

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΝ

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Καθηγητοῦ τῆς Α. Β. Σ. Θ. καὶ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

1. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΕΝ ΓΕΝΕΙ

1. 1. Γενικά

Ὁ ὅρος ὑποδομὴ εἶναι εἰλημμένος ἐκ τῆς Τεχνικῆς. Εἰς τὸ πεδῖον ταύτης — καὶ εἰδικώτερον τῆς Οἰκιστικῆς — χρησιμοποιοῦνται δύο ὅροι ἀναφερόμενοι εἰς οἰονδήποτε «οἰκοδόμημα», ἢ ἄνω - δομὴ καὶ ἢ ὑπο - δομὴ.

Ἐξ αὐτῆς τῆς ὀρολογίας συνάγονται δύο θεμελιώδη συμπεράσματα : α) Δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἀνωδομὴ ἄνευ ὑποδομῆς, διότι ἡ δευτέρα στηρίζει τὴν πρώτην καὶ β) ἐκ τῆς δευτέρας ἐξαρτᾶται ἡ πρώτη, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι, τὸ ὕψος, ἢ ἔκτασις, ἢ ἰσχὺς τῆς ἀνωδομῆς συναρτῶνται πρὸς τὴν ἔντασιν, τὴν ἰσχὺν καὶ τὴν ἀντοχὴν τῆς ὑποδομῆς.

Ἡ τόσον εὐστοχος χρῆσις τῶν δύο ἀνωτέρω τεχνικῶν ὄρων καὶ τὸ γεγὸνος ὅτι εἶναι ἄκρως παραστατικοὶ οὗτοι, διηκόλουν τὴν διείσδυσιν τούτων καὶ εἰς ἄλλα, πέραν τῆς Τεχνικῆς, πεδία.

Οὕτως, εὐρέως σήμερον γίνεται χρῆσις τοῦ ὅρου «ὕποδομὴ» εἰς τὸ πεδῖον τῆς Οἰκονομίας.

1. 2. Ἡ οἰκονομικὴ «ὕποδομὴ»

Ὁ ὅρος «ὕποδομὴ» εἰς τὸ πεδῖον τῆς Οἰκονομίας πλησιάζει πολὺ, ἐὰν δὲν ταυτίζεται, πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ Α. Marshall χρησιμοποιηθέντα — τὸ πρῶτον — τοιοῦτον τῶν «ἐξωτερικῶν οἰκονομιῶν» (External Economics).

Οὗτος περιλαμβάνει τὸ θεσμικὸν πλαίσιον, τὴν διάρθρωσιν, τὸ περιβάλλον (κλίμα), ὡς καὶ τὰς συγκεκριμένας συνθήκας αἱ ὅποια διαμορφοῦνται λόγῳ τῆς ὑπάρξεως ὄρισμένων ἔργων, ὀφειλομένων εἰς δημοσίας — κατὰ κανόνα — ἀλλὰ καὶ σημαντικὰς ἰδιωτικὰς ἐπενδύσεις.

Συμφώνως πρὸς ταῦτα, ἡ οἰκονομικὴ ὑποδομὴ : 1) Χαρακτηρίζεται ὡς οὐσιώδης προϋπόθεσις καὶ ἀπαραίτητος συντελεστὴς τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως

χώρας τινός. 2) Ἀναφέρεται εἰς τομεῖς, οἵτινες ἀποτελοῦν βασικά ἀντικείμενα μερίμνης καὶ ἐνδιαφέροντος τοῦ δημοσίου παράγοντος.

Ἐπακόλουθα τῶν ἀνωτέρω στοιχείων εἶναι τὰ ἑξῆς :

α) Ἡ ἔκτασις τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως χώρας τινός ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς μορφῆς καὶ τῆς ἰσχύος τῆς οικονομικῆς ὑποδομῆς.

β) Αἱ κυβερνήσεις θεωροῦσαι ὡς χρέος καὶ ἀποστολὴν τῶν τὴν συγκρότησιν οικονομικῆς ὑποδομῆς μερίμνη τοῦ Κράτους, διαθέτουν κονδύλια ἐκ τῶν Δημοσίων ἐπενδύσεων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαιτούμενων καὶ συνιστώντων τὴν οικονομικὴν ὑποδομὴν ἔργων.

1. 3. Περιεχόμενον τῆς οικονομικῆς ὑποδομῆς

Εἰς τί, πρακτικῶς, ἀνάγεται ἡ ὑποδομὴ αὕτη ; Ἐνδεικτικῶς θὰ ἠδύνατο νὰ λεχθῆ ὅτι αὕτη περιλαμβάνει, τὰς συγκοινωνίας, τὰς ἐπικοινωνίας, τὴν ἐνέργειαν, τὴν ὑδρευσιν. Ἐπὶ εὐρύτεραν ἔννοιαν περιλαμβάνει τὴν κειμένην νομοθεσίαν, τὴν κρατικὴν διοικητικὴν διάρθρωσιν, τὴν μορφήν τῶν παρεχομένων δημοσίων ὑπηρεσιῶν καὶ τὴν ἄσκησιν τῆς πίστεως. Τέλος, εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς οικονομικῆς ὑποδομῆς δύνανται νὰ ἐνταχθοῦν καὶ ὠρισμένοι «βασικαὶ βιομηχανία», αἵτινες, πρῶτον μὲν, θεωροῦνται ὡς ἀπαραίτητοι διὰ τὴν οικονομικὴν ἀνάπτυξιν, δευτέρου, ἐξυπηρετοῦν διὰ τῆς παραγωγῆς τῶν σοβαρὸν ἀριθμὸν ἐτέρων βιομηχανιῶν καὶ τρίτου, ἔχουν ὡς συνέπειαν τὴν ἴδρυσιν πολλῶν ἄλλων παρεπομένων βιομηχανιῶν.

Πράγματι, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις ἄνευ συγκοινωνιακοῦ δικτύου (ὁδικῶν ἀρτηριῶν, σιδηροδρομικοῦ δικτύου, λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων), δι' οὗ θὰ καθίσταται ἐφικτὴ ἡ μεταφορὰ τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν παραγομένων προϊόντων, ἄνευ τηλεπικοινωνιῶν, δι' ὧν διευκολύνονται αἱ συναλλαγαὶ καὶ ἀπλοποιεῖται ἡ συνάντησις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἀγαθῶν, ἄνευ ἐπαρκοῦς ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν τῶν βιομηχανιῶν καὶ διὰ μὲ χαμηλὸν κόστος καὶ ἄνευ ὑδρεύσεως ἣτις εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν πληθυσμὸν, ἐν γένει, ὅσον καὶ διὰ τὴν παραγωγὴν.

Ἐκ τοῦ συγκεκριμένου τούτου χώρου, ὅστις ὑλοποιεῖται δι' ἔργων ἅτινα τὸ κράτος ἀναλαμβάνει καὶ ἐκτελεῖ, ὀδηγοῦμεθα εἰς τὸ περιβάλλον ἢ κλίμα, τ.ἔ. τὰς ὑφισταμένας συνθήκας ἐλύσεως τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς καὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἐπενδυτικῆς δραστηριότητος. Τὸ «κλίμα» τοῦτο δημιουργεῖται διὰ κρατικῶν μέτρων, εἰδικώτερον δὲ διὰ τῆς νομοθεσίας, ἣτις διαμορφώνει τὸ θεσμικὸν πλαίσιον τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος καὶ διὰ τῆς Δημοσίας Διοικήσεως (καὶ τῶν συναφῶν ὑπηρεσιῶν), ἐκ τῆς στάθμης τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται ἡ διαμόρφωσις εὐμενῶν ἢ δυσμενῶν συνθηκῶν δράσεως. Εἰς ταῦτα προστίθεται καὶ ἡ ἄσκησις τῆς πίστεως (μορφῆ, ὄροι, ἔκτασις) ἐξ ἧς δέχεται συμπαραστάσιν ἢ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία καὶ ἡ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης.

Τέλος, αἱ «βασικαὶ βιομηχανία», εἴτε ὀφείλονται εἰς τὸν δημόσιον εἴτε εἰς τὸν ἰδιωτικὸν φορέα, συντελοῦν σοβαρῶς εἰς τὴν συγκρότησιν τῆς οικονομικῆς ὑποδομῆς καὶ τὴν βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν οἰασδήποτε χώρας.

2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

2. 1. Έννοια καὶ περιεχόμενον τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς

Ἰδιόμορφος καὶ ἰδιαζούσης φύσεως καὶ σημασίας εἶναι ἡ «ναυτιλιακὴ ὑποδομῆ».

Κατ' ἀρχήν, ἄς ἀναλύσωμεν τὸν ὄρον :

Ναυτιλιακὴ ὑποδομῆ εἶναι ἡ ἀναφερομένη εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν καὶ εἰδικώτερον — προκειμένου περὶ κρατῶν ἐφαρμοζόντων τὸ μικτὸν σύστημα κοινωνικοοικονομικῆς ὀργανώσεως, μὲ χαρακτηριστικὸν τὴν ἀνταγωνιστικὴν οἰκονομίαν καὶ ἐπίκεντρον τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν — εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Περιλαμβάνει αὕτη, τὴν κρατικὴν νομοθεσίαν (τὸ σύνολον τῶν θεσμῶν) τὴν ἀφορῶσαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τὴν κρατικὴν διοίκησιν τῆς ναυτιλίας καὶ τινὰς βασικὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ὡς εἶναι, αἱ τηλεπικοινωνίαι, ἡ ναυτιλιακὴ πίστις, ἡ ναυτικὴ ἀσφάλις, αἱ εἰδικαὶ τεχνικαὶ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι, ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία καὶ ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις.

Ἡ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας. Ἐκ τῆς μορφῆς καὶ τῆς ἐκτάσεως αὐτῆς ἐξαρτᾶται ἡ δυνατότης ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας καὶ ἡ ἀπόδοσις αὐτῆς ἐπ' ὠφελεία τοῦ ἐπιχειρηματίου, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ἐκάστης χώρας.

Ἡ ἰδιομορφία τῆς Ναυτιλίας ὡς κλάδου τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, κυρίως δὲ τὸ γεγονός ὅτι αὕτη ἀναπτύσσει τὴν δρᾶσιν της εἰς τὸν διεθνή χῶρον καὶ ἔχει τὴν εὐχέρειαν τῆς ἐπιλογῆς ἐκάστοτε τῶν εὐμενεστέρων συνθηκῶν, ὅθι τὰς Κυβερνήσεις εἰς τὴν προσπάθειαν ὅπως συμβάλλουν κατὰ τὸ δυνατόν εἰς τὴν συγκρότησιν ἐπαρκοῦς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

2. 2. Κατανομὴ μεταξὺ δημοσίου καὶ ἰδιωτικοῦ φορέως

Ἐν προκειμένῳ γίνεται κατανομὴ μεταξὺ τοῦ δημοσίου καὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ φορέως.

Ἡ περὶ τὴν Ναυτιλίαν νομοθεσία εἶναι ἔργον ἀποκλειστικῶς τοῦ κρατικοῦ φορέως καὶ ὑλοποιεῖ τὴν κρατικὴν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας Πολιτικὴν.

Ἡ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας ὁμοίως ἀναφέρεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν κρατικὸν παράγοντα.

Αἱ τηλεπικοινωνίαι, ἐφ' ὅσον εὐρίσκονται εἰς χεῖρας κρατικῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀναφέρονται ὁμοίως εἰς τὸν δημόσιον φορέα.

Ἡ Ναυτιλιακὴ πίστις, δυνατόν νὰ ἀποτελῇ ἔργον τοῦ Δημοσίου τομέως, ἐὰν ὁ ὀργανισμὸς ὅστις ἀναλαμβάνει τὴν ἄσκησιν ταύτης εἶναι κρατικός, τοῦ ἰδιωτικοῦ δὲ τομέως, ἐὰν πρόκειται περὶ Τραπεζικῆς ἐπιχειρήσεως. Ὅποσδήποτε, τὸ Κράτος ὑποβοηθεῖ διὰ νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων τὴν σύστασιν ἰδιωτικῶν φορέων ναυτιλιακῆς πίστεως.

Ἡ ναυτική ἀσφάλις (ὡς ἀσφάλις κατ' ἐπιχειρηματικῶν κινδύνων) εἶναι κατὰ κανόνα ἔργον ἰδιωτικῶν φορέων, ἐξειδικευμένων ἢ μὴ.

Αἱ εἰδικαὶ τεχνικαὶ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι δυνατόν νὰ παρέχωνται παρὰ τῆς Δημοσίας Διοικήσεως ἢ Δημοσίων Ὄργανισμῶν, ὡς καὶ παρ' ἐξειδικευμένων ἰδιομόρφων Ὄργανισμῶν ἰδιωτικοῦ χαρακτήρος.

Ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία, ὁμοίως κατὰ κανόνα ἀνήκει εἰς ἰδιωτικούς φορεῖς, ἔστω ὅτε ὅμως, τὸ κράτος δημιουργεῖ — ἀμέσως ἢ ἐμμέσως — διὰ τῶν ὑπ' αὐτοῦ ἐλεγχομένων Ν.Π. Δημοσίου ἢ Ἰδιωτικοῦ Δικαίου, ναυπηγοεπισκευαστικὰς βάσεις.

Τέλος, εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν δυνατόν νὰ παρεμβαίνει, τόσον ὁ δημόσιος ὅσον καὶ ὁ ἰδιωτικὸς παράγων.

2. 3. Ἐπίδρασις τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας καὶ τῆς οἰκονομίας ἐν γένει

Ἐξεταστέον, ποία εἶναι ἡ ἐπίδρασις τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς χώρας τινὸς ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς τῆς οἰκονομίας καὶ τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος :

α) Ἡ ὑπαρξὶς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς εὐνοεῖ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐντὸς τῆς χώρας, μὲ περαιτέρω συνέπειαν τὴν προσέλκυσιν καὶ τῶν πλοίων τῶν ἐπιχειρήσεων.

