

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΜΟΝΟΠΩΛΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Υπό τοῦ Καθηγητοῦ Α. Β. Σ. ΕΛΕΥΘ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Διευθυντοῦ Κέντρου Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν Α. Β. Σ.

Ἐξαιρουμένων τῶν μεταφορῶν τοῦ μεγίστου μέρους τῶν χύδην ξηρῶν καὶ ὑγρῶν φορτίων (δημητριακά, σιδηρομεταλλεύματα, γαιάνθρακες, ζακχάρεις, λιπάσματα, ξυλεία, ὑγρά καύσιμα κλπ.), τὸ διεθνὲς κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον ἐξυπηρετεῖται διὰ τῆς λειτουργίας δρομολογιακῶν γραμμῶν διὰ φορτηγῶν πλοίων. Ὁ ρόλος, ὅθεν, τὸν ὁποῖον ἐπιτελοῦν αἱ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι εἶναι πρωταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν λειτουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Τὸ ἔργον τοῦτο διεξάγεται, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτοῦ μέρος, ὑπὸ ἰδιωτικῶν οἰκονομικῶν μονάδων. Ἡ βάση, ὅμως, τοῦ συστήματος τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς ἐλευθέρου οἰκονομίας, συνίσταται εἰς τὴν θεμελιώδη προϋπόθεσιν τῆς ὑπάρξεως ἐνεργοῦ συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἰδιωτικῶν τούτων μονάδων. Ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθέρου προσφορᾶς τῶν ναυτιλιακῶν τῶν υπηρεσιῶν, συνιστῶσα τὴν ἔκφρασιν τῆς προαναφερθείσης θεμελιώδους προϋποθέσεως, θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ τὴν βάση ἐφ' ἧς ἐδράζεται ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν Κυβερνήσεων πλείστων χωρῶν, ἐν αἷς καὶ αἱ ἐλέγχουσαι τὸ μέγιστον μέρος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

Αἱ διὰ φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, ἐν τούτοις, ἐξυπηρετούμεναι θαλάσσιαι συγκοινωνίαι, τελοῦν, σχεδὸν κατὰ τὸ σύνολον αὐτῶν, ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν «Conferences», αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦν μορφήν συνεννοήσεως μεταξὺ μεταφορέων ἐξυπηρετούντων τὸν αὐτὸν τομέα θαλασσίου ἐμπορίου, μὲ σκοπὸν τὸν ἀπὸ κοινοῦ παρ' αὐτῶν προσδιορισμὸν τῶν ναύλων καὶ τὸν ἔλεγχον τῆς ἀγορᾶς. Ἐρωτᾶται, ὅθεν, ἐὰν εἶναι ἡ δραστηριότης τῶν Conferences ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὴν προεκταθεῖσαν ἀρχήν. Ἡ δοτέα ἀπάντησις θὰ ἐξηρτᾶτο ὄχι μόνον ἐκ τῶν σκοπῶν τῶν Conferences ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ τρόπου ἐπιδιώξεως τῆς πραγματοποιήσεως αὐτῶν. Αἱ Conferences ἀποτελοῦν, ἀναμφιβόλως, μορφήν συνεννοήσεως. Μένει, ὅμως, νὰ ἐξετασθῇ κατὰ πόσον ἡ μορφή αὕτη εἶναι ἐξ ἐκείνων αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦν τροχοπέδην διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν κοινωνικὴν πρόοδον, μεταβαλλόμεναι εἰς μέσα οἰκονομικῆς καταπίεσεως.

Ἐναποφεύκτως, ἡ φύσις τῶν οἰκονομικῶν συνεννοήσεων πάσης μορφῆς, συνίσταται εἰς τὴν κατάληψιν κυριαρχικῆς θέσεως εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τεχνητῶν μέσων. Ἡ κτῆσις κυριάρχου θέσεως εἰς τὴν ἀγορὰν, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν, δὲν παράγει δυσμενῆ ἀποτελέσματα. Τοιαῦτα, ὁμως, ἀποτελέσματα προκαλεῖ ἡ κατάχρησις τῆς κυριάρχου θέσεως, πρὸς ἐπιβολὴν ἀδικαιολογήτων περιορισμῶν εἰς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ βαρῶν εἰς τοὺς καταναλωτὰς διὰ καταλλήλων ἐνεργειῶν εἰς τὸν τρόπον προσδιορισμοῦ τοῦ ὕψους τῶν ναύλων. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ἡ συνεργασία τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς Conferences καθίσταται ἐπιζημία διὰ τὴν οἰκονομίαν, διότι ἀποβλέπει εἰς αὐξήσιν τῶν κερδῶν τῶν μετεχουσῶν εἰς αὐτὰς ἐπιχειρήσεων διὰ τῆς ὑπὲρ τὸ δέον ὑψώσεως τῶν ναύλων καὶ τῆς παρεμποδίσεως τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς βᾶρος τοῦ κόστους διεξαγωγῆς τοῦ κατὰ θάλασσαν γενικοῦ ἐμπορίου καὶ ἐπομένως εἰς βᾶρος τῶν καταναλωτῶν.

Ἡ ἐκ τοῦ παρελθόντος ἀποκτηθεῖσα πείρα κατέδειξεν ὅτι εἰς πλείστας περιπτώσεις :

α) Αἱ Conferences χρησιμοποιοῦν ὄλα τὰ εἰς τὴν διάθεσίν των μέσα διὰ τὴν ἀποθάρρυνσιν εισόδου νέων μεταφορέων εἰς τοὺς παρ' αὐτῶν ἐξυπηρετουμένους τομεῖς μεταφορῶν.

β) Δὲν ἠδυνήθησαν, συνήθως, νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου εἰς περιόδους ὑψηλῆς ζητήσεως χωρητικότητος. Δὲν διεπιστώθη, ἄρα, μακροχρονίως, ὡς ἀληθῆς ὁ ἰσχυρισμὸς ὅτι διαθέτουν πλεονάζουσαν χωρητικότητα πρὸς ὁμαλὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ζητήσεως.

γ) Χρησιμοποιοῦν πᾶσαν δυνατὴν μορφήν πιέσεως κατὰ τῶν φορτωτῶν ἵνα ἐξασφαλίσουν τὴν ἀποκλειστικὴν αὐτῶν συνεργασίαν.

δ) Διατηροῦν τὰ ἐπίπεδα τῶν ναυτολογίων—ἴδια εἰς περιόδους ὑφέσεως ἢ κρίσεων—εἰς ἐπίπεδα μὴ δικαιολογούμενα ἐκ τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς.

ε) Ἐλλείπει συναγωνισμοῦ δὲν εἶναι ἐξησφαλισμένη ἡ ἴση μεταχείρισις ὄλων τῶν φορτωτῶν καὶ ὄλων τῶν φορτίων.

Ἡ ἀπάντησις, κατὰ ταῦτα, εἰς τὸ τεθὲν, ἀνωτέρω, ἐρώτημα, δέον νὰ εἶναι ἀρνητικὴ. Προκύπτει, ὅθεν, ἡ ἀνάγκη προστασίας τοῦ συναγωνισμοῦ, ἀφοῦ δι' αὐτοῦ καὶ μόνον δύναται νὰ ἐπιτυγχάνεται βελτίωσις τοῦ ἐπιπέδου τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν, μείωσις τοῦ κόστους διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν καὶ αὐξήσις—ἐν τελικῇ ἀναλύσει—τῆς ἀποδόσεως τῶν εἰσοδημάτων τῶν καταναλωτῶν.

Ὅμιλοῦντες, ὁμως, περὶ προστασίας τοῦ συναγωνισμοῦ, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀποβλέπωμεν εἰς ἐπαναφορὰν ἀπολύτου συναγωνιστικῆς καταστάσεως, ὅλως θεωρητικῆς, ἄλλως τε, ἀφοῦ πρακτικῶς, εἶναι αὕτη ἀνέφικτος. Διανύομεν, πράγματι, περίοδον φυσιολογικῆς ἀναπτύξεως τῆς τάσεως πρὸς ἐπιχειρηματικὴν συγκέντρωσιν. Αἱ τεχνολογικαὶ ἐξελίξεις ἀπαιτοῦν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς μείωσιν τοῦ κόστους. Τοῦτο εἶναι ἐξ ἴσου ἀληθές, ὡς πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἐπίσης. Ἐξ ἄλλου, ἡ αὐξήσις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος καὶ ἡ γεωγραφικὴ διεύρυνσις τῶν ὑπὸ τῶν δρομολογημένων πλοίων ἐξυπηρετουμένων ἀγορῶν, συνεπαγομένη ἀνάγκην ἀναλόγου ὄργα-

νώσεως, συνιστοῦν πρόσθετον λόγον αὐξήσεως τοῦ ἐπενδεδυμένου εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις κεφαλαίου, συντελοῦσαι εἰς τὴν δημιουργίαν μεγαλυτέρων οἰκονομικῶν μονάδων καὶ ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσιν τοῦ παγίου κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἔναντι τοῦ μεταβλητοῦ, καθιστῶσαι οὕτω τὰς ἐπιχειρήσεις περισσότερον τρωτὰς ἔναντι τῶν διακυμάνσεων μιᾶς ἐλευθέρως ἀγορᾶς. Ἐπομένως, μορφαὶ καὶ ἔκτασις συνεργασίας, αἱ ὁποῖαι θὰ ἀπέβλεπον μόνον εἰς σταθεροποίησιν τῆς ἀγορᾶς, διευκολύνουσαι τὴν σταθερὰν διεξαγωγὴν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ ἐνθαρρύνουσαι τὰς σχετικὰς ἐπενδύσεις ὄχι μόνον δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείωνται, ἀλλ' ἀντιθέτως κρίνονται ἀναγκαῖαι.

