

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Ταχτικοῦ Καθηγητοῦ τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας καὶ Πολιτικῆς
εἰς τὴν Ἀνωτάτην Βιομηχανικὴν Σχολὴν Πειραιῶν

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ
ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

Εἰσήγησις τοῦ Καθηγητοῦ κ. Ἰωάννου Κ.
Χολέβα, τ. 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
γενομένη εἰς τὸ B' Παμφοιτηικὸν Οἰκονο-
μικὸν Σεμινάριον, ἐν Θεσσαλονίκῃ εἰς τὴν Al-
θανοσαν Τελετῶν τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανι-
κῆς Σχολῆς Θεσσαλονίκης τὴν 31ην Μαρτίου
1971.

ΑΝΑΤΥΠΟΝ ΕΚ ΤΟΥ ΤΟΜΟΥ
ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΝ ΤΟΥ B' ΠΑΜΦΟΙΤΗΤΙΚΟΥ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟΥ



**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
1971**

ΝΑΤΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΚΑΙ ΝΑΤΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

*Εἰσήγησις τοῦ Καθηγητοῦ κ. Ἰωάννου Χολέβα
‘Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας*

Χαιρετισμὸς

Ἄντιλαμβάνεσθε ἀσφαλῶς τὴν συγκίνησιν ὑπὸ τῆς ὁποίας κατέχομαι εὗρισκόμενος τὴν στιγμὴν ταύτην μεταξὺ σας, ἐπὶ τοῦ βήματος τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Θεσσαλονίκης, μετὰ τῆς ὁποίας (ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς ὡς Ἀνωτέρας) μὲ συνδέουν στενώτατοι δεσμοὶ καὶ εἰς τὴν ὁποίαν διὰ πρώτην φορᾶν ἐδίδαξα πρὸ δεκατριῶν ἔτῶν.

Εἶναι τόσον στενὸς ὁ σύνδεσμός μου μὲ τὴν Σχολὴν ταύτην, ὥστε οὐδέποτε εἰς τὴν ζωήν μου θὰ παύσω νὰ τὴν ἀγαπῶ, νὰ τὴν παρακολουθῶ, νὰ ἐνδιαφέρωμαι δι' αὐτήν.

Ἐπιτύμψω ἐν πρώτοις νὰ εὐχαριστήσω τὴν διοίκησιν τοῦ Ἐθνικοῦ Συλλόγου Φοιτητῶν Α.Β.Σ.Θ., διότι εἰχε τὴν εὐγενῆ σκέψιν νὰ μὲ καλέσῃ, διὰ νὰ κλείσω μὲ τὴν σημερινὴν εἰσήγησίν μου τὸ λίαν ἐνδιαφέρον Β' Παμφοιτητικὸν Οἰκονομικὸν Σεμινάριον καὶ νὰ κηρύξω τὴν λῆξιν αὐτοῦ.

Ο Πρωθυπουργὸς κ. Γεώργιος Παπαδόπουλος, δεσμοῖς ἔλαβε γνῶσιν τῆς ἐδῶ ἐλεύσεως μου, παρεκάλεσε νὰ σᾶς διαβιβάσω τὸν θερμόν του χαιρετισμὸν καὶ τὰ συγχαρητήριά του διὰ τὴν πρωτοβουλίαν τῆς δργανώσεως τοῦ Σεμιναρίου καὶ τὴν εὐχήν του διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἔκβασιν τῶν ἐργασιῶν του.

Εἰς τὰ συγχαρητήρια τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ Ἡγέτου τῆς Ἐθνικῆς Ἑπαναστάσεως — τοῦ ὅποιους ἡ ἀγάπη διὰ τοὺς σπουδάζοντας νέους εἶναι εἰς πάντας γνωστή, ὡς καὶ τὸ συνεχὲς ἐνδιαφέρον του δι' αὐτούς, — προσθέτω καὶ τὰ ἴδια μου.

Πράγματι εἶναι λίαν ἐνθαρρυντικὸν τὸ γεγονός ὅτι οἱ φοιτηταὶ τῶν Ἀνωτάτων Οἰκονομικῶν Σχολῶν τῆς χώρας, συνεργάζονται διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ θέσιν ζητημάτων καὶ τὴν συζήτησιν ἐπ' αὐτῶν.

Προσωπικῶς αἰσθάνομαι ἐνθουσιασμὸν δι' αὐτό.

Καὶ νομίζω ὅτι δίκαιος εἶναι ὁ ἔπαινος καὶ ἐπιθεβλημένη ἡ ἀναγνώρισις τῆς σημασίας ποὺ ἔχει ἡ πρωτοβουλία τῶν φοιτητῶν τῆς Α.Β.Σ.Θ., νὰ ἀναλάβουν αὐτοί, εἰς τὴν πρωτεύουσαν τοῦ Βορρᾶ τὴν δργάνωσιν τοῦ Σεμιναρίου τούτου, ἵτις ἀποτελεῖ ἔπανάληψιν περισσινῆς λίαν ἐπιτυχοῦς προσπαθείας, ἀναληφθείσης δύοιως ὑπὸ τῶν φοιτητῶν τῆς Σχολῆς ταύτης.

'Αλλ' ὁ ἔπαινος καὶ ἡ ἀναγνώρισις ἐπεκτείνονται καὶ εἰς τοὺς καθηγητὰς

τῆς Σχολῆς, οἱ δποῖοι ὥθιοῦν τοὺς φοιτητάς των πρὸς τοιαύτας ὀραίας πρωτοβουλίας καὶ παρέχουν δλην τὴν συμπαράστασίν των διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἔκδησιν τῶν ἐκδηλώσεων τούτων.

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν ταύτην δὲν θὰ ἥτο ἀσκοπον καὶ ἄκαιρον νὰ ἐξαρθῇ δρόλος τῶν Ἀνωτάτων Οἰκονομικῶν Σχολῶν τῆς χώρας.

Εἶμεντα χώρα διανύουσα φάσιν ἐντόνου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔχουσα ἀνάγκην στελεχῶν διὰ τὴν ἀδιάλλειπτον συνέχισιν τῆς ἀναπτυξιακῆς πορείας της. Στελεχῶν τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν.

Αὐτὰ τὰ τόσον ἀπαραίτητα στελέχη διὰ τὴν οἰκονομίαν μας παράγουν αἱ Ἀνώταται Σχολαί μας.

Οἱ πτυχιοῦχοι των ἔφερον μέχρι τοῦδε καὶ κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τὸ μέγα βάρος τῆς θέσεως τῆς χώρας εἰς τροχιὰν ἀναπτύξεως. Καὶ πρέπει νὰ δμολογηθῇ δτι ἐσημειώσαν πλήρη ἐπίτυχίαν.

Σεῖς οἱ νεώτεροι, οἱ σημερινοὶ καὶ αὐτοιανοὶ σπουδασταὶ καὶ μετέπειτα πτυχιοῦχοι τῶν Ἀνωτάτων Οἰκονομικῶν Σχολῶν μας θὰ ἔχετε τὴν τιμὴν καὶ τὴν χαράν, νὰ ἐνταχθῆτε εἰς τὴν στρατιὰν τῶν οἰκονομικῶν στελεχῶν τοῦ τόπου, ὑπὸ συνθήκας καλυτέρας δπωσδήποτε, ἀλλὰ πρέπει νὰ γνωρίζητε δτι ἡ Πολιτεία θὰ ἔχῃ ἀπὸ σᾶς μεγαλυτέρας ἀξιώσεις.

Εἰς σᾶς ἀνήκει τὸ μέλλον καὶ εἴμεντα βέβαιοι δτι θὰ ἔχητε τὴν φιλοδοξίαν νὰ ἐκπληρώσητε πλήρως τὸ καθῆκον σας καὶ τὸν μεγάλης σημασίας δρόλον σας.

Πρὸιν εἰσέλθω εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματός μου, αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν δπως ἐκφράσω τὰς θερμοτέρας εὐχαριστίας μου πρὸς τὴν ἀγαπητὴν καὶ ἐκλεκτὴν συνάδελφον Κυρίαν Μαρίαν Νεγρεπόντη - Δελιβάνη, ἡ δποία εἰχε τὴν εὐγενῆ καλωσύνην καὶ ὑπεβλήθη εἰς τὸν κόπον νὰ μὲ παρουσιάσῃ ἐνώπιόν σας καὶ μάλιστα διὰ λεπτομερειῶν, ίδιᾳ ἐπὶ τοῦ συγγραφικοῦ μου ἔργουν.

Τὴν δλην συγκίνησίν μου ἔκ τοῦ γεγονότος δτι ενδίσκομαι εἰς τὴν Σχολὴν μεθ' ἡς τόσον συνδέομαι, ἐπέτεινεν ἔτι μᾶλλον ἡ λίαν φιλόφρων παρουσίασις ἔκ μέρους τῆς ἀγαπητῆς καὶ ἐκλεκτῆς Κυρίας Συναδέλφου.

Εἰσαγωγὴ

'Επειδὴ τὸ γενικὸν θέμα τοῦ Σεμιναρίου εἶναι ἡ ἐπιχείρησις καὶ ἡ (κρατικὴ) οἰκονομικὴ Πολιτική» ἐπέλεξα ὡς θέμα μου τοῦτο: «Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καὶ ἡ ναυτιλιακὴ Πολιτική».

Θὰ ἥτο δυνατὸν ἡ ἀνάπτυξις τοῦ θέματος τούτου νὰ ἔχῃ μόνον γενικὸν χαρακτῆρα. Ἐσκέφθη δμως δτι θὰ ἥτο πλέον σκόπιμον καὶ χρήσιμον, μετὰ ἀπὸ μίαν γενικὴν θεώρησιν, νὰ ἐξειδικεύσω τὸ θέμα μου καὶ νὰ τὸ ἐντοπίσω εἰς τὸν ἐλληνικὸν χῶρον. Οὕτω, πέραν τῆς ἀναφορᾶς εἰς τὴν ναυτι-

λιακήν ἐπιχείρησιν καὶ πέραν τῆς ἀναφορᾶς — εἰς ἄδρας γραμμὰς — εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ἐξετάζω τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Κατὰ ταῦτα ἡ εἰσήγησίς μου θὰ διαιρεθῇ εἰς τὰ ἀκόλουθα τέσσαρα μέρη:

Α' 'Η ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἐν γένει.

Χαρακτηριστικὰ καὶ ἴδιομορφίαι.

Β' 'Η ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις.

Ίδιαίτερα χαρακτηριστικὰ καὶ ἴδιομορφίαι ταύτης.

Γ' 'Η Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ — ἐν γένει — καὶ αἱ ἔναντι τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως θέσεις αὐτῆς.

Δ' 'Η Ἐλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ καὶ ἡ ὑπ' αὐτῆς ἀντιμετώπισις τῶν προβλημάτων τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Α'. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΓΕΝΕΙ.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑΙ

α'. 'Η ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐντάσσεται εἰς τὰς τοιαύτας τῆς τριτογενένης — παραγωγῆς (κατὰ τὴν γενομένην παραδεκτήν διάκρισιν τῆς παραγωγῆς εἰς πρωτογενῆ, δευτερογενῆ καὶ τριτογενῆ). Ἡτοι, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐντάσσεται εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις παροχῆς ὑπερεσιῶν, ὡς δλαι αἱ ἐπιχειρήσεις μεταφορῶν, διὰ τῆς λειτουργίας τῶν ὅποίων αὖξανει ἡ χρησιμότης τῶν παραγομένων (ὅλικῶν) ἀγαθῶν τῆς πρωτογενοῦς καὶ τῆς δευτερογενοῦς παραγωγῆς.

'Η ἴδιομορφία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἔγκειται εἰς τὸ δτι οὓσιώδης εἶναι ὁ ρόλος αὐτῆς εἰς τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν τῶν κρατῶν, τῶν ὅποίων τὴν σημαίαν φέρουν τὰ ἀντικείμενα ἐκμεταλλεύσεως της, τὰ πλοῖα.

'Ο αἰείμνηστος καὶ μέγας W. Churchill, εἶχεν ἀποκαλέσει τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν «τέταρτον διπλού». Πράγματι δὲ εἶναι οὓσιωδεστατος ὁ ρόλος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐν πολέμῳ. Τόσον αἱ μεταφοραὶ ἀγαθῶν, δσον καὶ αἱ μεταφοραὶ ἀνθρωπίνων δυνάμεων πραγματοποιοῦνται κατὰ μέρος διὰ πλοίων.

Τεράστιαι ὑπῆρξαν αἱ εἰς ἐμπορικὰ πλοῖα ἀπώλειαι τῶν ἐμπολέμων χωρῶν κατὰ τοὺς παγκοσμίους πολέμους. (Κατωτέρω ἀναφερόμενοι εἰς τὰ ἴδιαίτερα χαρακτηριστικὰ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ποιούμεθα μνεῖαν τῶν σοθαρῶν ἀπωλειῶν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὰς πολεμικὰς περιπτείας τοῦ ἔθνους). Καὶ θὰ ἥτο ἀδύνατος ἡ μεταφορὰ πολεμοφόδιών, τροφῶν καὶ ἀνδρῶν ἰδίᾳ ἐξ H.P.A., ἀνευ τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῶν συμμάχων Χωρῶν, ὡς ἐπίσης θὰ ἥτο ἀδύνατος ἡ διενέργεια ἀποθάσεων, δι' ὧν καὶ ἐξ ὧν ἐκρίθη ἡ ἔκβασις τοῦ B' παγκοσμίου πολέμου, ἀνευ τῆς χρησιμοποιήσεως καὶ ἐμπορικῶν πλοίων. 'Ως συμπτερασμα συνάγεται δτι σοθαρὸς ὑπῆρξεν ὁ ρόλος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρή-

σεων κατά τὰς πολεμικὰς περιόδους καὶ δτι τὴν ἐπομένην τῶν μεγάλων παγκοσμίων συγκρούσεων αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν ἐμπλακεισῶν εἰς τοὺς πολέμους χωρῶν κατελήφθησαν ὑπὸ δεινῆς κρίσεως, λόγῳ τῶν μεγάλων ἀπωλειῶν πλοίων ἃς ὑπέστησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολέμων, ὅστε νὰ δύναται νὰ λεχθῇ δτι, μετὰ τοὺς παγκοσμίους πολέμους αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν μετεχουσῶν εἰς αὐτοὺς χωρῶν, ἥρχισαν ἐκ τοῦ μηδενὸς τὴν ἀνασυγκρότησίν των.

β'. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀναλόγως τῆς φύσεως τῶν μεταφορῶν ἃς ἔκτελοῦν τὰ πλοῖα τῶν διαιροῦνται, βασικῶς μὲν εἰς ἐπιχειρήσεις ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ ἐπιχειρήσεις φορτηγῶν πλοίων (ὑπάρχουν καὶ μικταί, ἀλλ' ὀλίγαι). Κυριώτεραι περαιτέρω ὑποδιαιρέσεις τῶν πλοίων διὰ μὲ τὴν πρώτην κατηγορίαν εἶναι: ἐπιβατηγὰ κλασσικοῦ τύπου (ἥτοι μόνον διὰ μεταφορὰν ἐπιβατῶν) καὶ ἐπιβατιγὰ - ὄχηματα γωγὰ (ἄτινα συνδυάζουν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἐμφόρων αὐτοκινήτων) ἢ, ἀναλόγως τῆς ἐκτάσεως τῶν πλόων των, ἐπιβατηγὰ μικρᾶς, μέσης ἢ μεγάλης ἀκτοπλοΐας, μεσογειακὰ (μεγάλων κλειστῶν θαλασσῶν) καὶ ὑπερωκεάνεια. ΕἙς ἄλλου τῆς δευτέρας κατηγορίας τὰ πλοῖα διακρίνονται ἀναλόγως μὲν τοῦ φορτίου εἰς φορτηγὰ γενικοῦ χύδην φορτίου, μεταλλεύματος, ὑγρῶν καυσίμων, μικτῆς χρήσεως κ.ἄ., ἀναλόγως τῆς ἐκτάσεως τῶν πλόων των, εἰς ἀκτοπλοϊκὰ (κόστερς), μεσογειακὰ καὶ ποντοπόρα καὶ τέλος, ἀναλόγως τοῦ τρόπου διενεργείας πλόων καὶ μεταφορῶν, εἰς ἐλεύθερα φορτηγὰ (Tramps) καὶ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν (Liners).

γ'. Τὰ ποντοπόρα πλοῖα, κυρίως, καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τὰ μεσογειακὰ (καὶ γενικώτερον μεγάλων κλειστῶν θαλασσῶν) κινοῦνται εἰς τὸν διεθνῆ χῶρον καὶ τὸ στοιχεῖον τοῦτο προσδίδει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσειν διεθνῆς καὶ τῆς ἡρακλείας. Αἱ συνέπειαι τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι αἱ ἔξῆς:

- ὁ διεθνῆς ἀνταγωνισμός,
- ἡ ἀναζήτησις τῶν εύνοικων πλατέων δυνατῶν συνθηκῶν,
- ἡ προσφυγὴ εἰς διεθνεῖς πηγὰς χρηματοδοτήσεως,
- ἡ συγκέντρωσίς τῶν εἰς διαμορφωθέντα διεθνῆ ναυτιλιακὰ κέντρα,
- ἡ διεθνῆς συνεργασία καὶ ἡ τάσις πρὸς διεθνοποίησιν τῶν νομικῶν καὶ οἰκονομικῶν κανόνων οἵτινες διέπουν τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Αναλύομεν εὐθὺς κατωτέρω τὰ στοιχεῖα ταῦτα:

1. Αἱ ναυτιλίαι τῶν ἐπὶ μέρους κρατῶν, δυνατὸν ν' ἀναπτύσσωνται, εἴτε ὑπολογίζουσαι εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς αὐτῶν (πρὸς καὶ ἔξ αὐτῶν), εἴτε ἀποβλέπουσαι, ἀνεξαρτήτως πρὸς τὴν ὑπαρξίαν ἢ μὴ ἐθνικῶν μεταφορῶν, εἰς τὴν πραγματοποίησιν μεταφορῶν διὰ φορτωτὰς - ναυλωτὰς (κράτη καὶ ίδιωταις) οἰασδήποτε χώρας, βάσει τῆς λειτουργίας τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως. Ή κρατοῦσα τάσις εἰς τὴν σύγχρονον ναυτιλιακὴν δραστηριό-

τητα είναι πρός έφαρμογήν τῆς ἀρχῆς τῆς μὴ προτιμήσεως σημαίας, ἢτοι τῆς ἀρχῆς καθ' ἓν ξαστος φορτωτής - ναυλωτής δύναται νὰ ἐπιλέγῃ ἐλευθέρως διὰ τὴν μεταφορὰν τὸ πλοῖον τῆς προτιμήσεώς του, ἀδιαφόρως ἐθνικότητος (σημαίας) αὐτοῦ.

'Η τάσις αὕτη καὶ πολὺ περισσότερον ἡ ἔφαρμογή τῆς ἀρχῆς τῆς μὴ προτιμήσεως σημαίας, εύνοοῦν τὴν ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου ἀνάπτυξιν τῶν ναυτιλιῶν καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Τοῦτο σημαίνει δτὶς ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησις ἀναζητεῖ ὁπουδήποτε φορτία (ναῦλον) διὰ τὸ ἡ τὰ πλοῖα τῆς καὶ κατὰ τὴν ἀναζήτησιν ταύτην ἀσκεῖ καὶ ὑφίσταται ἀνταγωνισμὸν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου.

Ποῖαι είναι αἱ χυριώτεραι μορφαὶ ἐμφανίσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τούτου;

'Η ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησις ὑφίσταται τὸν ἀνταγωνισμὸν:

- Τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἄλλων χωρῶν, αἵτινες ἔφαρμόζουν τὸ μικτὸν σύστημα κοινωνιοκονομικῆς ὁργανώσεως (ἢτοι τὸ σύστημα τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἡ ἐλευθέρας οἰκονομίας) ἐπίκεντρον τῆς ὁποίας γενικῶς είναι ἡ ἐπιχειρησις.
- Τῶν ὑπὸ κρατικὸν ἔλεγχον ναυτιλιῶν τῶν χωρῶν αἵτινες ἔφαρμόζουν κοινωνιστικὰ συστήματα οἰκονομικῆς ὁργανώσεως (σοσιαλιστικαί, κομμουνιστικαί), εἰς τὰς ὁποίας δὲν ὑφίστανται ἐπιχειρήσεις τῆς γνωστῆς μορφῆς καὶ συγκροτήσεως καὶ αἱ ὁποίαι ἐκδηλοῦν τὴν οἰκονομικὴν των (κρατικὴν) δραστηριότητα, εἴτε διὰ κρατικῶν ὑπηρεσιῶν εἴτε διὰ κρατικῶν ὁργανισμῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἡ τοὺς ὁποίους ἀγήκουν τὰ πλοῖα.

'Η μὲν πρώτη, ἐκ τῶν ἀνωτέρω μορφῶν ἀνταγωνισμοῦ είναι ὑγῆς καὶ εὑρίσκεται ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν δρθδόδξων κανόνων οἰκονομικῆς δράσεως. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις μὲ κριτήριον τὸ κόστος λειτουργίας τῶν πλοιών των καὶ μὲ τὴν ἐπιδιώξιν (βραχυχρονίας ἢ μακροχρονίας) τοῦ κέρδους, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ τὸν κύριον σκοπὸν τῆς ἐπιχειρησιακῆς δράσεως, ωυθμίζουν τὴν συμπεριφοράν των εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνιστικὸν χῶρον.