β) Ἡ τοιαύτη ἐγκατάστασις καὶ προσέλκυσις ἔχει εὐμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐφ' ὀλοκλήρου τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

γ) Ἄνευ ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία ὠθεῖται εἰς στροφὴν πρὸς ξένας χώρας, διαθετούσας τοιαύτην.

δ) Ἡ σύστασις ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ὠθεῖ εἰς τὴν δημιουργίαν ὀρισμένων δραστηριοτήτων, λίαν ἐπωφελῶν διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας.

ε) Εἶναι ἄκρως εὐμενῆς ἡ ἐπίπτωσις (ἄμεσος καὶ ἐμμεσος) τῆς ὑπάρξεως ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἐπὶ τοῦ Ἴσοζυγίου Πληρωμῶν ἐκάστης χώρας, θετικῶς διὰ τῆς εἰσροῆς συναλλάγματος καὶ ἀποθετικῶς διὰ τῆς ἀποφυγῆς ἐκροῆς τοιούτου εἰς ξένας χώρας.

στ) Ὁ χαρακτηρισμὸς χώρας τινὸς ὡς ναυτιλιακῆς ἡρτηται, οὐ μόνον ἐκ τοῦ ὄγκου τῆς Ναυτιλίας αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἐκτάσεως καὶ τῆς μορφῆς τῆς ναυτιλιακῆς τῆς ὑποδομῆς. Χῶραι διαθέτουσαι ναυτιλίας ἰσχυράς, μὴ διαθέτουσαι ὅμως ναυτιλιακὴν ὑποδομήν, ὀδηγοῦνται εἰς ναυτιλιακὴν ἀπίσχανσιν καὶ βέβαιον μαρασμόν.

ζ) Τελικὸν συμπέρασμα εἶναι ὅτι ἄνευ ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ, νὰ διατηρηθῇ καὶ ἀναπτυχθῇ ἡ ναυτιλιακὴ οἰκονομία, ὡς καὶ ὅτι, ἡ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ ἀποτελεῖ σοβαρὸν τομέα τῆς καθ' ὅλου οἰκονομικῆς ὑποδομῆς καὶ — ἐπομένως — οὐσιώδη προϋπόθεσιν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως.

3. ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

3. 1. Ἡ περὶ τὴν Ναυτιλίαν Νομοθεσία

Α' Γενικά

Προκρίνεται ὁ ὅρος οὗτος, διότι, ὡς θὰ ἐκτεθῆ κατωτέρω, ὁ ὅρος «ναυτιλιακὸν δίκαιον καὶ ναυτιλιακὴ νομοθεσία» ἔχει καὶ στενωτέραν ἔννοιαν.

Ἡ περὶ τὴν Ναυτιλίαν Νομοθεσία περιλαμβάνει τὸ «θετὸν περὶ τὴν Ναυτιλίαν Δίκαιον», ἤτοι, συγκεκριμένα νομοθετήματα, ἅτινα θεσπίζονται παρ' ἐκάστου Κράτους καὶ ἀφοροῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Αὕτη περιλαμβάνει εἰδικότερον :

α) Τὸ παρ' ἐκάστη χώρα ἰσχύον Ναυτικὸν Δίκαιον, τόσον τὸ Δημόσιον ὅσον καὶ τὸ Ἰδιωτικὸν τοιοῦτον.

β) Τὸ ἰσχύον Ναυτιλιακὸν Δίκαιον, ἢ ὀρθότερον, Δίκαιον Ναυσιπλοΐας, δι' οὗ ρυθμίζονται θέματα διενεργείας τῆς ναυσιπλοΐας, μὲ σημαντικώτερον τομέα τὴν ἀσφάλειαν ταύτης.

γ) Τὸ ἰσχύον Δημοσιονομικὸν ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν Δίκαιον, βασικῶς δὲ τὴν ἀφορῶσαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν φορολογικὴν νομοθεσίαν, δι' ἧς καθορίζεται ἡ φορολογικὴ ἔναντι τῆς Ναυτιλίας συμπεριφορὰ τοῦ Κράτους.

δ) Τὸ ἰσχύον Ναυτεργατικὸν ἢ Ναυτεργασιακὸν Δίκαιον, δι' οὗ ρυθμίζονται αἱ σχέσεις, οἱ ὅροι καὶ αἱ συνθήκαι ἐργασίας τῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν — καὶ εἰδικώτερον ἐπὶ τῶν πλοίων — ἐργαζομένων, ὁμοῦ μετὰ τοῦ Ναυτεργασιακοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Δικαίου, δι' οὗ καθορίζονται αἱ σχέσεις, αἱ προϋποθέσεις, τὰ δικαιώματα, καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἐργοδοτῶν — πλοιοκτητῶν ἢ ἐφοπλιστῶν, ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν ἐργαζομένων, ἀφ' ἑτέρου, ὡς πρὸς τὴν κοινωνικὴν αὐτῶν ἀσφάλειαν.

ε) Τὸ ἰσχύον εἰδικὸν Δίκαιον Ἑσωτερικῶν Θαλασσιῶν Μεταφορῶν, τόσον δι' ἐπιβάτας ὅσον καὶ διὰ φορτία.

στ) Τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις, ἃς ὑπέγραψαν ἐκπρόσωποι τοῦ κράτους ἢ εἰς ἃς προσεχώρησε τὸ κράτος καὶ κατέστησαν ἐσωτερικὸν δίκαιον αὐτοῦ.

ζ) Πάντα ἄλλον κανόνα Δικαίου ὅστις ἀμέσως ἢ ἐμμέσως ἀφορᾷ εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἢ καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Τὸ σύνολον τῶν ἀνωτέρω νομοθετημάτων καὶ διατάξεων συνιστᾷ τὸ κατὰ χώραν θεσμικὸν πλαίσιον, τὸ ρυθμίζον τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, τὸ διέπον τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὰς σχέσεις μεταξὺ κράτους καὶ ἰδιωτῶν ἢ ἰδιωτῶν μεταξὺ τῶν, ἐπὶ ναυτιλιακῶν ἐν γένει θεμάτων.

Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων ἐξαρτᾶται ἡ δημιουργία ἢ μὴ εὐμενοῦς περιβάλλοντος (κλίματος) διὰ τὴν Ναυτιλίαν, αἱ ἐπὶ μέρους ἀποχωρήσεις τοῦ ὁποῦ ποικίλλουν ἀπὸ τοῦ λίαν εὐμενοῦς μέχρι τοῦ ἀπλῶς καὶ χλιαρῶς εὐμενοῦς, ὡς ἀντιθέτως ποικίλλουν ἀπὸ τοῦ ἀπλῶς μέχρι τοῦ λίαν δυσμενοῦς.

Β' Τὸ ἰδιαιτέρας σημασίας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑποδομὴν θετὸν Δίκαιον

Ἰδιαιτέρας σημασίας διατάξεις διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἐξ ὄλων τῶν ἀνωτέρω ἀναφερθέντων ἐπὶ μέρους τομέων τοῦ περὶ τὴν Ναυτιλίαν Δικαίου, σημειοῦμεν τὰς ἑξῆς :

α) Τὰς ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου διατάξεις :

1) Περί ἀσφαλείας πλοίων (αἵτινες ρυθμίζουν τὰς προϋποθέσεις καὶ τοὺς ὅρους οὓς δεόν νὰ πληροῦν τὰ πλοῖα διὰ νὰ θεωρηθοῦν ὅτι ἐξασφαλίζουν τὸ ἀπαιτούμενον ὄριον ἀσφαλείας).

2) Περί εὐρέσεως ναυτικῆς ἐργασίας [δι' ὧν καθορίζεται ὁ ρόλος τοῦ κράτους πρὸς ἀμφίπλευρον ἐξυπηρέτησιν ἀφ' ἑνὸς μὲν τῶν βουλομένων νὰ ἐξεύρουν ἀπασχόλησιν (ἐργασίαν) ἐπὶ πλοίων καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν βουλομένων νὰ ἐξεύρουν προσωπικὸν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν εἰς πλήρωμα ἀναγκῶν τῶν πλοιοκτητῶν ἢ ἐφοπλιστῶν ἢ τῶν παρὰ τούτων ἐξουσιοδοτουμένων προσώπων].

3) Περί συνθέσεως προσωπικοῦ τῶν πλοίων (δι' ὧν καθορίζονται τὰ κατώτατα ὅρια ἀσφαλείας καὶ οἱ κανόνες δυνάμει τῶν ὁποίων προσδιορίζεται ὁ ἀριθμὸς τοῦ πληρώματος, ἀναλόγως τῶν συγκεκριμένων χαρακτηριστικῶν τοῦ πλοίου, συνολικῶς ἢ καὶ κατ' εἰδικότητα).

4) Περί τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως (δι' ὧν ἀσκεῖται παρέμβασις τοῦ Κράτους πρὸς καθορισμὸν τῶν ὄρων οἵτινες περιλαμβάνονται εἰς τὴν συναπτομένην μεταξύ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων ναυτικῶν σύμβασιν ναυτολογήσεως).

5) Περί ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, περὶ τῆς ὁποίας γίνεται κατωτέρω εὐρύτερον λόγος.

6) Περί τῶν ἐξουσιῶν καὶ καθηκόντων τοῦ πληρώματος.

7) Περί πλοηγήσεως (δι' ὧν ὀρίζονται αἱ περιπτώσεις, αἱ προϋποθέσεις καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ὡς πρὸς τὴν πλοήγησιν τῶν πλοίων).

8) Περί ρυμουλκήσεως καὶ ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς (δι' ὧν προσδιορίζονται αἱ ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα ἐν περιπτώσει ρυμουλκήσεως πλοίων ἢ παροχῆς ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς πρὸς πλοῖα).

9) Περί φαρικῶν τελῶν καὶ ὑγειονομικῶν δικαιωμάτων (δι' ὧν καθορίζονται αἱ ὑποχρεώσεις καταβολῆς τελῶν διὰ τὴν διὰ φόρων ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων, ὡς καὶ ὑγειονομικῶν δικαιωμάτων διὰ τὴν παροχὴν συναφῶν ὑπηρεσιῶν).

10) Περί διοικητικοῦ ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων (δι' ὧν καθορίζονται τὰ ἀρμόδια ὄργανα καὶ αἱ διαδικασίαι διὰ τὴν διενέργειαν διοικητικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ ναυτικῶν ἀτυχημάτων) καὶ τέλος

11) περὶ Ποινικῶν καὶ Πειθαρχικῶν ἀδικημάτων (δι' ὧν καθορίζονται τὰ πειθαρχικὰ καὶ ποινικὰ ἀδικήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἀναφέρονται αἱ ἀντιστοιχοῦσαι εἰς ταῦτα ποιναί).

β) Τὰς ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου διατάξεις περὶ :

1) πλοίων καὶ πλοιοκτησίας,

2) περὶ συμπλοιοκτησίας,

3) περί εϋθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου,
 4) περί ναυλώσεως,
 5) περί ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων (καὶ τοῦ ἰδιομόρφου θεσμοῦ τῆς προτιμομένης ναυτικῆς ὑποθήκης).

6) περί ναυτικῶν προνομίων,

7) περί κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίων,

8) περί κοινῶν ἀβαριῶν καὶ συνεισφορᾶς,

9) περί συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασίου ἄρωγῆς,

10) περί θαλασσίας ἀσφαλίσεως.

γ) Τὰς διατάξεις τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν μεταχείρισιν καὶ κρατικὴν συμπεριφορὰν ἔναντι τῶν κεφαλαίων ἅτινα εἰσάγονται ὑπὸ τὴν μορφήν πλοίων ἔν τινι χώρᾳ. Ἡ εὐμενὴς ἢ δυσμενὴς κρατικὴ συμπεριφορὰ ἐν προκειμένῳ, δυνατὸν νὰ ἔχη ὅλως βαρύνουσαν σημασίαν.

δ) Τὰς διατάξεις τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν φορολογικὴν μεταχείρισιν τοῦ πλοίου ὡς ἀντικειμένου ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὡς καὶ γενικότερον τὰς διατάξεις αἰτινες ἀφοροῦν εἰς τὴν φορολογικὴν μεταχείρισιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις εἶναι ἐγκατεστημένη ἢ ἐν περιπτώσει ἐγκαταστάσεώς της ἐν αὐτῇ.

3. 2. Τηλεπικοινωνία

Α' Σημασία καὶ ρόλος τῶν τηλεπικοινωνιῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν

Εἶναι προφανὴς ἡ σημασία καὶ ὁ ρόλος τῶν τηλεπικοινωνιῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Τὰ μέσα τηλεπικοινωνιῶν θεωροῦνται — καὶ εἶναι — ὡς, τὸ κυριώτερον «ἐργαλεῖον» εἰς χεῖρας τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ ἐφοπλιστοῦ, διότι δι' αὐτῶν δύνανται οὗτοι νὰ ἔρχονται εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν προσώπων καὶ τῶν σημείων μεθ' ὧν ἐπιβάλλεται νὰ ἐπικοινωνήσουν.

Οἱ ἐξῆς βασικοὶ λόγοι καθιστοῦν ἀπαραίτητον τὴν τηλεπικοινωνιακὴν σύνδεσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων :

α) Ἡ ἀνάγκη διαρκοῦς ἐνημερώσεως ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς ναύλων, ἥτοι τῆς ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ τῆς διαμορφώσεως τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

β) Ἡ δυνατότης χορηγήσεως ἐντολῶν πρὸς ἐνέργειαν τῶν δεόντων διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεων ναυλώσεως. Ἐνίοτε, μέχρι τοῦ «κλεισίματος» τῆς πράξεως ἀπαιτεῖται ἡ παρεμβολὴ ἄλλεπαλλήλων ἐπαφῶν ἀπὸ ἐνὸς σημείου εἰς ἕτερον.

