐκ θεμελιῶν.

θερα εἰσαγωγή τῶν πρώτων ὑλῶν, ἡ ἀποφυγὴ ἐπιβαρύνσεως ἐκ τῆς προστασίας τῶν ἐγχωρίων γεωργικῶν προϊόντων τῶν χρησιμοποιοιμένων ὡς πρώτων ὑλῶν τῶν βιομηχανικῶν καὶ ἡ προσωρινὴ διατήρησις τῶν ποσοτικῶν περιορισμῶν ἐπὶ τῶν ἐτοίμων βιομηχανικῶν προϊόντων. Ἡ προστασία ὅμως αὕτη, λέγει, θὰ πρέπει νὰ τελῆ ἐν συναρτήσῃ πρὸς μέτρα ἱκανὰ νὰ συντελέσουν εἰς τὴν συμπίεσιν τοῦ κόστους παραγωγῆς. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐπ' ὁδον! λόγῳ θὰ πρέπει νὰ ἐνισχυθοῦν βιομηχανικοὶ κλάδοι οἷτινες δὲν παρουσιάζουσιν ἐχέγγυα βιωσιμότητος ἢ δὲν συντρέχουσιν λόγῳ σκοπιμότητος διὰ τὴν διατήρησιν των.

[Ἡ ἀνωτέρω μελέτη τοῦ καθηγητοῦ κ. Σ. Ἀγαπητῆς ὑπεβλήθη εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον Βιομηχανίας κατὰ τὸ Αὐγ. ἐξάμηνον τοῦ 1950. Ὁ πλοῦτος τῶν εἰς αὐτὴν συγκεντρωμένων στοιχείων καθιστᾷ ἐξόχως ἐνδιαφέρουσαν τὴν κοινοποίησιν τῆς εἰς εὐρύτερον κοινὸν διὰ τοῦτο δὲ καὶ δημοσιεύεται παρὰ τῶν ΣΠΟΥΔΩΝ].

Οὕτω παρουσίασε καὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἐπὶ ὀλοκλήρους αἰῶνας πολὺ συντηρητικὰ χαρακτηριστικὰ ἔμμοινης εἰς τὰ παραδεδομένα, ἕως ὅτου ἐν τέλει κρούει τὴν θύραν τοῦ νόμου νέα ἐποχή. Εἶναι πρόδηλον: Τὸ ναυτικὸν δίκαιον τῆς ἱστοπλοΐας, ἐνὸς ἀρχαιοπρεποῦς τεχνικῶς καὶ ἀπὸ ἀπόψεως διαθεσίμου χώρου περιορισμένου τρόπου μεταφορᾶς, ἔπρεπε νὰ ἔχη διαφορετικὴν ἐμφάνισιν ἀπὸ τὸ ναυτικὸν δίκαιον τῶν τακτικῶν θαλασσίων γραμμῶν, ἐξυπηρετουμένων ὑπὸ συγχρόνων, μεγάλων καὶ οἰκονομικῶς ἰσχυρῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν μὲ παγκόσμιον ἄκτινα δράσεως (!).

Ὁ αὐξὼν οὗτος συγχρονισμὸς δεικνύει ἐν τούτοις, ἀρχικῶς, ἀσθενῆ μόνον ἀντίκτυπον εἰς τὴν νομοθεσίαν. Τὸ νέον τοῦτο δίκαιον ζῆ καὶ κινεῖται ὑπὸ μορφὴν συμβατικῶν ρητῶν, κατ' ἀρχὰς συμπτωματικῶν, βαθμηδὸν εἶτα ὑπὸ μορφὴν ρητῶν φορτωτικῶν στερεοτύπου καὶ διεθνoῦς χαρακτῆρος, ὡς ἀντανάκλασις τῶν γενικῶν ὄρων τῶν μεγάλων ἀτμοπλοικῶν γραμμῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων. Ζῆ περαιτέρω ὑπὸ μορφὴν ὁμοιομόρφων ὑποδειγμάτων ναυλοσυμφῶνων συντασσομένων ὑπὸ ἐγώσεων ἐφοπλιστῶν, ναυλομεσιτῶν καὶ ἐμπόρων. Καὶ ἡ τοιαύτη συσσώρευσις ὁμοιομόρφων, τυποποιημένων συμβατικῶν ὄρων δημιουργεῖ βαθμηδὸν μίαν νέαν συγχρονισμένην συναλλακτικὴν πρακτικὴν, ἡ ὁποία τελικῶς ἀποκτᾷ διεθνή σφραγίδα. Οὐχὶ σπονίως συμπυκνοῦται εἶτα ἡ συναλλακτικὴ πρακτικὴ ὑπὸ τῆς νομολογίας εἰς νέον ἐθιμικὸν δίκαιον. Καὶ μόνον κατὰ τὸ ἐσπέρας ἀφυπνίζεται βραδέως ὁ νομοθέτης καὶ ἀποκρυσταλλώνει εἰς νομοθετικὴν διάταξιν ὅ,τι ἡ εὐφυΐα τῶν ἐμπόρων καὶ ἡ νομολογία τῶν δικαστῶν προητοίμασαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας.

## II

Κατὰ τὴν εἴσοδον τοῦ αἰῶνος μας ἀρχίζει καὶ τὸ κύμα τῆς *κοινωνικῆς πολιτικῆς* νὰ παρασύρῃ τὸ μέχρι τοῦδε εἰς ἥσυχον ὄριον ἠγκυροβολημένον σκάφος τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Πολεμικαὶ ἀναταραχαὶ καὶ ἐσωτερικαὶ ἀνατροπαὶ ἐπισπεύδουσι τὴν χειραφεσίαν τῆς «τετάρτης τάξεως», τοῦθ' ὅπερ σημαίνει καὶ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τὰ δεσμὰ ἐνὸς ἀπρωχαιωμένου ἐργατικῶν δικαίου. Διεθνεῖς ἐνώσεις ὅπως ἡ «International Transportworkers Federation», ἀπηλλαγμέναι, εἰς τὸν αἰῶνα τῆς ἀεροπορικῆς ἐπικοινωνίας, ἀπὸ τοπικὰ ἐμπόδια, ἀρχίζουν βαθμηδὸν νὰ ἀσκοῦν δυναμικὴν πίεσιν ἐπὶ τῆς κοινωνικῆς ἐξελίξεως τῆς *συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας*. Τὸ σύστημα τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας διαπλάσσει τὴν σύμβασιν ἐργασίας κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς συγχρόνου κοινωνικῆς ἠθικῆς καὶ κατὰ τρόπον λίαν προοδευτικόν. Μάλιστα, προχωρεῖ ἐνίστε πέραν τοῦ δέοντος ὡς πρὸς τὰς ὑποχωρήσεις τῶν πλοιοκτητῶν ἐναντι τῶν ναυτεργατῶν.

Κοινωνικὴ προστασία παρέχεται βαθμηδὸν καὶ εἰς τοὺς πρὸς τὰς ὑπερπόντιους χώρας *μετανάστας*. Νόμοι δημοσίας τάξεως ἐπιχειροῦν νὰ βελτιώσουν τὴν ἐνδιαίτησιν, διατροφὴν καὶ μεταχειρίσιν ἐν γένει αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ πνεῦμα ἀνθρωπιστικόν καὶ νὰ ἀποσοβήσουν σχετικὰς καταχρήσεις. Ἡ κοινωνικὴ κακοδαιμονία τῶν μεταναστῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὅπως τὴν περιέγραψε τόσον συναρπαστικῶς ὁ Herman Melville εἰς τὸ μυθιστόρημά του «Redburn», ἐξ ἰδίας ἀντιλήψεως,

1) Πρβλ. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2α ἐκδ. 1950), σελ. 19, 22 καὶ ἐπ.

ἐξαφανίζεται ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον διὰ νομοθετικῶν ἐξαναγκασμοῦ.

Τέλος, ἀρχίζει νὰ ἐλευθεροῦται βαθμηδὸν καὶ ἡ *σύμβασις ναυλώσεως*, ἄλλοτε πεδίου ἀτομικῆς συμβατικῆς ἐλευθερίας, ἀπὸ τὴν ἀνθαιρεσίαν μονομερῶς ὑπαγορευομένων συμβατικῶν ὄρων. Ὁ μέτρι τοῦδε ἀνίσχυρος φορτωτῆς ἢ παραλήπτης τοῦ φορτίου προστατεύεται ἔναντι τῆς καταχρήσεως τῆς οἰκονομικῆς ὑπεροχῆς τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιριῶν, ἐπιβαλλουσῶν εἰς τὰς φορτωτικὰς τῶν ὑπερβαλόντως πιεστικὰς ἀπαλλακτικὰς ρήτρας. Τὴν προστασίαν ταύτην εἰσάγουν ὡς γνωστὸν εἰς ναυτιλιακὰς τινὰς χώρας οἱ περίφημοι «Κανόνες τῆς Χάγης».

