

ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Τακτικού Καθηγητού της Α.Β.Σ.Π.

τ. Υπουργού

τ. Καθηγητού και Κοσμήτορος της Α.Β.Σ.Θ.

# ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΟΜΙΛΙΑ  
ΓΕΝΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΙΘΟΥΣΑΝ ΤΕΛΕΤΩΝ ΤΗΣ Α.Β.Σ.Θ.  
ΤΗΝ 3.2.73



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

1973

## 1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Κατ' ἀρχὴν παρακαλῶ νὰ μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ ἐκφράσω θεομᾶς εὐχαριστίας πρὸς ἅπαντας Ὑμᾶς διὰ τὴν παρουσίαν σας κατὰ τὴν σημερινὴν μου ὁμιλίαν, ἰδιαιτέρως δὲ ἐπιθυμῶ νὰ εὐχαριστήσω τὸν φίλτατον Κοσμήτορα τῆς Σχολῆς κ. Ὁρέστην Παπαβασιλείου διὰ τοὺς καλοὺς του περὶ τοῦ προσώπου μου λόγους.

Κατέχομαι ὑπὸ ἐντόνου συγκινήσεως, ὁμιλῶν εἰς τὴν Αἴθουσαν Τελετῶν τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Θεσσαλονίκης, ἣτις δικαιολογεῖται, νομίζω, πλήρως ἐκ τοῦ ὅτι εἶμαι ἀρρήκτως συνδεδεμένος μετὰ τῆς Σχολῆς ταύτης. Τὴν παρηκολούθησα ἐκ τοῦ σύνεγγυς εἰς τὰ μέχρι σήμερον θήματά της, ἀπὸ τῆς συστάσεώς της κατὰ τὸ 1957, εἰργάσθην ἐν αὐτῇ, ἐσταδιοδρομήσα ἀκαδημαϊκῶς εἰς αὐτήν καὶ τὴν θεωρῶ, κατὰ ἓν ἐλάχιστον ποσοστὸν, καὶ ὡς δημιουργημά μου. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, μολοντί σήμερον ἀνήκω εἰς τὸ καθηγητικὸν προσωπικὸν τῆς πρεσβυτέρας ἀδελφῆς Σχολῆς, τοῦ Πειραιῶς, ζῶ συνεχῶς πλησίον της, χαίρομαι διὰ τὰς προόδους της, ἐνδιαφέρομαι διὰ τὰ προβλήματα της καὶ μεριμνῶ διὰ τὴν περαιτέρω ἐξύψωσιν καὶ βελτίωσίν της. Τοῦτο τὸ πράττω, ὡς ἐξήγησα, διὰ λόγους συναισθηματικούς, ἀλλὰ παραλλήλως καὶ διότι πιστεύω εἰς τὸν μεγάλον ρόλον καὶ τὴν ἀποστολὴν ἀμφοτέρων τῶν ἀδελφῶν Α.Β. Σχολῶν καὶ διότι ἐγνώρισα καὶ γνωρίζω καλῶς τὸ σοβαρὸν ἔργον τὸ ὁποῖον ἐπιτελεῖται εἰς αὐτάς.

## 2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τὸ θέμα τὸ ὁποῖον ἐπέλεξα νὰ ἀναπτύξω ἐνώπιόν σας ἔχει ὡς τίτλον «Προβλήματα Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς».

Ἐκ προοιμίου προβαίνω εἰς τὴν διευκρίνισιν ὅτι θὰ ἐξετάσω τὰ κύρια προβλήματα τῆς Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῶν μεταξὺ κρατῶν σχέσεων, ἀντιθέσεων καὶ συγκρούσεων καὶ ὄχι τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦν τὴν Διεθνή Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἥτοι τὰ προβλήματα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦν τὰς ἐπὶ μέρους ἐθνικὰς ναυτιλίας καὶ τὰ ὁποῖα, γενικευόμενα, καθίστανται προβλήματα τῆς Διεθνoῦς Ναυτιλίας.

Ἐπὶ παραδείγματι, ἐν θέμα τὸ ὁποῖον δεσπάζει εἰς τὰς Ναυτιλίας τῶν

ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, εἶναι τὸ τοιοῦτον τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, δηλ. τῆς ἐξευρέσεως πληρωμάτων. Ἡ παρατηρουμένη ἔλλειψις ἐθνικῶν πληρωμάτων (ναυτικῶν ἐχόντων τὴν αὐτὴν μὲ τὸ πλοῖον ἰθαγένειαν) ἀδῆγησε τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν Ἀσιατῶν (Ἰνδῶν, Πακιστανῶν, Φιλιππινέζων κ.ἄ.) ἐνῶ συγχρόνως ἐλήφθησαν καὶ λαμβάνονται μέτρα διὰ τὴν αὔξησιν τῆς ἐλκυστικότητος τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος (αὔξησις ἀμοιβῶν, βελτίωσις ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, μείωσις συνθέσεως πλοίων κ.ἄ.). Τὸ πρόβλημα τοῦτο, μολονότι ἀπασχολεῖ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ κατέστη ἐν ἐκ τῶν ὀξυτέρων τῆς Διεθνoῦς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν ἐκ τῶν πιεστικωτέρων διὰ τὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν, ἐν τούτοις δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς πρόβλημα Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, μὲ τὴν ἔννοιαν τὴν ὁποῖαν ἐδώσαμεν ἀνωτέρω, διότι δὲν ἀφορᾷ εἰς τὰς μεταξὺ κρατῶν ναυτιλιακὰς σχέσεις.

Συνεπῶς, ἡ ἐξέτασις τῶν προβλημάτων περιορίζεται εἰς ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα προκύπτουν ἐκ τῶν μέτρων καὶ ἐκδηλώσεων ναυτιλιακοῦ χαρακτῆρος ὀρισμένων κρατῶν, μὲ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἄλλων χωρῶν, ἕνεκα τῶν ὁποίων δημιουργοῦνται ἰδιάζουσαι συνθῆκαι εἰς τὰς ναυτιλιακὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν κρατῶν τῆς πρώτης καὶ τῆς δευτέρας ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων.

### 3. ΤΠΟΓΡΑΜΜΙΣΙΣ ΤΡΙΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΕΣΤΕΡΑΝ ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΝ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ

Ἐπειδὴ τὸ ἐκλεκτὸν καὶ πολυπληθὲς κοινὸν τὸ ὁποῖον εὐγενῶς παρακολουθεῖ τὴν ὁμιλίαν μου καὶ οἱ παριστάμενοι φοιτηταὶ καὶ φοιτήτριαι δὲν δύνανται νὰ γνωρίζουν ὅλας τὰς λεπτομερείας τὰς σχετικὰς μὲ τὴν διεθνή Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, κρίνω σκόπιμον ὅπως ὑπογραμμίσω καὶ ἀναλύσω τρία σημεῖα, διὰ νὰ καταστή εὐχερεστέρα ἡ κατανόησις τῶν θεμάτων τὰ ὁποῖα θ' ἀναπτυχθοῦν ἐν συνεχείᾳ.

Τὰ σημεῖα ταῦτα εἶναι :

α) Ὁ ἰδιάζων διεθνῆς χαρακτῆρ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἶναι τομεὺς ὅστις ἐξυπηρετεῖ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ πραγματοποιεῖ τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς εἰς παγκόσμιον κλίμακα καὶ εἰς ὅλους τοὺς ὠκεανούς, τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου. Δοθέντος ὅτι ποσοστὸν ἄνω τῶν 80% τῶν ἀνὰ τὴν ὑφήλιον μεταφορῶν διενεργεῖται διὰ θαλάσσης, καθίσταται φανερόν τὸ μέγεθος τῆς σημασίας καὶ ἡ εἰδικωτέρα μορφή τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

6) Ὁ βαθμὸς χρησιμοποίησεως ἐθνικῆς χωρητικότητος διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐθνικῶν μεταφορῶν. Ἐξ αὐτοῦ προκύπτει κατὰ πόσον τὰ ἐθνικὰ πλοῖα (τὰ πλοῖα τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τοῦ κράτους) χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐθνικῶν μεταφορῶν τοῦ αὐτοῦ κράτους (διὰ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἐξωτερικόν, δηλ. εἰσαγωγικόν καὶ ἐξαγωγικόν, ἐμπόριον αὐτοῦ). Ἐν ἑλλείψει ἐθνικῶν μεταφορῶν, ὡς εἶναι εὐλογον, τὰ ἐθνικὰ πλοῖα στρέφονται πρὸς τὸν διεθνή χωρὸν καὶ ἀναζητοῦν ὅπουδήποτε φορτία πρὸς μεταφοράν. Μὲ βάσιν τὴν χρησιμοποίησιν ἐθνικῆς χωρητικότητος διὰ τὴν διενέργειαν ἐθνικῶν μεταφορῶν, αἱ ναυτιλιακαὶ χώραι τοῦ κόσμου θὰ ἠδύναντο νὰ διακριθῶν εἰς τὰς ἐξῆς τρεῖς κατηγορίας: (1) Χῶραι χρησιμοποιοῦσαι (ἐξαντλοῦσαι) τὴν ἰδίαν των (ἐθνικὴν) χωρητικότητα διὰ τὰς ἰδίας των (ἐθνικὰς) μεταφορὰς καὶ ἐπὶ πλέον χρησιμοποιοῦσαι καὶ ξένην χωρητικότητα, λόγῳ τῶν μεγάλων των θαλασσίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Τὸ χαρακτηριστικώτερον παράδειγμα χώρας τῆς κατηγορίας ταύτης ἀποτελεῖ ἡ θαυμαστὴ εἰς πρόοδον Ἰαπωνία. Πράγματι, ἡ Ἰαπωνία δὲν χρησιμοποιεῖ μόνον τὰ ἐκ 35.000.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος ἰδικὰ της πλοῖα, ἀλλ' ἐπειδὴ ἔχει μεγάλας μεταφορὰς, ἀπασχολεῖ καὶ ξένην χωρητικότητα καὶ εἰς μεγάλην ὁμοίως ἔκτασιν. (2) Χῶραι μὴ διαθέτουσαι ἰδίας μεταφορὰς, τῶν ὁποίων ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ ἀναζητῇ φορτία εἰς τὸν παγκόσμιον χωρὸν. Χαρακτηριστικὴν τοιαύτην περίπτωσιν ἀποτελεῖ ἡ Ἑλλάς, τῆς ὁποίας ἡ Ναυτιλία, 19.000.000 κ.ο.χ. ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ 19.000.000 κ.ο.χ. ὑπὸ ξένας σημαίας, ἦτοι συνολικῶς 38.000.00 κ.ο.χ. (ἡ μεγαλυτέρα εἰς τὸν κόσμον) πραγματοποιεῖ μεταφορὰς ἀπὸ ξένας εἰς ἄλλας ξένας χώρας. (4) Χῶραι μικτοῦ χαρακτῆρος, ἦτοι διαθέτουσαι ἀξιολόγους ἐθνικὰς μεταφορὰς, τῶν ὁποίων ὅμως ἡ Ναυτιλία χρησιμοποιεῖται καὶ διὰ ξένας μεταφορὰς. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ἀνήκουν ἡ Μεγ. Βρετανία (μὲ πλοῖα 28.600.000 κ.ο.χ.) καὶ ἡ Νορβηγία (μὲ πλοῖα 23.500.000 κ.ο.χ.). Τόσον ἡ βρετανικὴ ὄσον καὶ ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν χωρῶν των, ἀλλὰ πέραν αὐτῶν ἐμφανίζονται εἰς τὸν διεθνή χωρὸν διὰ τὴν πραγματοποίησιν θαλασσίων μεταφορῶν.

γ) Τὸ κριτήριον τῆς οικονομικότητος καὶ ἀνταγωνιστικότητος τοῦ πλοίου, ἀναλόγως τῆς σημαίας τὴν ὁποίαν τοῦτο φέρει. Ἡ οικονομικότης τοῦ πλοίου (δηλ. ἡ ὑπὸ συμφέροντας ἢ μὴ ὄρους οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσις αὐτοῦ) καὶ κατὰ συνέπειαν ἡ διεθνῆς ἀνταγωνιστικότης αὐτοῦ (ἡ ἰκανότης τοῦ πλοίου νὰ συναγωνίζηται τὰ πλοῖα ἄλλων χωρῶν) ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ, τὸ ὁποῖον κόστος συναρτᾶται πρὸς τὰς ἐπικρατούσας εἰς τὴν χώραν τῆς ὁποίας τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον, οἰκονομικὰς καὶ κοι-

ωνικὰς συνθήκας (κόστος διαβίωσης, ὕψος ἀμοιβῶν, ἀσφαλιστικαὶ ἐπιβαρύνσεις κ.ἄ.), πρὸς τὴν ἔναντι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀσκουμένην Πολιτικὴν (φορολογικὴ μεταχείρισις κ.ἄ.) καὶ τὰς ἐν γένει ἐπιβαρύνσεις τοῦ πλοίου. Τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ὀρισμένων χωρῶν εὐρίσκονται ἐξ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἐπίπεδα ἀνταγωνιστικὰ ὡς πρὸς τὰς ἀμοιβάς, φορολογίαν καὶ λοιπὰς ὑποχρεώσεις (Ἑλλάς, Νορβηγία, Μεγ. Βρετανία κ.ἄ.) ἐνῶ τὰ πλοῖα ἄλλων χωρῶν, ὡς π.χ. τῶν Η.Π.Α. εἶναι ὑπερμέτρως θεβαρημένα (ὑψηλαὶ ἀμοιβαί, ὑψηλὴ φορολογία, ἐπαχθεῖς ἐπιβαρύνσεις). Ἡ τοιαύτη κατάστασις, ἄλλοτε μὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὀφείλεται κυρίως εἰς εὐμενῆ ὑπὲρ τοῦ πλοίου μέτρα τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῶν ἐπὶ μέρους χωρῶν, ἄλλοτε δὲ εἶναι δυνατὸν νὰ ὀφείλεται εἰς ἄλλους λόγους, ὅποτε προκαλεῖ τὴν λήψιν μέτρων προστασίας καὶ ἐνισχύσεως τῶν πλοίων παρὰ τῶν καθ' ἕκαστα κρατῶν.

#### 4. ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΚΤΡΙΩΤΕΡΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Προβλήματα Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς ὑφίστανται πολλά, ἀλλὰ τὰ κυριώτερα ἐξ αὐτῶν εἶναι κατὰ τὴν γνώμην μας τὰ ἑξῆς:

— Προβλήματα προκαλούμενα ἐκ τῆς ἀσκήσεως παρὰ τινων κρατῶν Πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας» καὶ τῆς, διὰ παρεμβάσεως, ἐπιβολῆς τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς χρησιμοποίησιν πλοίων φερόντων τὴν σημαίαν των.

— Προβλήματα δημιουργούμενα ἐκ τῆς ὑπάρξεως καὶ τῆς διαδόσεως τῶν καλουμένων «σημαῶν εὐκολίας, εὐκαιρίας ἢ ἀσυδοσίας».

