

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝ ΤΩ ΠΛΑΙΣΙΩ, ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ

Υπό τοῦ κ. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Καθηγητοῦ τῆς Α.Β.Σ.

Ἡ σύνδεσις τῆς χώρας μας μετὰ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινοτή-
τος ἔχει τεθῆ εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ τρέχοντος ἔτους (1). Ἡ
μελέτη ὅθεν καὶ ἀντιμετώπισις, τῶν ἐκ ταύτης ἀπορρεόντων προβλημάτων
καὶ τῶν ἀναμενομένων ἐξελίξεων, προσλαμβάνει ἐπείγοντα χαρακτῆρα. Ἐχουν
προηγηθῆ ἀπὸ τοῦ βήματος τούτου διακεκριμένοι ὁμιληταί, πολὺ περισσότε-
ρον ἐμοῦ ἀρμόδιοι, καθ' ὕλην, ὅπως διατυπώσουν ἀπόψεις ἐν σχέσει πρὸς
τὰς γενικὰς προοπτικὰς, αἵτινες διανοίγονται διὰ τὴν Ἑλλάδα συνεπιεία τῆς
πραγματοποιουμένης συνδέσεώς της πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοι-
νότητα. Περιορίζομαι, ὡς ἐκ τούτου, νὰ ὑπομνήσω ὅτι τὴν σύνδεσιν ἐπεδοκί-
μασαν ἡ μεγίστη πλειονότης τοῦ πολιτικοῦ κόσμου καὶ τῶν παραγωγικῶν
τάξεων καὶ οἱ περισσότεροι τῶν παρ' ἡμῖν ἐρευνητῶν τῶν οἰκονομικῶν προ-
βλημάτων τῆς χώρας. Ὑπάρχουν ἄλλοι οἱ ὅποιοι μολοντί μετὰ δισταγμῶν
ἢ καὶ φόβων ἀντιμετωπίζοντες τὰς ἐκ τῆς συνδέσεως δυναμένας νὰ προκύψουν
ἐξελίξεις, δέχονται ταύτην ὡς ἀναγκαίαν. Ἄλλη, τέλος, μερίς, ἡ μικρότερα,
ἀλλ' οὐχί, ἀναγκαίως, ἐκ τοῦ λόγου τούτου ὀλιγώτερον σημαντικὴ τῶν
προηγούμενων — ἀφοῦ περικλείει εἰς τοὺς κόλπους αὐτῆς διακεκριμένας προ-
σωπικότητας τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης — θεωρεῖ σφάλμα τὴν γενομένην σύν-
δεσιν καὶ προβλέπει δυσμενεῖς τὰς ἐκ ταύτης ἐπιπτώσεις διὰ τὴν χώραν.

Ἐάν, ἐν τούτοις, ὑφίστανται διαφοραὶ ἀπόψεων ἢ καὶ διχογνωμίαι ὡς
πρὸς τὴν σκοπιμότητα τῆς συνδέσεως, πάντες συμφωνοῦν καὶ μετὰ πολλῆς
μάλιστα ἐμφάσεως ἐπισημαίνουν, ὅτι εἶναι πολὺ περιορισμένη, ἐνδεχομένως δὲ
καὶ ἀνεπαρκής, ἡ παρεχομένη εἰς τὴν Ἑλλάδα προθεσμία διὰ τὴν πλήρη
προσαρμογὴν τῆς οἰκονομίας της πρὸς τὰς συνθήκας τὰς ὁποίας θὰ ἔχη αὕτη
νὰ ἀντιμετωπίσῃ μετὰ τὴν πάροδον τῆς μεταβατικῆς περιόδου, ἥτοι εἰς τὰς
συνθήκας πλήρους συναγωνισμοῦ ἐκ μέρους τῶν προηγμένων οἰκονομιῶν τῶν
ἤδη μετεχουσῶν τῆς Ε.Ο.Κ χωρῶν ἢ καὶ ἐκείνων αἵτινες ἐπιζητοῦν ἤδη τὴν
εἰσδοχὴν των εἰς αὐτήν. Αὐτὸς εἶναι ὁ λόγος ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου καθίσταται
ἐπείγουσα ἡ ἀνάγκη τῆς μελέτης τῶν ἐκ τῆς συνδέσεως ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς
ἐλληνικῆς οἰκονομίας.

Μολοντί ἡ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν
Κοινότητα πραγματοποιεῖται τώρα, τὸ σχετικὸν πρὸς αὐτὴν πρόβλημα ἀνε-

1) Διάλεξις δοθεῖσα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Κέντρον Παραγωγικότητος κατὰ Μάιον 1962.

κυψεν εὐθύς ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης. Καὶ νομίζω ὑποχρέωσίν μου νὰ ὑπομνήσω πόσον συνέβαλεν εἰς τὴν διερεύνησιν τοῦ προβλήματος, τὸ ὑπὸ τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς—τότε Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν— ὀργανωθὲν κατὰ Μάϊον 1957 δεκαήμερον σχετικῶν εἰσηγήσεων καὶ συζητήσεων καὶ ἡ μετὰ ταῦτα ὑπὸ τῆς Σχολῆς ἔκδοσις τοῦ τόμου «Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης» περιλαβόντος τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος γνώμας ὄλων τῶν παραγόντων τῆς πολιτικῆς, τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας.

Ἡ ἀπὸ τοῦ 1957 μέχρι σήμερον διαρρεύσασα πενταετία, θὰ ἠδύνατό τις νὰ ὑποστηρίξῃ ὅτι ἐδικαίωσε μᾶλλον τοὺς ὑποστηρίζαντας τὴν ὑπὸ εἰδικῶν προστατευτικῶν ὁρῶν σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ ὄχι τοὺς ἀντιτιθεμένους εἰς πᾶσαν μορφήν συνδέσεως. Ἄν μὴ τι ἄλλο, ἔλαβον χώραν ἐξελίξεις τινὲς ἀντίθετοι πρὸς τὰς προβλέψεις αὐτῶν. Μίαν τοιαύτην ἐξέλιξιν συνιστοῦν λ.χ. αἱ αἰτήσεις τῆς Μ. Βρετανίας, τῆς Νορβηγίας καὶ Δανίας πρὸς εἰσοδοχὴν των εἰς τὴν Κοινότητα. Καὶ λέγομεν τοῦτο, διότι φρονοῦμεν ὅτι δὲν θὰ ἦτο δυνατόν διὰ τὴν Ἑλλάδα νὰ παραμείνῃ ἐκτὸς τῆς ἐνοπιουμένης Εὐρώπης, ἢ ὅποια ἀποτελεῖ καὶ τὴν ἀγορὰν τὴν ἀπορροφῶσαν τὸ ἡμισυ τουλάχιστον τῶν ἑλληνικῶν ἐξαγωγῶν.

Διὰ τῶν ἐκδηλουμένων ἐξελίξεων, ὄχι μόνον θὰ διευρυνθῆ κατὰ πολὺ ὁ κύκλος τῶν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι θὰ μετέχουν, κατὰ οἰονδήποτε τρόπον, τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, ἀλλὰ καὶ θὰ μεταβληθῆ καὶ ἡ ἐσωτερικὴ συγκρότησις αὐτῆς. Μέχρι τοῦδε αἱ μετέχουσαι τῆς Κοινότητος χώραι εἶναι, σχεδὸν κατὰ τὸ σύνολον, ἡπειρωτικαὶ καὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἐσωτερικὴν ὀργάνωσιν τῶν οἰκονομιῶν των ἐπὶ τῇ βάσει κοινοῦ προγράμματος ἀπὸ τῆς ἀπόψεως δὲ ταύτης πρωτεύοντα ρόλον εἶχον νὰ διαδραματίσουν αἱ χερσαῖαι καὶ γενικῶς αἱ ἐσωτερικαὶ συγκοινωνίαι καὶ μεταφοραὶ (ὄδικαί, σιδηροδρομικαί, ποτάμιοι καὶ διὰ διωρύγων), αἵτινες ἅπασαι εἶναι πρωταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν λειτουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν οἰκονομιῶν τῶν ἐξ χωρῶν-μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ., δεδομένου ὅτι αὗται ἐπικοινωνοῦσιν ἅπασαι μεταξὺ των ἀπὸ ξηρᾶς καὶ εἶναι ἐπίσης συνδεδεμέναι δι' ἐσωτερικῶν ὑδατίνων ὁδῶν. Πρέπει, ἐπίσης, νὰ σημειωθῆ ὅτι εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν αἱ χώραι-μέλη τῆς Κοινότητος, μὲ μόνην ἐξαίρεσιν τὴν τῆς Ὀλλανδίας, ἐνδιαφέρονται οὐχὶ τόσο διὰ τὴν προσφορὰν ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ζήτησιν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, μολοντί ἐλέγχουν στόλον μείζονα τῶν 20 ἑκ. κ.ο.χ.

Εἰς τὸ βασικὸν τοῦτο γνώρισμα, ὀφείλεται, προφανῶς, τὸ γεγονός ὅτι μέχρι τοῦδε ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης δὲν ἔλαβεν οἰαδήποτε μέτρα ἐν σχέσει πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Ἄλλως τε, αὐτὸ τοῦτο τὸ καταστατικὸν τῆς Ὀργανώσεως διαφυλάσσει εἰδικὴν μεταχείρισιν εἰς τὰς θαλασσίας—καὶ τὰς ἑναερίους— μεταφοράς, καθορίζον ὅτι αἱ περὶ μεταφορῶν διατάξεις αὐτοῦ δὲν ἰσχύουν ὡς πρὸς αὐτὰς καὶ ὅτι τὸ Συμβούλιον, δι' ὁμοφώνου ἀποφάσεώς του, θὰ ἀποφασίσῃ ἕαν, εἰς ποίαν ἑκτασιν καὶ διὰ ποίων μέσων, δύνανται νὰ γίνουν αἱ κατάλληλοι ρυθμίσεις ἐν σχέσει πρὸς τοὺς προ-

αναφερθέντας δύο τομείς τῆς οἰκονομίας τῶν χωρῶν-μελῶν, δηλαδή τὰς ἀπὸ θαλάσσης καὶ ἀέρος μεταφορὰς.