### III

Ἀκόμη καὶ εἰς τὰ ἀνωτέρω παραδείγματα τοῦ συγχρονισμοῦ καὶ τῆς κοινοποιήσεως τοῦ ναυτικοῦ δικαίου προβάλλει ἤδη ἢ εἰς τὸ ἔμποροναυτικὸν δίκαιον ἐνυπάρχουσα τάσις πρὸς *διεθνή ὁμοιομορφίαν* αὐτοῦ. Τοῦτο ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν οὕτως. Ἄλλωστε, ἡ θαλασσία οἰκονομία καὶ ἡ ναυτιλιακὴ τεχνικὴ παρουσιάζουν πολλὰ κοινὰ σημεῖα εἰς τὰς διαφόρους χώρας (\*). Ἦδη κατὰ τὴν ἀρχαιότητα, περισσότερον ὅμως κατὰ τὸν μεσαίωνα, συνετέλεσαν αἱ ἐπαφαὶ τῶν λαῶν ἐν τῷ θαλασσίῳ ἔμπορῳ εἰς τὴν μεταφύτευσιν ναυτικῶν ἐθίμων καὶ νομικῶν θεσμῶν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα εἶχε κατὰ τὴν νεωτέραν ἐποχὴν ἡ οἰκιοιθελὴς ἀπομίμησις ἄλλοδαπῆς τινος νομοθεσίας περιωπῆς, δημιουργηθειῶν τοιουτοτρόπως ὁλοκλήρων *οἰκογενειῶν ναυτικοῦ δικαίου*, ὅπως π. χ. ἡ νομικὴ οἰκογένεια τοῦ γαλλικοῦ Code de commerce, ἢ *γερμανικῆ* οἰκογένεια τοῦ παλαιοῦ ἔμπορικοῦ κώδικος, περαιτέρω ὁ κύκλος τῶν *ἐκλεκτικῶν* νομοθεσιῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκει καὶ ἡ ἑλληνικὴ ναυτικὴ νομοθεσία ἀπὸ τοῦ ἔτους 1910, λόγῳ τῆς εἰς τὰ βελγο-ἰταλο-γερμανικὰ πρότυπα ἀναδρομῆς τῆς. Εἰς ταύτας καταλέγεται νεωστὶ καὶ ἡ *ἀγγλο-ἀμερικανικὴ* νομικὴ οἰκογένεια, στηριζομένη εἰς τὴν νομολογίαν τῶν ἀνωτάτων δικαστηρίων καὶ τινῶν ἀξιολόγων νομοθετημάτων ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ καὶ ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτεῖαις. Διαρκὲς ρεῦμα πρὸς ἐξομοίωσιν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου προήρχετο ἤδη ἀπὸ τὴν ὑπεροχὴν τῆς ἀγγλικῆς καὶ ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Ἀγγλικὴ ἦτο ἡ γλῶσσα τῶν θαλασσοπόρων. Ἀγγλικά στερεότυπα ὑποδείγματα ναυλοσυμφώνων καὶ φορτωτικῶν μὲ τὰς ρήτρας τῶν ἐπεκράτησαν ἐν μέρει καὶ ἐπὶ τῶν συναλλαγῶν ἄλλων, μὴ ἀγγλικῶν, χωρῶν καὶ ἐδημιούργησαν οὕτω τὴν ἀνάγκην τῆς γνώσεως τῶν ἀγγλικῶν νομικῶν ἀπόψεων διὰ τὴν ἐρμηνείαν αὐτῶν. Ἀγγλικὴ νομολογία ἐπηρέασε καὶ τὴν ἀνωτάτην γερμανικὴν νομολογίαν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, π. χ. ὅσον ἀφορᾷ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτῆτου διὰ πταῖμα τοῦ ρυμουλκοῦ.

Μόνον κατὰ τὸ τελευταῖον τρίτον τοῦ 19ου αἰῶνος, κατὰ τὴν ἐποχὴν σταθερῶς ἀνιούσης διεθνούς ἐπικοινωνίας, συναντῶμεν *συστηματικὰς προσπαθείας* πρὸς διακρατικὴν ἐνοποίησιν σημαντικῶν ἐπὶ μέρους θεσμῶν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου :

«The law of the ocean must be one», ἦτο ἡ ἰδέα-ἐναυσμα τοῦ ἐλευθερισμοῦ (liberalisme). Ὅσον περισσότερον ἐξεῖλισετο ἡ διεθνὴς ναυσιπλοΐα, τόσον περισσότερον παρουσιάζετο ὡς ἐμπόδιον ὁ διαφορισμὸς τοῦ δικαίου ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Ἄς λάβωμεν ἐν παράδειγμα :

\* Πρὸς ἐπιτομὴν ἀπομνημονεύσεως Wüstendörfer, ἐνθ. ἀνωτ. σελ. 19 ἐπ., 29 ἐπ.

Γερμανικόν καὶ σουηδικόν πλοῖον συγκρούονται εἰς βελγικὰ χωρικά ὕδατα. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ὑφίστανται ζημίας. Τὸ ἐν ἐκ τῶν πλοίων εἰσέρχεται εἰς ὀλλανδικὸν λιμένα, ὅπου ἐπιβάλλεται ἐπ' αὐτοῦ κατάσχεσις. Ἐγείρεται ἐκεῖ δικαστικὸς ἀγὼν περὶ ἀποζημιώσεως μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν. Ποῖον δίκαιον θὰ ἐφαρμοσθῇ; τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ ὑπαίτιου πλοίου; καὶ πόθεν εἶναι γνωστὸν ἐκ τῶν προτέρων ἂν ὑπαίτιον εἶναι τὸ γερμανικόν ἢ τὸ σουηδικόν πλοῖον; ἢ δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ δίκαιον τοῦ τόπου τῆς συγκρούσεως; δηλαδὴ βελγικὸν δίκαιον; ἢ ἡ *lex fori*, δηλαδὴ ὀλλανδικόν; Τέσσαρες διαφορετικαὶ ἀπὸ ἀπόψεως περιεχομένου νομοθεσίαι!

#### IV

Ἡ πρόοδος πρὸς τὴν διεθνῆ ἐνότητα δικαίου ἐπεχειρήθη διὰ διαφόρων ὁδῶν καὶ βαθμηδόν.

1. Ἐφ' ὅσον ἐπεκράτει ἡ συμβατικὴ ἐλευθερία, ἦτο δυνατὴ ἡ **ἐκουσία ἀποδοχὴ** διεθνῶν ἐνοποιημένων κανόνων ὡς «*lex contractus*» ὑπὸ τῶν εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν λαμβανουσῶν μέγας ομάδων. Αὐτονόητον ὅτι ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἔπαιξε πρωτεύοντα ρόλον ἀγγλοαμερικανικὴ νομικὴ σκέψις. Ὅφειλται εἰς τὴν γνωστὴν «*International Law Association*», μίαν ἀγγλικῆς ἐπιδράσεως ἐλευθέρων ἔνωσιν, ὅτι ἐπετεύχθη δι' ἐπανελημμένων προσπαθειῶν διεθνῆς συνεννόησις τῶν συμμετεχόντων εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν μερῶν ἐπὶ ζητημάτων τινῶν τῆς κοινῆς ἀβαρίας. Πρόκειται περὶ τῶν περιφήμων «Κανόνων τῆς Ὑόρκης—Ἀμβέρσης» οἵτινες ἔχουν τὴν ἀπαρχὴν των εἰς τὸ ἔτος 1864. Ἐκτοτε συνεχῶς τελειοποιούμενοι, ὀφείλουσαν τὴν σημερινὴν των μορφήν εἰς τὸ Συνέδριον τοῦ Ἀμστερνταμ τοῦ 1949. Ρῆτραι περιλαμβανόμενα εἰς φορτωτικὰς τῶν πλείστων μεγάλων ἀτμοπλοικῶν ἐπιχειρήσεων παραπέμπουν συνήθως διὰ τὴν περίπτωσιν κοινῆς ἀβαρίας εἰς τοὺς ἐν λόγῳ Κανόνας. Τοιοῦτοτρόπως ἀναπτύσσεται ὡς πρὸς τὸν θεσμόν αὐτὸν βαθμηδόν ἐνὶ παγκόσμιον δίκαιον ἀγγλικῆς προελεύσεως.

2. Ὁ ἐκούσιος αὐτὸς τρόπος ἐνεργείας τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων δὲν ἠδυνήθη ἐν τούτοις νὰ ἐπιβληθῇ ὁσάκις ἐπρόκειτο περὶ δημιουργίας ἀναγκαστικοῦ διοικητικοῦ ἢ ἀναγκαστικοῦ ἰδιωτικοῦ δικαίου, περαιτέρω εἰς περιπτώσεις ἐξωσυμβατικῶν σχέσεων, ὡς ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων, καθὼς καὶ ὅταν ἐπενέβαινον τὰ συμφέροντα μιᾶς ἰσχυρᾶς ομάδος εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις ἀπεδείχθη ἀναγκαία ἡ ρυθμίσις τῶν οἰκείων θεμάτων διὰ **διεθνῶς συμβάσεως** μεταξὺ τῶν Κρατῶν, ἐν συνδυασμῶ πρὸς ἐπιγενομένην ἐσωτερικὴν νομοθέτησιν τῆς ἐν λόγῳ ρυθμίσεως. Τοιαύτας συμβάσεις ἔχομεν ἀρκετάς, τόσον ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ ἰδιωτικοῦ ὅσον καὶ ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ δημοσίου δικαίου. Συχνὰ αὗται προπαρασκευάσθησαν ἀπὸ τὸ «*Comité Maritime International*», ὁργάνωσιν προελθοῦσαν ἀπὸ τὴν «*International Law Association*».

3. Αἱ τοιαῦται διεθνεῖς συμβάσεις ἀφεώρων ὅμως, ὡς ἦτο φυσικόν, μόνον τὰς διακρατικὰς ναυτιλιακὰς σχέσεις τῶν κρατῶν ἅτινα συμμετεῖχον τῆς συμβάσεως. Τοῦτο ὠδήγησεν εἰς τὴν ὑπαρξίν δύο διαφορετικῶν κατὰ περιεχόμενον ομάδων νομοθετικῶν διατάξεων, ἀναλόγως τοῦ ἂν ἢ διένεξις ὑφίστατο μεταξὺ ὑπηκόων πλειόνων ἐκ τῶν συμμετεχόντων τῆς συμβάσεως Κρατῶν ἢ μεταξὺ ὑπηκόων

τοῦ ἰδίου κράτους. Τοῦτο ἦτο μία κακὴ διαρῦθμισις, ἥτις ἀπεσοβεῖτο τότε μόνον ἐὰν μετεβάλλετο καὶ ἡ ἐσωτερικὴ νομοθετικὴ ρύθμισις καὶ δὴ εἴτε διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθετήσεως τῆς συμβάσεως αὐτολεξεί, εἴτε διὰ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῆς ἐσωτερικῆς νομοθεσίας πρὸς τὴν ἔννοιαν τῆς διεθνούς συμβάσεως. Τοῦτο ἐγένετο πολλαχῶς.