— Προβλήματα συνδεόμενα πρὸς τὸν ἐμφανισθέντα καὶ ὀλονὲν ὀγκούμενον «Ναυτιλιακὸν Ἐθνικισμὸν» τῶν ὑπαναπτύκτων, ἰδίᾳ, χωρῶν.

— Προβλήματα ὀφειλόμενα εἰς τὴν σημειουμένην ἀνάπτυξιν τῶν Ναυτιλιῶν τῶν «σοσιαλιστικῶν», λεγομένων, κρατῶν.

— Προβλήματα ἔχοντα τὴν προέλευσίν των εἰς τὸν ἐκδηλούμενον ἔντονον «ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν».

— Προβλήματα ἅτινα γεννῶνται ἐκ τοῦ ἐμφανισθέντος καὶ ἐπιτεινομένου φαινομένου τοῦ «γιγαντισμοῦ» τῶν πλοίων.

— Προβλήματα ἐμφανιζόμενα εἰς τὸ πλαίσιον Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὁργανισμῶν.

— Τέλος, προβλήματα προκαλούμενα ἐκ τῆς συμπεριφορᾶς τῶν «Διασκέψεων (Conferences) πλοίων τακτικῶν γραμμῶν» καὶ τῆς ἔναντι αὐτῆς ἐκδηλουμένης ἀντιδράσεως.

## 5. ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τῶν ἀνωτέρω κυριωτέρων προβλημάτων Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς ἔπεται σύντομος ἀνάλυσις, ὡς ἀκολούθως:

### Α. Η «ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ»,

Διάκρισις σημαίας (Flag Discrimination) καλεῖται οἰαδήποτε κρατικὴ ἐνέργεια ἢ ὁποία ἔχει ὡς σκοπὸν τὴν ἀμείσον ἢ ἔμμεσον ἐπιβολὴν τῆς ὑποχρεώσεως, ὅπως κατὰ τινα μεταφορὰν, χρησιμοποιηθοῦν ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει πλοῖα φέροντα τὴν σημαίαν τοῦ παρεμβαίνοντος κράτους. Ἐνῶ δηλ. κατὰ τὰς διεθνεῖς (μεταξὺ κρατῶν) συναλλαγὰς, συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου, πρέπει νὰ ἀφίενται ἐλεύθεροι οἱ συναλλασσόμενοι (βασικῶς οἱ φορτωταὶ) νὰ ἐπιλέγουν ἐπὶ τῇ βάσει οἰκονομικῶν κριτηρίων τὸ πλοῖον διὰ τοῦ ὁποίου πραγματοποιεῖται ἢ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ, ὠρισμένα κράτη, διὰ τῆς παρεμβάσεώς των καταπατοῦν τὴν ἐλευθερίαν ταύτην καὶ δι' ἀμείσον ἢ ἔμμέσον τρόπων ἐπιβάλλουν τὴν προτίμησιν τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα φέρουν τὴν σημαίαν των.

Ἡ «διάκρισις σημαίας», ἥτις κατ' οὐσίαν εἶναι ἐπιβολὴ ἢ διοχέτευσις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος πρὸς τὰ ἐθνικὰ πλοῖα (δι' αὐτὸ ἄλλωστε καλεῖται καὶ «προτίμησις πλοίων») νοθεύει τὴν ἐλευθερίαν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου, παραθιάζει τὴν ἐλευθερὰν ἐκλογὴν τοῦ πλοίου παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἔντονον καὶ ὀξεῖαν μορφήν «ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ», διὰ τὸν ὁποῖον θὰ γίνῃ λόγος κατωτέρω.

Ὡς εἶναι εὐχερῶς ἀντιληπτόν, ἡ «διάκρισις σημαίας» πλήττει τὰς ναυτιλίας τῶν χωρῶν ἐκείνων, αἱ ὁποῖαι, ἀναζητοῦν φορτία πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν διεθνῆ χώρον (κατὰ τὰ ἀνωτέρω λεχθέντα), εἰδικῶς δὲ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον κίνδυνον καὶ τὴν χειροτέραν ἀπειλήν.

Ἡ «διάκρισις σημαίας» δύναται νὰ γίνεταί διὰ κρατικῶν μέτρων μονομερῶς λαμβανομένων, ἢ διὰ διμερῶν (μεταξὺ δύο κρατῶν) συμβάσεων ἢ καὶ διὰ πολυμερῶν συμφωνιῶν.

#### Παραδείγματα:

— Αἱ Ἠνωμένα Πολιτεῖα κατ' ἐπανάληψιν ἐπέβαλον μονομερῶς τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως δι' ὠρισμένας μεταφορὰς (ἰδίᾳ κρατικῶν φορτίων, φορτίων βοηθείας ἢ διὰ συναλλαγὰς χρηματοδοτομένας ὑπὸ τοῦ κράτους) χρησιμοποιηθοῦν ἀποκλειστικῶς ἢ κατὰ τὸ ἥμισυ ἀμερικανικὰ πλοῖα.

— Εἰς τὰς διμερεῖς συμβάσεις συνήθης εἶναι ἡ ρήτρα 50% - 50% (fifty - fifty clause) καθ' ἣν, ἡ μεταφορὰ γίνεται κατὰ τὸ 1/2 διὰ πλοίων τῆς μιᾶς καὶ κατὰ τὸ ἕτερον 1/2 τῆς ἑτέρας τῶν συμβαλλομένων χωρῶν. Ὁμοίως εἰς τὰς διμερεῖς συμβάσεις χρησιμοποιεῖται ἡ ρήτρα τοῦ 40% - 40% - 20%, καθ' ἣν, ἡ μεταφορὰ διενεργεῖται κατὰ 40% διὰ πλοίων τῆς μιᾶς τῶν συμβαλλομένων χωρῶν, κατὰ 40% διὰ πλοίων τῆς ἑτέρας καὶ ἀφίεται ἐν ποσοστὸν 20% διὰ ξένα πλοῖα, τῆς ἐλευθέρως ἐπιλογῆς τῶν φορτωτῶν.

Χαρακτηριστικὴν πρόσφατον περίπτωσιν «διακρίσεως σημαίας» διὰ διμεροῦς συμβάσεως ἀποτελεῖ ἡ συμφωνία πωλήσεως σίτου παρὰ τῶν Η.Π.Α. πρὸς τὴν Σοβιετ. Ἐνωσιν (λόγῳ τῆς ἐμφανισθείσης εἰς ταύτην σιτοδείας), καθ' ἣν τὰ σιτοφορτία θὰ μεταφερθοῦν κατὰ 1/3 δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, κατὰ 1/3 διὰ σοβιετικῶν πλοίων καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον 1/3 διὰ πλοίων τρίτων χωρῶν. (Ἦτοι, 12 ἐκ. τόννων σίτου θὰ μεταφερθοῦν δι' ἀμερικανικῶν καὶ σοβιετικῶν πλοίων καὶ 6 ἐκ. τόν. περίπου διὰ πλοίων τρίτων χωρῶν).

— Διάκρισις σημαίας εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιβληθῇ καὶ διὰ πολυμερῶν συμφωνιῶν μεταξὺ κρατῶν. Χαρακτηριστικαὶ περιπτώσεις: ἡ συμφωνία τοῦ Λατινοαμερικανικοῦ Συνδέσμου (Μοντεβίδεο, 1966) καθ' ἣν καθιερώθη «διάκρισις σημαίας» διὰ τὰ πλοῖα τῶν συμβαλλομένων μερῶν καὶ ἡ Συμφωνία τῶν χωρῶν τοῦ Ἀραβικοῦ Συνδέσμου (1963) δι' ἧς καθιερώθη ἡ προτίμησις τῶν πλοίων τῶν ἀραβικῶν χωρῶν.

Διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ ἔκτασις τὴν ὁποίαν ἔχει λάβει τὸ θέμα τοῦτο, ἀναφέρω ὅτι κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῶν χωρῶν τῆς UNCTAD (διὰ τὴν ὁποίαν γίνεται ἐκτενέστερον λόγος κατωτέρω), ἦτις συνῆλθεν εἰς Σαντιάγκο τῆς Χιλῆς τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1972, ὑπεβλήθη πρότασις καθιερώσεως εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς τῆς «φόρμουλας» 40% - 40% - 20% μεταξὺ τῶν συναλλασσομένων χωρῶν!

Ποῖα χῶραι ἐμφανίζονται διεθνῶς ὡς ἀσκοῦσαι Πολιτικὴν «διακρίσεως σημαίας»; Ἡ ἀναφορὰ των προκαλεῖ ἐκπληξιν διότι εἰς ταῦτα ἐντάσσονται ἡ ἠγέτις τοῦ ἐλευθέρου κόσμου χώρα (Η.Π.Α.), ἡ ἠγέτις τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ χώρα (Σοβ. Ἐνωσις) καὶ ἄλλαι «σοσιαλιστικαὶ» χῶραι, κράτη τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς (Ἀργεντινὴ, Βραζιλία, Οὐρουγουάη, Χιλὴ), κράτη τοῦ Ἀραβικοῦ Συνδέσμου (Αἴγυπτος, Γκάνα, Μαρόκον κ.ἄ.) καὶ κράτη τῆς Κεντρικῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς (Ἰνδία, Φιλιππῖνοι, Ν. Κορέα, Ἰνδονησία). Βεβαίως, τὰ κίνητρα δὲν εἶναι τὰ αὐτὰ δι' ὅλα τὰ ἀνωτέρω κράτη. Ἄλλοι λόγοι ὠθοῦν τὰς «σοσιαλιστικὰς» χώρας εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας, ἄλλοι τὰ λατινοαμερικανικὰ καὶ ἀραβικὰ κράτη καὶ ἄλλοι τὰς Η.Π.Α.

Ἀκριβῶς λόγω τῆς προκαλουμένης ἐκπλήξεως, τὴν περίπτωσιν τῶν Η. Π. Α. πρέπει νὰ τὴν ἐξετάσωμεν ἰδιαιτέρως.

Ἡ Ναυτιλία τῶν Ἑνωμ. Πολιτειῶν χαρακτηρίζεται ἐκ τῆς ἀντιοικονομικότητος καὶ τῆς ἐλλείψεως ἀνταγωνιστικότητος τῶν φερόντων τὴν ἀστεροέεσαν ἐμπορικῶν πλοίων. Αἱ ὑψηλαὶ ἀμοιβαὶ τοῦ προσωπικοῦ—λόγω τοῦ εἰς Η. Π. Α. ὑψηλοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου καὶ κόστους ζωῆς —, αἱ φορολογικαὶ ἐπιβαρύνσεις καὶ λοιπαὶ ὑποχρεώσεις ἔχουν καταστήσει ἀναποδοτικὴν καὶ ζημιογόνον τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Εἰς τὰς Η. Π. Α. ἐπικρατεῖ περισσότερον ἢ ἀντίληψις τῆς δημοσίας ὠφελείας τὴν ὁποίαν παρέχει ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἢ τὸ ποριστικὸν (κερδοσκοπικὸν) στοιχεῖον αὐτῆς. Ἡ τοιαύτη κατάστασις εἶχε τὰς ἐξῆς συνεπείας διὰ τὴν ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν: (1) Αὕτη φθίνει καὶ ἐξ ἀπόψεως ὄγκου χωρητικότητος καὶ ἐξ ἀπόψεως ἡλικίας πλοίων. Τὴν 1/7/72 ἡ ἀμερικανικὴ σημαία ἐκάλυπτε χωρητικότητα 15.000.000 κ.ο.χ., αἱ δὲ Η. Π. Α. περιορίσθησαν εἰς τὴν 7ην θέσιν διεθνῶς, ὑποσκελισθεῖσαι ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος, ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας χωρητικότης σήμερον ὑπερβαίνει τὰ 19.000.000 κ.ο.χ. Ἐξ ἄλλου, ποσοστὸν 54% τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 25 ἐτῶν, ἡτοι ἐγγὺς τοῦ ὅριου πρὸς πώλησιν διὰ διάλυσιν. (2) Ἐνώπιον τῆς τοιαύτης καταστάσεως ἡ Κυβέρνησις τῶν Η. Π. Α. στρέφεται, ἀφ' ἑνὸς μὲν πρὸς τὰ μέτρα «διακρίσεως σημαίας» καὶ ἀφ' ἑτέρου πρὸς ἄλλα μέτρα ἐντόνου «ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ», ὡς αἱ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν των (κάλυψις τῶν ἐλλειμμάτων τῶν προκυπτόντων ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων), περὶ τῶν ὁποίων θ' ἀναφερθῶμεν κατωτέρω.

Τὸ φαινόμενον τῆς «διακρίσεως σημαίας» ἀπασχολεῖ σοβαρῶς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας καὶ τινὰς ἐκ τῶν διεθνῶν Ὄργανισμῶν, ἰδίᾳ δὲ τὸν Ο. Ο. Σ. Α. καὶ τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα τῶν 12 χωρῶν (11 Ἑυρωπαϊκῶν καὶ τῆς Ἰαπωνίας). Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν, ἡτις συνήλθεν εἰς Τόκιο ἀπὸ 2 - 6 Φεβρουαρίου 1972, τὸ θέμα τοῦτο συνεζητήθη εὐρέως καὶ διεκηρύχθη ἡ ἀποψις τῆς ἐλευθέρως, ἀνεμποδίστου καὶ ἀνεπηρεάστου ἐπιλογῆς πλοίου παρὰ τῶν φορτωτῶν.

#### Β. ΑΙ «ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ».

Κράτη τὰ ὁποῖα δέχονται καὶ διευκολύνουν τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὰ νηολογία τῶν πλοίων ἀλλοδαπῆς πλοιοκτησίας, καθιστοῦν τὴν σημαίαν των, σημαίαν «εὐκολίας, εὐκαιρίας ἢ ἀσυνδοσίας» (Flag of Convenience, pavillon de complaisance). Δι' αὐτοῦ τοῦ τρόπου νοθεύεται ἡ ἀρχὴ τοῦ «γνησίου δε-



μοῦ» μεταξὺ πλοιοκτησίας καὶ πλοίου, καθ' ἣν πλοιοκτῆτης καὶ πλοῖον πρέπει νὰ ἔχουν τὴν αὐτὴν ἰθαγένειαν (κοινὴ ἐθνικότης).