Ὑπάρχουν ὁμως ἀμφισβητήσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν πραγματικὴν ἔννοιαν τῶν ἐδικῶν αὐτῶν προβλέψεων τῶν ἐξαιρουσῶν τὴν ναυτιλίαν — αὐτὴ μᾶς ἐνδιαφέρει — ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς συνθήκης.

Κατὰ τὴν μίαν ἄποψιν, ὑποστηριζομένην ὡς φαίνεται καὶ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ἐνὸς δηλαδή τῶν ὀργάνων διοικήσεως τῆς Ε.Ο.Κ., δὲν ἐφαρμόζονται μὲν εἰς τὴν ναυτιλίαν αἱ ἐιδικαὶ διατάξεις τοῦ περὶ μεταφορῶν κεφαλαίου τῆς συνθήκης, πρέπει ὁμως νὰ θεωρηθῆ ὅτι ἰσχύουν καὶ ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν αἱ γενικαὶ διατάξεις τῆς συνθήκης — λ.χ. αἱ διατάξεις περὶ ἐγκαταστάσεως τῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ κυκλοφορίας τῶν κεφαλαίων, προσώπων καὶ ὑπηρεσιῶν, ἀφοῦ ἡ συνθήκη δὲν προβλέπει ἐξαιρέσιν ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς αὐτῶν.

Κατὰ τὴν ἀντίθετον ἄποψιν — τὴν ὁποῖαν ὑποστηρίζουν καὶ αἱ μέχρι τοῦδε ἐκτὸς τῆς Κοινότητος Εὐρωπαϊκῆς καὶ ναυτικῆς χῶραι ὡς λ.χ. τὸ Ἡν. Βασίλειον καὶ ἡ Ἑλλάς — ἡ ἐξαιρέσις τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς συνθήκης εἶναι γενικὴ. Κατὰ τὴν ἄποψιν ταύτην, θὰ ἦτο παράδοξον νὰ ἐξαιρεῖται ἡ ναυτιλία ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν περὶ μεταφορῶν ἐδικῶν διατάξεων καὶ νὰ ἐφαρμόζονται ὡς πρὸς αὐτὴν αἱ γενικαὶ διατάξεις, αἵτινες δύνανται νὰ παράγουν πολὺ σπουδαιότερα ἀποτελέσματα ἀπὸ ὅσον αἱ ἐιδικαὶ περὶ μεταφορῶν διατάξεις. Ὑποστηρίζεται, περαιτέρω, παρὰ τῶν υἱοθετούντων τὴν ἄποψιν ταύτην, ὅτι εἶναι ὀλοκληρωτικὴ ἡ ἐξαιρέσις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν προβλέψεων τῆς συνθήκης, διότι αἱ ἐξ ἀρχικῆς χῶραι-μέλη τῆς Κοινότητος ἐπεθύμουν ὅπως ἀποφύγουν σχετικὰς ρυθμίσεις, πρὸ τῆς εἰσδοχῆς εἰς τὴν Κοινότητα τῶν κυριωτέρων εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ ἰδίᾳ τοῦ Ἡν. Βασιλείου.

Πέραν τῆς ἀμφισβητήσεως αὐτῆς, ὑφίσταται καὶ ἄλλη, λίαν οὐσιώδους, ἐπίσης, σημασίας διὰ τὴν Ἑλλάδα. Ὑποστηρίζουν τινές, ὅτι ὅταν ὀμιλοῦμεν περὶ ἐξαιρέσεως τῆς ναυτιλίας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς ἀπὸ τῶν διατάξεων τῆς συνθήκης, πρέπει νὰ ἐννοοῦμεν τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν καὶ οὐχὶ τὴν ἀκτοπλοῦσαν ναυτιλίαν καὶ τὰ ρυμουλκά. Ἐὰν ἐπικρατοῦσεν ἡ ἄποψις αὕτη, τότε αἱ ἀκτοπλοικαὶ συγκοινωνίαι καὶ μεταφοραὶ θὰ ἦσαν ἀνοικταὶ εἰς ὅλας τὰς σημαίας, τοῦθ' ὅπερ θὰ ἦτο ἐξαιρετικῶς ἐπιζήμιον ὄχι μόνον διὰ τὰ ναυτιλιακά μας συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ εὐρύτερα ἔθνηκά μας τοιαῦτα.

Οἰαδήποτε τῶν ἄνω ἀπόψεων καὶ ἐὰν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, δὲν πρέπει νὰ ὑπάρχη ἀμφιβολία, ὅτι πραγματοποιουμένης τῆς εἰς αὐτὴν εἰσόδου τοῦ Ἡν. Βασιλείου, τῆς Νορβηγίας καὶ τῆς Δανίας, ἀπασῶν χωρῶν κατ' ἐξοχὴν ναυτιλιακῶν, τὸ θέμα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συγκεκριμένων ἀποφάσεων, θετικῶν ἢ ἀρνητικῶν, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς Κοινότητος.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, κατεδείχθη ἤδη ἐκ τῶν σημειωθεισῶν ἐξελιξεων, ὅτι ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης ἀποτελεῖ δυναμικὸν παράγοντα ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, μολονότι δὲ ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ἐμπορίου τῆς Κοινότητος δὲν ἐξελισσεται ὁμοιομόρφως εἰς ὅλους τοὺς τομείς — ἐνδο-

ευρωπαϊκόν, ὑπερπόντιον, χερσαῖον, θαλάσσιον— αἱ ἐκ τῶν σημειουμένων ἐξελίξεων ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, εἶναι πρόδηλοι.

Ἐκ πλείστων, ὅθεν, λόγων καὶ αἰτίων, καθίσταται ἀναγκαία ἡ εἰδικωτέρα ἐξέτασις τῶν σχετιζομένων πρὸς τὴν κοινότητα καὶ πρὸς τὴν μετ' αὐτῆς σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος, θεμάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Διὰ τοῦτο καὶ φρονοῦμεν ὅτι ἀποτελεῖ οὐσιώδη ἔλλειψιν ὅτι εἰς τὸν Ν. 4226/1962 δὲν περιελήφθησαν ἐπαρκεῖς προβλέψεις διὰ τὴν ναυτιλίαν καθ' ὅλα ἀντίστοιχοι πρὸς τὰς ἐνταχθείσας ἐν σχέσει πρὸς ἄλλους τομεῖς τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας καὶ τοὺς ἀντιστοίχους φορεῖς τῆς διοικήσεως.

Οὔτε ὁ τεθεὶς διὰ τὴν παροῦσαν ὁμιλίαν σκοπός, οὔτε ὁ διατιθέμενος δι' αὐτὴν χρόνος, ἐπιτρέπουν λεπτομερῆ διερεύνησιν τῶν πιθανῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς οἰκονομίας μας, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς συνθήκης εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Θὰ ἠδύναντο, ὅπωςδῆποτε, αἱ ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπιπτώσεις νὰ προσδιορισθοῦν ὡς ἀνήκουσαι εἰς τὰς ἀκολούθους τρεῖς κατηγορίας.

Πρῶτον. Εἰς τὰς ἀπορρευούσας ἐξ αὐτῆς τῆς ὑπάρξεως τῆς Κοινότητος καὶ ἐκ τῆς μετ' αὐτῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος.

Δεύτερον. Εἰς τὰς δυναμένας νὰ προκύψουν ἐὰν ἤθελε κριθῆ ὅτι αἱ γενικαὶ διατάξεις τῆς συνθήκης ἰσχύουν ἀπὸ τοῦδε καὶ ὡς πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Τρίτον. Εἰς ἐκεῖνας, αἱ ὁποῖαι θὰ προκληθοῦν ἐὰν καὶ ὅταν, τὸ Συμβούλιον τῆς Ε. Ο. Κ. ἀφ' ἐνός καὶ τῆς Συνδέσεως ἀφ' ἑτέρου, ἀποφασίσουν τὴν ἐφαρμογὴν μέρους ἢ τοῦ συνόλου τῶν διατάξεων τῆς συνθήκης καὶ εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς Κοινότητος καὶ ἐκ τῆς μετ' αὐτῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος

Τὸ προοίμιον τῆς συνθήκης περὶ τῆς Ε.Ο.Κ. ἐκφράζει τὴν ἐπιθυμίαν τῶν χωρῶν—μελῶν αὐτῆς ὅπως διὰ κοινῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς συμβάλουν αὐταὶ εἰς τὴν προοδευτικὴν κατάργησιν τῶν περιορισμῶν εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγάς. Καὶ προσδιορίζονται περαιτέρω ἐν τῇ συνθήκῃ δύο βασικὰ μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου, δηλαδὴ ἡ βαθμιαία κατάργησις τῶν δασμῶν καὶ ἡ κατάργησις τῶν ποσοτικῶν περιορισμῶν τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν χωρῶν—μελῶν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου καθορίζεται μεταξὺ τῶν σκοπῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἡ κατάργησις παντὸς ἐμποδίου εἰς τὴν ἐλευθέραν κυκλοφορίαν προσώπων, ὑπηρεσιῶν καὶ κεφαλαίων μεταξὺ τῶν χωρῶν—μελῶν. Ἐπιδιώκεται, ἐν ἄλλοις λόγοις, ἡ διαμόρφωσις ἐνός εὐρυτάτου ὅσον καὶ συμπαγοῦς οἰκονομικοῦ χώρου, ἀπηλλαγμένου οἰασδῆποτε μορφῆς ἐμποδίων περιοριζόντων τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα καὶ πρόοδον. Ἡ κοινὴ αὐτῆ ἀγορὰ περιλαμβάνει πληθυσμούς 170 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων προσώπων, ἐχόντων ἤδη ὑψηλὸν κατὰ κεφαλὴν εἰσόδημα, ἔχει βιομηχανικὸν δυναμικὸν ἐφάμιλλον τοῦ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ

ἐμπόριον καλύπτουν τὸ τρίτον περίπου τοῦ παγκοσμίου τοιούτου. Θὰ ἦτο ἐνδιαφέρον νὰ προστεθῆ ὅτι τὸ ἐμπόριον τοῦτο αὐξάνει μὲ ρυθμὸν ταχύτατον. Ὑπολογίζεται ὅτι μεταξύ τῶν ἐτῶν 1953 καὶ 1960 αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς ἀγορᾶς—αὐταὶ κυρίως ἐνδιαφέρουν ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς—ἠύξηθησαν κατὰ 118% ἐναντι ἀντιστοίχου αὐξήσεως 50% ὡς πρὸς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ 40% διὰ τὸ Ἡν. Βασίλειον.