4. Οὕτως ἐπλησίασαν βαθμηδὸν κατὰ τὴν διάρκειαν δεκαετηρίδων ὠρισμένοι θεσμοὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ καὶ τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου πρὸς μίαν διεθνῆ ἑνοποίησην. Βλέπομεν πρὸ ἡμῶν ἓνα βραδέως ἀναπτυσσόμενον **παγκόσμιον ναυτικὸν δίκαιον**, διεπόμενον ὑπὸ ἀγγλο αμερικανικῆς νομικῆς σκέψεως, καὶ ἀκριβῶς εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἐνεργεῖ καὶ προύγεται ἡ τῆς αὐτῆς πρὸς τὸ παγκόσμιον δίκαιον, περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλον κλάδον δικαίου.

Ἐς ἀναμνησθῶμεν ἐν συντομίᾳ τῶν κυριωτέρων σταδίων τοῦ μακροῦ αὐτοῦ δρόμου :

Οἱ διάφοροι θεσμοὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου δὲν εὑρίσκονται πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὸ αὐτὸ στάδιον τῆς πρὸς ἑνοποίησην κινήσεώς των. Τινὲς ἐπέτυχον ἤδη τοῦ σκοποῦ, ἄλλοι εὑρίσκονται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῆς προπαρασκευῆς καὶ ἀναπαύονται εἰς τὴν ἀγκάλην τοῦ «Comité Maritime International» ἢ τῆς «International Law Association».

Α'. Ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ **ἰδιωτικοῦ δικαίου** ἐπετεύχθη ἐνωριότερον ἡ ἑνοποίησης σχετικῶς πρὸς δύο στενοὺς ὅσον καὶ πρακτικῶς σπουδαιωτάτους εἰδικωτέρους θεσμούς : τὴν ὑποχρέωσιν πρὸς ἀποζημίωσιν ἐκ **συγκρούσεως πλοίων** ὡς καὶ τὴν **διάσωσιν καὶ ἐπιθαλάσσιον ἀρωγὴν**. Πρόκειται περὶ τῶν δύο ἀξιολόγων Συμβάσεων τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1910, ἅστας ἐκύρωσε καὶ ἡ Ἑλλάς τὸ 1913.

Ἐπειτα ἀπητήθησαν δεκατέσσαρα ἔτη μέχρις ὅτου ἡ σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν ἐλικυρώσῃ ὀριστικῶς τοὺς περιφήμους Κανόνας τῆς Χάγης, οἵτινες περιορίζουν τὰς ἀπαλλακτικὰς ρήτρας τῶν φορτωτικῶν, ρήτρας αἵτινες εἶχον καταστῆ τόσον συνήθεις εἰς τὰς περιπτώσεις παισίματος τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἢ τοῦ προσωπικοῦ του κατὰ τὴν μεταχείρισιν τοῦ φορτίου. Ἐνταῦθα ἠκολουθήθη τὸ πρότυπον τοῦ βορειοαμερικανικοῦ Harter Act τοῦ 1893. Διὰ πρώτην φορὰν ἐξεδηλώθη ἐνταῦθα ἡ αὔξουσα ἐπιρροὴ τοῦ **ἀμερικανικοῦ δικαίου** ἐπὶ τῆς ἐξελέξεως τοῦ διεθνούς ναυτικοῦ δικαίου. Ἀνέλαμψεν εἰς τὸ στερέωμα τῆς διεθνούς ναυτικῆς νομοθεσίας νέα ἀμερικανικὴ συμβιβαστικὴ ἰδέα : ἀπὸ τὸ ἓνα μέρος ἀποκλειστικὸς τῆς εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ διὰ **«ναυτικὸν σφάλμα»** τοῦ προσωπικοῦ του καὶ διὰ **«τεχνικὸν σφάλμα αὐτοῦ κατὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ πλοίου»** (management of the ship). Ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος ἀναγκαστικὴ εὐθύνη δι' ἔλλειψιν προσηκούσης ἐπιμελείας σχετικῶς πρὸς τὴν ἀρχικὴν **ἀνικανότητα τοῦ πλοίου** πρὸς πλοῦν καὶ σχετικῶς πρὸς τὴν **μεταχείρισιν τοῦ φορτίου**.

Τὸ αὐτὸ ἔτος 1924 ἔφερε μετὰ κοπιώδεις προπαρασκευαστικὰς ἐργασίας δύο ἀλληλενδέτους κατὰ τὸ περιεχόμενον αὐτῶν συμβάσεις τῶν Βρυξελλῶν, μίαν περὶ **περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν** καὶ μίαν περὶ **ναυτικῶν ὑποθηκῶν καὶ ναυτικῶν προνομίων ἐπὶ πλοίων**, τῆς τελευταίας τροποποιηθείσης πάλιν τὸ 1926.

Ἡ πρώτη ἐκ τῶν συμβάσεων αὐτῶν ἦτο ἐξ ἀρχῆς κάπως προβληματικὴ, ἦτο, θὰ ἠδύνατο νὰ εἴπη τις, ἀδιόριστον συμβιβασμῶν μεταξὺ ἀγγλικῶν, ἀμερικανικῶν

καὶ γερμανικῶν νομικῶν θεσμῶν. Ἦτο ὅμως λίαν σκοτεινὴ καὶ δυσνόητος χωρὶς νὰ εἶναι κὰν σκόπιμος ὡς πρὸς ὄλας αὐτῆς τὰς διατάξεις, οὕτως ὥστε νὰ δικαιολογηται ἢ κατὰ τὴν ἐν Ἐλβετικῆν σύνοδον τοῦ «Comité Maritime International» τὸ 1949 καταδειχθεῖσα ἀνάγκη τῆς τροποποιήσεώς της.

Ἐξ ἀντιθέτου, ἡ δευτέρα σύμβασις περὶ **ναυτικῶν προνομίων** ἔτυχε σχεδὸν γενικῆς ἐπιδοκιμασίας. Ἀπεδέχτο, ἀκολουθοῦσα ἐν τούτῳ τὸ γερμανικὸν πρότυπον, τὴν κεντρικὴν ἰδέαν ὅτι εἰς **ὄλας** τὰς περιπτώσεις περιορισμένης εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου, οἱ ἐκ τούτου ζημιούμενοι πιστωταὶ ἀποκτοῦν ὡς ἀντάλλαγμα προνόμιον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου. Ἐξ ἄλλου, περιώρισε τὸν ἀριθμὸν τῶν προνομίων πρώτης τάξεως, δηλαδὴ ἐκείνων τὰ ὁποῖα προηγοῦνται τῆς ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς 5 ἐν ὄλῳ, διὰ νὰ προαγάγῃ οὕτω τὴν ἐξέλιξιν τῆς ναυτικῆς πίστεως. Ἡ τοιαύτη προστασία τῶν δανειστῶν ἀποτελεῖ ἓνα κέρδος ἀπὸ ἀπόψεως ἔθνικῆς οἰκονομίας.

Β'. Κατὰ τὰ ἀνωτέρω, ἐκτείνεται ἡ μέχρι τοῦδε ἐνοποίησις τοῦ ἐμπορικῶν ναυτικῶν δικαίου μόνον ἐπὶ μεμονωμένον θεσμῶν. Καὶ μάλιστα χῶραι τινὲς δὲν ἀπεδέχθησαν κὰν τὰ νέα αὐτὰ συστήματα. Ἄλλαι πάλιν αἱ ὁποῖαι τὸ ἔκαμαν ἐπεζήτησαν νέας μεταρροπὰς, ὅπως ἰδίως ἐν σχέσει πρὸς τὴν διάπλασιν τῆς περιορισμένης εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου. Ἐντελῶς ἄλλην εἰκόνα παρουσιάζουν αἱ προσπάθειαι ἐνοποιήσεως ἐπὶ τοῦ πεδίου τοῦ **δημοσίου ναυτικῶν δικαίου**. Πρὸς διασφάλισιν καὶ διευκόλυνσιν τῆς συγκοινωνίας ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ εἰς ξένους λιμένας, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καταστέσεως κρατικῶν ἐμπορικῶν πλοίων λόγῳ ἰδιωτικῶν ἀπαιτήσεων, πρὸς προαγωγὴν διεθνoῦς κοινωνικῆς πολιτικῆς, συσσωρεύονται βαθμηδὸν συμβάσεις διοικητικῶν δικαίου, διεθνoῦς δημοσίου δικαίου καὶ κοινωνικῆς νομοθεσίας.

Πρωτοποριακαὶ ὑπῆρξαν ἐν προκειμένῳ αἱ ἀγγλοαμερικανικαὶ «Regulations for preventing collisions at sea» τοῦ 1862)63. Ἐξ αὐτῶν ἀπέρρευσαν αἱ «Règles uniformes sur la route de mer», ὁ τῆς πορείας τῶν πλοίων. Πόσον θὰ ἠῤῥάνατο ὁ κίνδυνος συγκρούσεως τῶν πλεόντων εἰς τὴν θάλασσαν πλοίων, ἐὰν δὲν ὑπῆρχον δι' ὄλα ἐνιαῖοι κανονισμοὶ ὡς πρὸς τὰ φωτεινὰ καὶ ἠχητικὰ σήματα, ἐνιαῖοι κανόνες πορείας!