'Η δευτέρα μορφὴ ἀποτελεῖ sui generis κατάστασιν, διότι αἱ κρατικαὶ ναυτιλίαι τῶν ἔφαρμοζουσῶν κοινωνιστικὰ συστήματα χωρῶν, δροῦν ἀνεξαρτήτως καὶ ἀδιαφόρως πρὸς τὸ κόστος λειτουργίας τῶν πλοιών καὶ μὲ κριτήρια οὐχὶ ἴδιωτικοιονομικά, ἀλλὰ κοινωνικοιονομικά, πολλάκις δὲ καὶ πολιτικά.

'Η ἐκδήλωσις ἀνταγωνισμοῦ δημιουργεῖ πολλὰ προβλήματα εἰς τὰς δρθδόδξως λειτουργούσας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Τὸ εὐτύχημα είναι — πρὸς τὸ παρόν — δτὶς αἱ ναυτιλίαι τῶν χωρῶν τῆς κατηγορίας ταύτης ενρίσκονται εἰσέτι εἰς χαμηλὸν ἐπίπεδον καὶ οὕτω ἡ παρ' αὐτῶν ὅχλησις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δυτικοῦ τύπου, χωρὶς νὰ είναι ἀμελητέα, είναι ἐν τούτοις εἰσέτι ἀνευ πολὺ μεγάλης σημασίας.

‘Ο διεθνής χαρακτήρ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δυνατὸν ἐκ πρώτης δψεως νὰ ἐμφανίζῃ τὸ μειονέκτημα τοῦ διεθνοῦ ἀνταγωνισμοῦ, πλὴν δμως εἰς τὴν οὐσίαν δὲν πρόκειται περὶ μειονεκτήματος, ἀλλὰ περὶ πλεονεκτήματος, τὸ διποῖον ἐπιτρέπει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησιν ποντοπόδων πλοίων ν’ ἀναζητῇ διποδήποτε φορτία. Πέραν αὐτοῦ, ὑποχρεωμένη οὖσα ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησις ν’ ἀνταγωνίζηται τὰς λοιπὰς κατὰ τ’ ἀνωτέρω λεχθέντα, ὑπόκειται εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν προσαρμογὴν τῆς πρὸς τὰς δόμοιδες ἐπιχειρήσεις τῶν προτιγμένων χωρῶν, ἐξ ἀπόψεως μεθόδων καὶ συστημάτων δράσεως καὶ δργανώσεως. Ταῦτα δὲ καὶ καθ’ δσον ἀφοροῦν εἰς τὸ πλοῖον καὶ καθ’ δσον ἀφοροῦν εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησιν (διοίκησιν - διαχείρισιν).

2. Τὸ μέγιστον τῶν πλεονεκτημάτων δπερ παρέχεται εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησιν καὶ δφείλεται εἰς τὴν ἐπὶ διεθνοῦ πεδίου ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητός της, εἶναι δτι αὗτη ἀναζητεῖ τὰς πλέον εύνοιακας συνθήκας, ἀφ’ ἐνὸς διὰ τὴν ἐγκατάστασίν της καὶ ἀφ’ ἐτέρου διὰ τὴν μεταχειρησιν τῶν πλοίων της. Ή εὐχέρεια τῆς τοιαύτης ἀναζητήσεως είχεν ὀρισμένας συνεπίας λίαν σημαντικὰς διὰ τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Αὕται εἶναι :

- ἡ ἐμφάνισις τῶν «σημαιῶν εὐκαιρίας» ή «εὔκολίας», ἥτοι ἡ ὑπαρξίας χωρῶν αἵτινες προσφέρουν ἐλευθέρως τὰ νηολόγια των πρὸς ἐγγραφὴν εἰς αὐτὰ πλοίων, πρὸς τὰ δποῖα παρέχουν πάσης φύσεως εύνοιακὴν μεταχειρησιν,
- ἡ διαμόρφωσις τόπων ἐγκαταστάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων (καὶ δὴ δλῶς ἀνεξαρτήτως πρὸς τὴν σημαίαν ἣν φέρουν τὰ πλοῖα αὐτῶν) οἵτινες παρέχουν Ἰδιαιτέρως εύμενεῖς «ἔξωτερικὰς οίκονομίας» πρὸς τὰς ἐπιχειρήσεις ταύτης καὶ ἀποτελοῦν τὸν προσφορώτερον τόπον πρὸς ἐγκατάστασιν αὐτῶν,
- ἡ λόγω τῆς ἐμφανίσεως τῶν «σημαιῶν εὐκαιρίας» ἀναγκαστικὴ ἀναθεώρησις καὶ ἀναπροσαρμογὴ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν (ναυτικῶν) κρατῶν, τὰ δποῖα κυρίως ἐπλήγησαν ἐκ τῶν σημαιῶν εὔκολίας.

Κατ’ αὐτὸν τὸν τρόπον ἐδημιουργήθη ἐν γενικώτερον εύμενὲς διὰ τὴν Ναυτιλίαν κλῖμα, ἐντὸς τοῦ δποίου ἐμφανίζεται ἐνίστε τάσις πλειοδοσίας παροχῶν παρὰ τῶν ἐπὶ μέρους κρατῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν των, πρὸς ἀποφυγὴν ἀπωλείας αὐτῆς καὶ ἀποστερήσεως τῶν ἐξ αὐτῆς προκυπτουσῶν ὀφελειῶν.

3. Ἐτέρα συνέπεια τοῦ διεθνοῦ χαρακτῆρος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι δτι δύναται αὕτη λόγῳ αὐτοῦ τὸν χαρακτῆρος της νὰ προσφεύγῃ εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγορὰν (διὰ δραχυπροσθέσμους δανειοληψίας) καὶ — πρὸ παντὸς — τὴν διεθνῆ κεφαλαιαγορὰν (διὰ μακροπροθέσμους κεφα-

λαιοληψίας). Ούτω ἐνεργοῦσα ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις:

- ἀποφεύγει τὴν πρόσδεσίν της εἰς μίαν μόνον ἔθνικήν κεφαλαιαγοράν,
- ἀναζητεῖ καὶ ἐν προκειμένῳ τὰς προσφορωτέρας δι' αὐτὴν λύσεις, ἐπιλέγουσα τὴν βελτίστην καὶ
- ἀποφεύγει νὰ ὑφίσταται τὰς συνεπείας τῆς στενότητος τῆς κεφαλαιαγορᾶς τῶν μὴ ἀνεπτυγμένων ἢ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σημαίνει ὅτι δὲν περιορίζεται εἰς τὰς παρεχομένας ὑπό τινων χωρῶν δυνατότητας κεφαλαιοδοτήσεως, αἵτινες εἶναι ἀνεπαρκεῖς. Περαιτέρω τοῦτο ἔξηγει, διατί, χῶραι μὲ περιωρισμένας δυνατότητας κεφαλαιοδοτήσεως τῆς ναυτιλίας, ἔχουν ἐν τούτοις ἀξιόλογον ναυτιλίαν.

Ἡ σημασία τοῦ παραγόντος αὐτοῦ (ἴτοι τῆς δυνατότητος προσφυγῆς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὴν διεθνῆ κεφαλαιαγορᾶν) εἶναι προφανῆς, ἐὰν ληφθῇ ὑπ’ ὄψιν ὅτι, καὶ τὸ κόστος κτήσεως τῶν πλοίων (ναυπηγήσεως ἢ ἀγορᾶς) εἶναι λίαν ὑψηλὸν καὶ τὸ κόστος λειτουργίας τῶν πλοίων εἶναι δμοίως ὑψηλόν.

4. Ὡς συνέπεια τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς ἐξ αὐτοῦ προκυπτούσης ἐύχερείας αὐτῆς νὰ ἀναζητῇ τοὺς εὔμενεστέρους δρους ἐν γένει διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δράσεώς της, προέκυψεν, πέραν τῆς διαμορφώσεως τοῦ καθεστῶτος τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας, περὶ τοῦ ὄποίου ἀνεφέρθημεν ἀνωτέρω εἰς τὴν παρ. 2 καὶ ἔτερον τοιοῦτον, ἀφορῶν εἰς τὸν τόπον ἐγκαταστάσεως τῆς ἔδρας (διοικήσεως) τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Συγκεκριμένως διεμορφώθησαν ὁρισμένα διεθνῆ ναυτιλιακὰ κέντρα τὰ δόποια ἀπετέλεσαν πόλον ἔλεως διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς ἔδρας τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ σημαντικότερον ἐξ αὐτῶν εἶναι τὸ Λονδίνον, ἀκολουθούμενον ὑπὸ τῆς N. Τύρκης, ἥτις δμως ὑστερεῖ κατὰ πολὺ αὐτοῦ.

Οὕτω εἰς τὸ Λονδίνον — καὶ τὰ λοιπὰ μεγάλα διεθνῆ ναυτιλιακὰ κέντρα — ἔχει συγκεντρωθῆ ἢ δραστηριότης πολλῶν εἰς ἀριθμὸν καὶ λίαν σημαντικῶν παραγόντων τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ ἐκεῖ ἔχουν διαμορφωθῆ δμοίως αἱ κυριώτεραι «ἄγοραι» αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν προσφορὰν καὶ ζήτησιν πλοίων (κυριότητα), ναύλων, ἀσφαλίστρων, τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν κ.ά.

Συνεπίᾳ αὐτοῦ, ἐπίσης, ἐδημιουργήθη σωρεία παρεπομένων πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπαγγελμάτων τὰ δόποια ἔχουν ὡς σκοπὸν τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν (μεσολάβησιν - μεσιτείαν) εἰς τὴν κυρίως ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

5. Ὡς τελευταῖον, ἀλλὰ λίαν ἀξιοσημείωτον ἐπακόλουθον τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀναφέρεται ὅτι, διοικήσεως ἀκριβῶς χαρακτήρος, δόηγει εἰς μίαν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου συνεργασίαν ἐπὶ τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως.

Ἐφ' δσον τὰ προβλήματα ταῦτα εἶναι κοινὰ δι' ὅλας τὰς χώρας, κατε-

βλήμη προσπάθεια, ήτις έστεφθη ύπό σχετικής έπιτυχίας, σημειώσασα τὰ ἐ-
ξῆς κύρια ἀποτελέσματα:

- 'Ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ πεδίου καὶ ἐν πολλοῖς ἐπὶ τοῦ νομικοῦ τοιούτου ἥ συνεργασία περιλαμβάνει ἀπάσας σχεδὸν τὰς ἐνδιαφερομένας χώρας, ἀνεξαρτήτως καθεστῶτος (ἀρμόδιος δργανισμὸς IMCO).
- 'Ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ διοικητικοῦ πεδίου ὑφίσταται συνεργασία, τόσον ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Ο.Η.Ε., δσον καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν διαμορφωθέντων λοιπῶν διεθνῶν δργανισμῶν, εἰς τοὺς ὅποιους ὅμως δὲν μετέχουν δλαι αἱ χῶραι τοῦ κόσμου (Ο.Ο.Σ.Α., Ν.Α.Τ.Ο., Εὐρωπ. Οἰκονομικὴ Κοινότης κ.ἄ.).
- Τέλος, αἱ κυρίως — ἐκ παραδόσεως — ναυτιλιακαὶ χῶραι τοῦ κόσμου, δώδεκα τὸν ἀριθμὸν (πλὴν τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν Ἀμερικῆς) καθιέρωσαν τὴν ἐπὶ κυβερνητικοῦ - ὑπουργικοῦ ἐπιπέδου συνεργασίαν καὶ κατὰ διάστημα συνέρχονται οἱ ἀρμόδιοι ὑπουργοὶ καὶ χαράσσουν κατευθύνσεις, τὰς ὅποιας ἐν συνεχείᾳ ὑλοποιοῦν διάφορα ἐντεταλμένα δργανα (ἐπιτροπαὶ καὶ ὑποεπιτροπαί).

'Ἡ ἐφαρμοσθεῖσα μέχρι τοῦδε διακρατικὴ συνεργασία ἐπιτρέπει τὴν προσδοκίαν ὅτι θὰ βαδίσωμεν πρὸς τὴν σφοδρῶς ἐπιζητούμενην διεθνοποίησιν τῶν νομικῶν, οἰκονομικῶν καὶ διοικητικῶν κανόνων οἵτινες διέπουν τὴν Ναυτιλίαν. ('Ως πρὸς τὴν χώραν μας καὶ τὰς διεθνεῖς αὐτῆς ναυτιλιακὰς σχέσεις ἀναφερόμεθα κατωτέρῳ ἐν ἔκτασει).

δ'. Οὐσιῶδες χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως είναι ἡ ίσχυρὰ κεφαλαιακὴ συγκρότησις αὐτῆς.

'Ανάλυσις τῶν στοιχείων ταύτης σημαίνει:

- 'Απαιτοῦνται ὑψηλὰ κεφάλαια διὰ τὴν κτῆσιν τῆς κυριότητος πλοίου (διὰ ναυπηγήσεις ἢ δι' ἀγορᾶς).
- 'Ομοίως ὑψηλὸν είναι τὸ κόστος λειτουργίας τοῦ πλοίου, ἵτοι τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν διατήρησιν, κίνησιν, χρῆσιν καὶ συντήρησιν τοῦ πλοίου.

Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω:

- Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις προσφεύγουν εἰς ὑψηλὰς μακροπροθέσμους δανειοληψίας.
- Είναι σοβαραὶ αἱ ἐπιβαρύνσεις των καὶ αἱ ἐν γένει ὑποχρεώσεις των ἐκ τῶν τοιούτων ὑψηλῶν μακροπροθέσμων δανειοληψιῶν, συνισταμένων βασικῶς εἰς τὴν ἐξόφλησιν τῶν τοκοχρεωλυσιακῶν δόσεων πρὸς τοὺς πιστωτικοὺς δργανισμοὺς παρ' ὃν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δανειοδοτοῦνται.

— Εἰς περιόδους ὑφέσεως τῆς ἀγορᾶς ναύλων καὶ πολὺ περισσότερον κρίσεως, αἱ τοιαῦται ἐπιβαρύνσεις ἀποτελοῦν λίαν δυσμενῆ παράγοντα, οὐ μόνον διὰ τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ δι' αὐτήν ταύτην τὴν ἀντιμετώπισίν των (ἐξόφλησιν), ὅταν δὲ καταλείπῃ ὁ ναῦλος περιθώρια διὰ τὴν καταβολὴν τῶν δφειλομένων δόσεων καὶ — πολλῷ μᾶλλον — ὅταν τὸ πλοῖον παροπλίζεται καὶ τίθεται «ἐκτὸς ὑπηρεσίας» («δεσμον»).

ε'. Ἐτερον χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως συνιστοῦν οἱ ηὗξημένοι κίνδυνοι τοὺς δποίους αὗτη (δηλ. τὸ πλοῖον) ἀντιμετωπίζει. Οἱ ηὗξημένοι οὗτοι κίνδυνοι προσδίδουν πρόεχουσαν θέσιν εἰς τὸν παράγοντα «ἀσφάλισις πλοίου» καὶ «ἀσφάλισις φορτίου». Οὕτω, τὸ ἀσφάλιστρον ἀποτελεῖ οὖσιδες στοιχεῖον τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, λόγῳ δὲ τῆς μεγάλης ἀξίας τοῦ πλοίου — κατὰ τ' ἀνωτέρῳ ἀναφερθέντα — ἀπαιτεῖται λίαν ἴσχυρὰ κεφαλαιακὴ συγκρότησις ἀλλὰ καὶ ὑψηλὸν ἐπίπεδον πίστεως, ὡς καὶ φήμη καὶ παράδοσις διὰ τὰς ἀσχολουμένας μὲ τὴν ναυτικὴν ἥθαλασσίαν ἀσφάλισιν, ἀσφαλιστικὰς ἐπιχειρήσεις.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο δύναται νὰ ἐπαναληφθῇ ὅ,τι ἀνωτέρῳ ἔλέχθη διὰ τὴν κεφαλαιοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Αὗται ἀναζητοῦν τοὺς προσφορωτέρους δρους ἀσφαλίσεως των εἰς τὸν διεθνῆ χῶρον, ἔχει δὲ δημιουργηθῆ ἵδιαιτέρᾳ παράδοσις δι' ὧρισμένας ἀσφαλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες σημειοῦν διεθνῶς δῆλως ἵδιαιτέραν ἐπίδοσιν εἰς τὸν τομέα ἀσφαλίσεως πλοίων.

Γενικῶς, τὸ δῆλον σύστημα ἀσφαλίσεως πλοίων ἔχει σοθαράν ἵδιομορφίαν καὶ ἐμφανίζει πολὺ ἐνδιαιφέρον εἰς τὰς λεπτομερείας του.

στ'. Χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀποτελεῖ ἡ διάκρισις αὐτῆς, εἰς τὴν κυρίως ἐπιχείρησιν (ἔδρα - διοίκησις) καὶ εἰς τὸ δργανον ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς, ἦτοι τὸ πλοῖον. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ δργάνωσις διαιρεῖται εἰς τοιαύτην τῆς διοικήσεως καὶ εἰς δργάνωσιν τοῦ πλοίου, ὡς δργάνου ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὰ ἐπὶ μέρους στοιχεῖα καὶ αἱ λεπτομέρειαι τῆς δργανώσεως, τόσον τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δσον καὶ τοῦ πλοίου, παρουσιάζουν σημαντικὸν ἐνδιαιφέρον.

'Εξ ἄλλου σοθαράν ἵδιομορφίαν ἐμφανίζει τὸ δῆλον θέμα τοῦ «ἀνθρωπίνου παράγοντος» ὡς πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἰδίως δὲ ὡς πρὸς τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένους, λόγῳ τῶν ἵδιαζουσῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας των.

Β'. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΤΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ
ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑΙ ΤΑΤΤΗΣ

Θ' ἀναφερθῶμεν εὐθὺς ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ καὶ τὰς ιδιομορφίας, τὰς δοπίας ἐμφανίζουν αἱ ἔλληνικαι ναυτιλιακαι ἐπιχειρήσεις συναρτήσει γενικώτερον τῆς ὅλης συγκροτήσεως καὶ ίδιορυθμίας τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Οὕτω:

α'. Ἡ Ἐλλὰς χώρα μικρὰ καὶ μὲ περιωρισμένας συναλλαγὰς ἐξωτερικοῦ (εἰσαγωγαὶ - ἔξαγωγαὶ) χαρακτηρίζεται ἐκ τοῦ χαμηλοῦ ὑψους «ἐθνικῶν μεταφορῶν». Ἐὰν ἔκαστη ἐθνικὴ ναυτιλία διετίθετο διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν μόνον τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν τῆς εἰς ἣν ἀνήκει χώρας, ἡ Ἐλλὰς θὰ ἔπρεπε νὰ διαθέτῃ μικρὰν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν (δηλ. μικρὸν ἐμπορικὸν στόλον). Ἐπειδὴ δῆμος ἡ ἀνάπτυξις ἔκαστου ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δὲν ἀποτελεῖ — εύτυχῶς — συνάρτησιν τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν ἔκαστης χώρας, διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἡ Ἐλλὰς διαθέτει μίαν δύγκωδεστάτην ναυτιλίαν, ἀσχέτως τῶν περιωρισμένων ἐθνικῶν τῆς μεταφορῶν. Τοῦτο σημαίνει τρία τινά:

1) Αἱ ἔλληνικαι ναυτιλιακαι ἐπιχειρήσεις ἀναζητοῦν φορτία (ναῦλον) εἰς δλα τὰ μήκη καὶ τὰ πλάτη τῆς ὑδρογείου.

2) Ἡ Ἐλλὰς λίαν περιωρισμένως δίδει φορτία εἰς τὴν ἐθνικήν της ναυτιλίαν καὶ

3) Ἡ Ἐλλὰς ὀφείλει νὰ εἰναι — καὶ εἰναι — τεταγμένη ὑπὲρ τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθερίας τοῦ διὰ θαλάσσης ἐμπορίου καὶ τῆς ἐλευθέρας ἐπιλογῆς πλοίου (ἀποφυγὴ «διακρίσεως σημαίας» ἢ «προτιμήσεως πλοίου»). Σημαίνει προσέτι δτι ἡ Ἐλλὰς οὐδόλως δύναται διὰ τῶν ἐθνικῶν τῆς μεταφορῶν νὰ συμβάλῃ καὶ ὑποθοηθήσῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔλληνικῶν συμφερόντων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ἄλλας χώρας, αἱ δοπίαι, ὅχι ἀπλῶς οὐσιωδῶς συμβάλλουν εἰς τοῦτο, ἀλλὰ δύναται νὰ λεχθῇ δτι τὸ στοιχεῖον τοῦτο ἀποτελεῖ τὸν σημαντικώτερον παράγοντα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα ἡ Ἰαπωνία. Ἡ θαυμαστὴ εἰς ἀνάπτυξιν αὔτη χώρα, ἡ δοπία σήμερον κατέχει τὴν δευτέραν θέσιν παγκοσμίως μετὰ τὴν Λιθερίαν, (ἡ σημαία τῆς δοπίας δῆμος ἀποτελεῖ τὴν πλέον χαρακτηριστικὴν σημαίαν εὐκολίας καὶ συνεπῶς ἡ Ἰαπωνία εἰναι, μὲ κριτήριον τὴν σημαίαν ἡ πρώτη πρὸς τὸν αὐτὸν καὶ τὴν ναυτιλιακὴν χώρα τοῦ κόσμου, διότι μὲ κριτήριον τὴν ίδιοκτησίαν τῶν πλοίων, ἡ θέσις αὔτη ἀνήκει εἰς τὴν ἔλληνόκτητον ναυτιλίαν) δφείλει τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος τῶν ναυτιλιακῶν τῆς ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἰς τὸ γεγονός δτι ἔχει μεγίστην ἀνάγκην χωρητικότητος διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐθνικῶν τῆς μεταφορῶν (εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν, ὑγρῶν καυσίμων, ἐφοδίων καὶ ἔξαγωγαὶ βιομηχανικῶν προϊόντων). Εἰναι δὲ τόσαι αἱ ἀνάγκαι τῆς Ἰαπωνίας εἰς χωρητικότητα πλοίων ὕστε, ἀφ' ἐνδὸς μὲν αὔτη χρησιμοποιεῖ εὐρέως

καὶ πλοῖα ἄλλων χωρῶν (ἐν αἷς καὶ τῆς Πατρίδος μας εἰς μεγάλην ἔκτασιν), ἀφ' ἑτέρου δὲ προσπαθεῖ νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ἄλλην ἰδικήν της χωρητικότητα εἰς σημεῖον ὥστε νὰ διατυποῦται ἡ ὅχι ἀβάσιμος πρόσθλεψις διτὶ ἡ Ἰαπωνία θὰ καταλάβῃ τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως, ὑποσκελίζουσα, τόσον τὴν λιβερια-νὴν σημαίαν ἥτις εἰκονικῶς κατέχει τὰ πρωτεῖα σήμερον, δούν καὶ τὴν ἐλ-ληνόκτητον ναυτιλίαν, ἡ δοπία ἀποτελεῖ οὐσίᾳ — κατὰ τὰ προαναφερθέντα — τὴν πρώτην ἐν τῷ κόσμῳ δύναμιν.