Αὐτοί, ὅθεν, οἱ σκοποὶ τοὺς ὁποίους τὸ Καταστατικὸν τῆς Κοινότητος τάσσει δι' ἑαυτήν, ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ε.Ο.Κ. ἀποτελεῖ οἰκονομικὸν χῶρον, δυνατοτήτων ἰσαξίων πρὸς τὰς δυνατότητας τῶν δύο παγκοσμίων δυνάμεων—Η.Π.Α. καὶ Ρωσίας—δημιουργοῦν τὴν εἰκόνα ὅτι πρέπει νὰ εἶναι εὐνοϊκαὶ αἱ ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς Ε.Ο.Κ., ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τὰ ἐπιτευχθέντα κατὰ τὰ τρία πρῶτα ἔτη λειτουργίας τῆς Ε.Ο.Κ. ἀποτελέσματα ἐπιβεβαιοῦν τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα.

Ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς, ὑπῆρξε ταχύτερος ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως τῆς Ε. Ο. Κ. εἰς τὰς χώρας—μέλη αὐτῆς. Οὕτως, ἐνῶ πρὸ τοῦ 1958 αἱ ἐπενδύσεις ἠύξανοντο κατὰ 8% περίπου ἐτησίως, κατὰ τὴν τετραετίαν 1958-1961 ἠύξηθησαν κατὰ 10% ἐτησίως. Τὸ ἐμπόριον τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἠύξηθη ἐπίσης μὲ ρυθμὸν ταχύτερον ἢ τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Δέον, ἐν τούτοις, νὰ σημειωθῆ ὅτι ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ μεταξύ σῦτῶν ἐμπορίου ὑπῆρξε πολὺ ταχύτερος ἀπὸ ὅσον ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ἐμπορίου τῆς Ε.Ο.Κ. μετὰ τοῦ ἔξω κόσμου. Πράγματι, ἐνῶ πρὸ τῆς ἰδρύσεως τῆς Ε.Ο.Κ., τὸ μεταξύ τῶν ἕξ χωρῶν ἐμπόριον ἠύξανετο, κατὰ μέσον ὄρον, κατὰ 11% ἐτησίως, τώρα αὐξάνεται κατὰ ποσοστὸν 22%, ἀλλ' ὄχι ἀναλώμασι τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐκ τοῦ λοιποῦ κόσμου. Οὕτω, τὸ ἐμπόριον μεταξύ τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν ἠύξηθη μεταξύ 1958 καὶ 1961 κατὰ 25% καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν χωρῶν—μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐκ τοῦ λοιποῦ κόσμου, αἱ ὁποῖαι πρότερον ἠύξανοντο κατὰ 8% περίπου ἐτησίως, πραγματοποιοῦν, ἤδη, αὐξησιν 10% ἐτησίως.

Καὶ πρέπει εἰς τὰ ἀνωτέρω νὰ προστεθῆ:

Πρῶτον, ὅτι αἱ χῶραι—μέλη τῆς Ε.Ο.Κ. ὡς σύνολον, ἀποτελοῦν τὸν μεγαλύτερον, ἐν τῷ κόσμῳ, εἰσαγωγέα ξηρῶν καὶ ὑγρῶν ὁμοειδῶν φορτίων καὶ ἕνα τῶν μεγαλυτέρων ἐξαγωγέων βιομηχανικῶν προϊόντων, ἔτι δὲ μᾶλλον σπουδαιότερος θὰ καταστῆ ὁ ρόλος αὐτῶν εἰς τὰ πλαίσια τοῦ διεθνοῦς θαλασσοῦ ἐμπορίου, ὅταν μεταξύ αὐτῶν περιληφθῆ καὶ ἡ Μ. Βρετανία, τῆς ὁποίας τὸ ἐμπόριον διεξάγεται κυρίως μετὰ τῶν ὑπερποντίων χωρῶν.

Δεύτερον, ὅτι αἱ χῶραι αὗται εἶναι ἅπασαι μέλη τοῦ Ὄργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α.). Ὑπὸ τὴν ἰδιότητά των αὐτῆν, ὑποχρεοῦνται εἰς πλήρη ἐφαρμογὴν τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. καὶ τοῦ λεγομένου Κώδικος Ἀπελευθερώσεως Συναλλαγῶν, πού καθιεροῦν τὴν ἀρχὴν τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ εἰς τὰς συναλλαγὰς καὶ ἀποχὴν ἀπὸ Κυβερνητικῶν περιοριστικῶν μέτρων καὶ ἐπιβάλλουν τὴν ἴσην μεταχείρισιν ὁλων τῶν σημαίων, ὡς βάσιν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὅλων τῶν χωρῶν—μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α.

Εἰδικώτερον, ἡ ἐλευθερία τῶν συναλλαγῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν σχε-

τικῶν μὲ τὰς θαλασσίας μεταφοράς, δέον ὅπως μὴ ἐμποδίζεται ἐξ αἰτίας μέτρων ἐλέγχου συναλλαγῶν ἢ νομοθετικῶν διατάξεων εὐνοουσῶν τὴν ἔθνικὴν σημαίαν ἢ συμφωνιῶν συναφθεισῶν παρὰ κυβερνητικῶν ἢ ἡμικυβερνητικῶν ὀργανισμῶν, αἵτινες θὰ ἐχορήγουν προνομιακὴν μεταχείρισιν εἰς τὴν ἔθνικὴν σημαίαν ἢ προνομιακῶν ναυτιλιακῶν ὄρων τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν ἢ τῆς ἐφαρμογῆς πολιτικῆς ἀδειῶν εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς, ἧτις βαρύνει εἰς τὴν ἐκλογὴν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἢ κανονισμῶν λιμένων δημιουργούντων δυσμενῆ μεταχείρισιν εἰς τὰ ξένα πλοῖα κλπ.

Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, αὐτὸ τοῦτο τὸ καταστατικὸν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐπιτάσσει ὅτι κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συνθήκης ταύτης, ἀπαγορεύεται ἡ ἄσκησις οἰαοσδήποτε διακρίσεως ἐξ αἰτίας τῆς ἐθνικότητος τοῦ καθ' οὗ ἢ πιθανῆ διάκρισις.

Ἔχομεν, ἐπομένως, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ε.Ο.Κ. μίαν οἰκονομικὴν ἐνότητα, εὐρισκομένην ἐν δυναμικῇ ἐξελίξει, ἀποτελοῦσαν πόλον ἔλξεως καὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν τῆς ἐλευθέρως Εὐρώπης, συμβατικῶς δὲ ὑποχρεωμένην νὰ ἀπελευθερώνη τὰς συναλλαγὰς τῆς ἀπὸ παντὸς περιορισμοῦ καὶ νὰ ἀπέχη ἀπὸ πάσης διακρίσεως καὶ προτιμήσεως καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Καὶ εἶναι εὐνοϊκαὶ αἱ ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς Ε.Ο.Κ. ἐπιπτώσεις εἰς τοὺς κυριωτέρους τομεῖς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, διότι διὰ τῆς αὐξήσεως λ.χ. τῶν εἰσαγωγῶν τροφίμων, πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων, διευρύνεται ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν, ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου. Ἡ προοπτικὴ αὕτη εἶναι ἰδιαιτέρως σημαντικὴ διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἧτις ἐφ' ὅσον θὰ διατηρήσῃ ὑψηλὴν συναγωνιστικότητα, θὰ δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ εἰς εὐρείαν ἑκτασιν τῶν διανοιγομένων οὕτω δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως περισσοτέρων πλοίων αὐτῆς εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος. Αὐξήσις, ἐξ ἄλλου, τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Ε.Ο.Κ. πρὸς χώρας μὴ μέλη αὐτῆς, σημαίνει κυρίως αὐξήσιν ἐμπορίου βιομηχανικῶν προϊόντων, ἄρα διευρύνσιν δυνατοτήτων ἐγκαταστάσεως ἢ ἀναπτύξεως δικτύων τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν. Πρέπει, ἐν τούτοις, νὰ προστεθῇ ὅτι ἐπὶ ἴσοις ὄροις ἐγκατάστασις νέων δικτύων δρομολογιακῶν γραμμῶν, μὲ ἀφετηρίαν τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ., θὰ παρεμποδίζεται συνεπιεῖα τῆς ἤδη ὑφισταμένης μονοπωλιακῆς ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν γενικῶν φορτίων, αἵτινες ἐλέγχονται ὑπὸ τῶν cartels τῆς ναυτιλίας, τῶν conferences, ὡς ἀποκαλοῦνται. Τότε, ἐπομένως, θὰ ὑπάρξῃ πραγματικὴ μεταβολή, ὅταν ὁ ὑπὸ τῆς συνθήκης προβλεπόμενος ἀντιμονοπωλιακὸς ἔλεγχος εὕρη κατὰ τινα τρόπον ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν. Ἡ αὐξήσις τέλος τῶν μεταξὺ τῶν ὑφισταμένων ἐξ χωρῶν-μελῶν συναλλαγῶν, δὲν φαίνεται νὰ ἐπιδρῶ ἀμέσως καὶ σημαντικῶς ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, δοθέντος ὅτι αὐταὶ διεξάγονται κατὰ κύριον λόγον διὰ ξηρᾶς ἢ δι' ἐσωτερικῶν ὑδατίνων ὁδῶν.