Περαιτέρω μία ἀπὸ τὰς τραγικωτέρας θαλασσίας καταστροφάς, ἡ βύθισις τοῦ κολοσσιαίου πλοίου «Τιτανικός» κατ' Ἀπρίλιον τοῦ 1912, λόγῳ συγκρούσεως πρὸς παγόβουνον, ἐγένετο ἀφορμὴ τῆς Λονδινεῖου συμβάσεως «πρὸς προστασίαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ» τοῦ 1929, ἀναθεωρηθεῖσης τὸ 1948, γνωστῆς ἐν συντομίᾳ ὑπὸ τὸν τίτλον : «**Σύμβασις τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων**». Ὁ σκοπὸς της εἶναι ἡ βελτίωσις ὄλων τῶν ἐγκαταστάσεων ἀσφαλείας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἰδίᾳ τῶν ἐπιβατηγῶν, κατὰ τὰ ταξίδια αὐτῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Ὁ ἐπαρκὴς ἐφοδιασμὸς μὲ σωσιβίους λέμβους καὶ πυροσβεστικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ ὑπηρεσίας, κατέχουν ἐν προκειμένῳ τὴν πρώτην θέσιν.

Κατόπιν τοῦ παθήματος τοῦ «Τιτανικοῦ», ὅπου ἀπὸ ὑπερβολικὴν πίστιν πρὸς τὸ ἀβύθιστον τοῦ τεραστίου σκάφους εἶχε προβλεφθῆ ἑλάχιστος ἀριθμὸς σωσιβίων λέμβων, τὸ σύνθημα ἦτο τῶρα «ἐπάρκεια λέμβων δι' ὄλους τοὺς ἐπὶ τοῦ πλοίου».

Περαιτέρω, πρὸς ἀσφάλειαν τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, συνήφθη σύμβασις

περὶ τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως (Convention sur le franc-bord) τοῦ 1930. Αὕτη εἰσήγαγεν ἀσθητοτάτας διατάξεις δι' ἐνιαίον ὄριον βυθίσματος κατὰ τὴν φόρτωσιν, συμφώνως πρὸς τὸ πρότυπον τῆς Βρετανικῆς «Plimsoll's mark», ἐσκόπει δὲ τὴν ἀποτροπὴν τῆς μειώσεως τῆς ἰκανότητος πρὸς πλεῦσιν τῶν πλοίων λόγφ ὑπερβολικῆς φορτώσεως.

Καὶ θέματα διεθνoῦς δικαίου ἐξητάσθησαν δραστηρίως, π.χ. διὰ τῆς συμβάσεως περὶ τῆς **Διεθνoῦς Νομικῆς Καταστάσεως τῶν Θαλασσίων Διμένων** τοῦ 1923. Ἄξια δὲ παντὸς ἐπαίνου εἶναι ἡ αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διεθνῶν συμβάσεων ὡς πρὸς τὴν **κοινωνικὴν προστασίαν** τῶν ναυτικῶν. Ἐνταῦθα παρίσταται ἡ διεθνῆς ἐνοποίησης ὡς ἰδιαιτέρως ἀναγκαία, διότι ἡ κοινωνικὴ βελτίωσις τῆς θέσεως τῶν ναυτεργατῶν εἰς μίαν μόνην χώραν παραβλάπτει εὐκόλως τὴν ἀνταγωνιστικὴν ἰκανότητα τῶν πλοιοκτητῶν τῆς ἐν λόγφ σημαίας, διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν. Ὡς παράδειγμα ἀναφέρω τὴν σύμβασιν **περὶ τῆς εὐρέσεως ἐργασίας τῶν ναυτικῶν** τοῦ 1920, ἥτις σκοπεῖ νὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὰς καταχορήξεις τῶν ἰδιωτικῶν γραφείων ἐξευρέσεως ἐργασίας. Περαιτέρω ἄρχε τὰς συμβάσεις ὑπογραφείσας ἐν Seattle κατὰ τὰ ἔτη 1946|47, ἐκ τῶν ὁποίων μέρος μόνον ἐκυρώθη μέχρι τοῦδε. Αὗται ἐπετεύχθησαν τῇ ἐνεργῶ συμπτῶσει τῆς «International Transportworkers Federation», ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἐν Λονδίνο τοῦ 1944 δημοσιευθέντος ὑπ' αὐτῆς «International Seafarer's Charter», καὶ ἐπιδιδῶν τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν τῶν ναυτικῶν, ἰδίως διὰ τὰς περιπτώσεις ἀσθενείας καὶ θανάτου.

## V

Ὅλαι αἱ προσπάθειαι αὗται ὀφείλονται κατὰ τινα τρόπον εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἡ θαλασσία συναλλαγὴ φέρει εἰς ἐπαφὴν **συμφέροντα ὑπηκόων διαφόρων Κρατῶν** (1). Τὰ συμφέροντα ταῦτα συγκροτοῦνται μεταξύ των, ἡ δὲ σύγκρουσις αὐτῆ ἐπιφέρει ἀστάθειαν δικαίου καὶ οἰκονομικὰς ζημίας ἐφ' ὅσον ἡ νομικὴ των ὀνθμισις ὑπόκειται εἰς διαφορετικὰς διατάξεις εἰς τὰς διαφόρους χώρας.

Ἐρωτᾶται ἤδη: ποῖον εἶναι τὸ ἐνεργητικὸν καὶ ποῖον τὸ παθητικὸν τοῦ ἰσοζυγίου τῶν μέχρι τοῦδε προσπαθειῶν πρὸς ἐνοποίησιν; Ὡς δύναται νὰ ἐννοήσῃ τις, δὲν εἶναι πάντοτε ἴση ἡ ἀξία τῶν ἐπιτευχθέντων ἀποτελεσμάτων. Ἐπιτυχία καὶ ἀποτυχία συντρέχουν ὁμοῦ.

Θὰ ἐκόμισον γλαῦκα εἰς Ἀθήνας ἐὰν ἤθελον ἐπεκταθῆ ἐπὶ τοῦ πόσον εὐεργετικῶς ἐπέδρασε ὁ ἐνοποιημένος **Κανονισμὸς Πορείας** ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, ἰδίως ἀπὸ ἀπόψεως ἀποσοβήσεως ναυαγίων. Ἐναμφίβολον εἶναι ἐπίσης ὅτι ἡ Λονδίνοιος Σύμβασις περὶ **ἀσφαλείας τῶν πλοίων** καὶ ἡ Σύμβασις περὶ **ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως**, ἐκάστη εἰς τὸ πλαίσιον αὐτῆς, προήγαγον τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν φορτίων. Ἀντιθέτως ἡ διεθνῆς ἐνοποίησις τῆς κοινωνικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν εὐρίσκειται ἀκόμη εἰς τὰ πρῶτα βήματά της. Ἐὰν ἐφηρομόζοντο ἐξ ὀλοκλήρου αἱ συμβάσεις τοῦ Seattle, ἡ ἰδέα τοῦ ἐνιαίου δικαίου θὰ ἔκαμνε ἓνα σημαντικὸν βῆμα πρὸς τὰ ἔμπρός. Θὰ ἐδημιουργεῖτο ὁμοῦ ταυτοχρόνως ὁ φόβος μήπως ἐπεκράτῃ μία ἐπὶ τῆς ταξικῆς

(1) M. Pappenheim, ἐν Weltwirtschaftliches Archiv, ἐκδ. ὑπὸ Harms, τόμ. 2 (1918) σελ. 82.

συνειδήσεως βασιζομένη ἀληθιστία τῆς «International Transportworkers Federation», ἐν συνδυασμῷ πρὸς τινα δογματισμὸν—πρᾶγμα τὸ ὁποῖον θὰ ἐδημιούργει ἀνυπολογίστους οἰκονομικοὺς κινδύνους διὰ τὴν τάξιν τῶν πλοιοκτητῶν.

Τὰ μέχρι τοῦδε τμηματικὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τοῦ ἐκτεταμένου πεδίου τοῦ **ἰδιωτικοῦ δικαίου**, εἶναι ἄξια ἐπιδοκιμασίας. Ἡ ἐκουσία ἀποδοχὴ τῶν **Κανόνων Ὑπόρκης — Ἀμβέρσης** εἰς τὰ ὑποδείγματα φορτωτικῶν τῶν κυριωτέρων ἀτμοπλοικῶν οἴκων εἰς ὅλον τὸν κόσμον ἀποδεικνύει ἐπαρκῶς ποίαν ἄξιαν ἀποδίδουν οἱ πλοιοκτῆται εἰς τὴν ἐνιαίαν ρύθμισιν τῶν ἀποζημιώσεων ἐκ κοινῆς ἀβαρίας καὶ εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν βάσει ὁμοιομόρφων ἐμπορικῶν ἀντιλήψεων. Ἐάν, ἀντὶ τῶν συμφωνηθέντων Κανόνων, εἶχον ἐφαρμογὴν αἱ διάφοροι ἐσωτερικαὶ νομοθεσίαι, θὰ ἠδύναντο νὰ ἐγερωθῶσιν ἀμφιβολίαί ὡς πρὸς τὸ ἔαν ἐν δεδομένη περιπτώσει θὰ ἐφηροῦζετο τὸ δίκαιον τοῦ λιμένος προορισμοῦ ἢ ἄλλη τις νομοθεσία, π. χ. τὸ δίκαιον τῆς σημαίας.

Τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ βασικὸν ζήτημα τοῦ **ἰδιωτικοῦ διεθνοῦς δικαίου**: Ἐάν τοῦτο δὲν παίξῃ πλέον πρωτεύοντα ρόλον εἰς μερικά ἄλλα ἐπὶ μέρους πεδία τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, αὐτὸ ὀφείλεται εἰς τὰς συμβάσεις τῶν Βρυξελλῶν περὶ συγκρούσεως πλοίων, περὶ διασώσεως καὶ ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς, περὶ περιορισμένης εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν καὶ περὶ ναυτικῶν προνομίων. Διεθνῶς ὁμοίμορφον δίκαιον βοηθεῖ ἐν προκειμένῳ εἰς τὴν μείωσιν τῆς ἀβεβαιότητος περὶ τῆς ἐκβάσεως τῆς δίκης, διὰ τῆς ἐκ τῶν προτέρων γνώσεως τοῦ ἐφαρμοστέου δικαίου. Τὸ ἐνιαῖον δίκαιον ἀυξάνει τοιοιτοτρόπως τὰς προβλέψεις περὶ τῆς πιθανῆς ἐκβάσεως μιᾶς δίκης.