β'. Μέγα μέρος τῆς ἐλληνοκτήτου ναυτιλίας τελεῖ ὑπὸ σημαίας εὐκο-λίας. Τὴν 31/12/70 ἑτέλουν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον 2.315 πλοῖα, 13.591.656 κόρων δικῆς χωρητικότητος, ἐνῷ 1.223 πλοῖα ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας 16.811. 639 κ.ο.χ. ἡσαν ὑπὸ ξένας σημαίας — κατὰ τὸ πλεῖστον ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν — ἀλλ' ἡσαν συμβεβλημένα μετὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐλληνικῶν — εἰς τὴν συντριπτικὴν των πλειοψηφίαν — πλη-ρωμάτων. Λέγεται ἐνίστε διτὶ οἱ Ἐλληνες πλοιοκτῆται ὑπῆρξαν οἱ ἐμπνευσταὶ — οἱ «ἔφευρέται» — τοῦ καθεστῶτος τῶν σημαιῶν εὐκολίας, τὸ δοπίον ἐνε-φανίσθη μὲ τὸν Παναμᾶν ἀρχικῶς καὶ ἐσυνεχίσθη κατόπιν μὲ τὴν Λιβερίαν. Τοῦτο δὲν δύναται νὰ τὸ ἐπιθεβαίωσῃ ἢ νὰ τὸ διαψεύσῃ κανείς. Πάντως εί-ναι βέβαιον διτὶ :

1) Οἱ Ἐλληνες ἐπιχειρηματίαι τῆς θαλάσσης εἰναι οἱ πλέον ἐπιτυχημέ-νοι εἰς τὸν κόσμον λόγῳ τῆς εὔστροφίας καὶ τῆς προσαρμοστικότητός των. 'Ως ἐκ τούτου ἀνεξήτησαν τὴν πλέον συμφέρουσαν λύσιν κινούμενοι εἰς τὸν διεθνῆ χῶρον.

2) Πολλάκις λόγῳ τοῦ ἐπικρατοῦντος εἰς τὴν χώραν μας δυσμενοῦς κλίματος καὶ τῶν ιακῶν συνθηκῶν (πολιτικῶν, οἰκονομικῶν, κοινωνικῶν κ.ἄ.) ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐτέθη ἐν διωγμῷ καὶ ἡναγκάσθη νὰ ἐκπατρισθῇ δόμοῦ μετὰ τῶν πλοίων τῆς.

3) "Οσον καὶ ἐὰν τὸ φαινόμενον εἰναι δυσάρεστον καὶ ἐκ πρώτης ὅψεως φέρεται ὡς πλῆξαν τὴν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ναυτιλίαν, ἐν τούτοις αἱ σημαῖαι εὐκολίας ὑπῆρξαν διὰ τὴν ἐλληνόκτητον ναυτιλίαν ἐν ἀναγκαστικῆς μορφῆς καταφύγιον, ἀνευ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ δοπίου δὲν θὰ ἐφθάναμεν εἰς τὸ σημερινὸν ἐκτυφλωτικῆς λάμψεως ναυτιλιακὸν θαῦμα. Τ' ἀνωτέρω λέγονται οὐχὶ βεβαίως πρὸς ὑποστήριξιν τῶν σημαιῶν τούτων ἢ τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλ-λὰ μὲ ἀντικειμενικότητα καὶ μακρὰν πάσης προκαταλήψεως.

γ'. Η Ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις διεκρίθη εἰς τὸν διεθνῆ στῖθον κυρίως εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα (Tramps), ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ δε-ξαμενόπλοια (Tankers), ὡς πρὸς τὴν ἐπιθατηγὸν δέ, εἰς τὰ ὑπερωκεάνεια καὶ τὰ πλοῖα τουριστικῶν περιηγήσεων (κρουαζιερόπλοια). 'Αντιθέτως ἐμ-φανίζεται περιφρόνησις πρὸς τὰ πλοῖα «ταχτικῶν γραμμῶν» (Liners), κυ-ρίως διότι ἡ ἐκτέλεσις πλόων ταχτικῶν γραμμῶν ἀπαιτεῖ δργάνωσιν, σύστημα καὶ μέθοδον. Πάντως εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ (Tramps), τὰ δοπία ἀν-

ζητοῦν τὸ φορτίον παντοῦ καὶ διὰ τὴν διαχείρισιν τῶν ὅποίων ἀπαιτεῖται εὐφυΐα, εὐστροφία, ταχύτης ἐνεργειῶν καὶ προσαρμοστικότης, οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται ἀνεδείχθησαν ἀπαράμιλλοι ἐπιχειρηματίαι.

δ'. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἴσχυόντων εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον, καθ' ὃ πρέπει νὰ γίνεται διάκρισις μεταξὺ Ἰδιοκτήτου πλοίου μὴ ἐκμεταλλευμένου τὸ πλοῖον, Ἰδιοκτήτου πλοίου δστις ἐκμεταλλεύεται τὸ πλοῖον (πλοιοκτήτου) καὶ ἐκμεταλλευτοῦ πλοίου μὴ Ἰδιοκτήτου αὐτοῦ (ἐφοπλιστοῦ), αἱ κυριώς ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δύνανται νὰ διαχριθοῦν εἰς:

1) Ἐπιχειρήσεις πλοιοκτησίας συγκεντρούσας κυριότητα πλοίου καὶ ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ.

2) Ἐπιχειρήσεις ἐφοπλισμοῦ ἀσχολουμένας μόνον μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ἀνευ τῆς κυριότητος ἐπ' αὐτοῦ (ἥπερ ἀνήκει εἰς ἔτερον) καὶ

3) Ἐπιχειρήσεις κυριότητος πλοίου, εἰς τὰς ὅποιας ὑφίσταται ὠφέλεια ἐκ τῆς Ἰδιοκτησίας τοῦ πλοίου, τὸ δποῖον δμως ἐκμεταλλεύεται ἐτέρᾳ ἐπιχειρησίας (ἐφοπλισμοῦ).

Ἡτοι, εἰς μὲν τὴν πρώτην περίπτωσιν συνυπάρχει ἡ Ἰδιότης τοῦ κυρίου καὶ τοῦ ἐκμεταλλευτοῦ (Ἰδιοκτησίας καὶ ἐφοπλισμοῦ), αἱ δὲ δύο λοιπαὶ περιπτώσεις συνδέονται μεταξύ των, διότι, δταν ἐπιχειρήσις τις περιορίζεται εἰς τὴν Ἰδιοκτησίαν (κυριότητα) καὶ ἡ προσδοκία τοῦ κέρδους στηρίζεται μόνον ἐπ' αὐτῆς, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἐτέρᾳ ἐπιχειρησίας (ἐφοπλισμοῦ) ἥτις νὰ ἔχῃ ὡς ἀντικείμενον μόνον τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ ἔχῃ κυριότητα ἐπ' αὐτοῦ. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἀνελύθησαν καὶ αἱ ἔννοιαι «πλοιοκτήτης» καὶ «ἐφοπλιστής» καὶ ὑποδεικνύεται ἡ — ἐν περιπτώσει συνυπάρχεις τῶν δύο ἀναφερθεισῶν Ἰδιοτήτων — δρθή κρῆσις τοῦ δρου «πλοιοκτήτης» ὀντὶ τοῦ «ἐφοπλιστής», ὁ δποῖος ἐν τούτοις ἔχει περισσότερον καθιερωθῆ εἰς τὴν πρακτικήν.

ε'. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ὑπὸ τὴν ἔποψιν τοῦ νομικοῦ τύπου, δύνανται νὰ ἐμφανίζωνται ἐν 'Ἐλλάδι καθ' δλας τὰς ἀναγνωρίζομένας ὑπὸ τοῦ ἴσχυόντος Δικαίου ἔταιρικὰς μορφάς. 'Τφίστανται δμως παρ' ἥμιν δύο θεσμοὶ δξιοὶ Ἰδιαιτέρας μνείας: 1) 'Η συμπλοιοκτησία (κατὰ τὸ δρθ. 10 τοῦ Κάθικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου) ἥτοι συγκυριότης καὶ ἀπὸ κοινοῦ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, ἥτις εἶναι Sui Generis ἔταιρία, καθ' δσον πρόκειται περὶ ἀπλῆς ἔταιρικῆς συμβάσεως ἀνευ νομικῆς προσωπικότητος καὶ ἐπωνυμίας, μὲ χαρακτηριστικὸν τὴν περιωρισμένην εὐθύνην (κατὰ λόγον συμμετοχῆς ἔκαστου) τῶν συμπλοιοκτητῶν καὶ

2) 'Η εἰδικὴ ἀνώνυμος ναυτιλιακὴ ἔταιρη (δ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 «περὶ ἐπενδύσεων καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ», καθ' δν ἔξομοιοῦνται πρὸς εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ κεφάλαια τὰ νηολογούμενα ὡς ἔλληνικὰ πλοῖα ἄνω τῶν 1.500 κ.ο.χ., ἡ τοιαύτη δὲ ἔξομοιώσις καὶ εὐμενής

— κατά τὰς διατάξεις τοῦ ρηθέντος Ν.Δ. 2687/53 — μεταχείρισις σημαίνει παρέκκλισιν ἐκ τοῦ A.N. 2190/1920 «περὶ ἀνωνύμων ἔταιρῶν», ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθη (ἴδε καὶ Ν.Δ. 2928/1954 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53»). Εἶναι γνωστὸν δὲ ὅτι τὸ Ν.Δ. 2687/53 εἶχεν τὴν ὑδημένην ἴσχυν ὡς ἐκδοθὲν κατ' ἐπιταγὴν τοῦ Συντάγματος τοῦ 1952, εἰς δὲ τὸ νέον Σύνταγμα τοῦ 1968 κατωχυρώθη πλήρως συνταγματικῶς διὰ τοῦ ἄρθρ. 23 παρ. 1 (Πλείονα περὶ τῆς εἰδικῆς ἀνωνύμου ναυτιλιακῆς ἐταιρίας ἀναφέρονται κατωτέρω).

στ'. Κατὰ τὰ σήμερον ἴσχυοντα διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ίδια μετὰ τὴν ἴσχυν τῶν A.N. 87/1967 καὶ 378/1968, ἀφορῶντων εἰς τὴν ἐγκατάστασιν ἐν Ἑλλάδι ἔνων ἐμποροβιομηχανικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, εἶναι δυνατὸν μία ναυτιλιακὴ ἐπιχειρησις, νὰ ἐμφανίζηται ὡς Παναμαϊκὴ ἔταιρία, νὰ φέρεται ἐγκατεστημένη ἐν Ἑλλάδι δυνάμει τῶν προαναφερθέντων A.N. 87 καὶ 378, νὰ ιδρύῃ «θυγατρικάς» E.P.I.E. ὡς ἐκπροσώπους διὰ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων της, νὰ ἔχῃ τὰ πλοῖα της ὑπὸ ἐλληνικὴν ἥ καὶ λιβεριανὴν (ἢ ἀλλην) σημαίαν καὶ νὰ κατανέμῃ τὴν ἔδραν της μεταξὺ Λονδίνου καὶ Πειραιᾶς. Εἰς τὰς πλείστας δὲ τῶν περιπτώσεων, εἴτε εἰς Λονδίνον εἴτε εἰς Πειραιᾶ, οἱ πλοιοκτῆται ἐμφανίζονται ὡς «μεστῖαι πλοίων» (Shipbrokers), τῆς πλοιοκτησίας καλυπτομένης διποισθεν ἔνων ἔταιρικῶν ἐπωνυμιῶν.

Ἐτερον χαρακτηριστικὸν ἀποτελεῖ τὸ ὅτι δι' ἔκαστον πλοῖον των οἱ πλοιοκτῆται συνιστοῦν μίαν ἔταιρίαν.

Ἡ ἀνωτέρω περιγραφομένη δυνατότης δπως, αἱ μὲν ἔταιρίαι ἐμφανίζονται ὡς ἔνειαι, ἥ δὲ σημαία τοῦ πλοίου εἶναι ἐλληνική, παρέχεται καὶ ἐκ τῶν ἐκδιδομένων, δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53, ἐγκριτικῶν πράξεων, καθ' ᾧ δύναται νὰ ἀναγνωρίζηται πλοῖον τι ὡς ἐλληνικὸν ἔστω καὶ ἀν ἀνήκῃ εἰς ἀλλοδαπούς. Καὶ ἥ μὲν ἔταιρία εἰς ἥν ἀνήκει τὸ πλοῖον δυνατὸν νὰ ἐμφανίζηται ὡς ἔνη, ἀλλὰ διὰ νὰ μὴ χαρακτηρισθῇ ἥ ἐλληνικὴ σημαία ὡς σημαία εὐκαιρίας, ἀπαιτεῖται δπως ἥ ιδιοκτησία τοῦ πλοίου ἀνήκει κατὰ 50% τούλαχιστον εἰς Ἐλληνας (ἔταιρονς).

Οθεν, δταν ἥ κυριότης τοῦ πλοίου εὑρίσκεται ἥ περιέρχεται εἰς ἀλλοδαπὸν φυσικὸν ἥ νομικὸν πρόσωπον, ἀπαιτεῖται πρῶτον, δπως τὰ πρόσωπα ταῦτα ἔχουν τὴν ιθαγένειαν ὧρισμένων μόνον χωρῶν (ἀποκλειομένων τῶν λοιπῶν), δεύτερον δπως διορίσουν ἐκπρόσωπόν των ἐν Ἑλλάδι καὶ τρίτον δπως ὑποβάλουν στοιχεῖα ἀποδεικνύοντα δτι τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον καλύπτει κατὰ πλειοψηφίαν ἐλληνικὰ συμφέροντα.

ζ'. Ἐν Ἑλλάδι εἶναι οὐχὶ ἀπλῶς σαφὲς ἀλλὰ καὶ βέβαιον διὰ τὸ μέλλον, τὸ διέπον τὰ ἄνω τῶν 3.000 κ.ο.χ. πλοῖα φορολογικὸν καθεστώς, διότι, δ ὁρμίζων τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων τούτων A.N. 465/1968 (δι' οὐ διευρύνε-

ται πέραν τοῦ ἀρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 ἡ προστασία τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας) κατοχυροῦται συνταγματικῶς, διὰ τοῦ ἀρθρ. 23 παρ. 2 τοῦ νέου Συντάγματος τοῦ 1968, μὴ δυνάμενος νὰ τροποποιηθῇ ἐπὶ τὰ χείρω, ὃς ἐπίσης καλύπτονται συνταγματικῶς καὶ οἱ Α.Ν. 89/1967 καὶ 478/1968 περὶ ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῶν ἐταιριῶν ἐν Ἑλλάδι (ἀρθρ. 23 παρ. 3).

Τὸ στοιχεῖον τοῦτο ἔχει δλῶς ἴδιαιτέρων σημασίαν καὶ βαρύτητα διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, καθ' ὃσον γνωρίζει αὕτη σαφῶς καὶ θεοφάνει, διὰ τὴν σήμερον καὶ διὰ τὸ μέλλον ποία εἰναι ἡ φροδολογικὴ μεταχείρισις τοῦ ἄνω τῶν 3.000 κ.ο.χ. πλοίουν εἰς τὴν χώραν μας. (Εἶναι προφανὲς δτὶ τὸ δριον τῶν 3.000 κ.ο.χ. ἐτέθη διὰ νὰ προστατευθῇ κυρίως ἡ ποντοπόρος ναυτιλία καὶ διὰ νὰ προσελκυθῇ ἐν Ἑλλάδι τὸ ποντοπόρον πλοῖον).

ἡ'. Ἐλλείνει ἐπαρκοῦς μέχρι τοῦτο ἔγχωρίου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς (περὶ τῆς ὁποίας γίνεται ἐκτενῶς λόγος κατωτέρω, εἰς τὸ Κεφ. περὶ Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς), ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐμφανίζει ἰσχυρὰν ἐξάρτησιν ἐκ τῆς ξένης, ἐξ ἀπόψεως πιστοδοτήσεως, ἀσφαλίσεως καὶ παροχῆς εἰδικῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὰ πλοῖα.

Ἡ ἐξάρτησις ἐκ τῆς ξένης κεφαλαιαγορᾶς δὲν προκαλεῖ ἀντίδρασιν διότι, δοθείσης τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τῶν πλοίων ἀφ' ἐνδὸς καὶ τῶν περιωρισμένων δυνατοτήτων τῆς ἐλληνικῆς κεφαλαιαγορᾶς, ἀφ' ἐτέρου, ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν ξένην κεφαλαιοδότησιν ἐμφανίζεται ὡς ἀναγκαία. Πέραν τῆς ἀνεπαρκείας ἐγχωρίων κεφαλαίων, ἐπειδὴ αἱ ναυπηγήσεις πλοίων γίνονται κυρίως εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὡς καὶ αἱ ἀγοραὶ καὶ ἀπαιτεῖται — ὡς ἐκ τούτου — διάθεσις συναλλάγματος λίαν ἀνεπιθύμητος διὰ τὴν ἐλληνικὴν οἰκονομίαν, ἡ προσφυγὴ εἰς τὰς ξένας κεφαλαιαγορὰς καθίσταται ἐπωφελής. Καὶ εἰναι λίαν εὐχάριστος ἡ διαπίστωσις δτὶ αἱ ἐλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἔχουν εὐρεῖαν πιστοληπτικὴν ἐπιφάνειαν, καλὴν φήμην — εἰς τὴν μεγίστην των πλειονότητα — καὶ εἰναι περιζήτητοι πελάτιδες τῶν ξένων πιστωτικῶν ἴδρυμάτων. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρετηρήθη μία ηὐξημένη κίνησις πιστοδοτήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων παρὰ τῆς ΕΤΒΑ καὶ τῶν Ἐμπορικῶν Τραπεζῶν (κυρίως Ἐθνικῆς καὶ Ἐμπορικῆς), γίνεται δὲ λόγος καὶ περὶ συστάσεως δι' εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, μὲ πρωτοβουλίαν τῆς Ε.Τ.Ε., ἐξειδικευμένου φορέως ναυτιλιακῆς πίστεως (Ναυτιλιακὴ Τράπεζα) ὡς καὶ κατωτέρω ἀναφέρεται. Εἶναι βέβαιον δμως δτὶ κυρία πηγὴ κεφαλαιοδοτήσεως τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων θὰ παραμείνῃ διὰ μακρὰν περίοδον τὸ ξένον κεφάλαιον.

Πλήρης σχεδὸν ἐξάρτησις ὑφίσταται τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως (κυρίως τῆς ἀσφαλίσεως πλοίων). Τὸ ἀντικείμενον τοῦτο λόγῳ τῆς μεγάλης ἀξίας τῶν πλοίων καὶ τῶν ηὐξημένων κινδύνων, ἀσκεῖται ὑπὸ μεγάλων, εὐρυτάτης κεφαλαιακῆς συγκροτήσεως καὶ μακρᾶς περίας καὶ παραδόσεως ἀσφαλιστι-

κῶν δργανισμῶν, μὲ κύριον τοιοῦτον τὸν LOTD τοῦ Λονδίνου. Ἡ ἐξάρτησις αὐτῇ ἀποτελεῖ μειονέκτημα διὰ τοὺς Ἐλληνας ἐπιχειρηματίας καὶ ἀπὸ μακροῦ ἀγωνίζονται οὗτοι ν' ἀπαλλαγοῦν μερικῶς — ἔστω — ταύτης. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις οἱ ξένοι ἀσφαλισταὶ ἐπιβάλλουν ὑψηλὰ ἀσφαλιστρα διὰ τοὺς Ἐλληνας πλοιοκτήτας, τὰ δότια φέρουν εἰς δυσχερῆ θέσιν τὴν οἰκονομικότητα τοῦ πλοίου. Ἀκτίδας ἐλπίδων καὶ αἰσιοδοξίας δημιουργεῖ εἰς τὰς ἐλληνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἡ προσφάτως συσταθεῖσα, κατόπιν θεσπίσεως τοῦ ἀπατουμένου νομοθετικοῦ πλαισίου, Ναυτασφαλιστικὴ Κοινοπραξία 10 μεγάλων ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν, δι' οὓς καταβληθῇ προσπάθεια δπως, μέρος τῶν κινδύνων, σταδιακῶς, ἀναληφθῇ παρὰ ταύτης, διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ τὴν δημιουργίαν ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς — λίαν ἐπιθυμητῆς διὰ τὴν ἐθνικήν μας οἰκονομίαν (ώς καὶ κατωτέρῳ ἐπαναλαμβάνεται).