Ὡς πρὸς τὰς εἰδικωτέρας πιθανὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἐκ τῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Ε.Ο.Κ. παρατηρητέα εἶναι τὰ κάτωθι.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης ἀπορροφᾷ τὸ τρίτον περίπου τῆς ἀξίας τῶν ἑλληνικῶν ἐξαγωγῶν. Σχεδὸν τὸ αὐτὸ εἶναι καὶ τὸ ὕψος τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Ἑλλάδος ἐκ τῆς Ε.Ο.Κ. συγκρινόμενον πρὸς τὸ σύνολον τῶν ἑλληνικῶν εἰσαγωγῶν. Ἐν τούτοις, τὸ ἐμπόριον τῆς Ἑλλάδος μὲ τὰς χώρας - μέλη τῆς Ε.Ο.Κ. ἀντιπροσωπεύει κατ' ἀξίαν ποσοστὸν μικρότερον τοῦ 1% τοῦ ἐμπορίου τῆς Ε.Ο.Κ. μὲ τρίτας χώρας.

Αἱ ἑλληνικαὶ ἐξαγωγαὶ πρὸς τὴν Ε.Ο.Κ. ἀποτελοῦνται κυρίως ἀπὸ εἶδη διατροφῆς, πρώτας ὕλας, καπνὸν καὶ οἶνους. Ἐκ τούτων, ἡ Ἑλλὰς ἔχει ἐπάρκειαν μόνον εἰς τὸν καπνὸν καὶ τοὺς οἶνους, ἐνῶ εἶναι καθαρὸς εἰσαγωγεὺς πλείστων τροφίμων καὶ πρώτων ὑλῶν. Ἐπίσης εἶναι καθαρὸς εἰσαγωγεὺς μηχανημάτων, μεταφορικῶν μέσων, βιομηχανικῶν εἰδῶν καὶ χημικῶν προϊόντων. Ἐκ τῶν τροφίμων, αἱ σπουδαιότεραι ἐξαγωγαὶ εἶναι αἱ τῶν ὀπωρῶν (νωπῶν καὶ ξηρῶν). Ἐκ τῶν πρώτων ὑλῶν, ὁ βάμβαξ, οἱ βωξίται, τὰ σιδηρομεταλλεύματα, τὸ τερεβινθέλαιον καὶ τὸ κολοφώνιον.

Κατόπιν τῆς συνδέσεως, εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπέλθουν μεταβολαὶ εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ Ε.Ο.Κ. καὶ Ἑλλάδος. Αἱ μεταβολαὶ θὰ ἐξαρτηθοῦν: α) ἀπὸ τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς καταναλώσεως ἐκ τῆς αὐξήσεως τῶν ἑλληνικῶν εἰσοδημάτων, β) ἀπὸ τὸ ἐνδεχόμενον ἀντικαταστάσεως τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς δι' εἰσαγωγῶν καὶ γ) ἀπὸ τὰς προοπτικὰς τῆς ἑλληνικῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος.

Ἡ αὐξήσις τῶν εἰσοδημάτων πρέπει νὰ ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐπιδράσῃ ἀνοδικῶς ἐπὶ τῆς ζητήσεως καταναλωτικῶν ἀγαθῶν, δεδομένου δὲ ὅτι πλείστα ἐξ αὐτῶν, ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦλάχιστον, εἰσάγονται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, οἱ ἀντίκτυποι ἐπὶ τῆς διευρύνσεως τῶν εἰσαγωγῶν ἴσως καταστοῦν σοβαροί. Ἐπὶ τῆς αὐξήσεως τῆς ζητήσεως τοιούτων εἰδῶν, ὡς π.χ. ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων, ἠλεκτρικῶν πλυντηρίων, μαγειρείων καὶ ἄλλων καταναλωτικῶν ἀγαθῶν διαρκοῦς χρήσεως, θὰ ἐπιδράσῃ εὐνοϊκῶς ἡ διαφορὰ τιμῆς, ἡ ὁποία θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς προοδευτικῆς καταργήσεως τῶν ἑλληνικῶν δασμῶν.

Ἡ προοδευτικὴ κατάργησις τῶν προστατευτικῶν δασμῶν θὰ αὐξήσῃ τὰς δυνατότητας ἀνταγωνισμοῦ βιομηχανικῶν προϊόντων τῆς Ε.Ο.Κ. ἐναντὶ τῶν ἑλληνικῶν. Τοῦτο ἐνδεχομένως νὰ ὀδηγήσῃ εἰς ἀντικατάστασιν ἐγχωρίως παραγομένων βιομηχανικῶν εἰδῶν δι' εἰσαγωγῶν. Ὡσαύτως, ἀναμένεται αὐξήσις εἰσαγωγῶν κεφαλαιουχικοῦ ἐξοπλισμοῦ. Αὕτη θὰ λάβῃ χώραν συνεπεὶ τῶν προσπαθειῶν ἀφ' ἑνὸς μὲν πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ πεπαλαιωμένου ἐξοπλισμοῦ τῶν ἐν λειτουργίᾳ ἑλληνικῶν βιομηχανιῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ πρὸς δημιουργίαν νέων βιομηχανικῶν δραστηριοτήτων.

Αἱ μεγάλαὶ ὁμοσ μεταβολαί, αἱ ὁποῖαι θὰ εἶναι ἐνδεικτικαὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐκδηλωθοῦν εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν ἑλληνικῶν ἐξαγωγῶν. Ἡ ἄρσις τῶν δασμῶν καὶ ποσοτικῶν περιορισμῶν τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐναντὶ τῆς Ἑλλάδος καὶ ἡ ἐπιβολὴ τοῦ κοινοῦ δασμολογίου ἐναντὶ τῶν τρίτων χωρῶν θὰ εὐνοήσουν τὰς ἐξαγωγὰς ἑλληνικῶν προϊόντων πρὸς τὴν μεγάλην ἀγορὰν τῆς Ε.Ο.Κ. Αἱ ἐξαγωγαὶ γεωργικῶν προϊόντων προβλέπεται ὅτι θὰ αὐξηθοῦν. Ὡσαύτως αἱ ἐξαγωγαὶ πρῶ-

των υλών. Λίαν ένδεχόμενον είναι ότι αί έλληνικαί πρώται ύλαι θα παύσουν έξαγόμενα υπό την άρχικήν των άκατέργαστον μορφήν, ώς τουτο συμβαίνει σήμερον. Έλπίζεται ότι θα καταστή δυνατὸν νά έξάγονται ώς ήμικατεργασμένα ή κατεργασμένα προϊόντα. Ύς παραδείγματα δύνανται νά αναφερθοῦν τὰ έλληνικά όρυκτά καί ὁ βάμβαξ. Έξ ἴσου δυνατή θά είναι ή έξαγωγή βιομηχανικῶν προϊόντων, ιδίᾳ συνεπειᾶ ιδρύσεως έν Έλλάδι βιομηχανικῶν συγκροτημάτων - παραρτημάτων μεγάλων οίκονομικῶν μονάδων τῆς Ε.Ο.Κ. Έντὸς τῆς μεταβατικῆς περιόδου, συνεπῶς, τὰ μέσα πρὸς άπόκτησιν εισαγωγῶν δυνατὸν νά μετατοπισθοῦν άπό τὰ προϊόντα τῆς πρωτογενοῦς παραγωγῆς, ώς μέχρι σήμερον, εἰς προϊόντα δευτερογενοῦς παραγωγῆς. Έάν τοιαύτη ύπάρξη έξέλξῃ, είναι φανερόν ότι θα διανοιγοῦν δυνατότητες πυκνώσεως τοῦ έλληνικοῦ δικτύου τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, μεταξύ Έλλάδος καί τῶν λιμένων τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. μία δέ τοιαύτη προοπτική έμφανίζεται ώς ιδιαιτέρως ένδιαφέρουσα, γνωστοῦ ὄντος ότι ή ναυτιλία μας ὕστερεῖ σήμερον εἰς τὸν κλάδον τουτον, τὸν ηῤῥημένα, έν τούτοις, άποδίδοντα ὠφελήματα εἰς τὴν οίκονομίαν μας.