Ἄνευ τῆς ὑπάρξεως ἐνὸς συστήματος σταθεροποίησεως τῆς ἀγορᾶς, θὰ ἐκυριάρχουν τῶν μεταφορῶν τῶν γενικῶν φορτίων, οἰκονομικαὶ δυνάμεις παρακινουῦσαι εἰς προσπάθειαν ἐπικρατήσεως διὰ καταφυγῆς εἰς τοὺς λεγομένους «πολέμους ἐπὶ τῶν ναύλων» ἤτοι δι' ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἐνίοτε ἐξευτελιστικά. Αἱ δυνάμεις αὗται δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἀκολούθως:

α) Εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ἰσχύει γενικῶς ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθέρως εἰς αὐτὰς εἰσόδου οἰασδήποτε ἐπιχειρήσεως. Ἡ ἐλευθερία αὕτη ἀποτελεῖ βασικὴν προϋπόθεσιν τῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος τῆς ἐλευθέρως οἰκονομίας. Ἐν τούτοις, δύναται εἰς ἱκανὰς περιπτώσεις νὰ ὀδηγήσῃ εὐχερῶς εἰς δημιουργίαν συνθηκῶν προσφορᾶς χωρητικότητος μεγαλυτέρας τῆς ἀναγκαιούσης πρὸς κάλυψιν τῶν ἀντιστοίχων ἀναγκῶν ζητήσεως χωρητικότητος.

β) Προκειμένου περὶ πλοίων γραμμῶν τὸ πάγιον κόστος εἶναι πάντοτε πολὺ ὑψηλόν, λόγῳ ἀντιστοίχως μεγάλου ὕψους ἐπενδεδυμένου κεφαλαίου καὶ δαπανηρᾶς ὀργανώσεως τῶν ἐπιχειρήσεων. Ἀφ' ἧς, ἐπομένως, ἐν φορτηγὸν πλοῖον ἀρχίσῃ τὴν ἐκτέλεσιν ταξιδίου, τελεῖ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς πιθανότητος μὴ συμπληρώσεως τῆς μεταφορικῆς του ἱκανότητος. Ὑπὸ τὴν πίεσιν ταύτην, θὰ ἦτο διατεθειμένη ἡ ἐπιχείρησις νὰ δεχθῆ, ἐν ἀνάγκῃ, πάντα ναῦλον ὅστις θὰ ἦτο μεγαλύτερος τῶν πραγματικῶν ἐπιβαρύνσεων διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸ ὅποῖον οὗτος ἀφορᾶ.

γ) Ὑφίστανται μεγάλαι διαφοραὶ εἰς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ὑπὸ διαφόρους σημαίας. Εἰς περίπτωσιν, ὅθεν, ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος, οἱ μεταφορεῖς ὑπὸ σημαίας μὲ χαμηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως, δὲν εἶναι δυνατὸν ἢ νὰ ὑφίστανται τὸν πειρασμὸν ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων, εἰς πάντοτε ἐπικερδῆ δι' αὐτοὺς ἐπίπεδα, προκειμένου νὰ προσελκύσουν πρὸς ἑαυτοὺς τὰ φορτία.

δ) Εἰς πλείστας γραμμάς ὑφίσταται σοβαρὰ ἀνισορροπία μεταξὺ μεταφορικῆς κινήσεως εἰς διαδρομὰς ἀνόδου καὶ καθόδου. Ἐπομένως, ἡ ἀναγκαία πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς ζητήσεως εἰς τὴν μίαν διαδρομὴν χωρητικότητος, πλεονάζει εἰς τὴν ἑτέραν, δημιουργουμένης τῆς τάσεως πρὸς μείωσιν τῶν ναύλων δι' ἐξασφάλισιν φορτίων.

Θὰ ἡδύνατό τις νὰ ὑποστηρίξῃ, πρὸς στιγμὴν, ὅτι ἀπεριόριστος συνα-

γωνισμός ἐπὶ τῶν ναύλων θὰ ἀπέβαινε ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς οἰκονομίας, ἀφοῦ θὰ συνέβαλεν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους, ἄρα καὶ εἰς μείωσιν τῆς τιμῆς διαθέσεως τῶν ἀγαθῶν εἰς τὰς ἀγορὰς καταναλώσεως καὶ αὐξησιν τῆς ἀποδόσεως τῶν εἰσοδημάτων.

Ἐν τούτοις, ἡ ἱστορία τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, δεικνύει ὅτι εἰς τὸ ὑπερκεάνειον ἐμπόριον, ἡ σταθεροποίησις τῆς ἀγορᾶς εἶναι προτιμητέα ἀπὸ τὸν ἀπεριόριστον συναγωνισμόν ἐπὶ τῶν ναύλων διότι οὗτος ἤθελεν ἀναγκαιῶς προκαλέσει εἴτε ἐξαφάνισιν τῶν μᾶλλον ἀδυνάτων ἐκ τῶν μεταφορέων καὶ διατήρησιν μόνον ὀλίγων ἰσχυρῶν, εἴτε συνένωσιν — διὰ συγχωνεύσεως ἢ ἄλλως — αὐτῶν εἰς κοινὴν ἰδιοκτησίαν. Εἰς οἰανδήποτε ἐκ τῶν πιθανῶν τούτων περιπτώσεων, τὸ ἀποτέλεσμα θὰ ἦτο τὸ αὐτό, ἡ δημιουργία — δῆλον ὅτι — μονοπωλίου.

Ὁ συναγωνισμός, ἐξ ἄλλου, εἶναι ὑγιής, ὅταν ὀδηγῇ εἰς ἐπέκτασιν ἀφ' ἑνὸς καὶ ἐπάρκειαν ἀποδόσεως ἀφ' ἑτέρου, τῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως, οὐχὶ δὲ εἰς σπατάλην πόρων εἰς παραγωγικὴν διαδικασίαν ἀγαθῶν ἢ ὑπηρεσιῶν προσωρινοῦ χαρακτῆρος. Ὅπως ἀντιθέτως, ὁ συναγωνισμός ἀποβαίνει καταστρεπτικὸς ὅταν ὀδηγῇ εἰς ὑποβιβασμὸν τῆς ποιότητος τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν ἢ εἰς σπατάλην πλουτοπαραγωγικῶν μέσων καὶ εἰς χρονίαν ἀνικανότητα ἐπιτεύξεως κέρδους παρὰ τῶν μετεχουσῶν τοῦ συναγωνισμοῦ ἐπιχειρήσεων.

Κατ' ἀκολουθίαν, ἡ ὑπαρξὶς συνθηκῶν συναγωνισμοῦ εἶναι μὲν ἀναγκαία καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς διὰ τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν, ὅχι ὁμως ὑπὸ τὴν μορφήν ἀπεριόριστου συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων, ἡτις τυχὸν υἱοθετουμένη ἤθελεν ἀναποφεύκτως ὀδηγήσει εἰς ἐπιζήμια ἀποτελέσματα διὰ τοὺς κάτωθι εἰδικωτέρους λόγους :

α) Οἱ μεταφορεῖς καθίστανται ἀνίκανοι νὰ καλύπτουν τὸ πλῆρες κόστος λειτουργίας τῶν ἐπιχειρήσεων των καὶ νὰ ἐπιτυγχάνουν εὐλογον κέρδος. Δημιουργοῦνται οὕτω συνθηκαὶ συνεχοῦς ἀπωλείας κεφαλαίων, μοιραίως ἄγουσαι εἰς μαρασμὸν τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐνδεχομένην διακοπὴν ἐξυπηρετήσεως τοῦ τομέως μεταφορῶν εἰς ὃν αἱ συνθηκαὶ αὗται ὑφίστανται.

β) Μέχρις ὅτου τὸ τελικὸν τοῦτο ἀποτέλεσμα συμβῇ, οἱ μεταφορεῖς ἐν τῇ προσπάθειᾳ ὅπως ἀποσοβήσουν τοῦτο καὶ ἀνταποκριθῶν εἰς τὸν συναγωνισμόν, περιορίζουν τὰς δαπάνας των, παντὶ δυνατῷ τρόπῳ, εἰς βάρος τῆς ποιότητος τῶν προσφερομένων παρ' αὐτῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὰς συγκοινωνίας.