Εἰς τὰς σημαίας εὐκολίας εὐρίσκουν ἄνετον καταφύγιον πλοιοκτῆται ἐκ διαφόρων χωρῶν, ἀπολαμβάνοντες τὰ ἀγαθὰ τῆς εὐμενοῦς μεταχειρίσεως τῆς ὁποίας τυγχάνουν ἐκ μέρους τῶν κρατῶν τῶν προσφερόντων τὴν σημαίαν των ὡς σημαίαν εὐκολίας.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ὅμως, προκαλεῖται μεγίστη ἀνωμαλία εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν, δημιουργεῖται ἔντονος ἀνισότης εἰς τὴν κρατικὴν μεταχειρῖσιν τῶν πλοίων καὶ ἐμφανίζονται ὡς ναυτιλιακαὶ δυνάμεις ἀπίθανα κρατίδια, μηδεμίαν ἔχοντα οὐσιαστικὴν σχέσιν μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

Πρὸ τοῦ 6' Παγκοσμίου πολέμου καὶ μέχρι τοῦ 1949 ἡ κυριωτέρα «σημαία εὐκολίας» ἦτο Παναμαϊκὴ. Ἀπὸ τοῦ ἔτους αὐτοῦ ἔρχεται εἰς τὸ προσκῆνιον ἡ λιβεριανή, διὰ τὴν καταστῆ ἡ Λιβερία — τῆς ὁποίας καὶ τὴν ὕπαρξιν ὡς κράτους θὰ εἶσθε δικαιολογημένοι ἐὰν ἀγνοῆτε — ἡ πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον! Ἦδη, χαρακτηριστικαὶ σημαῖαι εὐκαιρίας εἶναι τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ (ὅστις χάνει ἔδαφος), τῆς Κύπρου (τῆς ὁποίας ἡ χωρητικότης ἀνέρχεται συνεχῶς), τῆς Ὀνδούρας, τῆς Μάλτας, τῆς Σομαλίας κ.ἄ.

Τὴν 1/7/72 ἡ Λιβερία ἐφέρετο μὲ χωρητικότητα 44.500.000 κ.ο.χ. (ποσοστὸν 16,5% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἐκ 268.500.000 κ.ο.χ. παγκοσμίου χωρητικότητος), ὁ Παναμαῆς μὲ 7.800.000 κ.ο.χ. καὶ ἡ Κύπρος μὲ 2.000.000 περίπου κ.ο.χ. (ὑπὸ τὴν κυπριακὴν στεγάζονται πλοῖα ἑλληνικῆς, γερμανικῆς καὶ σκανδιναυικῆς ἰδιοκτησίας).

Ἡ, μὲ κριτήριον τὴν σημαίαν, πρώτη πράγματι ναυτιλιακὴ χώρα εἰς τὸν κόσμον, Ἰαπωνία, τὴν 1/7/72 ἦπετο τῆς Λιβερίας μὲ πλοῖα 35.000.000 κ.ο.χ. καὶ ἀκολουθεῖ ἡ Μεγ. Βρεταννία μὲ πλοῖα 28.600.000 κ.ο.χ.

Ἄλλὰ, μὲ κριτήριον τὴν πλοιοκτησίαν, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐξακολουθεῖ νὰ κατέχη τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως: πλοῖα 19.000.000 κ.ο.χ. τελοῦν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον (δίδοντα εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὴν 3ην θέσιν διεθνῶς, μὲ 6ην τὴν Σοβιετικὴν καὶ 7ην τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν), ἐνῶ πλοῖα ἄλλων 19.000.000 κ.ο.χ. τελοῦν ὑπὸ ξένας σημαίας (κυρίως ὑπὸ τὴν λιβεριανήν). Ἐὰν ἀθροίσωμεν τὰς ἀνωτέρω χωρητικότητας προκύπτει σύνολον 38.000.000 κ.ο.χ. ἀνήκον εἰς Ἑλλήνας πλοιοκτῆτας. Καὶ ἐὰν ἐκ τῆς Λιβερίας ἀφαιρέσωμεν τὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς καλυπτομένην ἑλληνικὴν χωρητικότητα (ἄνω τῶν 17.000.000 κ.ο.χ.), τότε, ἡ μὲν Ἑλλάς καταλαμβάνει τὴν πρώτην θέσιν διεθνῶς, ἡ δὲ Λιβερία, μὲ 27.500.000 κ.ο.χ. περιορίζεται εἰς τὴν τετάρτην θέσιν.

Ἡ ὑπαρξίς τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καί ἡ ἔκτασις τὴν ὁποίαν ἔλαβον αὐταὶ εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν δημιουργοῦν πολλὰ προβλήματα, ὑποχρεοῦν δὲ τὰς ναυτιλιακὰς χώρας εἰς ἀναπροσαρμογὴν τῆς Ναυτιλιακῆς τῶν Πολιτικῆς. Πράγματι, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἡ εὐχέρεια χρησιμοποίησεως τῶν σημαῶν αὐτῶν παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ὑπὸ λίαν εὐνοϊκὰς δι' αὐτοὺς συνθήκας, αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι, ἰδίᾳ δὲ αἱ μὴ προσφέρουσαι ἰδίας ἐθνικὰς μεταφορὰς πρὸς τὰς ἰδίας τῶν ναυτιλίας (ὡς ἡ Ἑλλάς), εἶναι ὑποχρεωμέναι νὰ παράσχουν κίνητρα, ὥστε, ἢ εἰς αὐτὰς νηολόγησις πλοίων νὰ μὴ εἶναι κατὰ πολὺ ἐπαχθεστέρα εἰς ἐπιβαρύνσεις ἔναντι τῶν χωρῶν τῶν προσφερουσῶν τὴν σημαίαν τῶν ὡς τοιαύτην «εὐκολίας», διότι ἀπλούστατα, εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν, οἱ πλοιοκτῆται θὰ στραφοῦν καθ' ὀλοκληρίαν πρὸς τὰς τελευταίας τοιαύτας.

Τοῦτο, δυστυχῶς, δὲν δύνανται ἢ δὲν θέλουν νὰ κατανοήσουν ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι ἀσκοῦν πρόχειρον καὶ ἀβασάνιστον κριτικὴν ἐπὶ τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῶν κυρίως πληττομένων ἐκ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» κρατῶν.

Τὸ πρόβλημα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἀπασχόλησε κατ' ἐπανάληψιν, τόσον τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα (τῶν 12) ὅσον καὶ τὸν Ο.Ο.Σ.Α.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ 1971 εἰς Τόκιο, οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἵπουργοὶ τῶν 12 ναυτιλιακῶν χωρῶν προέβησαν εἰς ἐξορισμοὺς καὶ ἀφορισμοὺς τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ὡς εἶχον πράξει καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ἄνευ ἀποτελέσματος (διότι τὸ «κακὸ φούντωσε» κατὰ τὴν λαϊκὴν ἔκφρασιν καὶ ἔλαβε τεραστίας διαστάσεις).

Ὁ Ο.Ο.Σ.Α. ἐπελήφθη τοῦ θέματος καὶ κατὰ τὸ 1958, προσφάτως δὲ ἢ παρ' αὐτῷ ὑφισταμένη Ἐπιτροπὴ Θαλασσίων Μεταφορῶν, κατήρτισε μελέτην περὶ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» εἰς τὴν ὁποίαν, σὺν τοῖς ἄλλοις, ἐπισημαίνονται αἱ ἐξ αὐτῶν προκαλούμεναι συνέπειαι εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας, ἐπὶ τῶν πληρωμάτων κ.ἄ. Μὲ μελαγχολίαν εἰς τὴν ἐν λόγῳ μελέτην διαπιστοῦται ὅτι μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1963 - 71 ἢ ὑπὸ τὴν λιβερριανὴν σημαίαν χωρητικότης ηὐξήθη κατὰ 238%, ἐνῶ ἢ ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν — μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. μόνον κατὰ 45%.

Κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» ἐστράφη καὶ ἡ Διεθνὴς Ὁργάνωσις Μεταφορῶν (Συνδικαλιστικὴ Ὁργάνωσις τῶν εἰς τὰς μεταφορὰς ἐργαζομένων, πλὴν ἐκείνων τῶν χωρῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ), ἥτις διὰ τῶν λιμενεργατῶν μελῶν τῆς προέβη εἰς πράξεις «ἀποκλεισμοῦ» (Boycott - Boycottage), ἥτοι ἀρνήσεως ἐκφορτώσεως τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων

ἀπὸ τοῦ 1958. Ἄλλ' αἱ πράξεις αὐταὶ ἦσαν περιορισμέναι καὶ δὲν ἔφερον ἀποτελέσματα. (Εἰς παρομοίας ἐνεργείας προέβη ἡ Δ.Ο.Μ. καὶ εἰς βάρος πλοίων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν, διὰ λόγους πολιτικούς). Προσφάτως ἡ Δ.Ο.Μ. κατήγγειλεν ὅτι τὸ ἡμῖς ἐκ τῶν 1.600 περίπου ἀξιωματικῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, ἐστρεφεῖτο τῶν ἀπαιτουμένων διπλωμάτων. Πρὸ τῆς καταγγελίας ταύτης — καὶ ἄλλων συναφῶν δι' ἀσυδοσίαν — ἡ Λιβερία ἤρχισεν ἐφαρμύζουσα ἐλέγχους καὶ ἐπιθεωρήσεις ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν φερόντων τὴν σημαίαν τῆς, δι' Ἑγγλῶν ἐπιθεωρητῶν, τοῦτο δὲ ἐπέφερεν ἀναταραχὴν καὶ δυσφορίαν εἰς τοὺς στεγαζομένους ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοιοκτικίας.

Ἐσχάτως ἡ Δ.Ο.Μ. ἐστράφη καὶ κατὰ τῶν «πληρωμάτων εὐκολίας», ἧτοι κατὰ τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐργάζονται ναυτικοὶ διαφόρου πρὸς τὸ πλοῖον ἐθνικότητος. Ὡς ἀνεφέρθη ἐν ἀρχῇ, ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων ἀποτελεῖ καθολικὸν πρόβλημα τῶν καθ' ἕκαστα ναυτιλιακῶν κρατῶν, οἱ πλοιοκτικῆται τῶν ὁποίων ἐστράφησαν κατ' ἀνάγκην πρὸς ἀσιατικὰ πληρώματα. Ἡ Δ.Ο.Μ. διενήργησε πράξεις «ἀποκλεισμοῦ» ἐπὶ πλοίων μὲ τοιαῦτα πληρώματα εἰς σουηδικούς, φιλλανδικούς, ἰσραηλινούς καὶ αὐστραλιανούς λιμένας.

Τὸν Ἰανουάριον 1972, ἡ συνελθοῦσα εἰς Λονδίνον Διεθνῆς Ἐπιτροπὴ ἀγῶνος τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπεφάσισεν ὅπως διεξαγάγῃ ἐντονώτερον ἀγῶνα κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ «σημιαῖς εὐκαιρίας», ὡς καὶ κατὰ τῶν «πληρωμάτων εὐκαιρίας».

Γεγονὸς ἀναμφισβήτητον παραμένει ὅτι, οὐδὲν μέτρον καὶ οὐδεμία ἐκδήλωσις ἀπέβη τελεσφόρος πρὸς περιστολὴν καὶ ἀνάσχεσιν τοῦ φαινομένου τῶν «σημιαῶν εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας».

Γεννᾶται ὁμως ἐν ἐρώτημα: Μόνον προβλήματα ἐδημιούργησεν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας ἡ ὑπαρξίς τῶν «σημιαῶν εὐκολίας» ἢ μήπως ὑπάρχει καὶ ἡ εὐμενὴς ὑπὲρ αὐτῶν ἄποιμις; Ἐὰν λάβωμεν ὡς παράδειγμα τὴν χώραν μας, ἡ δικαία κρίσις ἀπαιτεῖ νὰ εἴπωμεν ὅτι, ἐπλήγημεν μὲν καὶ πληττόμεθα ἐκ τῶν «σημιαῶν εὐκαιρίας», διότι μέγα τιμῆμα τῆς ἑλληνοκτικῆς Ναυτιλίας τελεῖ ὑπὸ τοιαύτας σημιαῖς, ὀφείλομεν ὁμως ἐκ παραλλήλου καὶ νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς δυσμενοῦς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας κρατικῆς στάσεως καὶ γενικῶς τῶν δυσχερειῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἡμερῶν, δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἀνδρωθῆ ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ νὰ παρουσιάσῃ τὸ σύγχρονον ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν θαῦμα, ἐὰν δὲν κατέφευγεν εἰς τὴν θαλπωρὴν τῶν «σημιαῶν εὐκολίας». Ἡ ἀναγνώρισις αὕτη ἀποτελεῖ χρέος διὰ τὸν ἀντικειμενικὸν ἐρευνητὴν τῶν ἐθνικῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων.

## Γ. Ο "ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΘΝΙΚΙΣΜΟΣ."

«Ναυτιλιακός Έθνικισμός» απεκλήθη ή καταβαλλομένη παρά τινων χωρών, στερουμένων έμπορικών στόλων ή διαθετούσων λίαν ισχνούς τοιούτους, προσπάθεια δημιουργίας ιδίων Ναυτιλιών. Τοιαύται χώραι είναι αϊ ανά τόν κόσμον ύπανάπτυκτοι. Αΰται μέχρι τουδε έχρησιμοποΐουν ξένα έμπορικά πλοΐα διά τήν διενέργειαν τών, προς αΰτάς ή έξ αΰτών, μεταφορών, και ήδη μεριμνούν διά τήν απόκτησιν πλοίων ώστε, ό,τι απέκóμιζαν άλλοτε αϊ ξένα Ναυτιλία παρ' αΰτών, νά τó καρπούνται πλέον αϊ Έθνικαί των Ναυτιλία.

Ό εκδηλούμενος Ναυτιλιακός Έθνικισμός δέν έχει μόνον τήν έννοιαν τής προσπάθειας προς πρόσκτησιν οικονομικών όφελειών εκ τών θαλασσίων μεταφορών, άλλ' έμφανίζεται και ως προσπάθεια ανεξαρτητοποιήσεως έναντι άλλων χωρών, άποφυγής έξαρτήσεως έξ αΰτάν, αντιθέσεως κατά τών τέως άποικιοκρατικών χωρών (ύπό τόν ζυγόν τών όποιων όρισμέναί χώραι έστέναξαν δεινώς επί μακρόν), ως και αντιδράσεως κατά τών καταπιεστικών μεθόδων, μονοπωλιστικών τάσεων και τής προηγηθείσης εκμεταλλεύσεως τής όποίας έτύγχανον παρὰ τών Διασκέψεων (Conferences) Τακτικών Γραμμών. Έξ άλλου, αϊ χώραι αΰται πιστεύουν ότι διά τής δημιουργίας ιδίων έθνικών Ναυτιλιών, θά ενισχυθῆ τó έθνικόν των γóητρον και τó πολιτικόν των κύρος.