Έπιπτώσεις δυνάμεναι νά προκύψουν εάν κριθῆ ότι αἱ γενικαί διατάξεις τῆς συνθήκης ισχύουν ώς πρὸς τὴν έμπορικὴν ναυτιλίαν

Ύς ἤδη άνεφέραμεν, άμφισβητεῖται παρά τινων τὸ ότι αἱ γενικαί διατάξεις τῆς συνθήκης δέν ισχύουν διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Η άμφισβήτησις είναι σοβαρᾶς σημασίας. Έάν έγινετο δεκτὴ ή καί υπό τῆς Εὐρωπαϊκῆς οίκονομικῆς έπιτροπῆς ὑποστηριχθεῖσα τοιαύτη άποψις, τότε ὅλαι αἱ γενικαί διατάξεις τῆς συνθήκης θα ἴσχυον καί ώς πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, με μόνας έξαιρέσεις εκείνας αἴτινες έπιβάλλονται εκ τῆς έξαρτήσεως τῆς έμπορικῆς ναυτιλίας εκ τῶν τυχῶν καί τῶν έξελίξεων τῆς παγκοσμίου οίκονομίας. Έάν, άντιθέτως, έπικρατήσῃ ή άντίθετος άποψις τότε θα άνήκη εἰς τὸ συμβούλιον τῆς Ε.Ο.Κ. τὸ δικαίωμα νά άποφασίσῃ, δι' ὁμοφώνου άποφάσεως, εἰς ποίαν έκτασιν καί διὰ ποίων μεθόδων, αἱ προβλέψεις τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης θα ισχύσουν ώς πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Η διαφορά άποτελεσμάτων εἰς εκάστην τῶν δύο περιπτώσεων είναι σοβαρὰ τουτο δέ άντιλαμβανόμεθα καλλίτερον εάν ξεετάσωμεν τὰ κυριώτερα τῶν θεμάτων, τὰ ὁποῖα αἱ γενικαί διατάξεις άφοροῦν καί τὰ ὁποῖα δύνανται νά έχουν επίδράσεις επί τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Μεταξύ τούτων είναι :

Πρώτον. Η *έλευθερία έγκαταστάσεως καί έλευθερία κυκλοφορίας κεφαλαίων*. Συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης προτεραιότης εἰς τὴν κατάργησιν τῶν περιορισμῶν θα δοθῆ εἰς εκείνους τοὺς τομείς τῆς οίκονομικῆς δραστηριότητος ώς πρὸς τοὺς ὁποίους ή έλευθερία έγκαταστάσεως καί προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν, θα συμβάλῃ περισσότερο εἰς τὴν ανάπτυξιν τῆς παραγωγῆς καί τοῦ έμπορίου.

Κατ' άκολουθίαν πρὸς τὴν πρόβλεψιν ταύτην τὸ Συμβούλιον τῆς Ε.Ο.Κ. κατέταξεν ἤδη τοὺς διαφόρους κλάδους οίκονομικῆς δράσεως εἰς τέσσαρας κα-

τηγορίας, προσδιορίσαν άντιστοιχώς μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1964, 1966, 1968 καὶ 1970 τὰ χρονικὰ ὄρια ἐντὸς τῶν ὁποίων πρέπει νὰ ἔχουν ἀρθῆ οἱ περιορισμοὶ ἐν σχέσει πρὸς ἐκάστην κατηγορίαν. Ὡς πρὸς τὰς μεταφοράς, ὀρίζεται ὅτι τὰ ὑφιστάμενα μέτρα διακρίσεως πρέπει νὰ ἔχουν ἀρθῆ μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1968, ἀπέφυγεν ὅμως τὸ Συμβούλιον νὰ λάβῃ ἀποφάσεις διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς, περιορισθὲν εἰς μείαν ὅτι ἐπιφυλάσσεται ὅπως εἰς μεταγενεστέραν ἡμερομηνίαν ἀποφασίσῃ διὰ παμψηφίας ἐὰν θὰ ἐνταχθοῦν αὐταὶ εἰς τὸ γενικὸν πρόγραμμα. Ἡ ἀπόφασις αὕτη τοῦ Συμβουλίου εἶναι λίαν σοβαρᾶς σημασίας, διότι ὑποδηλοῖ ὅτι τοῦτο συντάσσεται πρὸς τὴν καὶ παρ' ἡμῶν ὑποστηριζομένην ἄποψιν, ὅτι τόσον αἱ γενικαὶ διατάξεις συνθήκης ὅσον καὶ αἱ εἰδικαὶ περὶ μεταφορῶν τοιαῦται, δὲν θὰ ἰσχύσουν διὰ τὴν ναυτιλίαν, εἰμὴ μόνον εἰς οἶαν ἔκτασιν καὶ ὅταν ἤθελε τοῦτο ὁμοφώνως ἀποφασισθῆ παρ' αὐτοῦ.

Τοῦτο εἶναι εὐχάριστον ἀπὸ πλευρᾶς ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Καθιέρωσις ἐλευθερίας ἐγκαταστάσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ κυκλοφορίας τῶν κεφαλαίων, ἔμμεσον μόνον καὶ ἀμφίβολον ὠφέλειαν δύναται νὰ ἔχη διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἐνῶ οἱ διὰ τὰ συμφέροντά μας δημιουργούμενοι κίνδυνοι εἶναι ἄμεσοι καὶ σοβαροί.

Ἐφ' ὅσον, πράγματι, οἱ ὅροι διαχειρίσεως τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι εὐνοϊκώτεροι τῶν ὑφισταμένων εἰς τὰς ναυτιλίας ἄλλων χωρῶν - μελῶν, θὰ ὑφίσταται κίνδυνος ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐλεγχομένων παρὰ ξένου κεφαλαίου, με ἀποτέλεσμα ὅτι θὰ ἀνταγωνίζονται αὐταὶ τὰς ὁμοειδεῖς ἑλληνικὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες θὰ ἀπωλέσουν οὕτω τὰ πλεονεκτήματα συναγωνιστικότητος, τῶν ὁποίων ἀπολαμβάνουν σήμερον. Ἐξ ἄλλου, διὰ τῆς ἐλευθέρως κυκλοφορίας τῶν κεφαλαίων, θὰ ἦτο δυνατόν ξένα συμφέροντα νὰ ἀποκτήσουν εἰς ἀνεπιθύμητον ἔκτασιν, ἐπιρροὴν ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων συνεστημένων ἐν Ἑλλάδι, ἰδίᾳ, δέ, τῶν ἐξυπηρετουσῶν τὰς συγκοινωνίας τῆς χώρας. Προϋποτιθεμένου ὅτι τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα θὰ διαθέτουν ὑψηλὸν βαθμὸν συναγωνιστικότητος, δὲν προβλέπεται ὅτι θὰ ὑπάρξῃ ἀντίθετος τάσις, ἐγκαταστάσεως, δηλαδὴ, ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ κεφαλαίων εἰς εὐρείαν κλίμακα εἰς τὰς λοιπὰς χώρας - μέλη τῆς Ε.Ο.Κ. Ἡ μόνη, ὅθεν, ὠφέλεια, ἡ ὁποία θὰ ἠδύνατο νὰ προκύψῃ διὰ τὰ ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα ἐκ τῆς ἄρσεως παντὸς μέτρου διακρίσεως ἐν σχέσει πρὸ τὴν ἐγκατάστασιν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν κυκλοφορίαν κεφαλαίων εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία θὰ ἀπέρρεεν ἐκ τῆς καταργήσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, τῶν καταβαλλομένων εἰς τινὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. Πρέπει, ἐν τούτοις, κανεὶς νὰ θεωρήσῃ τὴν ὠφέλειαν αὐτὴν ὡς πολὺ μικρᾶς πρακτικῆς ἀξίας, πρῶτον διότι κατὰ τὸ πλεῖστον ἐπιχορηγήσεις ἀφοροῦν εἰς τομεῖς εἰς τοὺς ὁποίους δὲν ὑφίσταται ἑλληνικὸν ἐνδιαφέρον λ.χ. συγκοινωνίας δι' ἐπιβατηγῶν πλοίων μεταξὺ ἰταλικῶν ἢ γαλλικῶν λιμένων καὶ τοιούτων τῶν πρώην ἀποικιακῶν ἐδαφῶν των καὶ δευτέρον διότι θὰ ὑφίστανται, νομίζομεν, πάντοτε, συγκεκαλυμμένοι μέθοδοι παροχῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων.

Δεύτερον. Ἡ ἐλευθερία τῆς κυκλοφορίας προσώπων. Τὸ καταρτισθὲν διὰ τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐγκαταστάσεως πρόγραμμα τῆς Ε.Ο.Κ. καλύπτει καὶ τὸ θέμα τῆς προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν ἐν γένει. Ἐπομένως ἰσχύει καὶ ἐν προκειμένῳ ἡ ἀφορῶσα τὴν ναυτιλίαν ἐξαιρέσις. Τυχὸν ἐφαρμογὴ τῆς ἐλευθερίας τῆς προσφορᾶς ἐργασίας, ἐὰν ποτὲ ἤθελεν ἀποφασισθῆ, δύναται νὰ δημιουργήσῃ σοβαρὰ προβλήματα διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἣτις μέχρι τοῦδε στηρίζεται, εἰς μέγαλον βαθμόν, τὴν συναγωνιστικότητά της καὶ εἰς τὰς σχετικῶς χαμηλὰς δαπάνας ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων αὐτῆς, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ὑψηλὴν ἀπόδοσιν ἐργασίας ἐκ μέρους τῶν πληρωμάτων της.

Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη στερεῖται ἐργατικῶν χειρῶν, τὸ πρόβλημα δὲ τοῦτο ὑφίσταται ἐν ὄλῃ του τῇ ὀξύτητι εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. Ἡ σπάνις αὕτη εἰδικευμένων πληρωμάτων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τοὺς εὐνοϊκωτέρους ὅρους ἐργασίας ἢ καὶ ἀποδοχῶν τοὺς ἰσχύοντας εἰς πλείστας τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. θὰ ἐδημιούργει πόλον ἔλξεως ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἐπὶ πλοίων φερόντων σημαίας τῶν χωρῶν αὐτῶν.