Ὡς θετικὸν ἀποτέλεσμα περαιτέρω πρέπει νὰ προστεθῇ ὅτι ἐν περιπτώσει ἐνοποιήσεως τῶν διατάξεων περὶ εὐθύνης καὶ περὶ κοινωνικῶν ἐπιβαρύνσεων τὰ **ἔξοδα ἐμμεταλλεύσεως τῶν πλοιοκτητῶν** θὰ ἦσαν εἰς πλείστας καὶ σπουδαίας περιπτώσεις διεθνῶς ὁμοίμορφα, ἢ δὲ τοιαύτη ὁμοιομορφία θὰ ἐσήμαινε ἀποφυγὴν οἰκονομικῶν ζημιῶν ἐκ τῆς νομοθετικῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν πλοιοκτητῶν τῆς μιᾶς χώρας εἰς βαθμὸν μεγαλύτερον ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτας ἄλλων χωρῶν. Θὰ ἔπανε τότε καὶ ἡ νοσταλγία διὰ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμά! Δυστυχῶς ὅμως ἐπετεύχθη μέχρι σήμερον τοιαύτη ἐνιαία οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις τμηματικῶς μόνον. Ὁ δρόμος μετ' ἐμποδίων πρὸς τὴν ἐνότητα εἶναι δυστυχῶς σκληρὸς καὶ δύσκολος.

Οἱ πλοιοκτῆται τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῶν Βρετανικῶν dominions ἤλπιζαν πρὸ ἐτῶν νὰ ἰσοσταθμίσουν τὴν οἰκονομικὴν πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν αὐτῶν ἐκ τῆς ἀναγκαστικῆς εὐθύνης τῶν διὰ πλημμελῆ μεταχείρισιν τοῦ φορτίου, τὴν ἐπιβληθεῖσαν διὰ τοῦ ἀνωτέρω μνημονευθέντος ἀμερικανικοῦ νόμου γνωστοῦ ὡς Harter Act, διὰ τῆς παγκοσμίου ἐπιβολῆς τῶν **Κανόνων τῆς Χάγης**. Ἡ τοιαύτη ὅμως ἐλπίς αὐτῶν ὑπῆρξε μέχρι τοῦδε ματαία. Ὑπάρχουν ἀκόμη χῶραι αἵτινες δὲν προσεχώρησαν εἰς τὴν σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν περὶ φορτωτικῶν, φυσικὰ ἐξ ἀποχωρῶντων λόγων. Τοῦτο εἶναι ἐπὶ τοσοῦτο μᾶλλον λυπηρὸν καθ' ὅσον ἡ συμβιβαστικὴ ἰδέα ἢ κυριαρχοῦσα εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης εἶναι οἰκονομικῶς ὑγιής (!). Ἐκ ναυτικοῦ σφάλματος τοῦ πληρώ-



ματος, π. χ. ἐξ ἐσφαλμένου χειρισμοῦ τοῦ οἴακος, δύναται εὐκόλως νὰ προκύψῃ ζημία ἑκατομμυρίων, ἰδίᾳ ἐν περιπτώσει συγκρούσεως πλοίων. Ἡ νομοθετικὴ ἀπαλλαγὴ τοῦ πλοιοκτῆτου ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἀπὸ τῆς εὐθύνης αὐτοῦ, ἢ προβλεπομένη ἀπὸ τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, ἐπιφέρει τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διασώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς του περιουσίας, ἐνῶ αἱ ζημίαι τοῦ ἐτέρου πλοίου ἐκ τῆς συγκρούσεως θὰ καλύπτονται κατὰ κανόνα διὰ τῆς ἀσφαλίσεώς του.

Ἐξ ἄλλου δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ ὑποχρεωτικὴ εὐθύνη ἐκ τοῦ νόμου διὰ πλημελεῖ μεταχειρίσιν ταῦ φορτίου ἐπιδρᾷ εὐνοϊκῶς ἀπὸ ψυχολογικῆς ἀπόψεως, ἐπιφέρει ἀποφυγὴν ὑπερβολικῆς ἐπαγγελματικῆς βίας, προάγει τὴν ἐκλογὴν ἐνδεδειγμένων στοιβαστῶν καὶ ὑπαλλήλων φορτώσεως καὶ συντείνει τοιούτοτρόπως εἰς τὴν διατήρησιν πολυτίμων φορτίων διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας προορισμοῦ.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ὑπὸ τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 εἰσαχθεῖσας **περιορισμένης εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου**, ἐν ἐκ τῶν βαισικῶν οἰκονομικῶν θεμελίων τῆς συμβάσεως αὐτῆς ἦτο ὁ καθορισμὸς τῆς μέσης ἀξίας πλοίων μέσης χωρητικότητος εἰς λίρας στερλίνας 8 κατὰ τόννον. Ἡ ἀξία αὕτη παρέμεινε ἐν τούτοις, λόγῳ τῶν ἠξυμένων σημερινῶν ἐξόδων ναυπηγήσεως, σημαντικῶς κατώτερα τῆς συγχρόνου μέσης ἀξίας τῶν πλοίων. Ἄλλωστε, ὡς γνωστόν, μεγάλα ναυτικά ἔθνη, ὅπως ἡ Μεγ. Βρετανία καὶ αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι, δὲν προσεχώρησαν μέχρι σήμερον εἰς τὴν ἐν λόγῳ σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν. Τοῦτο συνεπάγεται περιορισμένην εὐθύνην τοῦ πλοιοκτῆτου, τῆς ὁποίας τὸ ἀνώτατον ὄριον διαφέρει σημαντικὰ ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Ὅταν π. χ. ὁ Ἀμερικανὸς πλοιοκτῆτης εὐθύνεται διὰ ζημίας προξενηθείσας εἰς τὸ φορτίον μέχρις ὀλοκλήρου τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου του καὶ τοῦ ἀποκερδηθέντος ναύλου, τότε φέρεται εἰς πᾶσας περιπτώσεις βαρύτερον βᾶρος ἀπὸ τὸν Ἀγγλον πλοιοκτῆτην, ὅστις ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλῃ μόνον 8 λίρας στερλίνας κατὰ τόννον ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου του ἢ τοῦ Ἰταλοῦ πλοιοκτῆτου, ὅστις εὐθύνεται κατ' ἀνώτατον ὄριον μέχρι τῶν 2)δ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἑναρξίν τοῦ ταξιδίου (1).

Καὶ ἡ ἔλλειψις ὁμοιομορφίας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς περιορισμένης εὐθύνης ἐπηρεάζει κατ' ἀντανάκλασιν πρὸ πάντων τὴν ἀξίαν τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων. Διότι κατὰ ταύτην ρυθμίζονται ἐνιαίως μόνον αἱ προϋποθέσεις τῆς ἀποζημιώσεως διὰ συγκρούσεις πλοίων οὐχὶ δὲ καὶ ὁ τρόπος ἐφαρμογῆς τῆς τοιαύτης εὐθύνης ὡς καὶ μόνον τὸ *πότε* τῆς εὐθύνης καὶ οὐχὶ τὸ *πῶς* αὐτῆς, ἐφ' ὅσον, ὅπως κατὰ κανόνα, πρόκειται περὶ περιπτώσεως περιορισμένης εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου. Ἡ εὐθύνη πρὸς ἀποζημιώσιν θὰ εἶχε κατὰ ταῦτα ἀνάγκη συμπληρώσεως διὰ γενικοῦ ὁμοιομόρφου δικαίου, καὶ τοῦτο ἀκριβῶς λέγει. Ἄλλ' ἀκριβῶς τοῦτο τὸ συγκεκριμένον μέτρον τῆς μόνον περιορισμένης ὑποχρεώσεως τοῦ πλοιοκτῆτου πρὸς πληρωμὴν καὶ ἀνοχὴν τῆς ἐκτελέσεως εἶναι ἀπὸ πρακτικῆς ἀπόψεως τόσον συχνὰ τὸ ἀποφασιστικὸν σημεῖον.

Περαιτέρω ἀπογοήτευσιν ὑπέστημεν εἰς τὸ ζήτημα τοῦ νομίματος. Οὐσιώδους οἰκονομικῆς βάσεως τόσον τῆς ἐνιαίας ρυθμίσεως τῆς περιορισμένης εὐθύνης ὅσον

(1) Πρβλ. W ü s t e n d ö r f e r, Neuz. Seeh. 2a ἐκδ. σελ. 145 Brit. Merchant shipping act 1894 I. 503. U.S.A. Revised Statutes s. 4283, 4385. Ital. Codice della