Ότω παριστάμεθα μάρτυρες του έξῆς φαινομένου: Άπό τήν μίαν πλευράν εκδηλοΐται ή τάσις τών ύπαναπτύκτων χωρών προς δημιουργίαν έθνικών ναυτιλιών, από τήν άλλην δέ πλευράν (τών ναυτιλιακώς ανεπτυγμένων χωρών, αϊ όποΐαι θίγονται εκ τής τοιαύτης δημιουργίας, διότι αϊ ύπανάπτυκτοι χώραι δέν θά χρησιμοποιούν πλέον τά πλοΐα των, ως έγίνετο μέχρι τουδε) καταβάλλεται φροντίς ώστε τουτο ν' άποφευχθῆ ή νά επιβραδυνθῆ, κατά τó δυνατόν, ή, εάν πραγματοποιηθῆ, νά τελῆ ύπό τόν έλεγχον και τήν κατεύθυνσιν τών ναυτιλιακώς ανεπτυγμένων χωρών.

Ότως έξηγείται ή παρὰ τών άρμοδίων Έπουργών τών 12 ναυτιλιακώς ανεπτυγμένων χωρών ληφθεΐσα εις Τόκιο (1971) άπόφασις όπως τά αιτήματα τών ύπαναπτύκτων «έξετασθούν μετά συμπαιθείας» και όπως παρασχεθῆ εις αΰτους τεχνική και οικονομική βοήθεια.

Άλλ' ή διεκυστίνδα συνεχίζεται και έκαστον τών δύο στρατοπέδων έξακολουθεΐ νά έχη τούς σκοπούς και τās βλέψεις του.

Δέον νά σημειωθῆ ότι αϊ πλείσται τών ύπαναπτύκτων χωρών αΐτινες έμφοροΐνται ύπό Ναυτιλιακού Έθνικισμού, συνδυάζουν τουτον προς τήν πολιτικήν «διακρίσεως σημαίας». Ότω, επί παραδείγματι, αϊ Ένδία προγραμματίζουν τήν προσθήκην εις τόν έμπορικόν των στόλον μέχρι του 1976 άνω τών 100 νεοτεύκτων σκαφών, διά τήν εφαρμογήν «διακρίσεως σημαίας» με

τὴν ρήτραν 50% - 50%. Ὅμοιος ἡ Βραζιλία διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν προγραμματίζει τὴν προσθήκην εἰς τὴν ἐθνικὴν τῆς χωρητικότητα 5.000.000 τόννων D.W. Αὐξήσιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου ἐπιδιώκουν ὡσαύτως τὸ Πακιστάν, ἡ Χιλὴ καὶ ἄλλαι χώραι, ὁμοίως διὰ τοὺς αὐτοὺς λόγους.

Τόσον ἡ μεμονωμένη ἐκδήλωσις τοῦ «Ναυτιλιακοῦ Ἐθνικισμοῦ» ὅσον—καὶ πολὺ περισσότερον—ἡ συνδεδασμένη ἐκδήλωσις αὐτοῦ μετὰ τῆς πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας», δημιουργοῦν προβλήματα καὶ ἀνησυχίας εἰς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας, ἐνῶ δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐπιδιωκομένη θέσις ὑπὸ «κηδεμονίαν» τῆς προσπαθείας τῶν ὑπαναπτύκτων πρὸς δημιουργίαν ἐθνικῶν ἐμπορικῶν στόλων.

#### Δ. ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ ΤΩΝ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Αἱ Ναυτιλῖαι τῶν «σοσιαλιστικῶν» χωρῶν ἀποτελοῦν πρόβλημα τῆς Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς διὰ τῆς ἐξῆς πέντε λόγους: Διότι: α) Ἐμφανίζουσι συνεχῆ αὐξήσιν μὲ νεότευκτα πλοῖα. β) Διεσδύουσι εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ὀλονέν καὶ περισσότερον. γ) Εἶναι ἐντονωτάτη ἡ παρουσία τῶν εἰς τὰς ἀνά τὸν κόσμον «τακτικὰς γραμμῆς». δ) Ἐπιεσέρονται κατὰ τρόπον ἀνορθόδοξον εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα (ὡς κρατικὰ τοιαῦτα ἀμέσως ἢ ἐμμέσως) δὲν ἐκναυλοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ διαμορφουμένου κόστους, καὶ ε) ἀσκοῦν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα, «διακρίσιν σημαίας».

Τὸ θέμα τοῦ ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων χωρῶν, αἱ ὁποῖα ἐφαρμόζουσι τὸ «μικτὸν σύστημα οικονομικῆς ὀργανώσεως» (μὲ ἐπίκεντρον τὴν ἐλευθέραν ἐπιχείρησιν ἢ ὁποῖα κατευθύνεται ἐκ τῆς διαμορφώσεως τοῦ κόστους παραγωγῆς τῶν θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἐπιδιώκει τὸ κέρδος, ὡς κίνητρον τοῦ ἐπιχειρηματίου) τοποθετεῖται γενικώτερον εἰς τὴν διαφορὰν τῶν δύο συστημάτων οικονομικῆς ὀργανώσεως.

Ἐπίστανται ὁμοίως παραλλήλως καὶ λόγοι γοήτρου, προβολῆς, διεθνoῦς παρουσίας, προπαγάνδας, συγκεντρώσεως πληροφοριῶν κ.ἄ., οἱ ὁποῖοι συντελοῦν εἰς τὴν ἔντασιν τῆς προσπαθείας πρὸς δημιουργίαν ἰσχυροτέρων Ναυτιλιῶν.

Ἐπικεφαλῆς τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν εἶναι πάντοτε ἡ ἡγέτις αὐτῶν Σοβιετικὴ Ἐνωσις. Αὕτη διέθετε κατὰ τὴν 1/7/72, 6.851 πλοῖα, 16.773.674 κ.ο.χ. Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Lloyd's Register of Shipping ἡ Σοβ. Ἐνωσις μὲ τὴν ἀνωτέρω χωρητικότητα κατελάμβανε τὴν 5ην θέσιν διεθνῶς, μὲ 6ην τὴν Ἑλλάδα. Ἄλλ' εἶναι βέβαιον ὅτι ἡ πατρίς μας, τῆς ὁποίας ἡ ὑπὸ

τὴν κυανόλευκον χωρητικότης ὑπερέβη τὰ 19.000.000 κ.ο.χ., κατέλαβε τὴν 5ην θέσιν, μετατοπίσασα εἰς τὴν 6ην θέσιν τὴν Σοβ. Ἐνωσιν. Χαρακτηριστικὰ τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας εἶναι τὰ ἑξῆς: α) Ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἀσκειῖται διὰ κρατικῶν ὀργανισμῶν. β) Διὰ τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας ἐξυπηρετεῖται πρωτίστως τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Σοβ. Ἐνώσεως. γ) Τὰ σοβιετικὰ πλοῖα ἤδη πραγματοποιοῦν μεταφορὰς πρὸς τοὺς λιμένας ὄλων τῶν χωρῶν. Οὕτω, κατὰ τὸ 1970 ἐπραγματοποίησαν ἐκφορτώσεις εἰς 80 λιμένας κομμουνιστικῶν χωρῶν, 284 λιμένας ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ 677 λιμένας ἀνεπτυγμένων χωρῶν. δ) Τὰ σοβιετικὰ πλοῖα διεισέδυσαν εἰς λιμένας εἰς τοὺς ὁποίους ἐκυριάρχουν ἄλλοτε τὰ δυτικὰ πλοῖα. ε) Ἰδιαιτέρως ἔντονος εἶναι ἡ παρουσία τοῦ ἐπιβατηγοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διεθνῶς. στ) Τὰ σοβιετικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα εἶναι καινουργῆ καὶ νεαρὰ κατὰ τὸ πλεῖστον. ζ) Κατὰ τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῶν ἐτῶν 1971 - 75 προβλέπεται αὔξεις τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν κατὰ 40%, ὃ δὲ σοβιετικὸς στόλος προβλέπεται ν' αὔξηθῆ κατὰ 500 πλοῖα, 5.000.000 τόν. D.W. η) Προβλέπεται ἡ ναυπήγησις πλοίων ἐκ τῶν συγχρόνων τύπων (μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων κ.ἄ.).

Ἡ ἑτέρα μεγάλη σοσιαλιστικὴ χώρα (ἡ μεγίστη εἰς πληθυσμόν), ἡ *Λαϊκὴ Κίνα* ἡ ὁποία μέχρι τοῦδε καθῆυδε ναυτιλιακῶς, φαίνεται ὅτι ἀπεφάσισε νὰ διακόψῃ τὸν ὕπνον τῆς καὶ νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ναυτιλιακὴν ὄντοτητα. Οὕτω, ἠγόρασεν ὠρισμένα μεταχειρισμένα φορτηγὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ Χόγκ - Κόγκ, προέβη εἰς παραγγελίας διὰ ναυπηγήσεις εἰς γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα καί, κατὰ τὰς φήμας, διεξάγει διαπραγματεύσεις διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν μετὰ τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Πολωνίας.

Ἐκ τῶν λοιπῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν: Ἡ *Γιουγκοσλαβία* ἦτις τὴν 1/7/72 διέθετε στόλον ἐκ 384 πλοίων, 1.585.000 κ.ο.χ. ἀποβλέπει εἰς τὸ νὰ διπλασιάσῃ τὴν χωρητικότητά της μέχρι τοῦ 1975. Ἡ *Πολωνία* μὲ χωρητικότητα 2.063.000 κόρων τὴν 1/7/72 ἔχει φιλοδόξως προγραμματίσει ὑπερδιπλασιασμὸν αὐτῆς μέχρι τοῦ 1975. Πενιχρὰ εἶναι ἡ παρουσία τῆς *Ρουμανίας* μὲ 445.000 κ.ο.χ. καὶ πλέον ἔντονος τῆς *Βουλγαρίας* μὲ 750.000 κ.ο.χ., ἦτις ὅμως ἐπαρκεῖ διὰ μεταφορὰς καὶ διὰ λογαριασμὸν ἄλλων χωρῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς οὐσιώδεις «τακτικὰς γραμμάς».

Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἶναι ὅτι αἱ Ναυτιλῖαι τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν ἐμφανίζονται εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ναύλων καὶ ὀδεύουν πρὸς αὔξησιν καὶ διόγκωσιν.

Εὐτυχῶς ὅτι σήμερον ἡ συνολικὴ χωρητικότης ἡ ἀνήκουσα εἰς ναυτιλιασ σοσιαλιστικῶν χωρῶν εἶναι σχετικῶς περιορισμένη (ἀνέρχεται εἰς ποσοστὸν περὶ τὸ 10% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος) καὶ οὕτω, ἡ προκαλουμέ-

νη πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας ὄχλησις δὲν εἶναι ἀνησυχητικὴ. Ἄλλα τὰ πράγματα δυνατόν νὰ μεταβληθοῦν εἰς τὸ μέλλον, ἐὰν τὸ ποσοστὸν τοῦτο διογκωθῆ.

#### E. ΕΝΤΟΝΟΣ «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ».

Ὁ ὅρος «προστατευτισμός» (Protektionismus) εἰς τὴν Οἰκονομικὴν Πολιτικὴν ἐνεφανίσθη ὡς προσπάθεια ἀμύνης κατὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἄλλων χωρῶν καὶ εἰδικώτερον ὡς λήψις μέτρων προστασίας τῶν παραγομένων ἐν τὸς μιᾶς χώρας προϊόντων ἔναντι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ὅστις ἀσκεῖται εἰς βάρος αὐτῶν παρὰ προϊόντων εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Τὸν ὑπὲρ τῆς ἐσωτερικῆς βιομηχανίας προστατευτισμὸν διεκήρυξεν ὁ οἰκονομολόγος Φρειδερ. Λίστ (1789 - 1846), ὅστις ὑπεστήριξε τὴν πολιτικὴν τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως ὑπὸ καθεστῶς δασμολογικῆς προστασίας (προστατευτικῶν δασμῶν).

Οὕτω καθιερώθη εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, καθ' ἣν διὰ τῆς Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς λαμβάνονται οὐσιώδη μέτρα προστασίας ἐνὸς κλάδου τῆς οἰκονομίας, νὰ χρησιμοποιητῆ ὁ ὅρος «προστατευτισμός».

Αἱ ρίζαι τοῦ «ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ» θὰ πρέπη νὰ ἀναζητηθοῦν μᾶλλον εἰς τὸν Navigation Act (1651) τοῦ Oliver Cromwell, δι' οὗ ἐλήφθησαν δραστικὰ μέτρα πρὸς διοχέτευσιν τῶν βρετανικῶν φορτίων εἰς τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα, ἀποτρεπομένης τῆς χρησιμοποίησεως ξένων πλοίων.

Σήμερον τείνει νὰ ταυτισθῆ ὁ ὅρος «Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ» διὰ τοῦ ὅρου «Ναυτιλιακὸς Προστατευτισμός», διότι ὅλα τὰ κράτη μεριμνοῦν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς τῶν Ναυτιλίας, λαμβάνοντα ποικίλα μέτρα διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον.

Ἄλλ' ὁ «Ναυτιλιακὸς Προστατευτισμός» κατέστη ἀναγκαῖος καὶ ἀπέβη ἔντονος, ἀφ' ἧς ἐνεφανίσθησαν αἱ «σημαῖαι εὐκαιρίας» καὶ ἤρχισεν ἡ πρὸς αὐτὰς στροφή τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν.

Οὕτω σήμερον τὰ διάφορα κράτη ἀμιλλῶνται—δύναται νὰ λεχθῆ—εἰς τὴν λήψιν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας τῶν μέτρων. Τὰ μέτρα ταῦτα, εἴτε διευκολύνουν τὴν ζήτησιν, ὥστε αὕτη νὰ στρέφεται πρὸς τὴν ἐθνικὴν χωρητικότητα (ἐνίστε δὲ δι' αὐτῶν ἐπιβάλλεται ἡ χρησιμοποίησις ἐθνικῶν πλοίων, ὡς εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν περίπτωσιν τῆς «διακρίσεως σημαίας», ἣτις ἀποτελεῖ τὴν πλέον ὀξείαν μορφήν Ναυτιλιακοῦ Προστατευτισμοῦ), εἴτε ἀποσκοποῦν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ἐθνικῶν πλοίων ἐξ ἀπόψεως προσφορᾶς χωρητικότητος, ἦτοι καθιστοῦν τὰ ἐθνικὰ πλοῖα πλέον ἀνταγωνιστικὰ ἔναντι

τῶν ξένων κατὰ τὴν διεκδίκησιν φορτίων εἰς τὰ πλαίσια τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς θαλασσιῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν.

Τῆς τελευταίας ταύτης μορφῆς μέτρα ἀποτελοῦν αἱ πάσης φύσεως πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις καὶ ἐπιδοτήσεις, ἡ ὑπὸ εὐμενεῖς ὄρους δανειοδότησις ταύτης, ἡ παροχὴ κρατικῶν ἐγγυήσεων ὑπὲρ αὐτῆς, ἡ θέσπισις ὑπὲρ αὐτῆς φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καὶ ἡ ἐν γένει εὐμενῆς δημοσιονομικῆ μεταχειρίσις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων κ.ἄ.