Γενικευομένης μίας τοιαύτης ἐξελίξεως, θὰ ἐδημιουργοῦντο διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ εὐρύτερον διὰ τὴν ἑλληνικὴν οἰκονομίαν προβλήματα ὡς τὰ κάτωθι :

1) Τάσις ἐκπατρισμοῦ τόσον τῶν Ἀξιωματικῶν καὶ εἰδικευμένων πληρωμάτων ὅσον καὶ ἀνειδικεῦτων ἐπιθυμούντων νὰ σταδιοδρομήσωσιν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν.

2) Μεταβολὴ εἰς τοὺς ὅρους ἐργασίας τῶς πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων μὲ κατεύθυνσιν ἐνοποιήσεως πρὸς τὰ ἰσχύοντα εἰς τὰς ναυτιλίας τὰς προσφερούσας τοὺς μᾶλλον εὐνοϊκοὺς διὰ τοὺς ναυτικοὺς ὅρους ἀπασχολήσεως λ.χ. τὰς Σκανδιναυκίνας.

3) Ὁξυνσις τοῦ ἤδη ὑφισταμένου προβλήματος ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς ἀνεπαρκειᾶς τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ, ἣτις θὰ εἶχε περαιτέρω δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, ὡς τὴν πτώσιν τῶν παρεχομένων εἰς τὰ πλοῖα ὑπηρεσιῶν ὑπὸ τῶν πληρωμάτων καὶ αὔξησιν τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως.

4) Πρόβλημα ἀδυναμίας προγραμματισμοῦ ἀναγκῶν τῆς ἐκπαιδεύσεως στελεχῶν Ε.Ν. ἢ ἀκόμη καὶ βαθμοῦ τινος Κρατικοῦ ἐλέγχου τῆς ἀγορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας, ἀφοῦ αἱ ἐξελίξεις θὰ ἐξηρτῶντο ἐκ παραγόντων μακρὰν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐλέγχου τελούντων. Ἐν τούτοις, ἡ ἑλληνικὴ οἰκονομία θὰ ἐξηκολούθει νὰ φέρῃ τὰς δαπάνας τῆς ἐκπαιδεύσεως, ἀλλὰ καὶ τὰς κοινωνικὰς συνεπειὰς τῶν διακυμάνσεων τῆς ζητήσεως ἐργατικῶν χειρῶν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Καὶ πρέπει νὰ σημειωθῆ ὅτι αἱ δυσμενεῖς αὗται ἐξελίξεις θὰ ἐλάμβανον χώραν, ἐν ᾧ χρόνῳ τὰ μειονεκτήματα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὰ ἀπορρέοντα εἴτε ἐκ τῆς γεωγραφικῆς τοποθετήσεως τῆς χώρας, εὐρισκομένης μακρὰν τῶν μεγάλων κέντρων δράσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, εἴτε ἐκ τῆς ἐλλείψεως ἔθνικῶν, πιστωτικῶν ἢ ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν, εἴτε ἐκ τῆς ποιοτικῆς συγκροτήσεως τοῦ στόλου κλπ. θὰ ἐξηκολούθουν ὑφιστάμενα, ὡς καὶ πρότερον.

Τρίτον. Ἐλευθερία προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν. Ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς προσ-

φορᾶς ὑπηρεσιῶν δέον ἐπίσης νὰ νοηθοῦν αἱ ναυτιλιακαὶ ὑπηρεσίαι. Καὶ ὅσον μὲν ἀφορᾷ τὰς ὑπερποντίους ὡς καὶ τὰς ἐνδοευρωπαϊκάς, ἀλλὰ διεθνεῖς, θαλασσίας μεταφορᾶς, οὐδὲν πρόβλημα γεννᾶται ἀφοῦ ὡς πρὸς αὐτὰς τὸ δόγμα τῆς ἐλευθέρως, ἐπὶ ἴσοις ὅροις, παροχῆς τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, ἀποτελεῖ ἤδη κοινὴν πολιτικὴν ὄλων τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἄρα καὶ τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. Πρόβλημα θὰ προέκυπτεν, ἀντιθέτως, ἐὰν θὰ ἐθεωροῦντο ἰσχύουσαι διὰ τὴν ναυτιλίαν αἱ γενικαὶ διατάξεις τῆς συνθήκης τῆς Ε. Ο. Κ., ὡς πρὸς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορᾶς καὶ συγκοινωνίας. Ὅπως συμβαίνει εἰς τὴν Ἑλλάδα, οὕτω καὶ εἰς ἄλλας χώρας τῆς Ε.Ο.Κ., αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι καὶ μεταφοραὶ διαφυλάσσονται μέχρι τοῦδε, μόνον ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν φερόντων τὴν ἐθνικὴν τῶν χωρῶν τούτων σημαίαν. Ἐφαρμοζομένων εὐρέως τῶν διατάξεων περὶ ἐλευθέρως κυκλοφορίας τῶν ὑπηρεσιῶν, τὸ μονοπωλιακὸν τοῦτο καθεστῶς θὰ ἀνετρέπετο καὶ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας καὶ μεταφορᾶς τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ., θὰ καθίστατο ἐλευθέρως, τοῦλάχιστον διὰ πλοῖα τῶν χωρῶν τούτων.

Μία τοιαύτη ἐξέλιξις δὲν θὰ ἦτο καθόλου εὐχάριστος καὶ συμφέρουσα διὰ τὴν Ἑλλάδα ὡς πρὸς τὴν ὁποῖαν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι καὶ μεταφοραὶ ἔχουν τὴν ἰδίαν τοῦλάχιστον σημασίαν, τὴν ὁποῖαν διὰ τὰς ἑξὼς χώρας - μέλη ἔχουν αἱ χερσαῖαι καὶ ἐσωτερικαὶ ὑδάτινοι συγκοινωνίαι. Καὶ ἀνέφερα τοῦτο διὰ νὰ προσθέσω ὅτι λόγω ἀκριβῶς τῆς σπουδαιότητος τοῦ ρόλου, τὸν ὅποιον διαδραματίζουν αἱ χερσαῖαι καὶ ἐσωτερικαὶ ὑδάτινοι μεταφοραὶ εἰς τὰς ἑξὼς χώρας, εἰδικὴ διάταξις (ἄρθρ. 75) τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, προβλέγει ὡς ἀναγκαίαν ὁμόφωνον ἀπόφασιν τοῦ Συμβουλίου πρὸς καθορισμὸν τῶν οὐκ ὑπὸ τοὺς ὁποίους μεταφορεῖς μὴ ἐγκατεστημένοι εἰς τινὰ χώραν - μέλος μὴ ἠδύνατο νὰ γίνουσι δεκτοὶ εἰς τὰς μεταφορᾶς αὐτῆς. Ἀφοῦ λοιπὸν οὐδὲ εἰς τὰς χερσαίας μεταφορᾶς ἔχει μέχρι τοῦδε ἐφαρμοσθῆ ἐλευθερία προσφορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν μεταφορέων, θὰ ἦτο παράλογον νὰ ὑποστηρίζεται ὅτι ὁ ἀντίθετον συμβαίνει ὡς πρὸς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορᾶς.

Τέταρτον. Κοινωνικὴ πολιτικὴ. Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς Κοινότητος, ἐλήφθησαν ἤδη ἀποφάσεις ἐφαρμογῆς κοινῶν μέτρων κοινωνικῆς πολιτικῆς. Τὰ μέτρα ταῦτα καθιεροῦν μεταξὺ ἄλλων ἴσην μεταχείρισιν ἄλλοθενῶν καὶ ὑπηκόων τῶν κρατῶν - μελῶν, δυνατότητα ἐξασφαλίσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν κοινωνικῶν παροχῶν ἀπὸ τῆς χώρας ἐργασίας εἰς τὴν χώραν προελεύσεως, τέλος δὲ τὸν συνολικὸν ὑπολογισμὸν χρόνου ἀσφαλίσεως, ἀνεξαρτήτως χώρας ὅπου κατεβλήθησαν αἱ εἰσφοραὶ. Ὁλοκλήρωσις τῆς κοινωνικῆς προστασίας τῶν ἐργαζομένων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν παροχὴν δυνατότητος εἰς τοὺς ἐργάτας νὰ δεχθοῦν μίαν προσφερομένην εἰς αὐτοὺς ἐργασίαν ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς Κοινότητος, εἶναι κατὰ βάσιν οἱ σκοποὶ τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς τῆς Κοινότητος, πρέπει δὲ νὰ θεωρηθῆ ὡς βεβαία συνέπεια τῆς πολιτικῆς ταύτης, ἡ τάσις πρὸς ἐνοποίησιν τῶν ὄρων καὶ συνθηκῶν κοινωνικῆς ἀπασχολήσεως ἐντὸς τοῦ γεωγραφικοῦ χώρου τῆς Κοινότητος.

Τὸ πρόγραμμα κοινωνικῆς πολιτικῆς δὲν ἔχει, ἐπίσης, ἐφαρμογὴν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ εἶναι εὐχάριστον τοῦτο, διότι θὰ ἦσαν ἐνδεχο-

μένως σοβαραί αἱ δυσχέρειαί, αἱ ὁποῖαι θὰ ἀνέκυπτον διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, σὺν ἄλλοις διότι τό γε νῦν ἔχον, τὸ Κράτος ἔχει ἐγγυηθῆ ὅτι αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν τῶν ναυτικῶν οὐδέποτε θὰ ὑπερβοῦν ὠρισμένον ὄριον, τὸ ὁποῖον ὁμως δυνατὸν νὰ ἀπεδεικνύετο ἀνεπαρκές διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ὑποχρεώσεις πρὸς τοὺς ἠσφαλισμένους, αἵτινες θὰ καθιεροῦντο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κοινοῦ προγράμματος.