Σοθαρά, τέλος, εἰναι ή ἐξάρτησις τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐκ τῶν ξένων Νηογνωμόνων, δηλ. ἐξειδικευμένων δργανισμῶν παρεχουσῶν τεχνικῆς φύσεως ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Τοῦτο διὰ τοὺς ἐξῆς λόγους: Πρῶτον διότι ὑφίσταται μακρὰ παραδόσις, ίδιᾳ δι' ὧρισμένους ἐξ αὐτῶν καὶ ὑψηλὴ ποιότης παρεχομένων ὑπηρεσιῶν καὶ δεύτερον διότι ὑφίσταται παγκόσμιος δργάνωσις, εἰς σημεῖον ὥστε νὰ ἐξυπηρετῶνται πλήρως τὰ πλοῖα δπου καὶ ἀν ενδρίσκωνται.

Ο 'Ἐλληνικὸς Νηογνώμων μολονότι ιδρύθη τὸ 1919, δὲν προσείλκυσεν πολλοὺς πλοιοκτήτας.

Διὰ τὰ πλοῖα ἐσωτερικῆς ναυσιπλοΐας (ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγὰ καὶ φορτιγὰ) παρέχονται τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι παρὰ κρατικῆς ὑπηρεσίας, τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ητις δῆμος ἀναγνωρίζει τὰ πιστοποιητικὰ δρισμένων διεθνοῦς δληκῆς ξένων Νηογνωμόνων.

Ἡ χρησιμοποίησις παρὰ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν μεγάλων ξένων Νηογνωμόνων, δὲν πλήττει σοθαρῶς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀντιθέτως μάλιστα, θὰ ἡδύνατο νὰ λεχθῇ δτι ἀπὸ μιᾶς πλευρᾶς ἐξυπηρετεῖται αὕτη διὰ τοῦ ἀρτίου δικτύου δργανώσεως τῶν μεγάλων ξένων Νηογνωμόνων. Ὁπωσδήποτε δῆμος, τὸ μειονέκτημα ἔγκειται εἰς τὴν ἀπώλειαν εὐκαιρίας διὰ συναλλαγματικὴν ὀφέλειαν τῆς Ἐλλάδος, ητις θὰ ἐσημειοῦτο ἐὰν αἱ ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαι παρείχοντο παρ' ἐλληνικῶν δργανισμῶν.

Ὄτι 'Ἐν ἐκ τῶν κυριωτέρων χαρακτηριστικῶν τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰναι ή κατ' οὖσίαν ἀτομικιστικὴ συγκρότησις αὕτην. Οἱ 'Ἐλληνες πλοιοκτῆται προώδευσαν στηριζόμενοι ἔκαστος εἰς τὰς ίδιας αὐτοῦ δυνάμεις καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μακρὸν συνεργασιῶν. Οὔτω, οἱ μεγαλύτεροι 'Ἐλληνες πλοιοκτῆται προσβάλλονται ὡς ἄτομα εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν ἐπιχειρηματικὴν κονίστραν. Καὶ δταν ἀκόμη τὰ πλοῖα — ὡς ήδη προελέχθη — ἐμφανίζονται ὡς ἀνήκοντα εἰς ἐταιρίας, αἱ ἐταιρίαι αὗται ἐλέγ-

χονται πλήρως ύπο του "Ελληνος πλοιοκτήτου ώς άτόμου. Τὸ στοιχεῖον τοῦτο ἀποτελεῖ διατράνωσιν τῆς φυλετικῆς μας τάσεως πρὸς ἀτομικὴν δρᾶσιν, ἀλλὰ καὶ ἔξαρσιν τῆς ἴκανότητος τῶν πλοιοκτητῶν ώς ἀτόμων.

ι'. Αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δχι μόνον μετέσχον διὰ τῶν πλοίων των εἰς τὰς ἑκάστοτε πολεμικὰς περιπτείας τοῦ ἔθνους, ἀλλὰ καὶ ἔξηρχοντο καθημαγμέναι καὶ κατεστραμμέναι μετὰ τὴν λῆξιν αὐτῶν. Οὗτω, τόσον μετὰ τὸν πρῶτον δσον καὶ μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον — διὰ νὰ μὴ ἀναφερθῶμεν καὶ παλαιότερον, εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς Ἀνεξαρτησίας ἢ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐπλήττετο δι' ἀπωλειῶν εἰς ποσοστὸν ἄνω τοῦ 70% τῆς δυνάμεως της. Τοῦτο καθιστᾷ πρόδηλον τὴν στενὴν σύνδεσιν τῆς ναυτιλίας μας μετὰ τῆς Μητρὸς Ἑλλάδος καὶ καθιστᾷ προφανές τὸ μέγεθος τῶν θυσιῶν αὐτῆς διὰ τὴν Πατρίδα. Καὶ σήμερον καὶ πάντοτε — εἰδε, βεβαίως, ποτὲ νὰ μὴ χρειασθῇ — ὁ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον Ἐμπορικὸς Στόλος ἀποτελεῖ μέρος τῆς Ἐθνικῆς Πανοπλίας δι' ἥσης ἢ Ἑλλὰς θὰ μετεῖχεν οἰασδήποτε συρράξεως. Ἐξ ἄλλου, ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς συμμετοχῆς τῆς χώρας μας εἰς διακρατικὸν ἀμυντικὸν Συνασπισμόν, τὸν πρόμαχον τῆς Ἐλευθερίας τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου, τὸ Ν.Α.Τ.Ο., προκύπτει ἡ δέσμευσις δτι τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα θὰ καταστοῦν ἐμπόλεμα εἰς τὴν — ἀπευκταίσαν — περίπτωσιν ἐμπλοκῆς τοῦ Συνασπισμοῦ τούτου εἰς πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις. Τὸ εἰδικὸν τοῦτο στοιχεῖον τοῦ κινδύνου τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀποτελεῖ δμοίως ἴδιομορφίαν ταύτης, καθ' δσον ἀφορᾶ δὲ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐν περιπτώσει πολέμου ἢ Ἑλλὰς καταβάλλει προσπάθειαν πρὸς δρυθολογικήν καὶ καθολικήν ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος τούτου ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ NATO.

ια'. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τὴν σήμερον — τὸ δόποιον δμως κατέστη κοινὸν χαρακτηριστικὸν δλων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν — εἰναι ἡ παρατηρούμένη δσημέραι πλέον ἔντονος ἔλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν διὰ τὰ πλοῖα. Λόγῳ τῆς βελτιώσεως τῶν συνυθηκῶν ἐργασίας ἔηρᾶς, τῆς ὑψώσεως τῶν ἀμοιβῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν, καὶ τῆς ἐν γένει ἐπικρατούσης εὐημερίας, οἱ Ἑλληνες νέοι δεικνύουν ἀπροθυμίαν διὰ τὴν προσέλευσιν των εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς ἐργασίαν. Παρὰ τὰς ἴκανοποιητικὰς ἀμοιβὰς αἴτινες καταβάλλονται πρὸς τὰ πληρώματα καὶ τοὺς ἐν γένει καλοὺς δρους διαβιώσεως, οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἐργασθῶν ἐπὶ τῶν πλοίων δλιγοστεύουν. Βεβαίως, πρέπει νὰ λεχθῇ ἐκ παραλλήλου δτι ηὑξήθησαν ὑπερομέτρως αὶ ἀνάγκαι τῶν πλοίων εἰς ἔμψυχον ὄλικόν. Τὰ πλοῖα ἔχουν αὐξηθῆ πολὺ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ παρὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ καὶ τῆς τεχνολογικῆς προόδου εἰς αὐτά, αἱ εἰς προσωπικὸν ἀνάγκαι εἰναι μεγάλαι. Ἄπολογίζεται δτι σήμερον ἐπὶ τῶν 3.500 ἐλληνοκτήτων πλοίων ἀπασχολούνται περὶ τοὺς 100.000 "Ἑλληνες ναυτικοὶ καὶ ἀπαιτοῦνται ἄλλαι 20 - 30.000 διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν κε-

νῶν, τὰς ἀναπληρώσεις καὶ διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν συνεχῶς ἀποκτωμένων (ἐκ ναυτηγήσεων καὶ ἀγορῶν) νέων πλοίων τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Ἐνώπιον τῆς ἀδυναμίας ἔξευρέσεως Ἑλλήνων πρὸς ἐργασίαν — τοὺς δποίους προτιμοῦν καὶ διὰ λόγους ἐθνικούς καὶ διὰ λόγους ἐπαγγελματικούς οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται, διότι οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ εἰναι εὐφυεῖς καὶ ἴκανοι — οὗτοι στρέφονται πρὸς τοὺς ἔνεους καὶ δὴ τοὺς προερχομένους ἐξ ὑπαναπτύκτων χωρῶν τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀφρικῆς. Ἡ τοιαύτη κατάστασις ἐγκυμονεῖ πολλοὺς κινδύνους καὶ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας — καὶ τὰ πλοῖα — καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν γενικώτερον.

ι⁶'. Λέγεται — καὶ εἰναι γεγονὸς ἀναμφισβήτητον — δτι ὁ Ἑλλην ἐπιχειρηματίας τῆς θαλάσσης ἐπέτυχε, διεκρίθη καὶ ἀπέβη ὁ καλύτερος εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα. Ποῖα ὑπῆρχαν τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τὰ δποῖα τὸν ὡδήγησαν εἰς τὴν κορυφὴν τῆς πυραμίδος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος; Κατὰ τὴν γνώμην μας ταῦτα εἰναι: εὐφυΐα - ταχύτης ἀποφάσεων - ὅξυδέρκεια - προσαρμοστικότης - ἐργατικότης - γνῶσις τῶν θεμάτων τοῦ πλοίου.

Οἱ Ἑλλην πλοιοκτήτης ὡς εὐφυής ἐπιχειρηματίας παρακολουθεῖ, ἔλισσεται, «κυνηγᾶ τὶς δουλειὲς» καὶ «ἀρπάζει τὴν ἐπιτυχίαν».

Κινούμενος μόνος τον συνήθως — μὲ τὰ πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα ἐξ αὐτοῦ — ἀποφασίζει ταχέως, ἵσως χωρὶς πολλὴν μελέτην, πάντως δμως χωρὶς καθυστέρησιν καὶ δισταγμούς.

Δύναται νὰ προβλέπῃ τὸ μέλλον μὲ ὅξυδέρκειαν καὶ νὰ καθορίζῃ τὴν ἐπιχειρηματικήν του πορείαν μὲ γνώμονα αὐτὸ τὸ δποῖον θὰ ἰσχύῃ καὶ θὰ ἀπαιτήται αὐριον.

Προσαρμόζεται εὐχερῶς καὶ δὲν ἔχει δυσχέρειαν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἑκάστοτε ἐπικρατούσῶν συνθηκῶν.

Εἶναι ἐργατικὸς — ὥρισμένοι ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν ἀποτελοῦν φαινόμενα ἐργατικότητος — καὶ κυριαρχεῖται ἀπὸ τὸ ἀντικείμενον καὶ τὰ προβλήματά του. Ὁρισμένοι καὶ δταν κοιμῶνται... ἐργάζονται ἢ σκέπτονται διὰ τὴν ἐργασίαν των. Ἐνίστε γίνονται κουραστικοὶ εἰς τὸ περιβάλλον των διότι δὲν ἔχουν ἄλλα ἐνδιαφέροντα ἀπὸ τὴν ἐργασίαν των.

Γνωρίζουν οἱ πλεῖστοι τὰ θέματα τοῦ πλοίου διότι τούλαχιστον αἱ μέχρι τοῦδε γενεαὶ προέρχονται ἐκ τῆς «μαχομένης» ναυτιλίας καὶ διετέλεσαν Πλοίαρχοι ἢ Μηχανικοὶ εἰς πλοῖα.

Ἄνται, νομίζω, εἰναι αἱ κυριώτεραι ἴδιότητες τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν αἱ δποῖαι ὡδήγησαν εἰς τὴν ὁδὸν τῆς μεγίστης ἐπιτυχίας.

Αναφέρονται αὗται ἐν κατακλεῖδι τῆς ἐκθέσεως τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, διότι ὁ ἐπιχειρηματίας ὡς ὀντότης καὶ προσωπικότης ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς συμπεριφορᾶς, τῆς δράσεως καὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐπιχειρήσεώς του, κυρίως δμως διότι, ὡς προσανεφέρθη, αἱ

έλληνικαί ναυτιλιακαί ἐπιχειρήσεις είναι κατ' οὐσίαν ἀτομικαί - προσωπικαί ή οἰκογενειακαί, φέρουσαι τὴν σφραγίδα τῆς ἀτομικῆς ίδιοσυστασίας τοῦ βασικοῦ φορέως καὶ ἔξαρτώμεναι εἰς μέγαν βαθμὸν ἐξ αὐτοῦ.

'Αφ' οὖν ἐπεσημάνθησαν ἀνωτέρῳ τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ καὶ αἱ ἰδιομορφίαι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν γένει καὶ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐν συνεχείᾳ, θὰ ἀναφερθῶμεν κατωτέρῳ ἐν συντομίᾳ εἰς τὴν ἔννοιαν καὶ τὰ κύρια στοιχεῖα τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς καὶ θὰ κλείσωμεν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος δι' ἀναφορᾶς εἰς τὰ στοιχεῖα ἔκεινα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, τὰ δόποια κυρίως ἐνδιαφέρουν τὰς ἐλληνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐπιδροῦν ἀμέσως ἐπ' αὐτῶν.

Γ'. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ — EN ΓΕΝΕΙ — ΚΑΙ ΑΙ ENANTI ΤΗΣ ·ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ ΘΕΣΣΕΙΣ ΑΤΤΗΣ

Ἡ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ δύναται νὰ ἔκληφθῇ ὑπὸ δύο ἐννοίας, τὴν καθαρῶς ἐπιστημονικήν, καθ' ἣν αὔτη συνιστᾷ κλάδον τῆς Ἐφηρῷομοσμένης Οἰκονομικῆς ἢ Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς καὶ τὴν πρακτικὴν καθ' ἣν αὔτη ἀποτελεῖ ἐπὶ μέρους τομέα τῆς Κυβερνητικῆς Πολιτικῆς Τεχνικῆς καὶ εἰδικώτερον τῆς Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς Τεχνικῆς.

'Ως Ἐπιστημονικὸς κλάδος ἡ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ ἔχει ὡς ἀντικείμενον τὸν καθορισμὸν τῶν ἐνδεχομένων, δυνατῶν (δοντολογικὴ ἄποψις) καὶ ἐνδεικνυομένων (δεοντολογικὴ ἄποψις) μορφῶν κρατικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας συμπεριφορᾶς, ὡς καὶ τῶν μέσων καὶ μέτρων δι' ὧν γίνεται ἡ ὑλοποίησις αὐτῶν.

'Ως τομεὺς τῆς Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς Τεχνικῆς ἡ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ περιλαμβάνει τοὺς τιθεμένους (παρ' ἐκάστης Κυβερνήσεως ἐφαρμοζούσης ίδιαν Πολιτικὴν Τεχνικὴν) ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν στόχους καὶ τὰ μέτρα ἀτινα λαμβάνονται πρὸς ἐπίτευξιν τῶν στόχων τούτων.

Βασικῷ τῷ λόγῳ, πρὸς καθορισμὸν τῆς Κυβερνητικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς λαμβάνονται ὑπὸ δψιν τὰ πορίσματα καὶ αἱ διδαχαὶ τοῦ Ἐπιστημονικοῦ κλάδου τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.

Ἡ προσφροτέρα προσαρμογὴ τῶν ἐπιστημονικῶν κανόνων καὶ διδαχῶν εἰς τὸν συγκεκριμένον τόπον (κράτος) καὶ χρόνον, συναρτήσει τῶν ἐκάστοτε ἐπιδιωκομένων σκοπῶν, καθιστᾷ περισσότερον ἐπιτυχῆ τὴν Κυβερνητικὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικήν.

Πάντως δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐπειδὴ διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἐμπορικῆς των Ναυτιλίας τὰ κράτη ἀποθλέπουν καὶ εἰς ἄλλους πέραν τοῦ οἰκονομικοῦ τομέως σκοποὺς (ὡς εἰς σκοποὺς ἐθνικο - πολιτικοὺς καὶ ἐθνικῆς ἀμύνης) δρθότερον είναι νὰ θεωρήται ὅτι ἡ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ ἐκφεύγει τῶν στενωτέρων δρίών τῆς Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς, τοποθετουμένη εἰς τὸν εὐρύτερον χῶρον τῆς Ἐθνικῆς Πολιτικῆς.

Τπό μίαν συνθετικήν θεώρησιν ἐπὶ τῇ βάσει πάντων τῶν ἀνωτέρω, ὡς Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ ἐν γένει νοεῖται τὸ σύνολον τῶν μέτρων δι' ὧν διαμορφοῦται ἡ ἔναντι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κρατικὴ συμπεριφορά.

Ἡ συμπεριφορὰ αὕτη δυνατὸν νὰ ἔχῃ τὰς ἑξῆς ἐκδηλώσεις: Πολιτικὴ μὴ παρεμβάσεως εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν (ἔλκουσα τὴν προσέλευσιν της ἐκ τοῦ ἀκράτου οἰκονομικοῦ φιλελευθερισμοῦ) — Πολιτικὴ παρεμβάσεως δυναμένη νὰ ἐκδηλοῦται, ὡς πολιτικὴ δυσμενοῦς, ἐπιβαρυντικῆς ἢ ἀποθαρρυντικῆς παρεμβάσεως ἢ ὡς πολιτικὴ εὐμενοῦς παρεμβάσεως, ὑποδιαχρινομένη εἰς τοιαύτην, ἀπλῆς εὐμενοῦς παρεμβάσεως (ἐνθαρρυντική), ἐντόνως εὐμενοῦς παρεμβάσεως (εὐνοϊκή, ἐνισχυτική, συμπαραστατική), τῆς προνομιακῆς ἔναντι τῶν λοιπῶν κλάδων μεταχειρίσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς Πολιτικὴν ἀσυδοσίας, καθ' ἣν οὐδεὶς φραγμὸς καὶ οὐδεμίᾳ δέσμευσις ἢ ὑποχρέωσις τίθεται διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Ἄναλόγως πρὸς τὴν ἀκολουθούμενην ὑφ' ἑκάστης Κυβερνήσεως Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν κατὰ τὰς ἀνωτέρω διαγραφείσας ἀποχρώσεις, διαμορφοῦται καὶ τὸ πλαίσιον ἐντὸς τοῦ ὅποιου κινεῖται καὶ δρᾶ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις.

Αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χῶραι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν ἀκολουθοῦν Πολιτικὴν εὐμενοῦς παρεμβάσεως ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, ἥτις ποικίλλει κατὰ περίπτωσιν χώρας.

὾ρισμέναι ὑπὸ ἀνάπτυξιν χῶραι ἀκολουθοῦν τὴν Πολιτικὴν τῆς προνομιακῆς μεταχειρίσεως.

Τπάροχουν δμως καὶ τινες χῶραι, αἱ ὅποιαι οὐδένα οὐσιαστικὸν δεσμὸν ἔχουν μὲ τὴν Ναυτιλίαν, αἱ ὅποιαι ἐν τούτοις προσφέρονται διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνδὸς κλίματος ἀσυδοσίας δι' αὐτήν, καθιστῶσαι οὕτω τὰς σημαίας τῶν σημαίας εὐκολίας, εὐκαιρίας ἢ ἀσυδοσίας — ὡς ἥδη ἐσημειώσαμεν.

Διατὶ δла τὰ κράτη ἐπιδιώκουν νὰ ἔχουν Ἐμπορικὰς Ναυτιλίας καὶ λαμβάνουν μέτρα ὑπὲρ αὐτῶν; Διὰ λόγους ἐθνικοπολιτικούς, ἐθνικῆς ἀμύνης καὶ κυρίως δι' οἰκονομικοὺς λόγους, διότι ἐπιζητεῖται νὰ ὑπάρχουν συναλλαγματικὰ ἔσοδα ἐκ τῆς Ναυτιλίας, τὰ ὅποια εἶναι λίαν ἐπωφελῆ καὶ ἐπιθυμητὰ ἰδίᾳ διὰ χώρας, τῶν ὅποιων τὸ Ἐμπορικὸν Ἰσοδύγιον εἶναι παθητικὸν καὶ αἱ ὅποιαι ἀναμένουν ἀνακούφισιν αὐτοῦ παρὰ τῶν ἀδήλων πόρων τῶν.

Ποῖοι εἶναι οἱ κύριοι παράγοντες οἵτινες ἐπιδροῦν ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῶν συγχρόνων ναυτιλιακῶν κρατῶν; Οὗτοι εἶναι δύο καὶ ἀποτελοῦν πραγματικότητας τὰς ὅποιας οὐδόλως δύναται ν' ἀγνοῆ, ἀντιθέτως δὲ διεφίλει νὰ λαμβάνῃ ὑπὲρ δψιν πᾶσα Κυβέρνησις. Καὶ αὐτοὶ εἶναι, τὸ καθεστώς τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἀφ' ἐνδὸς καὶ δι προστατευτισμὸς (ὡς μορφὴ λίαν εὐμενοῦς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας παρεμβάσεως) ἀφ' ἐτέρου.