Εἰς τὸν σύγχρονον ἔντονον «ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν» προηγούνται αἱ *H.P.A.* διὰ λόγους οἱ ὅποιοι ἐξηγήθησαν ἀνωτέρω.

Ὁ πρόεδρος Νίξον κατήρτισε πρόγραμμα βάσει τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἐντὸς δεκαετίας ἡ ναυπήγησις 300 ἐμπορικῶν πλοίων, μὲ κρατικὴν δαπάνην 4 δισεκατομμυρίων δολλαρίων δι' ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων.

Διὰ τὸ ἔτος 1973 προβλέπεται ἡ διάθεσις 552 ἑκατομ. δολλαρίων διὰ κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ὡς ἑξῆς: 280 ἑκ. δολ. ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων, λόγῳ ἀντιοικονομικότητος, 232 ἑκ. δολ. ἐπιχορηγήσεις διὰ ναυπήγησιν πλοίων, 30 ἑκ. δολ. διὰ ναυτιλιακὰς μελέτας καὶ ἐρεῦνας καὶ 10 περίπου ἑκ. δολ. διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Ἡ Ἰαπωνικὴ Ναυτιλία καὶ Ναυπηγικὴ Βιομηχανία ἀνεπτύχθη χάρις εἰς τὰς γενναίας πιστώσεις τῆς Κρατικῆς Ἰαπωνικῆς Τραπεζῆς.

Εἰς τὴν *Γαλλίαν*, τῆς ὁποίας ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἐξυπηρετεῖ βασικῶς τὰς ἐθνικὰς τῆς μεταφοράς, προβλέπεται διὰ τὴν Ναυτιλίαν «πριμοδότησις ἐξοπλισμοῦ» διὰ τὰ ἔτη 1971 - 73 ὕψους 240.000.000 γαλ. φρ., ἐνῶ ἐκ παραλλήλου διὰ τὸ 1973 προγραμματίζεται ἡ αὔξησις τῶν παρεχομένων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πιστώσεων διὰ ναυπηγήσεις.

Εἰς τὴν *Ἰταλίαν* τὸ κράτος ἐπιβαρύνεται μὲ ὑψηλὰς ἐπιδοτήσεις (60 δισεκ. λιρετῶν ὑπολογίζεται ὅτι διατίθενται ἑτησίως διὰ τὴν ἐπιδοτήσιν τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς ἐπιβατηγὰς γραμμὰς).

Εἰς τὰ κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα ὕστεροῦν εἰς τὴν λήψιν προστατευτικῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας τῶν μέτρων, παρατηρεῖται στασιμότης ἢ καὶ μείωσις τοῦ ρυθμοῦ ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεώς των. Ὑπολογίζεται λ.χ. ὅτι ποσοστὸν ἀνερχόμενον εἰς 40% τῆς Ὀλλανδικῆς Ναυτιλίας ἐστράφη πρὸς ξένας σημαίας. Ὁμοίως ὑπολογίζεται ὅτι γερμανικὰ πλοῖα 100.000 κ.ο.χ. περίπου μηνιαίως καταφεύγουν εἰς ξένας σημαίας.

Πρὸ τῆς καταστάσεως ταύτης, οἱ κατὰ χώρας ναυτιλιακοὶ παράγοντες



ἀπευθύνονται πρὸς τὰς κυβερνήσεις των καὶ ζητοῦν τὴν λήψιν εὐνοϊκῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρων.

Οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτῆται ζητοῦν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας των κρατικὰς δανειακὰς ἐγγυήσεις, οἰκονομικὰς ἐνισχύσεις καὶ ἐπιχορηγήσεις, ἐπισηεῖοντες τὸν κίνδυνον τῆς βαθμιαίας ἐξαφανίσεως τῆς γερμανικῆς Ναυτιλίας.

Ὅμοίως οἱ Ἴταλοὶ πλοιοκτῆται ζητοῦν αὐξήσιν τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων καὶ πιστοδοτήσεων καὶ ἀνάληψιν παρὰ τοῦ κράτους μέρους τῶν δαπανῶν κοινωνικῆς προνοίας, αἱ ὁποῖαι βαρύνουν τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Εἶναι δὲ λίαν χαρακτηριστικὰ τὰ λεχθέντα ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅστις ἐζήτησεν ἐξ ὀνόματος τῶν Ἄγγλων πλοιοκτητῶν πλέον ἔντονον κρατικὴν οἰκονομικὴν συμπαράστασιν, προσθέσας ὅτι, σήμερον, αἱ συνθήκαι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ρυθμίζονται περισσότερον ἐκ τῶν μέτρων τὰ ὁποῖα λαμβάνουν αἱ Κυβερνήσεις ὑπὲρ τῶν πλοίων των, ἢ ὑπὸ τῆς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς ναύλων, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι αἱ Κυβερνήσεις ἐπιδιώκουν διὰ τῆς Ναυτιλίας οἰκονομικούς, πολιτικούς καὶ κοινωνικούς σκοπούς.

Πράγματι, εἰς τινὰς χώρας ὁ Ναυτιλιακὸς Προστατευτισμὸς ἐκδηλοῦται ὄχι μόνον διὰ τὴν πρόσκτησιν οἰκονομικῶν ὠφελειῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἀλλὰ—καὶ ἴσως περισσότερον—δι' ἐθνικοπολιτικούς λόγους.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περίπτωσις τῆς Ἑλλάδος, τῆς ὁποίας ὁ Πρωθυπουργὸς κ. Γ. Παπαδόπουλος κατ' ἐπανάληψιν ἐτόνισεν ὅτι ἐπιθυμεῖ μεγάλην ὑπὸ τὴν κυανόλευκον Ναυτιλίαν διὰ νὰ περιάγεται ὑπερηφάνως ἡ σημαία μας ἀνὰ τοὺς ὠκεανούς, τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

Παραλλήλως, θεβαίως, ὑπάρχει ἡ ἀξιόλογος συμβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Ἴσοζύγιον τῶν ἀδήλων (καὶ δι' αὐτοῦ εἰς τὸ Ἴσοζύγιον Πληρωμῶν, γενικώτερον), τὰ συναλλαγματικὰ ἔσοδα ἐκ τῆς ὁποίας ὑπολογίζονται διὰ τὸ 1972 εἰς 400.000.000 δολλάρια.

Δεχθεῖσα τὰς συνεχείας ἐκ τῆς διαδόσεως τῶν «σημαῶν εὐκαιρίας» ἡ Ἑλλὰς καὶ ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῶν προαναφερθέντων ἐθνικοπολιτικῶν, κυρίως, σκοπῶν (ἀλλὰ καὶ τῶν οὐχὶ ἥσσονος σημασίας οἰκονομικῶν τοιούτων) ἔλαβεν ὠρισμένα μέτρα Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς (Ναυτιλιακοῦ Προστατευτισμοῦ), τὰ ὁποῖα βασικῶς ἀφοροῦν εἰς τὴν εὐμενῆ φορολογικὴν μεταχείρισιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, μᾶς δραστηριότητος ἣτις ἀσκεῖται εἰς τὸν διεθνῆ ἄωρον, μακρὰν τῆς Πατρίδος.

Συντελούντων καί τινων άλλων παραγόντων, ή Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία θεωρεῖται ὡς διεθνῶς ἀνταγωνιστική.

Ὁρισμένοι ἄσπονδοι φίλοι ἠθέλησαν νά χαρακτηρίσουν τήν ἑλληνικήν σημαίαν, ὡς «σημαίαν εὐκαιρίας». Τοῦτο εἶναι ἀνακριβές. Διότι: α) Πέραν τῆς εὐμενοῦς φορολογικῆς μεταχειρίσεως οὐδεμία ἄλλη παραχώρησις ἐγένετο (φύσεως ἐργατικῆς, ἀσφαλιστικῆς κλπ.). β) Ἡ Ἑλλάς οὔτε διευκολύνει οὔτε ἐπιδιώκει, οὔτε ἐπιθυμεῖ ξένα πλοῖα εἰς τὰ νηολόγια της. γ) Ἐξ ἄλλου, κατὰ τήν νηολόγησιν τῶν πλοίων, ὄχι μετ' αὐστηρότητος, ἀλλ' ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, ἐλέγχεται (κατατιθεμένης πρὸς τοῦτο ὑπευθύνου δηλώσεως τοῦ πλοιοκτῆτου) ἐάν κατὰ 50% τουλάχιστον ἡ κυριότης ἀνήκῃ εἰς Ἑλληνας.

Γεγονὸς εἶναι ὅτι, μὲ κριτήριον τὸν Ναυτιλιακὸν Προστατευτισμὸν, ἔχουν διαμορφωθῆ αἱ ἑξῆς κατηγορίαι κρατῶν: α) Κράτη προσφέροντα λίαν εὐνοϊκοὺς διὰ τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν των πλοῖα, ὄρους, καθιστῶντα ὡς ἐκ τούτου τὴν σημαίαν των, εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας (Λιθερία, Κύπρος). β) Κράτη ἀσχοῦντα ἔντονον ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν, τῶν ὁποίων ὁμως τὰ πλοῖα εἶναι ἀντιοικονομικὰ καὶ μὴ ἀνταγωνιστικά, λόγῳ γενικωτέρων συνθηκῶν (Η. Π. Α.). γ) Κράτη ἐφαρμόζοντα τὸν Ναυτιλιακὸν Προστατευτισμὸν καὶ δι' αὐτοῦ παρέχοντα τὴν δυνατότητα εἰς τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν των πλοῖα νά εἶναι διεθνῶς ἀνταγωνιστικά καὶ οἰκονομικὰ (Ἑλλάς, Μεγ. Βρετανία). δ) Κράτη ἐφαρμόζοντα περιορισμένως τὸν ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν καὶ μὴ ἐξασφαλίζοντα εὐμενεῖς προϋποθέσεις διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Συνεπεία τῆς ἀνωτέρω ἐπελθούσης διακρίσεως, παρατηρεῖται προσπάθεια τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν τῶν κρατῶν τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων β καὶ δ νά στραφοῦν πρὸς τὰς σημαίας τῶν κρατῶν τῶν περιπτώσεων α καὶ γ.

Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὴν ἔνταξιν πλοίων ἀνηκόντων εἰς πλοιοκτῆτας διάφορων χωρῶν, ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας, ἐγένετο ἀνωτέρω λόγος.

Τὸ φαινόμενον τὸ ὁποῖον μᾶς προβληματίζει καὶ μᾶς ἀνησυχεῖ εἶναι ἡ προσπάθεια διεισδύσεως πλοίων ἀνηκόντων εἰς ξένους, εἰς ἄλλα νηολόγια, ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν, ὡς ἡ Μεγ. Βρετανία καὶ ἡ Ἑλλάς.

Πράγματι, προκειμένου νά τύχουν τῆς εὐνοϊκωτέρας μεταχειρίσεως τὴν ὁποίαν ἐξασφαλίζει ἡ βρετανικὴ σημαία, Νορβηγοί, Σουηδοὶ καὶ Ἰσραηλινοὶ πλοιοκτῆται θὰ μεταβάλουν τὴν σημαίαν τῶν πλοίων των ὑφ' οὗντες εἰς ταῦτα τὴν βρετανικὴν. Ἡ περίπτωσις καλύψεως ξένων συμφερόντων ὑπὸ τὴν βρετανικὴν σημαίαν εἶναι ἀληθῶς ἐκπληκτική.

Ἄλλ' ὅ,τι προβληματίζει καὶ ἀνησυχεῖ περισσότερο ἡμᾶς τοὺς Ἑλληνας, εἶναι ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἐντέχνως καὶ παρὰ τὴν θέλησιν τοῦ κράτους

καὶ ἐπεκτεινομένη διείσδυσις εἰς τὸ ἐθνικὸν μας Νηολόγιον πλοίων ἀνηκόντων εἰς ξένους.

Ἦδη γίνεται λόγος περὶ «δουρείου ἵππου» καὶ περὶ «εἰσβολῆς» ξένων συμφερόντων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Κατὰ τὰς ἐκτοξευομένας κατηγορίας ἢ διείσδυσις ἀφορᾷ κυρίως εἰς σκάφη γερμανικῶν καὶ νορβηγικῶν συμφερόντων.

Τὸ θέμα εἶναι τεραστίας σημασίας.

Βεβαίως, ἐπιδιώκεται ἡ αὔξησις τοῦ ἐμπορικῆς μας στόλου καὶ ἡ κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλύτερα διόγκωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φερόντων τὴν κυανόλευκον πλοίων, ἀλλ' ἡ δρθὴ θέσις εἶναι, τὰ πλοῖα ταῦτα ν' ἀνήκουν εἰς Ἑλληνας—κατὰ τὸ ἥμισυ τουλάχιστον—ὡς ἐκ τοῦ Νόμου ἀπαιτεῖται. Οὐδεὶς ἐπιζητεῖ ἢ πρέπει νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν χρῆσιν τῆς κυανολέυκου παρὰ ξένων, διὰ νὰ ἐπιτυγχάνουν οὗτοι εὐμενεστέρους ὁρους καὶ νὰ στρέφονται οὕτω—τελικῶς—κατὰ τῶν συμφερόντων τῆς πραγματικῶς Ἑλληνοκτῆτου Ναυτιλίας. Οὐδεὶς ἐπιθυμεῖ νὰ καθιστᾷ ἀνταγωνιστικώτερα τὰ πλοῖα ξένων διὰ τῆς ἐπ' αὐτῶν ὑψώσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας.

Τὸ θέμα ἐπροβλημάτισε σοβαρῶς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισίν του ἐγένοντο ἀλλεπάλληλοι συσκέψεις ἀρμοδίων, προτείνονται δὲ τὰ ἐξῆς μέτρα διὰ τὴν ἀνάσχεσιν τῆς διεισδύσεως: Σύστασις μικτῆς ἐπιτροπῆς ἐκ κρατικῶν ὀργάνων καὶ ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων πρὸς ἀκριβῆ καὶ αὐστηρὸν ἔλεγχον τῆς κυριότητος τῶν πλοίων—νομοθετικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος—θέσπισις ἀπαγορεύσεως μεταβιβάσεως τῶν μετοχῶν ναυτιλιακῆς εταιρίας εἰς ξένους, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον τῆς ιδιοκτησίας τῆς φέρει τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν—διενέργεια ἐρευνῆς διὰ τὰς μέχρι τοῦδε νηολογήσεις κ.ἄ.

Τὸ θέμα ἤχθη καὶ ἐνώπιον τῆς Συμβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς (ἐπὶ τοῦ Νομοθετικοῦ ἔργου τῆς Κυβερνήσεως) ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐνώπιον αὐτῆς συζητήσεως τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Κατηγγέλθη κατὰ τὴν συζήτησιν ταύτην παρὰ τοῦ ὄμ. Καθηγητοῦ καὶ μέλους τῆς Συμβ. Ἐπιτροπῆς κ. Κυρ. Σπηλιοπούλου ὅτι γίνεται κατάχρησις τῶν προνομίων τὰ ὅποια ἡ Ἑλλὰς παρέσχε πρὸς τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτῆτας, ὅτι πλοῖα γερμανικῆς καὶ σκανδιναυικῆς ιδιοκτησίας τίθενται ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ ὅτι κυρίως σκοπὸς τῆς τοιαύτης ἐντάξεως εἶναι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων.