γ) Ἡ εὐχέρεια ἐπικοινωνίας μετ' ἐμπόρους, πράκτορας καὶ ὑπαλλήλους εὐρισκομένους εἰς διάφορα σημεῖα, πρὸς οὓς εἶναι ἀναγκαῖον νὰ δίδονται ὁδηγίαι, εἴτε διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου εἴτε διὰ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος, εἴτε διὰ τὴν πρόσληψιν, τὴν καταβολὴν τῶν ἀμοιβῶν καὶ τὴν ἀπόλυσιν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος.

δ) Ἡ δυνατότης ἐπικοινωνίας μὲ αὐτὸ τοῦτο τὸ πλοῖον ἢ τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα διαχειρίζεται ναυτιλιακὴ τις ἐπιχείρησις.

Οἱ ἀνωτέρω λόγοι ἀναφέρονται εἰς τὴν χρησιμότητα τῶν τηλεπικοινωνιῶν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Ὑφίστανται σοβαρότεροι λόγοι ἐκ παραλλήλου ἐπιβάλλοντες τὴν ὑπαρξίν ραδιοτηλεπικοινωνιακῶν μέσων ἐπὶ τῶν πλοίων.

Σήμερον ἡ τεχνολογία προσφέρει ποικιλίαν καὶ ἀφθονίαν μέσων δι' ἀμφότερας τὰς περιπτώσεις.

Β' Αἱ τηλεπικοινωνίαι, ὡς παράγων τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς

Ἐνῶ τὰ ὑπὸ τῶν πλοίων διατιθέμενα μέσα ραδιοτηλεπικοινωνίας ἀφοροῦν εἰς τὸν ἐπιχειρηματιαν — ὅσον δὲ τελειώτερα εἶναι ταῦτα, τόσον ὁ πλοῦς καθίσταται ἀσφαλέστερος, ἢ πλεῦσις εὐχερεστέρα καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου ἀνεωτέρα — διὰ τὰ δύναται αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις νὰ διαθέτουν ἐπαρκῆ μέσα ἐπικοινωνίας, εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως διατίθεται ὁ σχετικὸς ἐξοπλισμὸς παρὰ τοῦ Κράτους.

Ἡ τελευταία αὕτη περίπτωσις ἀνάγεται εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

Ἐὰν τὸ Κράτος δὲν διαθέτῃ κατάλληλον δίκτυον διὰ τὴν ταχεῖαν — ἂν μὴ ἄμεσον — σύνδεσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως μεθ' οἰοῦδήποτε σημείου τῆς ὑδρογείου (διὰ τηλεφώνου καὶ τηλετύπου), τὸ ἔργον ταύτης δυσχεραίνεται.

Εἰς ἀνταγωνιστῆς εὐρισκόμενος εἰς ἄλλην χώραν παρέχουσιν τὴν τοιαύτην δυνατότητα, θὰ παρακολουθῆ καλύτερον τὴν διεθνή ναυλαγοράν καὶ θὰ δύναται νὰ ἐξασφαλίσῃ ταχύτερον ναυλώσεις διὰ τὸ πλοῖον του.

Ἰδοὺ διατὶ ἡ ὑπαρξις καταλλήλου καὶ ἐπαρκοῦς τηλεπικοινωνιακοῦ δικτύου εἶναι ἀπαραίτητος.

Ἐξ ἄλλου, κρατικὸν τηλεπικοινωνιακὸν δίκτυον δεόν νὰ διατίθεται διὰ τὴν λήψιν σημάτων παρὰ τῶν παραπλεόντων πλοίων καὶ τὴν ἐκπομπὴν σημάτων πρὸς παροχὴν ὁδηγιῶν εἰς κινδυνεύοντα πλοῖα, ἢ εἰς πλοῖα δυνάμενα νὰ παράσχουν βοήθειαν εἰς ταῦτα.

Ὁ ρόλος τῶν «σταθμῶν» αὐτῆς τῆς μορφῆς εἶναι λίαν σημαντικὸς διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν καὶ ἀνάγεται εἰς τὰς διεθνεῖς ὑποχρεώσεις τῶν κρατῶν, ἅτινα διαθέτουν θαλάσσια ὕδατα καὶ ἔχουν ἀποδεχθῆ τὰς συναφεῖς διεθνεῖς συμβάσεις.

Διὰ τῶν τοιούτων «σταθμῶν» εἶναι δυνατόν νὰ μεταδίδονται ὁμοίως, μηνύματα, πληροφορία καὶ εἰδήσεις πρὸς τὰ ἐν πλῶ σκάφη.

Ἐκ πάντων τῶν ἀνωτέρω καταδεικνύεται ὅτι αἱ τηλεπικοινωνίαι ἀποτελοῦν οὐσιῶδες στοιχεῖον τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς χώρας τινός.

3. 3. Ναυτιλιακὴ πίστις

Α' Ἐννοια καὶ περιεχόμενον

Ἡ ναυτιλιακὴ πίστις περιλαμβάνει τὰς πάσης φύσεως πιστοδοτήσεις αἰτι-

νες γίνονται πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἤτοι πάσας τὰς δανειοδοτήσεις ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ δανειοδότησις δυνατὸν ν' ἀφορᾷ εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίου, εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίου ἢ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου παρὰ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Αἱ δύο πρῶται μορφαὶ εἶναι αἱ σημαντικώτεραι.

Εἰς ταύτας παρατηροῦνται τὰ ἑξῆς χαρακτηριστικά :

- 1) Αἱ δανειοδοτήσεις ἀνέρχονται εἰς μέγα ὕψος, λόγῳ τῆς ὑψηλῆς τιμῆς τῶν πλοίων, ἰδιαζόντως δὲ τῶν νεοτεύκτων.
- 2) Αἱ δανειοδοτήσεις εἶναι μακροπρόθεσμοι, κυμαινόμεναι ἀπὸ 8 - 20 ἔτη.
- 3) Τὰ ἐπιτόκια διαμορφοῦνται ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε συνθηκῶν ἀγορᾶς κεφαλαίων.
- 4) Ἡ συμμετοχὴ τοῦ δανειοδοτουμένου εἰς τὴν ἐπένδυσιν (ναυπήγησιν ἢ ἀγορὰν) συνήθως εὐρίσκεται εἰς τὰ ἐπίπεδα μεταξὺ 20 - 30%.

Τὴν ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως, ἐν γένει, ἀναλαμβάνουν Πιστοδοτικοὶ Ὁργανισμοί, δημόσιοι ἢ ἰδιωτικοί. Ἡ ἐσχάτως ἐνταθεῖσα, ἀλλ' ἀπὸ καιροῦ ἀρξάμενη τάσις ἐξειδικεύσεως τῆς πίστεως, ὠδήγησεν εἰς τὴν σύστασιν ἐξειδικευμένων φορέων ναυτιλιακῆς πίστεως.

Κατὰ κανόνα, αἱ βραχυπρόθεσμοι καὶ μεσοπρόθεσμοι πιστοδοτήσεις πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τῶν συνδεομένων πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἢ τῶν εἰς κεφάλαια κινήσεως ἀναγκῶν, γίνεται παρὰ τῶν Ἐμπορικῶν Τραπεζῶν.

Ἐνίοτε αἱ Ἐμπορικαὶ Τράπεζαι προβαίνουν καὶ εἰς μακροπρόθεσμοις πρὸς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις χρηματοδοτήσεις.

Τὸν σημαντικώτερον, ὅμως, ρόλον εἰς τὴν ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως ἀναλαμβάνουν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον Πιστοδοτικοὶ Ὁργανισμοὶ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν κεφαλαιοδότησιν μακροπρόθεσμων ἐπενδύσεων ἢ καὶ ἀπολύτως ἐξειδικευμένοι τοιοῦτοι φορεῖς, ἀσκοῦντες ἀποκλειστικῶς τὴν ναυτιλιακὴν πίστιν.

Ὡς προτιμότερα λύσις διὰ τὴν ἐπιτυχεστέραν διεξαγωγὴν τοῦ ἔργου τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως εἶναι ἡ ὑπαρξίς τοιούτων ἐξειδικευμένων φορέων. Καὶ τοῦτο, λόγῳ τῶν ἰδιομορφιῶν ἃς ἐμφανίζει ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσίς τοῦ πλοίου.

Β' Ἡ ναυτιλιακὴ πίστις ὡς παράγων τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς

Ἡ ἄσκησις τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως καὶ ἡ ὑπαρξίς φορέων, ἐξειδικευμένων ἢ μὴ, ἀποτελεῖ σημαντικὸν παράγοντα τῆς λεγομένης «ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς».

Δι' αὐτῆς : 1) Εὐνοεῖται ἡ ἐγκατάστασις καὶ λειτουργία τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, 2) διευκολύνεται ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας διὰ τῶν διατιθεμένων κεφαλαίων, 3) προωθεῖται ἡ ἐπιχώριος ναυπήγησις πλοίων καὶ ὑποβοηθεῖται ἡ ἐγχώριος ναυπηγικὴ βιομηχανία, 4) συνδέεται στενώτερον ἡ Ναυτιλία μετὰ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

Ἡ ἀνυπαρξία ταύτης ἀποτρέπει τ' ἀνωτέρω πλεονεκτήματα καὶ ἐπειδὴ καθίσταται ἀπαραίτητος ἢ προσφυγὴ εἰς ξένους πιστοδοτικούς ὀργανισμούς, ἀξάνει ἢ ἐκ ξένων παραγόντων ἐξάρτησις τῆς Ναυτιλίας καὶ εἶναι εὐχερεστέρα ἢ στροφή ταύτης πρὸς ἄλλας χώρας.

Ὁ ρόλος τοῦ Κράτους ἐν προκειμένῳ, δύναται νὰ εἶναι διττός : Τὸ Κράτος, ἢ συνιστᾷ αὐτὸ τοῦτο φορέα (ἀσκοῦντα εἴτε ἀποκλειστικῶς τὴν ναυτιλιακὴν πίστιν εἴτε παραλλήλως πρὸς ἄλλους τομεῖς) ἢ ἐνθαρρύνει καὶ διευκολύνει τὴν σύστασιν ἐξειδικευμένων φορέων ναυτιλιακῆς πίστεως.

Ἡ τοιαύτη ἐνθάρρυνσις καὶ διευκόλυνσις γίνεται διὰ τῆς λήψεως θεσμικῆς καὶ διαρθρωτικῆς φύσεως μέτρων, τῆς ἐκχωρήσεως προνομίων κ.λ.π. πρὸς ἰδιωτικούς φορεῖς, ἀναλαμβάνοντες τὸ ἔργον τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως. Ἐκ παραλλήλου, τὸ Κράτος δύναται νὰ ζητῇ κατοχυρώσεις καὶ διασφαλίσεις διὰ τὴν συνεπῆ ἐκπλήρωσιν ὑπὸ τοῦ ἰδιωτικοῦ φορέως τοῦ ἐπιδιωκόμενου σκοποῦ.

Γενικωτέρα ἐπίδιωξις τοῦ Κράτους πρέπει νὰ εἶναι ἢ ὅποσδήποτε ὑπαρξίς φορέων καὶ ἢ ἄσκησις τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως, διότι αὕτη ἀποτελεῖ σοβαρὸν παράγοντα τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς καὶ βασικὴν προϋπόθεσιν ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως.

3. 4. Ναυτικὴ ἀσφάλισις

Α' Γενικὰ περὶ τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ τῆς ναυτιασφαλιστικῆς ἀγορᾶς

Ἡ ναυτικὴ ἀσφάλισις περιλαμβάνει τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ναύλου ἐν περιπτώσει ὀλικῆς ἢ μερικῆς ἀπωλείας.

Ἡ ἀσφάλισις τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ναύλου κατὰ κανόνα ἀναλαμβάνεται ὑπὸ ἐπιχειρήσεων γενικῶν ἀσφαλειῶν, αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ ἀναλαμβάνουν καὶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων. Ὑφίστανται πολλαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρεῖαι διεθνῶς, αἵτινες καλύπτουν ὀλόκληρον τὸ φάσμα (πλοῖον, φορτίον, ναῦλος).

Πέραν, ὅμως, τῶν τοιούτων ἐταιρειῶν γενικῆς ἀσφαλίσεως, ὑφίστανται καὶ ἐξειδικευμένοι ὀργανισμοί, λειτουργοῦντες ὑπὸ τὴν μορφήν ἐταιριῶν ἢ τῶν κατὰ χώρας ἀνεγνωρισμένων οἰκονομικῶν τύπων διεπιχειρηματικῶν συμπράξεων (Pool-Carter, Kartel, Trust), αἵτινες ἀποκλειστικῶς ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ναυτικὴν ἀσφάλισιν.

Διὰ τῆς ὑπάρξεως ἐν τινὶ χώρᾳ ἀσφαλιστικῶν φορέων ἀναλαμβανόντων τὴν ἀσφάλισιν πλοίων, δημιουργεῖται ἢ ναυτιασφαλιστικὴ ἀγορά, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς συναντήσεως τῆς προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν ναυτιασφαλίσεως καὶ τῆς ἀντιστοίχου ζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων.

Ἡ σημασία τῆς ὑπάρξεως τοιούτων φορέων καὶ τῆς δημιουργίας ναυτιασφαλιστικῆς ἀγορᾶς εἶναι προφανῆς : Διενεργοῦνται συναλλαγαὶ ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως πλοίων, ἢ ἐγχωρία ἀγορὰ ἐξυπηρετεῖ τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκας, εἰσρέει εἰς τὴν χώραν συνάλλαγμα, καὶ δημιουργεῖται κίνησις εἰς τὸν τομέα ἀσφαλειῶν μὲ γενικωτέρας εὐμενεῖς οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις.