Ἐφ' δσον τὸ καθεστώς τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἔχει ἐπιχρατήσει εἰς τοι-

οῦτον βαθμόν, ὥστε πρώτη Ναυτιλία εἰς τὸν κόσμον νὰ ἐμφανίζηται ἡ Λιθεριανή — τῆς κατ' ἔξοχὴν σημαίας εὐκολίας — ἐφ' ὅσον οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν τὴν εὐχέρειαν νὰ θέτουν τὰ πλοῖα των ὑπὸ τοιαύτας σημαίας, αἱ δοιαὶ τοὺς ἀπαλλάσσουν ἐκ πολλῶν ἐπιβαρύνσεων, ὑποχρεώσεων καὶ διαδικασῶν, τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὰ κράτη εἰναι ἡναγκασμένα νὰ προθαίνουν εἰς τινας παραχωρήσεις, διὰ νὰ μὴ ἴδουν τὰς Ναυτιλίας των ἐκμηδενιζομένας καὶ μεταπηδούσας ὄλοσχερῶς εἰς τὰς σημαίας εὐκολίας.

'Ο ἔθνικὸς ναυτιλιακὸς προστατευτισμὸς εἰναι δὲ τερος σημαντικὸς παράγων τῆς σήμερον. "Οχι μόνον ὑπαναπτυκτοι χῶραι, ἀγωνιοῦσαι διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ προώθησιν τῆς Ναυτιλίας των, ἀλλὰ καὶ πλήρως ἀνεπτυγμέναι οἰκονομικῶς χῶραι, τῶν δοιαίων ἡ Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει δεξὺ πρόβλημα ἀνταγωνισμοῦ ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς πεδίου, λαμβάνουν προστατευτικὰ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας των μέτρα, ὡς εἰναι ἡ παραχωρησις προνομίων, αἱ ἐπιδοτήσεις τῶν δαπανῶν δι' ἀμοιβᾶς τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, αἱ λοιπαὶ ἐπιχορηγήσεις, ἡ καθιέρωσις εὐμενῶν πιστοδοτικῶν δρων κ.ἄ. Παράδειγμα, ἡ ἡγέτις δύναμις τῶν Η.Π.Α., ἥτις ἐνώπιον τῆς ἀνάγκης νὰ διατηρήσῃ τὴν Ναυτιλίαν της καὶ πρὸ τῶν δυσχερειῶν ἀς ἀντιμετωπίζουν αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἐκ τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ὀδηγήθη ἐις τὴν λῆψιν σοθαρῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας της προστατευτικῶν μέτρων.

Τὸ καθεστῶτας τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ἡ πολιτικὴ «διακρίσεως σημαίας» ὑπαναπτύκτων τινῶν χωρῶν καὶ δὲ ἔντονος ναυτιλιακὸς προστατευτισμὸς ἀλλων χωρῶν, ὑποχρεοῦν τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὰ κράτη εἰς ἀπὸ κοινοῦ ἀμυναν καὶ συνεργασίαν — παρὰ τὸν διεξαγόμενον μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν των ἐπιχειρήσεων ἀνταγωνισμὸν εἰς τὸν διεθνῆ χῶρον. Συνεπέιᾳ τούτου παρατηρεῖται ἔντασις τῆς προσπαθείας διὰ τὴν διατήρησιν μεταξὺ τῶν κρατῶν τούτων στενῶν δεσμῶν, ἥτις ἐκδηλοῦται, ὡς ἥδη ἐλέχθη, μὲ τὴν δραστηριοποίησιν ὀρισμένων διεθνῶν ναυτιλιακῶν δραγανισμῶν, ὡς καὶ μὲ τὴν τάσιν διεθνοποίησεως τῶν νομικῶν, οἰκονομικῶν καὶ τεχνικῶν κανόνων καὶ δρων, οἵτινες διέπουν τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Δ'. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΤΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΤΠ² ΑΥΤΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΤΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

I. Γενικὰ τινὰ περὶ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς

Θὰ ἡδύνατο τις ἐπὶ τῇ βάσει διαφόρων κριτηρίων νὰ διαχωρίσῃ τὰς περιόδους τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς. 'Ἐξ ἀπόψεως Ἰστορικῆς ὁ διαχωρισμὸς γίνεται μὲ βάσιν κυρίως τὰ μεγάλα ἔθνικὰ γεγονότα. Οὕτω ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ νεωτέρου Ἑλληνικοῦ κράτους μετὰ τὸν Ἀγῶνα τῆς Ἀνεξαρτησίας αἱ περίοδοι οὗτοι ἡσαν αἱ ἔξης καὶ μὲ τὰ ἀκόλουθα κύρια χαρακτηριστικὰ (Ναυτιλίας καὶ ἔναντι αὐτῆς Πολιτικῆς) εἰς λίαν ὀδράς γραμμάς:

Π ε ρ ί ο δ ος π ρ ώ τ η, ἀπὸ τῆς Ἀνεξαρτησίας μέχρι τοῦ Α' Παγκοσμίου Πολέμου: Αὕτη ἔχαρακτηρίζετο ἐκ τῶν ἔξης:

1) Προσπάθεια ἀνασυγχρότησεως τῆς Ναυτιλίας ἐκ τῶν πληγμάτων τοῦ Ἀγῶνος τῆς Ἀνεξαρτησίας.

2) Ἀγών προσαρμογῆς τῆς ἴστιοφόρου ναυτιλίας εἰς τὴν ἀτμοκίνητον τοιαύτην.

3) Κίνητρα διὰ τὴν δημιουργίαν σκαφῶν πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας.

4) Μικρὰ συμμετοχὴ τοῦ νεοανασυσταθέντος κράτους εἰς τὴν δλην προσπάθειαν δημιουργίας συγχρόνου διὰ τὴν ἐποχὴν Ναυτιλίας.

Π ε ρ ί ο δ ος δ ε υ τ ἐ ρ α, ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ Α' Παγκοσμίου Πολέμου μέχρις τῆς 4ης Αὐγούστου 1936. Χαρακτηριστικὰ ταύτης:

1) Μέτρα διὰ τὴν ὑποθοίμησιν τῆς ἀναδημιουργίας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μετὰ τὴν συντριβὴν ἣν ὑπέστη ἐκ τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων.

2) Σοδαρὰ καὶ ἐπιμελῆς μέριμνα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προσβλήματος.

3) Ἀποχὴ ἐπεμβάσεων τοῦ κράτους εἰς τὴν ποντοπόδον ναυτιλίαν.

Π ε ρ ί ο δ ος τ ε τ ἄ ρ τ η, συμπίπτουσα πρὸς τὴν διάρκειαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Χαρακτηριστικὰ ταύτης:

1) Φιλεργατικὰ μέτρα ὑπὲρ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

2) Λῆψις μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τοῦ ἐπερχομένου πολέμου προβλεπομένων κινδύνων.

3) Σύστασις κοινοῦ φορέως διὰ τὴν ἀκτοπλοῖαν.

Π ε ρ ί ο δ ος τ ε τ ἄ ρ τ η, συμπίπτουσα πρὸς τὴν διάρκειαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Χαρακτηριστικὰ ταύτης:

1) Κακοὶ χειρισμοὶ ἀπομακρύνονταν τὴν Ναυτιλίαν ἐκ τῆς Πατρίδος της.

2) Δεινὰ πλήγματα ἐκ τοῦ πολέμου (ἀπώλειαι εἰς πλοῖα ἀνω τοῦ 70%).

3) Διείσδυσις τοῦ κομμουνισμοῦ εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα.

Π ε ρ ί ο δ ος π ἐ μ π τ η, ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι τῆς Ἐπαναστάσεως τῆς 21-4-67. Χαρακτηριστικὰ ταύτης:

1) Ἀγωνιώδης προσπάθεια διὰ τὴν ἀνασυγχρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μετὰ τὴν ἐπελθοῦσαν καταστροφήν.

2) Ἐπιτυχῆς ἐνέργεια ἐφοδιασμοῦ τῆς Ναυτιλίας δι' 100 πλοίων τύπου Liberty καὶ τριῶν δεξαμενοπλοίων, ἥτις ἀπετέλεσεν τὴν ἀπαρχὴν ἀνασυγχρότησεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Στόλου.

3) Ἀτολμία καὶ ἔλλειψις ἀποφασιστικότητος ἔκτοτε εἰς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ἐκ φόβου τῶν πολιτικῶν ἡγετῶν μήπως, λόγῳ τῆς ἐπικρατούσης ἀχαλινώτου συκοφαντίας, διαβληθοῦν καὶ ἐμφανισθοῦν εἰς τὰ ὅμματα τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ ὡς «ὅργανα τῶν ἐφοπλιστῶν» κλπ.

4) Μεγάλης σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀπέβη τὸ Ν.Δ. 2687/53 περὶ

ἐπενδύσεων καὶ εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ (ἰδίᾳ τὸ δρυθρ. 13).

5) Τὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης λαμβάνονται ὀρισμένα φιρολογικῆς φύσεως μέτρα ἀνακουφιστικὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

6) Εἰς τὰ πλοῖα ἐπικρατεῖ ἀταξία καὶ ἐνίστε ἀναρχία διότι οἱ κομμουνισταὶ δροῦν ἐλευθέρωσι.

7) Πρὸ τῆς τοιαύτης καταστάσεως καὶ τῆς ἐλλείψεως ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ κράτος οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται στρέφονται πρὸς τὰς «σημαίας εὐκαιρίας».

Περὶ οὗ δος πέμπτη, Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ τῆς Ἐθνικῆς Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως. Αὕτη χαρακτηρίζεται ὑπὸ: σαφηνείας, φεαλισμοῦ, τόλμης, ἀποφασιστικότητος, συνεπείας καὶ σταθερότητος, μὲ σκοπὸν καὶ ἀποτέλεσμα νὰ δημιουργηθῇ ἐν εὐμενές — ἀλλ’ δχι προνομιακὸν — καθεστώς διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ν’ ἀποσπασθῇ ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Ἡ δικαίωσις τῆς ἀσκηθείσης Πολιτικῆς ἐμφανίζεται εἰς τὰ ἀναμφισβήτητα ἀριθμητικὰ δεδομένα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰ σημειωθέντα ἀποτελέσματα.

Τὶ εἰδικῶτερον ἐπεδιώχθη:

- 'Ἡ αὔξησις τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐμπορικοῦ στόλου, ἡ ἀνανέωσις αὐτοῦ καὶ ἡ στροφὴ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς τὸ Ἐθνικὸν Νηολόγιον, δι' ἀνασχέσεως τοῦ φεύγατος πρὸς τὰ ἔνεα τοιαῦτα.
- 'Ἡ στενωτέρα σύνδεσις τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας μετὰ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, κ.ἄ.
- 'Ἡ αὔξησις τοῦ εἰσρέοντος εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.
- 'Ἡ δημιουργία συγχρόνου ναυτιλιακοῦ κράτους διὰ τῆς καταλλήλου καὶ ἐπαρκοῦς ἐγγωρίου ὑποδομῆς.
- 'Ἡ δημιουργία εἰς τὸ σύνολον τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ ναυτικῆς συνειδήσεως καὶ ἡ προσέλκυσις νέων ἐξ ὅλων τῶν περιφερειῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.
- 'Ἡ ἀνάδειξις τῆς ναυτιλιακῆς μας πρωτευούσης, τοῦ Πειραιῶς, εἰς σύγχρονον ναυτιλιακὸν κέντρον περιωπῆς.
- 'Ἡ ἀσκησις συνεποῦς, ἐπωφελοῦς καὶ δικαίας Κοινωνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς εἰς τοὺς τομεῖς ἐργασία, ὑγεία, πρόνοια ναυτικῶν.
- 'Ἡ στενὴ συνεργασία μετὰ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν εἰς τὸν διεθνῆ χῶρον διὰ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας.

II. 'Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καὶ ἡ σύγχρονος Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ

Παραμερίζοντες τὰ πολλάκις προκύψαντα ἀντικίνητρα, ὡς καὶ τὰς πε-

ριόδους καθ' ἄς δχι μόνον δὲν ἐπεδείχθη στοργή καὶ μέριμνα ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐξεδηλώθη ἐχθρότης πρὸς αὐτήν, συνοψίζομεν εἰς τὰ ἔξης τὰ θετικά στοιχεῖα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τὰ πλεῖστα τῶν ὅποιων ὀφείλονται εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν τῆς μετεπαναστατικῆς (ἀπὸ 21-4-67) περιόδου.

Ταῦτα εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

α'. Παρασχεθέντα κίνητρα ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

1. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης, ἀπαιτεῖ ὑπὲρ πᾶσαν ἀλλην, γενικώτερον εὑμενὲς περιβάλλον, ἵτοι πολιτικὴν καὶ οἰκονομικὴν σταθερότητα, τάξιν, γαλήνην, σαφήνειαν πολιτικῆς καὶ συνέπειαν εἰς τὴν ἐφαρμογήν της. Ἐξηγεῖται ὡς ἐκ τούτου, διατὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἰς περιόδους ἀνωμαλίας καὶ ἀβεβαιότητος ἐτράπη πρὸς χώρας αἱ ὅποιαι παρεῖχον τ' ἀνωτέρῳ ἐχέγγυα, ὡς καὶ διατί, δταν εἰς τὴν χώραν ἀπεκατεστάθη ἡ τάξις, ἡ γαλήνη καὶ ἡ ἡρεμία καὶ ἀπεσαφηνήθη ἡ Κυθερηνητικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ — ἐπὶ τῆς Ἐπαναστάσεως — ἀπέκτησε ἐμπιστοσύνην καὶ ἐπανῆλθεν — ἡ ἐπανέρχεται ἡ θὰ ἐπανέλθῃ συντόμως — εἰς τὴν Πατρίδα της.

2. Δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἀντίθετος γνώμη περὶ τοῦ δτι, ἐξ ὅλων τῶν πρὸ τῆς Ἐπαναστάσεως μέτρων διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὸ μόνον ἄξιον ἴδιαιτέρας ἐξάρσεως ὑπῆρξεν τὸ κίνητρον τὸ παρασχεθὲν διὰ τοῦ ἀρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53, περὶ τοῦ ὅποιου καὶ ἀνωτέρῳ ἥδη ἐγένετο λόγος.

Τὸ ἀρθρον τοῦτο δρίζει τὰ ἔξης:

'Ως κεφάλαια ἐξωτερικοῦ λογίζονται τὰ νηολογούμενα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοϊα διλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων.

Διὰ τὴν τοιαύτην ἀναγνώρισιν ἐκδίδεται ἀνέκκλητος ἐγκριτικὴ πρᾶξις τῆς Διοικήσεως κατὰ τὸ ἀρθρον 3 τοῦ Ν.Δ. 2687/53.

Εἰς τὴν ἐγκριτικὴν ταύτην πρᾶξιν καὶ κατὰ παρέκκλισιν ἐκ τῶν κειμένων διατάξεων δύναται νὰ δρίζεται: 1) Ἡ ἐλευθέρα πώλησις καὶ ὑποθήκευσις τοῦ πλοίου πρὸς ἀλλοδαπούς, διὸ ἡ ἐθνικότης μνημονεύεται ἀνευ ἀδείας τῆς Διοικήσεως, 2) ἡ ἐλευθέρα διάθεσις τοῦ εἰς συνάλλαγμα ἐξωτερικοῦ ἀντιτίμου τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου ἡ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως αὐτοῦ ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ἡ τοῦ προιόντος τοῦ ἐπὶ ὑποθήκη δανεισμοῦ τοῦ πλοίου, ἀνευ ὑποχρεώσεως πρὸς εἰσαγωγὴν τῶν ἀντιστοίχων ποσῶν συναλλάγματος, 3) ἡ ἐλευθέρα καὶ ἀπεριόριστος διαχείρισις τῶν ἐσόδων τοῦ πλοίου, 4) ὁ περιορισμὸς τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν, 5) ἡ ἀναγνώρισις, ὡς Ἑλληνικῶν πλοίων ἀνηκόντων εἰς ἀλλοδαπούς, 6) ὁ καθορισμὸς τοῦ φόρου καὶ τῶν τελῶν μεταβιβάσεως τοῦ ἐκποιουμένου εἰς ἀλλοδαπούς πλοίου κατ' ἀναλογίαν τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος αὐτοῦ, μὲ ἀνώτατον ποσὸν τὰ

2 δολ. κατά π.ο.χ., 7) ἡ πληρωτέα ἀποζημίωσις εἰς περίπτωσιν ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου, 8) ἡ διὰ διαιτησίας ἐπίλυσις τῶν ἀναφυομένων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως διαφορῶν, 9) πᾶς ἄλλος δρος ἐξυπηρετικὸς τοῦ σκοποῦ τοῦ ἀρθρ. 13 καὶ 10) αἱ κυρώσεις ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῆς πράξεως.

Ἐπὶ πλοίων νηολογουμένων κατὰ τὸ ἀρθρ. 13 δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς παρ. 1 ἀρθρ. 3 τῶν ἀρθρ. 4, 5, 6 καὶ 8, τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρ. 11 καὶ τῶν ἀρθρ. 12 καὶ 14 τοῦ Ν.Δ. 2687/53.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τοῦ Ν.Δ. 2928/1954 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἀρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687» ὁρίσθη διὰ ἡ ἀληθής ἔννοια τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρ. 13 (δι' ἣς ἐπιτρέπεται παρέκκλισις ἐκ τῶν κειμένων διατάξεων), εἶναι διὰ εἰς τὴν ἐγκριτικὴν πρᾶξιν δυνατὸν νὰ περιλαμβάνεται πᾶς δρος, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ, Ἐμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ Δικαίου καὶ αὐτῶν ἔτι τῶν δημοσίας τάξεως τοιούτων.

Ἐκ τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 προέκυψεν ὡς προελέχθη ἡ εἰδίκη ἀνώνυμος ναυτιλιακὴ ἑταιρία τῆς δόποίας τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ εἶναι:

Ἐίς τὴν ἐπωνυμίαν της δέον δπωσδήποτε νὰ σημειοῦται ἡ ἔνδειξις «εἰδ. Α.Ν.Ε.».

Σκοπὸς αὐτῆς δὲν δύναται νὰ εἶναι ἄλλος τοῦ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων.

Τὸ κεφάλαιόν της, μὴ ὑποκείμενον κατὰ τὸν χρόνον καταβολῆς του εἰς δέσμευσιν δύναται νὰ ἐκφράζηται εἰς οἰονδήποτε ἔνον νόμισμα, ἐξάγεται ἐλευθέρως καὶ δύναται νὰ καταβληθῇ καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Αἱ μετοχαὶ της δύνανται νὰ εἶναι μόνον ἀνώνυμοι, οἱ δὲ τίτλοι των εἰσάγονται καὶ ἐξάγονται ἐλευθέρως. Εἰσαγωγὴ τῶν μετοχῶν εἰς τὸ Χρηματιστήριον ἀποκλείεται.

Τὰ συμβόλαια συστάσεως της, αἱ μετοχαὶ, ἡ αὐξησις κεφαλαίου, ἡ παράτασις τῆς διαρκείας της, αἱ ἐξοφλήσεις τῶν μερισμάτων καὶ ἡ ἐπιστροφὴ κεφαλαίου ἐν περιπτώσει διαλύσεως, ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους χαρτοσήμου, ἐκτάκτου ἡ προσθέτου φόρου καὶ οἰασδήποτε κρατήσεως καὶ εἰσφορᾶς.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον της δύναται κατόπιν ἀδείας νὰ συνεδριάζῃ καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀνευ ἀδείας δὲ δπουδήποτε, ἐὰν παρίστανται ἡ ἀντιπροσωπεύσεις τῆς τηρήσεως τῶν διατυπώσεων περὶ συγκλήσεως της (καθολικαὶ Γ.Σ.).

Αἱ λογιστικαὶ ἐγγραφαὶ διὰ τὰς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ πράξεις δύνανται νὰ γίνωνται βάσει λογαριασμῶν διαχειρίσεως συνοδευομένων ὑπὸ τῶν δικαιολογητικῶν αὐτῶν, οἵτινες ἀποστέλλονται καθ' ἐξάμηνον. Τὰ δικαιολογητικὰ κ.ἄ. δὲν ὑπόκεινται εἰς τέλος χαρτοσήμου.

Τὰ λογιστικὰ βιβλία δυνατὸν νὰ τηροῦνται καὶ ἡ σύνταξις τοῦ Ἰσολογισμοῦ νὰ γίνεται εἰς τὸ ξένον νόμισμα, εἰς τὸ ὅποιον ἐκφράζεται καὶ τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς εἰδ. A.N.E.

Τὰ κέρδη τῆς διανέμονται ἀνευ περιορισμοῦ ἢ ὑποχρεώσεως τινος, κατόπιν ὁμοφώνου ἀποφάσεως τῆς Γ.Σ.

Αἱ διατάξεις τοῦ N.D. 4337/1962 δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν εἰδ. A.N.E.

Διὰ τὴν ἐγκριτικὴν πρᾶξιν ἀναγνωρίσεως ἀπαιτοῦνται τὰ ἔξης καὶ περιλαμβάνονται τὰ ἀκόλουθα:

Σύμπραξις (σύνυπογραφαὶ) 'Τπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Δημοσίευσις εἰς Φ.Ε.Κ. τεῦχος Β'.

Τυποποίησις περιλήψεως ὡς ἔξης: «περὶ ἐγκρίσεως τῶν ὅρων ὑφ' ὃν θὰ διέπηται νηολογγύμενον κατὰ τὸ N.D. 2687/53 τὸ πλοῖον...».

Μνεία τῶν στοιχείων τῆς ὑποθληθείσης εἰς τὸ 'Τπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας σχετικῆς αἰτήσεως τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρείας.

Μνεία τῆς βεβαιώσεως ὅτι ἡ πλοιοκτητρία ἔταιρία καλύπτει κατὰ πλειοψηφίαν ἐλληνικὰ συμφέροντα.

Μνεία τοῦ ὅτι ἡ ἐγκριτικὴ πρᾶξις ἐκδίδεται κατὰ τὸ ἀριθμὸ 13 τοῦ N.D. 2687/53.