γ) Ἡ μὴ ὑγιής οἰκονομικὴ κατάστασις τῶν μεταφορέων, ἔχει ἐπίσης ἐπιπτώσεις εἰς τὸν κοινωνικὸν τομέα, διότι καθιστᾷ ἀναπόφευκτον μείωσιν τῶν διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν ἐπιχειρήσεων — χερσαίων καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων — δαπανῶν, ἡτις καὶ πάλιν ἔχει περαιτέρω ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς παραγωγικότητος καὶ ποιοτικῆς ἀποδόσεως αὐτοῦ, ἄρα ἐπὶ τῆς στάθμης τῶν παρεχομένων ὑπὸ τῶν μεταφορέων ὑπηρεσιῶν.

δ) Ἡ ἔλλειψις οἰασδήποτε σταθερότητος εἰς τοὺς ναύλους, ἐπηρεάζει δυσμενῶς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς, ὡς ἐκ τοῦ ὅτι παρεμποδίζει ἢ καθιστᾷ

δυσχερεστάτην τὴν διαμόρφωσιν σταθερῶν τιμῶν αὐτῶν εἰς τὰς καταναλωτικὰς ἀγοράς. Ἐπιπροσθέτως, ὑπὸ καθεστῶς ἀπεριορίστου συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων, καθίσταται ἀδύνατος ἡ υἰοθέτησις οἰωνδήποτε ἀντικειμενικῶν κριτηρίων κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν ναύλων τῶν ἐπὶ μέρους ἀγαθῶν κατὰ διαδρομάς. Οὕτω διευκολύνεται ἡ δυσμενὴς μεταχείρισις ἀγαθοῦ τινος ἐκ τῶν διακινουμένων ἢ λιμένος ἢ χώρας τινός, διότι καθίσταται ἀδύνατος οἰοσδήποτε ἔλεγχος

ε) Οἱ μεταφορεῖς τείνουν νὰ ρυθμίζουν ὅλας των τὰς βλέψεις καὶ ἐπιδιώξεις, ἐπὶ ὅλως βραχυχρονίου βάσεως. Τοῦτο ἔχει ἐπίσης συνέπειαν πτώσιν τοῦ ποιοτικῆς ἐπιπέδου τῶν προσφερομένων παρ' αὐτῶν ὑπηρεσιῶν.

στ) Ἡ ἀδυναμία μακροχρονίου προβλέψεως κατ' ἀκολουθίαν δὲ καὶ ἐπενδύσεων, παρεμποδίζει ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ἄρα τὴν καλλιτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ τὴν μείωσιν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους διὰ τῆς χρησιμοποίησεως συγχρονισμένου πλωτοῦ ὑλικοῦ.

ζ) Οἱ φορτωταὶ ὠφελοῦνται προσωρινῶς ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων, ἀλλὰ ζημιοῦνται μακροχρονίως λόγῳ τῆς ἀδυναμίας τῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ συνθήκας ἀνυπαρξίας ὑγιῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν, νὰ προσφέρουν ἐπαρκεῖς ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς ὑπηρεσίας.

Ἐπίσταται, ὅθεν, εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς διὰ φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, ἡ σκοπιμότης ὑπάρξεως ἐνὸς συστήματος διὰ τοῦ ὁποίου θὰ ἐξασφαλίξεται ἡ κανονικότης καὶ σταθερότης ἐξυπηρετήσεως τῶν διαφόρων ὑπερωκεανείων γραμμῶν, πρὸς ὄφελος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐφ' ὅσον δὲ τὸ σύστημα τῶν Conferences εἶναι, ἀπὸ ἑκατὸν περίπου ἐτῶν, διεθνῶς καθιερωμένον καὶ δεδοκιμασμένον καὶ δύναται νὰ ἀποδώσῃ τὰ ἀνωτέρω ἀποτελέσματα, εἶναι, κατ' ἀρχὴν, ὡς θεσμός, παραδεκτὸς ἢ καὶ ὑποστηρικτός. Ἐπὶ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, ὅτι ἡ δραστηριότης τῶν Conferences δὲν θὰ ὀδηγῆ εἰς καταχρήσεις εἰς βάρος τῶν βασικῶν ἀρχῶν, πρῶτον τοῦ συναγωνισμοῦ, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς ἐλευθέρως προσφορᾶς τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ δευτέρον, τῆς ἐλευθερίας τῶν φορτωτῶν, ὅπως χρησιμοποιοῦν τὸ μεταφορικὸν μέσον τῆς ἀρεσκείας των.

Διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῶν βασικῶν αὐτῶν ἀρχῶν, καθίσταται ἀναπόφευκτος ἡ ἐπιβολὴ ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν Conferences μορφῆς τινος ἐλέγχου. Δι' αὐτοῦ θὰ περιωρίζετο ἡ δραστηριότης τῶν Conferences ἐντὸς θεμιτῶν πλαισίων, μὲ κριτήριον ἐξισορρόπησιν τῶν συμφερόντων τῶν ἐπὶ μέρους οἰκονομικῶν μονάδων ἀφ' ἐνός καὶ τῆς οἰκονομίας ἐν γένει ἀφ' ἑτέρου. Ἐν ἄλλοις λόγοις, σκοπὸς τοῦ ἐλέγχου θὰ ἦτο διττός: πρῶτον νὰ ἐπιτρέψῃ θεμιτὸν βαθμὸν συναγωνισμοῦ, συμφώνως πρὸς τὰ ὑπάρχοντα τεχνικὰ μέσα, οὐδενὸς ἐξ αὐτῶν ἀποκλειομένου καὶ δευτέρον νὰ προλάβῃ τὴν ὑπὸ τῶν Conferences κατάχρησιν τῆς ἰσχυρᾶς θέσεώς των ἐν τῇ ἀγορᾷ.

Φρονοῦμεν ὅτι μόνον ὑπὸ τοιαύτας προϋποθέσεις εἶναι δυνατὴ διατήρησις ὑγιῶν συνθηκῶν διεξαγωγῆς τοῦ ἔργου τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ ἡ παράλληλος ἐξασφάλισις ἐξυπηρετήσεως τοῦ δημοσίου συμφέροντος.

Ἡ ὑπαρξὶς δημοσίου συμφέροντος εἰς τὴν ἐπαρκῆ λειτουργίαν τοῦ ἐν

ίσταται προβληματική και όπωσδήποτε δυσχερεστάτη, συνεπεία τῆς χρησιμοποίησεως παρὰ τῶν Conferences ποικιλομόρφων πιέσεων κατὰ φορτωτῶν, ὡς καὶ ἀπεριορίστου πολέμου ἐπὶ τῶν ναύλων διὰ τῶν «fighting ships». Αὐτὸ τοῦτο τὸ σύστημα τῶν «ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων» δημιουργεῖ διὰ τὸν φορτωτὴν ἰσχυροτάτας δεσμεύσεις, αἵτινες ὡς ἐκ τῆς μορφῆς ἦν ἔχουν, ἀμφισβητεῖται ὅτι στηρίζονται ἐπὶ ἠθικῆς βάσεως. Πέραν, ἐν τούτοις, αὐτῶν, ὁ φορτωτὴς τελεῖ ὑπὸ τὸν φόβον, ἂν μὴ ὑπὸ τὴν ἀπειλήν, ὅτι ἐὰν προσκαίρως διέκοπτε τὴν συνεργασίαν του μετὰ τῆς Conference, ἐπανερχόμενος πρὸς χρησιμοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῆς, θὰ διέτρεχε τὸν κίνδυνον νὰ ἴδῃ τὴν πραγματοποίησιν τῶν μεταφορῶν του καθυστερουμένην, ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ ἐλλείψεως ἐπαρκoῦς διαθεσίμου χώρου ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῆς. Καὶ ὁ κίνδυνος οὗτος καθίσταται σημαντικώτερος καὶ εὐρύτερος ὡς ἐκ τοῦ ὅτι ὁ «ἀνεξάρτητος μεταφορεὺς» εἶναι εἰς ἀντικειμενικὴν ἀδυναμίαν νὰ ἐξυπηρετήσῃ διὰ τῶν πλοίων του ὅλους τοὺς λιμένας τοὺς καλυπτομένους διὰ τῶν δρομολογίων τῆς Conference, ὥστε ὁ φορτωτὴς, ὁ μετὰ τοῦ ἀνεξαρτήτου μεταφορέως συνεργαζόμενος, θὰ ἦτο ὑποχρεωμένος νὰ προστρέξῃ καὶ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς Conference.

Αἱ Conferences, ἀρνοῦνται, βεβαίως ὅτι ἐφαρμόζουν τοιαύτας μεθόδους πιέσεων καὶ ἀντιποίνων κατὰ φορτωτῶν, δέχονται ὅμως ὅτι εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ὑπάρχει ζήτησις χωρητικότητος ὑπερτέρα τῆς παρ' αὐτῶν προσφερομένης διὰ τῶν πλοίων των, «προτιμοῦν» τὰ φορτία τῶν τακτικῶν καὶ ἀποκλειστικῶν πελατῶν των —καὶ εἶναι τόσον δυσχερὴς— ἢ ἐξακρίβωσις τοῦ ἀληθοῦς τοῦ ἰσχυρισμοῦ περὶ μὴ ὑπάρξεως διαθεσίμου χώρου.