Τὰ σημαντικώτερα ὅμως πλεονεκτήματα εἶναι :

- 1) Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀσφαλίζουν τὰ πλοῖα των εἰς τὴν ἐθνικὴν των ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν καὶ ἀποφεύγεται ἢ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ξένων παραγόντων ἐξάρτησις.
- 2) Αἱ ξένα ναυτασφαλιστικὰ ἐπιχειρήσεις δὲν δύνανται νὰ καθορίζουν δυσμενεῖς καὶ δυσβαστάκτους ὄρους ἀσφάλισεως διότι ὑπάρχει ἡ διέξοδος τῆς ἐθνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Πέραν αὐτῶν, ἀποφεύγεται ἡ συγκέντρωσις τῆς καλύψεως ὀλοκλήρου τοῦ κινδύνου ὑπὸ τινος φορέως καὶ γίνεται κατανομή αὐτοῦ εἰς περισσοτέρους φορεῖς.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ περὶ ἧς ὁ λόγος ναυτικὴ ἀσφάλισις εἶναι ἄσχετος πρὸς τὴν μορφήν κοινωνικῆς ἀσφάλισεως καὶ διὴ ὑγειονομικῆς περιθάλψεως ἣτις παρέχεται πρὸς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων (ἐργαζομένους ναυτικούς) εἴτε ὑπὸ τοῦ Κράτους, δι' εἰδικῶν Ὄργανισμῶν, εἴτε ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν δι' ἀλληλσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν (Clubs).

Β' Χαρακτηριστικὰ τῶν ἐπιχειρήσεων ναυτικῆς ἀσφάλισεως

Αἱ ἐπιχειρήσεις ναυτικῆς ἀσφάλισεως φέρουν, πέραν τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν ἐπιχειρήσεων γενικῶν ἀσφαλειῶν, ὄρισμένα ἰδιαίτερα χαρακτηριστικὰ, ὀφειλόμενα εἰς τὴν ἰδιομορφίαν τῶν ἀσφαλιζομένων κινδύνων καὶ τῶν ἀντικειμένων τῆς ἀσφάλισεως (πλοίων).

Αὗται δέον νὰ πληροῦν τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις :

- α) Νὰ διαθέτουν ὑψηλὰ κεφάλαια, διότι τὰ ἀντικείμενα ἀσφάλισεως εἶναι μεγάλης ἀξίας καὶ οἱ κίνδυνοι συνηθέστεροι καὶ μεγαλύτεροι.
- β) Νὰ διαθέτουν κατάλληλον ὄργανῶσιν, ὥστε νὰ ὑφίσταται εἰδίκευσις εἰς τὸν συγκεκριμένον τομέα.
- γ) Νὰ ἐνεργοῦν μετὰ ταχύτητος εἰς τὴν περίπτωσιν ὑπάρξεως ἀτυχήματος.
- δ) Νὰ ἐκπληροῦν μετὰ συνεπειᾶς τὰς ὑποχρεώσεις των ἐναντι τῶν ἀσφαλιζομένων.
- ε) Νὰ ἀπολαύουν καλῆς φήμης καὶ πίστεως, λόγῳ τῆς ἐν γένει συμπεριφορᾶς καὶ στάσεώς των.

Γ' Σημασία τῆς ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑποδομὴν

Ὁ ρόλος τοῦ Κράτους προκειμένου περὶ τῆς δημιουργίας ἐπιχωρίων ναυτασφαλιστικῶν ἀγορῶν εἶναι περιορισμένος, πλὴν οὐσιώδους.

Τὸ Κράτος κατ' ἀρχὴν ὀφείλει καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ἀπαιτούμενου θεσμικοῦ πλαισίου, ἐντὸς τοῦ ὁποίου περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἀπαραίτητα κίνητρα.

Πρόσθετον χρέος τοῦ κράτους εἶναι ἡ ἐνθάρρυνσις τῶν σχετικῶν πρωτοβουλιῶν, ἢ διευκόλυνσις τῶν ὑπὸ ἐκκόλαψιν συνεργασιῶν, ἢ θέρμανσις τοῦ ἐνδια-

φέροντος καὶ ἡ καλλιέργεια τῆς στροφῆς τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὴν ναυτασφάλισιν.

Εἶναι ἐκτὸς πάσης ἀμφιβολίας τὸ γεγονός ὅτι, ἡ ναυτικὴ ἀσφάλισις καὶ ἡ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορά, ἀνήκουν εἰς τὸ πεδῖον τῆς κατὰ χώραν ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, διότι ἡ ὑπαρξίς τῶν εἶναι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, ἡ δὲ ἀπουσία τῶν δημιουργεῖ ἀνεπιθυμήτους καὶ ἀπαράδεκτους κινδύνους ἐξαρτήσεως ἐκ ξένων παραγόντων.

3. 5. Ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

Α' Ἔννοια, περιεχόμενον καὶ σημασία τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως

Εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως περιλαμβάνεται ὁλόκληρος καὶ ἀνεξαρτήτως εἰδικότερας μορφῆς, ἡ προσπάθεια διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τῶν ἐπανδρῶντων τὰ πλοῖα ναυτικῶν.

Κατὰ τινὰ εὐρύτεραν ἔννοιαν, πέραν τῶν στελεχῶν καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, περιλαμβάνεται εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις τῶν στελεχῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἐπειδὴ ὅμως, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας τὰ στελέχη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καταρτίζονται εἰς Ἀνωτάτας Σχολάς, ἐξειδικευμένας καὶ μὴ, εἰς τὰς ὁποίας διδάσκονται βασικῶς οἰκονομικὰ καὶ νομικὰ μαθήματα, κρίνεται ὡς ὑπερβολικὴ ἡ ἄποψις αὕτη.

Κατὰ κανόνα, ὅθεν, ἡ Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις παρέχεται εἰς Σχολάς εἰς τὰς ὁποίας καταρτίζεται προσωπικὸν τῶν πλοίων, ἤτοι στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (Πλοίαρχοι — Μηχανικοὶ — Ἀσυρματισταὶ — Ἡλεκτρολόγοι) ἢ προσωπικὸν κατωτέρου πληρώματος.

Εἰς τὰς Σχολάς ταύτας, δημοσίας ἢ ἰδιωτικὰς, φοιτοῦν μαθηταὶ πληροῦντες ὀρισμένας προϋποθέσεις, εἰσαγόμενοι κατόπιν ἐξετάσεων καὶ ὑφιστάμενοι ἐτησίας προαγωγικὰς ἐξετάσεις, ὡς καὶ ἐξετάσεις διὰ τὴν λήψιν τοῦ πτυχίου, τὸ ὁποῖον θὰ ἀποτελέσῃ βασικὸν ἐφόδιον διὰ τὴν σταδιοδρομίαν των.

Ὡς εἶναι εὐνόητον, διὰ τὴν φοίτησιν εἰς τὰς Σχολάς Στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπαιτοῦνται ὀρισμένοι γνώσεις, δηλαδὴ ὀρισμένον ἐπίπεδον γενικότερας καταρτίσεως εἰς τινὰ μαθήματα ὡς τὰ Μαθηματικά, ἡ Φυσικὴ, ἡ Γεωγραφία, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν εἰς τὰς Σχολάς παροχὴν τῶν εἰδικῶν ἐπαγγελματικῶν γνώσεων, αἵτινες ἀπαιτοῦνται κατὰ περίπτωσιν.

Ἡ σημασία τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως γενικῶς, ἰδιαίτερος ὅμως διὰ τὴν κατάρτισιν Στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας εἶναι μεγίστη. Διότι :

1. Διὰ τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως καὶ τῶν ἀντιστοίχων Σχολῶν προπαρασκευάζεται ὁ «ἀνθρώπινος παράγων» τῆς Ναυτιλίας. Δοθείσης τῆς τεραστίας σημασίας τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος ἐν γένει, εἶναι αὐτονόητος ἡ σημασία του διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

2. Εἰς τὰς ἐν λόγῳ Σχολάς παρέχεται εἰδικὴ ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις. Ἡ καλὴ ἐπαγγελματικὴ στάθμη τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας εἶναι οὐσιώδης

προϋπόθεσις τῆς προόδου καὶ ἀναπτύξεως ταύτης. Δὲν ἀρκεῖ πλέον ἡ ναυτικὴ παράδοσις καὶ τὸ «ναυτικὸν δαιμόνιον» τὸ ὁποῖον χαρακτηρίζει ὄρισμένους λαούς, ὡς ὁ Ἑλληνικός. Σήμερον ἀπαιτεῖται κατάρτισις, γνώσεις, ἐξειδίκευσις, πλήρης ἐκσυγχρονισμός.

3. Τὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἰδίᾳ δὲ οἱ Πλοίαρχοι καθίστανται «ἡγέται» εἰς τὰς κατὰ πλοῖον κοινωνίας. Ὅφειλουν ἐπομένως νὰ ἐκπαιδεύωνται ὡς αὐριανοὶ ἡγέται, ὡς μέλλοντες νὰ διοικήσουν ἀνθρώπους. Καὶ ἡ ἐκπαίδευσίς των πρέπει νὰ εἶναι ἀνάλογος.

4. Ἀπαιτεῖται ἐπὶ πλέον καλλιέργεια εἰς τὰ μελλοντικὰ στελέχη τῆς Ναυτικῆς ὄρισμένων ἀρετῶν, ἰδιαζόντων ἀπαιτουμένων εἰς τὴν διοίκησιν τῶν πλοίων, ὡς εἶναι ὁ ἀνθρωπισμός, ἡ εὐψυχία, ἡ τόλμη, ἡ σύνεσις, ἡ ψυχραιμία. Καὶ τοῦτο, διότι οὐ μόνον ὑλικά συμφέροντα, λίαν σοβαρὰ ἐνίστε, ἀλλὰ καὶ ἀνθρώπινα ὑπάρξεις ἐξαρτῶνται ἐκ τῆς καλῆς διοικήσεως τῶν πλοίων.

5. Ἡ ἄσκησις τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου καὶ ἐν γένει τὰ ἔργα τοῦ στελέχους τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἶναι πολλά, ποικίλα, πολυπλοκα καὶ δυσχερῆ, ἀξιοῦντα εἰδικὰς γνώσεις καὶ μεγάλην προσοχὴν κατὰ τὴν ἐκτέλεσίν των.

Ἡ σημειωθείσα τεχνολογικὴ ἐξέλιξις καὶ ἡ ἐξάπλωσις ταύτης εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα, δυνατὸν νὰ εἶχεν ὡς ἐπακόλουθον τὴν μείωσιν τοῦ ἀπαιτουμένου κατὰ πλοῖον προσωπικοῦ, εἶχεν ὅμως ὡς συνέπειαν τὴν αὐξησιν τῶν γνώσεων τὰς ὁποίας δεόν νὰ διαθέτουν τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, ἀκόμη δὲ καὶ τὰ πρόσωπα τὰ ἀνήκοντα εἰς τὰ κατώτερα τοιαῦτα.

Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ παρελθὸν ἡ ἐκπαίδευσίς τῶν κατωτέρων πληρωμάτων συνετελεῖτο ἐντὸς τῶν πλοίων, σήμερον παρατηρεῖται ἡ τάσις ὅπως αὕτη συντελεῖται εἰς Σχολάς. Πλὴν τῶν Σχολῶν Στελεχῶν, λοιπόν, παρίσταται ἀνάγκη νὰ συνιστῶνται Σχολαὶ καὶ διὰ κατώτερα πληρώματα.

Ὅμοιως ὑφίστανται Σχολαὶ δι' ὄρισμένας εἰδικότητας, αἱ ὁποῖαι ἀξιοῦν γνώσεις καὶ τεχνικὴν, ὡς εἶναι λ.χ. ἡ εἰδικότης τοῦ θαλαμηπόλου.

Β' Μορφαὶ τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως

Εἰς τὴν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν παρατηροῦνται αἱ ἀκόλουθοι διακρίσεις καὶ ἐπὶ μέρους μορφαὶ ταύτης :

α' Κυρία ἐκπαίδευσίς καὶ μετεκπαίδευσίς ἢ ἐπιμόρφωσις. Ἡ κυρία ἐκπαίδευσίς ἀναφέρεται εἰς τὴν βασικὴν κατάρτισιν καὶ μὀρφωσιν τοῦ ἐκπαιδευομένου, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ ἀποκτήσῃ εἰδικότητά τινα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡ μετεκπαίδευσίς ἀφορᾷ εἰς τὴν ἐκ νέου ἐκπαίδευσιν ἐνὸς κτησαμένου εἰδικότητά τινα στελέχους, εἰς νέα συστήματα, μεθόδους, ὄργανα καὶ μέσα. Ἡ ἐπιμόρφωσις εἶναι τι τὸ παρεμφερές, ἀλλ' ὄχι ταυτόσημον πρὸς τὴν μετεκπαίδευσιν, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι συνήθως διαρκεῖ ἐπὶ μικρότερον χρόνον καὶ ἔχει ὀλιγώτερον συστηματοποιημένην μορφήν. Ἡ μετεκπαίδευσίς, ὡς καὶ ἡ ἐπιμόρφωσις, ἔχουν ὡς σκοπὸν τὸν ἐκσυγχρονισμὸν καὶ τὴν προσαρμογὴν τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ὥστε οὗτος νὰ δύναται ν' ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς νέας συνθήκας, αἵτινες διαμορφοῦνται λόγῳ τῆς τεχνολογικῆς ἐξελίξεως εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

β' Ἐκπαίδευσις στελεχῶν καὶ ἐκπαίδευσις κατωτέρων πληρωμάτων τῶν πλοίων. Περί αὐτῆς ἐγένετο ἤδη λόγος ἀνωτέρω. Ὡς στελέχη θεωροῦνται οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἤτοι Πλοίαρχοι, Μηχανικοί, Ἀσυρματισταί, Ἡλεκτρολόγοι. Τὸ λοιπὸν προσωπικὸν χαρακτηρίζεται ὡς πλήρωμα, διακρινόμενον εἰς εἰδικότητας.