'Αναφορὰ τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τῆς πλοιοκτητρίας ὡς πρὸς τὸ πλοῖον, κύρια τῶν ὅποίων εἶναι τὰ ἔξης:

1. Δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας, πωλήσως, ὑποθηκεύσεως καὶ ναυλώσεως πρὸς ἀλλοδαποὺς κεκτημένους τὴν ίθαγένειαν τῶν ωρῶν κατονομαζομένων κρατῶν.

2. Δικαίωμα ἐλευθέρας διαθέσεως τοῦ ἐκ τῆς πωλήσεως ἢ διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ἢ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως κτωμένου συναλλάγματος ἔξωτεροῦ.

3. Δικαίωμα ἐλευθέρας καὶ ἀπεριορίστου διαχειρίσεως, διαθέσεως τῶν ἐσόδων καὶ κερδῶν τοῦ πλοίου.

4. 'Απαλλαγὴ τοῦ πλοίου πάσης ἐπιτάξεως, πλὴν τῆς περιπτώσεως γενικωτέρας διεθνούς συρράξεως.

5. Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν ἐπιτάξεως ἢ ἀποζημίωσις πρὸς καταβάλλεται εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστου μηνὸς εἰς δολλάρια ἢ Λ.Α., τὸ ποσὸν δὲ ταύτης εἶναι ἵσον πρὸς τὸ καταβαλλόμενον διὰ τὴν αὐτὴν περίπτωσιν ὑπὸ τῶν H.P.A.

6. Δικαίωμα ἐλευθέρας ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἥν περίπτωσιν τελεῖ τοῦτο ὑπὸ ἐπίταξιν.

7. 'Αποκλεισμὸς κατασχέσεως τοῦ πλοίου, παρὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου ἢ N.P.D.D. πλὴν τῆς περιπτώσεως ὑπάρξεως ὀφειλῶν ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου.

8. Προσδιορισμός της συνθέσεως του πληρώματος του πλοίου κατ' εἰδικότητας ἀναφορὰ περιπτώσεων ἀντικανονικῆς ναυτολογήσεως μελῶν του πληρώματος.

9. Καθορισμός ἀνωτάτου δρίου εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰς 9%, μὴ δυναμένου νὰ αὐξηθῇ.

10. Ἀναφορὰ τῶν ἀναγνωριζομένων Νηογνωμόνων πρὸς ἔλεγχον τῶν προδιαγραφῶν καὶ διενέργειαν ἐπιθεωρήσεων του πλοίου.

11. Ἀναγνώρισις καταμετρήσεων ὡς ἴσχυρῶν καὶ ἐγκύρων, ἐφ' ὃσον ἔξετελέσθησαν κατὰ τοὺς ἐν Ἑλλάδι, ἴσχυοντας κανόνας ἢ ἀλλοδαποὺς τοιούτους ἀνεγνωρισμένους ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος.

12. Ἀποκλεισμός μεταβολῆς του ἐπὶ του πλοίου ἴσχυοντος φορολογικοῦ καθεστῶτος.

13. Ἀπαλλαγὴ ἐκ φόρου εἰσοδήματος προερχομένου ἐκ τῶν κερδῶν τῆς ἔκμεταλλεύσεως του πλοίου.

14. Ἀπαλλαγὴ ἐκ τελῶν καὶ ἑτέρου φόρου πλὴν του προβλεπομένου ἐκ τῶν διατάξεων του ἀρθροῦ 4 παρ. 1 Ν.Δ. 3415/1955 ἐν περιπτώσει ἐκποιήσεως ὀλοκλήρου ἢ ἰδανικοῦ μεριδίου του πλοίου.

15. Δὲν ἀπαιτεῖται πρᾶξις θεωρήσεως του τίτλου κυριότητος του πλοίου.

16) Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἥτις ἔκμεταλλεύεται τὸ πλοῖον, ἐπιτρέπεται νὰ ἔκφραζῃ τὸ κεφαλαιόν της εἰς δολλάρια ἢ Λ. Α. καὶ νὰ τηρῇ τὰ λογιστικά της βιβλία καὶ συντάσσῃ τοὺς ἴσολογισμούς της εἰς τὰ αὐτὰ νομίσματα.

17. Κατὰ παρέκκλισιν τῶν περὶ Ἀνωνύμων Ἐπαιριῶν ἴσχυουσῶν διατάξεων ἢ Ἀνώνυμος Ἐπαιρία, εἰς ἣν ἀνήκει ἡ κυριότητος καὶ ἡ ἔκμετάλλευσις του πλοίου, ἐφαρμόζει τὰ ἀνωτέρω εἰς παρ. 1, 7, 3 ἀναφερθέντα περὶ τῆς Εἰδικῆς Ἀνωνύμου Ναυτιλιακῆς Ἐπαιρείας.

18. Δὲν ὑφίσταται εὐθύνη του πλοιοκτήτου διὰ τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν Ι.Κ.Α. ἐν περιπτώσει ἐπισκευῶν, εὐθύνομένου διὰ τὴν τοιαύτην καταβολὴν του ἀναλαμβάνοντος ταύτας.

19. Δυνατότης ἐπιβαρύνσεως του πλοίου διὰ προτιμωμένων ὑποθηκῶν.

20. Ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἀπαντα τὰ δικαιώματα του πλοιοκτήτου τὰ πηγάζοντα ἐκ του Ν.Δ. 2687 καὶ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως, δύνανται νὰ ἔκχωρηθοῦν εἰς οἰονδήποτε ἐνυπόθηκον δανειστήν.

21. Διαφοραὶ ἀνακύπτουσαι ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, δέον νὰ ἐπιλύωνται διὰ διαιτησίας ἐνώπιον δύο διαιτητῶν μὲ εἰδίκευσιν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ θέματα. Ἐν περιπτώσει διαφωνίας τῶν διαιτητῶν δρίζεται ἐπιδαιτητής.

22. Δὲν ἐπιτρέπεται τροποποίησις ἢ συμπλήρωσις τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως ὅμεν συνανέσεως τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν τυχὸν ἐνυπόθηκων δανειστῶν. Ἐὰν εἰς ἔτερον πλοῖον τῆς αὐτῆς κατηγορίας, νηολογηθησόμενον βάσει

τοῦ Ν.Δ. 2687, παρασχεθοῦν εύνοϊκώτεροι δροι, οὕτοι ἐπεκτείνονται καὶ εἰς τὸ διὰ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως νηολογούμενον.

23. Ἐὰν συναφθοῦν δάνεια ἐν Ἑλλάδι διὰ τὸ πλοῖον, περὶ οὗ ἡ ἐγκριτικὴ πρᾶξις, ἐπὶ ὑποθήκῃ αὐτοῦ ἀναστέλλεται τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρας διαθέσεως τοῦ πλοίου, αἱ δὲ ἀπαλλαγαὶ καὶ διευκολύνσεις περιορίζονται κατὰ τὸν λόγον τοῦ μὴ ἔξιφληθέντος τμήματος τοῦ δανείου.

24. Ἡ ἐγκριτικὴ πρᾶξις ἰσχύει καὶ εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ κυριότης τοῦ πλοίου περιέλθει εἰς ἔτερον φυσικὸν ἢ νομικὸν πρόσωπον, ἥμεδαπὸν ἢ ἀλλοδαπὸν (ἔχον τὴν ἴδιαγένειαν ἐνὸς ἐκ τῶν ἐν δρῷ 1φ κατονομαζομένων κρατῶν). Εἰς τὴν τελευταίαν τάντην περίπτωσιν ἀπαιτεῖται διορισμὸς ἐκπροσώπου ἐν Ἑλλάδι καὶ ὑποβολὴ στοιχείων, ἐξ ὧν νὰ προκύπτῃ ὅτι τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον καλύπτει κατὰ πλειοψηφίαν ἐλληνικὰ συμφέροντα.

3. Ἔτερον κίνητρον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ὑπῆρξεν ἡ φορολογικὴ μεταχείρισις αὐτῆς, μὲ κατακλεῖδα τὸν προαναφερθέντα ἥδη Ἐπαναστατικὸν A.N. 465/68. Τὰ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων ἡκολούθησαν τὴν κάτωθι ἔξελιξιν:

Μέχρι τοῦ 1939 ἐφημρόσθη ὁ ν. 5117/1931, καθ' ὃν ἐπεβάλλετο φόρος ἐπιτηδεύματος ἀναλογῶν εἰς 6,50 δραχμ. κατὰ κόρον διὰ τοὺς πρώτους 60 κόρους καὶ 4,50 δρχμ. διὰ τοὺς ἐπὶ πλέον τῶν 60, ἵσχυε δὲ ἐκ παραλλήλου συνθετικὸς φόρος.

'Ηκολούθησεν ὁ A.N. 2075/1940, δι' οὗ ἐπεβλήθη πρόσθετος φορολογία ἐκτάκτων κερδῶν καὶ ὁ A.N. 3074/1941 (τῆς ἐκτὸς Ἑλλάδος Ἑλλην. Κυβερνήσεως), δι' οὗ ὠρίσθησαν 9 κλιμάκια τῶν 1.000 τον. D.W. ἔκαστον καὶ συντελεσταὶ δι' ἔκαστον ἐξ αὐτῶν ἐξ 1 σελ. διὰ τὸ πρῶτον, ἔως 9 σελ. διὰ τὸ ἔννατον.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἔξεδόθησαν τὸ Ν.Δ. 567/1948, ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ Ν.Δ. 887/1949 (ῶριζε φορολογίαν κερδῶν βάσει συντελεστῶν ἐσόδων καὶ ἐξόδων τῶν πλοίων) καὶ ὁ N. 1411/1950 (δι' οὗ ὠρίσθη κλιμαξ φορολογίας εἰς δολλάρια, κατὰ τόννον D.W. μὲ δέκα κλιμάκια ἐκ 1.000 τόν. D.W. ἔκαστος καὶ ἀντιστοιχείαν 1 δολ. διὰ τὸ πρῶτον μέχρι 14 δολ. διὰ τὸ δέκατον).

Μεγαλυτέρας σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἦτο ὁ N. 1880/1951 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων», δστις εἰσήγαγε τὴν φορολογίαν τῶν ἐν ναύλων ἀκαθαρίστων ἐσόδων. 'Ο νόμος οὗτος συνεπληρώθη καὶ ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Ν.Δ. 3415/1955, 4049/1960 καὶ 4419/1964. Κατὰ τὸν 1880/1951 τὰ πλοῖα διηροῦντο εἰς 3 κατηγορίας. Διὰ τὴν πρώτην ἐξ αὐτῶν ὠρίζοντο κεχωρισμένως συντελεσταὶ, διὰ τὴν περίπτωσιν ναυλώσεως κατὰ ταξιδιον, διὰ τὴν περίπτωσιν χρονοναυλώσεως, διὰ τὴν περίπτωσιν ἐκμισθώσεως καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ναύλων τακτικῶν γραμμῶν. Διὰ τὰς λοιπὰς δύο κατηγορίας ὠρίζετο φορολογία κατὰ κόρον δλ. χωρ. (πέντε κλιμάκια χωρητικότη-

τος μὲ διδίους δι' ἔκαστον συντελεστάς). Διὰ τῶν μεταγενεστέρων ἀνωτέρω ἀναφερόμεντων νομοθετημάτων ἐπῆλθον βελτιώσεις εἰς τὸν N. 1880, ὡς μειώσεις τῶν συντελεστῶν, ὑπαγωγὴ τῶν μέχρι 3.000 κ.ο.χ. πλοίων εἰς τὴν τρίτην κατηγορίαν, ἀπαλλαγὴ ἐκ τοῦ φόρου διὰ τὰ δέκα πρῶτα ἔτη τῆς ἥλικίας τοῦ πλοίου, ἀπαλλαγὴ τῶν κάτω τῶν 30 ἐτῶν πλοίων διὰ τὰ πρῶτα πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς νηολογήσεώς των, ἀπαλλαγὴ ἐπὶ 12ετίαν τῶν ναυπηγούμενων ἐν Ἑλλάδι πλοίων κ.ἄ. Ἀξιόλογον τροποποίησιν ἀπετέλεσεν ἡ εἰσαχθεῖσα διὰ τοῦ N.D. 4419/1964 ἐπιβολὴ μεταβλητῶν συντελεστῶν διὰ τὴν φορολογίαν τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἐκ ναύλων τῶν πλοίων τῆς Α' κατηγορίας.

A.N. 465/68

Σήμερον τὰ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων διέπονται ὑπὸ τοῦ A.N. 465/1968 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ N. 1880/1951, περὶ φορολογίας τῶν πλοίων». Ὁ A.N. 465 κατωχρώθη συνταγματικῶς, διὰ τῆς παρ. 2 τοῦ ἀριθμ. 23 τοῦ Συντάγματος 1968.

'Ο νόμος οὗτος, τοῦ ὁποίου ἡ Ἰσχὺς ἤρετο ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1968 καθιεροῖ διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν τοῦ N. 1880 τὴν φορολογίαν κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος. (Διὰ τὰς λοιπὰς κατηγορίας τοῦ N. 1880 παραμένει ἡ προγενεστέρα ωρύματισις, ἡτοι φορολογία κατὰ κ.ο.χ.).

Κατ' αὐτόν, τὰ πλοῖα τῆς πρώτης κατηγορίας (ἄνω τῶν 3.000 κ.ο.χ.) διαιροῦνται μὲ βάσιν τὴν ἥλικίαν των εἰς τρεῖς κατηγορίας, δι' ἔκάστην δὲ ἐξ αὐτῶν δρίζεται εἰς δολ. ὁ κατὰ κ.ο.χ. καταβληθησόμενος φόρος. Οὕτω, πλοῖα ἀπὸ 10 - 12 ἐτῶν ὑπόκεινται εἰς φόρον 0,20 τοῦ δολλαρίου κατὰ κ.ο.χ., πλοῖα ἀπὸ 20 - 25 εἰς 0,30 τοῦ δολλαρίου καὶ πλοῖα ἄνω τῶν 25 ἐτῶν εἰς 0,40 τοῦ δολλαρίου. Τὸ ἥμισυ τοῦ φόρου καταβάλλεται, σὺν τῇ δηλώσει τοῦ ὑποχρέουν, μέχρι τέλους Φεβρουαρίου ἔκάστου ἔτους καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐντὸς τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου (τοῦ ἔτους ὑποβολῆς τῆς δηλώσεως). Ἐπὶ παραλείψεως ὑποβολῆς δηλώσεως ἐπιβάλλεται πρόστιμον 20%, ἀλλὰ δὲν ἐφαρμόζεται ὁ A.N. 185/1965 (δι' οὗ προσβλέπονται αὐστηρόταται ποινῇ). Ὁ φόρος δύναται νὰ καταβάλληται καὶ εἰς Λ.Α. ἡ εἰς δραχμάς, ἐφ' ὅσον δμως ἀποδεδειγμένως προέρχονται ἐξ εἰσαγωγῆς συναλλάγματος. Ἐν περιπτώσει ἀποδεδειγμένης ἀργίας τοῦ πλοίου διὰ διάστημα ἄνω τῶν 3 μηνῶν (συνεχιζομένης) ἐντὸς ἐνὸς ἔτους γίνεται ἀνάλογος μείωσις τοῦ φόρου:

Περαιτέρω διὰ τοῦ 465 δρίζει: Πλοῖα ἥλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἥλικίας ταύτης. Πλοῖα ἥλικίας κάτω τῶν 30 ἐτῶν, νηολογούμενα ἐν Ἑλλάδι ἀπαλλάσσονται ἐπὶ 5ετίαν τῆς φορολογίας καὶ δι' ὅσον χρόνον ἐκτελοῦν τακτικὰς γραμμάτους. Πλοῖα δρομολογούμενα εἰς τακτικὰς γραμμάτους καταβάλλουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὁριζομένου φόρου.

Πλοῖα ναυπηγούμενα ἐν Ἑλλάδι ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου ἐπὶ 12ε-

τίαν. Πλοϊα ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἑτῶν ὑποκείμενα εἰς ἀνακατασκευήν, μετα-
σκευήν, συμπληρώσεις κλπ. ἐν Ἑλλάδι, ἐφ' δοσον διὰ τὰς ἐργασίας ταύτας
εἰσήχθη ἔνον συνάλλαγμα, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου κατ' ἀντιστοιχίαν,
ἔνδες ἔτους ἀπαλλαγῆς πρὸς δαπάνην 100.000 δολαρίων, μὴ δυναμένης τῆς
ἀπαλλαγῆς νὰ ἐκταθῇ ἀνω τῶν 10 ἑτῶν.

'Ἐπὶ ἐκποιήσεως ὀλοκλήρου ἢ ἵδιανικοῦ μεριδίου πλοίου δὲν ἐπιβάλλεται
φόρος μεταβιβάσεως, τέλη χαρτοσήμου καὶ πάσης φύσεως τέλη ἢ δικαιώμα-
τα ὑπὲρ τρίτων.

Οὐδεὶς φόρος καταβάλλεται ἐπὶ δωρεᾶς, συστάσεως προικὸς ἢ κληρονο-
μίας ἔχούσης ἀντικείμενον πλοῖον κατὰ τὸν A.N. 465 ἢ μερίδιον ἐπὶ πλοίου.

Διὰ τὴν ἐκποίησιν ἢ ὑποθήκευσιν τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαποὺς ἀπατεῖ-
ται βεβαίωσις τοῦ ἀρμοδίου Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου ὅτι ἔχουν ἐκπληρωθῆ ἀι
φορολογικαὶ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοκτήτου.

Διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν Ἄπουργῶν Συντονισμοῦ, Δικαιοσύνης καὶ
Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ωνθμίζονται τὰ δρια, ἐντὸς τῶν ὁποίων θὰ τελῇ ἢ
ἀμοιβὴ δικηγόρων μετεχόντων εἰς τὴν κατάρτισιν συμβάσεων ἀφορωσῶν εἰς
πλοῖα.

Καθεστώς ἐγκριτικῶν πράξεων

'Ως ἀνεφέρθη ἀνωτέρῳ, εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις περιλαμβάνεται ὁ
ἔξασφαλιστικὸς δρος ὅτι ὃς πρὸς τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων θὰ ἐφαρμό-
ζωνται αἱ ἥδη ἰσχύουσαι διατάξεις (νῦν τὸν A.N. 465/1968) μὴ δυναμένης
νὰ ἰσχύῃ ὡς πρὸς τοῦτο οἰδηπότε μεταγενεστέρας δυσμενοῦς ωνθμίσεως.

'Ομοίως εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις νηολογήσεως περιλαμβάνεται ὁ δ-
ρος ἀπαλλαγῆς ἐκ τοῦ φόρου εἰσοδήματος, τῶν κερδῶν τῶν προερχομένων
ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου κλπ. (κατὰ τὰ εἰδικώτερον, ἀνωτέρω, ἀνα-
φερούντα).

'Εξ ἀλλού ἐδημοσιεύθη τὸ N.D. 509/70 τὸ ὄποιον ωνθμίζει τὰ τῆς φο-
ρολογίας διὰ δύο κατηγορίας πλοίων ἤτοι διά:

Τὰ ἐπιβατηγὰ τὰ ἐπεκτείνοντα τοὺς πλόας των εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτε-
ρικοῦ ἢ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ λιμένων τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ

Τὰ ἄνω τῶν 500 καὶ μέχρι 3.000 κ.ο.χ. σιδηρὰ φορτηγὰ πλοῖα ἔηροῦ καὶ
ὑγροῦ φορτίου καὶ πλοῖα ψυγεῖα ἀνεξαρτήτως πλόων.

Διὰ μὲν τὰ πλοῖα τῆς πρώτης κατηγορίας προσβλέπεται ἡ ωνθμισις τοῦ
A.N. 465/68. Διὰ τὰ πλοῖα τῆς δευτέρας κατηγορίας παρέχονται αἱ ωνθμί-
σεις τοῦ A.N. 465/1968, πλὴν τῶν περιπτώσεων τῆς μεταβιβάσεως λόγῳ
προικός, κληρονομίας καὶ δωρεᾶς αἵτινες δὲν ἐξαιροῦνται τῆς φορολογίας.

4. Κίνητρα παρεσχέθησαν καὶ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ὡς ξένων ἐμ-

φανιζομένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Ἑλλάδι, διὰ τῶν ἥδη μνημονεύθεντων A.N. 89/1967 καὶ 378/1968.

Διὰ τοῦ A.N. 378/1968 «περὶ συμπληρώσεως τοῦ A.N. 89/1967 περὶ ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ἐμποροβιομηχανικῶν ἔταιρειῶν» ἐπεδιώχθη δῆτας ἡ προσπάθεια προσελκύσεως πρὸς ἐγκατάστασιν ἐν Ἑλλάδι ξένων ἐμποροβιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων, ητις ἀνελήφθη διὰ τοῦ A.N. 89/1967, ἐπεκταθῆ καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Οὗτω, διὰ τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ A.N. 378 δοκεῖται ὅτι ἀλλοδαπὰ ναυτιλιακὰ ἐπιχειρήσεις δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἐν Ἑλλάδι, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ A.N. 89/1967 καὶ νὰ ἀπολαύσουν τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νόμου τούτου καὶ τοῦ A.N. 378, κατόπιν κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὀπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἣς παρέχεται ἡ ἀδεια ἐγκαταστάσεως. Ἐξ ἄλλου, ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ ἐπιχειρήσεις ἡ γραφεῖα, ἐγκατεστημέναι ἐν Ἑλλάδι, δύνανται νὰ ὑπαχθοῦν δι' δμοίας ἀποφάσεως εἰς τὰς διατάξεις τῶν A.N. 89 καὶ 378, ἐφ' ὅσον αἱ δραστηριότητές των εἶναι αἱ αὐταὶ πρὸς τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἐγκαθίστανται βάσει τῶν προαναφερθέντων νόμων. Πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαίαν, ὃν ἡ πρακτόρευσις ἡ ἡ διαχείρισις γίνεται ὑπὸ ἐγκαθισταμένων ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ἔταιρειῶν, ἀπαλλάσσονται παντὸς φόρου, τέλους, εἰσφορᾶς ἡ κρατήσεως.