Πέμπτον. Ἐλευθερία συναγωνισμοῦ. Τὸ ἄρθρον 85 τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης ἀπαγορεύει «πᾶσαν συμφωνίαν μεταξὺ ἐπιχειρήσεων ἢ κάθε προσχεδιασμένην μέθοδον, ἢ ὁποῖα ἠδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ τὸ ἐμπόριον τῶν χωρῶν - μελῶν καὶ ἢ ὁποῖα θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν παρεμπόδισιν, περιορισμὸν ἢ ἔκτροπὴν τοῦ συναγωνισμοῦ ἐντὸς τῆς κοινῆς ἀγορᾶς». Ἐτέρα διάταξις τοῦ καταστατικοῦ τῆς Ε.Ο.Κ. προβλέπει ὅτι προσπάθεια μιᾶς ἢ πλειόνων ἐπιχειρήσεων νὰ ἐπωφεληθοῦν καταχρηστικῶς τῆς κυριάρχου θέσεως αὐτῶν εἰς ἓνα τομέα, δεόν νὰ θεωρηθῆ ὡς ἀσυμβίβαστος πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς Κοινότητος καὶ διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἀπηγορευμένη. Ἐξαιρέσεις καθιεροῦνται μόνον ὑπὲρ τῶν cartels, τῶν ὁποίων ἢ ὑπαρξίς συμβάλλει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς καὶ διανομῆς ἀγαθῶν ἢ τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομικῆς προόδου. Ἐὰν αἱ ἀντιμονοπωλιακαὶ αὐταὶ διατάξεις ἐπρόκειτο νὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πρέπει νὰ θεωρηθῆ βέβαιον ὅτι θὰ ὠδήγουν εἰς πλήρη ἐξέτασιν τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τῶν διασκέψεων — τῶν cartels τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος, ὁμως, ληφθεῖσαι ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου δὲν θίγουν καὶ πάλιν τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Αἱ γραμμαί, πάντως τοῦ υἱοθετηθέντος προγράμματος εἶναι ἐνδιαφέρουσαι. Σὺν ἄλλοις καθιεροῦν ὑποχρεώσεις ἀνακοινώσεως τῶν ὑφισταμένων Κοινοπραξιῶν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν καὶ καταγραφῆς τῶν παρ' αὐτῆς. Καὶ ἡ καταγραφή σκοπὸν ἔχει τὴν παρακολούθησιν τῆς δράσεως τῶν Κοινοπραξιῶν, πρὸς διασφάλισιν ὅτι δὲν καταχρῶνται τῆς δυνάμεως αὐτῶν εἰς βᾶρος τῶν σκοπῶν τῆς Κοινότητος. Δύναται ὁθεν νὰ ἀναμένεται ὅτι ὅταν τὸ Συμβούλιον ἀσχοληθῆ μὲ τὴν καθιέρωσιν προγράμματος ἀφορῶντος εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἢ δραστηριότης τῶν Conferences καὶ αἱ παρ' αὐτῶν χρησιμοποιούμεναι περιοριστικαὶ μέθοδοι, θ' ἀποτελέσουν οὐσιῶδες ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως αὐτοῦ. Ἡ προοπτικὴ αὐτὴ εἶναι ἐνδιαφέρουσα ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς, γνωστοῦ ὄντος ὅτι ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἔχει ὑποστῆ τὰς συνεπείας τῶν περιοριστικῶν μεθόδων τῶν Διασκέψεων.

Ἐκτον. Ἐναρμόνισις φορολογίας ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς Κοινότητος. Πέραν τῶν προβλέψεων τοῦ ἄρθρου 99 τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, αἱ ὁποῖαι ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔμμεσον φορολογίαν, ἐν μόνον ἄρθρον, τὸ 98, ἀναφέρεται εἰς τὴν φορολογίαν καὶ προβλέπει ὅτι ἐξαιρέσεις ἀπὸ καταβολὴν ἢ ἐπιστροφὰ ἀμέσων φόρων, δὲν πρέπει νὰ ἐφαρμόζωνται προκειμένου περὶ ἐξαγωγῶν προοριζομένων δι' ἄλλας χώρας μέλη τῆς Κοινότητος. Ἐν ἄλλοις λόγοις, τῇ οὐσίᾳ γίνεται δεκτὸν ὅτι τὸ θέμα τῆς ἀμέσου φορολογίας ἀνάγεται εἰς τὴν ἑλευθέραν κρίσιν τῶν Κυβερνήσεων τῶν χωρῶν - μελῶν καὶ ὅτι ἡ Κοινότης δὲ

ναται νὰ ἔχη ἐνδιαφέρον μόνον ὅταν ἡ φορολογία ἀπειλῇ νὰ ἀνατρέψῃ τὰς συνθήκας συναγωνισμοῦ. Ἄλλὰ τὸ εἰδικὸν τοῦτο θέμα, εἶναι τόσον δυσχερὲς ὅσον καὶ πολύπλευρον. Ἐὰν θὰ ἦτο βέβαιον ὅτι τὸ φορολογικὸν βάρος μεταβιβάζεται πάντοτε ὑπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων ἐπὶ τῶν καταναλωτῶν ἀγαθῶν ἢ ὑπηρεσιῶν, τότε θὰ ἠδύνατο βασιμῶς νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι τὸ ὕψος τοῦ καταβαλλομένου εἰς ἐκάστην χώραν φόρου, μεταβάλλει, πράγματι, τὰς συνθήκας συναγωνισμοῦ. Ἐκ τῶν πραγμάτων, ὅμως, προκύπτει τὸ ἀντίθετον. Τὸ φορολογικὸν βάρος κατὰ κανόνα φέρεται ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἐπηρεάζει τὸ καθαρὸν ἀποτέλεσμα αὐτῆς. Τοῦτο, ἰδιαιτέρως ἰσχύει εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν. Ἐπιπροσθέτως, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, ἕτεροι οἰκονομικοὶ παράγοντες ἐπενεργοῦν ἀντιθέτως ἐπὶ τῆς συναγωνιστικότητος τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐξουδετερῶνουν ἐν πολλοῖς τὰ πλεονεκτήματα τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῆς διαφοροποιήσεως τῶν συστημάτων ἢ τῶν συντελεστῶν τῆς ἀμέσου φορολογίας. Θὰ ἠδύνατο, μάλιστα, νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δυσμενῶν αὐτῶν οἰκονομικῶν παραγόντων, αἱ Κυβερνήσεις καθιεροῦν τὰ πάσης φύσεως φορολογικὰ κίνητρα.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ πρόβλημα εἶναι τόσον δυσχερὲς καὶ πολύπλευρον, ὥστε δὲν ἐκρίθη σκόπιμος ἡ λήψις σχετικῶν ἀποφάσεων ὑπὸ τῆς Κοινότητος. Ἐὰν εἰς τὴν ὁμιλίαν μου ἐγένετο μνεία αὐτοῦ, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν ἰδιάζουσαν σημασίαν τοῦ θέματος διὰ τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν διεπομένην, ὡς γνωστόν, ὑπὸ ἰδιομόρφου φορολογικοῦ καθεστῶτος, λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ὑφ' ἃς τελεῖ αὕτη.

Ἐπιπτώσεις προκληθησόμεναι ὅταν τὸ Συμβούλιον τῆς Ε. Ο. Κ. καὶ τὸ Συμβούλιον τῆς Συνδέσεως ἀποφασίσουν ἐφαρμογὴν προγράμματος πολιτικῆς ἐν σχέσει πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς

Ὡς ἀνέφερα ἤδη, πλείσται ἐνδείξεις συμβάλλουν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἀπόψεως ὅτι δὲν εἶναι μακρὰν ὁ χρόνος κατὰ τὸν ὁποῖον θὰ ἀντιμετωπισθῇ παρὰ τῆς Κοινότητος ὁ καθορισμὸς τοῦ πλαισίου ἐντὸς τοῦ ὁποίου θὰ τοποθετηθῇ τὸ προταθησόμενον διὰ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς πρόγραμμα. Δι' αὐτοῦ θὰ καθορισθοῦν ἐὰν καὶ εἰς ποίαν ἔκτασιν θὰ ἐφαρμοσθοῦν ὡς πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν αἱ περὶ τῶν μεταφορῶν προβλέψεις τῶν ἄρθρων 74 ἕως 84 τῆς συνθήκης, ἀλλ' ἐπίσης καὶ αἱ γενικαὶ διατάξεις αὐτῆς.

Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τοὺς σκοποὺς τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, εἶναι λογικὸν νὰ ὑπολογίσωμεν ὅτι θὰ ἐπεδιώκετο διὰ τοῦ προγράμματος αὐτοῦ, ἐνοποίησις τῶν κανόνων καὶ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τοὺς ὁποίους τελοῦν τὸ πλοῖον καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἰς τὰς χώρας-μέλη τῆς Κοινότητος.