και τῆς τοιαύτης βάσει τῶν κανόνων τῆς Χάγης, ἐκλονίσθη, κυρίως εἰπεῖν ἔξεμη-  
 δενίσθη και ἐννοῶ: τὴν χρυσὴν βάσιν. Ὅπως ὅλοι γνωρίζομεν, σήμερον τὸ νόμι-  
 σμα σχεδὸν ὄλων τῶν κρατῶν ἀπεμακρύνθη τῆς χρυσῆς βάσεως. Τὸ ἔτι και σήμερον  
 εἰς τὴν σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν περὶ τῆς περιορισμένης εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου  
 ἐν ἀρθρῷ 15 και εἰς τὴν σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν περὶ φορτωτικῶν ἐν ἀρθρῷ 9  
 προβλεπόμενον ὅτι «les unités monétaires... s'entendent valeur or» **παραμέ-  
 νει γράμμα κενόν**. Δὲν ἀποκλείεται ἡ δυνατότης, τὰ ἀγγλικά δικαστήρια νὰ  
 θεωρήσουν τὸ ὄριον τῶν 8 λιρῶν εἰς τὴν περὶ εὐθύνης σύμβασιν και τὸ ὄριον τῶν  
 100 λιρῶν εἰς τὴν περὶ φορτωτικῶν σύμβασιν, ὡς τὸ ἀνώτατον ὄριον εἰς ἀγγλικὸν  
 νόμισμα κατὰ τὴν σημερινὴν του ἀξίαν. Σοβαρὸν ἐπιστημονικὸν ἔργον ὡς τὸ τοῦ  
 Scrutton<sup>(1)</sup> εἰς τὴν τελευταίαν του ἔκδοσιν ἀναφέρει ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὅτι ἡ  
 ἔκδοχή αὕτη δύναται νὰ θεωρηθῆ ἀπολύτως ὑποστηρίξιμος (fully arguable)  
 ἔλλειψαι σαφηνείας τοῦ σχετικῶ ἀγγλικῶ νόμου. Τοιαύτη κατάστασις δημιουργεῖ  
 φυσικά σοβαρὰ ἀνωμαλίας ἐναντι κρατῶν τὰ ὁποῖα, ὅπως αἱ Ἑνωμένα Πολιτεῖαι  
 τῆς Ἀμερικῆς, ὁ Καναδάς, ἡ Ἰταλία και ἡ Γαλλία, ἔχουν ὀρίσει ὠρισμένα ποσὰ εἰς  
 τὸ ἐγκόριον αὐτῶν νόμισμα, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀνθαίρετα, ὡς ἀντίστοιχα τῶν  
 8 ἢ 100 λιρῶν. Ἡ θεὰ τῆς ἐνοποιήσεως τοῦ δικαίου ὑπερίπταται, ἀλλ' ὅστις προσ-  
 παθῆσῃ νὰ τὴν συλλάβῃ ἐκ τῆς κόμης τῆς θὰ παραμείνῃ μὲ τὰς τρίχας ἀνὰ χεῖρας.  
 Ὑποπιτροπὴ τοῦ Comité Maritime International, συσταθεῖσα ἐν ἔτει 1948, ὑπέ-  
 δεῖξε δικαίως (σελ. 56) ὅτι ὑφίσταται διεθνῆς ὁμοφωνία περὶ διαγραφῆς τῆς ρήτρας  
 χρυσοῦ ἀπὸ τοὺς κανόνας τῆς Χάγης. Ἀλλὰ ποῖον ἄλλον ἀνώτατον ὄριον δεῖον νὰ  
 τεθῆ εἰς ἀντικατάστασιν; Περὶ αὐτοῦ αἱ ἀπόψεις δίστανται ἀκόμη πλήρως.

## VI

Τίθεται ἤδη τὸ ἐρώτημα: Αἱ ὠθοῦσαι τὴν ἐνοποίησιν δυνάμεις εἶναι  
 ἀρκετὰ ἰσχυραί, ὥστε νὰ παρακάμψουν τοιαύτας δυσχερείας και νὰ προωθήσουν  
 περαιτέρω τὴν κίνησιν πρὸς ἐνιαῖον παγκόσμιον ναυτικὸν δίκαιον;

Λόγοι ἀπογοητεύσεως ὑφίστανται ἀρκετοί:

Ἐνθυμηθῶμεν, κατ' ἀρχάς, ὅτι και εἰς περιπτώσεις ἀπολύτου λεκτικῆς ὁμοι-  
 ομορφίας ἐπιχρέματα σχεδὸν πάντοτε ὁ κίνδυνος διαφόρου ἐρμηνείας λόγω τῆς  
 γλωσσικῆς δυσχερείας εἰς τὴν μεταβίβασιν τῆς σκέψεως. Κατὰ τοὺς γενικοὺς γλωσ-  
 σιτικὸς κανόνας δύναται κατὰ κανόνα μία λέξις νὰ ἔχῃ διαφόρους σημασίας. Ὑφί-  
 σιταται σχεδὸν πάντοτε ἡ δυνατότης συσταλτικῆς και διασταλτικῆς ἐρμηνείας. Τοῦτο  
 ἀποδεικνύουν π.χ. κατ' ἐμφανῆ τρόπον αἱ ρήτραι cif και fob τοῦ ὑπερποντίου  
 ἔμπορίου.

Οἱ ὑπὸ τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορικῶ Ἐπιμελητηρίου Παρισίων συνταγέντες  
 «Incoterms» (=International Commercial Terms) ἀποδεικνύουν τὴν διάφορον  
 ἐρμηνείαν αὐτῶν ἀπὸ χώρας εἰς χώραν<sup>(2)</sup>. Ὁ κίνδυνος οὗτος διαφόρου ἐρμηνείας  
 αὐξάνει ὅταν τὸ σύστημα τῶν ἐρμηνευτικῶν κανόνων διὰ τὰς νομοθετικὰς διατάξεις

(1) Scrutton, The contract of affreightment as expressed in charterparties and bills of lading, ἔκδ. 15η (1948) σελ. 476 ἔπ.

(2) Πρβλ. Wüsterdörfer, Zwischenstaatliche Rechtsangleichung auf das Gebiet des Übersee-kaufs, ἐν Zeitschr. f. d. Gesamte Handelsrecht Bd. 104 (1937)

ἢ διὰ τὰς συμβάσεις δὲν εἶναι τὸ αὐτὸ μεταξὺ τῶν διαφόρων κρατῶν. Οὕτω ἡ γερμανικὴ καὶ γαλλικὴ νομικὴ ἐπιστῆμη ἀναγνωρίζουν ὅτι, προκειμένου περὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἐπὶ ὀρισμένου πραγματικοῦ γεγονότος αἱ εἰδικαὶ διατάξεις προηγοῦνται τῶν γενικῶν, ἄλλοις λόγοις ἀποκλείουν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν τελευταίων (1). Τοῦτο φαίνεται ὡς αὐτονόητον. Προεκάλεσεν ὅμως ἐκπληξιν ὅταν Ἕλληνας δικαστὴς εἰς τὴν πολὺκροτον περίπτωσιν «Μάικη»—περίπτωσις ἑλληνικοῦ πλοίου ὑπὸ τὸ ὄνομα τοῦτο—ἀπεράνθη, ὅτι ἐν περιπτώσει ζημίας ἐκ γενικῆς ἀβασίας κατὰ τοὺς Κανόνας Ὑόρκης—Ἀμβέρσης, ἡ ὑπαγωγὴ τῆς περιπτώσεως εἰς τινὰ τῶν *ειδικῶν* ἡριθμημένων κανόνων δὲν ἤρκει, ἀλλὰ ὅτι ἔπρεπε ἡ πραγματικὴ αὕτη περίπτωσις νὰ καλύπτεται καὶ ὑπὸ τῶν *γενικῶν* διὰ γραμμάτων ἡριθμημένων κανόνων, δεδομένου ὅτι οἱ τελευταῖοι οὗτοι προηγοῦνται τῶν εἰδικῶν δι' ἀριθμῶν ἡριθμημένων κανόνων.

Διὰ τὴν ἀποκλεισθῆ διὰ τὸ μέλλον τοιαύτη προκαλοῦσα ἐκπληξιν ἀντίληψις, τὸ συνέδριον τοῦ Ἀμστερνταμ τοῦ 1949 περιέλαβε, ὡς γνωστόν, νέον ἐρμηνευτικὸν κανόνα εἰς τὴν παράγραφον 2 τῶν Κανόνων Ὑόρκης—Ἀμβέρσης.

Ἐκ νέου ἡ καμπύλη τοῦ κινδύνου διαρρήξεως τῆς ἐπιθυμητῆς ἐνοποιήσεως αὐξάνει ὅταν, ἐκ γλωσσικῶν λόγων, ἀλλόγλωσσοι νομοθετικαὶ διατάξεις μόνον ἐλευθέρως δύναται ν' ἀποδοθοῦν εἰς τὴν ἐγχώριον γλῶσσαν, μὴ δυνάμεναι κατὰ λέξιν νὰ μεταφρασθῶσι, διότι ὀλόκληρον τὸ νομοθετικὸν σύστημα εἶναι ἐντελῶς διάφορον ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Ταυτότης ἐννοίας τῶν λέξεων εἶναι τότε δυσχερὲς νὰ ἐπιτευχθῇ. Πόσον τοῦτο εἶναι ἀληθὲς ἀποδεικνύει τὸ γαλλικὸν ἐπίσημον κείμενον τῶν κανόνων τῆς Χάγης, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀγγλικὸν κείμενον. Ἰδίως ἡ ἀγγλικὴ νομικὴ γλῶσσα, ἀναπτυχθεῖσα ἐπὶ ἑκατονταετηρίδας ἐν νησιωτικῷ ἀπομονωτισμῷ παρουσιάζει γλωσσικὰ ἰδιώματα μὲ ἀγάπην διατηρηθέντα.

Εἰς διεθνή σύμβασιν, εἴτε ἀφεθῆ ἐλευθέρᾳ ἡ ἐθνικὴ νομοθεσία νὰ διατυπώσῃ τὸ περιεχόμενον ταύτης κατ' ἐννοιαν, προσαρμόζουσα τοῦτο πρὸς τὸ ὑφιστάμενον νομοθετικὸν σύστημα, εἴτε περιληφθῶν εἰς τὸ τελικὸν πρωτόκολλον ἐπιφυλάξεις χάριν τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας—ἄπως ἀμφότερα κατ' ἐπανάληψιν ἐφηρμόσθησαν εἰς τὴν περὶ φορτωτικῶν σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν—τότε εἶναι ἀναπόφευκτος μεταφορὰ λέξεων καὶ μικραὶ μεταβολαὶ τοῦ κειμένου ἢ καὶ ἐξαιρετικαὶ διατάξεις. Καὶ ἰδοὺ ἀμέσως ἔρχεται ἡ κρουφὴ ὑπονομευτικὴ ἐνέργεια συνεπείᾳ τῆς γλωσσικῆς ἀδυναμίας τῶν ἐθνικῶν ἐρμηνευτικῶν κανόνων καὶ τῶν κατὰ χώρας ἐπιφυλάξεων.