Αἱ ναυτιλιακὰ ἐπιχειρήσεις αἱ ὑπαγόμεναι εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀνωτέρω A. Νόμων ἀπαλλάσσονται φόρων, τελῶν κλπ. διὰ τὸ εἰσόδημα, τὸ δόποιον κτῶνται ἐκ τῶν δραστηριοτήτων των τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς ἀδείας ἐγκαταστάσεως ἡ ὑπαγωγῆς.

Τῆς φορολογικῆς ταύτης ἀπαλλαγῆς ἀπολαύσουν πάντες οἱ ξένης ἔθνικότητος ὑπάλληλοι τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων.

Αἱ ἀδειαι ἐργασίας καὶ παραμονῆς τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐν λόγῳ ἔταιρειῶν δύνανται νὰ παρατείνωνται ἀνὰ διετίαν ἀπεριορίστως καὶ ἐφ' ὅσον ἵσχει ἡ ὑπαγωγὴ τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς διατάξεις τῶν προαναφερθέντων νόμων.

Τὰ διὰ τοῦ A.N. 89/1967 παρασχεθέντα πλεονεκτήματα, ἀτινα ἐπεκτείνονται διὰ τοῦ A.N. 378/1968 καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἶναι:

- Χορήγησις εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν προσωπικὸν τῶν ὑπαγομένων εἰς τὸν Νόμον ἐπιχειρήσεων, ἀδείας ἐργασίας καὶ παραμονῆς ἐν Ἑλλάδι διὰ διάστημα δύο ἔτῶν, δυνάμενον νὰ παραταθῇ ἐπὶ μίαν εἰσέτι διετίαν.
- Δυνατότης χορηγήσεως εἰς τὸ ἀνωτέρω προσωπικὸν πιστοποιητικοῦ φορολογικῆς ἐνημερότητος, ίσχύοντος δι' ἐν ἔτος.
- 'Απαλλαγὴ ἐκ δασμῶν, φόρων κλπ. τῶν εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰδῶν, ἀτινα ἀναγκαιοῦν διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν γραφείων των.
- 'Απαλλαγὴ ἐκ τοῦ φόρου εἰσοδήματος καὶ παντὸς ἄλλου τέλους, φόρου κλπ. τοῦ εἰσοδήματος, τὸ δόποιον κτᾶται ἐξ ἐργασιῶν, ὃν τὸ ἀντικείμενον

εύρίσκεται ἐκτὸς Ἑλλάδος.

- 'Ατελής εἰσαγωγὴ καὶ κυκλοφορία αὐτοκινήτων ίδιωτικῆς χρήσεως διὰ τὸ ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιχειρήσεων.
- Δυνατότης ταχυδρομήσεως συστημένων ἐπιστολῶν ἀνευ ἐλέγχου ὑπὸ τοῦ ταχυδρομείου.
- Εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ ἀνευ διατυπώσεων διαφημιστικοῦ ὑλικοῦ.
- 'Εξαίρεσις ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀρθρου 53 α'. τοῦ N. 2190, ἀφορώσης εἰς τὴν τήρησιν βιβλίων εἰς τὴν ἐλληνικὴν γλῶσσαν.
- Εἰδη ἀτελῶς εἰσαχθέντα, δύνανται νὰ ἐπανεξαχθοῦν ἐλευθέρως.

Εἰς τὰς ἐκδιδομένας καὶ δημοσιευμένας εἰς Φ.Ε.Κ. τ. Β'. κατὰ τοὺς A.N. 89 καὶ 378 κοινὰς ἀποφάσεις τῶν 'Τπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῆς ἢ ὑπαγωγῆς ἡμεδαπῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρείας εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀνωτέρω A. Νόμων περὶ λαμβάνονται τὰ ἔξης κύρια σημεῖα:

'Η ἔγκρισις παρέχεται, ἐφ' ὅσον ἔκ τοῦ καταστατικοῦ τῆς ἐταιρίας αὗτῃ:

- 1) 'Ασκῇ συντονισμὸν καὶ διεκπεραίωσιν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν (διαχείρισις καὶ ἐκμετάλλευσις πλοίων) καὶ
- 2) 'Αντιπροσωπεύη καὶ διαχειρίζηται τὰς ὑποθέσεις ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν.

Δι' ἀποφάσεως ἐπιτρέπεται ἡ ἐν 'Ἑλλάδι ἐκτέλεσις τῶν ἔξης ἐργασιῶν:

- 1) 'Η ἔξεύρεσις πληρωμάτων, ἐλληνικῶν (δπότε θὰ τηρῶνται αἱ ἑκάστοτε ἰσχύουσαι συναφεῖς διατάξεις) καὶ ἔνων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων.
- 2) 'Η ἐκκαθάρισις καὶ ἔξόφλησις ἐν 'Ἑλλάδι ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, τῶν δφειλομένων εἰς τὰ πληρώματα ἢ τὰς οἰκογενείας των ἀμοιβῶν, νοσηλείων, ἔξόδων κλπ.

3) 'Η ἐπιμέλεια παντὸς θέματος ἀφορῶντος εἰς τὴν ἐν 'Ἑλλάδι φορολογίαν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐταιρείας πλοίων.

- 4) 'Η ἐπιμέλεια παντὸς θέματος σχετικοῦ μὲ τὸ N.A.T.
- 5) 'Η ἐπιμέλεια θεμάτων σχετικῶν μὲ τὴν συντήρησιν, ἐπισκευὴν, ἀφοδιασμὸν τῶν πλοίων.

6) 'Ο ἐφοδιασμὸς διὰ καυσίμων, τροφίμων καὶ ὑλικῶν τῶν πλοίων, κατὰ τὴν προσέγγισίν των εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας.

7) 'Η σύναψις συμβάσεων ἀναφερομένων εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων (ναύλωσιν κλπ.) ἐφ' ὅσον δὲν ἀφοροῦν εἰς μεταφοράς ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα ἐντὸς τῆς 'Ἑλλάδος.

8) 'Η ἐπιμέλεια παντὸς ζητήματος σχετικοῦ μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐταιρείας πλοίων, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἐγγραφῆς τῶν πλοίων εἰς Συνεταιρισμοὺς ἀσφαλίσεως τῆς ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου (Clubs).

9) 'Ο διορισμὸς καὶ ἡ ἀνάκλησις πρακτόρων εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ

κόσμου καὶ ἡ ἀποστολὴ εἰς αὐτοὺς ἐμβασμάτων.

10) Ἡ διαπραγμάτευσις καὶ σύναψις συμβάσεων ναυπηγήσεως ἢ ἀγοραπωλησίας πλοίων.

11) Ἡ ἐπιμέλεια τῶν ἀπαιτήσεων καὶ ὑποχρεώσεων τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐταιρίας πλοίων ἐξ οἰασδήποτε συμβατικῆς ἢ ἐξωσυμβατικῆς αἵτίας (ἀδαρίαι, συγκρούσεις κλπ.) καὶ ἡ διενέργεια πάσης ὅλης πράξεως ἐντὸς ἢ ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος συναφοῦς πρὸς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, ἐξαιρουμένων τῶν μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων μεταφορῶν.

12) Ἡ σύναψις συμβάσεων διὰ τὴν προμήθειαν καυσίμων, λιπαντικῶν καὶ ἀνταλλακτικῶν διὰ τὰ πλοῖα.

13) Ἡ τήρησις λογιστικῶν βιβλίων, ὁ ἔλεγχος τῶν λογαριασμῶν, ἡ διενέργεια εἰσπράξεων καὶ πληρωμῶν κ.ἄ. διὰ τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐταιρίας πλοῖα.

Ἡ πρακτόρευσις τῶν πλοίων τῆς ἐταιρίας εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας ἢ ἄλλαι ἔργασίαι πλὴν τῶν ἐπιτρεπομένων, δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν παρεχομένην ἔγραψιν.

Ἀκολούθως σημειοῦνται αἱ ὑποχρεώσεις τῆς ἐγκαθισταμένης ἐταιρείας, ἥτοι:

1) 'Τποχρέωσις καταθέσεως ἐντὸς δύο μηνῶν ἐγγυήσεως ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου διὰ πᾶσαν ζημίαν, τὴν δόπιαν θὰ ὑφίστατο τοῦτο ἐκ τῆς παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν A.N. 89 καὶ 378 ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἐταιρίας.

2) 'Τποχρέωσις κατ' ἔτος ἐνημερώσεως τῶν 'Τπουργείων Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ τῆς διευθύνσεως τῶν γραφείων, ὡς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῶν στοιχείων ταυτότητος τοῦ παρὰ τῇ ἐταιρίᾳ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ.

3) 'Απαγόρευσις ἀναμίξεως τοῦ ἀλλοδαποῦ προσωπικοῦ τῆς Ἐταιρίας ἐν Ἑλλάδι εἰς ἑτέρας, πέραν τῶν ἐπιτρεπομένων δραστηριοτήτων.

4) 'Τποχρέωσις καλύψεως δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος, ἐξ δλοκλήρου τῶν δαπανῶν λειτουργίας καὶ τῆς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ.

5) 'Τποχρέωσις γνωστοποιήσεως ἐντὸς 15θημέρου πρὸς 'Τπουργεῖα Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πάσης μεταβολῆς τῆς ἐταιρίας, ὡς πρὸς τὴν ἰθαγένειάν της, τὸν τύπον της, τὴν ἔδραν καὶ τὸ ἀντικείμενόν της.

Τὰ αὐτὰ δικαιώματα παρέχονται, αἱ αὐταὶ ὑποχρεώσεις ἀναλαμβάνονται καὶ τὰ αὐτὰ ὡς ἀνωτέρῳ περιλαμβάνονται καὶ εἰς τὰς ἐκδιδομένας κοινὰς ἀποφάσεις τῶν 'Τπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ὑπαγωγὴν ἡμεδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐταιρῶν εἰς τὰς διατάξεις τῶν A.N. 89 καὶ 378, ἥτις γίνεται συμφώνως πρὸς τὴν παρ. 2 τοῦ ἀριθμοῦ 1 τοῦ A.N. 378/1968.

5. Κίνητρα πρὸς τούτοις ἐθεσπίσθησαν διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων ἐν

Έλλαδι. Ένψη τὰ «Έλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἐλειτούργουν ἀπὸ τοῦ 1959, ἐν τούτοις ἐλάχιστα μεγάλα πλοῖα ἐναυπηγήθησαν εἰς αὐτὰ μέχρι τοῦ 1968. Τπὸ τῆς Ἐθνικῆς Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως ἐθεσπίσθησαν τὰ μέτρα, ἀφ' ἐνὸς τῆς χορηγήσεως δανείων ὑπὸ τῶν Ἐμπορικῶν Τραπέζων μέχρις 80% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, διὰ ἐν 'Ελλάδι ναυπηγούμενα πλοῖα (τῶν δανείων ἔξιφλουμένων ἐντὸς 9ετίας διὰ 18 ἔξαμηνιαίων τοκοχρεολυτικῶν δόσεων πρὸς ἐπιτόκιον 7%) καὶ ἀφ' ἐτέρου τῆς παροχῆς τῆς ἐγγυήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν δανειοδοτοῦσαν Τράπεζαν μέχρι ποσοστοῦ 30% ἐπὶ τῆς ἀξίας τῆς ναυπηγήσεως.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω μέτρων ἐπεδιώχθη, τὸ μὲν ἡ συμβολὴ εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, τὸ δὲ ἡ δραστηριοποίησις τῆς ἐγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἥτις πράγματι ἥρχισε τὴν κατασκευὴν νηεγάλων πλοίων (S. D. 14 τύπου ἀντιλίμπερτ) μὲ πολὺ καλὸν ρυθμὸν καὶ εἰς λίαν ἴκανοποιητικὴν ποιότητα.

β'. **Ἐπίευξις καὶ διαιτήρησις ἰσορροπίας εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν τριῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, ἥτοι κράτους, ἐργαζομένων ναυτικῶν καὶ πλοιοκτηῶν.*

'Η ἰσορροπία αὕτη ἐπετεύχθη διὰ τῆς ἐφαρμογῆς δικαίας καὶ σταθερᾶς πολιτικῆς τῆς Κυβερνήσεως ἔναντι τῶν δύο ἄλλων παραγόντων καὶ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν καθιέρωσιν ἀρμονικῆς τριμεροῦς συνεργασίας. Οὕτως, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἔχει δημιουργηθῆ ἐνύμενὲς κλῖμα καὶ πνεῦμα ἐπ' ὀφελείᾳ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀφ' ἐτέρου δὲ κατεκτήθη ἡ ἀγάπη καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν ναυτικῶν πρὸς τὸ κράτος, μετὰ τὴν διαπίστωσιν ὅτι τοῦτο μετὰ στοργῆς, προθυμίας καὶ εὐλιξινοῦς ἐνδιαφέροντος ἐπιλαμβάνεται διὰ τῶν δργάνων του, τῶν προσβλημάτων τῶν ναυτικῶν μας (ἐργασία - ἀμοιβαί - συνθῆκαι ἐνδιαιτήσεως - ὑγεία), τῶν οἰκογενειῶν των καὶ τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος.

γ'. *Προσπάθεια διὰ τὴν δημιουργίαν ἐπαρκοῦς καὶ καταλλήλου ἐγχωρίου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.*

'Η προσπάθεια αὕτη, ἔχουσα ὡς σκοπὸν νὰ καταστήσῃ τὴν 'Ελλάδα σύγχρονον μέγα ναυτιλιακὸν κράτος ὅχι μόνον ἐξ ἀπόψεως δυνάμεως ἐμπορικοῦ στόλου, ἀλλὰ καὶ ἐκ πάσης ἄλλης ἀπόψεως, ἔχει τεραστίαν σημασίαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Εἰδικώτεραι ἐπιδιώξεις καὶ ἐπιτεύγματα ὑπῆρξαν τὰ κάτωθι:

1) 'Ο ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ νομοθετικοῦ πλαισίου τοῦ διέποντος τὴν Ναυτιλίαν. Σοβαρὸς ἀριθμὸς νομοθετημάτων ἀφορῶντων εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐδημοσιεύθη ἡ ἀκολουθεῖ τὴν δόδον πρὸς ψήφισιν καὶ δημοσίευσιν, ὃνταιέρως δὲ ὑπογραφμένεται ἡ κατάρτισις ὑπὸ εἰδικῶς συσταθείσης 'Ἐπιτροπῆς νομομα-

θῶν, τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Τὰ δύο βασικῆς σημασίας ταῦτα νομοθετήματα ὑπολογίζεται νὰ δημοσιευθοῦν ἐντὸς τοῦ 1971.

2) Ἡ βελτίωσις τῶν παρεχομένων πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἐν Ἑλλάδι τηλεπικοινωνιακῶν ὑπηρεσιῶν: Αἱ ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαι εἰναι ὑψίστης σπουδαιότητος διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, δοθέντος ὅτι αὗται χρησιμοποιοῦν ὡς κύρια δργανα τὰ μέσα τηλεπικοινωνιῶν. Χάρις εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ Ο.Τ.Ε. ληφθέντα μέτρα, ἐπετεύχθη ἡ ἀντιμετώπισις τῆς τηλεφωνικῆς ἐπαφῆς πρὸς ἔνας χώρας, ἡ πολλαπλότης τῆς πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν δρομολογήσεως κυκλωμάτων μέσω δορύφορων καὶ ἡ κατὰ προτεραιότητα ἐξυπηρέτησις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τηλεφωνικὰς καὶ τηλετυπικὰς συνδέσεις, καθ' ἥμεραν δὲ αἱ σημειούμεναι βελτιώσεις εἰναι προφανεῖς.

3) Παρ' ὅλον ὅτι ὡς ἐλέχθη, αἱ ἐλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις χρηματοδοτοῦνται κατὰ τὸ πλεῖστον ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐλήφθησαν μέτρα δραστηριοποίησεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰναι ἀξιόλογοι αἱ χρηγήσεις αἱ γενόμεναι παρὰ τῆς Ε.Τ.Β.Α. καὶ τῆς Ε.Τ.Ε. πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ὡς ἐπίσης εἰναι λίαν ἀξιοσημείωτα τὰ μέτρα διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοιών ἐν Ἑλλάδι καὶ διὰ τὴν παροχὴν τραπεζικῶν ἐγγυήσεων πρὸς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις δι' ἀγορὰν πλοιών. Ἐπαναλαμβάνεται τέλος ὅτι ἔχει τεῦθη ὡς στόχος ἡ Ἰδρυσις διὰ κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐξειδικευμένου φορέως ναυτιλιακῆς πίστεως ἦτοι Ναυτιλιακῆς Τραπέζης, τῆς ἰδρύσεως ταύτης ἀνατεθείσης εἰς τὴν Ε.Τ.Ε.

4) Πρὸς ἀνάσχεσιν τῆς πλήρους ἐξαρτήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐκ τῆς ἔνεντς, καὶ διὸν ἀφορᾶ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀσφάλισιν, καταβάλλεται προσπάθεια δημιουργίας ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐν Ἑλλάδι, ὅστε σταδιακῶς νὰ ἀναληφθῇ ὑπὸ ἐλληνικοῦ φορέως μέρος τῶν κινδύνων καὶ τῆς ἀσφαλίσεως πλοιών. Ἐθεσπίσθη κατ' ἀρχὴν τὸ νομοθετικὸν πλαισίον διὰ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Ν.Δ. 551/1970 «περὶ Ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀσφαλίσεως πλοιών καὶ ἀεροσκαφῶν» ἐπὶ τῇ βάσει δὲ αὐτοῦ συνεστήθη — ὡς προανεφέρθη — 'Ἑλληνικὴ Κοινοπραξίᾳ ἐκ 10 μεγάλων ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν τῆς ὁποίας τὸ Καταστατικὸν ἐδημοσιεύθη δι' ἐγκριτικῆς πράξεως, τῶν 'Τηπουργῶν Συνοτνισμοῦ, Οἰκονομικῶν, Εμπορίου καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς Φ.Ε.Κ. (Δελτίον Α.Ε. καὶ Ε.Π.Ε.) ἀριθμ. 648/14-5-1971.

5) Ὁς τομεὺς τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς χαρακτηρίζεται ἡ Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις καὶ δρῦμῶς διότι ἐξ αὐτῆς προέρχονται τὰ στελέχη τὰ ἐπανδροῦντα τὰ ἐμπορικά μας πλοῖα. Σήμερον εἰς δλόκληρον τὴν χώραν λειτουργοῦν 16 Δημόσιαι Σχολαὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (12 ὑπῆρχον πρὸ τῆς Ἐπαναστάσεως καὶ 4 ἰδρύθησαν μετ' αὐτήν), ἦτοι 5 Πλοιάρχων, 5 Μηχανικῶν, 2 Ἀσυρματιστῶν, 1 Θαλαμηπόλων, 1 Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων, 1 Ἐξειδικεύσεως εἰς ἡλεκτρονικὰ ναυτικὰ δργανα καὶ 1 Δυτῶν. Τελοῦν ὑπὸ Ἰδρυσιν 2 Σχολαὶ Προπαιδεύσεως, 1 Σχολὴ Μηχ/κῶν, 1 Σχολὴ

Μετεκπαιδεύσεως Στελεχών Ε.Ν. καὶ προγραμματίζεται ἡ ἔδρυσις εἰς διάφορα σημεῖα τῆς Ἑλλάδος ἐτέρων 4 Σχολῶν (ἀνὰ μιᾶς Πλοιάρχων, Ἀσυρματιστῶν, Μηχ/κῶν καὶ Προπαιδεύσεως).

“Ολαι αἱ λειτουργοῦσαι Σχολαὶ εὑρίσκονται εἰς λίαν ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀποδόσεως καὶ διαθέτουν ἀρίστας ἐγκαταστάσεις, τοιαῦται δὲ ἐγκαταστάσεις ἀνεγείρονται καὶ διὰ τὰς νέας Σχολὰς εἰς Χανιά, Θεσ/νίκην, Πρέβεζαν καὶ Ἀγιον Ἰωάννην Ρέντην.

Μέχρι τέλους 1970 ἐκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορ. Ναυτικοῦ ἀπεφοίτησαν 4.122 Ἄξ/κοι Ε.Ν., σήμερον δὲ φοιτοῦν εἰς αὐτὰς 1.089 σπουδασταὶ ἔξι ὅροι 45 ἀλλοδαποί.

Αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐνδιαφερόμεναι νὰ ἔχουν εἰς τὰ πλοῖα των ὑψηλῆς στάθμης προσωπικόν, ἰδίᾳ δὲ ἄξ/κούς, ἐπιδεικνύουν μεγάλον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς Δημοσίας Σχολὰς Ε.Ν. καὶ συμβάλλουν οἰκονομικῶς διὰ τὴν διατήρησιν ἐνὸς Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδεύσεως καὶ ἐτέρου κεφαλαίου διὰ τὴν χορήγησιν ὑποτροφιῶν (πάντως τὸ κύριον βάρος διὰ μὲν τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν Σχολῶν φέρει ὁ Προϋπολογισμὸς Δημοσίων Ἐπενδύσεων, ἰδίᾳ ἐπὶ Ἐπαναστάσεως, διὰ δὲ τὴν λειτουργίαν των ὁ τακτικὸς προϋπολογισμός).