γ' Ἐκπαίδευσις παρεχομένη ἐν Δημοσίαις Σχολαῖς ἢ ἐν Ἰδιωτικαῖς. Ὡς συμβαίνει γενικώτερον εἰς τὸ πεδίου τῆς Ἐκπαιδεύσεως, φορεῖς τῆς Ἐκπαιδεύσεως δύναται νὰ εἶναι, παραλλήλως, τὸ κράτος καὶ ἰδιῶται. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν τὸ κράτος εἶναι ὑπεύθυνον διὰ τὴν ὀργάνωσιν, διοίκησιν, διαχείρισιν, λειτουργίαν καὶ ἀπόδοσιν τῶν Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, τὸ κράτος καθορίζει τὴν διδασκτέαν ὕλην, ἐποπτεύει ἐπὶ τῆς λειτουργίας καὶ διατηρεῖ τὸ δικαίωμα ὅπως δι' ὀργάνων τοῦ προβαίνει εἰς τὴν τελικὴν ἐξέτασιν τῶν ὑποψηφίων πτυχιούχων, ἀλλ' ἢ ὀργάνωσις, ἢ διοικήσις καὶ ἢ διαχείρισις τῶν Σχολῶν, ἀνήκουν εἰς ἰδιώτας. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ πρόκειται περὶ ἐπιχειρήσεων ἐκπαιδεύσεως.

δ' Ἐκπαίδευσις παρεχομένη εἰς Σχολάς, εἰς Φροντιστήρια ἢ εἰς Σεμινάρια. Αἱ Σχολαί, δημόσιαι ἢ ἰδιωτικαί, προϋποθέτουν ὀργάνωσιν καὶ λειτουργίαν βάσει συστήματος καὶ προγράμματος. Τὸ Φροντιστήριον διαθέτει διάφορον ὀργάνωσιν καὶ ἀποσκοπεῖ ἀπλῶς εἰς τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν εἰς αὐτὸ φοιτῶντων, διὰ τῶν ἀπαιτουμένων γνώσεων, αἵτινες εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν λήψιν τοῦ ἐπισήμου κρατικοῦ τίτλου (πτυχίου) ὅστις παρέχει τὴν δυνατότητα ἐπαγγελματικῆς ἀξιοποιήσεως. Τὰ Σεμινάρια ἀφοροῦν εἰς ἐκπαίδευσιν ἐπὶ εἰδικῶν θεμάτων καὶ εἶναι βραχείας σχετικῶς χρονικῆς διάρκειας.

Γ' Ὁ ρόλος τοῦ Κράτους εἰς τὴν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν

Ὁ ρόλος τοῦ Κράτους εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως εἶναι οὐσιώδης καὶ ἀποφασιστικῆς σημασίας.

Τὸ Κράτος ὀφείλει, ἐν πρώτοις, ἐκτιμῶν τὰς εἰς προσωπικὸν καὶ δὴ εἰς στελέχη, ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας του, νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν σύστασιν τοῦ ἀπαιτουμένου, κατ' εἰδικότητα, ἀριθμοῦ Σχολῶν, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ ἐπάρκεια «παραγομένων» στελεχῶν.

Ὁφείλει προσέτι νὰ διατηρῇ ὑψηλὴν τὴν στάθμην τῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰς Δημοσίας Σχολάς, ὥστε νὰ ἐφοδιάζωνται οἱ φοιτῶντες εἰς αὐτὰς δι' ὄλων τῶν ἀπαραιτήτων γνώσεων καὶ νὰ τυγχάνουν παραλλήλως τῆς καταλλήλου ἀγωγῆς, διὰ νὰ δύνανται ν' ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰ ἐπαγγελματικὰ τῶν καθηκόντα. Ἡ ἐπιλογὴ τοῦ καταλλήλου διδασκτικοῦ προσωπικοῦ, ἢ διάθεσις τοῦ ἀπαιτουμένου διοικητικοῦ προσωπικοῦ, ἢ παρακολούθησις τῶν ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ ἐξελίξεων καὶ ἢ προσαρμογὴ τῆς ὕλης τῶν διδασκομένων μαθημάτων, ἢ ἀνέγερσις καταλλήλων διδασκητῶν, ὁ ἐφοδιασμὸς αὐτῶν διὰ τῶν ἀπαραιτήτων ὀργάνων καὶ μέσων, ἢ χορήγησις εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν προσφορωτέρων βοηθητικῶν μέσων (βιβλίων), ἢ οἰκονομικὴ διευκόλυνσις τῶν μαθητῶν εἰς τὰς σπουδὰς τῶν καὶ ἢ βράβευσις δι' ὑλικῶν καὶ ἠθικῶν ἀμοιβῶν τῶν καλυτέρων ἐξ αὐτῶν, ἀνήκουν εἰς τὰ στοιχειώδη μελήματα τοῦ Κράτους ἐναντι τῶν ἰδικῶν τοῦ Σχολῶν.

Ἄλλὰ καὶ ὡς πρὸς τὴν ἰδιωτικὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ὁ ρόλος τοῦ Κράτους εἶναι οὐσιώδης. Συνίσταται δὲ βασικῶς, εἰς τὴν ἐποπτεῖαν ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν ἰδιωτικῶν Σχολῶν καὶ Φροντιστηρίων, εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς διδασκομένης ὕλης καὶ ἰδίᾳ εἰς τὴν παρὰ κρατικῶν ὀργάνων ἐξέτασιν τῶν ἀποφοιτῶντων ἐκ τῶν ἰδιωτικῶν Σχολῶν καὶ Φροντιστηρίων, προκειμένου οὗτοι νὰ ἀποκτήσουν ἐπίσημον τίτλον, ὅστις θὰ τοὺς ἐπιτρέψῃ νὰ καταλάβουν τὴν θέσιν τοῦ στελέχους εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Δ' Ἡ Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις ὡς ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ

Δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ δευτέρα γνώμη ὡς πρὸς τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσως, ὡς μεγάλης σπουδαιότητος παράγοντος τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς οἰασδήποτε χώρας.

Ἡ ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις τοῦ «ἀνθρωπίνου παράγοντος» τῶν πλοίων, εἰδικώτερον δὲ τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας εἶναι θέμα ζωτικωτάτης σημασίας.

Ἡ ὑψηλὴ ἐπαγγελματικὴ στάθμη, ὁμοῦ μὲ τὰ ἀπαιτούμενα φυσικὰ χαρίσματα διὰ τὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἶναι ἴσης σημασίας πρὸς τὴν ὑπαρξίν ἐπιχειρηματικῶν ἰκανοτήτων εἰς τοὺς φορεῖς τοῦ κεφαλαίου εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ὄλαι αἱ χῶραι, οὐ μόνον αἱ ἔχουσαι μεγάλας Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ αἱ ναυτιλιακῶς ὑπανάπτυκτοι, στρέφουν τὴν προσοχὴν τῶν πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἀρτίωσιν αὐτῆς.

Διότι, οὐδὲν δύναται νὰ ἐπιτελεσθῇ ἄνευ καταλλήλου προσωπικοῦ εἰς τὰ πλοῖα.

Ἡ δὲ ὑπαρξίς ἐπαρκῶς κατηρτισμένων ἐπαγγελματικῶς ναυτικῶν, καὶ ἰδίᾳ στελεχῶν, εἶναι θεμελιώδης προϋπόθεσις τῆς διατηρήσεως οἰασδήποτε Ναυτιλίας, πολλῶ δὲ μᾶλλον τῆς ἀναπτύξεως αὐτῆς.

3. 6. Εἰδικαὶ ναυτιλιακαὶ τεχνικαὶ Ὑπηρεσίαι

Α' Γενικά

Τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ὀφείλουν κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν μὲν νὰ προσαρμόζωνται πρὸς ὀρισμένας θεμελιώδεις ἀρχὰς καὶ κανόνας τεχνικῆς φύσεως, ἀναφερομένας εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, καθ' ὅλην δὲ τὴν διάρκειαν τοῦ βίου τῶν νὰ πληροῦν ὀρισμένας προϋποθέσεις, ὥστε ἢ ἐπ' αὐτῶν ἐργασία καὶ παραμονὴ καὶ ἢ δι' αὐτῶν διακίνησις προσώπων καὶ ἀγαθῶν νὰ μὴ ἐκτίθεται εἰς, δυναμένους νὰ προληφθοῦν, κινδύνους.

Ὡς ἐκ τῶν τοιούτων ὑποχρεώσεων τῶν πλοίων, καθίσταται ἐπ' ἀνάγκης ὅπως οἱ πλοιοκτῆται, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοίαρχοι, δύναται νὰ ἐξευρίσκουν τὰς ἀπαραιτήτους τεχνικὰς ὑπηρεσίας καὶ τὰ ὄργανα ἅτινα θὰ δύναται νὰ ἀναλαμβάνουν τὸ ἔργον τῆς τεχνικῆς παρακολουθήσεως τῶν ναυπηγήσεων καὶ τῆς διενεργείας τῶν ἀπαιτουμένων τακτικῶν καὶ περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων κατὰ τὸ στάδιον τῆς ἐνεργοῦ ζωῆς τοῦ πλοίου.

Τὰς τοιαύτας τεχνικὰς ὑπηρεσίας δύναται νὰ παρέχουν, εἴτε κρατικο-

Ἐργασίαι ἐπανδρούμεναι ὑπὸ δημοσίων ὑπαλλήλων, εἴτε ἰδιωτικοὶ Ἐργασίαι, με εἰδικὸν προορισμὸν, δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις.

Τοιοῦτοι ἰδιωτικοί, διεθνῶς ἀνεγνωρισμένοι, Ἐργασίαι εἶναι οἱ καλούμενοι «Νηογνώμονες», οἵτινες τυγχάνουν εἰδικοῦ προνομίου καὶ εἰδικῆς κρατικῆς ἐξουσιοδοτήσεως διὰ τὴν ἄσκησιν τοῦ ἀνωτέρω περιγραφέντος ἔργου.

Σημαντικὴ εἶναι ἡ προσφορὰ τῶν τε Δημοσίων Ἐργασίαι τῶν ἐπιφορτισμένων με τὴν παρακολούθησιν καὶ τὸν ἔλεγχον τῆς ὑπὸ τῶν πλοίων ἐκπληρώσεως ὀρισμένων ὑποχρεώσεων, τῆς πληρώσεως ὀρισμένων ὄρων καὶ τῆς συμμορφώσεως πρὸς τοὺς τεθεσπισμένους κανόνας, ὅσον καὶ τῶν ἰδιωτικῶν ὀργανισμῶν (νηογνώμωνων) οἵτινες κατατάσσουσιν τὰ πλοῖα κατὰ κλάσεις (Classification) βάσει ὀρισμένων κανόνων, ἐγκρίνουν τὰ σχέδια καὶ παρακολουθοῦν τὰς ναυπηγήσεις, προβαίνουν εἰς ἐτησίαις καὶ ἄλλας περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων καὶ ἐκδίδουσιν πιστοποιητικά, ὡς πρὸς τὴν συμμόρφωσιν τῶν πλοίων πρὸς τοὺς κανόνας ἀσφαλείας τῶν διεθνῶν συμβάσεων περὶ ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ καὶ γραμμῶν φορτώσεως.

Οἱ ἀνωτέρω ὀργανισμοί, δημοσίοι ἢ ἰδιωτικοί — τῆς ἀνωτέρω ἐκτεθείσης ἰδιομορφίας τῶν νηογνώμωνων — δεόν νὰ χαρακτηρίζωνται ὑπὸ :

1) Πλήρους ἀντικειμενικότητος, ὥστε αἱ ἐνεργεαὶ τῶν νὰ εἶναι ἀδιάβλητοι, ὑπεράνω συμφερόντων καὶ ν' ἀποσκοποῦν εἰς τὴν τήρησιν τῶν τεθεσπισμένων κανόνων καὶ ὑποχρεώσεων.

2) Πλήρους ἐπαρκείας τῶν χρησιμοποιουμένων παρ' αὐτῶν τεχνικῶν, ὥστε νὰ ἐκπληροῦται ὁ ἐπιδιωκόμενος σκοπὸς καὶ νὰ γίνηται ἡ ἀρίστη δυνατὴ παρακολούθησις, ἐποπτεία ἢ ἐπιθεώρησις.

3) Ταχύτητος ἐνεργείας καὶ συνεπειᾶς δράσεως, ὥστε νὰ ἐξυπηρετῶνται οἱ εἰς αὐτοὺς προσφεύγοντες πλοιοκτῆται.

4) Διασπορᾶς εἰς τὰ πλέον κεντρικὰ καὶ σημαντικὰ ναυτιλιακὰ σημεῖα τῆς ὑδρογείου.

Β' Σύνδεσις πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ὑποδομὴν

Ὁ ρόλος τοῦ Κράτους ἐν προκειμένῳ, πέραν τῆς ὑποχρεώσεως περὶ ἀποδοχῆς καὶ προσχωρήσεως εἰς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις ἀσφαλείας, εἶναι διττός : Ἄφ' ἑνὸς τοῦτο ὀφείλει νὰ συνιστᾷ δημοσίαν ὑπηρεσίαν ἢ δημοσίον ὀργανισμὸν, ὅστις θὰ ἔχῃ τὴν εὐθύνην τῆς παροχῆς τῶν ἀπαιτουμένων τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν, ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὸν ἔλεγχον καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὀφείλει νὰ ἐπιτρέπη καὶ διευκολύνῃ ὅπως προσφέρονται αἱ ἀναφερθεῖσαι ὑπηρεσίαι ὑπὸ τῶν ἀπολαυόντων διεθνῶν κύρους ἰδιωτικῶν ὀργανισμῶν (νηογνώμωνων), ὡς καὶ νὰ συνιστᾷ καὶ διαθέτῃ ἐθνικὸν ἰδιωτικὸν τοιοῦτον ὀργανισμὸν, εἰδικῶς ἐξουσιοδοτούμενον καὶ ἐπαρκῶς καὶ καταλλήλως ἐπηρεωμένον, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνεται οὗτος κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον εἰς τὰ ἀνατιθέμενα εἰς αὐτὸν καθήκοντα ἐπιδιώκων τὴν δημιουργίαν καλῆς περὶ αὐτῶν φήμης καὶ τὴν ἀπόκτησιν ἰσχυροῦ, κύρους.

Ἡ ὑπαρξίς τοιούτων ὀργανισμῶν ἀμφοτέρων τῶν ἀνωτέρω ἀναφερθεισῶν

μορφῶν εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων. Εἶναι ἐπομένως προϋποθέσις διὰ τὴν διατήρησιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς κατὰ περίπτωσιν ναυτιλίας. Ὡς ἐκ τούτου ἐντάσσονται οὗτοι εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς Ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

3 7. Ναυπηγικαὶ καὶ ἐπισκευαστικαὶ βιομηχανίαι

A' Γενικά

Ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία εἶναι ὁ κλάδος τῆς μεταποιητικῆς δραστηριότητος, ὅστις ἔχει ὡς ἀντικείμενον τὴν ναυπήγησιν (κατασκευὴν) καὶ τὰς ἐπισκευὰς πλοίων.

Αἱ μονάδες αἱ ἀνήκουσαι εἰς τὸν κλάδον τούτον ἐνδέχεται νὰ ἀσχολῶνται μὲ τὴν κατασκευὴν καὶ μὲ τὴν ἐπισκευὴν πλοίων ἢ μόνον μὲ τὴν κατασκευὴν (λίαν σπανία περίπτωσις) ἢ μόνον μὲ τὴν ἐπισκευὴν (συνήθης περίπτωσις).

Διὰ τῶν μονάδων τούτων ἐπιτυγχάνεται :

1) Ἡ αὔξησις τοῦ πλωτοῦ δυναμικοῦ, ἣτις καθίσταται ἀπαραίτητος λόγῳ τῶν ἀναγκῶν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ τῶν συνθηκῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

2) Ἡ ἀνανέωσις τῶν σκαφῶν, ἣτις εἶναι ἀναγκαία συνεπείᾳ τῆς ἀχρηστεύσεως, τῆς παλαιώσεως, τῶν ἀπολειῶν καὶ τῆς ἀνάγκης ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων.

3) Ὁ ἐκσυγχρονισμὸς καὶ ἡ προσαρμογὴ τῶν σκαφῶν, συνεπείᾳ τῶν σημειομένων ἐπιστημονικῶν καὶ τεχνολογικῶν ἐξελίξεων, αἵτινες ἀφοροῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τὴν Ναυσιπλοΐαν, τὴν Ναυπηγικὴν, τὰ συστήματα φορτοεκφορτώσεως, τὰ μέσα ἐπικοινωνίας κ.λ.π.

4) Ἡ συντήρησις καὶ ἡ διατήρησις τῶν ἐν ἐνεργείᾳ σκαφῶν, τὰ ὁποῖα ὑφίστανται βλάβας ἢ φθορὰς καὶ ἔχουν ἀνάγκην τεχνολογικῶν ἐπεμβάσεων, ἀπὸ τοῦ ἀπλοῦ καθαρισμοῦ καὶ τῆς βαφῆς, μέχρι τῆς ἀντικαταστάσεως ὀργάνων καὶ μηχανημάτων ἢ ἐξαρτημάτων καὶ τῆς συμπληρώσεως τοῦ ὅλου ἐξοπλισμοῦ τῶν διὰ νέων στοιχείων.

5) Ἡ διενέργεια ἐπιθεωρήσεων πρὸς ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως τῶν πλοίων καὶ ἔκδοσιν τῶν προβλεπομένων πιστοποιητικῶν. Ταῦτα, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐπιβάλλονται καὶ προκύπτουν ὡς ὑποχρεώσεις ἐκ τῶν ἐπιθεωρήσεων παρὰ τῶν ἀρμοδίων ὀργανισμῶν, ὥστε νὰ πληρῶνται πάντοτε αἱ τιθέμεναι προϋποθέσεις, ὅροι καὶ κανόνες διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων καὶ τῶν διὰ πλοίων διακινουμένων προσώπων καὶ φορτίων, ἀφ' ἑτέρου δὲ προκύπτουν ἐκ τοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ τῆς μερίμνης τῶν πλοιοκτητῶν, ὥστε τὸ πλοῖον τῶν νὰ ἀνταποκρίνηται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀγορᾶς καὶ νὰ μὴ φθείρηται καὶ ἀπαξιῶται.

B' Ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία θεωρουμένη ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως

Ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως θεωρουμένη ἡ «ναυπήγησις» πλοίων, συμβάλλει εἰς :

- 1) τὴν συνέχισιν τῆς δράσεως αὐτῆς.
- 2) τὸν ἐκσυγχρονισμόν αὐτῆς καὶ
- 3) τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἐπέκτασιν αὐτῆς.

Πράγματι δέ, ἐὰν ἀφεθῆ εἰς τὸ ὑφιστάμενον πλωτὸν ὑλικὸν ἢ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις, τότε, εἰς περίπτωσιν ἀχρηστεύσεώς του, λήγει ἡ δρᾶσις τῆς, εἰς περίπτωσιν παλαιώσεώς του ἐλλείπει ἢ ἀνταπόκρισις τῆς πρὸς τὰς ὑφισταμένας συνθήκας καὶ μειοῦται ἡ ἀνταγωνιστικότης αὐτῆς, ἐκλείπει δὲ ἡ δυνατότης ἀναπτύξεως καὶ ἐπεκτάσεως τῆς δράσεώς τῆς. Ἡ ἀπομένουσα ὁδὸς εἶναι ὁ ἐφοδιασμός διὰ νέων — εἰς ἀριθμὸν καὶ εἰς ἡλικίαν — σκαφῶν, ὅστις δύναται νὰ πραγματοποιηθῆ δι' ἀγορᾶς ἢ διὰ ναυπηγήσεως. Ἐπειδὴ ὅμως, ἐὰν ὑποτεθῆ ὅτι παύουν αἱ ναυπηγήσεις, θὰ παύσῃ καὶ ἡ δυνατότης προσφορᾶς σκαφῶν πρὸς ἀγοράν, δοθέντος ὅτι αἱ ἀνάγκαι αὐξάνουν καὶ τὰ πλοῖα παλαιοῦνται ἢ ἀχρηστεύονται, αἱ ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν εἶναι ἀπαραίτητοι.

Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως θεωρουμένη ἡ «ἐπισκευή» τῶν πλοίων, συμβάλλει εἰς τὴν προσαρμογὴν αὐτῶν, τὴν συντήρησιν των καὶ τὴν ἐν ἐνεργείᾳ διατήρησιν των καὶ ὑποβοηθεῖ εἰς τὴν ὁμαλὴν ἀπόσβεσιν τοῦ διατεθέντος διὰ τὴν ἀγοράν ἢ τὴν ναυπήγησιν τοῦ σκάφους κεφαλαίου. Ἐὰν ὑποτεθῆ ὅτι ὁ χρόνος πρὸς ἀπόσβεσιν τοῦ κεφαλαίου εἶναι X , θὰ πρέπει τὸ πλοῖον νὰ εἶναι ἐν ζῶῃ καὶ ἀποδίδῃ, τοῦλάχιστον ἐπὶ ἴσον χρόνον πρὸς X . Ἐὰν ὁ χρόνος καθ' ὃν τὸ πλοῖον τελῆ ἐν ζῶῃ εἶναι $\Psi(X)$, τότε δὲν ἀποσβέννυται τὸ διατεθὲν κεφάλαιον. Δι' αὐτὸ οἱ ἐπιχειρηματῆται προσπαθοῦν, ὥστε νὰ εἶναι ὁ χρόνος καθ' ὃν τὸ πλοῖον τελῆ ἐν ζῶῃ $V(X)$ (καὶ δὴ ὁ V χρόνος κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλύτερος τοῦ X), ὥστε νὰ ἐπέρχηται ἡ ἀπόσβεσις καὶ νὰ ἀποδίδῃ ἐπὶ τινὰ χρόνον τὸ πλοῖον ὡς ἀπεσβεσμένον.

Λόγῳ τῆς τοιαύτης ἀνάγκης, ἀλλὰ καὶ ἐκ πραγματικῶν λόγων, ἡ πρακτικὴ διεμόρφωσε τὴν τακτικὴν — ἥτις συμπίπτει καὶ πρὸς τὰς τεθεσπισμένας ὑπὸ τῶν κρατικῶν νομοθεσιῶν ὑποχρεώσεις — τῆς κατ' ἔτος συντηρήσεως τοῦ πλοίου μετ' ἐπισκευῶν, συμπληρώσεων, ἀντικαταστάσεων, ἐκσυγχρονισμοῦ κλπ.

Γ' Δισκρίσεις τῶν μονάδων τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας

Πλὴν τῆς ἀνωτέρω ἀναφερθείσης διακρίσεως εἰς : 1) μονάδας ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῶν πλοίων, 2) μονάδας ναυπηγήσεως (μόνον) καὶ 3) μονάδας ἐπισκευῆς (μόνον), σημειοῦμεν καὶ τὰς ἑξῆς :

α) Μεγάλαι, μέσαι καὶ μικραὶ μονάδες. Ὑφίστανται μεγάλαι μονάδες ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῶν, μεγάλαι μονάδες ναυπηγήσεως καὶ μεγάλαι μονάδες ἐπισκευῶν. Ὅμοιως ὑφίστανται μέσαι καὶ μικραὶ ὁμοειδεῖς μονάδες, ἀκολουθοῦσαι τὴν αὐτὴν διάκρισιν. Διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν των ὡς μεγάλων, μέσων καὶ μικρῶν μονάδων, πλὴν τῶν συνήθων κριτηρίων ἅτινα χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς οἰκονομικὰς μονάδας ἐν γένει (ἐκμεταλλεύσεις καὶ ἐπιχειρήσεις), χρησιμοποιεῖται διὰ τὰς ναυπηγοεπισκευαστικὰς μονάδας καὶ τὸ κριτήριον τῆς ικανότητος ἢν διαθέτουν πρὸς ναυπήγησιν ἢ ἐπισκευὴν πλοίων, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητός των. Τοῦτο εἶναι εὐλόγον διότι ἐν βασικὸν στοιχεῖον ἐξοπλισμοῦ τῶν περὶ ὧν ὁ λόγος μονάδων, εἶναι αἱ ναυπηγικαὶ κλῖναι ἢ αἱ μόνιμοι ἢ καὶ πλωταὶ δεξαμεναί,

ἄς ἐκάστη διαθέτει. Ἀναλόγως δὲ πρὸς τὴν ἱκανότητα αὐτῶν νὰ δέχονται πλοῖα ὀρισμένης χωρητικότητος, γίνεται ἡ διάκρισις τῶν μονάδων. Μονάδες αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ κατασκευάσουν ἢ δεχθῶν πρὸς ἐπισκευὴν πλοῖα μέχρι 5.000 τόν. χαρακτηρίζονται ὡς μικραὶ, μονάδες ναυπηγοῦσαι ἢ ἐπισκευάζουσαι πλοῖα ἀπὸ 5.000 - 30.000 τόν. χαρακτηρίζονται ὡς μέσαι καὶ αἱ ναυπηγοῦσαι ἢ ἐπισκευάζουσαι πλοῖα ἀπὸ 30.000 τόν. καὶ ἄνω θεωροῦνται ὡς μεγάλαι. Ἐκεῖναι δὲ αἱ ὁποῖαι ναυπηγοῦν ἢ ἐπισκευάζουν πλοῖα ἄνω τῶν 150.000 τόν. (τὰ καλούμενα «πλοῖα μαμμουθ») εἶναι αἱ πολὺ μεγάλαι μονάδες. (Φυσικῶς τῷ λόγῳ τὰ κριτήρια καὶ τὰ μεγέθη μεταβάλλονται μὲ τὸν χρόνον, γενικῶς δὲ εἶναι ρευστὰ καὶ πᾶν ἄλλον ἢ ἀπόλυτα).

β) Κρατικαὶ ἢ δημόσιαι καὶ ἰδιωτικαὶ μονάδες. Ἡ διάκρισις γίνεται ἀναλόγως τοῦ φορέως. Ἐὰν ὁ φορεὺς εἶναι τὸ δημόσιον (ἀμέσως ἢ ἐμμέσως) αἱ μονάδες εἶναι κρατικαὶ ἢ ἡμικρατικαὶ (κρατικὴ ἢ ἡμικρατικὴ ἐκμετάλλευσις), ἐὰν ὁ φορεὺς εἶναι ἰδιωτικὸς, πρόκειται περὶ ἐπιχειρήσεως ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῶν πλοίων. Ἡ περίπτωσις τῶν κρατικῶν ἢ ἡμικρατικῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων δὲν εἶναι ἀσυνήθης διὰ τοὺς ἐξῆς λόγους :

1) Ἐπειδὴ, ὡς ἐκτενέστερον ἀναφέρεται κατωτέρω, ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία θεωρεῖται ὡς ἀνήκουσα εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑποδομήν, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τὴν κρατικὴν οἰκονομικὴν ὑποδομήν καὶ εἶναι παράγων τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, τὰ κράτη εὐθέως ἢ μέσῳ ὑπ' αὐτῶν ἐλεγχομένων Ὄργανισμῶν ἢ πιστωτικῶν ἰδρυμάτων, προβαίνουν εἰς συστάσεις ναυπηγοεπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν.

2) Τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τοιαύτας μονάδας κεφάλαια εἶναι ὑψηλὰ καὶ ἐνδέχεται νὰ μὴ ἐμφανίζηται πρόθεσις καὶ πρωτοβουλία ἐκ μέρους τοῦ ἰδιωτικοῦ παράγοντος.

3) Ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία θεωρεῖται ὡς μέσον διὰ τὴν πρόκλησιν εἰσροῆς συναλλάγματος.

4) Τὸ Κράτος ἐνίοτε θεωρεῖ χρέος του νὰ παρέχῃ τὴν εὐκαιρίαν ἐπιχωρίων ναυπηγήσεων καὶ ἐπισκευῶν εἰς τὴν ἐθνικὴν του ναυτιλίαν καὶ

5) Ἐνίοτε ἡ γεωγραφικὴ θέσις μιᾶς χώρας εἶναι τοιαύτη, ὥστε προσφέρεται αὕτη διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας, εἰς τὴν ὁποῖαν δύνανται νὰ προσφεύγουν πλοῖα διαφόρων σημείων, τὰ ὁποῖα εὐρίσκονται ἐγγὺς πρὸς τὰ ὕδατα τοῦ κράτους τούτου. (Λίαν χαρακτηριστικὴ περίπτωσις εἶναι τῆς Μάλτας, ἰδίᾳ εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπισκευῶν πλοίων).

Συνηθεστέρα, πάντως, εἶναι ἡ περίπτωσις τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων τῶν λειτουργουσῶν ὑπὸ μορφήν ἐπιχειρήσεων. (Ταῦτα, ὡς εἶναι εὐνόητον, ἀφοροῦν εἰς τὰς χώρας τὰς ἐφαρμοζούσας τὸ σύστημα τῆς ἀνταγωνιστικῆς οἰκονομίας, διότι εἰς τὰς χώρας τὰς ἐφαρμοζούσας κοινωνιστικὰ συστήματα οἰκονομικῆς ὀργανώσεως, ἔλλειπει ἡ ἐλευθέρη ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ἰδιωτικὴ ἐπιχειρηματικὴ δρᾶσις. Εἰς τὰς χώρας ταύτας τὰ Ναυπηγεῖα ἀνήκουν ὅπωςδὴποτε, ἀμέσως ἢ ἐμμέσως, εἰς τὸ Κράτος).

γ) Ναυπηγεῖα ἢ ναυπηγοεπισκευαστικαὶ βιομηχανίαι, βιοτεχνίαι, βάσεις καὶ δεξαμεναί. Ὡς συμβαίνει εἰς πολλοὺς τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς καὶ ἐιδικώτερον

τῆς μεταποιητικῆς δραστηριότητος, εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων συνυπάρχουν αἱ βιομηχαναίαι καὶ αἱ βιοτεχναίαι. Ὁ διαχωρισμός των γίνεται, εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπισήμων κατὰ κράτος ἰσχυόντων κριτηρίων (σύνθηες κριτήριον εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων προσώπων) εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐν τῇ ἐπιστήμῃ παραδεκτῶν κριτηρίων (ὄργανωσις παραγωγῆς, ὄγκος αὐτῆς κ.λ.π.). Ὁ ὅρος «βάσις» ἔχει ληφθῆ ἐκ τῆς στρατιωτικῆς ὀρολογίας καὶ χρησιμοποιεῖται κυρίως διὰ μονάδας ἐπισκευῶν, καλουμένας ἄλλως καὶ «ἐπισκευαστικά κέντρα». Πρόκειται περὶ μονάδων αἵτινες παρέχουν τὴν εὐκαιρίαν τῆς διενεργείας ἐπισκευῶν εἰς πλοῖα ἔχοντα ἀνάγκην τοιούτων, λόγῳ βλαβῶν ἢ λόγῳ ἐπελεύσεως τοῦ πρὸς συντήρησιν χρόνου. Αἱ «δεξαμεναί» — μόνιμοι ἢ πλωταί — ἐξ ἄλλου, εἶναι εἰδικαί κατασκευαί, διαθέτουσαι καταλλήλους χώρους, δυναμένους νὰ δέχωνται πλοῖα πρὸς διενέργειαν κατ' ἀρχὴν καθαρισμῶν, ἀλλὰ καὶ ὀρισμένης ἐκτάσεως καὶ μορφῆς ἐπισκευῶν. Εἶναι συνηθεστάτη εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὀρολογίαν ἢ ἔκφρασις «δεξαμενισμὸς πλοίων».

Δ' Χαρακτηριστικὰ τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων

Θὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες διαθέτουν «ναυπηγικὰς κλίνας» καὶ δεξαμενάς, ἐπομένως δὲ εὐρίσκονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μέσων καὶ τῶν μεγάλων μονάδων.

Ταῦτα εἶναι τὰ ἐξῆς :

α) Διὰ τὴν σύστασιν καὶ λειτουργίαν τοιούτων μονάδων ἀπαιτοῦνται, ὡς προανεφέρθη ἤδη, ὑψηλὰ κεφάλαια. Τοῦτο, διότι : 1) Ἀπαιτοῦνται ἐκτεταμένοι χώροι καὶ ἐγκαταστάσεις, 2) εἶναι μεγάλης ἀξίας αἱ «δεξαμεναί», αἵτινες θεωροῦνται ὡς ἀπαραίτητον τμῆμα τοῦ ὄλου ἐξοπλισμοῦ, 3) χρησιμοποιεῖται σοβαρὸς ἀριθμὸς ἐργαζομένων, 4) εἶναι ὑψηλὸν τὸ κόστος κατασκευῆς τῶν πλοίων, 5) ἀπαιτοῦνται σοβαρὰ ἀποθέματα ὑλικῶν.

β) Τὸ ἐφαρμοζόμενον σύστημα παραγωγῆς ἢ ὀργανώσεως τῆς παραγωγικῆς διαδικασίας εἶναι ἐξατομικευμένον. Τοῦτο σημαίνει ὅτι δὲν δύνανται νὰ ἐφαρμοσθοῦν τὰ νεώτερα συστήματα τῆς ἐν σειρᾷ ἢ γραμμικῆς παραγωγῆς. Ἡ ἐργασία τοῦ ναυπηγείου ἐγκρατεῖται εἰς τὴν συναρμολόγησιν διαφόρων τμημάτων, τὰ περισσότερα τῶν ὁποίων κατασκευάζονται παρ' ἄλλων ἐπιχειρήσεων.

γ) Ἡ μορφή αὕτη τῆς παραγωγῆς ὑποχρεοῖ τὰς ναυπηγικὰς μονάδας νὰ ἀπασχολοῦν μεγάλον ἀριθμὸν ἐργαζομένων προσώπων.

δ) Ὁ τεχνολογικὸς ἐξοπλισμὸς τῶν ναυπηγικῶν μονάδων, πέραν τῶν «δεξαμενῶν», εἶναι ὁ τοιοῦτος τῶν «μηχανουργείων», διαφέρων αὐτῶν κατὰ τὸν ὄγκον καὶ τὴν παραγωγικὴν ἰκανότητα.

ε) Ἡ παρατηρουμένη εἰς τὴν Ναυπηγικὴν τάσις εἶναι ἡ τοῦ καθορισμοῦ ὀρισμένων τύπων πλοίων, βάσει «προτύπων» ἢ προδιαγραφῶν. Ἡ τοιαύτη σχεδίασις γίνεται παρ' εἰδικῶν ἐπιστημόνων - τεχνικῶν μεγάλης πείρας καὶ κύρους, χρησιμοποιοῦνται δὲ αἱ «προδιαγραφαί» εὐρέως παρὰ διαφόρων ναυπηγείων, ἐναντι καταβολῆς ὀρισμένου ποσοῦ ἢ ποσοστοῦ ἐπὶ τῆς ἀξίας, ὑπὸ τὴν μορφήν τῆς καταβολῆς δικαιώματος διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν σχεδίων.

στ) Ὁ διεθνὴς χαρακτήρ τῆς ἀγορᾶς πλοίων ὑποχρεοῖ τὰ ναυπηγεῖα τὰ ἐγκα-

τεστημένα εις διαφόρους χώρας, νά ὑπόκεινται εις τὸν διεθνή ἀνταγωνισμόν καὶ συνεπῶς, νά προσφέρουν τιμὰς καὶ νά ἔχουν κόστος κατασκευῆς διεθνῶς ἀνταγωνιστικόν. Ὡς ἐκ τούτου, αἱ εὐμενεῖς ἢ δυσμενεῖς ἐπιδράσεις, αἱ ὀφειλόμεναι εις τὰς κατὰ χώραν ἐπικρατούσας συνθήκας, ὡς πρὸς τὰ καθ' ἕκαστα στοιχεῖα τοῦ κόστους παραγωγῆς (κόστος χρησιμοποιοιμένων ὑλῶν καὶ ὑλικῶν, κόστος ἐργασίας κ.ἄ.) ἀποτελοῦν οὐσιώδεις ρυθμιστικοὺς παράγοντας τῆς θέσεως τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων εις τὴν διεθνή ἀγοράν.

Ε' Ἡ ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία ὡς παράγων τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων συνάγεται ὅτι ἡ σημασία τῆς ὑπάρξεως ἐθνικῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας εἶναι μεγίστη.

Διότι αὕτη, πέραν τῆς δυνατότητος ἣν παρέχει εις τοὺς ἐνδιαφερομένους νά κατασκευάζουν ἢ ἐπισκευάζουν ἐπιχωρίως τὰ πλοῖα των, συμβάλλει εις τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος ἀπασχολήσεως ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, εις τὴν εἰσροὴν ἢ τὴν ἀποφυγὴν ἐκροῆς καὶ διαρροῆς συναλλάγματος ἐκ τῆς χώρας, ὑποβοηθεῖ τὴν παραγωγὴν τμημάτων, μηχανημάτων, ἐξαρτημάτων καὶ ὑλικῶν χρησιμοποιούμενων ὑπ' αὐτῆς, παρ' ἄλλων βιομηχανιῶν καὶ βιοτεχνιῶν καὶ διὰ τῆς ἀναπτύξεως παρεπομένων δραστηριοτήτων, συναφῶν πρὸς τὴν ναυπηγοεπισκευαστικὴν δραστηριότητα, συμβάλλει εις τὴν γενικωτέραν βιομηχανικὴν καὶ οικονομικὴν ἀνάπτυξιν ἐκάστης χώρας, δυναμένη νά συμβάλλῃ καὶ εις τὴν περιφερειακὴν κατὰ χώρας οικονομικὴν ἀνάπτυξιν, ἐὰν ἡ ἐγκατάστασις τῶν μονάδων διασπείρεται εις διαφόρους περιφερείας.

Ἡ τοιαύτη σημασία τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας ὠδήγησε τὰς Κυβερνήσεις τῶν κρατῶν εις τὴν λήψιν διαφόρων μέτρων, πρὸς ἐνθάρρυνσιν καὶ διευκόλυνσιν τῆς ἐγκαταστάσεως ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων :

Τὰ κίνητρα τὰ ὁποῖα παρέχονται συνήθως ἀφοροῦν ἀφ' ἐνὸς εις τὴν ἴδρυσιν καὶ ἐγκατάστασιν καὶ ἀφ' ἑτέρου εις τὴν λειτουργίαν τῶν μονάδων τούτων.

Καὶ διὰ μὲν τὴν ἴδρυσιν καὶ ἐγκατάστασιν παρέχονται κίνητρα, συνιστάμενα, εις ἀποκλειστικόν καθ' ὅλην τὴν ἐπικράτειαν προνόμιον ἢ εις προνόμιον ἐφ' ὀρισμένης ἐδαφικῆς ἐκτάσεως, ὥστε ἢ νά ἀποκλείηται παντελῶς ἡ ἴδρυσις ἐτέρας μονάδος (μονοπώλιον) ἢ νά ἀποκλείηται ἡ ἐντὸς ὀρισμένης ἐκτάσεως ἴδρυσις τοιαύτης ἐτέρας μονάδος, εις διευκολύνσεις διὰ τὴν ἀπαλλοτριώσιν χώρων, εις δημοσιονομικῆς φύσεως προνόμια, εις ἐπιχορηγήσεις ἢ εὐρείας πιστοδοτήσεις κ.λ.π.

Ἐνίοτε, ὡς ἀνεφέρθη, τὰ κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ἴδρυσιν μονάδων ναυπηγῆσεως καὶ ἐπισκευῆς, ἀμέσως ἢ μέσφ Ὀργανισμῶν κατασκευῆς ἔργων ἢ Πιστωτικῶν Ἰδρυμάτων ἢ Ὀργανισμῶν Ἀναπτύξεως, ὑπ' αὐτῶν ἐλεγχόμενων, ἐν συνεχείᾳ δέ, εἴτε διατηροῦν ταῦτα τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μονάδων, εἴτε παραχωροῦν ταύτην κατόπιν ἐιδικῶν συμβάσεων εις ἰδιώτας. Εἰς ἄλλας περιπτώσεις τὰ κράτη, ἀμέσως ἢ μέσφ Ὀργανισμῶν ὡς οἱ ἀνωτέρω ἀναφερθέντες, συμμετέχουν εις τὴν σύστασιν τοιούτων μονάδων.

Ἄλλ' ἢ συνηθεστέρα περίπτωσις εἶναι ἡ ἐνθάρρυνσις καὶ διὰ κινήτρων καὶ λελογισμένων προνομίων, θέρμανσις καὶ ὑποκίνησις τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας πρὸς διενέργειαν ἐπενδύσεων εἰς ναυπηγοεπισκευαστικὰς μονάδας.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν δραστηριοποίησιν τῶν ὑπὸ ἰδιωτικῶν φορέων ἰδρυομένων μονάδων, τὰ κράτη λαμβάνουν μέτρα πιστωτικῆς κυρίως φύσεως, ὡς εἶναι αἱ εὐρεταὶ δανειοδοτήσεις διὰ ναυπηγήσεις, ὁ καθορισμὸς εὐνοϊκῶν ἐπιτοκίων, ἡ παροχὴ ἐγγυήσεων τοῦ Δημοσίου πρὸς τὰς δανειοδοτούσας τὰς ναυπηγήσεις, Τραπεζὰς κ.ἄ.

Ὡς γενικὸν συμπέρασμα, ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὴν σημασίαν τῆς ὑπάρξεως ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας κατὰ χώρας εἶναι ὅτι αὕτη, οὐ μόνον συνιστᾷ οὐσιωδέστατον παράγοντα ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς — ἄνευ τοῦ ὁποίου δυσχεραίνεται ἡ συντήρησις, ἡ διατήρησις καὶ πολὺ περισσότερον, ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας καὶ ἄνευ τοῦ ὁποίου ὀδηγεῖται αὕτη εἰς ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκει ἐξ ἀπόψεως ἰδιοκτησίας — ἀλλά, συνιστᾷ ἐπὶ πλέον καὶ παράγοντα βιομηχανικῆς καὶ γενικώτερον οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως ἐκάστης χώρας διὰ τοὺς προεκτεθέντας ἀνωτέρω λόγους.

3. 8. Αἱ ὑπηρεσίαι τῶν κρατικῶν φορέων τῆς Ναυτιλίας

Α' Γενικά

Ἐκαστον κράτος ἀναθέτει εἰς εἰδικὸν ὄργανον τὴν παροχὴν τῶν ἀπαιτουμένων δημοσίων διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

Πρόκειται περὶ τοῦ κρατικοῦ φορέως διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας (ἢ ἀπλῶς κρατικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας) ἢ διοικητικοῦ φορέως ταύτης.

Ὡς συμβαίνει μὲ τοὺς διαφόρους τομεῖς δραστηριότητος, ἔχει καὶ ἡ Ναυτιλία τὴν ἀνάγκην τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως, τῆς μετὰ τοῦ Δημοσίου συνδέσεως καὶ τῆς παροχῆς δημοσίων πρὸς αὐτὴν ὑπηρεσιῶν.

Ἡ ἀνάγκη αὕτη εἶναι πλέον ἐκδηλὸς καὶ ἔντονος εἰς τὰ κράτη τὰ ὁποῖα διαθέτουν ἰσχυρὰν ναυτιλίαν, εἶναι δὲ ἀνάλογος πρὸς τὴν ἰσχὴν ταύτης.

Ἡ μορφή τοῦ κρατικοῦ ἢ διοικητικοῦ τούτου φορέως ποικίλλει. Δυνατὸν νὰ εἶναι αὐτοτελὲς Ὑπουργεῖον, ἢ Ὑφυπουργεῖον ἐντεταγμένον εἰς τι Ὑπουργεῖον (συνήθως Ἐμπορίου ἢ Μεταφορῶν) ἢ Γενικὴ Διεύθυνσις παρά τινι Ὑπουργείῳ ἢ τέλῳ, Ὁργανισμὸς.

Ἡ μορφή, ἡ ὀργάνωσις, ἡ ἔκτασις ἀρμοδιότητος, ἡ ἐπ'ἀνδρωσις καὶ ἡ λειτουργία τοῦ ἐν λόγῳ φορέως ἡρτηται βασικῶς ἐκ τῶν κάτωθι παραγόντων :

1. Ἐκ τῆς σημασίας ἣν ἔχει διὰ τὴν συγκεκριμένην ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ Κράτος ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία,
2. ἐκ τῆς σημασίας ἣν ἀποδίδει τὸ συγκεκριμένον κράτος εἰς τὴν ἐμπορικὴν του ναυτιλίαν καὶ
3. ἐκ τῆς κρατούσης κρατικῆς ἀντιλήψεως περὶ τῆς προσφορωτέρας μορφῆς, ὀργανώσεως κ.λ.π. τοῦ φορέως.

Ἡ ὀργάνωσις τοῦ κρατικοῦ φορέως δύναται ν' ἀκολουθῇ τὴν ὀριζοντίαν ἢ

τὴν κάθετον κατανομὴν τῶν κρατικῶν ἀρμοδιοτήτων, κατὰ φορεῖς. Ἡ ὀριζοντία κατανομὴ γίνεται ἐπὶ τῆ βάσει τῆς ἀποκεντρώσεως τῶν ἀρμοδιοτήτων κατὰ φορεῖς, ἡ δὲ κάθετος ἐπὶ τῆ βάσει τῆς συγκεντρώσεως μὲ ἄξονα τὸ ἀντικείμενον. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ὁ κρατικὸς φορεὺς τῆς Ναυτιλίας ἀσχολεῖται μόνον — ἢ κυρίως — μὲ τὸ πλοῖον, τὰ δὲ λοιπὰ συναφῆ πρὸς αὐτὸ ἀντικείμενα ἀνήκουν εἰς ἄλλους, λ.χ. ἡ ναυτικὴ ἐργασία ἀνήκει εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐργασίας κρατικὸν φορέα, ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἰς τὸν ἐπὶ τῆς ἐκπαιδεύσεως τοιοῦτον, ἡ ὑγεία καὶ ἡ διὰ τοὺς ναυτικοὺς πρόνοια εἰς τὸν ἀντίστοιχον φορέα κ.ο.κ. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν συγκεντροῦνται πάντα τὰ θέματα καὶ αἱ ἀρμοδιότητες ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας εἰς ἓνα φορέα (ἢτοι ἀρμοδιότητες ἐν γένει ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ἐπὶ τῶν λιμένων).

Ἡ δευτέρα αὕτη περίπτωσις ἐμφανίζει τὸ πλεονέκτημα ὅτι εἰς τὸν αὐτὸν φορέα συγκεντροῦνται ὅλα τὰ ἐπὶ μέρους ἀντικείμενα τῆς Ναυτιλίας, ἅτινα ὀψοδῆποτε εἶναι συναφῆ μεταξύ των καὶ ἀλληλεπιδρῶνται, δι' ὃ καὶ κρίνεται καθ' ἡμᾶς προτιμότερα.

Β' Ποῖαι αἱ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι τοῦ Δημοσίου

Εἶτε ἀκολουθεῖται τὸ ἐν εἶτε τὸ ἕτερον σύστημα, ἡ κρατικὴ μέριμνα διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐκτείνεται ἐπὶ ἐνὸς πλέγματος ἀντικειμένου τὸ ὅποιον ἔχει ὡς ἐπίκεντρον τρεῖς παράγοντας : τὸ πλοῖον, τὸν ναυτικὸν καὶ τοὺς λιμένας.

Ὡς πρὸς τὸ πλοῖον, παρέχεται κρατικὴ προστασία ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, παρακολουθοῦνται ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καὶ τὰ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας μέτρα ἄλλων κρατῶν, συνάπτονται διεθνεῖς συμβάσεις ἀφορῶσαι εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ διατηρεῖται ἐπικοινωνία μετὰ διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὀργανισμῶν, ἐποπτεύεται ἡ τήρησις τῶν τεθεσπισμένων ὡς πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐπιβατῶν καὶ ἐργαζομένων, ὡς πρὸς τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων καὶ τὸν ἔλεγχον τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ρυθμίζονται τὰ θέματα τῶν ἐσωτερικῶν διὰ πλοίων μεταφορῶν προσώπων καὶ ἀγαθῶν.

Ὡς πρὸς τὸν ναυτικὸν ἡ κρατικὴ μέριμνα ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἀπογραφῆς αὐτοῦ (ἐφοδιασμοῦ τοῦ διὰ ναυτικοῦ ἐπαγγελματικοῦ φυλλαδίου) καὶ τῆς ἐξευρέσεως ἐργασίας εἰς αὐτόν, ἐκτείνεται ἐπὶ τῶν ὄρων καὶ συνθηκῶν ἀπασχολήσεως καὶ ἐνδιαίτησεώς του ἐπὶ τοῦ πλοίου, καλύπτει τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν καὶ ἐξέλιξιν του καὶ ἐξικνεῖται μέχρι τῆς παροχῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως καὶ ὑγειονομικῆς περιθάλψεως πρὸς αὐτόν καὶ τὴν οἰκογένειάν του.

Τέλος, ἡ κρατικὴ μέριμνα ὡς πρὸς τοὺς λιμένας ἀφορᾷ εἰς τὴν ὀμαλὴν λειτουργίαν αὐτῶν, τὴν ἀστυνόμευσιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἀκτῶν καὶ τῶν χωρικῶν ὑδάτων, ὡς καὶ τὴν ἐποπτείαν καὶ τὸν συντονισμόν τῶν δραστηριοτήτων ἐπὶ θεμάτων δημοσίας ὑγείας, τουριστικῶν ὑπηρεσιῶν, ὀμαλῆς διακινήσεως τῶν ἀποεπιβιβαζομένων εἰς πλοῖα καὶ τῶν εἰς πλοῖα φορτοεκφορτώσεων ἀγαθῶν.

Γ' Αἱ κρατικαὶ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι ὡς παράγων τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς

Αἱ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν παρεχόμεναι δημόσιαι ὑπηρεσίαι δεόν νὰ διέπωνται ἐκ τῶν ἐξῆς κανόνων καὶ χαρακτηριστικῶν:

α) Τὸ κράτος ὀφείλει νὰ συμπαρίσταται καὶ ὑποβοηθεῖ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν του διὰ τῆς παροχῆς τῆς ἐνδεικνυομένης προστασίας, ὥστε, νὰ διατηρηθῆται ἡ διεθνὴς ἀνταγωνιστικότης τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, νὰ ὑπάρχῃ διαρκὴς σύνδεσις μετὰ τῶν ξένων ναυτιλιῶν, ἀμοιβαιότης εἰς τὰς ναυτιλιακὰς σχέσεις μετ' ἄλλων χωρῶν καὶ παρακολούθησις τῶν διεθνῶν ἐξελιξέων εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν λειτουργίαν καὶ τὰς διασκέψεις τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὀργανισμῶν. Τὸ κράτος πρέπει διὰ τῶν μέτρων, τῆς πολιτικῆς καὶ τῶν ὀργάνων του νὰ ἀποβαίνει συντελεστής προόδου τῆς Ναυτιλίας, οὐδέποτε δὲ ἐμπόδιον ἢ ἀνασχετικὸς παράγων εἰς τὴν δρᾶσιν καὶ ἀνάπτυξίν της.

β) Τὸ κράτος δεόν νὰ καθίσταται ὁ ἀντικειμενικὸς ρυθμιστὴς τῶν σχέσεων μεταξὺ ἐργοδοτῶν-πλοιοκτητῶν καὶ ἐργαζομένων ναυτικῶν, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ ἰσορροπία καὶ ὥστε, ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ μὴ ἀποβαίνει ἀντιοικονομικὴ ἢ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ ὑφίστανται εὐμενεῖς συνθήκαι ἐργασίας ἐντὸς τῶν πλοίων ἐξ ἀπόψεως ἀμοιβῶν, συμπεριφορᾶς, ἐνδιαίτησεως κ.λ.π. τῶν πληρωμάτων.

γ) Τὸ κράτος πρέπει νὰ ἐπαγρυπνῇ ἐπὶ τῆς τηρήσεως τῶν τεθεσπισμένων, ἰδίᾳ, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν διακινουμένων ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων ναυτικῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν ἀποφυγὴν ἐν γένει ἀτυχημάτων καὶ ζημιῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ μεταφερόμενα ἀγαθὰ.

δ) Μέριμναν τοῦ κράτους πρέπει ν' ἀποτελῇ ἡ ἐνημέρωσις τῶν πλοιοκτητῶν, ἐφοπλιστῶν, ἡγετῶν τῶν πλοίων (πλοιάρχων), στελεχῶν, καὶ πληρωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐφ' ὅλων τῶν ἐξελιξέων, προσπαθειῶν, καταστάσεων, ἀποφάσεων, διατάξεων κ.λ.π., αἵτινες ἀφοροῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Οἱ ἀνωτέρω κανόνες ἀναφέρονται εἰς τὸν ρόλον τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ναυτιλίας, αἵτινες ἔχουν ὡς ἀντικείμενον, ὄχι τὴν χάραξιν, ἀλλὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Διότι, ἡ ἔννοια καὶ τὰ μέτρα τῆς κρατικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς εἶναι πολὺ ἐρύτερα.

Διὰ τῆς συμπεριφορᾶς, τῆς τακτικῆς καὶ τῆς στάσεώς των ἐναντι τῆς Ναυτιλίας, τὰ κρατικὰ ὄργανα (ὑπηρεσίαι καὶ πρόσωπα) δύνανται νὰ ἀποβαίνουν συντελεσταὶ προόδου ἢ ἀντιθέτως, συντελεσταὶ ἀνασχέσεως τῆς προόδου τῆς Ναυτιλίας.

Ὅπωςδὴποτε, αἱ παρεχόμεναι πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, συνιστοῦν παράγοντα τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, θετικὸν ἢ ἀρνητικόν.

Ἐὰν πρόκειται περὶ θετικῆς συνεισφορᾶς ἡ κρατικὴ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ ἐνισχύεται καὶ τονοῦται. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ οἰκοδόμημα τῆς Ναυτιλίας εἶναι ἰσχυρὸν καὶ στερεόν.

Ἐὰν πρόκειται περὶ ἀρνητικῆς στάσεως, ἡ κρατικὴ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ, ἔστω καὶ ἂν ὑφίστανται οἱ λοιποὶ ἀναφερθέντες παράγοντες, εἶναι ἰσχνὴ καὶ ἀσθενῆς, ἡ δὲ ἐπ' αὐτῆς οἰκοδομουμένη Ναυτιλία θὰ εἶναι εὐαίσθητος καὶ εὐπρόσβλητος.

Ἐκ τούτων προκύπτει σαφῶς ἡ μεγάλη σημασία τῶν προσφερομένων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ὡς παράγοντος τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.