Ἀνακύπτουν τότε λεπτὰ ζητήματα ἄπως τὸ ἐξῆς: Δύναται καὶ πρέπει ὁ νόμος νὰ ἐρμηνευθῆ ἀντιθέτως πρὸς τὸ γράμμα του καὶ συμφώνως πρὸς τὸν διαπιστωθέντα σκοπὸν αὐτοῦ, ὅταν τὸ γράμμα καὶ ὁ σκοπὸς ἀντιτίθενται; Ἡ νομολογία τοῦ γερμανικοῦ Ἀκυρωτικοῦ εἶχεν ἀπὸ δεκαετηρίδων ἀποφανθῆ καταφατικῶς, κατόπιν ἀρχικῶν ἀμφιβολιῶν. Νομοθεσία μὲ ἀπολυταρχικὴν ἐπίδρασιν λύουν ἀρνητικῶς τὸ ζήτημα.

Ἀφορμὴν εἰς τὴν θέσιν τοιούτων ζητημάτων ἀρχῆς (2) δίδει π.χ. ἡ εἰς τοὺς κανόνας τῆς Χάγης, τοὺς συνομολογηθέντας ἐν Βρυξέλλαις, κατὰ τὰ φαινόμενα

(1) Πρβλ. Conf. d'Amsterdami 1949, Procés-verbaux σελ. 37, 41, 43, 46, 48. Ἐξ ἑτέρου I a w n d e s - R u d o l f, Law of general average, 7η ἐκδ. (1948) σελ. 344.

(2) Πρβλ. Γερμ. Ἐμπ. Κώδ. § 607 ἐδ. 2: «μόνον». Σύμβασιν Βρυξελλῶν ἄρθρ. 4 ἐδ. 2β. Brit. carriage of goods by sea act 1924, art. IV, 2b. U.S.A Carr. of goods by sea act 1936, s. IV 2b.

πέραν τοῦ δέοντος ἀπαλλαγῆ τοῦ μεταφορέως ἀπὸ ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς τοῦ φορτίου, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν βασικὴν ἀρχὴν τῆς ὑποχρεωτικῆς εὐθύνης δι' ὑπαίτιους ζημίας τοῦ φορτίου (1).

Οἱ ἐρημνευτικοὶ κανόνες ἐξαρθῶνται στενῶς ἀπὸ τὴν γενικώτεραν περὶ δικαίου ἀντίληψιν ἐνὸς λαοῦ. Καὶ αἱ διάφοροι νοοτροπία κατ' ἐπανάληψιν εὐρέθησαν ἐν Βρυξέλλαις ἀντιμέτωποι ζητοῦσαι νὰ ἐπιβληθοῦν ἡ μία ἐπὶ τῆς ἄλλης, χωρὶς νὰ ἐπιτευχθῆ πλήρως ἡ ἰσορροπία τῶν. Ἐκάστος ἐσκέπτετο καὶ ὁμίλει συμφῶνως πρὸς τὰς ἐν τῇ χώρᾳ του ὑφισταμένας προϋποθέσεις καὶ παραστάσεις καὶ συχνὰ δὲν ὑφίστατο συνεννόησις κατὰ τὴν συζήτησιν. Οὕτω τὸ ἀποτέλεσμα δὲν ἦτο δυνατόν νὰ εἶναι διάφορον παρὰ συμβιβασμὸς ἀσαφῆς καὶ ἐλλιπῆς τῶν διαφορῶν ἀπόψεων καὶ οὕτω αὐξάνει τὸ παθητικὸν τῆς ἐνοποιήσεως τοῦ δικαίου καὶ ἰδίως ὅσον ἀφορᾷ τὴν περιορισμένην εὐθύνην τοῦ πλοιοκλήτου κατὰ τὴν σύμβασιν τοῦ 1924.

Αἱ δύο συμβάσεις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς εἶχον ὡς σκοπὸν τὸν διακανονισμὸν ἀρκούντως ἀπλῶν καὶ ἰδιαζόντων ζητημάτων στενοῦ περιεχομένου, τῶν ὁποίων ἡ σχέσηις μὲ τὴν γενικὴν νομοθεσίαν, τὰς ἀρχὰς καὶ τὰ προβλήματα τῆς οὐδαμῶς βεβαίως ἔλειπεν, ἀλλὰ δὲν ἦτο τόσον στενὴ Ἄντιθέτως προκειμένου περὶ τῶν συμβάσεων τοῦ 1934 ἡ ἐξάρτησις ἀπὸ τοιαῦτα γενικώτερα ζητήματα εἶναι πολὺ στενωτέρα. Ἄναμιγνύονται π. χ. αἱ ἀρχαὶ τῆς ὁρθῆς κατανομῆς τοῦ βάρους τῆς ἀποδείξεως καὶ πᾶς ἔμπειρος περὶ τὰ τοιαῦτα γνωρίζει ὅτι τὸ ζήτημα, ποῖος ὁ φέρων τὸ βᾶρος τῆς ἀποδείξεως, ἀποτελεῖ τὸν ἀποφασιστικὸν παράγοντα περὶ τοῦ ποῖος θὰ εἶναι ὁ νικητὴς εἰς τὴν δίκην, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἤθελε τεθῆ πρὸ τοῦ δικαστοῦ ζήτημα εὐθύνης ἐξ ὑπαίτιου ἀνακριβοῦς δηλώσεως ἐν τῇ φορτωτικῇ (2). Περαιτέρω τίθεται τὸ ζήτημα περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς γενικῆς θεωρίας τῆς αἰτιότητος καὶ ἐὰν εἰς τὴν δεδομένην περίπτωσιν, π. χ. συγκρούσεως πλοίων, ἡ λεγομένη θεωρία τῆς προσφόρου αἰτίας, ὡς ἐν Γερμανίᾳ, ἢ τῆς κυρίας αἰτίας, (cause praepondérante) ὅπως ἐν Γαλλίᾳ ἢ τῆς πλησιεστέρας αἰτίας (proximate cause), ὡς ἐν Ἀγγλίᾳ, θέλει ἐφαρμοσθῆ (3).

Τέλος τίθεται ζήτημα ἐφαρμογῆς τῆς σχέσεως τοῦ εἰδικοῦ νόμου ἔναντι τοῦ γενικοῦ καὶ τοιοῦτοτρόπως ὁ κίνδυνος δημιουργίας δευτέρας περιπτώσεως «Μάχη». Ὁ ἐρημνευτικὸς δικαστὴς θὰ εἶναι κατὰ κανόνα δέσμιος τοῦ πνεύματος τῆς ἐγχωρίου νομοθεσίας, καὶ ἐν τῷ πνεύματι τούτῳ θὰ ἐπιδιώξη νὰ πληρῶσῃ τὰ νομοθετικὰ κενὰ ἢ νὰ ὑπερπηδήσῃ ἀμφιβολίας περὶ τὴν ἐρημνεσίαν.

Καὶ ἡ διάθεσις χώρας τινὸς νὰ καταστήσῃ τὸ Σχῆδιον διεθνῆ ἐνιαῖον νόμον θὰ εἶναι ἐπὶ τοσοῦτ' μικρότερα, ὅσον βαθύτερον τὸ σχέδιον ὑπεισέρχεται εἰς καθιερωμένας ἀρχὰς τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας, ὅσον μεγαλύτερα ὡς ἐκ τούτου καθίσταται ἡ θυσία τοῦ ἐθνικοῦ δικαίου διὰ τῆς ἀποτροπῆς τούτου ἀπὸ τῆς

(1) Διεξοδικῶς περὶ τούτου Wüstendörfer, ἐν Monatsschrift für Deutsches Recht 1949, σελ. 500 ἐπ. 515 ἐπ.

(2) Πρὸβλ. Wüstendörfer, Neuz. Seeh. σελ. 320.

(3) Ἐκτενῶς περὶ τούτου Lindenmaier Adäquate Ursache und nächste Ursache, ἐν τῇ Festgabe für Wüstendörfer 1948, σελ. 111 ἐπ. καὶ ἐν Zeit. f. d. gesamte Handelsrecht Bd. 113 (1950) σ. 207 ἐπ.

φυσικῆς τροχιάς (¹), ὅπως π. χ. εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Code International d' Affrètement. ὅστις κατὰ τὸ 1915 περίπου ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἀπέτυχε (²). Καὶ ἡ αὐτὴ δυσχέρεια παρουσιάζεται ἔτι μᾶλλον ὅπου περισσότερον διάφοροι εἶναι αἱ κοινωνικαὶ καὶ οικονομικαὶ συνθήκαι τῶν διαφορῶν χωρῶν. Θὰ εἶναι δυσχερὴς π. χ. ἡ δημιουργία ἐνιαίου κοινισμοῦ ναυτικῆς ἐργασίας προβλέποντος ὁμοίαν μεταχείρισιν τοῦ ἀγγλοαμερικανοῦ ναυτεργάτου καὶ τοῦ Ἰνδοῦ τοιοῦτου. Ἐνεκα τῶν λόγων τούτων, ἐν τῇ πράξει ἀγονταὶ αἱ διάφοροι νομοθεσίαι πρὸς διαφορευτικὴν κατεύθυνσιν ἢ ἐξ ὑπαρχῆς προσκρούουσιν τὰ σχέδια ἐνοποιήσεως εἰς ἀνυπέρβλητα ἐμπόδια.

Τέλος, δέον νὰ προστεθῇ ὅτι δὲν εἶναι εὐκόλον νὰ κινηθῇ ἡ νομοθετικὴ μηχανὴ τῶν κοινοβουλίων τῶν διαφορῶν μετεχόντων κρατῶν ὅταν παραστῇ ἀνάγκη τροποποιήσεως λεκανθασμένων λεπτομερειῶν συμβάσεων αἰτινες συνήρθησαν κατόπιν μακρῶν ἀγώνων καὶ συμβιβαστικοῦ συγκερασμοῦ τῶν διαφορῶν ἀπόψεων, ὅπως π. χ. οἱ ἐν Βουξέλλαις συνομολογηθέντες κανόνες τῆς Χάγης. Ἐπὶ τῆς σοβαρᾶς ταύτης δυσκολίας ἀνεφέρθησαν πλείστοι ῥήτορες ἐν Ἀμστερνταμ (³). Ὁ L. Dor ὑπενθύμισεν ὅτι ὁ γαλλικὸς νόμος τοῦ 1936, περὶ εἰσαγωγῆς τῶν κανόνων τῆς Χάγης, ἐπὶ δεκαετίαν περιεπλανᾶτο μεταξὺ τῶν δύο Βουλῶν ὡς σχέδιον νόμου. Ὁ Cyrill Miller ἐπέστησε τὴν προσοχὴν το play about with these rules καὶ ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Ἑλλάδος καθηγητῆς Κ. Σπηλιόπουλος ἐχαρακτήρισε τὴν προειδοποίησιν τοῦ Dor ὡς «un argument très sérieux». Καὶ ἐδῶ ἀκριβῶς καταφαίνεται ὅτι ἡ δημιουργία ἀναγκαστικοῦ δικαίου πρὸς προστασίαν ὀρισμένων ομάδων, ὅπως π. χ. τῶν παρὰληπτῶν, διὰ διεθνῶν συμβάσεων καὶ τῶν πρὸς ἐπικύρωσιν καὶ εἰσαγωγὴν τούτων ὡς ἐσωτερικοῦ δικαίου ἐθνικῶν νόμων, ὑπόκειται εἰς τὸ ἐλάττωμα τῆς ἐλλείψεως ἐλαστικότητος. Τὸ τοιοῦτον δίκαιον εἶναι σχεδὸν ἀποστεωμένον. Δὲν δύναται νὰ τροποποιηθῇ ταχέως διὰ συμφωνίας τῶν μερῶν, ὅπως οἱ Κανόνες Ὑόρκης — Ἀμβέρσης δι' ἀποφάσεως τῶν ἐνδιαφερομένων συνεπειᾶς τῆς παρουσιασθείσης δικαστικῆς περιπτώσεως τοῦ Ἀ. «Μάκης». Δημιουργεῖται ἀναγκαστικὸν δίκαιον πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς καταχρήσεων, ἐκ τῆς συμβατικῆς ἐλευθερίας, ταυτοχρόνως ὅμως ἀποκλείεται τὸ καλύτερον μέσον διὰ τὴν διαρκῆ ἐξίσωσιν τῶν ἀντιθέσεων αἱ ὁποῖαι προκύπτουν μεταξὺ τῆς ζωῆς καὶ τοῦ νόμου, δηλονότι αἱ ἰδιωτικαὶ συμφωνίαι (⁴).

## VII

Κατόπιν ὅλων τῶν ἀνωτέρω, δέον ν' ἀπομακρυνθῶμεν ἀπὸ τὴν προσπᾶθειαν διεθνoῦς ἐνοποιήσεως τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ; Ἀσφαλῶς ὄχι. Τὸ παθητικὸν τοῦ μέχρι στιγμῆς ἰσολογισμοῦ δὲν εἶναι ἀρκούντως σοβαρὸν. Ἀληθῶς ἐπετεύχθη μόνον προσέγγισις πρὸς τὴν ἐνοποίησιν ὀρισμένων ἐπὶ μέρους τμημάτων. Ἄλλὰ καὶ ἡ προσπᾶθεια τοῦ ἐπιστήμονος διὰ τὴν ἀπόλυτον ἀλήθειαν ἐξικνεῖται

(¹) Pappenheim ἐν Weltw. Arch. Bd. 2 (1913) σελ. 83.

(²) Πρβλ. Wüstendörfer, Handbuch des Seeschiffrechts Bd. I σελ. 41.

(³) Πρβλ. Comité Maritime Intern. Confer. d' Amsterdam, Procès-verbaux σελ. 605, 607.

(⁴) Pappenheim ἐν Weltw. Arch. Bd. 20 (1924) σελ. 21.

μόνον εἰς τὴν ἀνεύρεσιν σχετικῶν ἀξιῶν. Ὅπως τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐπιστήμη δὲν δύναται νὰ φθάσῃ μέχρι πλήρους ἀληθείας δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀδυναμίας τῶν ἀνθρωπίνων δυνάμεων, οὕτω εἰς τὸν αὐτὸν λόγον δέον ν' ἀποδοθῇ ὅτι ἡ διεθνοποίησις τοῦ δικαίου δὲν δύναται νὰ φθάσῃ μέχρι πλήρους ἐνοποιήσεως. Τὰ ἤδη ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα ἐν τῇ ἐνοποιήσει δέον νὰ θεωρηθῶν ὡς ἀρκούντως μεγάλα, ὥστε ὁ ἀγὼν νὰ συνεχισθῇ μὲ ἀισιοδοξίαν. Ἀσφαλῶς τὸ ἔργον θὰ εὖρη τὴν ἐπιστέγασίν του διὰ τῆς ἰδρύσεως διακρατικοῦ ναυτικοῦ δικαστηρίου ὡς δημιουργοῦ καὶ φύλακος τῆς ἐνοποιήσεως τοῦ δικαίου. Τούτου ἐνεκεν εἶναι ἐξαιρετικῶς εὐχάριστον ὅτι, ἀπὸ τοῦ Συνεδρίου τοῦ Ἄμστερνταμ, ἀνετέθη εἰς εἰδικὴν ὑποεπιτροπὴν ὑπὸ ὀλλανδικὴν προεδρίαν ἡ ἐπιδίωξις τοῦ σκοποῦ τούτου.

Ἡ ἐπιτροπή, τῆς ὁποίας τὰ πορίσματα δὲν εἶναι εἰσέτι γνωστά, πρόκειται νὰ ἐτοιμάσῃ τὸν ὄργανισμόν τοῦ Δικαστηρίου καὶ τὴν σχετικὴν δικονομίαν, λαμβανομένου βεβαίως ὑπ' ὄψιν καὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀρμοδιότητος. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου θὰ ἠδύνατο ὡς πρότυπον νὰ χρησιμεύσῃ εἰς μερικὰ σημεῖα τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης τῆς ἐποχῆς τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν. Σχέδιον περὶ ἀρμοδιότητος ἐπὶ ἀστικῶν διαφορῶν ἐκ συγκρούσεως πλοίων ὑπάρχει ἤδη ἀπὸ τοῦ Συνεδρίου τῶν Παρισίων τοῦ 1937. Ἐκτὸς τούτου ὅμως θὰ πρέπη νὰ καθορισθῶν ὄρισμένα ζητήματα οὐσιαστικοῦ δικαίου μὲ τὰ ὁποῖα συχνὰ ναυτικαὶ δίκαι συνδέονται. Οὕτω, ἐνιαῖοι κανόνες ὡς πρὸς τὴν τεχνικὴν τῆς ἐρμηνείας τῶν νόμων εἶναι ἀναγκαῖοι, ἰδίως ἐπὶ τῆς σχέσεως μεταξὺ *lex specialis* καὶ *lex generalis*. Ἔτερα ζητήματα θὰ πρέπη νὰ παραμείνουν ἀκαθόριστα, διὰ τῆς παραπομπῆς εἰς τὴν νομοθεσίαν τοῦ τόπου τῆς κατοικίας ἢ τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ ἐναγομένου, ὅπως π. χ. σχετικῶς πρὸς τοὺς κανόνας περὶ βάρους ἀποδείξεως καὶ τὰς ἀρχὰς τῆς αἰτιότητος.

Εἰς δὲ τὸ ναυτικὸν δικαστήριον θὰ ἀπαιτηθῇ στενὴ συνεργασία νομομαθῶν δικαστῶν καὶ ἀνθρώπων προερχομένων ἐκ τῆς πράξεως τῆς ναυσιπλοΐας. Οἱ νομομαθεῖς χωρὶς τοὺς ἐμπόρους εἶναι συχνὰ τυφλοὶ καὶ οἱ ἔμποροι χωρὶς τοὺς νομομαθεῖς πολλάκις ἐν συγχύσει ἰδεῶν. Μόνον συνεργασία ἀμφοτέρων μεθ' ἑκατέρωθεν κατανοήσεως ἐγγυᾶται ἀπὸ νομοθετικῆς πολιτικῆς τὸ ἄριστον. Ἀσφαλῶς ἀνοίγεται πρὸ ἡμῶν μακρύτερα καὶ πλήρης μόχθων ὁδός. Ἄλλ' ὁ σκοπὸς εἶναι ἀντάξιος τῶν μόχθων

Ο ΕΚΛΙΠΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΞΙΑΣ ΣΟΦΟΣ

## Ο ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Δρ HANS WÜSTENDÖRFER

Ὁ καθηγητὴς Hans Wüstendörfer ἐγεννήθη ἐν Ἀμβούργῳ ἐν ἔτει 1875 ὡς υἱὸς παλαιοῦ ἐμπόρου τῆς πόλεως αὐτῆς. Ἐσπούδασε νομικὰ εἰς τὰ πανεπιστήμια τῆς Γενεύης, τοῦ Μονάχου καὶ τοῦ Βερολίνου. Ἀρχικῶς ἠθέλησε νὰ ἀπολυθῆσῃ τὸ δικαστικὸν στάδιον καὶ διετέλεσέ δικαστικὸς πάρεδρος καὶ πρωτοδίκης ἐν Ἀμβούργῳ καὶ Κιέλφ. Ἦδη εἰς τὸ πρῶτον αὐτὸ στάδιον τῆς ζωῆς του, συνεπεία κάποιου κλονισμοῦ τῆς υγείας του, τοῦ συνεστήθη ἐκ μέρος τῶν ἰατρῶν νὰ