Ἐφισταμένων τοιοῦτων συνθηκῶν, αἱ ἀρχαὶ τῆς ἐλευθέρως προσφορᾶς τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν φορτωτῶν πρὸς ἐπιλογὴν τοῦ πλοίου τῆς ἀρεσκείας των, καθίστανται λόγοι κενοὶ οὐσιαστικοῦ περιεχομένου. Ἀποκατάστασις τῶν πραγμάτων εἰς τὴν ὀρθὴν αὐτῶν θέσιν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ μόνον ἐφ' ὅσον ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν Conferences :

α) ἤθελε καταστῆ ὑποχρεωτικὴ δι' αὐτὰς ἡ εἰσδοχὴ νέων μελῶν, ἄνευ οἰουδήποτε περιορισμοῦ εἴτε, ἐνδεχομένως, ὑπὸ ποιοτικὰς προϋποθέσεις καθοριζόμενας διὰ τοῦ συστήματος ἐλέγχου, μὲ πρόβλεψιν ἐπιλύσεως τυχόν ἀμφισβητήσεων δι' ὑποχρεωτικῆς διαιτησίας,

β) ἤθελε καταργηθῆ τὸ σύστημα τῶν «Deferred Rebates» καὶ ἀπαγορευθῆ ἡ ἄσκησις οἰασδήποτε πιέσεως κατὰ τῶν φορτωτῶν, ὡς καὶ αἱ εἰς βάρος τούτων διακρίσεις οἰασδήποτε μορφῆς,

γ) ἤθελεν ἀπαγορευθῆ ὁ ἀπεριορίστος συναγωνισμὸς ἐπὶ τῶν ναύλων ὡς μέσον ἐπικρατήσεως καὶ ἡ χρησιμοποίησις «fighting ships».

Υἱοθετουμένων μέτρων ὡς τὰ προτεινόμενα ἀνωτέρω, δύναται, πράγματι, νὰ ἐπιτευχθῆ ἡ πραγματοποίησις τοῦ τεθέντος ὡς πρώτου τῶν σκοπῶν τοὺς ὁποίους ὀφείλει νὰ ἐπιδιώκῃ οἰοσδήποτε μηχανισμὸς ἢ σύστημα ἐλέγχου ἐπὶ τῶν διασκέψεων.

Ἡ ἐξασφάλισις ὑγιῶν συνθηκῶν συναγωνισμοῦ ὑπὸ σταθεροῦς ναύ-

λους, αποτελεί τὸν δεύτερον τῶν σκοπῶν οἰουδήποτε συστήματος ἢ μηχανισμοῦ ἐλέγχου καὶ ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν τῆς ὁμαλῆς καὶ σταθερᾶς διεξαγωγῆς τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

Ἡ πολιτικὴ τῶν σταθερῶν κομίστρων, εἶναι, προκειμένου περὶ τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ γενικῶν φορτίων, ἢ μᾶλλον ἐπιτυχῆς ἀπάντησις εἰς τὰ προβλήματα τὰ προκαλούμενα ὑπὸ τοῦ ἀπεριορίστου συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων, ὡς ταῦτα ἐπεσημάναμεν ἀνωτέρω.

Προσθετέον ὅτι διὰ τῆς υἱοθετήσεως καὶ ἐφαρμογῆς σταθερῶν ναυτολογίων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς γενικῶν φορτίων καὶ ἐπιβατῶν ἐπὶ περιόδους μακράς, ἀποκτᾶται ἐπίσης τὸ πλεονέκτημα περιορισμοῦ τῶν ἐπιπτώσεων ἐκ τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων ἐπὶ τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῶν ναυτολογικῶν μονάδων εἰς τοὺς τομεῖς τῶν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν. Φυσικά, ἡ πολιτικὴ τῶν σταθερῶν ναυτολογίων, ὅφ' ἦν μορφήν ἐφαρμόζεται εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς, συνδυάζεται πρὸς περιοδικὰς, μερικὰς ἢ γενικὰς, προσαρμογὰς τῶν ναυτολογίων ἐν συσχετίσει πρὸς ἐκάσποτε γενικὰς ἐξελίξεις καὶ συνθήκας τῆς ἀγορᾶς, εἴτε πρὸς ἀντιμετώπισιν συγκεκριμένων εἰδικῶν καταστάσεων (λ.χ. συναγωνισμὸς τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων).

Κατὰ κανόνα, ὅμως, ἡ πολιτικὴ τῶν σταθερῶν ναυτολογίων συνεπάγεται τὴν ἀποφυγὴν μεγάλων αὐξήσεων τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων κατὰ τὰς περιόδους ὑψηλῆς ζητήσεως καὶ ἀντιστρόφως μειώσεων εἰς περιόδους ὑφέσεων.

Ἡ οὕτως ἐπιτυγχανομένη ἐξουδετέρωσις τοῦ κινδύνου καταρρεύσεως τῶν ναύλων εἰς περιόδους ὑφέσεων, περιορίζουσα τοὺς κινδύνους τῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι ἡ ἐνδυναμώνουσα τὰ κίνητρα πρὸς νέας ἐπενδύσεις πρὸς ἀνανέωσιν ἢ ἐπαύξησιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου καὶ καλλιτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν ζητήσεως.

Ἡ ἐξασφάλισις, ἀντιστρόφως, τῶν φορτωτῶν ἀπὸ τοῦ κινδύνου μεγάλων αὐξήσεων τῶν ναύλων εἰς περιόδους ὑψηλῆς ζητήσεως, παρέχει εἰς αὐτοὺς ἐπαρκῆς πρόσθετον κίνητρον διὰ τὴν προτίμησιν τῆς πολιτικῆς τῶν σταθερῶν ναυτολογίων, ἀντὶ τῶν ἀβεβαίων ἀποτελεσμάτων τοῦ ἀπεριορίστου συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων.

Δυνατὸν νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι διὰ τῆς πολιτικῆς σταθερῶν ναυτολογίων δημιουργοῦνται προϋποθέσεις αὐξήσεως τῶν κερδῶν εἰς βᾶρος τῶν καταναλωτῶν. Τοῦτο εἶναι πράγματι ἐνδεχόμενον νὰ συμβῇ εἰς περιπτώσεις ναυτολογικῶν Conferences, αἱ συμφωνίαι τῶν ὁποίων ἐπεκτείνονται καὶ εἰς ρυθμίσεις ἐξαλειφούσας τὸν μεταξύ των συναγωνισμόν, πολλῶ μᾶλλον ἀφοῦ ἐφαρμόζονται παρ' αὐτῶν καὶ μέθοδοι ἀποτροπῆς παντὸς ἐκ τῶν ἔξω ἀνταγωνισμοῦ (Deferred Rebates, Fighting Ships κλπ.).

Ἐδέχθημεν, ἤδη, ὅτι μία τοιαύτη μορφή πραγμάτων εἶναι ἐπιζημία, διὰ τοῦτο καὶ θεωροῦμεν ἀναγκαῖον τὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν Conferences. Ἀνεξαρτήτως τούτου, ὅμως, δὲν ἔχουν ὅλοι αἱ Conferences τὴν μορφήν συνεννοήσεων περιοριστικῶν τοῦ συναγωνισμοῦ. Πλέον τούτου ὅλοι λ.χ. αἱ ἐξυπηρετοῦσαι τὰς πρὸς Ἠνωμένας Πολιτείας καὶ ἐκ τῆς χώρας ταύτης Conferences εἶναι ἀνοικταὶ (ἐλευθέρᾳ εἰσδοχῇ μελῶν) ἐπιπροσθέτως δὲ αἱ

«ανεξάρτητοι γραμμαί» προστατεύονται ὑπὸ τοῦ Νόμου.

Εἰς ἀπάσας τὰς ἀνωτέρω περιπτώσεις, ὁ ἐπὶ τῶν ναύλων συναγωνισμός, ἀντικαθίσταται διὰ ποιοτικοῦ συναγωνισμοῦ, ἀποβλέποντος εἰς τὴν προσέλκυσιν παρὰ τῶν ἐπὶ μέρους συναγωνιζομένων ἐπιχειρήσεων, τοῦ μεγίστου δυνατοῦ μέρους τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. Ἄλλ' ἢ προσφορὰ μεγαλυτέρας ἢ καλλιτέρας ὑπηρεσίας ἔναντι ἀμεταβλήτου δαπάνης, ἰσοδυναμεῖ πρὸς μείωσιν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους.

Τὸ γεγονός, ἐξ ἄλλου, ὅτι τὸ κόστος λειτουργίας τῶν μετεχουσῶν τῆς Conference ἐπιχειρήσεων ποικίλλει μεγάλως, ἄγει εἰς τὸ ἀποτέλεσμα ὅτι αἱ εἰς εὐνοϊκὴν θέσιν τελοῦσαι ἐπιχειρήσεις, συμφέρον ἔχουν νὰ ἐνεργοῦν πρὸς διατήρησιν τῶν ναύλων εἰς σχετικῶς χαμηλὰ ἐπίπεδα, τὰ ὅποια ἐνῶ εἶναι ἐπικερδῆ δι' αὐτάς, δυσχεραίνουν τὴν συναγωνιστικὴν θέσιν τῶν ἔχουσῶν ὑψηλὸν κόστος ἐπιχειρήσεων.