6) Εἰς τὰ στοιχεῖα τὰ συνθέτοντα τὴν ἔννοιαν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἐντάσσονται καὶ αἱ εἰδικαὶ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι αἱ παρεχόμεναι πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, δι' ἃς ἀνεφέρθη ἀνωτέρῳ ἥδη ὅτι ὡς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ὑφίσταται πλήρης ἔξαρτησις παρὰ ξένων (τῶν ἀνεγνωρισμένων Νηγνομόνων).

Δι' ὧδισμένην μόνον κατηγορίαν πλοίων (ἀκτοπλοϊκά, ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά) χρησιμοποιοῦνται ὡς προανεφέρθη αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ εἰς λίαν περιωρισμένην κλίμακα χρησιμοποιοῦνται αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηγνώμονος.

7) Ἡ Ἑλληνικὰ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία ἀποτελοῦσα καὶ αὕτη στοιχεῖον τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποδομῆς, πραγματοποεῖ οὖσιάδη βήματα προόδου, ὅστε ἔξι ἀπόφεως μὲν ναυπηγήσεως νὰ κατασκευάζῃ σήμερον 5 - 7 μεγάλα πλοῖα ἐτησίως καὶ διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον περὶ τὰ 15 - 20, ἔξι ἀπόφεως δὲ ἐπισκευῶν νὰ ἔχησητεῇ μεγάλον ἀριθμὸν πλοίων, δστις δύναται νὰ καταστῇ πολὺ μεγαλύτερος μὲ προφανῆ σοθαρὰ δφέλη διὰ τὴν Ἐθνικήν μας οἰκονομίαν. Τὰ ὑφιστάμενα τρία μεγάλα Ναυπηγεῖα (Σκαραμαγκᾶ - Ἐλευσίνος - Σύρου) ἀσχολοῦνται κυρίως μὲ ἐπισκευάς, μόνον δὲ — ἐπὶ τοῦ παρόντος — τὰ «Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα πραγματοποιοῦν ναυπηγήσεις, πληθὺς δὲ μέσων καὶ μικρῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν βάσεων ἀσχολεῖται ἐπιτυχῶς μὲ ἐπισκευάς, μετασκευάς, συντήρησιν, ὡς καὶ κατασκευὴν μικρῶν σκαφῶν.

8) Ούσιάδη παράγοντα τής ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς μιᾶς χώρας ἀποτελεῖ ὁ κρατικὸς φορεὺς δι' οὗ ἀσκεῖται ἡ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας διοίκησις, καὶ ὃς πρὸς τὴν χώραν μας τὸ 'Τπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τοῦτο εἶναι ἀρμόδιον διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν χάραξιν τῆς Κυθερητικῆς ναυτιλιακῆς, τὴν ἐφαρμογὴν ταύτης, τὴν παρακολούθησιν τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῆς καὶ τὴν ὑποβολὴν εἰσηγήσεων ἀρμόδιως διὰ πᾶν θέμα σχετικὸν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ Τ.Ε.Ν. ἔχον ὃς ἀντικείμενον ἀρμοδιότητος τὸ πλοῖον καὶ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τοὺς ναυτικοὺς καὶ τοὺς λιμένας, ἐπιδρῷ ἀμέσως καὶ εὐθέως διὰ τῆς συμπεριφορᾶς του ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ συμβάλλει οὐσιωδῶς εἰς τὴν ὑπαρξιν εὑμενοῦς ἢ δυσμενοῦς κλίματος λειτουργίας αὐτῶν καὶ τῆς ἀπατούμενης συνεργασίας μεταξὺ Δημοσίου καὶ ιδιωτικῶν φορέων.

Τὸ Τ.Ε.Ν. ὃς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἀκολουθεῖ σήμερον (καὶ δφείλει ν' ἀκολουθῇ πάντοτε) τὰς ἔξης ἀρχάς:

- Μετὰ συνεπείας ἐφαρμογὴ τῆς χαρασσομένης Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.
- 'Αποφυγὴ δχληροῦ παρεμβατισμοῦ καὶ περιορισμὸς αὐτοῦ εἰς δ, τι σχετίζεται μὲ τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας ἢ δ, τι εἶναι ἀπαραίτητον.
- Τήρησις σταθερότητος καὶ ἀντικειμενικότητος εἰς τὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν διοικητικὰ μέτρα.
- Πρόθυμος ἔξυπηρέτησις πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν διὰ πᾶν νόμιμον αἴτημά των.
- Καταβολὴ πάσης προσπαθείας διὰ τὴν διατήρησιν ἴσορροπίας εἰς τὰς σχέσεις κράτους - πλοιοκτητῶν -ναυτικῶν.
- 'Εντιμότης καὶ ἀκεραιότης κατὰ τὴν ἐνάσκησιν τῶν καθηκόντων τῶν κρατικῶν δργάνων τῶν ἀνηκόντων εἰς αὐτό.
- Προσπάθεια διατηρήσεως εὑμενοῦς κλίματος πρὸς ἀσκησιν ἐν 'Ελλάδι τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Διὰ τὴν πληρεστέραν ἀπόδοσιν καὶ τὴν διεύρυνσιν τοῦ ρόλου τοῦ Τ.Ε.Ν. ιδίᾳ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν χάραξιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, τὴν βαθεῖαν μελέτην τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν λυσιτελεστέραν ἀντιμετώπισίν των εἰς τὸν εὐρύτερον, διεθνῆ χώρον, ἔχει ἀποφασισθῇ ἀναδιάρθρωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Τ.Ε.Ν. καὶ δργανωτικὴ ἀναπροσαρμογὴ αὐτοῦ, αἵτινες τελοῦν ὑπὸ ὑλοποίησιν, δημοσιευθέντος τοῦ σχετικοῦ πρὸς τοῦτο Νόμου - πλαισίου, ἦτοι τοῦ Ν.Δ. 856/71 (ΦΕΚ. Α'/57/18-3-71) «περὶ δργανώσεως τῶν 'Τπηρεσιῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ουθμίσεως θεμάτων ἐποπτείας τῶν ὑπὸ αὐτὸν ὑπαγομένων Ν.Π.Δ.Δ.».

δ'. Μέριμνα πρὸς δημιουργίαν καθολικῆς γαυτικῆς συνειδήσεως εἰς τὸν Ἐλ-ληνικὸν Λαὸν καὶ πρὸς προσέλκυσιν νέων ἐξ δλῶν τῶν περιφερειῶν τῆς χώρας εἰς τὸ γαυτικὸν ἐπάγγελμα.

'Η Ναυτιλία μας παρ' δλον δτὶ ἀποτελεῖ τὸ καύχημα τῆς Πατρίδος — δμοῦ μὲ τὰς Ἐνόπλους μας Δυνάμεις — τὸν πρωταθλητὴν καὶ ὀλυμπιονίκην εἰς τὸν διεθνῆ στῖθον, ἐφ' ὅσον κατ' οὐσίαν εἶναι ἡ πρώτη εἰς τὸν κόσμον, ἐν τούτοις ἦτο ἄγνωστος ἐν πολλοῖς εἰς τὸν Ἐλληνικὸν Λαόν, ὁ δποῖος παρέμεινεν μαχρὰν αὐτῆς. 'Απητήθη σοθαρὰ καὶ ἐργάδης προσπάθεια διὰ νὰ ἀντιληφθοῦν δλοι οἱ Ἐλληνες τὴν σημασίαν της, νὰ τὴν ἀγαπήσουν, νὰ συνδεθοῦν μαζί της. Καὶ τὸ ἐπίτευγμα τοῦτο εἶναι μεγίστου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἥτις κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον δρᾶ ἐντὸς φιλικῆς καὶ συμπαθοῦς διακειμένης πρὸς αὐτὴν κοινῆς γνώμης καὶ εὑρυτέρου περιβάλλοντος. 'Ομοίως, διὰ τῆς προσπαθείας αὐτῆς καλλιεργεῖται τὸ ἔδαφος πρὸς προσέλκυσιν νέων ἐξ δλῶν τῶν περιφερειῶν τῆς χώρας, διὰ νὰ ἐργασθοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων μας. 'Ανεφέρθη ἥδη δτὶ ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων ἀποτελεῖ δξὺ πρόβλημα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. 'Εξ ἀλλου, αὶ κατ' ἔξοχὴν ναυτικαὶ περιοχαὶ δτὶ εἶχον νὰ προσφέρουν τὸ προσέφερον. 'Απαιτεῖται προσέλκυσις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν Ἐλλήνων νέων ἐκ πάσης περιφερείας. 'Η μέριμνα διὰ τὴν τοιαύτην προσέλκυσιν, ἔκτελουμένη σαφῶς καὶ πολλαπλῶς ὑπὸ τοῦ συγχρόνου κράτους, ἴδιαιτέρως ἐνδιαφέρει τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν (ὧς ἔξετένη καὶ ἀνωτέρω) ἥτις μὲ ἀληθῆ ἀγωνίαν παρακολουθεῖ τὴν ἔκβασιν τῶν σχετικῶν προσπαθειῶν, μὴ ἐπιθυμοῦσα νὰ προσφεύγῃ εἰς ξένα πληρώματα, ώς εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ πράττῃ δταν αἱ ἐγχώριαι πηγαὶ ἔξαντλοῦνται.

ε'. Συμμετοχὴ τοῦ κράτους εἰς τὸν Ὁργανισμὸν καὶ τὰς Ὁργανώσεις τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ στενὴ συνεργασία μετ' ἄλλων χωρῶν διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων.

'Ελέχθη ἥδη καὶ εἶναι αὐτονόητον, ἐὰν δὲν εἶναι γνωστόν, δτὶ τὰ θέματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, λόγῳ τῆς ἴδιομορφίας της καὶ τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος της, λίαν περιωρισμένως εἶναι ἐσωτερικῆς φύσεως δι' ἔκαστον κράτος (λ.χ. τὰ θέματα ἀκτοποίας), ώς ἐπὶ τὸ πλεῖστον δὲ εἶναι διεθνοῦς φύσεως. 'Ως ἐκ τούτου ἐπιβάλλεται, ἴδιᾳ παρὰ τῶν ναυτιλιακῶν κρατῶν, ἡ διεθνῆς μετὰ τῶν λοιπῶν κρατῶν συνεργασίᾳ πρὸς ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων καὶ τὴν λύσιν αὐτῶν.

'Η τοιαύτη διεθνῆς συνεργασία (περὶ τῆς μορφῆς καὶ τῶν τάσεων τῆς δποίας ἐγένετο ἥδη καὶ ἀνωτέρω λόγος) ἥτις γίνεται ἐπὶ ἐπιπέδου κρατικῶν ἀντιπροσώπων, ἐνδιαφέρει ζωηρῶς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, διότι αἱ γενόμεναι ρυθμίσεις, αἱ λαμβανόμεναι ἀποφάσεις καὶ αἱ διεξαγόμεναι συζητήσεις ἀφοροῦν εἰς αὐτάς, εἴτε ἔχουν ώς ἀντικείμενον τεχνικά, εἴτε νομικά,

είτε οίκονομικά θέματα σχέσιν ̄χοντα μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

‘Η Ἐλλὰς μετέχει — ώς δφείλει — δι’ ἐκπροσώπων της δλων τῶν Ὀργανισμῶν καὶ Ὁργανώσεων, ἔξειδικευμένου ναυτιλιακοῦ χαρακτῆρος καὶ μή.

‘Ἐξειδικευμένου ναυτιλιακοῦ χαρακτῆρος εἰναι κυρίως τὰ ἔξης δργανα:

1) ‘Η (ἀτύπως ὑφισταμένη) Ναυτιλιακὴ Συμβουλευτικὴ Ὀμὰς (Consultative Shipping Group) ἡς μετέχουν οἱ ἀρμόδιοι Ὄπουργοι 12 ναυτιλιακῶν χωρῶν. (‘Η πρόσφατος συνδιάσκεψίς των συνηλθεν εἰς Τόκιο ἀπὸ 2 - 6/2/71).

2) ‘Ο Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὁργανισμὸς (Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO), δστις ἀσχολεῖται μὲ τεχνικὰ κυρίως καὶ νομικὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας.

Γενικωτέρου χαρακτῆρος διακριτικὰ δργανα ἀσχολούμενα καὶ μὲ θέματα Ναυτιλίας εἰναι (τὰ κυριώτερα): ‘Ο Ὁργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως — O.O.S.A. (Organization of Economic Cooperation and Development — O.E.C.D.) ἡ Διεθνὴς Διάσκεψις Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως (τοῦ O.H.E.) (United Nations Conference on Trade and Development — UNCTAD), ‘Ο Διεθνὴς Ὁργανισμὸς Ἐργασίας (International Labour Organization), δ Ὁργανισμὸς τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου (NATO), ἡ Ἔνδρωπακὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης κ.ἄ.

Οἱ ἀνωτέρω Ὁργανισμοὶ κατανέμουν τὸ ἔργον των εἰς σωρείαν Ἐπιτροπῶν καὶ Ὄπετροπῶν, εἰς ἓντοτε μετέχει ἡ χώρα μας.

Παραλλήλως, ὑφίσταται πληθὺς δργανώσεων μὴ διακυβερνητικοῦ χαρακτῆρος, τὰς ἐργασίας καὶ τὰς ἀποφάσεις τῶν ὅποιων δμως παρακολουθεῖ τὸ κράτος μετὰ πολλοῦ ἐνδιαφέροντος.

‘Ο ρόλος τοῦ κράτους εἰς τὰς διεθνεῖς σχέσεις του ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν εἰναι, νὰ συνεργάζεται μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων δργανώσεων τῶν πλοιοκτητῶν (ἡ ναυτικῶν, κατὰ περίπτωσιν), νὰ μετέχῃ τῶν ἐκάστοτε συνεδρίων καὶ συσκέψεων, νὰ προωθῇ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐφ’ δσον τὰς κρίνη ὡς ὁρθάς, νὰ συμπράττῃ δμοῦ μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἄλλων κρατῶν εἰς τὴν λῆψιν τῶν ἀποφάσεων καὶ τελικῶς νὰ ἐνημερώνῃ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐπὶ τῶν διεξαχθεισῶν συζητήσεων καὶ τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων, δσάκις δὲ πρέπει νὰ γίνεται τοῦτο, νὰ ἐκδίδῃ τὰς ἀπαιτούμενας νομοθετικὰς ἡ διοικητικὰς πράξεις πρὸς ὑλοποίησιν τῶν ἀποφασιζομένων.

Πάντα ταῦτα ̄χουν ίδιαιτέραν σημασίαν διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, εἰς τὰς ὅποιας κατὰ τὸ πλεῖστον ἀφοροῦν καὶ δι’ αὐτὸ δη συμβολὴ τοῦ κράτους εἰς τὸν τομέα τοῦτον εἰναι λίαν ἀξιόλογος καὶ ἀποτελεῖ εὔτύχημα τὸ ἥδη ἀναφερθέν, δτι δηλ. ὑπάρχει γενικωτέρα τάσις καὶ διάθεσις τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν νὰ ἀμύνωνται ἀπὸ κοινοῦ καὶ νὰ συνεργάζωνται διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ γενικοῦ χαρακτῆρος ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Χαιρετισμός	Σελ. 3
Εἰσαγωγὴ	» 4
Α' 'Η ναυτιλιακή ἐπιχείρησις ἐν γένει, χαρακτηριστικὰ καὶ ἴδιομορφίαι	» 5
Β' 'Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἴδιαιτερα χαρακτηριστικὰ καὶ ἴδιομορφίαι ταύτης	» 12
Γ' 'Η Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ - ἐν γένει - καὶ αἱ ἔναντι τῆς Ναυτιλια- κῆς ἐπιχειρήσεως θέσεις αὐτῆς	» 20
Δ' 'Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ καὶ ἡ ὑπ' αὐτῆς ἀντιμετώπισις τῶν προβλημάτων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως I. Γενικὰ τινὰ περὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς	» 22
II. 'Η Ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καὶ ἡ σύγχρονος Ἑλληνικὴ Ναυτι- λιακὴ Πολιτικὴ	» 24

ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΙΛΙΟΥ

- 1) «Οίκονομική Πολιτική και Οίκονομική άνάπτυξης» Θεσσαλονίκη 1959.
- 2) «Η συμβολή των 'Επιχειρηματιῶν εἰς τὴν θεμελίωσιν και διάδοσιν τῶν ἀρχῶν τῆς 'Επιστημονικῆς 'Οργανώσεως», Θεσσαλονίκη 1960.
- 3) «Ο Leonardo da Vinci και ἡ 'Επιστημονική 'Οργάνωσις» (Διατριβὴ ἐπὶ διδακτορίᾳ), Θεσσαλονίκη 1961.
- 4) «Τὸ πρόβλημα τοῦ μεγέθους τῶν Ἑλληνικῶν 'Επιχειρήσεων ἐν ὅψει τῆς συνδέσεως μετὰ τῆς Ε.Ο.Κ.», Θεσσαλονίκη 1962.
- 5) «'Οργανωτική» ('Οργάνωσις και Διοίκησις 'Επικεταλλεύσεων και 'Επιχειρήσεων). Πολυγραφήμεναι παραδόσεις διὰ τὴν 'Ανωτάτην Σχολὴν Βιομηχανιῶν Σπουδῶν Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη 1963.
- 6) «Η 'Αποθήκευσις» ('Ορθολογικὴ δργάνωσις τῆς 'Αποθήκης). 'Αθῆναι - Θεσσαλονίκη, 1964.
- 7) «Λειτουργίαι τῆς 'Επικεταλλεύσεως και 'Οργάνωσις». 'Αθῆναι 1964.
- 8) «Η προστασία τῆς 'Επαρχιακῆς Βιομηχανίας». Θεσσαλονίκη 1964.
- 9) «Ἐννοιολογικὸς προσδιορισμὸς και κριτήρια διακρίσεως Βιομηχανίας και Βιοτεχνίας», 'Αθῆναι 1965.
- 10) «Οργάνωσις 'Επιχειρήσεως λιανικῆς παλήσεως», ("Έκδοσις 'Ελληνικοῦ Κέντρου Παραγωγικότητος). 'Αθῆναι 1965.
- 11) «Ο ἐκσυγχρονισμὸς τῶν Ἑλληνικῶν 'Επιχειρήσεων ώς σύνθετον πρόβλημα δργανώσεως, ἐπενδύσεων και πιστοδοτήσεως». Θεσσαλονίκη, 1965.
- 12) «Σύγχρονοι κατευθύνσεις ἐπιχειρηματικῆς Διοικήσεως». ("Έκδοσις Α.Σ. Β.Σ.Θ.), Θεσσαλονίκη 1966.
- 13) «Αἱ ἐπενδύσεις ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς 'Επιχειρήσεως ὑπὸ δργανωτικὴν θεώρησιν», Θεσσαλονίκη 1966.
- 14) «Η ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος ἐνισχύσεως τῆς μικρᾶς ἐπιχειρήσεως ἀλλαχοῦ και ἐν 'Ελλάδι», 'Αθῆναι 1966.
- 15) «Εἰσαγωγὴ εἰς τὴν 'Οργανωτικήν, Γενικήν και Μικροοικονομικήν», 'Αθῆναι - Θεσσαλονίκη 1967.
- 16) «Στοιχεῖα τεχνικῆς τῶν Συναλλαγῶν», Θεσσαλονίκη 1968.
- 17) «Κατευθύνσεις και πραγματοποίησεις εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα κατὰ τὴν πρώτην τριακονταετίαν ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ νέου 'Ελληνικοῦ Κράτους», Θεσσαλονίκη 1968.
- 18) «Η δργάνωσις ως ἔννοια γενική». Θεσ/νίκη, 1968 ('Ανάτ. ἐκ τόμου Η'. Κυριακοπούλου).

- 19) «Ηγεσία και Διοίκησις έν τῇ ἐπιχειρήσει». Θεσ/νίκη 1968 ('Ανάτυπον ἐκ τόμου Δ. Καρανίκα).
- 20) «Σύγχυσις ἀρμοδιοτήτων εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις», Θεσσαλονίκη 1969.
- 21) «Ἡ δργάνωσις ὑπὸ κοινωνικὴν ἔποψιν», Θεσ/νίκη 1969. ('Ανάτυπον ἐκ τόμου X. Φραγκίστα).
- 22) «Ναυτιλία - Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία - Ἐθνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτική», 'Αθῆναι 1969.
- 23) «Ἐᾶσαγωγὴ εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Οἰκονομίαν και Οἰκονομικήν», 'Αθῆναι 1969.
- 24) «Προσφορὰ εἰς τὴν Μεγάλην Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν», 'Αθῆναι 1969.
- 25) «Ναυτιλιακὴ Ἄποδομή - Σύγχρονος Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Ἄποδομή», Πειραιεύς, 1970.
- 26) «Kompetenzkonflikte in der Unternehmung» Berlin, 1969.
- 27) «Θάλασσα και Ναυτιλία εἰς τὰ Ὁμηρικὰ ἔπη», Χίος 1969.
- 28) «Ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἰς ἀριθμούς», Πειραιεὺς 1970.
- 29) «Ἐθνικὴ "Αμυνα - Ἐμπορικὴ Ναυτιλία - Ἐθνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτική», 'Αθῆναι 1970.
- 30) «Ἡ Διεθνής Ναυτιλιακὴ Συνδιάσκεψις τῶν 12 Ἄπουργῶν εἰς Τόπο (2 - 4.2.71) και ἡ σημασία της διὰ τὴν διεθνῆ και τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν».
- 31) «Οἱ οἰκονομικοὶ παράγοντες εἰς τὸν Ἀγῶνα τῆς 'Ανεξαρτησίας» ('Ανάτυπον ἐκ τοῦ Δελτίου Ἐμπορικοῦ και Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Θεσ/νίκης), Μάρτιος 1971.
- 32) «Ἐθνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτική — Ἄπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».
- 33) «Ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἰς ἀριθμούς». Στοιχεῖα 1970 — Πειραιεὺς 1971.