Πάντα τὰ ἀνωτέρω χρήζουσιν βαθείας μελέτης καὶ προσοχῆς. Καὶ ἐφ' ὅσον ἀποτελεῖ κοινὴν διαπίστωσιν ἡ «διείσδυσις» ἢ «εἰσβολή», πρέπει νὰ τεθῆ ὀριστικὸν τέρμα εἰς ταύτην.

Ὅπωςδήποτε τὸ ὄλον τοῦτο πρόβλημα εἶναι ἐκ τῶν καιρίων τῆς συγχρόνου Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.

ΣΤ. ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΚ ΤΟΥ "ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΥ", ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

«Γιγαντισμὸν» εἰς τὴν Ναυτιλίαν καλοῦμεν τὴν ναυπήγησιν καὶ θέσιν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων λίαν μεγάλου μεγέθους (λίαν μεγάλης χωρητικότητος εἰς τὸν D.W., ἥτοι λίαν μεγάλης μεταφορικῆς ἰκανότητος).

Ὁ «γιγαντισμὸς τῶν πλοίων» εἶναι ἔννοια σχετικῆ, μεταβαλλομένη κατὰ χρόνον. Ἄλλοτε ἐθεωρεῖτο «πλοῖον - γίγας» δεξαμενόπλοιο μεταφορικῆς ἰκανότητος 40.000 τόν. ὑγροῦ φορτίου. Κατὰ τὸ 1959 τὸ μεγαλύτερον εἰς χωρητικότητα πλοῖον ἐν ὑπηρεσίᾳ ἦτο 100.500 τόν. D.W. Τὸ μεγαλύτερας χωρητικότητος πλοῖον ἐν ὑπηρεσίᾳ τὴν 1/1/73 ἦτο τὸ ἰαπωνικὸν δεξαμενόπλοιο «Νισέκκι Μαροῦ» 370.000 τόν. D.W., ἐνῶ ἤδη κατὰ τὴν 1/7/72 ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ 230 πλοῖα, ἄνω τῶν 200.000 τόν. ἕκαστον (πλοῖα - μαμμούθ, super-tankers), ἐξ ὧν 7 ἄνω τῶν 300.000 τόν. Τὴν 14/10/72 καθειλύσθη εἰς ἰαπωνικὸν ναυπηγεῖον καὶ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς (Φεβρουάριος 1973) τίθεται ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀναλαμβάνων τὴν εἰς μέγεθος ἡγεσίαν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, δεξαμενόπλοιο 477.000 τόν. D.W. (μῆκος 379 μ.—πλάτος 62 μ.—δύθισμα 28 μ.—κ.ο.χ. 235.000), τὸ ὁποῖον εἶναι αὐτοματοποιημένον καὶ θὰ χρησιμοποιῆ πλήρωμα μόνον 38 ἀνδρῶν! Ἄλλ' ἢ τάσις πρὸς τὰ γιγαντιαῖα μεγέθη συνεχίζεται, μετὰ τινα σημειωθεῖσαν κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθὸν μικρὰν ἀνάπαυαν.

Ἡ ἐταιρία πετρελαιοειδῶν Shell παρήγγειλεν εἰς γαλλικὰ ναυπηγεῖα δύο δεξαμενόπλοια, 540.000 τόν. D.W. ἕκαστον.

Καὶ μελετᾶται τὸ πλοῖον τοῦ ἐνὸς «μεγατόννου». Μελετᾶται ἀπὸ πολλούς, εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ κόσμου.

Ἐνθυμοῦμαι ὅτι, ὅταν ἐπεσκέφθην τὴν Ἰαπωνίαν κατ' Ὀκτώβριον 1971 ὡς ἐπίσημος προσκεκλημένος τῆς ἰαπωνικῆς κυβερνήσεως (λόγω τῆς τότε ιδιότητός μου), ἡ πρώτη ἐρώτησις ἣτις μοῦ ἐτέθη παρὰ τοῦ Ἰάπωνος Ὑπουργοῦ Μεταφορῶν, παρουσίᾳ τῶν ἐπιτελῶν του, ἦτο: τί πιστεύω διὰ τὸ πλοῖον τοῦ 1.000.000 τόν. Καὶ ἀπήντησα ὅτι ἐπ' αὐτοῦ τὸν λόγον θὰ ἔχουν οἱ θαυμάσιοι Ἰάπωνες τεχνικοί. Ἐκ τῆς ἐπακολουθησάσης συζητήσεως ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τὸ θέμα τοὺς ἀπασχόλει σοβαρώτατα.

Ὁ Ὀλλανδὸς καθηγητὴς τῆς Ναυπηγικῆς κ. Κρισμέγιερ θεωρεῖ ὅτι τοῦτο εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ συστήματος (ἀλύσεως) προωθουμένων φορηγίδων παρ' ἐνὸς γιγαντιαίου μητρικοῦ σκάφους.

Ἄλλὰ καὶ οἱ Ἕλληνες ναυτιλιακοὶ τεχνικοὶ δὲν ὑστέρησαν εἰς τὴν ἀντιμε-

τώπισιν τοῦ θέματος. Ἐσχάτως ἦλθεν εἰς φῶς μελέτη τοῦ προϊσταμένου τῶν Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ—τόσον δεινῶς πληγέντος προσφάτως—Οἴκου Ὠνάση, κ. Σπύρου, δι' ἧς οὗτος προτείνει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος ΔΕΛΤΑ, τὸ ὁποῖον ἔχει κοινὰ σημεῖα μὲ τὰ φορτηγικοφόρα πλοῖα τύπου Lash. Κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο, τὸ πλοῖον τοῦ 1 μεγατόνου δὲν θὰ εἶναι ἐνιαῖον, ἀλλὰ θὰ διαρῆται εἰς τρία τμήματα, τὸ ἐν θὰ εἶναι τὸ «μητρικόν» (τὸ κυρίως σκάφος), τὰ δὲ ἕτερα δύο θὰ εἶναι δύο γιγαντιαῖα «θυγατρικά» κιβώτια προσηρμοσμένα εἰς τὸ κυρίως σκάφος καὶ δυνάμενα ν' ἀποσπασθοῦν ἐξ αὐτοῦ. Δι' αὐτοῦ τοῦ συστήματος ὁ κ. Σπύρου φρονεῖ ὅτι εἶναι δυνατὸν ν' ἀντιμετωπισθοῦν καὶ ὑπερκερασθοῦν αἱ μεγάλαι δυσχέρειαι.

Ἡ αὔξησης τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων ὀφείλεται εἰς οικονομικοὺς καὶ εἰς τεχνικοὺς λόγους.

Μειοῦται τὸ κατὰ τόννον D.W. κόστος ναυπηγήσεως, ὡς καὶ τὸ κόστος μεταφορᾶς. Ἦτοι, τὰ μεγαλυτέρου μεγέθους πλοῖα εἶναι οικονομικώτερα. Τὸ κόστος ναυπηγήσεως τὸ ὁποῖον ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1957 εἰς 90 δολ. κατὰ τόν. D.W. δι' ἓν πλοῖον 66.000 τόν. D.W., κατῆλθε κατὰ τὸ 1969 εἰς 67 δολ. κατὰ τόν. D.W. δι' ἓν πλοῖον 312.000 τόν. D.W. Καὶ κατὰ τινα μελέτην τοῦ Ο.Ο. Σ.Α. τὸ κατὰ τόν. D.W. κόστος μεταφορᾶς διὰ δεξαμενόπλοιοι 140.000 τόν. D.W. εἶναι κατὰ 60% χαμηλότερον ἔναντι ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 20.000 τόν.

Ἄλλ' ἡ χρησιμοποίησις πλοίων—ἰδίᾳ δεξαμενοπλοίων—μεγάλου μεγέθους ὀφείλεται καὶ εἰς ἄλλους λόγους, ὡς λ.χ. εἰς τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Μετὰ τὸ κλείσιμον ταύτης ἐπεμηκύνθη ὁ πλοῦς τῶν δεξαμενοπλοίων (διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου) καὶ κατέστη δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις πλοίων ἅτινα δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ διέρχωνται διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Ὁ «γιγαντισμὸς» τῶν πλοίων δὲν ἔχει μόνον τὴν εὐνοϊκὴν ἀποφίν του. Δημιουργεῖ καὶ πολλὰ προβλήματα (κατασκευῆς, ἀντοχῆς ὑλικῶν, ἐλλειμνισμοῦ, ἐκφορτώσεως, κεφαλαιοδοτήσεως, ἐπισκευῶν κ.ἄ.).

Τὸ πρόβλημα τὸ ὁποῖον ἔχει ἰδιαίτεραν σημασίαν ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, εἶναι τὸ τοιοῦτον τοῦ ἠῤῥυμένου κινδύνου *ρουπάνσεως τῆς θαλάσσης* ἐξ ἐνδεχομένου ἀτυχήματος συμβαίνοντος εἰς τι ὑπερμέγεθες δεξαμενόπλοιοι, μὲ συνέπειαν τὴν εἰς μεγάλην ποσότητα διαδροῆν ἐξ αὐτοῦ πετρελαίου.

Τοιοῦτον θέμα προεκλήθη μὲ τὸ ναυάγιον τοῦ δεξαμενοπλοίου «Torey Canyon» παρὰ τὰς βρετανικὰς ἀκτὰς τὸν Μάϊον τοῦ 1967, ὅτε ἐρρυσάνθη ἡ θάλασσα εἰς μεγάλην ἔκτασιν. Ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς—IMCO—περὶ τοῦ ὁποίου θὰ γίνῃ λόγος καὶ κατωτέρω, ἀνέλαβε πρωτοβουλίαν πρὸς τεχνικὴν καὶ θεσμικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ

θέματος. Ἦδη ἀπὸ τοῦ 1954 εἶχον γίνει διεθνεῖς συσκέψεις καὶ καθιερώθησαν διεθνεῖς συμβάσεις τροποποιηθεῖσαι, συμπληρωθεῖσαι καὶ βελτιωθείσαι κατὰ τὸ ἔτος 1962, τὸ 1967 καὶ τὸ 1969 (καθορισμὸς ἀπηγορευμένων ζωνῶν δι' ἀπόρριψιν πετρελαιοειδῶν, συγκέντρωσις ἀποβλήτων καὶ ἀπόρριψις των εἰς δεξαμενὰς ξηρᾶς, τήρησις βιβλίου πετρελαίου κ.ἄ.). Ἄλλὰ τὸ θέμα εἶναι ἄκρως σοβαρὸν καὶ ἡ ἐξέτασις του συνεχίζεται. Ἡ ἐξέτασις γίνεται μετὰ τῆς ἐπαβεβλημένης προσοχῆς καὶ διὰ τῆς συνεργασίας ὄλων τῶν μετεχουσῶν τοῦ IMCO χωρῶν, διότι, πέραν τοῦ ἐνδιαφέροντος τὸ ὁποῖον ἐμφανίζει ἡ ρύπανσις τῆς θαλάσσης διὰ τοὺς ναυτιλιακοὺς ἐπιχειρηματίας, ἐμφανίζει τοιοῦτον καὶ διὰ τὰ κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα ἔχουν μεγάλην ἔκτασιν ἁκτῶν καὶ ἐπιδιώκουν ὀφέλη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν.

Μεταξὺ ἄλλων ἀντιμετωπίζονται καὶ τὰ ἑξῆς: α) τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς τοῦ ὑφισταμένου τὴν ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ζημίαν κράτους εἰς τὴν ἔρευναν τῶν συνθηκῶν τῆς ρυπάνσεως· β) ἡ λήψις μέτρων παρὰ τῶν καθ' ἕκαστα κρατῶν διὰ τὴν προφύλαξιν τῶν ἁκτῶν καὶ τῶν ὑδάτων αὐτῶν ἐκ ρυπάνσεως· γ) ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τοῦ φορτωτοῦ κατὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ρυπάνσεως ἐξ ἀτυχήματος τοῦ πλοίου· δ) ἡ ἀσφάλις τῶν ὑπεχόντων εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν προκλήσεως ρυπάνσεως ὀφειλομένης εἰς ἀτύχημα· ε) ἡ καταβολὴ ἀποζημιώσεως εἰς τὰ κράτη τὰ ζημιούμενα ἐκ περιστατικῶν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης κ.ἄ.

Τὸ θέμα τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης (καὶ γενικώτερον τοῦ περιβάλλοντος) ὑπὸ πλοίων ἢ ἐξ ἄλλης αἰτίας ἀπασχολεῖ σοβαρῶς καὶ τὰς Κυβερνήσεις τῶν κρατῶν μεμονωμένως.

Τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη, ἐν ἀμύνη τελοῦντα καὶ πρὸς προσέλκυσιν τῆς προσοχῆς καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν πλοιοκτητῶν, πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων, ἐδέσπισαν βαρυτάτας ποινὰς διὰ τὰς περιπτώσεις ρυπάνσεως. (Τοῦτο ἐγένετο καὶ παρ' ἡμῖν διὰ τοῦ Ν.Δ. 915/1971).

Ἄλλὰ περισσότερον τὸ θέμα τῆς ρυπάνσεως εἶναι θέμα διεθνές, τὸ ὁποῖον ἀφορᾷ εἰς πολλὰ κράτη (καὶ ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς πλοιοκτησίας καὶ ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς προστασίας τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν ἁκτῶν) καὶ ὡς ἐκ τούτου θ' ἀντιμετωπισθῇ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς συνεργασίας καὶ τῶν συναφῶν ναυτιλιακῶν ὀργανισμῶν, ὡς πρόβλημα οὐ μόνον Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ἀλλὰ καὶ ἔτι εὐρύτερον.

#### Ζ. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Ἐφ' ὅσον τὸ θέμα μας ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐξέτασιν προβλημάτων Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, θὰ ἠδύνατό τις νὰ σκεφθῇ εὐλόγως ὅτι τὰ περὶ τῆς

Διεθνούς Ναυτιλιακής Συνεργασίας θὰ ἔδει νὰ προταχθοῦν, ἀφοῦ ἄλλωστε ἤδη ἀνωτέρω ἐγένετο λόγος περὶ Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὄργανισμῶν. Προετιμήθη, ὁμως, ὑφ' ἡμῶν ἡ τοιαύτη διάταξις, ὥστε νὰ προταχθοῦν τὰ πλέον φλέγοντα θέματα, νὰ γίνῃ ἐν συνεχείᾳ ἀναφορὰ εἰς τὴν Διεθνῆ Συνεργασίαν καὶ τοὺς Διεθνεῖς Ὄργανισμοὺς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ νὰ κλείσῃ ἡ ἀνάπτυξις τῶν προβλημάτων Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς μὲ τὴν παράθεσιν στοιχείων ἀφορώντων εἰς τὸν «Κώδικα Συμπεριφορᾶς Διασκέψεων Τακτικῶν Γραμμῶν», δοθέντος ὅτι παρὰ τῶν δύο Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὄργανώσεων ἐξεπονήθησαν Σχέδια τοῦ ἐν λόγῳ Κώδικος.