Διὰ νὰ λειτουργήσῃ ἐπιτυχῶς ἐν σύστημα σταθερῶν ἢ κατωτάτων ὀρίων ναύλων, ἀπαιτεῖται πιστὴ ἐφαρμογὴ αὐτοῦ ὑπὸ τῶν μετεχουσῶν τῆς Conference ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ ὑπαρξὶς μηχανισμοῦ ἐξακριβώσεως καὶ ἐλέγχου τῶν τυχόν παραβάσεων. Τὸ σύστημα ἐλέγχου τῆς λειτουργίας τῶν Conferences δέον, κατὰ ταῦτα, νὰ καλύπτῃ καὶ τὴν ἀνάγκην ταύτην. Σημειωτέον, ἐν τούτοις, ὅτι ἡ συμμόρφωσις τῶν μελῶν τῆς Conference πρὸς τὰς παρ' αὐτῆς ἀποφασιζόμενας ρυθμίσεις, εἶναι τόσον σοβαρᾶς σημασίας εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν Conferences, ὥστε αἱ πλείοσαι τῶν ἀφορωσῶν τὴν ἴδρυσιν καὶ λειτουργίαν αὐτῶν συμφωνιῶν, περιλαμβάνουν εἰδικὰς ρήτρας ἀποβλεπούσας εἰς τὴν πρόληψιν καὶ κολασμὸν τῶν τοιούτων παραβάσεων.

Στενῶς συνδεδεμένον πρὸς τὸ σύστημα τῶν σταθερῶν ναυτολογίων εἶναι τὸ μειονέκτημα ὅτι ταῦτα καθορίζονται ὑπὸ τῶν Conferences χωρὶς τὴν συνεργασίαν τῶν φορτωτῶν, παρ' ὧν καὶ διατυποῦνται αἱ αἰτιάσεις ὡς πρὸς τὸ ὕψος τῶν ναυτολογίων. Σχετικαί, εἶναι, ἐπίσης, αἱ αἰτιάσεις ὅτι αἱ Conferences χρησιμοποιοῦν τὰ ναυτολόγια ὡς μέσα διακρίσεως κατὰ τοῦ ἐμπορίου λιμένων ἢ καὶ χωρῶν παρ' αὐτῶν ἐξυπηρετουμένων.

Τὸ σύνολον τῶν προβλημάτων τούτων δεῖται ἀποτελεσματικῆς λύσεως, προκειμένου ἢ πολιτικῆ τῶν σταθερῶν ναυτολογίων νὰ εἶναι ἀπηλλαγμένη μειονεκτημάτων, παρεχόντων ἀφορμὴν εἰς ἀμφισβήτησιν αὐτῆς.

Αἱ Ἠνωμένα Πολιτεῖαι εἶναι ἡ πρώτη χώρα ἢ εἰσαγαγοῦσα ἀποτελεσματικὸν σύστημα κυβερνητικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν Conferences καλύπτον ὅλα τὰ σημεῖα, τὰ ὅποια προσδιώρισamen ὅτι ἔχουν ἀνάγκην ρυθμίσεως προκειμένου νὰ ἀποτραποῦν τὰ δυσμενῆ ἀποτελέσματα τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῆς μονοπωλιακῆς δυνάμεως τῶν Conferences. Τὸ σύστημα τοῦτο παραμένει κατὰ βάσιν ὡς ἐθεσπίσθη ἀπὸ τοῦ 1916, ἡ συνολικὴ πείρα δέ, ἡ ἀποκτηθεῖσα κατὰ τὰ ἔκτοτε διαρρέυσαντα πενήκοντα ἔτη, εἰς οὐδέναν ἐπέτρεψε τὸν ἰσχυρισμὸν ὅτι τοῦτο ἀπέτυχε. Ἀντιθέτως, εἶναι πέραν πάσης ἀμφιβολίας ὅτι ἐπετεύχθη δι' αὐτοῦ: α) ἡ διατήρησις τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς ἐξ Η.Π.Α. καὶ πρὸς αὐτάς, β) ἡ ἐφαρμογὴ πολιτικῆς σταθερῶν ναυτολογίων, γ) ἡ προστασία τῶν φορτωτῶν ἀπὸ πιέσεων καὶ διακριτικῆς

μεταχειρίσεως. Κατά την αντίληψίν μας, τὸ σύστημα τοῦτο ἐλέγχου, παρὰ τὰς ἀδυναμίας τὰς ὁποίας ἀναποφεύκτως ἐμφανίζει, δίδει τὴν καλλιτέραν ἐφικτὴν ἀπάντησιν εἰς τὸ ὑφιστάμενον πρόβλημα.

Παρὰ ταῦτα ὁ κρατικὸς ἔλεγχος ὅπουδῆποτε καὶ ἐὰν ἐφαρμόζεται, συν-οδεύεται ὑπὸ μειονεκτημάτων οὐχὶ ἀμελητέων. Μεταξὺ τούτων σημαίνουσιν θέσιν καταλαμβάνει τὸ ὅτι, ἅπασ υἱοθετηθείσης τῆς ἀρχῆς τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου, εἶναι λίαν δυσχερὴς ὁ περιορισμὸς τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως ἐντὸς τῶν δεόντων ὁρίων, ὥστε αὕτη νὰ ἔχη ἐπιχειρηματικὰ ἀποτελέσματα. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς ἐπισημαίνεται ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν, ἀφ' ἧς ἐφηρόσθη ἡ περὶ ἐλέγχου τῶν Conferences νομοθεσία, ἡσκήθη, εἰς πλείστας περιπτώσεις, πίεσις πρὸς συμπλήρωσιν ἢ τροποποίησιν αὐτῆς ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον, διὰ τῆς ἐπεκτάσεως, σὺν ἄλλοις, τοῦ ἐλέγχου καὶ ἐπὶ τῶν ναύλων. Ὑπὸ τῶν ἀντιπάλων τοῦ συστήματος τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν Conferences, ὑποστηρίζεται ὅτι συνέπεια τοιούτων τάσεων εἶναι καὶ ἡ κατὰ τὸ 1961 τροποποίησις τοῦ Νόμου τοῦ 1916, διὰ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ γνωστοῦ ὡς Bonner Law νομοθετήματος.

Μολονότι ὁ ἰσχυρισμὸς οὗτος δὲν εἶναι ἀπολύτως ἀκριβής, δὲν δύναται τις νὰ ἀρνηθῆ ὅτι τροποποιήσεις τινὲς τοῦ ἀρχικοῦ Νόμου 1916 καὶ ὁ τρόπος ἐφαρμογῆς τῆς ὅλης νομοθεσίας, ὠδήγησαν τὴν Ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν ἐλέγχου εἰς ἐνεργείας τινάς, σαφὲς ἐχούσας ἐν ἑαυταῖς τὸ στοιχεῖον τῆς ὑπερβολῆς. Μεταξὺ τούτων καταλέγεται ἡ προσπάθεια ἐπιβολῆς ἐλέγχου ἐπὶ ἐνεργειῶν καὶ πράξεων τῶν μεταφορέων γενομένων οὐχὶ ἐντὸς τῶν Η.Π.Α., ἀλλ' ἐκτὸς τῶν ὁρίων τῆς χώρας ταύτης καὶ κυρίως ἐντὸς τῶν χωρῶν τῶν ὁποίων τὴν σημαίαν φέρουν τὰ πλοῖα.

Προεκλήθη, οὕτω, θέμα συγκρούσεως κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῶν Η.Π.Α. ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν ἐπὶ μέρους χωρῶν ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν ὁποίων ἔλαβον χώραν αἱ ὑπὸ ἔλεγχον πράξεις καὶ εἰς τὰς ὁποίας εὐρίσκονται τὰ σχετικὰ στοιχεῖα καὶ δικαιολογητικά.

Τὸ οὕτω προκληθὲν θέμα ἔφθασεν εἰς ὅξυ σημεῖον προκληθείσης ἀντιδράσεως τῶν θιγομένων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, αἵτινες καὶ ἀπηγόρευσαν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τῶν νὰ συμμερφωθοῦν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς (F.M.C.).

Ὁξείαν ἀντίδρασιν προκαλοῦν ἐπίσης ἐνεργεῖαι τινες τῆς F.M.C. τείνουσαι εἰς δεοντολογικὸν ἔλεγχον τοῦ ὕψους ναύλων τινῶν ἐπιβαρυνόντων φορτία ἐκ τῶν Η.Π.Α. ἐξαγόμενα. Παρὰ τῶν πλείστων τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ὑποστηρίζεται ὅτι ὁ μονομερὴς ἔλεγχος ὑπὸ τινος χώρας τῶν ναύλων μεταφορῶν μεταξὺ δύο ἢ καὶ πλείονων χωρῶν δὲν εἶναι ἐπιτρεπτός. Αἱ ἀντιρρήσεις αὗται ἀπτονται ἑνὸς πράγματι λεπτοῦ σημείου, τοῦ μονομερῶς ὑπὸ τινος Κυβερνήσεως ἀσκουμένου ἐλέγχου ἐπὶ ἑνὸς τομέως οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ὡς ἡ ναυτιλία τακτικῶν γραμμῶν, ὅστις ἔχει, πράγματι, ἐντόνως διεθνή χαρακτῆρα. Τὰ ὅρια ἑνὸς τοιούτου ἐλέγχου εἶναι πράγματι περιορισμένα, ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ὑπὸ ἔλεγχον οἰκονομικὴ δραστηριότης ἀφορᾷ ἐξ ἴσου τουλάχιστον μίαν εἰσέτι χώραν, ἐνδεχομένως δὲ πλείονας.

Ειδικώτερον, προκειμένου περί τῶν ναύλων, ὑποστηρίζεται παρὰ τῶν ἀντιτιθεμένων εἰς οἰονδήποτε μονομερῆ ἐπ' αὐτῶν ἔλεγχον, ὅτι πᾶσα προσπάθεια μῖς Κυβερνήσεως ὅπως καθορίσῃ λ.χ. ἐλάχιστα ὅρια ναύλων διὰ τὰς ἐκ τῶν λιμένων τῆς μεταφορὰς εἰς ξένους λιμένας, θὰ ἦτο εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὰς καθιερωμένας ἀρχὰς τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου. Οἱ τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο προβάλλοντες, στηρίζουν τὴν ἄποψιν των εἰς τὸ ὅτι μία τοιαύτη μονομερὴς ἐπέμβασις θὰ ἦτο ἀντίθετος πρὸς τὴν καθιερωμένην ἀρχὴν τῆς ἐλευθέρως εἰσόδου καὶ χρησιμοποίησεως τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῶν καθ' ἕκαστα χωρῶν, τὴν ἄλλωστε καὶ διὰ τῆς πολυμεροῦς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ τοῦ καθεστῶτος τῶν διεθνῶν θαλασσίων λιμένων ἐπιβεβαιουμένην.

Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο κρίνεται ἀσθενές, ἐφ' ὅσον ὁ ὑπὸ Κυβερνήσεώς τινος καθορισμὸς ναύλων διὰ τὰς ἐκ τῶν λιμένων τῆς διεθνείως θαλασσίας μεταφορὰς, δὲν συνδέεται πρὸς διαφοροποιήσιν τῶν ναύλων τούτων εἰς βάρους τῶν ξένων πλοίων τῶν μετεχόντων εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας. Ἐπιπροσθέτως, διὰ τῆς τοιαύτης μονομεροῦς παρεμβάσεως δὲν ἀποσκοπεῖται οὐδὲ ἐπέρχεται περιορισμὸς τις εἰς τὴν εἰσοδὸν ὄλων τῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως σημαίας, εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀσκούσης τὴν παρ μβασιν χώρας.

Πολὺ περισσότερον ἰσχυρὰ θεωροῦμεν τὰ οὐσιαστικὰ ἐπιχειρήματα τὰ προβαλλόμενα κατὰ τῆς μονομεροῦς κυβερνητικῆς παρεμβάσεως ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναύλων διεθνῶν μεταφορῶν. Συμμεριζόμεθα, πράγματι, τὴν ἄποψιν ὅτι :

α) Ἐξαιρετικὸς συντέπεια τῆς τοιαύτης παρεμβάσεως, εἶναι ἡ ἐπιβολὴ γραφειοκρατικῶν, ἂν μὴ καὶ δαπανηρῶν, περιορισμῶν καὶ ἀνελαστικοῦ καθεστῶτος ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἔναντι ἀμφιβόλου σημασίας πλεονεκτημάτων, ἔναντι ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἐπιτυγχάνονται ὑπὸ τῶν Conferences, λειτουργουσῶν ὑπὸ τὴν περιοριστικῶς καθορισθεῖσαν ὡς ἀναγκαίαν ἔκτασιν καὶ μορφήν ἔλεγχου.

β) Τοιαύτη μονομερὴς ρύθμισις τῶν ναύλων, δυνατὸν νὰ ὀδηγήσῃ καὶ τὰς χώρας πρὸς ἃς κατευθύνονται αἱ μεταφοραί, εἰς ἐπιβολὴν, ὁμοίως μονομεροῦς ἔλεγχου, ἐπὶ διαφορετικῶν ὁμως ἀρχῶν καὶ κριτηρίων στηριζομένου. Δὲν πρέπει νὰ ὑπάρχῃ ἀμφιβολία ὅτι ἐπεκτεινομένου τοῦ φαινομένου, ἡ διεθνὴς ἐμπορικὴ ναυτιλία τακτικῶν γραμμῶν θὰ ὠδηγεῖτο εἰς ἀδιέξοδον, ἐξ οὗ θὰ ἐτίθετο, ἐνδεχομένως, ἐν κινδύνῳ τὸ ὅλον σύστημα τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν διὰ φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων συνάγεται ὅτι μονομερὴς παρέμβασις Κυβερνήσεως πρὸς καθορισμὸν ναύλων διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν παρουσιάζει μειονεκτήματα σοβαρότερα καὶ περισσότερα τῶν τυχόν ἀναμενομένων ἐξ αὐτῆς πλεονεκτημάτων.

Ἐξεταστέον, ἤδη, κατὰ πόσον ἐν σύστημα πολυμεροῦς διεθνοῦς παρεμβάσεως θὰ ἠδύνατο νὰ εἶναι ἐπιτυχέστερον εἰς τὸ θέμα τοῦ καθορισμοῦ τῶν ναύλων. Νομίζομεν ὅτι ἡ ἀπάντησις δεόν νὰ εἶναι καὶ πάλιν, κατ' ἀρχὴν, ἀρνητικὴ, διὰ τοὺς κάτωθι λόγους :

α) Μία ἀποτελεσματικὴ σχετικὴ συμφωνία εἶναι δυσχερὴς μεταξύ πολλῶν ἀνταγωνιζομένων ἀλλήλας ναυτιλιακῶν χωρῶν.

β) Συμφωνία μεταξύ τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν δὲν θὰ ἦτο ἀρκετή. Θὰ ἀπητειτο συμμετοχὴ εἰς ταύτην καὶ τῶν ἐξαγωγικῶν χωρῶν — ἰδίᾳ τῶν ἐξ αὐτῶν ἐξαγουσῶν ἀγαθὰ πρωτογενοῦς παραγωγῆς. Θὰ ἦτο, κατὰ ταῦτα, ἀναγκαῖος συγκερασμὸς ἀπόψεων καὶ συμφερόντων, ναυτιλιακῶν, ἀφ' ἑνός, καὶ ἐξαγωγικῶν, ἀφ' ἑτέρου, χωρῶν, ὅστις, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μας, θὰ ἦτο σχεδὸν ἀνέφικτος. Πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἀπόψεώς μας ταύτης ἀναφέρομεν ὅτι αἱ ὑποανάπτυκτοι καὶ ὑπὸ ἀνάπτυξιν ἐξαγωγικαὶ χῶραι διεκδικοῦν ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικότητος τῶν προϊόντων των εἰς τὰς ξένας ἀγοράς, διὰ τῆς μεγίστης δυνατῆς μειώσεως τῶν ναύλων.

γ) Ἐπιτυγχανομένης, ἔστω, κατ' ἀρχὴν συμφωνίας διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς διεθνοῦς μηχανισμοῦ καθορισμοῦ ναύλων, θὰ παραμένῃ ἡ τελευταία ἀλλὰ καὶ σπουδαιότερα δυσχέρεια. Τῆς καταρτίσεως, δῆλον ὅτι, τῶν λεπτομερῶν πολυπλόκων ναυτολογίων κατ' εἶδος καὶ διαδρομάς, διὰ τὸ πλῆθος τῶν μεταφερομένων ὑπὸ τῶν πλοίων γραμμῶν ἀγαθῶν, κατὰ τρόπον ὥστε τὰ ναυτολόγια ταῦτα νὰ ἐτύγχανον τῆς ἐγκρίσεως ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Κρίνομεν σχεδὸν ἀνέφικτον ἐν τοιοῦτον ἐπίτευγμα ἐν ὄψει τῶν σοβαρῶν ἀντιτιθεμένων συμφερόντων, τῆς ὅλως ἰδιαζούσης τεχνικῆς μορφῆς τοῦ θέματος καὶ τῆς ἀναποφεύκτου βραδύτητος μεθ' ἧς θὰ ἐπετελεῖτο ἡ σχετικὴ ἐργασία, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας εἶναι ἀμφίβολον κατὰ πόσον, τυχὸν τελικῶς καταρτιζόμενα ναυτολόγια, θὰ ἀνταπεκρίνοντο πράγματι πρὸς τὰς συνθήκας τῆς ἀγορᾶς ὅταν θὰ ἐτίθεντο εἰς ἐφαρμογὴν.

Θεωροῦμεν, κατὰ ταῦτα, ἀπορριπτέαν, ὡς ἐπιζημίαν, ὄχι μόνον τὴν μονομερῆ ὑπὸ τινος Κυβερνήσεως παρέμβασιν πρὸς καθορισμὸν τῶν ναύλων διεθνῶν μεταφορῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν τοιαύτην, διὰ πολυμεροῦς συμφωνίας καὶ πολυμεροῦς διεθνοῦς μηχανισμοῦ, ἐπιδίωξιν.

Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τὰ ἀνωτέρω, θεωροῦμεν εὔλογον τὴν Εὐρωπαϊκὴν ἀντίδρασιν κατὰ τῆς ἐκδηλωθείσης Ἀμερικανικῆς τάσεως πρὸς παρέμβασιν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων τῶν ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν μεταφορῶν.

Αἱ ἐνέργειαι ὁμῶς τῆς Ἀμερικανικῆς διοικήσεως ἀπορρέουσιν ἐκ τῆς ἐντυπώσεως ὅτι οἱ ὑπὸ τῶν Conferences καθωρισμένοι ναῦλοι διὰ τὰς ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν μεταφοράς, εἶναι εἰς ἰκανὰς περιπτώσεις ὑπερβαλλόντως ὑψηλοὶ ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου. Αἱ αἰτιάσεις αὐταὶ δὲν προέρχονται μόνον ἀπὸ τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας, ἀν καὶ δὲν θὰ ἦσαν, ὅπως δῆποτε, ἀμελητέαι ἐὰν καὶ μόνον ἐξ αὐτῆς προεβάλλοντο, ἀφοῦ ἡ χώρα αὕτη ἐλέγχει περίπου τὸ ἐν τρίτον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Πλεῖστοι ὅσοι χῶραι τόσον κατὰ τὸ παρελθόν, ὅσον καὶ νῦν ἠσθάνθησαν ὑποχρεωμένοι νὰ διατυπώσουν ὁμοίας αἰτιάσεις εἰς βᾶρος τῶν Conferences. Καὶ εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ πολυἀριθμὸς ὁμᾶς τῶν Ἀφρικανοασιατικῶν χωρῶν ὑποστηρίζει ὅτι ἡ οἰκονομικὴ των ἀνάπτυξις παρεμποδίζεται συνεπείᾳ τῶν ἀδικοιολογήτως ὑψηλῶν ναυτολογίων τῶν Conferences.

Βεβαίως, οὐδεὶς δύναται νὰ ὑποστηρίξῃ ὅτι ὅλαι αἱ αἰτιάσεις εἶναι ἀντικειμενικῶς ὀρθαί. Ἀλλὰ καὶ δὲν εἶναι ἐπιτρεπτόν ἢ καὶ συμφέρον νὰ ἀγνοηθῇ ὅτι, ὀρθῶς ἢ ἐσφαλμένως, ὑφίσταται διάχυτος ἀνὰ τὸν κόσμον ὀλόκληρον, ἡ

δυσμενής αὕτη κατὰ τῶν Conferences ἐντύπωσις. Εἶναι, ὅθεν, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μας, ἀναγκαία ἡ παροχὴ δυνατότητος λεπτομερειακῆς καὶ ἀντικειμενικῆς ἐξετάσεως τῶν συγκεκριμένων αἰτιάσεων ἐπὶ τῶν ναύλων, αἵτινες ἤθελον ἐκάστοτε διατυποῦνται εἴτε ὑπὸ μεμονωμένων φορτωτῶν ἢ ομάδων ἢ ὀργανώσεων αὐτῶν, εἴτε καὶ ὑπὸ Κυβερνήσεων οἰκοθεν ἢ ἐξ ὀνόματος καὶ τῆ αἰτήσεως τῶν φορτωτῶν ἐνεργουσῶν.

Βασικὰ στοιχεῖα διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν τῆς ἀνάγκης ταύτης θὰ ἦσαν :

- ἡ ἀντικειμενικότης τῆς ἐρεύνης
- ἡ ἀποτελεσματικότης αὐτῆς.

Κατὰ τὴν ἀντίληψίν μας, μηχανισμὸς ὑποχρεωτικῆς διαιτησίας, παρέχων τὰ ἀνωτέρω ἐχέγγυα θὰ ἦτο δυνατόν νὰ δημιουργηθῆ ἐν τῷ πλαισίῳ ἢ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ.

Ἐφ' ὅσον ὁ θεσμὸς τῶν Conferences κρίνεται ἀναγκαῖος διὰ τὴν ὁμαλὴν διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, καθίσταται ἀναγκαία ἡ ἰσχυροποίησις αὐτοῦ ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου, φρονοῦμεν δὲ ὅτι τίποτε δὲν ἤθελε συντελέσει περισσότερον εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ τούτου, ἀπὸ ὅσον ἡ ἐξουδετέρωσις : α) τῶν μειονεκτημάτων τὰ ὁποῖα ἀπορρέουν ἐκ τοῦ μονοπωλιακοῦ χαρακτῆρος ἢ τάσεων τῶν Conferences, β) τῶν κατ' αὐτῶν αἰτιάσεων ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ναυλολογίων.

Αἱ ὑφιστάμεναι, ἐν τούτοις, συνθήκαι οὐδὲν ἑπιτρέπουν τὴν πρόβλεψιν ὅτι μία μορφή ἐλέγχου ὡς ἐκείνη τὴν ὁποῖαν ὑποστηρίζομεν δυνατόν νὰ γίνῃ γενικῶς ἀποδεκτὴ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον.

Ἡ μεγίστη πλειοψηφία τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἔχουν υἱοθετήσῃ οὐσιαστικῶς ἀρνητικὴν θέσιν ἔναντι τοῦ προβλήματος. Ἡ τοιαύτη στάσις των, στηριζομένη, κατ' ἐπίφασιν, εἰς τὴν ἐκ παραδόσεως ἐφαρμογὴν πολιτικῆς μὴ παρεμβάσεως εἰς τὴν ἐμπορικὴν δραστηριότητα τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐπὶ τῷ ἰσχυρισμῷ ὅτι αὕτη πρέπει νὰ εἶναι ἀπηλλαγμένη ἀπὸ Κυβερνητικῶν περιορισμῶν ἵνα ἐπιτελῆ ἐπιτυχῶς τὸ ἔργον τῆς, ἀποβλέπει οὐσιαστικῶς, εἰς τὴν προστασίαν τῶν ἰδιαιτέρων των ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Πράγματι, τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐκτὸς τῶν Ἀμερικανικῶν μεταφορῶν Conferences ἐλέγχονται ὑπὸ Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, τὰ ὁποῖα βεβαίως ἀντιτίθενται εἰς πᾶσαν πρότασιν περὶ ἐπιβολῆς ἐλέγχου, διὰ τοῦ ὁποῖου θὰ ἐτίθεντο περιορισμοὶ εἰς τὴν ἰκανότητά των πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῶν μεταφορῶν διὰ φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν κατὰ τὸν συμπερότερον δι' αὐτὰ τρόπον.

Ἐπὶ τὴν πίεσιν, ἐν τούτοις, *πρῶτον* τῶν ἐξελίξεων εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας καὶ *δεύτερον* τοῦ διεθνῶς διωγκομένου δυσμενοῦς διὰ τὰς διασκέψεις κλίματος, ὑπεχρεώθησαν νὰ δεχθοῦν τὴν ἀνάγκην μελέτης τοῦ θέματος. Συντόμως, ἐν τούτοις, ἤχθησαν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἀποκρούουν τὴν Κυβερνητικὴν παρέμβασιν ὡς μέσον ἐπιλύσεως τῶν ἀφορώντων εἰς τὰς Conferences θεμάτων. Δεχθεῖσαι, διὰ τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν Ἐπιτροπῶν αὐτῶν, ὅτι ὑφίστανται προβλήματα ἀναφορικῶς πρὸς τὰς σχέσεις

μεταξύ Conferences και φορτωτών, ανεζήτησαν τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων τούτων εἰς τὴν υἰοθέτησιν καὶ προώθησιν προτάσεων ὑποβληθειῶν πρὸ 45 περίπου ἔτων πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν ὑπὸ τῆς Imperial Shipping Committee, εἰς ἣν τότε εἶχεν ἀνατεθῆ ἡ ἐξετάσις τὰ αὐτὰ ἀκριβῶς προβλήματα, τὰ ὅποια ἔκτοτε ὑφίσταντο. Ἡ Imperial Shipping Committee καίτοι τελούσα ὑπὸ τὸ κλίμα καὶ τὰς συνθήκας τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, δὲν ἠδυνήθη, κατ' οὐσίαν, νὰ μὴ ἀναγνωρίσῃ ὅτι ὑφίσταντο ζητήματα προκαλούμενα ὑπὸ τῆς μονοπωλιακῆς δυνάμεως τῶν Conferences, εἰσηγήθη ὁμως ὅτι ἡ ἐπίλυσις τῶν μεταξύ Conferences καὶ φορτωτῶν διαφορῶν καὶ ἐξουδετέρωσις τῶν μονοπωλιακῶν τάσεων τῶν Conferences, ἔδει νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν συλλογικὴν διαπραγματεύσιν τῶν νουολογίων καὶ λοιπῶν ὄρων μεταφορᾶς μεταξύ ὀργανώσεων τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν Conferences. Κατὰ τὴν γνώμην τῆς ἐπιτροπῆς ἐκείνης οἱ φορτωταὶ θὰ καθίσταντο ἱκανοὶ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἐπὶ ἴσοις ὄροις συλλογικὴν μετὰ τῶν Conferences διαπραγματεύσιν, ἐὰν ὀργανοῦντο εἰς τὰ οὕτως ἀποκληθέντα «Shippers Councils». Ἐχρειάσθη, δὴλον ὅτι, ἡ πάροδος ἡμίσεος, περίπου, αἰῶνος διὰ νὰ αἰσθανθοῦν αἱ Κυβερνήσεις τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν τὴν ἀνάγκην νὰ παρέμβουν διὰ νὰ συστήσουν πρὸς τὰς Conferences ὅπως ἔλθουν εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν εὐρωπαϊκῶν φορτωτῶν, πρὸς ἀπὸ κοινοῦ διαμόρφωσιν προτάσεων περὶ δημιουργίας ἐνὸς μηχανισμοῦ ρυθμίσεως τῶν μεταξύ των σχέσεων καὶ ἐπιλύσεως τῶν ἀναφυομένων διαφορῶν. Πρόοδος, ἀναμφισβητήτως, βραδυτάτη καὶ μὴ δυναμένη νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀιταποκρινομένη πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ἐποχῆς. Θὰ ἠδύνατο, ἐπιπροσθέτως, νὰ παρατηρηθῇ ὅτι εἰς πλείστας περιπτώσεις οὐδὲ κοινότης συμφερόντων ὑφίσταται μετὰ τῶν φορτωτῶν, ἦτις ἐν τούτοις εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν μετὰ των συνεργασίαν. Δυνατὸν, εἶναι ὅθεν, ὅτι τὰ συνιστώμενα συμβούλια φορτωτῶν, δὲν εἶναι ἀντιπροσωπευτικὰ τοῦ συνόλου ἢ καὶ τῆς πλειοψηφίας τῶν χρησιμοποιούντων τὰς ὑπηρεσίας τῆς Conference φορτωτῶν. Εἰς μίαν τοιαύτην περίπτωσιν, δυνατὸν ἀποτέλεσμα τῆς συλλογικῆς διαπραγματεύσεως μετὰ τῶν Conferences καὶ συμβουλίων φορτωτῶν εἶναι ἡ ἀμοιβαία ἱκανοποίησις τῶν συμφερόντων τῶν μετεχόντων αὐτοῖς ἐπὶ ζημίᾳ τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς ὁλότητος τῶν φορτωτῶν.

Ἐξ ἄλλου, ὀργανώσεις φορτωτῶν δυνάμεναι νὰ προέλθουν εἰς συλλογικὴν διαπραγματεύσιν μετὰ τὰς Conferences, ὑφίστανται μόνον ἐν Εὐρώπῃ καὶ εἰς τινὰς τῶν χωρῶν τῆς Βρετανικῆς Κοινοπολιτείας. Τὰ μεγάλα ὁμως προβλήματα σχέσεων μετὰ τῶν φορτωτῶν καὶ Conferences δὲν ὑφίστανται ἐν Εὐρώπῃ, οὐδὲ ἐξ αὐτῆς προέρχονται αἱ κυριώτεραι κατὰ τῶν Conferences αἰτιάσεις. Ὅλως ἀντιθέτως, τὸ πρόβλημα ἀφορᾷ εἰς τὰς σχέσεις τῶν Conferences μετὰ τῶν πολυαριθμῶν παλαιῶν καὶ νέων χωρῶν τῆς Ἀφρικῆς καὶ Ἀσίας, εἰς αὐτὰς δὲ οὐδὲ σικὰ ὀργανώσεως τῶν φορτωτῶν ὑφίσταται.

Ἐτι σοβαροτέρα τούτων ἀντίρρησις εἶναι ἡ ἀκόλουθος. Αἱ μονοπωλιακαὶ τάσεις τῶν Conferences γενοῦν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις — παρεμπόδισις συναγωνισμοῦ, περιορισμὸς τῶν ἐπενδύσεων κλπ.— πολὺ γενικωτέρας σημασίας, διὰ τὸ κοινωνικὸν σύνολον καὶ τὴν οἰκονομικὴν πρόοδον, μὴ δυναμένης,

κατ' ἀκολουθίαν, νὰ θεραπευθοῦν διὰ τῆς συλλογικῆς ρυθμίσεως σχέσεων με-
ταξὺ αὐτῶν καὶ τῶν φορτωτῶν. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ υἱοθετηθεῖσα ρύθμισις δὲν
δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς ἐξαφανίζουσα τοὺς λόγους δι' οὓς ἐκρίθη ἀναγκαία ἡ
ἐπιβολὴ κρατικοῦ ἐλέγχου ὑφ' ἣν μορφὴν προετάθη. Θὰ ἡδύνατο ὁμως, σὺν
τῷ χρόνῳ, ἡ ἐπιρροὴ τῶν συμβουλίων φορτωτῶν, νὰ καταστῆ οὐσιώδης εἰς
τὴν διαπραγμάτευσιν καὶ καθορισμὸν τῶν ναυτολογίων. Ὡς χαρακτηριστικὸν
παράδειγμα τῶν ἐπὶ τοῦ εἰδικοῦ τούτου σημείου δυναμένων διὰ τῶν ὀργανώ-
σεων φορτωτῶν νὰ ἐπιτευχθοῦν ἀποτελεσμάτων, εἶναι τὸ τοῦ Australian
Oversea Transport Association, μέσῳ τοῦ ὁποῦ — ἔχοντος τὴν ὑποστήριξιν
τῆς Αὐστραλιανῆς Κυβερνήσεως— γίνεται ἀπὸ 35ετίας ἢ μετὰ τῶν Conferen-
ces διαπραγμάτευσίς τῶν ναύλων διὰ τὰς Αὐστραλιανὰς εἰς Εὐρώπην
ἐξαγωγάς.

Μερικῶς καὶ ἀνεπαρκῶς, ἀποσκοπεῖ νὰ ἐπιλύσῃ καὶ τὰ προβλήματα τὰ
ἀπορρέοντα ἐκ τῆς τάσεως τῶν Conferences πρὸς ἐξάλειψιν τοῦ συναγωνι-
σμοῦ, ἡ ἀπόφασίς τῶν Εὐρωπαϊῶν ὑπουργῶν ὅπως ζητήσουν ἀπὸ τοὺς
συνεργαζομένους πλοιοκτῆτας, ὅπως ὑποβάλουν συγκεκριμένας προτάσεις ἐπὶ
τοῦ θέματος σχέσεων καὶ ἐπιλύσεως διαφορῶν μεταξὺ Conferences καὶ ἀνεξαρ-
τήτων γραμμῶν, ὅπερ εἶναι ἰδιαζούσης σημασίας καὶ διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυ-
τιλίαν, ὑποχρεωμένην ἐκ τῶν μακροχρονίων τάσεων καὶ ἐξελίξεων τῆς ζητή-
σεως χωρητικότητος, νὰ διευρύνῃ, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν δραστηριότητά της εἰς
τὰς μεταφορὰς διὰ τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν.

Οἰαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ ἀνταπόκρισις τῶν εὐρωπαϊῶν ἐφοπλιστῶν
εἰς τὸ αἶτημα τοῦτο τῶν Ὑπουργῶν των — καὶ δὲν προβλέπεται ὅτι θὰ εἶναι
ἐποικοδομητικὴ— δὲν πρόκειται νὰ προσφέρῃ τὴν τελικὴν λύσιν εἰς τὸ πρό-
βλημα.

Περισσότερον σημαντικόν, τῶν συγκεκριμένων ἀποφάσεων τῶν Ὑπουρ-
γῶν, εἶναι, καθ' ἡμᾶς :

Πρῶτον ὅτι ἀνεγνώρισαν οὗτοι τὴν ὑπαρξίν προβλημάτων σχετικῶν
πρὸς τὴν δραστηριότητα τῶν Conferences. Ἐφ' ὅσον τὸ πρόβλημα ἀνεγνω-
ρίσθη ὅτι ὑπάρχει, ἡ φορὰ τῶν πραγμάτων καὶ αἱ ἀντικειμενικαὶ συνθήκαι θὰ
ὀδηγήσουν εἰς περαιτέρω ἐξελίξεις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ἐπιβολῆς οὐσιαστι-
κοῦ τινος συστήματος ἐλέγχου.

Δεύτερον ὅτι καίτοι ἀπορρίψαντες τὴν Κυβερνητικὴν παρέμβασιν, οὐσια-
στικῶς οἱ Ὑπουργοὶ παρενέβησαν διὰ τῶν ἀποφάσεων των καὶ ἀφ' ἑνὸς μὲν
προεκάλεσαν τὰς συνεννοήσεις μεταξὺ φορτωτῶν καὶ Conferences, ἀφ' ἑτέρου
δὲ ἐπιβάλλουν τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῶν σχέσεων μεταξὺ Conferences καὶ
τῶν ἀνεξαρτήτων γραμμῶν.