Ἡ πρώτη ἐκδήλωσις ἐνδιαφέροντος τῆς Κοινότητος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν, ἐσημειώθη πρὸ ἔτους περίπου, ὅταν ἡ Ἐπιτροπὴ ὑπέβαλε πρὸς τὸ Συμβούλιον ὑπόμνημα ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν μεταφορῶν, εἰς τὸ ὁποῖον περιέλαβε — καθ' ἃ ἐκ δημοσιευμάτων πληροφоруμέθα — καὶ ἀπόψεις τινὰς ἐπὶ τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν. Ποῖαι αἱ διατυπωθεῖσαι, συγκεκριμένως,

ἀπόψεις δὲν μᾶς εἶναι γνωστόν, ἀφοῦ ἡ σύνδεσις τῆς χώρας μας μετὰ τῆς Ε.Ο.Κ. δὲν ἐλειτούργησεν εἰσέτι. Πλὴν τούτου δὲν εἶναι βέβαιον ὅτι τὸ εἰδικὸν καθεστῶς τῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Κοινότητος, ἐπιτρέπει εἰς αὐτὴν νὰ μετᾶσχη εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ε.Ο.Κ. Τὸ ἄρθρον 50 παρ. 3 τῆς συνθήκης τῶν Ἀθηνῶν προβλέπει ὅτι, ἐὰν τὸ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος λάβῃ ἀπόφασιν διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς, τὸ Συμβούλιον τῆς συνδέσεως θὰ ἀποφασίσῃ, ἐὰν, κατὰ ποῖον μέτρον καὶ κατὰ ποῖαν διαδικασίαν, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Κατὰ τὸ γράμμα τῆς προβλέψεως ταύτης, ἡ υἰοθετηθησομένη ὑπὸ τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. κοινὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, δὲν θὰ ἰσχύσῃ αὐτομάτως καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα. Θὰ ληφθοῦν εἰδικαὶ ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου τῆς συνδέσεως περὶ τοῦ ἐάν, εἰς ποῖαν ἔκτασιν, καὶ κατὰ ποῖαν διαδικασίαν, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ληφθοῦν ἀνάλογα μέτρα διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Ἐάν, ἐν τούτοις, λάβῃ κανεὶς ὑπ' ὄψιν ὅτι κατὰ 90% καὶ πλέον, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀπασχολεῖται εἰς διεθνεῖς μεταφορὰς, ἐπιτελοῦσα ρόλον παγκοσμίου μεταφορέως, εἶναι πολὺ δύσκολον νὰ φαντασθῇ ὅτι θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ κρατηθῇ αὕτη μακρὰν τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ε.Ο.Κ. Προέχον, ὡς ἐκ τούτου, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου, εἶναι νὰ δυνηθῶμεν νὰ μετᾶσχῶμεν εἰς τὴν κατάστρωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ νὰ προσπαθῶμεν νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν διαμόρφωσιν αὐτοῦ κατὰ τρόπον προστατεύοντα τὰ συμφέροντά μας καὶ διαφυλάσσοντα τὴν συναγωνιστικότητά τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Νομίζω ὅτι μόνον οὕτω θὰ ἔχωμεν τὴν δυνατότητα νὰ ἀποφύγωμεν τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, αἵτινες θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ὑπάρξουν διὰ τὰ συμφέροντά μας ἐκ μιᾶς μὴ συμφερούσης δι' ἡμᾶς ρυθμίσεως θεμάτων ὡς λ.χ. τὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἢ τῆς κυκλοφορίας κεφαλαίων, ὑπηρεσιῶν καὶ προσώπων ἢ τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς κλπ.

Ἐπὶ τούτοις, ἄλλωστε, ἐνδείξεις ὅτι θὰ ἐκδηλωθῇ τάσις πρὸς ὁμοιόμορφον ρύθμισιν καὶ ἄλλων, περισσότερον εἰδικῶν ἀλλ' οὐχὶ ὀλιγώτερον σημαντικῶν θεμάτων. Μεταξὺ αὐτῶν ἀναφέρονται, ὁ καθορισμὸς προϋποθέσεων διὰ τὴν παραχώρησιν τῆς ἐθνικότητος μιᾶς τῶν χωρῶν - μελῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ γίνεται μνεῖα περὶ τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» μεταξὺ σημαίας τοῦ πλοίου καὶ πλοιοκτησίας ἢ ἡ διαδικασία νηολογήσεως τῶν πλοίων ἢ ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἢ ἡ νομοθεσία ἢ διέπουσα τὴν λειτουργίαν τῶν ἐταιρειῶν ἢ ἡ ἀμοιβαία ἀναγνώρισις τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἰκανότητος καὶ ἡ ἐνοποιήσις τῶν πρὸς ἀπόκτησίν των ἀναγκαίων προϋποθέσεων κλπ.

Ὡς συμπέρασμα τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι δυνατὸν νὰ ἀποδειχθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων ὅτι ἡ παρούσα διατύπωσις τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 50 τῆς συνθήκης τῶν Ἀθηνῶν, κατασφαλίζει τὰ ναυτιλιακά μας συμφέροντα ὀλιγώτερον ἐπιτυχῶς ἀπὸ ὅσον τὸ γράμμα αὐτῆς ὑποδηλοῖ.

Διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ εἰκὼν τῶν ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπιπτώσεων ἐκ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος καὶ τοῦ ρόλου τῶν ὁποίων αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ θὰ διαδραματίσῃ μέσα εἰς τὰ πλαίσια αὐτῆς, νο-

μίζω σκόπιμον νὰ προσθέσω ὅτι διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν Κοινότητα ἢ διὰ τῆς μετ' αὐτῆς συνδέσεως τῆς Μ. Βρετανίας, Νορβηγίας, Ἑλλάδος, Σουηδίας καὶ Δανίας, ἢ Εὐρωπαϊκῆ Οἰκονομικῆ Κοινότης θὰ ἀποκτήσῃ τὴν πράγματι κολλοσιαίαν ναυτιλιακὴν δύναμιν τῶν 70 περίπου ἑκατομμυρίων κόρων, ἐπὶ συνόλου 123 ἑκ. κ.ο.χ. τοῦ μὴ ἐν μονίμῳ παροπλισμῷ, παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, 12 ἑκ. κ.ο.χ. τῆς ἐν ἐνεργείᾳ ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, καὶ 4 ἑκ. κ.ο.χ. τῆς ρωσικῆς τοιαύτης.

Ἡ ὑπὸ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν διδομένη εἰκὼν, ὀδηγεῖ εὐθέως εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι αἱ χώραι τῆς Κοινότητος θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν αὐτῶν ἰσχυρότατον ὄπλον κατὰ τὴν διαχείρισιν θεμάτων ναυτιλιακῆς πολιτικῆς μετὰ τρίτων χωρῶν, ἰδίᾳ ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀκολουθοῦν πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας.

Περατῶνων τὴν ὁμιλίαν μου παρακαλῶ νὰ μοῦ ἐπιτρέψετε νὰ ἀναφερθῶ, ἐν εἶδει συμπεράσματος, εἰς ἀπόψεις τὰς ὁποίας ἀπὸ ἄλλου βήματος διετύπωσα πρὸ ἐνὸς καὶ πλέον ἔτους. Προϋποτιθεμένου ὅτι τὸ Κράτος θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτελέσῃ ἐπιτυχῶς τὸν ρόλον του ὅταν ἐπιστῇ ὁ χρόνος πρὸς διαμόρφωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῆς Ε.Ο.Κ., αἱ εἰς ἃς ἀναφέρομαι ἀπόψεις παραμένουν ἰσχύουσαι εἰς τὸ ἀκέραιον.

Ἀξίωμα εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν ἀποτελεῖ ἡ ἐπιδίωξις τοῦ μεγαλυτέρου οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος μετὰ τὴν καταβολὴν τῆς μικροτέρας δυνατῆς προσπάθειας καὶ θυσίας. Πιστεύω ὅτι, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας καὶ τῶν ἑλληνικῶν κρατικῶν δυνατοτήτων, εἰς οὐδένα κλάδον οἰκονομικῆς ἐράσεως ὑφίστανται τόσον εὐνοϊκαὶ προϋποθέσεις ἀναπτύξεως ὅσον εἰς τὸν κλάδον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Μακρὰ παράδοσις καὶ πείρα, πλουσία δρᾶσις ἐπιχειρηματικῶν φορέων, εὐρυτάτη οἰκονομικὴ βᾶσις, πλούσιον καὶ ὑψηλῆς ἀποδόσεως ἐργατικὸν δυναμικόν, διεθνῆς ἀγορὰ εὐρυτάτων δυνατοτήτων πρὸς ἀποδοχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, συνθέτουν σύνολον προϋποθέσεων, ἡ ἀξιοποιήσις τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἀποδώσῃ ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας ὠφελήματα μὴ δυνάμενα εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον νὰ ἀποκτηθοῦν, παρὰ τὰς σοβαρὰς θυσίας, αἵτινες θὰ ἀπαιτηθοῦν, διὰ τῆς ἐκβιομηχανίσεως ἡ ὁποία ἀπαιτεῖ πολὺ μακρὰν διαδικασίαν. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἐποχῆς μας ἀποτελεῖ ἡ ἔντασις τῆς ἀνταγωνιστικῆς προσπάθειας τῶν διαφόρων κρατῶν ἐντὸς εὐρυτέρων χώρων, ὡς ἡ Εὐρωπαϊκῆ Οἰκονομικῆ Κοινότης ἢ ἡ Εὐρωπαϊκῆ Ζώνη Ἐλευθέρου Ἐμπορίου. Αἱ τοιαῦται ἐξελίξεις ἀποβαίνουν ἐπ' ὠφελεία τῶν κλάδων ἐκείνων τῆς οἰκονομίας τῶν μετεχουσῶν χωρῶν, οἱ ὁποῖοι διαθέτουν ὑψηλόν, ἐπὶ διεθνoῦς ἐπιπέδου, βαθμὸν ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος, μεταξὺ δὲ αὐτῶν τὴν πρῶτην, καθ' ἡμᾶς, θέσιν, ὡς πρὸς τὴν Ἑλλάδα, κατέχει ἡ βιομηχανία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Τοῦτο ἀποτελεῖ πρόσθετον λόγον διὸ τὸν ὁποῖον νομίζομεν ὅτι μετὰ τὴν Ἑλλάδα ἐντεταγμένην εἰς τὸν χώρον τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, τὸ οἰκονομικὸν μέλλον τῆς Χώρας θὰ εἶναι περισσότερον ἢ κατὰ τὸ παρελθὸν συνδεδεμένον μετὰ τὴν δραστηριότητα αὐτῆς εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον.