

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΑΙ
ΤΕΧΝΙΚΑΙ

ΣΠΟΥΔΑΙ

ΔΙΜΗΝΙΑΙΑ
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΚΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΑΝΩΤΑΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΕΤΟΣ 1970	ΜΑΪΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 1970	Κ' ΤΟΜΟΣ	ΑΡΙΘΜ. ΤΕΥΧΟΥΣ 3
--------------------------	----------------------	-------------	----------------------------

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Του κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ
Καθηγητοῦ τῆς Α. Β. Σ. Π. καὶ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

(Συνέχεια ἐκ τοῦ τεύχους 2)

1. 6, 3. Διεθνεῖς Ὄργανισμοὶ ἀσχολούμενοι μὲ θέματα Ναυτιλίας

Α'. Ὄργανισμοὶ ἀσχολούμενοι μὲ θέματα ἀναγόμενα εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας

α'. Ὄργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α.) O.E.C.D. Organisation of Economic Cooperation and Development.

Συνεστήθη μεταπολεμικῶς (1945), ὑπὸ τὸ ὄνομα Ὄργανισμὸς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ ἀξιοποίησιν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Τὸ 1962, θεωρηθείσης ὡς περαιωθείσης τῆς ἀποστολῆς του, ἀναδιωργανώθη μὲ συμμετοχὴν Η.Π.Α. καὶ Καναδᾶ εἰς εὐρύτερον Ὄργανισμὸν Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, μετονομασθεὶς εἰς Ο.Ο.Σ.Α. Ἀπὸ τῆς συστάσεώς του διατηρεῖ ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν ὑπὸ τὸ ὄνομα ἐπιτροπὴ ναυτιλιακῶν μεταφορῶν, ἣν ἡ Ἑλλάς παρακολουθεῖ ἀνελλιπῶς ἀπὸ 10ετίας, ἐκπροσωπούμενη ὑπὸ ἀξιωματικῶν Λ.Σ. Κύρια θέματα ἀπασχολοῦντα τὴν Ἐπιτροπὴν ταύτην εἶναι ἡ διάκρισις σημαίας, αἱ διεθνεῖς ναυτιλιακαὶ ἐξελίξεις καὶ ὁ συντονισμὸς τῆς πολιτικῆς τῶν μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἐπὶ θεμάτων ναυτιλίας. Ὁ Ὄργανισμὸς ἐδρεῖ εἰς Παρίσιους.

β'. Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Όμάδα. (C.S.G. Consultative Shipping Group).

Συνεστήθη τὸ 1959 ὑπὸ ἐννέα Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν-μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., μετ' ὀλίγον δὲ προσετέθη εἰς ταύτας καὶ ἡ Ἑλλάς. Ἀπὸ τοῦ 1965 μετέχει τῆς Ὀμάδος ἡ Ἰαπωνία, ἐνῶ πρὸ ἔτους προσετέθη καὶ ἡ Φιλανδία. Ἡ Ὀμάς ἔχει τελειῶς ἀνεπίσημον χαρακτήρα, ἐποχικῶς δὲ εἶχεν ὡς σκοπὸν τὴν ἀντιμεπισιν τῶν δυσμενῶν διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν μελῶν τῆς ἐπιπτώσεων ἐκ τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς. Σήμερον ἔχει ἐξελιχθῆ εἰς ὄργανον, ὃπερ ἐξετάζει ἐμπιστευτικῶς τὰ πάσης φύσεως διεθνῆ ναυτιλιακὰ θέματα, ἅτινα θίγουν τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν του καὶ ἀποφασίζει περὶ τῆς κοινῆς τηρητέας πολιτικῆς. Αἱ πλέον σοβαραὶ τῶν ἀποφάσεών του λαμβάνονται διὰ συγκλήσεως συσκέψεων ἐπὶ Ὑπουργικοῦ ἐπιπέδου. Τοιαύτη σύσκεψις ἐγένετο κατὰ τὸ ἔτος 1966 εἰς Ὅσλο, ἥδη δὲ προπαρασκευάζεται τοιαύτη σύσκεψις, κατόπιν τῶν σημειουμένων σοβαρῶν διεθνῶν ἐξελίξεων εἰς τὸ θέμα τῆς διακρίσεως σημαίας.

Ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω Ὀμάδα λειτουργεῖ σήμερον ἡ ποσειπρωπὴ αὐτῆς ὡς καὶ δύο ὁμάδες ἐργασίας, εἰς ἃς μετέχουν καὶ ἐκπρόσωποι ἐφοπλιστῶν μελῶν τῆς C.E.N.S.A. Σημειωτέον ὅτι κλιμάκιον τῆς ἀνωτέρω Ὀμάδος λειτουργεῖ συνεχῶς εἰς Οὐάσιγκτων μὲ συμμετοχὴν τῶν ἐκεῖ ναυτιλιακῶν ἀκολούθων τῶν χωρῶν τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν ἐν λόγῳ Ὀμάδα. Ἡ Ἑλλάς παρακολουθεῖ μετὰ προσοχῆς καὶ ἀνελλιπῶς ἀπάσας τὰς δραστηριότητας τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὀμάδος.

γ'. Διεθνῆς Διάσκεψις Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως (UNCTAD) United Nations Conference on trade and Development.

Λειτουργεῖ ὡς μόνιμος Διεθνῆς Ὄργανισμὸς ὑπὸ τὸν Ο.Η.Ε. ἐν Γενεύῃ ἀπὸ τοῦ 1964. Σκοπὸς αὐτοῦ εἶναι ἡ προαγωγή τῆς Οἰκονομίας τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Εἰδικὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Ὄργανισμοῦ τούτου ἐξετάζει θέματα πρὸς τοὺς ναύλους, τὰς μεθόδους τῶν Conferences, τὴν ἀνάπτυξιν τῶν στόλων τῶν ὡς ἄνω χωρῶν κλπ. Ἡ Ἑλλάς, μετέχουσα ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς ἐν λόγῳ Ἐπιτροπῆς, συνεργάζεται μετὰ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἐν τῇ προσπάθειά περιορισμοῦ τῶν δυσμενῶν ἐπιπτώσεων, ἃς θὰ ἐπέφεραν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἢ τυχὸν ἐφαρμογῆ τῶν αἰτημάτων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν. Ὑπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν ταύτην λειτουργεῖ Ὀμάδα Ἐργασίας πρὸς ἀναθεώρησιν τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας, εἰς ἣν μετέχει καὶ ἡ Ἑλλάς. Εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν καὶ τὴν Ὀμάδα Ἐργασίας αὐτῆς, ἡ Ἑλλάς ἐκπροσωπεῖται ἀνελλιπῶς καὶ πάντοτε ὑπὸ ἀξιωματικοῦ Λ.Σ.

Δ'. Διακυβερνητική Έπιτροπή Μεταναστεύσεως (Δ.Ε. Μ.Ε.). I.C.E.M. Intergovernmental Commission of European Migration.

Σκοπός του Όργανισμού τούτου (συσταθέντος από του 1953) είναι ή Όργάνωσις τής έξ Εύρώπης Μεταναστεύσεως. Η Έλλάς μετέχει συνεχώς τούτου, κυριώτερον όργανον του όποιου είναι τó Συμβούλιον. Υπάρχει επί πλέον Είδική Υποεπιτροπή επί του συντονισμού των μεταφορών εις ήν ή Έλληνική έκπροσώπησις ένεργείται συνήθως υπό άξιωματικών Α.Σ.

Β'. Όργανισμοί άσכולούμενοι με τεχνικά θέματα τής Ναυτιλίας

Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Όργανισμός (IMCO) Intergovernmental Maritime Consultative Organization.

Ο Όργανισμός ούτος λειτουργεί με έδραν τó Λονδίνον από του 1959. Η Έλλάς μετέχει εις αυτόν από τής ήμερομηνίας έναρξεως τής λειτουργίας του και λόγω τής μεγάλης ναυτιλίας της κατέχει έδραν εις τά σημαντικότερα όργανα λειτουργίας του, ήτοι τó Συμβούλιον, τήν Έπιτροπήν Ναυτικής Ασφαλείας, και τήν Νομικήν Έπιτροπήν. Ωσαύτως μετέχει εις τας περισσοτέρας εκ των ύπαγομένων εις τήν Έπιτροπήν Ναυτικής Ασφαλείας Υποεπιτροπών, έκάστη των όποιων εξετάζει ειδικότερα τεχνικά θέματα. Μολονότι τó καταστατικόν του IMCO επιτρέπει εις τούτον τήν εξέτασιν και οικονομικών ναυτιλιακών θεμάτων, ή εξέτασις αύτη έχει ανασταλή, του IMCO μέχρι πρό τινος περιοριζόμενου εις τεχνικά κυρίως θέματα.

Ηδη, όμως, ό έν λόγω Όργανισμός ήρχισεν άσכולούμενος με νομικά ναυτιλιακά θέματα συγκαλέσας προσφάτως Διεθνή Νομικήν Διάσκεψιν εις Βρυξέλλας, καθ' ήν κατηρτίσθησαν δύο διεθνείς Συμβάσεις Ναυτικού Δικαίου.

Αί σήμεραν λειτουργούσαι Υποεπιτροπαι του IMCO είναι :

- α) Υποεπιτροπή Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας
- β) Υποεπιτροπή Θαλασσίας Ρυπάνσεως
- γ) Υποεπιτροπή Σωστικών Μέσων
- δ) Υποεπιτροπή Υποδιαιρέσεως και Εύσταθείας
- ε) Υποεπιτροπή Φορτίων και Containers
- στ) Υποεπιτροπή Πυρασφαλείας
- ζ) Υποεπιτροπή Τηλεπικοινωνιών
- η) Υποεπιτροπή Σχεδιάσεως και Έξοπλισμού
- θ) Υποεπιτροπή Μεταφοράς επικινδύνων φορτίων
- ι) Υποεπιτροπή Ασφαλείας άλιευτικών
- ια) Όμάς Έργασίας πρòς διευκόλυνσιν τής διεθνούς ναυτιλιακής κινή-

Ἐκπαιδευτικῶν Ἐπιστημῶν καὶ Πολιτισμοῦ τῶν ὀργάνων λειτουργίας τοῦ IMCO μετέχουν μέχρι τοῦδε ἀνελλιπῶς Ἀξιωματικοὶ Λ.Σ.

Γ'. Ὁργανισμοὶ ἀσχολούμενοι μὲ θέματα Ναυτικῆς Ἔργασίας - Διεθνῆς Ὁργανισμὸς Ἔργασίας: (ILO) International Labour Organization

Ὁ Ὁργανισμὸς οὗτος ἐδρεύει εἰς Γενεύην ἀσχολεῖται μὲ θέματα Ναυτικῆς Ἔργασίας. Ἡ Ἑλλάς εἶναι μέλος τοῦ ἐν λόγῳ Ὁργανισμοῦ, μετέχουσα ἐπίσης τῆς ὡς ἄνω Ἐπιτροπῆς. Ἡ συμμετοχὴ μας ἐνεργεῖται κατὰ τὸ ὑπὸ τοῦ ILO ἐφαρμοζόμενον τριμερὲς σύστημα, βάσει τοῦ ὁποῦ ἐκάστη ἀντιπροσωπεῖται ἀποτελεῖται ἐξ ἐκπροσώπων τοῦ Κράτους, τῶν ἐργοδοτῶν καὶ τῶν ἐργαζομένων. Εἰς τὰς συνόδους τῶν ναυτικῶν ὀργάνων τοῦ ILO ἀνελλιπῶς μετέχει ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς Ἀξιωματικὸς Λ. Σ., ἀπὸ πλευρᾶς ἐργοδοτῶν ἐκπρόσωποι τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἐργαζομένων ἐκπρόσωποι τῆς Π. Ν. Ο. Ἡ ὡς ἄνω Ἐπιτροπὴ συγκαλεῖται συνήθως ἅπαξ ἐτησίως. Σκοπὸς τοῦ Ὁργανισμοῦ εἶναι ἡ προαγωγὴ καὶ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν τῶν ἐργαζομένων διὰ τῆς καταρτίσεως διεθνῶν Συμβάσεων Ἔργασίας ἢ διὰ τῆς ἐκδόσεως ἀποφάσεων, προαιρετικῶς ἐφαρμοζομένων ὑπὸ τῶν μελῶν του.

Δ'. Λοιποὶ Ὁργανισμοὶ ἀσχολούμενοι μὲ θέματα προκαλοῦντα ναυτικὰ ἐνδιαφέρον. [Θέματα Ναυτικῆς διὰ τὴν περίπτωσιν κηρύξεως πολέμου συζητοῦνται ὑπὸ Ὁμάδων Ἔργασίας συνιστωμένων ἐν τῷ πλαίσιῳ τοῦ Ὁργανισμοῦ τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου (NATO)].

Οἱ Ὁργανισμοὶ οὗτοι ἔχουν ἀντικείμενα ἐμμέσως ἐνδιαφέροντα τὴν Ναυτιλίαν. Ἐκπρόσωπος τοῦ Υ. Ε. Ν. μετέσχε τῶν ἐργασιῶν τῶν Ὁργανισμῶν τούτων, ὡς ἄκις συνεζητήθησαν θέματα Ναυτικῆς. Ὅπως ἴσως τὸ Υ. Ε. Ν. παρακολουθεῖ τὰς δραστηριότητας καὶ τῶν ἐν λόγῳ Ὁργανισμῶν, προκειμένου νὰ προβῇ εἰς τὰς ἐνδεδειγμένας ἐνεργείας, ὡς ἄκις διαπιστωθῇ ἐξέτασις θεμάτων δυναμένων νὰ ἔχουν ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ναυτικῆς.

Οἱ Ὁργανισμοὶ οὗτοι εἶναι :

- α) Παγκόσμιος Μετεωρολογικὸς Ὁργανισμὸς W. M. O. World Meteorological Organization (θέματα μετεωρολογίας).
- β) Διεθνῆς Τηλεπικοινωνιακὴ Ἐνωσις I. T. U. International Telecommunication Union (θέματα ναυτικῶν τηλεπικοινωνιῶν).
- γ) Παγκόσμιος Ὁργάνωσις Ὑγείας W. N. O. World Health Organization (θέματα ἐλευθεροκοινωνίας).
- δ) Ὁργανισμὸς Τροφῶν καὶ Γεωργίας F. A. O. Food and Agriculture Organization (θέματα μεταφορῶν ἐφοδίων).
- ε) Διεθνὲς Ὑδρογραφικὸν Γραφεῖον Μονακὸ I. H. B. International Hydrographic Bureau (θέματα ὑδρογραφίας).
- στ) Διεθνῆς Ὠκεανογραφικὴ Ἐπιτροπὴ O. H. E. I. O. C. International

Oceanographic Commission (θέματα υδρογραφίας, ναυτιλιακῶν σημάτων κλπ.).

ζ) Ἐπιτροπὴ Ο. Η. Ε. ἐπὶ ἐκμεταλλεύσεως θαλασσίου βυθοῦ. Committee of the Peaceful Uses of the Sea - Bed and the Ocean Floor (θέματα ἐκμεταλλεύσεως θαλασσίου βυθοῦ πέραν ὁρίων ὑφαλοκρηπίδος).

η) Οἰκονομικὴ Ἐπιτροπὴ Εὐρώπης E. E. C. European Economic Commission (θέματα Containers, ἐσωτερικῆς ναυσιπλοίας).

θ) Ἐπιτροπὴ Ο. Η. Ε. Ἐνοποιήσεως διεθνoῦς δικαίου μεταφορῶν (Unicentral) United Nations Commission for the Unification of International Trade Law (θέματα διεθνoῦς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας).

Ε'. Μὴ Διακυβερνητικοὶ Ναυτιλιακοὶ Ὄργανισμοὶ καὶ Ὄργανώσεις, εἰς ἃς ἐκπροσωπεῖται ἡ Ἑλλάς

Εἰς τὰ διεθνή ταῦτα ὄργανα δὲν μετέχουν αἱ Κυβερνήσεις. Τὸ ἐνδιαφέρον ὅμως, ὅπερ ἐμφανίζει διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἢ δραστηριότης των ὑποχρεοῖ εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν ἐργασιῶν των, ἦν τὸ Υ. Ε. Ν. ἐπιτυγχάνει μέσφ τῶν ἐκάστοτε μετεχόντων εἰς ταύτας Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, νομικῶν κλπ. Τὰ ἐν λόγφ ὄργανα εἶναι :

α. C E N S A : (Ἐπιτροπὴ Εὐρωπαϊκῶν Ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων) Committee of European Shipowners Associations.

Ἐδρεῦει ἐν Λονδίμφ. Μέλη της εἶναι αἱ Ἐφοπλιστικαὶ Ὄργανώσεις τῶν χωρῶν τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὀμάδα. Σκοπός της εἶναι ἡ ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἐξέτασις τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων καὶ ἡ εἰσηγήσις πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν μέτρων ἐκείνων, ἅτινα, κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἐφοπλιστῶν, θὰ ἔδει νὰ ἀκολουθηθοῦν ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων διὰ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν. Μολονότι αἱ ἐν λόγφ εἰσηγήσεις δὲν εἶναι ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὰς Κυβερνήσεις, ἐν τούτοις, λαμβάνονται σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν. Ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς μετέχουν τῆς CENSA οἱ ἐφοπλισταὶ κ.κ. Καλλιμανόπουλος καὶ Μαρκεσσίνης (τακτικῶν γραμμῶν), διότι τὰ περισσότερα θέματα ταύτης ἀφοροῦν εἰς τὰς Conferences.

β. Εὐρωπαϊκῶν Συμβούλιον φορτωτῶν : European Shippers Councils.

Ἐδρεῦει εἰς Χάγην. Μέλη του εἶναι τὰ Συμβούλια Φορτωτῶν τῶν χωρῶν τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὀμάδος (πλὴν τῆς Ἰαπωνίας). Σκοπός του, ἡ ἐξέτασις τῶν συμφερόντων τῶν φορτωτῶν καὶ αἱ σχέσεις των με τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Αἱ ἐργασίαι τοῦ Συμβουλίου ἔχουν σοβαρὰν σημασίαν διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς δι' ὃ καὶ ἀπὸ τινων ἐτῶν συνεστήθη, τῇ πρωτοβουλίᾳ τοῦ Υ.Ε.Ν., Ἐθνικὸν Συμβούλιον Φορτωτῶν (Ἐνωσις Ἑλλήνων Ναυλωτῶν) με σκοπὸν τὴν ἑλληνικὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς ἐν λόγφ Εὐρωπαϊκὰς δραστηριότητας καὶ τὴν προστασίαν τῶν εἰδικωτέρων συμφερόντων τῶν ἑλληνικῶν ἐξαγωγῶν. Ἐλλειψις οἰκονομικῶν μέσων δὲν ἐπέτρεψε μέχρι στιγμῆς δραστηριοποίησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ τούτου Συμβουλίου.

γ. Διεθνής Ναυτιλιακή Έπιτροπή: Comité Maritime International.

Έδρεύει εις Βρυξέλλας. Λειτουργεί από 50ετίας με σκοπόν τήν προπαρασκευήν διεθνών Συμβάσεων αναφερομένων εις τὸ Ἴδιωτικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον. Συνεργάζεται μετὰ τοῦ IMCO καὶ τῆς UNCTAD. Αἱ ἐργασίαι τῆς παρακολουθοῦνται ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου.

δ. Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον. I. C. S.: International Chamber of Shipping.

Έδρεύει εις Λονδίνον. Μέλη του εἶναι τὰ Ναυτικὰ Ἐπιμελητήρια τῶν διαφόρων χωρῶν. Ἀσχολεῖται με μελέτας καὶ εἰσηγήσεις μέτρων ἐπὶ πάσης φύσεως ναυτιλιακῶν θεμάτων. Ἡ Ἑλλάς ἐκπροσωπεῖται ὑπὸ ἀντιπροσώπων τῶν Ἐφοπλιστῶν.

ε. Διεθνῆς Ἐνωσις Ἐλευθέρων Ἐμπορικῶν Συνδέσμων. I. F. T. U: International Free Trade Union Associations.

Πρόκειται περὶ διεθνοῦς ἐργοδοτικῆς Ἐνώσεως, εἰς ἣν, ἐπὶ θεμάτων ναυτιλίας, μετέχουν ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν.

στ. Διεθνῆς Ναυτιλιακὴ Διάσκεψις Baltic: B.I.M.C.O.: Baltic International Maritime Conference.

Μετέχουν ἐφοπλιστικαὶ Ὄργανώσεις. Σκοπὸς τῆς κυρίως ἡ μελέτη καὶ προπαρασκευὴ τύπων ναυλοσυμφῶνων.

ζ. Διεθνῆς Ὄργάνωσις Μεταφορῶν (Δ. Ο. Μ.) I. T. F.: International Transport Federation.

Μετέχουν Ναυτεργατικαὶ Ὄργανώσεις. Σκοπὸς τῆς ἡ προαγωγή τῶν ναυτεργατικῶν συμφερόντων.

η. Διεθνῆ Συνέδρια ἐκμεταλλεύσεως λιμένων:

Μετέχουν ἐκπρόσωποι διοικήσεων λιμένων. Πρόκειται περὶ Συνεδρίων, εἰς ἃ συνήθως ἐνεργοῦνται ἀνακοινώσεις.

θ. Διεθνῆς Ἐνωσις Προλήψεως Ἀτυχημάτων:

Πρόκειται περὶ Ἐνώσεως, ὡς καὶ ἡ προηγουμένη. Τό, ἀπὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, ἐνδιαφέρον περιορίζεται εἰς τὴν πρόληψιν ἀτυχημάτων ναυτικῶν (οὐχὶ πλοίων).

(Πέραν τῶν ἀνωτέρω ὑπάρχει καὶ σωρεία ἄλλων τοιούτων μὴ Κυβερνητικῶν Ὄργανώσεων, αἱ ὁποῖα ἐξετάζουν θέματα ἀπτόμενα δραστηριοτήτων τῆς Ναυτιλίας. Δὲν παρουσιάζουν ὅμως ἄξιον λόγου ἐνδιαφέρον).

1. 7. Νομοθεσία ἀφορῶσα εἰς τὴν ἐξομοίωσιν τῶν νηολογουμένων ἐν Ἑλλάδι πλοίων πρὸς κεφάλαια εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ

1. 7, 1. Ἐπιδιωχθεὶς σκοπὸς

Ἡ σημειωθείσα μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον τάσις στροφῆς τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς ξένας σημαίας καὶ δὴ σημαίας εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας ἢ ἀσυδοσίας, λόγῳ τῶν πλεονεκτημάτων τὰ ὁποῖα παρείχοντο ὑπὸ τῶν ἀντιστοίχων κρατῶν, τῶν ὁποίων ἡ σημαία ἐχαρκτηρίζετο ὡς τοιαύτη, ἐπέβαλε τὴν λήψιν μέτρων, ὥστε νὰ ἀνακοπῇ ἡ ρηθεῖσα τάσις καὶ νὰ καταστῇ ἡ κυανόλευκος προσιτὴ ἂν μὴ εὐνοϊκῇ πρὸς τὴν ναυτιλίαν.

Ἐπειδὴ, ἐκ παραλλήλου, εἶχε γίνεαι ἀντιληπτὸν ὅτι ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξις τῆς δεινῶς πληγείσης ἐκ τῆς πολλαπλῆς κατοχῆς καὶ τοῦ συμμοριτοπολέμου Πατρίδος μας, δὲν θὰ καθίστατο ἐφικτὴ ἄνευ κεφαλαίων εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ — δοθείσης τῆς στενότητος, ἦν ἐνεφάνιζον τὰ ἐγγχώρια κεφάλαια, ὡς συμβαίνει εἰς ὅλας τὰς χαμηλοῦ ἐπιπέδου ἀναπτύξεως χώρας, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὁποίων ὑπήγετο τότε καὶ ἡ Ἑλλάς — ἐκρίθη, ὅτι, ἐπ' εὐκαιρία τῆς παροχῆς κινήτρων διὰ τὴν εἰσαγωγὴν κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, θὰ ἠδύνατο νὰ παρασχεθοῦν ὅμοια κίνητρα καὶ πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτας διὰ τὴν ἐγγραφὴν τῶν πλοίων τῶν εἰς τὰ ἔθνικὰ μας Νηολόγια.

Ἡ ρύθμισις αὕτη ἦτο ἐπιβεβλημένη καὶ ὀρθότατα ἐγένετο. Τὰ δὲ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς γενομένης ἐξομοίωσης τῶν ὑπὸ εἰδικοὺς ὄρους νηολογουμένων πλοίων πρὸς εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ κεφάλαια ἦσαν ἱκανοποιητικὰ.

Ἐπιπλέον, βραδύτερον, λόγῳ στενοκάρδων ἀντιλήψεων, καὶ ἐσφαλμένων χειρισμῶν ἐδημιουργήθη ὁ κίνδυνος ἐξουδετερώσεως καὶ ἐξανεισμοῦ τῶν παρασχθέντων κινήτρων, δι' ὃ καὶ κατὰ τὰ ἔτη 1963 - 65 ἐσημειώθη μικρὰ ὑποχώρησις, καθήλωσις ἢ ἐλαχίστη αὐξήσις εἰς τὸν ὄγκον τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐμπορικοῦ μας στόλου. Τοῦτο πρέπει νὰ συνδυασθῇ καὶ μὲ τὴν γενικωτέραν κατάστασιν, τὴν ὁποίαν ἐνεφάνιζεν ἡ πολιτικὴ, οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ ζωὴ εἰς τὴν Ἑλλάδα κατὰ τὴν πρὸ τῆς Ἐπαναστάσεως τῆς 21 - 4 - 67 περιόδου.

Ἡ ἀξία καὶ ἡ σημασία τῆς γενομένης ρυθμίσεως (ἐξομοίωσης τῶν ὑπὸ εἰδικοὺς ὄρους νηολογουμένων πλοίων πρὸς κεφάλαια τοῦ ἐξωτερικοῦ), συντελούντων καὶ ἄλλων μέτρων ὡς καὶ τῆς ἐπελθούσης μεταβολῆς εἰς τὴν ὅλην ἔθνικὴν ζωὴν, κατεφάνη ἐκ νέου μετὰ τὴν Ἐπανάστασιν, ἥτις ἐνέπνευσεν ἐμπιστοσύνην εἰς ὅλους τοὺς Ἕλληνας. Συνέπεια τούτου ὑπῆρξεν ἡ ἀθρόα ἔνταξις εἰς τὸ Ἐθνικὸν Νηολόγιον πλοίων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

1. 7, 2. Διατάξεις, δι' ὧν ἐγένετο ἡ ρύθμισις

Αἱ διατάξεις, δι' ὧν ἐγένετο ἡ ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσα ρύθμισις, ἦσαν αἱ ἐξῆς :

Α' Βασικῶς, τὸ ἄρθρ. 13 τοῦ Ν. Δ. 2687/10 - 11 - 1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ». Τὸ Νομοθέτημα τοῦτο ἐξεδόθη κατὰ συν-

ταγματικήν επιταγήν τοῦ ἄρθρ. 112 τοῦ Συντάγματος 1952, καθ' ὃ «νόμος ἐφ' ἅπαξ ἐκδιδόμενος θέλει ρυθμίσει τὴν προστασίαν τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εισαγομένων πρὸς τοποθέτησιν εἰς τὴν χώραν κεφαλαίων». Ὡς ἐκ τούτου εἶχεν ἐπισημασμένην ἰσχύν. Τὸ νέον Σύνταγμα τοῦ 1968 ἐκάλυπτεν ἀπολύτως τοῦτο διὰ ρητῆς μείας εἰς τὸ ἄρθρ. 23 ὅτι «τὸ Ν. Δ. 2687/1953... διατηρεῖ τὴν ἢν ἐκέκτητο τυπικὴν ἰσχύν». Εἰς τὸ αὐτὸ ἄρθρ. 23 προστίθεται ὅτι «νεώτερος νόμος, ἐφ' ἅπαξ ἐκδιδόμενος, δύναται νὰ τροποποιήσῃ τὸ ὡς ἄνω νομοθετικὸν διάταγμα πρὸς παροχὴν μείζονος προστασίας εἰς τὰ περὶ ὧν πρόκειται κεφάλαια τοῦ ἐξωτερικοῦ».

Τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν. Δ. 2687/53 ὀρίζει τὰ ἑξῆς :

α) Ὡς κεφάλαια ἐξωτερικοῦ λογίζονται τὰ νηολογούμενα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων.

β) Διὰ τὴν τοιαύτην ἀναγνώρισιν ἐκδίδεται ἀνεκκλήτος ἐγκριτικὴ πρᾶξις τῆς Διοικήσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ Ν. Δ. 2687/53.

γ) Εἰς τὴν ἐγκριτικὴν ταύτην πρᾶξιν καὶ κατὰ παρέκκλισιν ἐκ τῶν κειμένων διατάξεων δύναται νὰ ὀρίζεται : 1) Ἡ ἐλευθέρη πώλησις καὶ ὑποθήκευσις τοῦ πλοίου πρὸς ἀλλοδαπούς, ὧν ἡ ἐθνικότης μνημονεύεται ἀνευ ἀδείας τῆς Διοικήσεως, 2) ἡ ἐλευθέρη διάθεσις τοῦ εἰς συνάλλαγμα ἐξωτερικοῦ ἀντιτίμου τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως αὐτοῦ ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ἢ τοῦ προϊόντος τοῦ ἐπὶ ὑποθήκῃ δανεισμοῦ τοῦ πλοίου, ἀνευ ὑποχρεώσεως πρὸς εἰσαγωγὴν τῶν ἀντιστοίχων ποσῶν συναλλάγματος, 3) ἡ ἐλευθέρη καὶ ἀπεριόριστος διαχείρισις τῶν ἐσόδων τοῦ πλοίου, 4) ὁ περιορισμὸς τῶν πρὸς τὸ Ν. Α. Τ. εἰσφορῶν, 5) ἡ ἀναγνώρισις ὡς ἐλληνικῶν πλοίων ἀνηκόντων εἰς ἀλλοδαπούς, 6) ὁ καθορισμὸς τοῦ φόρου καὶ τῶν τελῶν μεταβιβάσεως τοῦ ἐκποιουμένου εἰς ἀλλοδαποὺς πλοίου κατ' ἀναλογίαν τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος αὐτοῦ, μὲ ἀνώτατον ποσὸν τὰ 2 δολ. : κατὰ κ.κ.χ., 7) ἡ πληρωτέα ἀποζημιώσις εἰς περιπτώσει ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου, 8) ἡ διὰ διαιτησίας ἐπίλυσις τῶν ἀναφεομένων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως διαφορῶν, 9) πᾶς ἄλλος ὅρος ἐξυπηρετικὸς τοῦ σκοποῦ τοῦ ἄρθρ. 13 καὶ 10) αἱ κυρώσεις ἐν περιπτώσει παραβάσεως τῆς πράξεως.

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

Β' Διὰ τοῦ Ν. Δ. 2928/1954 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ.2687» ὀρίσθη ὅτι ἡ ἀληθῆς ἔννοια τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 13 (δι' ἧς ἐπιτρέπεται παρέκκλισις ἐκ τῶν κειμένων διατάξεων), εἶναι ὅτι εἰς τὴν ἐγκριτικὴν πρᾶξιν δυνατὸν νὰ περιλαμβάνεται πᾶς ὅρος, κατὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ, Ἐμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ Δικαίου καὶ αὐτῶν ἐπι τῶν δημοσίας τάξεως τοιούτων. Ἀναφέρονται ἐν συνεχείᾳ ἐνδεικτικῶς τέσσαρες περιπτώσεις, δι' ἃς δύναται νὰ γίνεταί ἐλευθέρη ρύθμισις (ὡς ἐπὶ τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων, τῆς συστάσεως ὑποθήκης κ.ἄ.).

Γ' Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω νομοθετημάτων ἐξεδόθησαν καὶ δύο γνωμοδοτήσεις τῆς Ὀλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους : α) ἡ ὑπ' ἀριθ. 513 / 7 - 5 - 1955 (ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρ. 2 ἄρθρ. 10 Ν.Δ.2687 / 53), καθ' ἣν ἐκάστη κατηγορία ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἀσκεῖ κατ' ἀρχὴν ἐπιχειρήσιν διάφορον πρὸς ἑτέραν, ἐκμεταλλευομένην πλοῖον διαφόρου κατηγορίας καὶ β) ἡ ὑπ' ἀριθ. 967 / 22 - 9 - 1956 καθ' ἣν τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἄρθρ. 13 ὑπὸ στοιχεῖα α - θ σημειοῦνται ἐνδεικτικῶς καὶ οὐχὶ περιοριστικῶς, ὥστε ἡ διοίκησις δύναται διὰ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως νὰ προσθέσῃ καὶ ἕτερα τοιαῦτα.

1. 7. 3. Ἡ Εἰδικὴ Ἀνώνυμος Ναυτιλιακὴ Ἑταιρεία

Ἐκ τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687 / 53 προέκυψεν ἰδιόμορφος Ἀνώνυμος Ἑταιρεία, ἡ εἰδικὴ ἀνώνυμος Ναυτιλιακὴ Ἑταιρεία.

Κύρια χαρακτηριστικὰ ταύτης εἶναι :

α'. Εἰς τὴν ἐπωνυμίαν τῆς δεόν ὀπωσδήποτε νὰ σημειοῦται ἡ ἐνδειξις «εἰδ. Α. Ν. Ε.».

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

γ'. Τὸ κεφάλαιόν τῆς, μὴ ὑποκείμενον κατὰ τὸν χρόνον καταβολῆς του εἰς δέσμευσιν δύναται νὰ ἐκφράζηται εἰς οἰονδήποτε ξένον νόμισμα, ἐξάγεται ἐλευθέρως καὶ δύναται νὰ καταβληθῇ καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν.

δ'. Αἱ μετοχαὶ τῆς δύναται νὰ εἶναι μόνον ἀνώνυμοι, οἱ δὲ τίτλοι τῶν εἰσάγονται καὶ ἐξάγονται ἐλευθέρως. Εἰσαγωγή τῶν μετοχῶν εἰς τὸ Χρηματιστήριον ἀποκλείεται.

ε'. Τὰ συμβόλαια συστάσεώς τῆς, αἱ μετοχαὶ, ἡ αὔξησις κεφαλαίου, ἡ παράτασις τῆς διαρκείας τῆς, αἱ ἐξοφλήσεις τῶν μερισμάτων καὶ ἐπιστροφῆς κεφαλαίου ἐν περιπτώσει διαλύσεως, ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους χαρτοσήμου, ἐκτάκτου ἢ προσθέτου φόρου καὶ οἰασδήποτε κρατήσεως καὶ εἰσφορᾶς.

στ'. Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιόν τῆς δύναται κατόπιν ἀδείας νὰ συνεδριάξῃ καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἄνευ ἀδείας δὲ ὅπουδήποτε, ἐὰν παρίστανται ἢ ἀντιπροσωπεύονται πάντες οἱ σύμβουλοι καὶ εἶναι σύμφωνοι, περὶ αὐτοῦ.

ζ'. Ἐὰν παρίστανται ἢ ἀντιπροσωπεύονται πάντες οἱ μέτοχοι καὶ συμφωνοῦν, ἡ Γενικὴ Συνέλευσις συνέρχεται ὅπουδήποτε καὶ ἀποφασίζει νομίμως ἄνευ τῆς τηρήσεως τῶν διατυπώσεων περὶ συγκλήσεώς τῆς (καθολικαὶ Γ. Σ.).

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

θ'. Τὰ λογιστικὰ βιβλία δυνατὸν νὰ τηροῦνται καὶ ἡ σύνταξις τοῦ Ἰσολογισμοῦ νὰ γίνεταί εἰς τὸ ξένον νόμισμα, εἰς τὸ ὁποῖον ἐκφράζεται καὶ τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς εἰδ. Α. Ν. Ε.

ι'. Τὰ κέρδη τῆς διανέμονται ἄνευ περιορισμοῦ ἢ ὑποχρεώσεώς τινος, κατόπιν ὁμοφώνου ἀποφάσεως τῆς Γ. Σ.

ια'. Αἱ διατάξεις τοῦ Ν. Δ. 4337 / 1962 δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν εἰδ. Α. Ν. Ε.

1. 7, 4. Στοιχεία περιλαμβανόμενα εις τὰς εκδιδομένας εγκριτικὰς πράξεις

Ταῦτα εἶναι τὰ ἐξῆς :

α'. Σύμπραξις (συνυπογραφαί) Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

β'. Δημοσίευσις εἰς Φ. Ε. Κ. τεῦχος Β'.

γ'. Τυποποίησις περιλήψεως ὡς ἐξῆς : «περὶ ἐγκρίσεως τῶν ὄρων ὑφ' ὧν θὰ διέπῃται νηολογούμενον κατὰ τὸ Ν. Δ. 2687/53 τὸ πλοῖον...».

δ'. Μνεῖα τῶν στοιχείων τῆς ὑποβληθείσης εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σχετικῆς αἰτήσεως τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρείας.

ε'. Μνεῖα τῆς βεβαιώσεως ὅτι ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρεία καλύπτει κατὰ πλειοψηφίαν ἑλληνικὰ συμφέροντα.

στ'. Μνεῖα τοῦ ὅτι ἡ ἐγκριτικὴ πρᾶξις ἐκδίδεται κατὰ τὸ ἄρθρ. 13 Ν. Δ. 2687/53.

ζ'. Ἀναφορὰ τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τῆς πλοιοκτητρίας ὡς πρὸς τὸ πλοῖον, κύρια τῶν ὁποίων εἶναι τὰ ἐξῆς :

1) Δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας, πωλήσεως, ὑποθηκεύσεως καὶ ναυλώσεως πρὸς ἄλλοδαποὺς κεκτημένους τὴν ἰθαγένειαν ρητῶς κατονομαζομένων κρατῶν.

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

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

4) Ἀπαλλαγὴ τοῦ πλοίου πάσης ἐπιτάξεως, πλὴν τῆς περιπτώσεως γενικωτέρας διεθνοῦς συρράξεως.

5) Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν ἐπιτάξεως ἢ ἀποζημιώσεως προκαταβάλλεται εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστου μηνὸς εἰς δολλάρια ἢ Λ. Α., τὸ ποσὸν δὲ ταύτης εἶναι ἴσον πρὸς τὸ καταβαλλόμενον διὰ τὴν αὐτὴν περίπτωσιν ὑπὸ τῶν Η.Π.Α.

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

7) Ἀποκλεισμός κατασχέσεως τοῦ πλοίου, παρὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἢ Ν. Π. Δ. Δ. πλὴν τῆς περιπτώσεως ὑπάρξεως ὀφειλῶν ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου.

8) Προσδιορισμός τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου κατ' εἰδικότητος — ἀναφορὰ περιπτώσεων ἀντικανονικῆς ναυτολογήσεως μελῶν τοῦ πληρώματος.

9) Καθορισμός ἀνωτάτου ὁρίου εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὸ Ν. Α. Τ. εἰς 9 %, μὴ δυναμένου νὰ ἀυξηθῇ.

10) Ἀναφορὰ τῶν ἀναγνωριζομένων Νηογνομόνων πρὸς ἔλεγχον τῶν προδιαγραφῶν καὶ διενέργειαν ἐπιθεωρήσεων τοῦ πλοίου.

11) Ἀναγνώρισις καταμετρήσεων ὡς ἰσχυρῶν καὶ ἐγκύρων, ἐφ' ὅσον ἐξετελέσθησαν κατὰ τοὺς ἐν Ἑλλάδι ἰσχύοντας κανόνας ἢ ἄλλοδαποὺς τοιοῦτους ἀνεγνωρισμένους ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος.

12) Ἀποκλεισμός μεταβολῆς τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἰσχύοντος φορολογικοῦ καθεστῶτος.

13) Ἀπαλλαγὴ ἐκ φόρου εἰσοδήματος προερχομένου ἐκ τῶν κερδῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

14) Ἀπαλλαγὴ ἐκ τελῶν καὶ ἐτέρου φόρου πλὴν τοῦ προβλεπομένου ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρ. 4 παρ. 1 Ν. Δ. 3415/1955 ἐν περιπτώσει ἐκποιήσεως ὀλοκλήρου ἢ ἰδανικοῦ μεριδίου τοῦ πλοίου.

15) Δὲν ἀπαιτεῖται πρᾶξις θεωρήσεως τοῦ τίτλου κυριότητος τοῦ πλοίου.

16) Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἣτις ἐκμεταλλεῖται τὸ πλοῖον, ἐπιτρέπεται νὰ ἐκφράζη τὸ κεφάλαιόν της εἰς δολλάρια ἢ Λ. Α. καὶ νὰ τηρῇ τὰ λογιστικά της βιβλία καὶ συντάσῃ τοὺς ἰσολογισμοὺς της εἰς τὰ αὐτὰ νομίσματα.

17) Κατὰ παρέκκλισιν τῶν περὶ Ἀωνύμων Ἐταιρειῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων ἢ Ἀνόνημος Ἐταιρεία, εἰς ἣν ἀνήκει ἡ κυριότης καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου, ἐφαρμόζει τὰ ἀνωτέρω εἰς παρ. 1, 6, 3 ἀναφερθέντα περὶ τῆς Εἰδικῆς Ἀωνύμου Ναυτιλιακῆς Ἐταιρείας.

18) Δὲν ὑφίσταται εὐθὺν τοῦ πλοιοκτῆτου διὰ τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν Ι.Κ.Α. ἐν περιπτώσει ἐπισκευῶν, εὐθυνομένου διὰ τὴν τοιαύτην καταβολὴν τοῦ ἀναλαμβάνοντος ταύτας.

19) Δυνατότης ἐπιβαρύνσεως τοῦ πλοίου διὰ προτιμωμένων ὑποθηκῶν.

20) Ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἅπαντα τὰ δικαιώματα τοῦ πλοιοκτῆτου τὰ πηγάζοντα ἐκ τοῦ Ν. Δ. 2687 καὶ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως δύνανται νὰ ἐκχωρηθοῦν εἰς οἰονδήποτε ἐνυπόθηκον δανειστήν.

21) Διαφοραὶ ἀνακύπτουσαι ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως μεταξὺ πλοιοκτῆτῶν καὶ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου δέον νὰ ἐπιλύωνται διὰ διαιτησίας ἐνώπιον δύο διαιτητῶν μὲ εἰδίκευσιν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ θέματα. Ἐν περιπτώσει διαφωνίας τῶν διαιτητῶν ὀρίζεται ἐπιδιαιτητής.

22) Δὲν ἐπιτρέπεται τροποποιήσις ἢ συμπλήρωσις τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως ἄνευ συναινέσεως τῶν πλοιοκτῆτῶν καὶ τῶν τυχόν ἐνυποθήκων δανειστῶν. Ἐὰν εἰς ἕτερον πλοῖον τῆς αὐτῆς κατηγορίας, νηολογηθησόμενον βάσει τοῦ Ν.Δ. 2687, παρασχεθοῦν εὐνοϊκώτεροι ὅροι, οὗτοι ἐπεκτείνονται καὶ εἰς τὸ διὰ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως νηολογούμενον.

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

24) Ἡ ἐγκριτικὴ πρᾶξις ἰσχύει καὶ εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ κυριότης τοῦ πλοίου περιέλθει εἰς ἕτερον φυσικὸν ἢ νομικὸν πρόσωπον, ἡμεδαπὸν ἢ ἀλλοδαπὸν (ἐχόν τὴν ἰθαγένειαν ἐνὸς ἐκ τῶν ἐν ὄρῳ Ιφ κατονομαζομένων κρατῶν). Εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν περίπτωσιν ἀπαιτεῖται διορισμὸς ἐκπροσώπου ἐν Ἑλλάδι καὶ ὑποβολὴ στοιχείων, ἐξ ὧν νὰ προκύπτῃ ὅτι τὸ ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον καλύπτει κατὰ πλειοψηφίαν ἑλληνικὰ συμφέροντα.

Σημειοῦται ὅτι ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ Ν. Δ. 2687/53 μέχρι τέλους 1969 ἐξεδόθησαν 2181 ἐγκριτικὰ πράξεις. Ἐξ αὐτῶν 275 ἐξεδόθησαν κατὰ τὸ 1969.

1. 8. Ἑλληνικὸν Φορολογικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον

1. 8, 1. Εἰσαγωγή

Εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος τῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων ἐκ μέρους τῶν διαφόρων κρατῶν παρεισφύρουν ὀρισμένοι οὐσιώδεις παράγοντες, οἵτινες καὶ πρέπει νὰ μνημονευθοῦν. Οὗτοι, βασικῶς, εἶναι :

1) Τὸ πλοῖον, ὡς κατ' ἐπανάληψιν ἐτονίσθη καὶ δὴ τὸ ποντοπόρον τοιοῦτον, κινεῖται εἰς τὸν διεθνή χῶρον, ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὠκεανούς, ἐπομένως δὲ πραγματοποιεῖ — ὅταν πραγματοποιῆ — κέρδη, τὰ ὅποια δὲν εἶναι σαφῶς συνδεδεμένα πρὸς συγκεκριμένον κράτος, ἀκόμη καὶ ἐκεῖνο τοῦ ὁποίου φέρει τὴν σημαίαν.

2) Δι' ἐκάστην χώραν ἐκ τῶν πλέον ἀνεπτυγμένων μέχρι τῶν ὀλιγότερων τοιούτων, εἶναι πολλοὶ οἱ λόγοι δι' οὓς ἐπιδιώκεται ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἐνταξίς τῶν πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν των. Κυριώτεροι ἐξ αὐτῶν εἶναι οἱ ἀναγόμενοι εἰς τὰ ἔμμεσα ἢ εἰς τὰ ἄμεσα ὄφελῃ. Ἐμμεσα ὄφελῃ ἀποτελοῦν ἡ αὐξήσις τοῦ διεθνοῦς γοήτρου καὶ ἡ ἐδραΐωσις τῆς διεθνοῦς θέσεως τῆς χώρας, ἀφ' ἑνός, καὶ αἱ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικαὶ πρόσοδοι, ἀφ' ἑτέρου. (Δοθείσης τῆς εὐπαθείας καὶ τῶν δυσχερειῶν, ἅς ἐμφανίζουσιν τὰ Ἰσοζύγια Πληρωμῶν τῶν περισσοτέρων χωρῶν, αἱ ἐξ ἀδήλων πόρων συναλλαγματικαὶ πρόσοδοι ἀποκτοῦν ὅλως ἰδιαιτέραν σημασίαν). Ἄμεσον ὄφελος ἀποτελεῖ ἡ ἐκ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων πρόσοδος. Εἰς τὴν πλάστιγγα βαρύνει ἡ πλευρὰ τῶν ἐμμέσων ὠφελειῶν. Καὶ εἰς αὐτὰς ἀποβλέπουσιν τὰ κράτη, ἔστω καὶ ἐπὶ θυσίᾳ τῶν ἀμέσων τοιούτων.

3) Διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὑπάρχει πάντοτε ἡ λίαν δυσάρεστος διὰ τὰ κατ' ἐξοχὴν ναυτιλιακὰ κράτη, ὁδὸς τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Αἱ ἀντίστοιχοι χῶραι παρέχουσιν λίαν σημαντικὰ κίνητρα, ἐν οἷς καὶ ἡ χαμηλοτάτη φορολογία.

4) Ἡ τάσις πρὸς εὐμενῆ φορολογικὴν μεταχείρισιν τῶν πλοίων, δι' ὅλους τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερθέντας λόγους, κατακτᾷ ὅλον ἐν καὶ περισσότερον ἔδαφος. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα, ἐν πάσῃ συντομίᾳ παρατιθέμενα, ἐξηγοῦν τὴν πολιτικὴν, ἣτις ἐν προκειμένῳ ἠκολούθηθη ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος καὶ παλαιότερον, ἰδίᾳ ὅμως μετὰ τὴν μεταπολίτευσιν τῆς 21 - 4 - 1967.

1. 8, 2. Προϊσχύσασαι ἐνθμίσεις

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

Ἠκολούθησεν ὁ Α. Ν. 2075/1940, δι' οὗ ἐπεβλήθη πρόσθετος φορολογία ἐκτάκτων κερδῶν καὶ ὁ Α. Ν. 3074/1941 (τῆς ἐκτὸς Ἑλλάδος Ἑλλην. Κυβερνήσεως), δι' οὗ ὀρίσθησαν 9 κλιμάκια τῶν 1000 τόν. D.W. ἕκαστον καὶ συντελεσταὶ δι' ἕκαστον ἐξ αὐτῶν ἐξ 1 σελ. διὰ τὸ πρῶτον, ἕως 9 σελ. διὰ τὸ ἕνατον.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἐξεδόθησαν τὸ Ν. Δ. 567/1948, ὡς ἐτροποποιήθη

διὰ τοῦ Ν. Δ. 887/1949 (ὠρίζε φορολογίαν κερδῶν βάσει συντελεστῶν ἐσόδων καὶ ἐξόδων τῶν πλοίων) καὶ ὁ Ν. 1411/1950 (δι' οὗ ὠρίσθη κλίμαξ φορολογίας εἰς δολλάρια, κατὰ τόννον D. W. μὲ δέκα κλιμάκια ἐκ 1000 τὸν. D. W. ἕκαστος καὶ ἀντιστοιχίαν 1 δολ. διὰ τὸ πρῶτον μέχρι 14 δολ. διὰ τὸ δέκατον).

Μεγαλυτέρας σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἦτο ὁ Ν. 1880/1951 «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων», ὅστις εἰσήγαγε τὴν φορολογίαν τῶν ἐκ ναύλων ἀκαθαρίστων ἐσόδων. Ὁ Νόμος οὗτος συνεπληρώθη καὶ ἐτροποποιήθη διὰ τῶν Ν. Δ. 3415/1955, 4094/1960 καὶ 4419/1964. Κατὰ τὸν 1880/1951 τὰ πλοῖα διηροῦντο εἰς 3 κατηγορίας. Διὰ τὴν πρώτην ἐξ αὐτῶν ὠρίζοντο κερχωρισμένως συντελεσταί, διὰ τὴν περίπτωσιν ναυλώσεως κατὰ ταξίδιον, διὰ τὴν περίπτωσιν χρονοναυλώσεως, διὰ τὴν περίπτωσιν ἐκμισθώσεως καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ναύλων τακτικῶν γραμμῶν. Διὰ τὰς λοιπὰς δύο κατηγορίας ὠρίζετο φορολογία κατὰ κόρον ὄλ. χωρ. (πέντε κλιμάκια χωρητικότητος μὲ ἰδίους δι' ἕκαστον συντελεστάς) Διὰ τῶν μεταγενεστέρων ἀνωτέρω ἀναφερθέντων νομοθετημάτων ἐπῆλθον βελτιώσεις εἰς τὸν Ν. 1880, ὡς μειώσεις τῶν συντελεστῶν, ὑπαγωγή τῶν μέχρι 3000 κ.ο.χ. πλοίων εἰς τὴν τρίτην κατηγορίαν, ἀπαλλαγὴ ἐκ τοῦ φόρου διὰ τὰ δέκα πρῶτα ἔτη τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου, ἀπαλλαγὴ τῶν κάτω τῶν 30 ἐτῶν πλοίων διὰ τὰ πρῶτα πέντε ἔτη ἀπὸ τῆς νηολογήσεώς των, ἀπαλλαγὴ ἐπὶ 12ετίαν τῶν ναυπηγουμένων ἐν Ἑλλάδι πλοίων κ.ἄ. Ἀξιόλογον τροποποίησιν ἀπετέλεσεν ἡ εἰσαχθεῖσα διὰ τοῦ Ν. Δ. 4419/1964 ἐπιβολὴ μεταβλητῶν συντελεστῶν διὰ τὴν φορολογίαν τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἐκ ναύλων τῶν πλοίων τῆς Α' κατηγορίας.

1. 8, 3. Ἴσχύουσα φορολογία

I. A.N. 465/1968

Σήμερον τὰ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων διέπονται ὑπὸ τοῦ Α. Ν. 465/1968 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ Ν. 1880/1951, περὶ φορολογίας τῶν πλοίων». Ὁ Α.Ν. 465 καταχωρήθη συνταγματικῶς, διὰ τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 23 τοῦ Συντάγματος 1968.

Ὁ νόμος οὗτος, τοῦ ὁποίου ἡ ἰσχὺς ἤρξατο ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1968 καθιεροῖ διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν τοῦ Ν. 1880 τὴν φορολογίαν κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος. (Διὰ τὰς λοιπὰς κατηγορίας τοῦ Ν. 1880 παραμένει ἡ προγενεστέρα ρύθμισις, ἤτοι φορολογία κατὰ κ.ο.χ.).

Κατ' αὐτόν, τὰ πλοῖα τῆς πρώτης κατηγορίας (ἄνω τῶν 3000 κ.ο.χ.) διαιροῦνται μὲ βάσιν τὴν ἡλικίαν των εἰς τρεῖς κατηγορίας, δι' ἐκάστην δὲ ἐξ αὐτῶν ὀρίζεται εἰς δολλ. ὁ κατὰ κ.κ.χ. καταβληθησόμενος φόρος. Οὕτω, πλοῖα ἀπὸ 10 - 12 ἐτῶν ὑπόκεινται εἰς φόρον 0,20 τοῦ δολλαρίου κατὰ κ.κ.χ., πλοῖα ἀπὸ 20 - 25 εἰς 0,30 τοῦ δολλαρίου καὶ πλοῖα ἄνω τῶν 25 ἐτῶν εἰς 0,40 τοῦ δολλαρίου. Τὸ ἥμισυ τοῦ φόρου καταβάλλεται, σὺν τῇ δηλώσει τοῦ ὑποχρέου, μέχρι τέλους Φεβρουαρίου ἐκάστου ἔτους καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐντὸς τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου (τοῦ ἔτους ὑποβολῆς τῆς δηλώσεως). Ἐπὶ παραλείψεως ὑποβολῆς δηλώσεως ἐπιβάλλεται πρόστιμον 20 %, ἀλλὰ δὲν ἐφαρμόζεται ὁ Α. Ν. 185/1965 (δι' οὗ προβλέπον-

ται αυστηρότατα ποιναί). Ὁ φόρος δύναται νά καταβάλληται καί εἰς Λ. Α. ἢ εἰς δραχμάς, ἐφ' ὅσον ὅμως ἀποδεδειγμένως προέρχονται ἐξ εἰσαγωγῆς συναλλάγματος. Ἐν περιπτώσει ἀποδεδειγμένης ἀργίας τοῦ πλοίου διὰ διάστημα ἄνω τῶν 3 μηνῶν (συνεχιζομένης) ἐντὸς ἐνὸς ἔτους γίνεται ἀνάλογος μείωσις τοῦ φόρου.

Περαιτέρω ὁ Α. Ν. 465 ὀρίζει : Πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας ταύτης. Πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 30 ἐτῶν, νηολογούμενα ἐν Ἑλλάδι ἀπαλλάσσονται ἐπὶ 5ετίαν τῆς φορολογίας καὶ δι' ὅσον χρόνον ἐκτελοῦν τακτικὰς γραμμὰς. Πλοῖα δρομολογούμενα εἰς τακτικὰς γραμμὰς καταβάλλουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀριζομένου φόρου.

Πλοῖα ναυπηγούμενα ἐν Ἑλλάδι ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου ἐπὶ 12ετίαν. Πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἐτῶν ὑποκείμενα εἰς ἀνακατασκευὴν, μετασκευὴν, συμπληρώσεις κλπ. ἐν Ἑλλάδι, ἐφ' ὅσον διὰ τὰς ἐργασίας ταύτας εἰσήχθη ξένον συνάλλαγμα, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου κατ' ἀντιστοιχίαν, ἐνὸς ἔτους ἀπαλλαγῆς πρὸς δαπάνην 100.000 δολλαρίων, μὴ δυναμένης τῆς ἀπαλλαγῆς νά ἐκταθῆ ἄνω τῶν 10 ἐτῶν.

Ἐπὶ ἐκποίησης ὀλοκλήρου ἢ ἰδανικοῦ μεριδίου πλοίου δὲν ἐπιβάλλεται φόρος μεταβιβάσεως, τέλη χαρτοσήμου καὶ πάσης φύσεως τέλη ἢ δικαιώματα ὑπὲρ τρίτων.

Οὐδεὶς φόρος καταβάλλεται ἐπὶ δωρεᾶς, συστάσεως προικὸς ἢ κληρονομίας ἐχούσης ἀντικείμενον πλοῖον κατὰ τὸν Α. Ν. 465 ἢ μερίδιον ἐπὶ πλοίου.

Διὰ τὴν ἐκποίησιν ἢ ὑποθήκευσιν τοῦ πλοίου εἰς ἄλλοδαποὺς ἀπαιτεῖται βεβαίωσις τοῦ ἀρμοδίου Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου ὅτι ἔχουν ἐκπληρωθῆ αἱ φορολογικαὶ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοκτῆτου.

Διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Δικαιοσύνης καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ρυθμίζονται τὰ ὄρια, ἐντὸς τῶν ὁποίων θὰ τελῆ ἡ ἀμοιβὴ δικηγόρων μετεχόντων εἰς τὴν κατάρτισιν συμβάσεων ἀφορωσῶν εἰς πλοῖα.

II. Καθεστὼς ἐγκριτικῶν πράξεων

Ὡς ἀνεφέρθη ἀνωτέρω, εἰς παρ. 1, 6, 4, εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις περιλαμβάνεται ὁ ἐξασφαλιστικὸς ὅρος ὅτι ὡς πρὸς τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων θὰ ἐφαρμόζονται αἱ ἤδη ἰσχύουσαι διατάξεις (νῦν τοῦ Α. Ν. 465/1968) μὴ δυναμένης νά ἰσχύσῃ ὡς πρὸς τοῦτο οἰασδήποτε μεταγενεστέρως δυσμενοῦς ρυθμίσεως.

Ὅμοίως εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις νηολογήσεως περιλαμβάνεται ὁ ὅρος ἀπαλλαγῆς ἐκ τοῦ φόρου εἰσοδήματος, τῶν κερδῶν τῶν προερχομένων ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου κλπ. (κατὰ τὰ εἰδικώτερον, ἀνωτέρω, εἰς 1, 6, 3 ἀναφερθέντα).

1. 8, 4. Ἐπικείμενα ρυθμίσεις δι' ὠρισμένας κατηγορίας πλοίων

Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς, ἐδόθη ἐντολή καὶ τὸ Υ. Ε. Ν. κατήρτισε σχέδιον Ν. Δ/τος, τὸ ὁποῖον ὑπεγράφη παρὰ τῶν

Ἐπιχειρήσεων Σύντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ ὁποῖον ἀναφέρεται εἰς δύο κατηγορίας πλοίων :

α) Τὰ ἐπιβατηγὰ τὰ ἐπεκτείνοντα τοὺς πλόας των εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ ἢ ἐκτελοῦντα πλόας μεταξὺ λιμένων τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ

β) Τὰ ἄνω τῶν 500 καὶ μέχρι 3000 κ.ο.χ. σιδηρᾶ φορτηγὰ πλοῖα ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου καὶ πλοῖα ψυγεῖα ἀνεξαρτήτως πλόων.

Διὰ μὲν τὰ πλοῖα τῆς ὑπὸ στοιχ. α'. (ἀνωτέρω) κατηγορίας προβλέπεται ὡς ἀνωτέρω ἀνεφέρθησαν. Διὰ τὰ πλοῖα τῆς ὑπὸ στοιχεῖα β'. (ἀνωτέρω) κατηγορίας παρέχονται αἱ ρυθμίσεις τοῦ Α. Ν. 465/1968, πλὴν τῶν περιπτώσεων τῆς μεταβιβάσεως λόγῳ προικός, κληρονομίας καὶ δωρεᾶς, αἵτινες δὲν ἐξαιροῦνται τῆς φορολογίας.

1. 9. Εἰδικὴ Νομοθεσία ἀφορῶσα εἰς τὴν ἐγκατάστασιν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Ἑλλάδι

1. 9, 1. Οἱ Α.Ν. 89/1967 καὶ 378/1968

Διὰ τοῦ Α. Ν. 378/1968 «περὶ συμπληρώσεως τοῦ Α. Ν. 89/1967 περὶ ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ἐμποροβιομηχανικῶν ἐταιρειῶν» ἐπεδιώχθη ὅπως ἡ προσπάθεια προσελκύσεως πρὸς ἐγκατάστασιν ἐν Ἑλλάδι ξένων ἐμποροβιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων, ἥτις ἀνελήφθη διὰ τοῦ Α. Ν. 89/1967, ἐπεκταθῆ καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Οὕτω, διὰ τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ Α. Ν. 378 ὀρίζεται ὅτι ἀλλοδαπαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δύνανται νὰ ἐγκαθίστανται ἐν Ἑλλάδι, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Α. Ν. 89/1967 καὶ νὰ ἀπολαοῦν τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νόμου τούτου καὶ τοῦ Α. Ν. 378, κατόπιν κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ἐπιχειρηματικῶν Σύντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἧς παρέχεται ἡ ἄδεια ἐγκαταστάσεως. Ἐξ ἄλλου, ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἢ γραφεῖα, ἐγκατεστημένοι ἐν Ἑλλάδι, δύνανται νὰ ὑπαχθοῦν δι' ὁμοίας ἀποφάσεως εἰς τὰς διατάξεις τῶν Α. Ν. 89 καὶ 378, ἐφ' ὅσον αἱ δραστηριότητές των εἶναι αἱ αὐταὶ πρὸς τὰς τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἐγκαθίστανται βάσει τῶν προαναφερθέντων νόμων. Πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαίαν, ὧν ἡ πρακτόρευσις ἢ ἡ διαχείρισις γίνεται ὑπὸ ἐγκαθισταμένων ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ἐταιρειῶν, ἀπαλλάσσονται παντὸς φόρου, τέλους, εἰσφορᾶς ἢ κρατήσεως.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις αἱ ὑπαγόμεναι εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀνωτέρω Α. Νόμων ἀπαλλάσσονται φόρων, τελῶν κλπ. διὰ τὸ εἰσόδημα, τὸ ὁποῖον κτῶνται ἐκ τῶν δραστηριοτήτων των τῶν ἐγκρινομένων διὰ τῆς ἀδείας ἐγκαταστάσεως ἢ ὑπαγωγῆς.

Τῆς φορολογικῆς ταύτης ἀπαλλαγῆς ἀπολαοῦν πάντες οἱ ξένης ἐθνικότητος ὑπάλληλοι τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων.

Αἱ ἄδειαι ἐργασίας καὶ παραμονῆς τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐν λόγῳ ἐταιρειῶν δύνανται νὰ παρατείνωνται ἀνά διετίαν ἀπεριορίστως καὶ ἐφ' ὅσον ἰσχύει ἡ ὑπα-

γωγή τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς διατάξεις τῶν προαναφερθέντων νόμων.

Τὰ διὰ τοῦ Α. Ν. 89/1967 παρασχεθέντα πλεονεκτήματα, ἅτινα ἐπεκτείνονται διὰ τοῦ Α. Ν. 378/1968 καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἶναι :

1) Χορήγησις εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν προσωπικὸν τῶν ὑπαγομένων εἰς τὸν Νόμον ἐπιχειρήσεων ἀδείας ἐργασίας καὶ παραμονῆς ἐν Ἑλλάδι διὰ διάστημα δύο ἐτῶν, δυνάμενον νὰ παραταθῆ ἐπὶ μίαν εἰσέτι διετίαν.

2) Δυνατότης χορηγήσεως εἰς τὸ ἀνωτέρω προσωπικὸν πιστοποιητικοῦ φορολογικῆς ἐνημερότητος ἰσχύοντος δι' ἓν ἔτος.

3) Ἀπαλλαγὴ ἐκ δασμῶν, φόρων κλπ. τῶν εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰδῶν, ἅτινα ἀναγκαιοῦν διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν γραφείων των.

4) Ἀπαλλαγὴ ἐκ τοῦ φόρου εἰσοδήματος καὶ παντὸς ἄλλου τέλους, φόρου κλπ. τοῦ εἰσοδήματος, τὸ ὁποῖον κτᾶται ἐξ ἐργασιῶν, ὧν τὸ ἀντικείμενον εὐρίσκεται ἐκτὸς Ἑλλάδος.

5) Ἀτελὴς εἰσαγωγὴ καὶ κυκλοφορία αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως διὰ τὸ ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιχειρήσεων.

6) Δυνατότης ταχυδρομήσεως συστημένων ἐπιστολῶν ἄνευ ἐλέγχου ὑπὸ τοῦ ταχυδρομείου.

7) Εἰσαγωγὴ καὶ ἐξαγωγὴ ἄνευ διατυπώσεων διαφημιστικοῦ ὕλικου.

8) Ἐξαιρέσεις ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 53 α' τοῦ Ν. 2190, ἀφορώσης εἰς τὴν τήρησιν βιβλίων εἰς τὴν ἑλληνικὴν γλῶσσαν.

9) Εἶδη ἀτελῶς εἰσαχθέντα δύνανται νὰ ἐπανεξαχθοῦν ἐλευθέρως.

Αἱ ὑποβάλλουσαι αἴτησιν ἐγκαταστάσεως ἑταιρεῖαι, δεόν νὰ δηλοῦν ἐὰν προτίθενται νὰ καταθέσουν ἐγγύησιν διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς παραβάσεως τοῦ Νόμου. Διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἡ ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ δὲν δύνανται νὰ εἶναι κατωτέρα τῶν 1000, οὐδὲ ἀνωτέρα τῶν 5000 δολλαρίων ἢ τοῦ ἀντιστοίχου ποσοῦ εἰς δραχμάς.

Δεόν νὰ σημειωθῆ ὅτι καὶ οἱ Α. Ν. 89 καὶ 378 ἐκαλύφθησαν συνταγματικῶς διὰ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 23 τοῦ Συντάγματος 1968 καὶ δὲν δύνανται νὰ τροποποιηθοῦν, εἰ μὴ, πρὸς παροχὴν μείζονος προστασίας.

1. 9, 2. Περιεχόμενον κοινῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκαταστάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων

Εἰς τὰς ἐκδιδομένας καὶ δημοσιευόμενας εἰς Φ. Ε. Κ. τ. Β' κατὰ τοὺς Α. Ν. 89 καὶ 378 κοινὰς ἀποφάσεις τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ ἐγκαταστάσεως ἀλλοδαπῆς ἢ ὑπαγωγῆς ἡμεδαπῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρείας εἰς τὰς διατάξεις τῶν ἀνωτέρω Α. Νόμων περιλαμβάνονται τὰ ἑξῆς κύρια σημεῖα :

α'. Ἡ ἔγκρισις παρέχεται, ἐφ' ὅσον ἐκ τοῦ καταστατικοῦ τῆς ἑταιρείας αὕτη :

1. Ἀσκή συντονισμὸν καὶ διεκπεραίωσιν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν (διαχειρίσις καὶ ἐκμετάλλευσις πλοίων) καὶ

2. Ἀντιπροσωπεύη καὶ διαχειρίζηται τὰς ὑποθέσεις ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν.

β'. Δι' ἀποφάσεως ἐπιτρέπεται ἡ ἐν Ἑλλάδι ἐκτέλεσις τῶν ἐξῆς ἐργασιῶν :

1. Ἡ ἐξεύρεσις πληρωμάτων, ἑλληνικῶν (ὁπότε θὰ τηρῶνται αἱ ἐκάστοτε ἰσχύουσαι συναφεῖς διατάξεις) καὶ ξένων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων.

2. Ἡ ἐκκαθάρισις καὶ ἐξόφλησις ἐν Ἑλλάδι ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ τῶν ὀφειλομένων εἰς τὰ πληρώματα ἢ τὰς οἰκογενεῖας τῶν ἀμοιβῶν, νοσηλείων, ἐξόδων κλπ.

3. Ἡ ἐπιμέλεια παντὸς θέματος ἀφορῶντος εἰς τὴν ἐν Ἑλλάδι φορολογίαν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς Ἑταιρείας πλοίων.

4. Ἡ ἐπιμέλεια παντὸς θέματος σχετικοῦ μὲ τὸ Ν.Α.Τ.

5. Ἡ ἐπιμέλεια θεμάτων σχετικῶν μὲ τὴν συντήρησιν, ἐπισκευήν, ἐφοδιασμὸν τῶν πλοίων.

6. Ὁ ἐφοδιασμὸς διὰ καυσίμων, τροφίμων καὶ ὑλικῶν τῶν πλοίων, κατὰ τὴν προσέγγισιν τῶν εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας.

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

8. Ἡ ἐπιμέλεια παντὸς ζητήματος σχετικοῦ μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἑταιρείας πλοίων, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἐγγραφῆς τῶν πλοίων εἰς Συνεταιρισμοὺς ἀσφαλίσεως τῆς ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου (Clubs).

9. Ὁ διορισμὸς καὶ ἡ ἀνάκλησις πρακτόρων εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ κόσμου καὶ ἡ ἀποστολὴ εἰς αὐτοὺς ἐμβασμάτων.

10. Ἡ διαπραγματεύσις καὶ σύναψις συμβάσεων ναυπηγήσεως ἢ ἀγοραπωλησίας πλοίων.

11. Ἡ ἐπιμέλεια τῶν ἀπαιτήσεων καὶ ὑποχρεώσεων τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ἑταιρείας πλοίων ἐξ οἰασδήποτε συμβατικῆς ἢ ἐξωσυμβατικῆς αἰτίας (ἀβαρίαί, συγκρούσεις κλπ.) καὶ ἡ διενέργεια πάσης ἄλλης πράξεως ἐντὸς ἢ ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος συναφoῦς πρὸς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, ἐξαιρουμένων τῶν μετὰξὺ ἑλληνικῶν λιμένων μεταφορῶν.

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

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

Ἡ πρακτόρευσις τῶν πλοίων τῆς ἑταιρείας εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας ἢ ἄλλαι ἐργασίαι πλὴν τῶν ἐπιτρεπομένων, δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν παρεχομένην ἔγκρισιν.

Ἀκολουθῶς σημειοῦνται αἱ ὑποχρεώσεις τῆς ἐγκαθισταμένης ἑταιρείας-ἦτοι :

α) Ὑποχρέωσις καταθέσεως ἐντὸς δύο μηνῶν ἐγγυήσεως ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου διὰ πᾶσαν ζημίαν, τὴν ὁποῖαν θὰ ὑφίστατο τοῦτο ἐκ τῆς παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν Α. Ν. 89 καὶ 378 ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἑταιρείας,

β) Ὑποχρέωσις κατ' ἔτος ἐνημερώσεως τῶν Ὑπουργείων Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (ΔΩΝ. Τμ. 1) περὶ τῆς διευθύνσεως τῶν γραφείων, ὡς καὶ

του ἀριθμοῦ καὶ τῶν στοιχείων ταυτότητος τοῦ παρά τῆ ἑταιρεία ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ.

γ) Ἀπαγόρευσις ἀναμίξεως τοῦ ἀλλοδαποῦ προσωπικοῦ τῆς Ἑταιρείας ἐν Ἑλλάδι εἰς ἑτέρας, πέραν τῶν ἐπιτρεπομένων δραστηριοτήτων.

δ) Ὑποχρέωσις καλύψεως δι' εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ἐξ ὀλοκλήρου τῶν δαπανῶν λειτουργίας καὶ τῆς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ.

ε) Ὑποχρέωσις γνωστοποιήσεως ἐντὸς 150ῆμέρου πρὸς Ὑπουργεῖα Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πάσης μεταβολῆς τῆς ἑταιρείας, ὡς πρὸς τὴν ἰθαγένειάν της, τὸν τύπον της, τὴν ἔδραν καὶ τὸ ἀντικείμενόν της.

Τὰ αὐτὰ δικαιώματα παρέχονται, αἱ αὐταὶ ὑποχρεώσεις ἀναλαμβάνονται καὶ τὰ αὐτὰ ὡς ἀνωτέρω περιλαμβάνονται καὶ εἰς τὰς ἐκδιδόμενας κοινὰς ἀποφάσεις τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ὑπαγωγὴν ἡμεδαπῶν ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν εἰς τὰς διατάξεις τῶν Α. Ν. 89 καὶ 378, ἥτις γίνεται συμφώνως πρὸς τὴν παρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ Α. Ν. 378/1968.

Σημειοῦται ὅτι, ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ Α. Ν. 378/1968 μέχρι τέλους 1969 ἐξεδόθησαν περὶ τὰς 190 κοινὰι ἀποφάσεις δι' ἐγκατάστασιν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ 80 δι' ὑπαγωγὴν ἡμεδαπῶν τοιούτων εἰς τὸν Α. Ν. 378.

2. ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

2. 1. Γενικά

Δοθείσης τῆς μεγάλης σημασίας καὶ τοῦ ἐξόχως σημαντικοῦ ρόλου τῶν τηλεπικοινωνιῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, εἶναι εὐνόητον ὅτι οὐδεμία πρόοδος θὰ ἦτο δυνατόν νὰ σημειωθῆ καὶ οὐδεμία ἐγκατάστασις ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ἦδύνατο νὰ εὐνοηθῆ, ἄνευ τῆς παροχῆς τῶν ἀπαιτουμένων τηλεπικοινωνιακῶν ὑπηρεσιῶν.

Εἰς τὸ θέμα τοῦτο ἀναφερόμεθα κατωτέρω, προβαίνοντες εἰς τὴν διάκρισιν, ἀφ' ἑνὸς τῆς τηλεπικοινωνιακῆς ἐξυπηρετήσεως, ἥτις παρέχεται πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τοῦ τηλεπικοινωνιακοῦ δικτύου τῆς χώρας καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς ὑφισταμένης δυνατότητος πρὸς παροχὴν καὶ λήψιν σημάτων κλπ. ἀπευθυνομένων πρὸς πλοῖα καὶ προερχομένων ἐκ πλοίων, ὑπὸ σταθμῶν ἀσυρμάτου ἐγκατεστημένων ἐν τῇ χώρᾳ.

2. 2. Τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτησις ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων

Ἡ ἐν γένει παροχὴ τηλεπικοινωνιακῶν ὑπηρεσιῶν ἐν Ἑλλάδι ἔχει ἀναληφθῆ ὑπὸ τοῦ Ὄργανισμοῦ Τηλεπικοινωνιῶν Ἑλλάδος (Ο. Τ. Ε.), ἰδρυθέντος τὸ ἔτος 1949, διὰ τοῦ Ν. Δ. 1049/1949.

Κατὰ τὸ διάστημα τῆς διαρρευσάσης εικοσαετίας, μεταξύ 1949 - 1969, ὁ Ο.Τ.Ε. ὑπερεδεκαπλασίασε τοὺς συνδρομητὰς ἀστικῆς τηλεφωνίας. Ἐνῶ κατὰ τὸ 1949 ἀντεστοίχει 1 τηλέφωνον εἰς 100 κατοίκους, κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1968 ὁ λόγος ἠῦξήθη εἰς 8,6. Ὑπολογίζεται ὅτι, μέχρι τέλους 1972, ἐν τηλέφωνον θὰ ἀντιστοιχῆ εἰς δύο πενταμελεῖς οἰκογενείας. Ἐκ παραλλήλου τὸ δίκτυον τῆς ὑπεραστικῆς τηλεφωνίας, τὸ ὁποῖον ἀνῆρχετο τὸ 1949 εἰς 39,882 χλμ., ἠῦξήθη εἰς 850,203 χλμ., ἐπετεύχθη δὲ αὐτοματοποιήσις εἰς 35 πόλεις καὶ κωμοπόλεις. Ὑπολογίζεται ὅτι μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1971, ποσοστὸν ἀνερχόμενον εἰς 92 % τῶν ὑπεραστικῶν συνδιαλέξεων θὰ διεξάγεται αὐτομάτως.

Τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἐνδιαφέρει ἰδιαιτέρως ἡ διεθνῆς τηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία.

Ὡς πρὸς ταύτην σημειοῦται ὅτι, ἐναντι 4 ἀσυρματικῶν κυκλωμάτων, τὰ ὁποῖα ὑφίσταντο κατὰ τὸ 1949 (μὲ Λονδῖνον, Ρώμην, Κάϊρον καὶ Νέαν Ὑόρκην), κατὰ τὸ 1969 ὑφίστανται 208 κυκλώματα παρέχοντα τὴν δυνατότητα ἐπικοινωνίας μεθ' ὄλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου.

Ἀνάλογος αὔξισις ἐσημειώθη εἰς τὰ τηλεγραφήματα διὰ TELEX (τηλέ-τυπα).

Εἰδικώτερον ἀναφέρονται τὰ ἐξῆς διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις :

α) Ἰκανοποιοῦνται ἀμέσως αἱ αἰτήσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ γραφείων, ὡς καὶ τῶν οἰκιῶν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ διευθυντῶν, διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τηλεφωνικῶν συνδέσεων.

β) Περιωρίσθησαν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν αἱ καθυστερήσεις εἰς τὰς μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ τηλετυπικὰς συνδέσεις καὶ

γ) Παρέχεται ἄμεσος καὶ κατ' ἐξάφαισιν τηλετυπικὴ ἐγκατάστασις εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Σταθμὸν σημαντικὸν διὰ τὴν διεθνή ἐπικοινωνίαν τῆς Ἑλλάδος ἀπετέλεσεν ἡ γενομένη ἔναρξις, ἀπὸ 23ης Δεκεμβρίου 1969, τοῦ Διεθνοῦς Αὐτομάτου Τηλεφωνικοῦ Κέντρου Ἀθηνῶν. Κατὰ τὸ πρῶτον στάδιον τῆς λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ Κέντρου διεξάγεται αὐτομάτως ἡ τηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία μετὰ τῶν χωρῶν Βελγίου, Δανίας, Δυτ. Γερμανίας, Ἑλβετίας, Ἰταλίας, Λουξεμβούργου, Λίχτενσταϊν, Νορβηγίας, Ὁλλανδίας καὶ Σουηδίας. Μετὰ τῶν δέκα τούτων χωρῶν ἔχουν δυνατότητα αὐτομάτου ἐπικοινωνίας ἅπαντες οἱ συνδρομηταὶ τῶν ἐντεταγμένων εἰς τὸ αὐτόματον ἐθνικὸν δίκτυον κέντρων.

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Ο. Τ. Ε., μέχρι τοῦ Ἰουνίου 1970, θὰ ἐπεκταθῆ ἡ αὐτόματος ἐπικοινωνία καὶ μετὰ τῶν χωρῶν Μεγάλης Βρετανίας καὶ Γαλλίας.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ Διεθνοῦς Αὐτομάτου Τηλεφωνικοῦ Κέντρου ἐπετεύχθη ἡ ἡμιαυτόματος τηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῶν Η. Π. Α., τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Ἰσπανίας, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

Ἐξ ἄλλου, ἐντὸς τοῦ πρώτου εξαμήνου τοῦ 1970, ἡ Ἑλλὰς θὰ διαθέτῃ σταθμὸν ἐδάφους διὰ τὴν τηλεφωνικὴν, τηλεγραφικὴν καὶ τηλεοπτικὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν Η.Π.Α., τῆς Μεγάλης Βρετανίας, καὶ τοῦ Καναδᾶ. Ὁ σταθμὸς οὗτος ἐθεμελιώθη κατὰ τὸ 1969 εἰς Θερμοπύλας, εἶναι ὁ ἔκτος ἐγκαθιστάμενος εἰς τὴν Ἑυρώπην καὶ ἡ συνολικὴ δαπάνη κατασκευῆς του θὰ ἀνέλθῃ εἰς 129.000.000 δρχ.

2. 3. Παράκτιοι σταθμοί διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων

Τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν διεθνή ἀνταπόκρισιν, ἐν τῇ Κινητῇ Ναυτικῇ Ὑπηρεσίᾳ, ἤτοι πάσης φύσεως ἐπικοινωνίαί ξηρᾶς πρὸς πλοῖα καὶ ἀντιστρόφως, προβλέπονται ὑπὸ τοῦ Διεθοῦς Κανονισμοῦ Ραδιοεπικοινωνιῶν (Radio Regulations - Cepenè 1967), τοὺς ὁποίους ἔχει ἀποδεχθῆ καὶ ἐφαρμόζει καὶ ἡ Ἑλλάς. Συμφώνως πρὸς τοὺς, ὡς εἴρηται, Διεθνεῖς Κανονισμούς, αἱ προμνησθεῖσαι ἀνταποκρίσεις, διεξάγονται μέσῳ παρακτίων σταθμῶν.

Οὕτω παρ' ἡμῖν, αἱ Τηλεπικοινωνίαί αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐμπορικῶν ἐν γένει πλοίων διεξάγονται βασικῶς, μέσῳ Παρακτίων Ραδιοτηλεγραφικῶν καὶ Ραδιοτηλεφωνικῶν Σταθμῶν τοῦ Ο. Τ. Ε. (κυρίως τοῦ παρακτίου σταθμοῦ Ο.Τ.Ε. Λούτσας) καὶ ἀφοροῦν εἰς :

α'. Τὴν μεταβίβασιν καὶ λήψιν Ραδιοτηλεγραφημάτων καὶ Ραδιοτηλεφωνημάτων διευθύνσεως ξηρᾶς - πλοίων καὶ ἀντιστρόφως.

β'. Τὴν διαχείρισιν σημάτων «κινδύνου», «ἐπείγοντος» καὶ «ἀσφαλείας» ὡς καὶ

γ'. Τὴν ἀναμεταβίβασιν, μετὰ τοῦ ἐθνικοῦ δικτύου, Ραδιοτηλεγραφημάτων ἢ Ραδιοτηλεφωνημάτων προοριζομένων πρὸς ἑτέρας χώρας (κυρίως αἰτήσεις ξένων ἐμπορικῶν πλοίων πλεόντων πλησίον τῆς Ἑλλάδος καὶ μὴ δυναμένων νὰ ἐπικοινωνήσουν ἀπ' εὐθείας μετὰ τῶν χωρῶν τῶν).

Παραλλήλως, ὁ αὐτὸς Παράκτιος Σταθμὸς Ο. Τ. Ε. (Λούτσας - SVA) εἶναι ἐπιφορτισμένος ἀρμοδίως καὶ μὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, κινουμένων εἰς τὴν περιοχὴν, βασικῶς τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλασσοῦ χώρου, ἐπὶ θεμάτων:

- Παροχῆς ἰατρικῶν συμβουλῶν,
- Μετεωρολογικῶν δελτίων,
- Ὁριαίων σημάτων,
- Δελτίων πληροφοριῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. κλπ.

Αἱ ἀνωτέρω ὑπηρεσίαι, ὡς συμβαίνει μὲ πολλὰ ἐκ τῶν μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν, παρέχονται ὑπὸ εἰδικῶν Κρατικῶν Παρακτίων Σταθμῶν (Coast Guard κλπ.), χαρακτηριζομένων ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν ὡς «εἰδικῶν σταθμῶν» (Spesial Service Stations).

Ἡ σημασία τῶν Παρακτίων σταθμῶν διὰ τὴν μετὰ τῶν πλοίων ἐπικοινωνίαν εἶναι μεγίστη.

Τὸ 1949, ἡ Ἑλλάς διέθετε 1 παράκτιον σταθμὸν μεσαίων κυμάτων. Σήμερον ὑφίστανται 6 τοιοῦτοι σταθμοί, διὰ τῶν ὁποίων παρέχονται καὶ λαμβάνονται μηνύματα καὶ ἐκ τῶν ναυτιλλομένων, τηλεγραφικῶς καὶ τηλεφωνικῶς, ἀνεξαρτήτως σημείου, εἰς τὸ ὅποιον εὐρίσκεται τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον.

Πέραν τῶν σταθμῶν τούτων, προβλέπεται ἐγκατάστασις δικτύου ὑπερβραχέων κυμάτων διὰ τὴν σύνδεσιν τῶν εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας πλεόντων σκαφῶν μετὰ τοῦ ὑπεραστικοῦ δικτύου τοῦ Ο.Τ.Ε.

Ὅμοίως ἔχει προγραμματισθῆ εἰς νέος παράκτιος σταθμὸς εἰς τὴν Δυτικὴν Πελοπόννησον, ὁ ὁποῖος θὰ ἐπικοινωνῆ μέσῳ τεχνητοῦ τηλεπικοινωνιακοῦ δορυφόρου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν, κυρίως τῶν ποντοπόρων πλοίων.

Συναφώς αναφέρεται ότι ή άρμοδία ύπηρεσία του Υ. Ε. Ν. μελετά, μετά τον πρόσφατον έφοδιασμόν του Λ.Σ. δια συγχρόνου τηλεπικοινωνιακού ύλικού και τής μετ' όλίγον ολοκληρουμένης βασικής ύποδομής (κτιριακαί έγκαταστάσεις - έκπαιδευσις προσωπικού κλπ.), νά γίνη έντός του έτους 1970 ή δοκιμαστική λειτουργία «Υ π η ρ ε σ ι α κ ο ύ Πα ρ α κ τ ί ο υ Σ τ α θ μ ο ύ Λ. Σ.», όστις θά καλύπτη, εις πρώτην φάσιν, τήν περιοχήν Μεσογείου και έν συνεχεία όλόκληρον τήν ύδρόγειον με άντικείμενα τά έξής :

α'. Τακτική ένημέρωσις τής ύπηρεσίας (Υ.Ε.Ν.) επί του στίγματος τών Έλληνικών πλοίων (ύποτύπωσις).

β'. Παρακολούθησις τής κανονικής εκτελέσεως άκτοπλοϊκών δρομολογίων και άμεσον ένημέρωσιν ύπό του Σταθμού Λ. Σ. τών Λιμενικών Άρχών — μέσω του λειτουργούντος ήδη ύπηρεσιακού δικτύου Λιμενικών Άρχών — επί τής άκριβοϋς ώρας κατάπλου τών πλοίων. (Ένημέρωσις άναμενόντων επιβατών κυρίως εις περιόδους αίχμών επιβατικής κινήσεως).

γ'. Ένημέρωσις πληρωμάτων Έλληνικών πλοίων επί «ύ π η ρ ε σ ι α κ ώ ν θ ε μ ά τ ω ν».

δ'. Παράλληλος, πρòς τον παράκτιον σταθμόν Ο. Τ. Ε., παρακολούθησις (άκρόασις) τών συχνοτήτων κινδύνου (500 και 2182 KC/S), πρòς επαύξησιν τών προϋποθέσεων άσφαλείας τής άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση. Η περι ής πρόκειται «ύπηρεσία άκρόάσεως» πραγματοποιείται σήμερα, ύπό τής ύπηρεσίας Τηλεπικοινωνιών Λ. Σ., με λίαν ίκανοποιητικά άποτελέσματα.

3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

3. 1. Είσαγωγή. Συμβολή Ε.Τ.Β.Α. εις ανάπτυξιν Ναυτιλίας. Άναγκαιότητα και προσπάθειαι ίδρύσεως Ναυτιλιακής Τραπεζής έν Ελλάδα

Έν Ελλάδα διεν ύφίσταται έξειδικευμένος φορεϋς δια τήν άσκησιν τής ναυτιλιακής πίστεως.

Τήν έξειδικευμένην πίστιν, ώς πρòς μέν τον τομέα τής βιομηχανίας εκπροσωπεί ή Ε.Τ.Β.Α., ώς πρòς δε τας επενδύσεις (μακροπρόθεσμος δανεισμός) δύο Τράπεζαι Έπενδύσεων.

Αί ύφιστάμεναι, έμπορικαί καλούμεναι, Τράπεζαι ή Τράπεζαι καταθέσεων (Έθνική, Έμπορική, Λαϊκή - Ίονική, Έμπορικής Πίστεως, Γενική Τράπεζα πρώην Μετοχ. Ταμείου Στρατού, American Express, First National City Bank, Nova Scotia κ.ά.) άσχολοϋνται με τήν χρηματοδότησιν πάσης φύσεως επιχειρήσεων.

Έκ τών ύπαρχόντων μέχρι τουδε στοιχείων προκύπτει ότι τò μεγαλύτερον μέρος τών πρòς τήν Ναυτιλιαν μακροπροθέσμων χορηγήσεων έχει πραγματοποιηθῆ ένό τής Ε.Τ.Β.Α., ακολουθούν δε ή Έθνική Τράπεζα τής Ελλάδος και ή Έμπορική.

Ἡ βραχυπρόθεσμος πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πιστοδότησις διενεργεῖται ὑφ' ὄλων τῶν Ἐμπορικῶν Τραπεζῶν.

Ὁρισμένοι ἐκ τῶν Τραπεζῶν αὐτῶν (Ἐθνικὴ, Ἐμπορικὴ, American Express) πρὸς μείζονα ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες εἶναι ἐγκατεστημένοι εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἴδρυσαν εἰς τὸ ἐπίγειον ὑποκαταστήματα, τὰ ὁποῖα ἀπεκάλεσαν «ναυτιλιακά».

Κατὰ τὰ ἐγκαίνια τοῦ τοιοῦτου Ὑποκαταστήματος τῆς Τραπεζῆς Πειραιῶς ἐλέχθη παρὰ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπεζῆς ταύτης ὅτι αὕτη θὰ μετατραπῆ εἰς τὸ μέλλον, ὡς σύνολον, εἰς ναυτιλιακὴν Τράπεζαν.

Γεγονὸς παραμένει ὅτι, ἔναντι τῶν λιάν ὑψηλῶν κεφαλαίων, τὰ ὁποῖα ἀξιοῖ ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, ἰδίᾳ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἢ ἀγορὰν πλοίων, ἡ ἑλληνικὴ κεφαλαιαγορὰ εἶναι λιάν ἰσχυρὴ καὶ περιορισμένων δυνατοτήτων.

Λόγῳ τῆς τοιαύτης περιορισμένης δυνατοτήτος συμβολῆς τῆς ἑλληνικῆς κεφαλαιαγορᾶς καὶ λόγῳ — ἄφ' ἑτέρου — τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἡ πιστοδότησις τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν ἢ ἀγορὰν πλοίων, διενεργεῖται κυρίως ὑπὸ τῶν ξένων πιστωτικῶν ἰδρυμάτων.

Ἦδη, ὁμως, κατενοήθη ὅτι, δὲν εἶναι δυνατόν ἡ Ἑλλάς νὰ καταστῆ ναυτιλιακὴ χώρα περιοπῆς, ἄνευ ἰδίου ἐξειδικευμένου φορέως ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως. Τοῦτο θεωρεῖται τρόπον τινά, καὶ ὡς χρέος τῆς Ἑλλάδος ἔναντι τῆς μεγάλης Ναυτιλίας τῆς.

Τὴν σχετικὴν προσπάθειαν συστάσεως ἐν Ἑλλάδι τοιοῦτου ἐξειδικευμένου φορέως (Ναυτιλιακῆς Τραπεζῆς) ἔχει ἀναλάβει ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, ἥτις, — ὡς εἶναι εὐλογον — ἀναζητεῖ κεφάλαια καὶ συνεργασίαν εἰς τὰς ἀγορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Εἶναι πρόωρον, εἰσέτι, νὰ διατυπωθῆ οἰαδήποτε ἐν προκειμένῳ πρόβλεψις. Ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἐπιχειρηματικότης τοῦ Ἑλληνοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὅστις ἐκυριάρχησε τῶν ἀνταγωνιστῶν του, εἶναι στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα ὑποβοηθοῦν τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν. Ἐξ ἑτέρου, ἡ σημερινὴ κατάστασις τῆς διεθνοῦς κεφαλαιαγορᾶς, εἰς τὴν ὁποίαν τὰ ἐπιτόκια δανεισμοῦ ἐμφανίζονται λιάν ὑψηλά, ἡ διασπορὰ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ἀνὰ τὰ κύρια ναυτιλιακὰ κέντρα τῆς ὑψηλίου καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα θὰ ἐπιμεῖνη — ἀσφαλῶς καὶ ὀρθῶς — εἰς τὴν παραμονὴν τοῦ ἐλέγχου τοῦ ἰδρυθησομένου Ναυτιλιακοῦ Πιστωτικοῦ Ἰδρυματος εἰς ἑλληνικὰς χεῖρας, ἀποτελοῦν σχετικῶς δυσόλινα στοιχεῖα καὶ δυσχερείας.

Γεγονὸς παραμένει ἡ ἀναγκαιότης ὑπάρξεως εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὴν πρώτην οὐσιαστικῶς ναυτιλιακὴν χώραν τοῦ κόσμου, ἐξειδικευμένου φορέως ναυτιλιακῆς πίστεως, ὅστις θὰ ἀναλάβῃ πλέον ἐνεργὸν συμμετοχὴν εἰς τὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μακροπροθέσμους χορηγήσεις διὰ ναυπηγήσεις καὶ ἀγορὰς πλοίων.

Κατὰ τὰ λοιπά, αἱ ἐν Ἑλλάδι ἐμπορικαὶ Τράπεζαι θὰ συνεχίσουν τὴν χορηγήσιν βραχυπροθέσμων καὶ μεσοπροθέσμων δανείων ἢ ἐιδικῆς φύσεως δανείων — κατὰ τὰ κατωτέρω ἐκτιθέμενα — πρὸς κάλυψιν τῶν ἀμειωτέρων καὶ τρεχουσῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας.

3. 2. Χρηματοδότησις διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων ἐν Ἑλλάδι

Τὸ μέτρον ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον ἀπετέλεσεν ἔναυσμα διὰ τὴν ἔναρξιν δραστηριοποιήσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐν Ἑλλάδι, εἶναι τὸ τοιοῦτον τῆς χρηματοδοτήσεως διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων ἐν Ἑλλάδι, ἔναντι παροχῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν δανειοδοτοῦσαν Τράπεζαν.

Μετὰ τὰ πρῶτα εὐμενῆ ἀπατελέσματα, σημαντικὸς ὑπῆρξεν ὁ ρυθμὸς ἀξήσεως τῶν ἐγκρίσεων δανείων διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ τὰς ἐπισκευὰς πλοίων. Ἡ εὐθυγράμμισις τῶν ὄρων δανειοδοτήσεως τῶν ἐργασίων αὐτῶν πρὸς ἐκείνους ποὺ ἰσχύουν εἰς ἄλλας ναυπηγικὰς χώρας, εἶχεν ἐπακόλουθον τὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα. Ἡ ἄνοδος τῶν ἐγκρίσεων σχετικῶν δανείων ἐκ μέρους τῆς Ε. Τ. Β. Α. ἀπὸ 73 ἐκ. δραχμᾶς περίπου τὸ 1966, εἰς 2,4 δις. τὸ 1969, ἀποκαλύπτει τὸν βαρύνοντα ρόλον τῆς Τραπεζῆς εἰς τὴν δραστηριοποίησιν τοῦ τομέως.

Κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη ἐχρηματοδοτήθη ἡ κατασκευὴ 22 πλοίων τύπου S. D. 14, χωρητικότητος 15.000 τόννων ἕκαστον, 6 πλοίων Bulk Carriers, 33.000 τόννων καὶ 59 μικροτέρων τουριστικῶν καὶ ἄλλων σκαφῶν.

Ἐν προκειμένῳ ἰσχύουν τὰ ἀκόλουθα :

Α'. Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ δανείων πρὸς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων ἐν Ἑλλάδι καὶ μέχρι ποσοστοῦ 80% τῶν δαπανῶν αὐτῶν.

Ἡ ἐξόφλησις τῶν δανείων τούτων θὰ διενεργῆται ἐντὸς 9 ἐτῶν, διὰ 18 ἴσων ἑξαμηνιαίων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, τῆς πρώτης καταβλητέας μετὰ πάροδον ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου. (Ἀποφ. Ν.Ε. 1509/1/14-9-68, ἔδαφ. 4 παρ. V, κεφάλαιον 2ον, ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1545/4/21-10-69 ἀποφάσεως Ν.Ε.).

Β'. Ἡ, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, 9ετῆς προθεσμία, ἐντὸς τῆς ὁποίας δέον νὰ ἐξοφλῶνται τὰ χορηγούμενα πρὸς ναυπήγησιν πλοίων ἐν Ἑλλάδι δάνεια, δέον νὰ ἄρχηται τὸ βραδύτερον ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος 24, τὸ πολὺ, μηνῶν ἀπὸ τῆς συνάψεως τοῦ σχετικοῦ δανειστικοῦ συμβολαίου. [Ἀποφ. Ν.Ε. 1469/6/26-8-67 παρ. 5, ὡς ἀντικατεστάθη ὑπὸ τῆς 1545/4/21-10-69 (παρ. 1 ἔδ. 3) ἀποφάσεως Ν.Ε.].

Γ'. Τὸ ἀνώτατον ἐπιτόκιον διὰ τὴν, κατ' τὰ ἀνωτέρω, κατασκευὴν πλοίων εἰς ἑλληνικὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις καθορίζεται εἰς 6,5% ἐτησίως, ἄνευ εἰσπράξεως προμηθείας. (Ἀπόφασις Ν.Ε. 1509/1/14-9-68, κεφ. 3, παρ. 1/1 στοιχείον δ', ὡς ἀντικατεστάθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1545/4-21-10-69, παρ. 1, ἔδ. 2 ἀποφάσεως τῆς Ν.Ε.).

Δ'. Ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Συντονισμοῦ Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς ἐξουσιοδοτήθη ὁ Ὑπουργὸς Οἰκονομικῶν, ὅπως παρέχῃ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὰς Ἐμπορικὰς Τραπεζὰς ὑπὲρ συναπτόντων συμβάσεις ναυπηγήσεως πλοίων εἰς ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα ἐφοπλιστῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς ὑψώσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου μέχρι τοῦλάχιστον τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ χορηγηθησομένου δανείου ὑπὸ τὰς, ὑπὸ τῆς Ν.Ε., καθορισθείσας προϋποθέσεις. (Ἀποφάσεις Ε.Σ.Ο.Π. 153/1967, 154/1967, 307/1967, 412/1968, 425/1968).

Ε'. Αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν, κατὰ τ' ἀνωτέρω, παροχὴν τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἔχουν ὡς ἀκολούθως :

- (α) Ἡ ἐγγύησις θὰ παρέχεται κατὰ περίπτωσιν, κατόπιν προτάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετ' εἰσήγησιν τῆς χρηματοδοτοῦσης Τραπεζῆς, ἀναφέρουσα καὶ τὰς προσφερομένας ὑπὸ τοῦ, ὑπὲρ οὗ, ἡ ἐγγύησις ἀσφαλείας.
- (β) Ἡ ἐγγύησις θὰ παρέχεται ὑπὸ τὴν ἔνστασιν τῆς διζήσεως διὰ τὴν ὀφειλὴν πρὸς τὴν Τράπεζαν, μέχρι ποσοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς ποσοστὸν 30% τῆς συμπεφωνημένης τιμῆς τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου, τοῦ Δημοσίου ἀναλαμβάνοντος τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως καταβάλῃ εἰς τὴν Τράπεζαν, μέχρι τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ, τὸ σύνολον τοῦ ἀνεξοφλήτου μέρους τῆς πιστώσεως, ἀνεξαρτήτως ἐὰν τοῦτο προέρχεται ἐκ κεφαλαίου, τόκων, προμηθειῶν καὶ λοιπῶν ἐξόδων.
- (γ) Αἱ τοιαῦται ἐγγυήσεις θὰ παρέχονται, κατὰ προτίμησιν, πρὸς κάλυψιν συναπτομένων δανείων διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων εἰς ἀντικατάστασιν πλοίων τύπου Liberty, ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι καὶ τὸ ναυπηγούμενον πλοῖον θὰ τεθῆ ἐπίσης ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.
- (δ) Τὸ Δημοσίον θὰ δικαιούται προμηθείας ὀριζομένης εἰς 0,35% ἐτησίως, βαρυνούσης τόν, ὑπὲρ οὗ, ἡ ἐγγύησις. Ἡ προμήθεια αὕτη, λογιζομένη ἐπὶ τοῦ ἐκάστοτε ἐνεργοῦ ὑπολοίπου τῆς ἐγγυήσεως, θὰ εἰσπράττεται ὑπὸ τῆς δανειοδοτοῦσης Τραπεζῆς καὶ θὰ ἀποδίδεται τῷ Δημοσίῳ, κατὰ τὰ κεκανονισμένα. (Ἀπόφασις Ν.Ε. 1469/6/26-8-67 ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1478/5/8-11-67 ἀποφάσεως Ν.Ε.).

ΣΤ'. Ἡ τηρητέα διαδικασία διὰ τὴν, κατὰ τ' ἀνωτέρω, παροχὴν τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἔχει ὡς ἀκολούθως :

(Ἀπόφασις Ε.Σ.Ο.Π. 30/1968).

- (α.1) Ὑποβολή, ἐκ μέρους τοῦ ἐνδιαφερομένου, αἰτήσεως πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς ἣν νὰ διαλαμβάνεται ὅτι αἰτεῖται τὴν συνηγορίαν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὴν Ε.Σ.Ο.Π. διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, διὰ τὸ παρ' αὐτοῦ συναφθησόμενον δάνειον, πρὸς ἐξόφλησιν τῆς συμφωνουμένης τιμῆς ναυπηγήσεως πλοίου εἰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις λειτουργούσας ἐν Ἑλλάδι, συμφώνως πρὸς τὰς ἰσχύουσας ἐκάστοτε ἀποφάσεις τῆς Ν.Ε., καὶ ὅτι τὸ ναυπηγηθῆσόμενον πλοῖον θὰ τεθῆ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, μέχρι τοῦλάχιστον τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ δανείου.
- (α.2) Ἐὰν πρόκειται περὶ ἀντικαταστάσεως παρηλίκων πλοίων θὰ ἀναφέρεται τὸ ὄνομα, κ.ο.χ., ἔτος ναυπηγήσεως καὶ πλοιοκτησία τοῦ πλοίου.
- (β.1) Διὰ τὰ, πάσης φύσεως, πλοῖα τὰ προοριζόμενα δι' ἐσωτερικὰς θαλασσίας μεταφορὰς (ἐπιβατηγὰ, ἐπιβατηγὰ — ὀχηματαγωγά — μικρὰ πετρελαιοφόρα, πλοῖα ἀναψυχῆς κλπ.), ἡ, ὡς ἄνω, αἰτήσεις δέον νὰ συνοδεύηται ὑπὸ συνηγορίας μεσολαβούσης Τραπεζῆς, βασιζομένης εἰς ἀνάλογον οἰκονομικοτεχνικὴν μελέτην, δι' ἧς θὰ προκύπτῃ ἡ δυνατότης ἐξυπηρετήσεως τοῦ χορηγηθῆσομένου δανείου.

(β.2) Δέν απαιτείται τοιαύτη ἐκ τῶν προτέρων συνηγορία μεσολαβούσης Τραπεζῆς, προκειμένου διὰ ναυπηγήσεις πάσης φύσεως πλοίων, προοριζομένων δι' ἐξωτερικὰς θαλασσίας μεταφοράς, ὡς καὶ διὰ τὰ τουριστικὰ ἐπιβατηγά.

(γ.1) Εἰσήγησις τοῦ Υ.Ε.Ν. εἰς ἣν θὰ ἀναφέρονται καὶ οἱ τυχόν ὑπ' αὐτοῦ ὑποδειχθησόμενοι πρόσθετοι ὅροι καὶ προϋποθέσεις τῆς παροχῆς τῆς γνωμοδοτήσεως τῆς Ε.Σ.Ο.Π., πρὸς παροχήν, ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, εἰς ἣν διὰ τὰ πλοῖα τῆς περιπτώσεως β.1 δέον νὰ ἀναγράφηται, ὅτι ὑφίσταται συνηγορία Τραπεζῆς, ὡς καὶ ἡ ἐπωνυμία ταύτης. Εἰς τὴν, ὡς ἄνω, εἰσήγησιν θὰ ἀναγράφηται ὡσαύτως καὶ ἡ παρασχεθεῖσα ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔγκρισις σκοπιμότητος ἐπὶ τοῦ ὑπὸ ναυπήγησιν πλοίου.

(γ.2) Ἡ ἀνωτέρω εἰσήγησις τοῦ Υ.Ε.Ν. διαβιβάζεται πρὸς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν, Ὑποεπιτροπὴν Πιστώσεων, ἣτις γνωμοδοτεῖ πρὸς τὴν Ε.Σ.Ο.Π. ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος παροχῆς τῆς αἰτουμένης ἐγγυήσεως (ἀπόφασις Ν.Ε. 1535/1/29-7-69).

(δ) Λήψις ἀποφάσεως ὑπὸ τῆς Ε.Σ.Ο.Π. καὶ κοινοποιήσις ταύτης εἰς Υ.Ε.Ν. καὶ Ὑπουργὸν Οἰκονομικῶν.

(ε) Διαβίβασις, ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν., τῆς ρηθείσης ἀποφάσεως τῆς Ε.Σ.Ο.Π. εἰς τὴν μεσολαβούσαν Τράπεζαν καὶ τὸν Ὑπουργὸν Οἰκονομικῶν διὰ τὴν ὑπ' αὐτοῦ χορήγησιν, μετὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς ἀπαιτουμένης σχετικῆς μετὰ τὴν δανειοδότησιν διαδικασίας, τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου. Ζ'. Ἡ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἀπόφασις τῆς Ε.Σ.Ο.Π. δὲν δεσμεύει τὰς δανειοδοτούσας Τραπεζάς, ὡς πρὸς τὴν χορήγησιν ἢ μὴ τοῦ αἰτουμένου δανείου εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον.

Η'. Τά, κατὰ τ' ἀνωτέρω, δάνεια χορηγούμενα, ὑπὸ τῶν, ἐν Ἑλλάδι, Τραπεζῶν εἰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις πρὸς τὸν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τῆς πληρωμῆς τῆς ἀξίας ποντοπόρων πλοίων ναυπηγουμένων διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων εἰς ἐλληνικὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις, συνομολογοῦνται εἰς συνάλλαγμα.

Ἡ λήψις τῶν ἀνωτέρω δανείων πραγματοποιεῖται εἰς δραχμάς, βάσει τῆς, κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς λήψεως, ἐπισήμου τιμῆς ἀγορᾶς συν/τος ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἡ δὲ ἐξόφλησις τούτων κατὰ κεφάλαιον, τόκους προμηθείας καὶ λοιπὰ ἔξοδα εἰς ἐλευθέρως διαθέσιμον, ὑπὸ τοῦ ὀφειλέτου, αὐτούσιον συνάλλαγμα. (Α.Ν. 136/1967).

Θ'. Τὸ μὴ χρηματοδοτούμενον ποσοστὸν, ἐξ 20% τῆς ἀξίας τῶν ναυπηγουμένων ἐν Ἑλλάδι πλοίων, καλύπτεται δι' εἰσαγωγῆς ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων συναλλάγματος ὡς ἀκολούθως :

Ποσοστὸν 5%, ἅμα τῇ ὑπογραφῇ τῆς συμβάσεως.

Ποσοστὸν 15% τμηματικῶς, τῆς εἰσαγωγῆς συναλλάγματος ὀλοκληρουμένης τὸ βραδύτερον ἐντὸς 24 μηνῶν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως, ἐντὸς πάντοτε τῶν τιθεμένων συμβατικῶν προθεσμιῶν (Ν.Ε. 1545/9/21-10-69).

Ι'. Παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτῆτας ὅπως,

ἀντί τῆς κατὰ τ' ἀνωτέρω εἰσαγωγῆς συναλ/τος ποσοστοῦ % ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου, τοῦτο συμψηφίζεται μὲ τὸ καταβαλλόμενον ὑπ' αὐτῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν συνάλλαγμα, διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὸ τίμημα τοῦ σκάφους, ὅπερ ἐν συνεχείᾳ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν, ἀπ' εὐθείας, ἀγορὰν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ μέρους τῶν ἀναγκαίων ὑλικῶν κατασκευῆς τοῦ πλοίου (μηχαναί, σίδηρα κλπ.). (Ἀποφ. Ν.Ε. 1545/9/21-10-69).

3. 3. Ἰσχύοντες κανόνες χρηματοδοτήσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, γραφείων καὶ πρακτορείων

3. 3, 1. Βασικοὶ κανόνες

Τὰ ἐν προκειμένῳ σήμερον ἰσχύοντα ἔχουν ὡς ἑξῆς, περιλαμβανόμενα εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 525/54/1552/11-2-70 ἀπόφασιν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, δι' ἧς ἐκωδικοποιήθησαν αἱ ἀφορῶσαι ἐν γένει εἰς τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας τὰς χρηματοδοτήσεις καὶ λοιπὰς τοποθετήσεις τῶν Τραπεζῶν, ἀποφάσεις :

Α'. Δάνεια διὰ κεφάλαιον Κινήσεως

1. Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδότησις τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀνεγνωρισμένων ναυτικῶν γραφείων, πρακτορείων καὶ ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς ἀκολουθῶς :

- (α) Διὰ δανείων μέχρις 750.000 δραχμῶν κατ' ἀνώτατον ὄριον κατὰ πλοῖον πρὸς ἀντιμετώπισιν δαπανῶν ἐφοδιασμοῦ ὡς καὶ διαφόρων ἐξόδων καὶ λοιπῶν ὑποχρεώσεων τῶν προσεγγιζόντων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἐξωτερικοῦ.
- (β) Διὰ δανείων μέχρι 200.000 δραχμῶν κατὰ πλοῖον ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐκτελοῦν πλόας ἐξωτερικοῦ, πρὸς ἀντιμετώπισιν δαπανῶν πληρωμῆς μισθῶν εἰς ἀπολυομένους ναυτικούς, χορηγήσεως προκαταβολῶν εἰς οἰκογενεῖας ναυτιλομένων, καταβολῆς ἐξόδων προετοιμασίας ἀποστολῆς πληρωμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικόν καὶ λοιπῶν ἐκτάκτων ἀναγκῶν.
Ἡ ἐξόφλησις τῶν ὡς ἄνω χρηματοδοτήσεων δεόν νὰ ἐνεργῆται ἐντὸς 60 ἡμερῶν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς χορηγήσεως δι' εἰσαγωγῆς ἀναλόγου ποσοῦ συναλλάγματος.
- (γ) Διὰ προεξοφλήσεως γραμματίων ἢ συναλλαγματικῶν τριμήνου κατ' ἀνώτατον ὄριον διαρκείας ἄνευ δικαιολογητικῶν μέχρι συνολικοῦ ποσοῦ 250.000 δραχμῶν κατὰ ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἢ γραφεῖον διαχειρίσεως πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μέχρι ποσοῦ 50.000 δραχμῶν κατὰ γραφεῖον πρακτορεύσεως πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν. Γραφεῖα Διαχειρίσεως πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἀντιπροσωπεύοντα πλείονας τῆς μῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεις δύνανται νὰ χρηματοδοτῶνται διὰ ἐκάστην τούτων μὲ τὸ ἄνω ὀριζόμενον ποσὸν τῶν δραχ. 250.000. Ἡ χρηματοδότησις δύναται νὰ ἐπαναχορηγῆται μετὰ πάροδον 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐξοφλήσεως ἐκάστης ἀναλήψεως.

2. Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδότησις ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων :

- (α) Διὰ δανειῶν μέχρι ποσοστοῦ 50% τῶν εἰσπρακτέων ναύλων τῆς ναυλώσεως (ἐξαιρέσει τῶν ναύλων διακινήσεως εἰς τὸ ἐσωτερικόν) ἢ τῶν μισθωμάτων τῆς χρονοναυλώσεως, πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, με τρίμηνον κατ' ἀνώτατον ὄριον προθεσμίαν ἐξοφλήσεως ἐπὶ τῇ προσκομίσει τοῦ οἰκείου ναυλοσυμφώνου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν αὐξάνεται εἰς 70%.
- (β) Δι' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ μέχρι ποσοστοῦ 10% τοῦ ὑπ' αὐτῶν εἰσαχθέντος κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος συναλλάγματος, ὡς καὶ τοῦ εἰς δραχμὰς καταβαλλομένου ἀντιτίμου ναύλων καὶ εἰσιτηρίων, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἐξομοιοῦται, κατὰ τὴν παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος ἰσχύουσαν διαδικασίαν, πρὸς συνάλλαγμα. Τῆς διὰ τῆς παρούσης διατάξεως προβλεπομένης χρηματοδοτήσεως ἔναντι εἰσαχθέντος συναλλάγματος τυγχάνουν ἅπασαι αἱ ἑλληνικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπαγωγῆς τῶν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89/67 καὶ 378/68.
- Ἡ τοιαύτη χορήγησις, ἐνεργουμένη βάσει τῶν ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος τηρουμένων στοιχείων, δεόν νὰ παρουσιάξῃ αὐξομειώσεις ἀναλόγους πρὸς τὰς ἐκάστοτε ἀνάγκας τῆς ἐπιχειρήσεως.

Β. Δάνεια δι' ἀγορὰν πλοίων

1. Πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαίαν⁽¹⁾

Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ δανειῶν δι' ἀγορὰν πλοίων νηολογημένων ὑπὸ ξένην σημαίαν, ὑπὸ τοὺς ἀκολουθοῦντας ὄρους :

- (α) Δέον νὰ προσκομίζεται ἄδεια σκοπιμότητος τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
- (β) Τὸ ἀγορασθησόμενον πλοῖον δεόν νὰ νηολογῆται ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, ἡ δὲ χορήγησις τοῦ δανείου θὰ λαμβάνῃ χώραν ὑπὸ τὰς ἀκολουθοῦντας προϋποθέσεις :
- I. Ἡ ἐλευθέρα πώλησις καὶ ὑποθήκεις τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαποὺς καὶ ἡ διάθεσις τοῦ συν/τος ἐκ τῆς πώλησεως ἢ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως θὰ ἐπιτρέπεται μόνον μετὰ τὴν ὀλοσχερῆ ἐξόφλησιν τοῦ δανείου δι' ἐκχωρήσεως ἀναλόγου ποσοῦ συν/τος.
 - II. Ἐν περιπτώσει ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου, ἡ ἀποζημιώσις θὰ καταβάλληται εἰς συν/μα καὶ δραχμὰς ἀναλόγως τοῦ ὀφειλομένου μέρους τοῦ δανείου.
 - III. Τὸ ποσὸν τοῦ χορηγηθησομένου δανείου δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὸ 70% τῆς συνολικῆς δαπάνης ἀγορᾶς τοῦ πλοίου με ἀνώτατον ὄριον 12.000.000 δραχμὰς κατὰ πλοῖον.
 - IV. Ἡ προθεσμία ἐξοφλήσεως δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν πενταετίαν ἀπὸ

1) Ὅρα καὶ μεταβατικὰς διατάξεις

τῆς ἡμερομηνίας τῆς οἰκειᾶς δανειστικῆς συμβάσεως, ἢ δὲ ἐξόφλησις τοῦ δανείου, ἐνεργουμένη δι' εἰσαγωγῆς συν/τος εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις, πλὴν τῆς περιπτώσεως πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἐσωτερικοῦ, δεόν νά καθορίζηται δι' ἴσων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, κατ' ἀνώτατον ὄριον ἑξαμηνιαίων, ἀρχομένων τὸ ἀργότερον ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δανειστικῆς συμβάσεως. Προκειμένου περὶ πλοίων τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας ἢ ἀκτοπλοίας τὸ ἀνώτατον ὄριον τῆς προθεσμίας ἐξοφλήσεως ὀρίζεται εἰς 10 ἔτη.

2. Πλοῖα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν

Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ δανείων δι' ἀγορὰς πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

- (α) Τὸ ἀγορασθῆσόμενον πλοῖον δεόν νά εἶναι ἡλικίας ἀπαραιτήτως κάτω τῶν 15 ἐτῶν.
- (β) Τὸ ποσὸν τοῦ δανείου δὲν δύναται νά ὑπερβαίῃ τὸ 50% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου μὲ ἀνώτατον ὄριον 3.000.000 δραχμὰς κατὰ πλοῖον.
- (γ) Ἡ ἐξόφλησις τῶν δανείων δεόν νά πραγματοποιηθῆται ἐντὸς τριῶν ἐτῶν διὰ 5 ἴσων ἑξαμηνιαίων δόσεων, τῆς πρώτης καταβλητέας μετὰ ἓν ἔτος ἀπὸ τῆς χορηγήσεως.

Γ'. Δάνεια διὰ ναυπηγήσεις, μετασκευάς, ἐπισκευάς κλπ. πλοίων εἰς ἐλληνικὰ ναυπηγεῖα

1. Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ δανείων πρὸς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν κατασκευὴν, μετασκευὴν, ἐπισκευὰς ἢ συμπληρώσεις πλοίων πάσης κατηγορίας (φορτηγῶν, ἐπιβατηγῶν, ferry boat, ἀλιευτικῶν κλπ.) ἀνεξαρτήτως μεγέθους τούτων, ἐν Ἑλλάδι καὶ μέχρι ποσοστοῦ 80% τῶν δαπανῶν τούτων. Ἡ ἐξόφλησις τῶν δανείων τούτων θά διενεργῆται ἐντὸς 9 τῶν πολὺ ἐτῶν, διὰ 18 ἴσων ἑξαμηνιαίων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, τῆς πρώτης καταβλητέας μετὰ πάροδον ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ κατὰ τὰ ἄνω 9ετία δεόν νά ἄρχεται ἐντὸς 24 μηνῶν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς συνάψεως τοῦ οἰκείου δανειστικοῦ συμβολαίου.

2. Προκειμένου περὶ δανείων διὰ ναυπήγησιν καὶ μετασκευὴν πλοίων, παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τὰς ἐμπορικὰς Τραπεζὰς, τὴν Ἑλληνικὴν Τράπεζαν Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως, ὡς καὶ τὰς λειτουργούσας ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπὰς Τραπεζὰς, ὅπως χρηματοδοτῶνται ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, διὰ προεξοφλήσεως ἀπαιτήσεών των προερχομένων ἐκ δόσεων τῶν ἄνω δανείων των, ὡς ἀκολουθῶς :

- (α) Μέχρι ποσοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὸ ὕψος τῶν ληγουσῶν κατὰ τὰ ἐκάστοτε προσεχῆ τέσσαρα ἔτη τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, ἐξ ἰδίων τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος διαθεσίμων, ἐπὶ ἐπιτοκίῳ πρὸς 3,25% (τρία καὶ εἴκοσι πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν) ἐτησίως.

(β) Μέχρι ποσού αντιστοιχούντος εις τὰς ὑπολοίπους τοκοχρεωλυτικὰς δόσεις, ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος διαχειριζομένων διαθεσίμων κεφαλαίων Δημοσίων Ὄργανισμῶν, ἐπὶ ἐπιτοκίῳ πρὸς 4,25% (τέσσαρα καὶ εἴκοσι πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν) ἐτησίως.

Ἡ λῆξις τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρω χρηματοδοτήσεων τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὰς Τραπεζὰς θὰ συμπίπτῃ μὲ τὴν λῆξιν τῶν ἀντιστοίχων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων τῶν δανείων τῶν πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις.

(γ) Εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Τράπεζαν Βιομηχανικῆς Ἀναπτύξεως καὶ τὰς ἐν Ἑλλάδι λειτουργοῦσας ἀλλοδαπὰς Τραπεζὰς, καθορίζεται ὅτι αἱ Τράπεζαι αὗται θὰ ἀναλαμβάνωσι τὴν εἰδικὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως ποσοστὸν τοῦλάχιστον 25% ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν χρηματοδοτήσεων τῶν πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ἔναντι τῶν ὁποίων αἰτοῦνται ὅπως πιστοποιηθῶσιν αὗται ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, καλύπτωσι κατὰ περίπτωσιν ὡς ἀκολουθῶς :

I. Ἡ μὲν Ε.Τ.Β.Α. ἐξ ἰδίων αὐτῆς διαθεσίμων εἰς δραχμάς,

II. τὰ δὲ ἐν Ἑλλάδι λειτουργοῦντα ὑποκαταστήματα τῶν ἀλλοδαπῶν Τραπεζῶν, δι' εἰσαγωγῆς ἐκάστοτε ἰσοπόσου, πρὸς τὸ ὡς ἄνω ποσοστὸν (25%) συναλλάγματος.

Τὰ ἐκ τῶν ὡς ἄνω (I - II) πηγῶν ἀντλούμενα κεφάλαια θὰ κατανέμονται συμμετρῶς εἰς ἀπάσας τὰς τοκοχρεωλυτικὰς δόσεις ἐκάστου ναυπηγικοῦ δανείου.

(δ) Ἐφ' ὅσον ἡ χρηματοδοτοῦσα Τράπεζα ποιεῖται χρῆσιν τῆς ὑπὸ τοῦ τετάρτου κεφαλαίου, παρ. I. β' τῆς ὑπ' ἀριθ. 1509/14.9.68 (θέμα 1ον) ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς παρεχομένης εὐχερείας ἀναλήψεως ποσοστοῦ τῶν παρ' αὐτῆς χορηγουμένων δανείων πρὸς ναυπήγησιν καὶ μετασκευὴν πλοίων ἐκ τῶν παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος ὑποχρεωτικῶν ἀτόκων καταθέσεων τῆς, τὸ ἐκάστοτε ὕψος τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω χρηματοδοτήσεώς της ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος θὰ περιορίζεται ἀναλόγως.

3. Ἐπὶ τῶν ἄνω χορηγουμένων δανείων καὶ μόνον διὰ ναυπήγησιν πλοίων ἐν Ἑλλάδι δύναται νὰ παρέχῃται, ἐγκρίσει τῆς Ἐπιτροπῆς Συντονισμοῦ Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς, ἡ ἐγγύησις τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ὑπὸ τοὺς ἀκολουθῶντος ὁρους :

I. Ἡ ἐγγύησις θὰ παρέχῃται κατὰ περίπτωσιν, κατόπιν προτάσεως τοῦ κ. Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ αἰτήσεως τοῦ ἐνδιαφερομένου διαβιβασομένης τῇ Ὑποεπιτροπῇ Πιστώσεων πρὸς γνωμοδότησιν, καὶ συνοδευομένης ἀπαραιτήτως :

(α) Ὑπὸ ἐγγράφου τῆς μελλούσης νὰ χορηγήσῃ τὸ δάνειον Τραπεζῆς, ἐξ οὗ νὰ ἐμφαίνηται ὅτι ἡ ἐν λόγῳ Τράπεζα παρέσχε μετ' ἐξέτασιν τῶν σχετικῶν στοιχείων τὴν προέγκρισιν αὐτῆς διὰ τὴν χορήγησιν τοῦ δανείου καὶ ὅτι ἡ ὀριστικὴ ἐγκρίσις θὰ παρασχεθῇ ἅμα τῇ ὑποβολῇ αὐτῆ τῶν ὀριστικῶν σχεδίων καὶ μελέτην τοῦ σκάφους, καὶ

- (β) ὑπὸ βεβαιώσεως τῆς χρηματοδοτοῦσης Τραπεζῆς περὶ τῆς τεχνικῆς ἐπαρκειᾶς τοῦ Ναυπηγείου διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ναυπηγηθησομένου πλοίου.
- II. Ἡ ἐγγύησις θὰ παρέχεται ὑπὸ τὴν ἔνστασιν τῆς διζήσεως διὰ τὴν ὀφειλὴν πρὸς τὴν Τράπεζαν μέχρι ποσοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς ποσοστὸν 30% τῆς συμπεφωνημένης τιμῆς τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου, τοῦ Δημοσίου ἀναλαμβάνοντος τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως καταβάλλῃ εἰς τὴν Τράπεζαν, μέχρι τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ, τὸ σύνολον τοῦ ἀνεξοφλήτου μέρους τῆς πιστώσεως, ἀνεξαρτήτως ἂν τοῦτο προέρχεται ἐκ κεφαλαίου, τόκων, προμηθειῶν καὶ λοιπῶν ἐξόδων.
- III. Αἱ τοιαῦται ἐγγυήσεις θὰ παρέχονται, κατὰ προτίμησιν, πρὸς κάλυψιν συναπτομένων δανείων διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων εἰς ἀντικατάστασιν πλοίων τύπου Liberty ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι καὶ τὸ ναυπηγούμενον πλοῖον θὰ τεθῆ ἐπίσης ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.
- IV. Τὸ Δημόσιον θὰ δικαιούται προμηθείας ὀριζομένης εἰς 0,35% ἐτησίως, βαρυνούσης τὸν ὑπὲρ οὗ ἡ ἐγγύησις. Ἡ προμήθεια αὕτη λογιζομένη ἐπὶ τοῦ ἐκάστοτε ἐνεργοῦ ὑπολοίπου τῆς ἐγγυήσεως θὰ εἰσπράττεται ὑπὸ τῆς δανειοδοτοῦσης Τραπεζῆς καὶ θὰ ἀποδίδεται τῷ Δημοσίῳ κατὰ τὰ κεκανονισμένα.
4. Περιπτώσεις χρηματοδοτήσεως ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ὧν τὸ ἐταιρικὸν κεφάλαιον ἀνήκει κατὰ πλειοψηφίαν εἰς ἀλλοδαποὺς ὑπηκόους, διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων εἰς ἐλληνικὰ ναυπηγεῖα, ἀσχέτως νηολογήσεως ἢ μὴ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, δεόν νὰ τίθενται ὑπ' ὄψιν τῆς Ὑποεπιτροπῆς Πιστώσεων πρὸς ἔγκρισιν.

5. Δάνεια χορηγούμενα διὰ τὴν ναυπήγησιν ποντοπόρων πλοίων, συνομολογοῦνται εἰς συνάλλαγμα, τῆς ἐξοφλήσεως τῶν ἐνεργουμένης δι' εἰσαγωγῆς συν/τος ἐκ μέρους τῶν ὑποχρέων ἐφοπλιστῶν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 136/27.9.67 (Φ.Ε.Κ. 169/3.10.67 Τ.Α.).

6. Αἱ ὡς ἄνω πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις χορηγήσεις τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων ἐν Ἑλλάδι, ὡς τελοῦσαι ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν τοῦ Δημοσίου, δὲν θὰ συνυπολογίζονται εἰς τὸ ὕψος τῶν χρηματοδοτήσεών των, ἐφ' οὗ λογίζεται τὸ ἐκ 0,005 ποσοστὸν κρατήσεως ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Συμβάσεως 19 Μαρτίου 1962.

Δ'. Ἐπιτόκια

Τὰ ἰσχύοντα ἐπιτόκια ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως χρηματοδοτήσεων τῆς Ναυτιλίας ἔχουν ὡς κάτωθι :

- (α) Χρηματοδοτήσεις δι' ἀγορὰν πλοίων ἐπιτόκιον 11% πλέον προμηθείας 1% ἐτησίως, ἰσχύς ἀπὸ 1.1.1970

- (β) Χρηματοδοτήσεις διὰ ναυπηγήσεις καὶ μετασκευὰς πλοίων
ἐπιτόκιον 6,05% ἐτησίως, ἄνευ προμηθείας
- (γ) Χρηματοδοτήσεις δι' ἐπισκευὰς καὶ συμπληρώσεις πλοίων
ἐπιτόκιον 6% πλέον προμηθείας 0,5% ἐτησίως
- (δ) Διὰ πάσης φύσεως κεφάλαιον κινήσεως
ἐπιτόκιον 9% πλέον προμηθείας 1% ἐτησίως

Ε'. Μεταβατικαὶ Διατάξεις

1. Ἐγγυήσεις δι' ἀγορὰν πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν
Ἡ ἰσχὺς τῶν ἄνω διατάξεων (παρ. Β, 1) τελεῖ ἐν ἀναστολῇ μέχρι 30ῆς Ἰουνίου 1970.

Πρὸς τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν ἐνδιαφερομένων φυσικῶν ἢ νομικῶν προσώπων διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ νηολόγησιν ἐν συνεχείᾳ αὐτῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν τοιαύτην, ἐπιτρέπεται ὅπως αἱ Τράπεζαι, μετὰ προηγουμένην πάντοτε εἰδικὴν ἔγκρισιν τῆς Ὑποεπιτροπῆς Πιστώσεων, χορηγοῦν αὐτοῖς ἐγγυητικὰς ἐπιστολάς καλυπτούσας ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν προθεσματικῶς τυχὸν διακανονιζομένην, ὀλικῶς ἢ μερικῶς, ἀξίαν αὐτῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ τυχὸν χορηγουμένης πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους πιστοδοτήσεις ἐκ μέρους Τραπεζῶν ἢ λοιπῶν Πιστωτικῶν Ὁργανισμῶν τῆς ἁλλοδαπῆς.

Αἱ ἐν λόγῳ ἐγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ θὰ ἐκδίδονται ὑπὸ τοὺς ἀκολουθοῦντας ὅρους :

- (α) Ἡ παρεχομένη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς πιστωτικὴ διευκόλυνσις εἴτε ὑπὸ τὴν μορφήν προθεσματικοῦ διακανονισμοῦ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, εἴτε ὑπὸ τὴν μορφήν χορηγήσεως πιστώσεων, ἥτις θὰ καλύπτεται, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, διὰ τῆς χορηγήσεως ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν ἐκ μέρους τῶν Τραπεζῶν, δὲν θὰ δύναται νὰ εἶναι βραχυτέρα τῶν τεσσάρων ἐτῶν, δυναμένη νὰ ἐξοφλῆται διὰ ἴσων ἐξαμηνιαίων ἢ ἐτησίων δόσεων
- (β) Θὰ προσκομίζεται εἰς τὰς Τραπεζὰς ἄδεια σκοπιμότητος τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καὶ
- (γ) θὰ ἀναλαμβάνηται ὑποχρέωσις ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ὅπως τὸ ἀγοραζόμενον πλοῖον νοηλογοῦν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν
- (δ) θὰ κατατίθεται ἐγγραφοῦς ὑπεύθυνος δήλωσις τοῦ ἀγοραστοῦ πλοιοκτῆτου, διαλαμβάνουσα τὰ κάτωθι :
- Ὅτι εἰς περίπτωσιν καταπτώσεως, ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει τῆς ἐγγυήσεως, οὗτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως καλύψῃ ἐντὸς ἐξαμήνου ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καταπτώσεως δι' ἰδίου αὐτοῦ συν/τος, τὴν πληρώτριαν τῆς ἐγγυήσεως Τράπεζαν, διὰ τὸ πληρωθησόμενον ὑπ' αὐτῆς ποσὸν συν/τος, συνομολογούμενης ποινικῆς ρήτρας ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἐν περιπτώσει μὴ καλύψεως τῆς ἀνωτέρω ὑποχρεώσεώς του, εἰς ποσοστὸν 30% τοῦ ἐξαχθησόμενου καλύμματος τῆς ἐγγυήσεως.

Ἡ κατὰ τὰ ἄνω ποινικὴ ρήτρα ἐκ 30% ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου δέον νὰ καλύπτεται διὰ προσωπικῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς, εἰς δραχμάς, τοῦ αἰτούντος.

Διὰ τοῦ ποσοῦ τούτου τῆς τυχόν καταπιπτομένης ἐγγυήσεως, δι' ὃ θὰ λάβῃ χώραν χορήγησις συν/τος, ὁ ὑπὲρ οὗ ἐγγύησις θέλει χρεωθῆ εἰς τὸν παρὰ τῆ Τραπεζῆ τῆς Ἑλλάδος ἐξωλογιστικὸν λ/σμόν του συν/τος, ἐξουσιοδοτῶν πρὸς τοῦτο ἀνεκκλήτως τὴν ἐν λόγῳ Τράπεζαν.

2. Ἐγγυήσεις δι' ἀγορὰν πλοίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ πρὸς ἀνανέωσιν τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

Ἐξουσιοδοτεῖται ἡ Ὑποεπιτροπὴ Πιστώσεων ὅπως ἐξετάξῃ ὑποβαλλομένας αὐτῇ μέσῳ Ἑλληνικῶν Τραπεζῶν αἰτήσεις ὑπὸ ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν ἔγκρισιν παροχῆς ὑπὲρ αὐτῶν τραπεζικῶν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν, πρὸς κάλυψιν μέχρι ποσοστοῦ 50% κατ' ἀνώτατον ὄριον τοῦ τιμήματος τῶν ἀγοραζομένων πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, ὑπὸ τοὺς ἀκολουθοῦς ὅρους :

- (α) Τὰ ἀγοραζόμενα πλοῖα δέον ὅπως εἶναι ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ὀλικῆς χωρητικότητος 500 - 3.000 κόρων καὶ θὰ ἀντικαθιστοῦν ρητῶς κατονομαζόμενα ὑπερήλικα πλοῖα τῶν αἰτουμένων πλοιοκτητῶν, φέροντα ἑλληνικὴν σημαίαν, θὰ νηολογῶνται δὲ ἐπ' ὀνόματι τῶν αὐτῶν ἑλληνικῶν φυσικῶν ἢ νομικῶν προσώπων, ἰδιοκτητῶν τῶν ἀντικαθιστωμένων ὑπερηλικῶν σκαφῶν.
- (β) Ἡ ἐγγύησις θὰ καλύπτῃ, ὡς ἀνωτέρω σημειοῦται, μέχρι τοῦ 50% τοῦ τιμήματος τοῦ ἀγοραζομένου πλοίου, τοῦ ὑπολοίπου καλυπτομένου δι' ἰδίου συν/τος τοῦ ἀγοραστοῦ πλοιοκτήτου.
- (γ) Ἡ παροχὴ τῶν ἐγγυήσεων θὰ ἐνεργῆται ἐπὶ τῆ καταθέσει ὑπὸ τοῦ ἀγοραστοῦ πλοιοκτήτου ἐγγράφου ὑπευθύνου δηλώσεώς του, ὡς ἄνω παράγρ. Ε/1δ.
- (δ) Διὰ τὴν ἔγκρισιν ὑπὸ τῆς Ὑποεπιτροπῆς Πιστώσεων, βάσει τῆς παρουσίας τῆς χορηγήσεως τῶν ἄνω ἐγγυήσεων, οἱ ἐνδιαφερόμενοι δέον νὰ ὑποβάλλουν τὰς σχετικὰς αἰτήσεις των μέσῳ τῶν μεσολαβουσῶν Τραπεζῶν, συνοδευόμενας ὑπὸ σχετικῆς προτάσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.
- (ε) Ἡ παρεχομένη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς πιστωτικὴ διευκόλυνσις, ἥτις θὰ καλύπτεται, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, διὰ τῆς χορηγήσεως ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν ἐκ μέρους τῶν Τραπεζῶν, δὲν θὰ δύναται νὰ εἶναι βραχυτέρα τῶν 4 ἐτῶν, δυναμένη νὰ ἐξοφλῆται διὰ ἴσων ἐξαμηνιαίων ἢ ἐτησίων δόσεων.
- (στ) Τὸ σύνολον τῶν διὰ τὸν ἄνω σκοπὸν παρασχεθησομένων ἐγγυήσεων δὲν δύναται νὰ καλύψῃ, διὰ τὸ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους 1970 χρονικὸν διάστημα, τὴν ἀγορὰν περισσοτέρων τῶν 20 (εἴκοσι) πλοίων κατ' ἀνώτατον ὄριον.

3. Χρηματοδότησις ναυπηγήσεως ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ἐν Ἑλλάδι

Κατ' ἐξαίρεσιν τῶν ἐν παραγράφῳ ΓΙ τῆς παρουσίας ἀναφερομένων, δάνεια διὰ

τήν ναυπήγησιν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν θὰ παρέχωνται ὑπὸ τοὺς κάτωθι ὅρους :

(α) Χρονικὴ διάρκεια δανείων 10 ἔτη, ἀρχομένη μετὰ πάροδον ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου καὶ πάντως ἐντὸς 24 τὸ πολὺ μηνῶν ἀπὸ τῆς συνάψεως τοῦ σχετικοῦ δανειστικοῦ συμβολαίου.

(β) Ἐπιτόκιον 5,80% ἐτησίως ἄνευ προμηθείας.

Οἱ ἄνω καθοριζόμενοι ὅροι δανειοδοτήσεως θὰ ἰσχύσουν ἐπὶ δανείων χορηγηθησομένων εἴτε οἴκοθεν ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν εἴτε μετ' ἔγκρισιν τῆς Υ.Π. (περιπτώσεις παροχῆς τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Δημοσίου) διὰ ναυπηγήσεις ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ὧν τὰ συμβόλαια ναυπηγήσεως θὰ ὑπογραφοῦν μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1971.

3. 3. 2. Τροποποιήσεις καὶ λοιποὶ θεσπισθέντες κανόνες

Ἐγένοντο ὀρισμένοι τροποποιήσεις τῶν διατάξεων περὶ χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτιλίας. Συγκεκριμένως κατὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1561/12-5-70 συνεδρίασιν τῆς Ν.Ε. ἐλήφθησαν αἱ ἐξῆς ἀποφάσεις αἱ ὁποῖαι καὶ ἐκοινοποιήθησαν ἀρμοδίως.

Τροποποιήσεις καὶ συμπλήρωσις ἀποφάσεως Ν. Ε. (συν. 1552/46/11-2-70) «περὶ κωδικοποιήσεως ἀποφάσεων περὶ χρηματοδοτήσεως Ναυτιλίας».

Ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ, ἀναφερομένη εἰς τὴν ἐν ἐπικεφαλίδι ἀπόφασίν τῆς Ἀπεφάσισεν τὴν συμπλήρωσιν καὶ τροποποίησιν τῶν ἀκολουθῶν διατάξεων αὐτῆς :

1) Τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἐδαφίου (α) τῆς παραγράφου Α) 1 ὡς κάτωθι :

α) Διὰ δανείων μέχρι 500.000 δραχμῶν κατ' ἀνάτατον ὄριον κατὰ πλοῖον πρὸς ἀντιμετώπισιν δαπανῶν ἐφοδιασμοῦ ὡς καὶ διαφόρων ἐξόδων καὶ λοιπῶν ὑποχρεώσεων τῶν προσεγγιζόντων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἐξωτερικοῦ.

2) Τὴν ἀντικατάστασιν τῆς παραγράφου Α)2 ὡς κάτωθι :

2. Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδοτήσις ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων :

α) Διὰ δανείων μέχρι ποσοστοῦ 50 % τοῦ ποσοῦ τῶν εἰσπρακτέων ναύλων τῆς ναυλώσεως (ἐξαιρέσει τῶν ναύλων διακινήσεως εἰς τὸ ἐσωτερικόν) ἢ τῶν μισθωμάτων τῆς χρονοναυλώσεως, πλοίων, ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς τρίμηνον διάστημα, ἐπὶ τῇ προσκομίσει τοῦ οἰκείου ναυλοσυμφώνου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν ἀξάνεται εἰς 70 %.

Ἡ ἐξόφλησις τῶν ἄνω δανείων δεόν νὰ ἐνεργῆται ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς χορηγήσεως διὰ πραγματικῆς εἰσαγωγῆς συναλλάγματος.

β) Δι' ἀνοικτοῦ λ/σμοῦ μέχρι ποσοστοῦ 5 % τοῦ ὑπ' αὐτῶν εἰσαχθέντος κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος συναλλάγματος ὡς καὶ τοῦ εἰς δραχμὰς καταβαλλομένου ἀντιτίμου ναύλων καὶ εἰσιτηρίων, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἐξομοιοῦται, κατὰ τὴν παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος ἰσχύουσαν διαδικασίαν, πρὸς συνάλλαγμα. Τῆς

διὰ τῆς παρούσης διατάξεως προβλεπομένης χρηματοδοτήσεως ἔναντι εἰσαχθέντος συν/τος τυγχάνουν ἅπασαι αἱ ἑλληνικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπαγωγῆς των εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 89/67 καὶ 378/68.

Ἡ τοιαύτη χορήγησις ἐνεργουμένη βάσει τῶν ὑπὸ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος τηρουμένων στοιχείων, δέον νὰ παρουσιάσῃ αὐξομειώσεις ἀναλόγους πρὸς τὰς ἐκάστοτε ἀνάγκας τῆς ἐπιχειρήσεως.

3) Τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἔδαφιου δ' τῆς παραγρ. Δ' ἐπιτόκια ὡς ἀκολουθῶς :

δ) Διὰ πάσης φύσεως κεφάλαιον κινήσεως : ἐπιτόκιον 10 % πλέον προμηθείας 1 % ἐτησίως.

4) Τὴν προσθήκην ἐν παραγρ. Ε/1 νέου ὑπεδαφίου ὑπὸ στοιχ. (ε) ὡς κάτωθι :

ε) Αἱ χορηγοῦσαι ἐγγυήσεις πρὸς ἑλληνικὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις Τράπεζαι δέον ὅπως διαπιστώνουν κατ' ἀσφαλῆ τρόπον τὴν πλοιοκτησίαν ἵνα καθίσταται βέβαιον ὅτι ἡ παρεχομένη ἐγγύησις καλύπτει ὄντως ἀγοραπωλησίαν πλοίου ξένων συμφερόντων.

5) Τὴν προσθήκην ἐν παραγρ. Ε' νέου ἔδαφιου ὑπ' ἀριθ. 4 ὡς ἀκολουθῶς :

6) Συναλλαγματικαὶ ὑποχρεώσεις Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων.

(α) Ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος δέον ὅπως παρακολουθῇ τὰς συναλλαγματικὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγουμένων, μετασκευαζομένων ἢ ἐπισκευαζομένων πλοίων.

(β) Αἱ χρηματοδοτοῦμαι ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις δέον νὰ τηροῦν τουλάχιστον Βιβλίον Ταμείου. Ὅμοιον δέον ὅπως τηρῆται καὶ διὰ τὰς ἐν Ἑλλάδι δαπάνας των, ἵνα βάσει τούτων καθορίζονται αἱ συναλλαγματικαὶ ὑποχρεώσεις των.

(γ) Συνιστᾶται ἡ αὐστηρὰ τήρησις τῆς προβλεπομένης τριμήνου προθεσμίας, διὰ τὴν εἰσαγωγὴν συναλλάγματος πρὸς κάλυψιν ἐν τῇ χώρᾳ εἰς δραχμὰς πάσης φύσεως δαπανῶν των.

3. 4. Πιστωτικὰ μέτρα ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν

I. Εὐεργετικὰ μέτρα διὰ τὰς καταθέσεις εἰς συνάλλαγμα

Διὰ τῆς 179/13 - 10 - 1967 Πράξεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ἐνεκρίθη ἡ, κατὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1472/16 - 9 - 1967 συνεδρίασιν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, ληφθεῖσα, τῇ εἰσηγήσει τοῦ Υ.Ε.Ν., ἀπόφασις αὐτῆς «περὶ λήψεως μέτρων διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα ἀποταμιεύσεων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ ἐργατῶν».

Διὰ τοῦ μέτρου αὐτοῦ ἐπετράπη εἰς τοὺς Ἕλληνας ναυτικούς καὶ τοὺς ἐργάτας τοὺς ἀπασχολουμένους ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ὅπως τηροῦν εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι πιστωτικὰ ἰδρύματα λογαριασμοὺς καταθέσεων εἰς ἐλευθέρως μετατρέψιμον συνάλλαγμα, εἴτε κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἀποδημίας των, εἴτε καὶ μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν των.

Αί εις συνάλλαγμα τοιαῦται καταθέσεις δύνανται νὰ ἐνεργῶνται ὑφ' οἷαν-
 ἴδηποτε μορφήν λογαριασμοῦ καταθέσεων, ἤτοι ὄψεως, ταμιευτηρίου, προθεσμίας,
 κ.λ.π., τὰ δὲ ἐπιτρεπόμενα δι' ἐκάστην κατηγορίαν ὄρια καταθέσεων ἀφέθησαν
 εἰς τὴν ἀπόλυτον ἐπιλογὴν τοῦ καταθέτου.

Τὰ ἐπιτόκια τῶν ὡς ἄνω καταθέσεων ὠρίσθησαν διὰ τὰς καταθέσεις ὄψεως
 καὶ προθεσμίας τὰ ἐκάστοτε ἰσχύοντα διὰ τὰς ἀντιστοίχους καταθέσεις εἰς δρα-
 χμάς, διὰ δὲ τὰς τοιαύτας ταμιευτηρίου εἰς 5,5 % ἀνεξαρτήτως ποσοῦ.

Αἱ καταθέσεις αὗται δύνανται νὰ ἐνεργῶνται εἰς δολλάρια, λίρας Ἀγγλίας,
 ἢ οἰονδήποτε ἐκ τῶν ἐλευθέρως μετατρεψίμων νομισμάτων.

Ἀργότερον, τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 105/4 - 6 - 1968
 ἀποφάσεώς του, ἐνέκρινε τὴν κατὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1496/16 - 4 - 58 Συνεδρίασιν τῆς
 Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς σχετικὴν ἀπόφασιν, δι' ἧς ἐξασφαλίζονται πλείονα
 εὐεργετήματα καὶ ὠφέλειαι εἰς τοὺς ἐν λόγῳ καταθέτας, ἀφ' ἑτέρου ἀπλοποιεῖται
 ἡ σχετικὴ διαδικασία κατὰ τε τὸ ἄνοιγμα καὶ τὴν κίνησιν τῶν ἐν λόγῳ λογα-
 ριασμῶν. Τὰ ἐπιτόκια ἠυξήθησαν κατὰ 0,5 % γενικῶς.

Τέλος, ἡ Κυβέρνησις κατὰ μῆνα Αὐγούστου 1969 (ἀπόφασις Νομισματικῆς
 Ἐπιτροπῆς 1532/19 - 8 - 69) ἐθέσπισεν ἔτι πλεονεκτικώτερα μέτρα διὰ τοὺς ναυ-
 τικούς, οἵτινες καταθέτουν τὰς εἰς συνάλλαγμα οἰκονομίας των εἰς Ἑλληνικὰ
 πιστωτικὰ Ἰδρύματα, ἤτοι :

α) Παρεσχέθη ἡ δυνατότης εἰς τοὺς ναυτικούς ὅπως μὴ ἐπιβαρύνονται μὲ
 τὴν διαφορὰν τῆς τιμῆς ἀγορᾶς καὶ πωλήσεως τῶν ξένων νομισμάτων, ὁπότε
 εἰς περίπτωσιν καταθέσεως ἢ ἀναλήψεως χρημάτων ἢ μετατροπῇ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς
 νομίσματος εἰς τὸ ἄλλο γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἰσχυοῦσης, κατὰ τὴν ἡμέραν
 τῆς ἀναλήψεως ἢ καταθέσεως, μέσης ἐπισήμου τιμῆς ἀμφοτέρων τῶν ξένων
 νομισμάτων.

β) Παρεσχέθη αὐξήσις ἐπιτοκίων ἀπὸ 1 - 10 - 1969 κατὰ 0,5 % ἕως 0,75 %
 ἀναλόγως τοῦ εἴδους τῶν καταθέσεων, ὥστε τὰ καθοριζόμενα νέα ἐπιτόκια νὰ
 εἶναι τὰ ὑψηλότερα διεθνῶς καὶ κατὰ 0,75 % ἕως 2,25 % μεγαλύτερα τῶν ἰσχύον-
 των ἐν Ἑλλάδι ἐπιτοκίων διὰ τὰς ἀντιστοίχους καταθέσεις εἰς δραχμάς.

γ) Παρεσχέθη εἰς τοὺς ναυτικούς, τοὺς προσωρινῶς ἢ ὀριστικῶς ἀποχω-
 ρούντας ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ εὐρισκομένους ἐν Ἑλλάδι ἢ εὐχέρεια
 νὰ καταθέτουν εἰς τοὺς λογαριασμοὺς των, ἀντὶ συναλλάγματος, τὰ καταβαλ-
 λόμενα εἰς αὐτοὺς παρὰ τῶν ἐνταῦθα ἐφοπλιστικῶν γραφείων ποσὰ εἰς δραχμάς,
 πρὸς ἐξόφλησιν ὀφειλομένων εἰς τοὺς ναυτικούς ἀποδοχῶν ἢ ἄλλων ἀποζημιώ-
 σεων, ἄς δικαιῶνται οὗτοι νὰ εἰσπράξουν ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν εἰς ξένο νό-
 μισμ. Παραλλήλως, πρὸς ἐξασφάλισιν ἀνέσεως χρόνου διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν
 καὶ εἰσπραξίν των τοιούτων ἀπολαυτῶν τοῦ ναυτικοῦ, παρεσχέθη ἡ δυνατότης
 ὅπως ἡ κατάθεσις αὐτῶν δύνανται νὰ λαμβάνη χώραν ἐντὸς ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς
 τελευταίας εἰσόδου τῶν καταθέσεων εἰς τὴν Χώραν.

δ) Παρεσχέθη εἰς τοὺς ναυτικούς δικαίωμα τραπεζικοῦ δανεισμοῦ κατὰ προτε-
 ραιότητα διὰ τὴν ἀποκατάστασίν των. Τὸ ποσοδὸν τῶν δανείων θὰ εἶναι τοὐλάχισ-
 στον ἴσον πρὸς τὸ μέσον ὕψος τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων τῶν δανειο-
 ληπτῶν κατὰ τὸ τελευταῖον 12μηνον.

II. Μειωμένος φόρος μεταβιβάσεως δι' αγοράν ακινήτων

Ἐξ ἄλλου, διὰ τοῦ τελευταίου Νομ. Δ/τος 310/1969 οἱ ναυτικοί, οἱ ἀγοράζοντες ἀκίνητα εἰς τὴν πατρίδα των, ἀπολαμβάνουν προσθέτου εὐεργετήματος καταβολῆς μειωμένων συντελεστῶν φόρου μεταβιβάσεως ἀκινήτων, ἤτοι 4 - 5 % κατὰ περίπτωσιν, ἐφ' ὅσον : α) ἔχουν πραγματοποιήσει συνολικῶς 3ετῆ ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἐξωτερικοῦ καὶ ὁ μισθός των καταβάλλεται εἰς συνάλλαγμα καὶ β) εἰσαγάγουν ἀποδεδειγμένως ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν ἀγοράν των ἀκινήτων κεφάλαιον, εἰς ξένον συνάλλαγμα.

III. Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ δασμῶν καὶ τέλη κυκλοφορίας αὐτοκινήτων

Τέλος, δι' ἐτέρου εὐεργετικοῦ μέτρου τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως (Ν.Δ. 270/1969) ἀπαλλάσσονται οἱ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἐργαζόμενοι Ἕλληνες (καὶ οἱ ναυτικοί μας) τῆς ὑποχρέωσεως καταβολῆς δασμῶν καὶ τελῶν κυκλοφορίας διὰ τὰ ὑπ' αὐτῶν εἰσαγόμενα καὶ χρησιμοποιούμενα αὐτοκίνητα κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν των εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ μέχρι τρίμηνον κατ' ἔτος.

4. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

4. I. Γενικά

Ἡ ναυτικὴ ἢ θαλασσίαν ἀσφάλισιν δύναται νὰ καλύπτῃ τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον, τὸν ναῦλον ἢ τὸ ἐλπιζόμενον κέρδος.

Ἰδιαιτέρα σημασία δι' ἤδη ἀναπτυχθέντας (εἰς τὸ πρῶτον μέρος, § 1.2, 2. D) λόγους ἔχει ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, καθ' ἣν ἀσφαλίζεται τὸ σκάφος ἢ τὸ σῶμα τοῦ πλοίου, τὰ ἐξαρτήματα τοῦ πλοίου, αἱ μηχαναὶ καὶ ἡ ἀστική, ἔναντι τρίτων, εὐθύνη.

Ὡς πρὸς τὴν θαλασσίαν ἀσφάλειαν, ἐν γένει, ἔχει θεσπισθῆ ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας, ἀναγνωρισθεῖσα κατὰ τὴν 19ην Σύνοδον τῶν μελῶν τῆς Γενικῆς Συμφωνίας Ἐμπορίου καὶ Τιμολογίων (GATT) τοῦ Μαΐου 1959.

Παγκοσμίως ἔχουν δημιουργηθῆ, ἐπιβληθῆ καὶ καθιερωθῆ ὄρισμένα κύρια ναυτασφαλιστικὰ ἢ θαλασσοσφαλιστικὰ ἀγορὰ.

Κυριώτεραι ἐξ αὐτῶν εἶναι ἡ τῆς Μεγ. Βρετανίας (Λονδίνου, ἡ σημαντικώτερα), Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Δυτ. Γερμανίας.

Ἡ ἀσφάλισιν δύναται νὰ γίνεται, ὡς εἰς πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν, εἰς ἀσφαλιστικὰς ἐταιρείας, ἀπ' εὐθείας ἢ ἐμμέσως (διὰ μεσιτῶν).

Ὁ μεγαλύτερος φορεὺς ναυτικῆς ἢ θαλασσίας ἀσφαλίσεως εἶναι τὰ Lloyd's τοῦ Λονδίνου.

Ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ναυτικὴν ἀσφάλισιν ἐν Ἑλλάδι, θίγομεν κατωτέρω τὰ ἀκόλουθα θέματα :

— Νομοθεσία διέπουσα ἐν Ἑλλάδι τὰ τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως.

— Σημερινή κατάσταση τῆς θαλασσίας ἢ ναυτικῆς ἀσφαλίσεως εἰς τὴν χώραν μας.

— Τὸ ἐν ὄψει νομοθετικὸν πλαίσιον διὰ τὴν δημιουργίαν ναυτoσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐν Ἑλλάδι καὶ τὴν σύστασιν Κοινοπραξίας Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν.

— Στοιχεῖα τινὰ περὶ τῆς ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων πολέμου.

4. 2. Νομοθεσία διέπουσα ἐν Ἑλλάδι τὰ τῆς ναυτικῆς (θαλασσίας) ἀσφαλίσεως

Τὰ τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἐν γένει διέπονται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ 14 τίτλου τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. (ἄρ. 257 - 288).

Αἱ πλεον ἐνδιαφέρουσαι, ἐξ ἀπόψεως ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, διατάξεις ἐξ αὐτῶν εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

α'. Ἀντικείμενον τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως δύναται νὰ εἶναι πᾶν ἔννομον συμφέρον, ἐκτιθέμενον εἰς θαλασσίους κινδύνους, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐπιζομένου κέρδους (ἄρ. 259).

β'. Δυναταὶ αἱ πλείονες ἀσφαλίσεις τοῦ αὐτοῦ συμφέροντος, αἱ ὅποια γίνονται ἄνευ δόλου (ἄρ. 260).

γ'. Περίπτωσις ἀσφαλίσεως, καθ' ἑκάστην γενομένην φόρτωσιν (ἄρ. 261).

δ'. Περίπτωσις ἀσφαλίσεως κατὰ πλοῦν (ἄρ. 263).

ε'. Περίπτωσις ἀσφαλίσεως τοῦ φορτίου (ἄρ. 264).

στ'. Ἐὰν ματαιωθῇ ὁ κίνδυνος ὀφείλεται ποσὸν ἴσον πρὸς τὸ $1/2$ τοῦ ἀσφαλιστροῦ, οὐχὶ δὲ ἀνώτερον τοῦ 0,50 % τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ποσοῦ (ἄρ. 265).

ζ'. Περίπτωσις ἀσφαλίσεως τοῦ ναύλου (ἄρ. 266 - 267).

η'. Τὸ ἀσφάλιστρον καθορίζεται κατὰ τὴν ἀξίαν τῶν ἠσφαλισμένων, κατὰ τὸν χρόνον ἐνάρξεως τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως (ἄρ. 268).

θ'. Ἀσφάλισις κατὰ κινδύνων πολέμου (πολεμικῶν κινδύνων), (ἄρ. 271 - 272).

ι'. Ἡ ρήτρα «ἐλεύθερον ἀβαρίας» ἀπαλλάσσει τὸν ἀσφαλιστὴν πάσης ὑποχρέωσως ἐκ ζημιῶν, αἵτινες δὲν συνιστοῦν ὀλικὴν ἀπώλειαν ἢ περίπτωσιν ἐγκαταλείψεως (ἄρ. 276).

ια'. Ἐπὶ ἀσφαλίσεως πλοίου ὁ νέος κτήτωρ ἐνέχεται, διὰ τὸ ἀσφάλιστρον, εἰς ὀλόκληρον μετὰ τοῦ παλαιοῦ (ἄρ. 277).

ιβ'. Ὑποχρέωσις τοῦ ἠσφαλισμένου νὰ γνωστοποιήσῃ ἀμελλητὶ εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τὴν πραγματοποιήσιν τοῦ κινδύνου (ἄρ. 278).

ιγ'. Ἐπὶ ἀσφαλίσεως φορτίου ἀρκεῖ, πρὸς νομιμοποίησιν τοῦ κατόχου, ἡ νόμιμος κατοχὴ τοῦ ἀσφαλιστηρίου καὶ τῆς φορτωτικῆς.

ιδ'. Δικαίωμα τοῦ ἠσφαλισμένου νὰ ἐγκαταλείψῃ εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τὰ ἀσφαλισθέντα ἀντικείμενα, καὶ νὰ ἀπαιτήσῃ τὸ ὀφειλόμενον, ἐπὶ ὀλικῆς ἀπώλειας, ἀσφάλισμα ὑπὸ ὀρισμένης προϋποθέσεως (ἄρ. 279 - 288).

4. 3. Σημερινὰ συνθήκαι θαλασσίας ασφαλίσεως ἐν Ἑλλάδι

Ὡς πρὸς τὴν ἄσκησιν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἢ θαλασσίας ασφαλίσεως, ἰσχύουν βασικῶς αἱ τιθέμεναι ὑπὸ τοῦ Ν. 1023/1917 — ὡς οὗτος ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρως — προϋποθέσεις, αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν ασφαλίσεως, ἥτοι (κατὰ τὸ ἄρ. 2 τοῦ προρρηθέντος νόμου) :

α'. Ἡ ἐπιχειρήσις ὀφείλει νὰ ἔχη τὸν νομικὸν τύπον τῆς Ἐταιρείας.

β'. Ἐπιτρέπεται κατ' ἐξαιρέσιν ἢ ἄσκησις ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ναυτικῶν ασφαλίσεων, ἐν Ἑλλάδι, ὑπὸ γραφείων ἀντιπροσωπεύσεως τῶν μεσιτῶν τῶν Ἀλοῦδ'ς Ἀγγλίας. (Τὰ γραφεῖα διαβιβάζουν τὰς ἐντολάς ασφαλίσεως πρὸς τοὺς ἐν Λονδίῳ ασφαλιστὰς - μέλη τοῦ Ἀλοῦδ'ς).

Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐμπορικῶν πλοίων εἶναι ἠσφαλισμένον εἰς τὸ Ἀλοῦδ. Τοῦτο συνεστήθη ἐπισήμως κατὰ τὸ 1871 (διὰ τοῦ Lloyd's act), ἀνεπισήμως ὅμως ὑφίστατο ἀπὸ 200 ἐτῶν, πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ Νόμου τούτου. Δι' αὐτοῦ ἔλαβε τὴν νομικὴν μορφήν τοῦ corporation (Νομ. Πρόσωπου Ἰδιωτικοῦ Δικαίου, ὅπερ ἀναγνωρίζεται ἐν Ἀγγλίᾳ). Ὁ νόμος οὗτος ὑπέστη τροποποιήσεις βραδύτερον.