Οὕτως ἐξηγεῖται διατὶ ἠκολουθήθη ἡ παροῦσα διάταξις εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματός μας.

Ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἡ διεθνικότης αὐτῆς, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐτονίσθη.

Ὁ διεθνῆς οὗτος χαρακτήρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὄχι ἀπλῶς διευκολύνει ἢ ὀδηγεῖ πρὸς τὴν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου συνεργασίαν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἀλλ' ἐπιβάλλει τὴν συνεργασίαν ταύτην.

Εἰς τοῦτο ὀφείλεται ἡ ὑπαρξις πολλῶν Διεθνῶν (διακρατικῶν) Ὄργανισμῶν καὶ Ὄργανώσεων, ἀσχολουμένων ἀποκλειστικῶς ἢ μερικῶς μὲ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα.

Οἱ σημαντικώτεροι τῶν τοιούτων Ὄργανισμῶν καὶ αἱ κυριώτεροι τοιαῦται Ὄργανώσεις εἶναι :

— Ὁ ἤδη ἀναφερθεὶς *Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς* (IMCO: International Maritime Consultative Organization), ὅστις ἰδρύθη τὸ 1948, εἰς τὸν ὁποῖον μετέχουν 65 χῶραι ἐκ τοῦ δυτικοῦ, τοῦ ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ οὐδετέρου κόσμου καὶ ἐκ τοῦ ὁποῖου κατεβλήθη προσπάθεια νὰ ἐκβληθῇ ἡ Λιβερία (τῆς ὁποίας, ὡς προσελέχθη, ἡ σημαία εἶναι ἡ κατ' ἐξοχὴν εὐκολίας), ἄνευ ἀποτελέσματος. Ὁ I.M.C.O. εἶναι ἀμιγῶς διεθνῆς ναυτιλιακὸς Ὄργανισμὸς καὶ ἀσχολεῖται μὲ τεχνικὰ—κυρίως—καὶ νομικὰ θέματα ἀφορῶντα εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

— Ἡ *Διάσκεψις Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν* (U.N.C.T.A.D.: United Nations Conference on Trade and Development), ἥτις συνεστήθη τὸ 1964 καὶ συνέρχεται ἀνὰ τετραετίαν (1964, Γενεύη—1968, Ν. Δελχί—1972, Σαντιάγκο Χιλῆς) καὶ εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ὁποίας ὑφίσταται Ἐπιτροπὴ Ναυτιλίας. Χαρακτηριστικὸν τῆς UNCTAD εἶναι ὅτι εἰς ταύτην ἔχουν τὴν πλειοψηφίαν αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χῶραι τῶν Ἡνωμ. Ἐθνῶν, αἱ ὁποῖαι χρησιμοποιοῦν ταύτην πρὸς ἄσκησιν πίεσεως ἐπὶ τοῦ Ο.Η.Ε. γενικώτερον.

— *‘Ο Ὄργανισμός Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως* (O. E.C.D.: Organization of Economic Cooperation and Development), ὅστις συνεστήθη τὸ 1948 ὡς Ὄργανισμός Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, μετατραπείς εἰς Ο.Ο.Σ.Α. τὸ 1962. Παρ’ αὐτῶ ὑφίσταται Ἐπιτροπὴ Θαλασσιῶν Μεταφορῶν, ἀσχολουμένη με ναυτιλιακὰ ζητήματα. Ὁ Ο.Ο.Σ.Α., ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ὑπεραμύνεται τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἐλευθέρου ἐπιλογῆς τοῦ πλοίου, τασσόμενος κατὰ πάσης κρατικῆς παρεμβάσεως ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων καὶ κατὰ πάσης Πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας».

— *Ἡ Διεθνὴς Ὁργάνωσις Ἔργασίας* (I.L.O.: International Labour Organization), ἣτις ἰδρύθη μετὰ τὸν Α΄ Παγκ. Πόλεμον καὶ ἐπιλαμβάνεται ζητημάτων ἐργασίας καὶ ἀπασχολήσεως, παρ’ αὐτῇ δὲ ὑφίσταται Μικτὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ἀσχολουμένη με ζητήματα Ναυτικῆς Ἔργασίας.

— *Ἡ Συμβουλευτικὴ Ναυτιλιακὴ Ὁμάς* (Consultative Shipping Group), ἣτις συνεστήθη τὸ 1959 καὶ ἀπὸ τοῦ 1965 ἀριθμεῖ 12 μέλη, συγκροτοῦν δὲ ταύτην οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἐπουργοὶ τῶν 12 χωρῶν - μελῶν. Αὕτη ἔχει ἄτυπον χαρακτῆρα καὶ ἀσχολεῖται με τὰ θέματα «διακρίσεως σημαίας», «σημαίων εὐκολίας», «ναυτιλιακοῦ ἐθνικισμοῦ τῶν ὑπαναπτύκτων» καὶ —*ἰδίᾳ*— «Διασκέψεων Τακτικῶν Γραμμῶν» (Conferences).

— *Τὸ Διεθνὲς Ναυτιλιακὸν Ἐπιμελητήριον* (International Chamber of Shipping), εἰς τὸ ὁποῖον μετέχουν ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις 18 κρατῶν, ἐκ τοῦ ὁποίου ἔχουν ἀποκλεισθῆ αἱ Ἀνατολικαὶ χῶραι καὶ ἡ Λιβερία καὶ τὸ ὁποῖον ἀσχολεῖται με τὰ σοβαρώτερα ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἐν οἷς καὶ με τὴν σημειουμένην συνεχεῖ ἀνάπτυξιν τῶν Ναυτιλιῶν τῶν «σοσιαλιστικῶν» χωρῶν.

— *Ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Ἐθνικῶν Ἐφοπλιστικῶν Ὁργανώσεων* (C.E.N.S.A.: Committee of European Shipowners Associations), μέλη τῆς ὁποίας εἶναι αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις τῶν 12 χωρῶν τῶν συγκροτησασῶν τὴν ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα. Ἡ C.E. N.S.A. ἀσχολεῖται σχεδὸν ἀποκλειστικῶς με θέματα Τακτικῶν Γραμμῶν καὶ Διασκέψεων.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω διεθνῶν Ὄργανισμῶν καὶ Ὁργανώσεων, τῶν ἀσχολουμένων ἀποκλειστικῶς ἢ μερικῶς με ναυτιλιακὰ ζητήματα, θ’ ἀσχοληθῶμεν εἰδικώτερον με τρεῖς (τὸν I.M.C.O., τὴν Ναυτλ. Συμβ. Ὁμάδα καὶ τὴν U. N.C.T.A.D.) λόγῳ τοῦ ἰδιαίτερου ἐνδιαφέροντος τὸ ὁποῖον ἐμφανίζουσι διὰ τὴν Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν.

α) Ἀναφερόμεθα ἐν πρώτοις εἰς τὸν I.M.C.O., ὃχι μόνον διότι ἐπιτελεῖ σημαντικὸν διὰ τὴν Παγκόσμιον Ναυτιλίαν ἔργον, ἀλλὰ διότι ἀποτελεῖ καὶ



«πρότυπον» διεθνούς 'Οργανισμού», ὅστις ἔχει τάξει ὠρισμένους σαφεῖς καὶ συγκεκριμένους σκοποὺς καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ ὁποίου συνεργάζονται ἐκπρόσωποι τῶν μετεχόντων κρατῶν, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὰ συστήματα διακυβερνήσεως αὐτῶν. Οὕτω τὸ ἔργον τοῦ IMCO εἶναι ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀξιόλογον καὶ θετικὸν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων καὶ τὴν πρόοδον τῆς Ναυτιλίας.

6) Τὴν Συμβουλευτικὴν Ναυτιλιακὴν 'Ομάδα συγκροτοῦν 12 χῶραι: ἕνδεκα εὐρωπαϊκαὶ (Μ. Βρεταννία, Γαλλία, Γερμανία, Ἰταλία, Βέλγιον, Ὀλλανδία, Δανία, Νορβηγία, Σουηδία, Φιλανδία, Ἑλλάς) καὶ ἡ Ἰαπωνία. Ἐκ τῆς ομάδος ἀπουσιάζουν χῶραι τῶν ὁποίων αἱ σημαῖαι κατέστησαν «ἐυκολίας», αἱ «σοσιαλιστικῶν συστημάτων» χῶραι καὶ αἱ Η.Π.Α. Ἡ ἀπουσία τῶν Η. Π. Α. καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ὀμάς στρέφεται (διακριτικῶς) κατ' αὐτῶν, λόγω τῆς ἀσκουμένης παρ' αὐτῶν «διακρίσεως σημαίας», ἐνῶ τὰ μέλη τῆς Ὀμάδος κατὰ πλειοψηφίαν εἶναι χῶραι αἵτινες συνδέονται πολλαπλῶς μετὰ τῶν Η.Π.Α., προκαλεῖ δυσάρεστον ἐντύπωσιν καὶ τινα ἀνωμαλίαν. Πάντως, μολονότι ἡ Ὀμάς ἀσχολεῖται, ὡς προανεφέρθη, μὲ διάφορα καίρια ναυτιλιακά ζητήματα, ἐν τούτοις, εἰς τὴν πραγματικότητά, κυρίως ἐνδιαφέρεται διὰ τὸ θέμα τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῶν Conferences, διότι τοῦτο ἀπασχολεῖ περισσότερο ὠρισμένα μέλη τῆς Ὀμάδος, ὡς ἡ Μ. Βρεταννία, ἡ Σουηδία, ἡ Ὀλλανδία κ.ἄ.

γ) Τὰ πλέον σοβαρὰ προβλήματα Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, τὰ προκαλούμενα εἰς τὸ πλαίσιον τῶν Διεθνῶν Ὄργανισμῶν, ἐμφανίζονται εἰς τὴν U.N.C.T.A.D. Ἐντὸς τῶν κόλπων αὐτῆς τὰ κράτη-μέλη διηρέθησαν εἰς τέσσαρας ὁμίλους, τὸν ὅμιλον τῶν ἀφρικανοασιατικῶν κρατῶν, τὸν ὅμιλον τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν μετὰ τῶν Η.Π.Α., Καναδᾶ, Αὐστραλίας καὶ Ν. Ζηλανδίας, τὸν ὅμιλον τῶν λατινοαμερικανικῶν κρατῶν καὶ τὸν ὅμιλον τῶν κρατῶν τοῦ ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ. Ἡ πλειοψηφία, ὡς προελέχθη, ἀνήκει εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, αἱ ὁποῖαι ἐπιδιώκουν νὰ ἱκανοποιήσουν διὰ τῆς U.N.C.T.A.D. τὸν «Ναυτιλιακὸν τῶν Ἐθνικισμῶν» (περὶ τοῦ ὁποίου ὁμιλήσαμεν ἀνωτέρω).

Εἰδικώτερον αἱ πλειοψηφοῦσαι εἰς τὴν U.N.C.T.A.D. ὑπανάπτυκτοι χῶραι, ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιδιώκουν: (1) Αὔξησιν τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων διὰ πλοίων τῶν χωρῶν - μελῶν. (2) Συμμετοχὴν τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν εἰς τὰς ὑφισταμένας Conferences. (3) Χορήγησιν πρὸς αὐτὰς παρὰ τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς βοηθείας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῶν ἀνάπτυξιν καὶ (4) δημιουργίαν ἐντὸς αὐτῶν ἔργων ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

Χαρακτηριστικὸν τῆς στάσεως τῶν χωρῶν τούτων εἶναι ὅτι τρέφουν ὄχι

εὐμενείς διαθέσεις ἔναντι τῶν ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν καὶ κυρίως κατὰ τῶν πρώην ἀποικιοκρατικῶν τοιούτων, διότι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτυχον ἐκμεταλλεύσεις παρ' αὐτῶν, αἱ δὲ Conferences ὑπῆρξαν λίαν πιεστικαὶ πρὸς τοὺς ὑπαναπτύκτους.

Ἰδιάζουσα ἐν προκειμένῳ εἶναι ἡ θέσις τῆς Ἑλλάδος, ἣτις ναυτιλιακῶς μὲν εἶναι ὑπερανπτυγμένη, ἀλλὰ γενικώτερον—οἰκονομικῶς—μόλις εἰσέρχεται εἰς τὴν χορείαν τῶν ἀνεπτυγμένων κρατῶν. Αἱ διαθέσεις τῶν ὑπαναπτύκτων ἔναντι τῆς Ἑλλάδος, μὲ τὴν ὁποίαν οὐδὲν τοὺς χωρίζει καὶ τινα τοὺς συνδέουν, εἶναι καλαί. Ἄλλ' ἡ Ἑλλὰς εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ ὑπεραμύνεται τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας τῆς καὶ νὰ συνεργάζεται μετὰ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν. Εἰς τὴν προσπάθειαν δὲ τούτων ὅπως θέσουν ὑπὸ τινα μορφήν κηδεμονίας τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὑπαναπτύκτων, ἡ Ἑλλὰς δύναται ἀναμφισβητήτως νὰ παίξῃ οὐσιώδη ρόλον, ἐπὶ γενικωτέρῳ, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ἰδικῇ τῆς, ἐθνικῇ ὠφελείᾳ.

Τὸ θέμα τῆς παροχῆς οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς βοηθείας πρὸς τοὺς ὑπαναπτύκτους συνεζητήθη κατὰ τὴν τελευταίαν Διάσκεψιν τῶν ἀρμοδίων Ἵπουργῶν τῶν 12 χωρῶν τῆς Συμβουλευτικῆς Ναυτιλιακῆς Ὁμάδος (Τόκιο, Φεβρουάριος 1971) καὶ ἐλήφθη σχετικὴ ἀπόφασις, ἣτις ὁμως δὲν φαίνεται νὰ ἱκανοποιήσῃ τοὺς ὑπαναπτύκτους, οἱ ὅποιοι ἐξεδήλωσαν «ἀγρίας διαθέσεις» κατὰ τὴν πρόσφατον Συνδιάσκεψιν τῆς UNCTAD (Σαντιάγκο Χιλῆς, Ἀπρίλιος 1972).

Αἱ πλέον χαρακτηριστικαὶ ἐκδηλώσεις τῶν ὑπαναπτύκτων κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ταύτην ἦσαν: (1) Ἡ κατάρτισις σχεδίου διὰ τοῦ ὁποίου ἐπιδιώκεται ἡ κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρα συμμετοχὴ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον καὶ ἡ δημιουργία «Ἐθνικῶν Ναυτιλιῶν» (ἰδίων ἐμπορικῶν στόλων). (2) Ἡ πρότασις ὅπως εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς καθιερωθῇ ἡ «φόρμουλα» 40% - 40% - 20% (περὶ τῆς ὁποίας ὠμιλήσαμεν ἀνωτέρω), ἣτις ἀποτελεῖ σκληρὰν θέσιν Πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας». (3) Ἡ σαφὴς ἀντίθεσις πρὸς ἓν Σχέδιον περὶ συνδεδυασμένων μεταφορῶν, ἀφορωσῶν εἰς τὰς μεταφορὰς δι' ἐμπορευματοκιβωτίων (containers) καὶ (4) ἡ κατάρτισις ἰδίου Σχεδίου «Κώδικος Συμπεριφορᾶς» τῶν Conferences, περὶ τοῦ ὁποίου θὰ γίνῃ λόγος κατωτέρω.

Ἰδοὺ λοιπὸν ὅτι οἱ ναυτιλιακῶς ὑπανάπτυκτοι ὀρθῶνουν τὸ ἀνάστημά των, στρέφονται ἀνοικτὰ κατὰ τῶν ἀνεπτυγμένων, ἐπιδιώκουν τὴν διὰ παντὸς τρόπον εἰσοδὸν των εἰς τὴν διεθνῆ Ναυτιλίαν, χρησιμοποιοῦν τὰς πλέον ἀνορθοδόξους μεθόδους διὰ τὴν ἀπόκτησιν ναυτιλιακῆς ὄντοτης, εἶθρον δὲ τὸ πρόσφορον δι' αὐτοὺς ὄργανον πρὸς ἐπιβολὴν τῶν θέσεών των: τὴν UNCTAD, εἰς τὴν ὁποίαν ἐπικρατοῦν.

Ὁμολογουμένως πάντα ταῦτα συνιστοῦν ἐν ἑκ τῶν ὀξυτέρων προβλημάτων τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.

#### Η. Ο "ΚΩΔΙΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ,, ΤΩΝ CONFERENCES

Διασκέψεις (Conferences) πλοίων τακτικῶν γραμμῶν (Liners) ἦτοι πλοίων τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν κανονικοὺς κυκλικοὺς πλόας, μὲ προκαθορισμένα δρομολόγια καὶ προσδιορισμένας ἐκ τῶν προτέρων προσεγγίσεις εἰς λιμένας, καλοῦνται εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὁρολογίαν οἱ συνασπισμοὶ Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων (τοῦ οἰκονομικοῦ τύπου Cartel) οἵτινες ἀναλαμβάνουν τὴν ἐκτέλεσιν ὠρισμένων «τακτικῶν γραμμῶν» διὰ πλοίων τῶν συνησπισμένων ἐπιχειρήσεων, ἀποβλέποντες εἰς ἀποφυγὴν τοῦ μεταξὺ ἐπιχειρήσεων ἀνταγωνισμοῦ καὶ εἰς ἐξασφάλισιν ὑπὲρ αὐτῶν τῶν μεγαλυτέρων δυνατῶν ὠφελειῶν (κέρδους).

Μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κρατῶν, ὑπάρχουν χῶραι (ὡς λ.χ. ἡ Μεγ. Βρεταννία, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Σουηδία κ.ἄ.) αἵτινες ἰδιαίτερος καὶ διὰ παραδοσιακοὺς λόγους ἐπιδίδονται εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἐπομένως δὲ ἐπιχειρήσεις τῶν χωρῶν αὐτῶν ἐκδηλοῦν ἔντονον τὴν παρουσίαν των ἐντὸς τῶν Conferences, ἀντιθέτως δὲ ὑπάρχουν χῶραι (χαρκτηριστικώτερα περίπτωσις ἡ τῆς Ἑλλάδος) τῶν ὁποίων οἱ πλοιοκτῆται ἀποφεύγουν τὰς τακτικὰς γραμμάς, λόγῳ τῶν ἰδιαζουσῶν καὶ βαρειῶν ἐν πολλοῖς ἀπαιτήσεων τὰς ὁποίας ἔχει ἡ ἐκτέλεσις των καὶ ἐπιδίδονται κυρίως εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου (Tramps) τὰ ὁποῖα ἀναζητοῦν κατὰ τρόπον ἀπρογραμματίστον φορτία ἢ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια (ἐκ τῆς ὀγκώδους ὑπὸ τὴν κυανόλευκον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπολογίζεται ὅτι μόνον 5% τῆς χωρητικότητός της ἀντιστοιχοῦν πρὸς πλοῖα ἐκτελοῦντα τακτικὰς γραμμάς).

Αἱ Conferences ἐμφανίζονται ὑπὸ δύο μορφάς, ὡς «κλεισταί», μὴ δεχόμεναι νέα μέλη ἐντὸς τοῦ Συνασπισμοῦ των, καὶ ὡς «ἀνοικταί», αἱ ὁποῖαι δέχονται καὶ ἄλλα, νέα μέλη, ὑφ' ὠρισμένας προϋποθέσεις. Εἷς τινος χώρας, ὡς εἰς τὰ Η.Π.Α., ἀπαγορεύεται ἡ λειτουργία «κλειστῶν» Conferences.

Ἐπειδὴ, περισσότερο κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸ παρόν, ἐφ' ὅσον δύνανται, αἱ Conferences ἀπέβλεψαν καὶ ἀποβλέπουν εἰς «μονοπώλησιν» τῶν τακτικῶν γραμμῶν, πρὸς τοῦτο δὲ μετῆλθον πᾶν πρόσφορον δι' αὐτὰς μέσον, ἐδημιουργήθη γενικῶς ἐν δυσμενὲς κλίμα εἰς θάρος αὐτῶν, ὡς συμβαίνει ἄλλωστε εἰς πᾶσαν περίπτωσιν μονοπωλίου.

Ἐκρίθη ὅτι αἱ Conferences στρέφονται πρὸς δύο κατευθύνσεις, ἀφ' ἐνὸς (αἱ κλεισταί) ἐναντίον τῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες ἐπιδιώκουν νὰ εἰσέλθουν ἐντὸς αὐτῶν ἢ νὰ ἐκτελοῦν παραλλήλως πρὸς αὐτὰς ὠρισμένας τακτικὰς γραμμάς, ὁπότε (εἰς τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν) ἀντιμετωπίζουσι ὀξυτάτον καὶ ἀδίστακτον τὸν ἐξοντωτικὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν Con-

ferences, ἀφ' ἑτέρου δὲ κατὰ τῶν φορτωτῶν, διότι, ὑπὸ καθεστῶς μονοπωλίου, θεσπίζουν ὕψηλους ναύλους καὶ μετέρχονται καὶ ἄλλας μεθόδους δυσμενοῦς μεταχειρίσεώς των, ἐνῶ οἱ πολλοὶ καὶ διεσπαρμένοι φορτωταὶ ἐμφανίζονται ὡς ἀνίσχυροὶ ν' ἀντιδράσουν κατὰ τῶν ἰσχυρῶν ἢ καὶ πανισχύρων ἐνίοτε Conferences.

Ἡ διττῶς δυσάρεστος αὕτη κατάστασις ἐπροβλημάτισε τὴν Διεθνή Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν.

Τὸ θέμα ἤχθη κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Συμβουλευτικῆς Ναυτιλιακῆς Ὀμάδος τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν τῶν 12 ναυτιλιακῶν κρατῶν τοῦ 1963, ἐπανασυζητηθὲν ζωηρότερον, μὲ ἔντονον τὴν παρουσίαν ἐκπροσώπων τῶν δύο ἀνωτέρω κατηγοριῶν πληττομένων ἐπιχειρήσεων, κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Ὀμάδος τὴν συνεληθούσαν εἰς Τόκιον, τὸν Φεβρουάριον 1971.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ταύτην, ἀφοῦ πρῶτον ἀνεγνωρίσθη ὁ ρόλος τῶν Conferences εἰς τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον, ἐπεσημάνθησαν ὠρισμένα ἀδυναμιαὶ αὐτῶν καὶ ἀπεφασίσθη ἡ κατάρτισις ἐνὸς «Κώδικος Πρακτικῆς» ἢ «Συμπεριφορᾶς» τῶν Conferences, περιλαμβάνοντος σὺν τοῖς ἄλλοις διατησίας καὶ μηχανισμὸν ἐπιλύσεως ἀναφυομένων διαφορῶν.

Ἡ προώθησις τοῦ θέματος ἀκολουθεῖ βραδὴν ρυθμὸν, βασικῶς διότι ὠρισμένα ἐνδιαφερόμενα γῶραι δὲν ἐπιθυμοῦν πράγματι τὴν καθιέρωσιν αὐτοῦ τοῦ «Κώδικος». Ἄλλ' ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, παρὰ τὸν βραδὴν ρυθμὸν, ὁ Κώδιξ ὀδεύει πρὸς διαμόρφωσιν.

Ἐν σχέσει πρὸς αὐτὸν κατηρτίσθησαν δύο σχέδια, ἐν τῆς προαναφερθείσης CENSA, ἥτοι τῆς ὀργανώσεως τῶν Εὐρωπαϊῶν ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν, καὶ δεύτερον παρὰ τῆς ὁμοίως προαναφερθείσης UNCTAD. Εἰς ἀμφοτέρω τὰ Σχέδια (ἴδια ὅμως εἰς τὸ πρῶτον) διαπιστοῦται ὅτι πλημμελῶς ἀντιμετωπίζονται ἡ διάνοιξις τῶν «κλειστῶν» Conferences, διὰ τῆς εἰς αὐτὰς συμμετοχῆς καὶ ἄλλων μελῶν, καὶ ἡ λύσις τῆς διατησίας.

Μὲ τὴν δύναμιν, ὅμως, τὴν ὁποίαν διαθέτει ἡ UNCTAD, ὡς ἀνωτέρω ἐξετέθη, τὸ θέμα ἤχθη ἐνώπιον τῆς τακτικῆς Γεν. Συνελεύσεως τοῦ Ο.Η.Ε. τοῦ 1972, αὕτη δὲ ἀπεφάσισε νὰ συγκληθῇ διάσκεψις πληρεξουσίαν διὰ τὴν υἱοθέτησιν τοῦ Σχεδίου Κώδικος τῆς UNCTAD. Πράγματι, συνεστήθη προπαρασκευαστικὴ Ἐπιτροπὴ ἐκ 48 μελῶν, ἡ ὁποία συνήλθεν εἰς Γενεύην τὸν Ἰανουάριον 1973 καὶ θὰ συνέλθῃ ἐκ νέου τὸν Ἰούνιον 1973, προκειμένου νὰ διαμορφωθῇ τὸ τελικὸν Σχέδιον «Κώδικος Πρακτικῆς τῶν conferences» τῆς U.N.C.T.A.D.

Οὕτω, τὸ πρόβλημα τοῦτο τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, παρὰ τὰς σημειωθείσας ἐξελίξεις, παραμένει εἰσέτι ἐν ἐκκρεμότητι.

\*

\*

\*

Ἄνεπτύξαμεν ἀνωτέρω τὰ κύρια προβλήματα Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ὡς ταῦτα διαμορφοῦνται ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἐπηρεάζοντα κατὰ διαφόρους τρόπους τὰς μεταξὺ κρατῶν σχέσεις καὶ ἀπασχολοῦντα τὰ καθ' ἕκαστα κράτη, λόγῳ τοῦ ὅτι ἐκφεύγουν τοῦ στενοῦ πεδίου τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ ἐκτείνονται εἰς τὰς μεταξὺ κρατῶν σχέσεις, ὑποχρεοῦντα τὰς Κυβερνήσεις τῶν ἐπὶ μέρους Κρατῶν νὰ λαμβάνουν θέσεις καὶ νὰ παρακολουθοῦν ταῦτα μετὰ πολλῆς προσοχῆς.

Ἡ Ἑλλάς μελετᾷ καὶ παρακολουθεῖ πάντα τὰ προβλήματα ταῦτα καὶ μετέχει ἐνεργῶς εἰς τὴν ἀντιμετώπισίν των καὶ εἰς τὴν ἐξέυρεσιν τῶν προσφορωτέρων ἐκάστοτε δι' αὐτὰ λύσεων, διὰ τῶν ἀρμοδίων δὲ φορέων καὶ ὀργανῶν συμμετέχει εἰς τοὺς διεθνεῖς ὀργανισμοὺς καὶ ὀργανώσεις, εἰς τοὺς ὁποίους καὶ τὰς ὁποίας συζητοῦνται τὰ προβλήματα ταῦτα πρὸς ἐξέυρεσιν λύσεων.

Ἄσφοδῶς δὲ πράττει τοῦτο, διότι ἔχομεν τὸν μεγαλύτερον Ἐμπορικὸν Στόλον εἰς τὸν κόσμον, μὲ κριτήριον τὴν πλοιοκτησίαν καὶ κατ' οὐσίαν ἡ Πατρίς μας εἶναι ἡ πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις διεθνῶς. Τοῦτο ὑποχρεοῖ εἰς μείζονα ἔντασιν προσοχῆς, ἐπίδειξιν ζωηροτέρου ἐνδιαφέροντος, διότι ἡ μεγάλη αὕτη Ναυτιλία, ἔχει ἀνάγκην τῆς κρατικῆς συμπαράστασεως καὶ τῆς καταλλήλου ἐκπροσωπήσεως τῆς.

Ἐκ παραδόσεως, ἀλλὰ καὶ λόγῳ ἰδιομορφίας τῆς Ναυτιλίας τῆς—ὡς προεξετέθη—ἡ Ἑλλάς ἐκκινεῖ ἐξ ὠρισμένων σταθερῶν θέσεων καὶ προσθεύει τὰς πλέον ὑγιεῖς καὶ ὀρθοδόξους ἀρχὰς ὡς πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ θαλασίου ἐμπορίου καὶ τὴν ἄνευ δυσμενῶν παρεμβάσεων ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος.

Ἡ Πατρίς μας λόγῳ τῆς ὑψηλῆς—τῆς ὑψίστης—θέσεως τὴν ὁποίαν κατέλαβε χάρις εἰς τὰς προσπαθείας καὶ τὸν μόχθον τῶν ἀξίων ναυτιλλομένων τέκνων τῆς, πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, καὶ χάρις εἰς τὴν ἐφαρμοσθεῖσαν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν, δὲν εἶναι σεβαστὴ καὶ ἐπιβλητικὴ μόνον διὰ τὸν ὄγκον τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν ρόλον τὸν ὁποῖον διαδραματίζει κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν διεθνῶς χαρακτῆρος ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Καὶ αὐτὸν τὸν ρόλον πρέπει νὰ τὸν διατηρήσῃ καὶ νὰ τὸν βελτιώσῃ. Διότι πρέπει ὁ ρόλος τῆς εἰς τὸν χῶρον τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς νὰ εἶναι πάντοτε πρωτεύων καὶ ἀποφασιστικός.