Ἐν περιπτώσει ασφαλίσεως εἰς τὸ Ἀλοῦδ, ὁ κίνδυνος ἀναλαμβάνεται ὑφ' ἑνὸς ἢ πλείονων συνδικάτων, εἰς τὰ ὁποῖα εἶναι ὀργανωμένοι οἱ ασφαλιστὰς - μέλη τοῦ Ἀλοῦδ, οὐχὶ δὲ ὑπὸ τοῦ corporation of Lloyd's.

Ἐν Ἑλλάδι, ἡ ἀσφάλισις φορτίου καὶ ναύλου εἶναι ἐκ τῶν λίαν συνήθων; αἵτινες ἀποτελοῦν ἀντικείμενα ασφαλίσεως τῶν, εἰς τὴν χώραν, λειτουργουσῶν ασφαλιστικῶν ἐταιρειῶν, γραφείων, πρακτορείων καὶ τῶν ἀνεγνωρισμένων μεσιτῶν.

Ἡ ἀσφάλισις, με ἀντικείμενον τὸ σῶμα τοῦ πλοίου, εἶναι λίαν περιορισμένη.

Ἐλάχισται ασφαλιστικαὶ ἐταιρεῖαι ἀναλαμβάνουν τοιαύτας ἐξειδικευμένον χαρακτήρος ασφαλίσεις.

Ἡ πλέον γνωστὴ καὶ πλέον ἐξειδικευμένη Ἐταιρεία εἶναι ἡ «Α.Ε. ασφαλίσεως πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν».

Αὕτη ἰδρύθη κατὰ τὸ 1964 καὶ εἶναι θυγατρικὴ ἐταιρεία τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος (καὶ τῆς Ἀσφαλ. Ἐταιρείας «Ἐθνικῆ»). Τὸ ἀρχικόν της κεφάλαιον ἀνήρχετο εἰς 300.000 Λ.Α., κατὰ τὸ 1966 ἠῤῥῆθη εἰς 500.000 Λ.Α., σήμερον ἀνέρχεται εἰς 3.000.000 δολ. Εἰς τὴν «Α.Ε. Ἀσφαλίσεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν» εἶναι ἠσφαλισμένα 2.200 περίπου πλοῖα ἑλληνικῶν συμφερόντων, χωρητικότητος περίπου 18.000.000 TDW. Τὸ ποσοστὸν ἀναλαμβανομένου κινδύνου κυμαίνεται μεταξὺ 4 - 5 %. Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς ὅτι, κατὰ τὸ 1969, ἡ ἀνωτέρω Ἐταιρεία εἰσέπραξε περὶ τὰ 3 ἐκ. δολ. ἀσφάλιστρα.

Ἐτεραι ασφαλιστικαὶ ἐταιρεῖαι ἀναλαμβάνουσαι ασφαλίσεις πλοίων εἶναι, τοῦ συγκροτήματος Τραπεζῶν Ἐμπορικῆς - Ἰονικῆς (Φοῖνιξ, Γενικαὶ Ἀσφάλιστρες, Ἰονικὴ) κ. ἄ.

Ἡ ἰδρυθεῖσα τὸ 1963 ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν «Γενικαὶ Ἀσφάλειαὶ Ἑλλάδος» Ἑλληνικὴ Ναυτασφαλιστικὴ Κοινοπραξία «Greek Hull Insurance Pool» ἀπετέλεσε τὴν πρώτην προσπάθειαν δημιουργίας ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀπεσκόπει δὲ εἰς ἐπαρκεστέραν κάλυψιν τῶν ὑψηλῶν ἀσφαλιστικῶν ἀναγκῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Πλεῖσται ἑλληνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἐνήργησαν ἔκτοτε ἀσφαλίσεις εἰς τὸ ἀνωτέρω Pool, τὸ ὁποῖον προσδοκᾶται νὰ διαδραματίσῃ σοβαρὸν ρόλον εἰς τὴν προσπάθειαν συμπήξεως ἀναλόγου Κοινοπραξίας τῶν Ἑλληνικῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν.

4. 4. Ἡ δημιουργία ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐν Ἑλλάδι — Προσπάθειαι τῆς σήμερον

4. 4, 1. Αἷτια ὀδηγήσαντα εἰς τὴν προσπάθειαν

Ἡ δημιουργία ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς καὶ φορέως θαλασσίας ἀσφαλίσεως, μὲ κύριον ἀντικείμενον τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων καὶ μὲ τὴν μορφήν μιᾶς διεπιχειρησιακῆς συνεργασίας (Κοινοπραξίας ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν) ἐτέθη ὡς στόχος εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ πενταετοῦς προγράμματος Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῆς Ἐθνικῆς Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως.

Ἀλλὰ τὴν σύστασιν τῶν ἀνωτέρω ὑπηγόρευσαν καὶ ἕτεροι, σοβαροί, λόγοι : Εἰς τὸ Λονδῖνον, καὶ κατὰ περίπτωσιν, ἡσκειτο ἐνίοτε σοβαρὰ πίεσις ἐπὶ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ὡς πρὸς τοὺς ἀσφαλιστικοὺς ὄρους, κατὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πλοίων. Οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται, ἐὰν δὲν εὕρισκον διέξοδον, ἐτρέποντο πρὸς ταύτην, ἀνετέληφθησαν ὅμως ὅτι ἔπρεπε νὰ ὑπάρξῃ καὶ μία, ἐθνικοῦ χαρακτήρος, διέξοδος. Αὕτη ἦτο ἡ ἐν Ἑλλάδι ἀσφάλισις ἐνὸς μέρους τῶν κινδύνων, κατ' ἀρχάς, μὲ προοπτικὴν περαιτέρω διευρύνσεως.

Ἄλλος λόγος ἦτο ἡ συναίσθησις τῆς ἐλληνικῆς, ἐν θαλάσσει, ἰσχύος καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις ταύτης. Οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται ἐλέγχουν τὴν μεγαλύτεραν εἰς τὸν κόσμον χωρητικότητα. Διατί θὰ ἔπρεπε νὰ τελοῦν, ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τῶν ξένων, μὲ περιορισμένας δυνατότητας ἀντιδράσεως ;

Καὶ ὁ τελευταῖος, συναφῆς λόγος : Ἡ Ἑλλάς, ἡ πρώτη κατ' οὐσίαν ναυτιλιακὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον, δὲν ἦτο δυνατόν νὰ παραμείνῃ ἄνευ ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Εἰς τὴν σημειωθεῖσαν προσπάθειαν δημιουργίας ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς εἰς τὴν χώραν, ἡ σύστασις ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς κατέλαβε πρωτεύουσαν θέσιν.

4. 4, 2. Ἡ γενομένη προεργασία

Τὸ θέμα ἐμελετήθη κατ' ἀρχάς ὑπὸ Ὁμάδος Ἐργασίας συσταθείσης διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 11289/152/27 - 2 - 68 ἀποφάσεως τοῦ Προέδρου τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς Προγράμματος Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως.

Ἡ ἐν λόγω Ὁμάς Ἐργασίας κατέληξεν εἰς λίαν ἐνδιαφέροντα συμπερά-

σματα και υπέβαλε πρακτικές προτάσεις, αίτινες ἀφ' ἐνός μὲν ἐνηρμονίζοντο πρὸς τὰς εἰδικὰς συνθήκας, ἀφ' ἧς τελεῖ ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἀπετέλουν τὰ ὀρθολογικὰ θεμέλια διὰ τὴν ἐπ' αὐτῶν οἰκοδόμησιν ἐνὸς θεσμοῦ καὶ ἐνὸς μηχανισμοῦ, οἵτινες ἦσαν σχεδὸν ἄγνωστοι εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Αἱ προτάσεις ἀφεώρων :

α) Εἰς τὴν ἄρσιν τῶν ὑφισταμένων ἐμποδίων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἑλληνικῶν ναυτασφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων,

β) Εἰς τὴν θέσπισιν πρακτικῶν κινήτρων διὰ τὴν προσέλκυσιν πελατείας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν καὶ

γ) Εἰς τὴν θέσπισιν κινήτρων διὰ τὴν προσέλκυσιν κεφαλαίων πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ἑλληνικῶν ναυτασφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἀκολούθως, ἀπὸ κυβερνητικῆς πλευρᾶς, ἐτέθησαν ὡς στόχοι, ἡ δημιουργία ἐνὸς ἰσχυροῦ φορέως ναυτικῆς ἀσφαλίσεως ὑπὸ τὴν μορφήν Κοινοπραξίας καὶ ἡ σύστασις μιᾶς νέας ἀσφαλιστικῆς ἐταιρείας μὲ ὑψηλὰ κεφάλαια καὶ ἐλευθέραν συμμετοχὴν εἰς ταῦτα (ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον διὰ τῆς ἀγορᾶς μετοχῶν ὑπὸ Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν).

Συνεστήθησαν πρὸς τοῦτο δύο νέαι Ὀμάδες Ἐργασίας, ἡ μία παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος, ἥτις ἐξεδήλωσε ζῶηρον ἐνδιαφέρον ἐν προκειμένῳ καὶ ἡ ἑτέρα παρὰ τῷ Κ.Ε.Π.Ε., ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Ε.Τ.Β.Α.

Αἱ δύο ἀνωτέρω Ὀμάδες συνέταξαν δύο διάφορα σχέδια, ἀκολούθως δὲ καθηρτίσθη μία μικτὴ Ὀμάς, ἐκ μελῶν ἀμφοτέρων τῶν ἀρχικῶν ομάδων, ἥτις ἐξεπόνησεν ἐν σχέδιον, ἀποτελοῦν συγκερασμὸν τῶν δύο πρώτων.

Τὸ νέον τοῦτο σχέδιον, ἀφοῦ συνεζητήθη εἰς ἀλλεπαλλήλους συσκέψεις, τῇ συμμετοχῇ ἀρμοδίων κυβερνητικῶν παραγόντων, διεμορφώθη εἰς ἐν τελικὸν κείμενον, τὸ ὁποῖον προωθεῖται πρὸς ψήφισιν.

4. 4, 3. Τὸ τελικὸν κείμενον τοῦ Σχεδίου Ν.Δ.

Τὸ τελικὸν κείμενον ἐπιτιπορήθη «Σχέδιον Ν.Δ. περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀσφαλίσεως Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν», ὑπογράφεται δὲ ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἐμπορίου.

Εἰς τὴν Εἰσηγητικὴν Ἐκθεσιν ἀναφέρεται ὅτι «ἡ Ἐθνικὴ Κυβέρνησις ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Προγράμματος Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῆς χώρας 1968 - 72, ἐπιδιώκει τὴν δημιουργίαν ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐδραζομένης ἐπὶ ὑγιᾶν ἰδιωτικοοικονομικῶν βάσεων καὶ τὴν σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου ἀνάπτυξιν αὐτῆς, ἐπὶ τῷ σκοπῷ συμπληρώσεως τῆς θεμελιωθείσης ὑποδομῆς, διὰ τὴν ἄσκησιν ὀλοκληρωμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, σταδιακῆς συμμετοχῆς τῶν ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων εἰς τὴν διεθνή ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν κ.ἄ.».

Περαιτέρω σημειοῦται ὅτι, διὰ τοῦ Σχεδίου, προσδοκᾶται εἰς πρῶτον στάδιον ἡ δημιουργία ναυτασφαλιστικῆς Κοινοπραξίας καὶ ἡ ἄσκησις ὑγιοῦς ἀσφαλιστικῆς Πολιτικῆς μὲ προοπτικὴν βαθμιαίας ἐξελίξεως τῆς Κοινοπραξίας ταύτης εἰς τινα ὀλοκληρωμένην ὀργάνωσιν, ὡς τοῦτο συνέβη εἰς Η.Π.Α. (ἀμερικανικὸν συνδικατικὸν ναυτασφάλισμα, Γαλλίαν, Σκανδιναβικὰς χώρας κ.ἄ.).

Αί βασικαί διατάξεις τοῦ σχεδίου εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

α) Καθορίζεται τὸ ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν καὶ γίνεται σαφῆς διαχωρισμὸς μεταξὺ κινδύνων ἀναλαμβανομένων ὑπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς καὶ κινδύνων, οἵτινες, λόγῳ τῆς φύσεώς των, καλύπτονται ἀλληλασφαλιστικῶς ὑπὸ συνεταιρισμῶν ἀμοιβαίας ἀσφαλίσεως.

β) Διὰ τὴν ἄσκησιν τοῦ κλάδου ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν ἀπαιτεῖται εἰδικὴ ἄδεια.

γ) Προβλέπεται ἡ δέσμευσις ἑνὸς τμήματος τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῶν ἐταιρειῶν, ὑπὸ μορφήν ἀσφαλιστικῆς τοποθετήσεως, ὅπερ δέον νὰ εἶναι ἀνώτερον τῶν 5 ἐκ. δραχ. καὶ ἡ τήρησις χωριστῆς διαχειρίσεως τοῦ κλάδου τούτου.

δ) Εἶναι δυνατὴ ἡ ἐκδοσις ἀσφαλιστηρίων εἰς ξένην γλῶσσαν καὶ ἡ ὑπαγωγή τῆς ἀσφαλίσεως εἰς ἀλλοδαπὰ δικαστήρια ἢ διαιτησίας.

ε) Τὰ τοιαῦτα ἀσφαλιστήρια ἀπαλλάσσονται ἐκ πάσης φύσεως ἐπιβαρύνσεων, ἵνα καταστῆ ἀναγκαστικὴ ἡ ἑλληνικὴ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορὰ πρὸς τοὺς ξένους.

στ) Παρέχεται κίνητρον φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ σχηματισθησομένου ἀποθεματικοῦ, μέχρι προκαθορισμένου ὀρίου.

ζ) Καθορίζονται, λόγῳ μὴ ὑφισταμένων εἰδικῶν διατάξεων, ἀφορωσῶν εἰς τὸν θεσμόν τῆς Κοινοπραξίας, αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ καὶ κανόνες λειτουργίας αὐτῆς. Αὕτη θὰ ἐδράζηται ἐπὶ τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθερίας ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας καὶ θὰ ἀποσκοπῆ εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν ἀπαραιτητῶν προϋποθέσεων, αἵτινες, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ παρεχόμενα κίνητρα, θὰ καταστήσουν ἐφικτὴν τὴν συνένωσιν, κινητοποιήσιν καὶ ἀξιοποίησιν τῶν ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν δυνατοτήτων εἰς μίαν ἐλευθέραν συνεργασίαν, πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ.

η) Παρέχονται φορολογικὰ τινὰ καὶ συναλλαγματικὰ προνόμια πρὸς τὰς ἑλληνικὰς ἀσφαλιστικὰς ἐταιρείας, αἵτινες, ἐλευθέρως καὶ αὐτοβούλως, θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν Κοινοπραξίαν.

θ) Εἰς τὸ Σχῆδιον περιλαμβάνεται, εἰς ἄρθρον βον, καὶ ἐπὶ σκοπῷ νομοθετικῆς καλύψεως, τὸ Καταστατικὸν τῆς Κοινοπραξίας, οὔτινος βασικαὶ διατάξεις εἶναι αἱ ἀκόλουθοι :

1) Ἐπωνυμία αὐτῆς : Ἑλληνικὴ Κοινοπραξία Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν (Ε.Κ.Π.Α.).

2) Σκοπὸς τῆς Κοινοπραξίας (ἀνάληψις κινδύνων ἐν συνασφαλίσει ὑπὸ τῶν μελῶν αὐτῆς - συντονισμὸς τῆς δράσεως τῶν μελῶν τῆς).

3) Τὸ Δ.Σ. τῆς Κοινοπραξίας θὰ καθορίζῃ τὰ ἀνώτατα ὄρια ποσῶν ἀποδοχῆς, κατὰ κατηγορίας κινδύνων, ὑπὸ τῶν μελῶν.

4) Ἡ Κοινοπραξία δύναται ἐλευθέρως νὰ ἀποδέχεται ἢ ἀπορρίπτῃ προσφερομένας πρὸς αὐτὴν ἐργασίας.

5) Τὰ μέλη τῆς ὑποχρεοῦνται ὅπως, πᾶσαν προσφερομένην πρὸς αὐτά,

ἐργασίαν, προτείνουν πρὸς τὴν Κοινοπραξίαν ὑπὸ τοὺς ἀρχικοὺς ὅρους καὶ ἀσφάλιστρα. Ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως ἢ ἀναλήψεως μέρους μόνον, δύναται τὸ μέλος νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐργασίαν αὐτοτελῶς μετὰ τὰ αὐτὰ τιμολόγια καὶ ὅρους, οὓς ἐπρότεινε πρὸς τὴν Κοινοπραξίαν.

6) Μέλη τῆς Κοινοπραξίας δύναται νὰ εἶναι ἀσφαλιστικά ἐταιρεῖα νομίμως ἀσκοῦσαι ἐν Ἑλλάδι τὸν κλάδον ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν.

7) Ὑποχρεώσεις τῶν ἐγγραφομένων μελῶν.

8) Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον καθορίζει τὴν συμμετοχὴν ἐκάστου μέλους ἐκφραζομένην εἰς μερίδια, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀνωτάτου ὀρίου ἀσφαλιστικῆς εὐθύνης ἐκάστου μέλους.

9) Αὐξήσις ἢ μείωσις τοῦ ἀνωτάτου ὀρίου εὐθύνης καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μεριδίων συμμετοχῆς εἶναι δυνατὴ μετ' ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τυχούσαν πλειοψηφίαν τῶν $\frac{2}{3}$ αὐτοῦ.

10) Τὰ ὀριστικά ἀποτελέσματα τῆς Κοινοπραξίας ἐκάστου ἔτους ἐκκαθαρίζονται μετὰ παρέλευσιν τριετίας ἀπὸ τῆς λήξεως αὐτοῦ.

11) Ἀποχώρησις καὶ διαγραφή μελῶν (ἄρ. 11 - 13).

12) Ἡ Κοινοπραξία διοικεῖται ὑπὸ Δ.Σ. ἀποτελουμένου ἐξ 8 - 11 μελῶν, ἐκλεγομένων ἀνὰ τριετίαν, ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν.

13) Ἀνώτατον ὄργανον εἶναι ἡ Γενικὴ Συνέλευσις, συνερχομένη ἅπαξ τοῦ ἔτους τακτικῶς καὶ ἐκτάκτως, ὡσάκις ζητηθῇ παρὰ τοῦ $\frac{1}{2}$ τῶν μελῶν.

14) Διάλυσις καὶ ἐκκαθάρισις τῆς Κοινοπραξίας (ἄρ. 19).

15) Κατὰ τὴν πρώτην πενταετίαν τῆς ἡ Κοινοπραξία θὰ δέχεται ἐργασίας μόνον μέσῳ τῶν μελῶν τῆς. Ἀκολουθῶς εἶναι δυνατὴ ἡ μεταβολὴ τοῦ συστήματος τούτου.

16) Αἱ ἐργασίαι αὗται θὰ γίνωνται δεκταὶ βάσει τοῦ πραγματικοῦ κόστους προσκτήσεως τοῦ βαρύνοντος τὸ προσφέρον μέλος, προσηυξημένου κατὰ ποσοστὸν ὑπερπρομηθείας, ἧς τὸ ὕψος θὰ καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

4. 5. Ἀσφάλισις κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν Ἑλλάδι

4. 5. 1. Ἀντιμετώπισις ὑπὸ Κ.Ι.Ν.Δ. (Ἐπιχειρηματικὴ ἀσφάλισις)

Σχετικά, ὡς ἀνεφέρθη, εἶναι τὰ ἄρ. 271 καὶ 272 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἅτινα καθορίζουν ὅτι :

α) Ἡ ἀσφάλισις κατὰ κινδύνων πολέμου περιλαμβάνει τὰς ἀπωλείας καὶ τὰς ζημίας ἐκ πάσης πολεμικῆς πράξεως καὶ παντὸς συμβεβηκότος καὶ γεγονότος, ἐπελθόντος μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, ἀλλ' ἐξ αἰτίας αὐτοῦ.

β) Πρὸς τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους ἐξομοιοῦνται οἱ κίνδυνοι ἐξ ἐμφυλίου πολέμου καὶ στάσεων.

γ) Ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως κατὰ κοινῶν θαλασσίων κινδύνων λύεται, ἀφ' ἧς τὸ πλοῖον ἐκτεθῆ εἰς πολεμικὸν κίνδυνον ἢ ἅμα τῷ κατάπλω εἰς τὸν πρῶτον λιμένα.

δ) Ἐν ἀμφιβολία ἢ ζημία θεωρεῖται προελθοῦσα ἐκ κοινῶν θαλασσίων συμβάντων.

4. 5, 2. Ὁ Ἑλληνικὸς Ἀσφαλιστικὸς Ὄργανισμὸς κατὰ Κινδύνων Πολέμου (Α.Ο.Κ.Π.)

I. Ἀσφάλις πληρωμάτων

Ὁ Α.Ο.Κ.Π. ἰδρύθη διὰ τοῦ Α.Ν. 2116/39, ἡ λειτουργία δὲ αὐτοῦ ἤρξατο ἀπὸ 1 - 3 - 1940, δυνάμει τοῦ ἀπὸ 14 - 2 - 1940 Β.Δ.

Σκοπὸς τοῦ Ὄργανισμοῦ ἦτο ἡ ὑποχρεωτικὴ ἀσφάλις τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων, κατὰ τῶν ἐκ πολέμου κινδύνων θανάτου, ἀνικανότητος, νοσηλείας, αἰχμαλωσίας, παλιννοστήσεως, ἀπωλείας ἀποσκευῶν κ.ά., τῶν σχετικῶν ἀσφαλιστρῶν βαρυνόντων ἐξ ὀλοκλήρου τοὺς πλοιοκτῆτας.

Ὁ Ὄργανισμὸς, ἀπὸ τῆς 1 - 3 - 1940, μέχρι τῆς 31 - 12 - 1957, ὅτε ἔπαυσε ἡ παρ' αὐτοῦ ἀσφάλις πληρωμάτων, κατέβαλεν ἀποζημιώσεις εἰς ἄνω τῶν 8.500 παθόντων, ἐκ πολεμικῆς αἰτίας ναυτικούς, τὸ ὕψος τῶν ὁποίων ὑπερέβη τὰς Λ.Α. 1.300.000.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω ἀποζημιώσεων ὁ Α.Ο.Κ.Π. ἐξεπλήρωσε, κατὰ ποσοστὸν 95 %, τὰς ὑποχρεώσεις του, οἱ δικαιούχοι δὲ τοῦ ὑπολοίπου ποσοστοῦ 5 %, παρὰ τὰς ἐπανειλημμένας διὰ τοῦ τύπου, ραδιοφώνου κλπ. προσκλήσεις, δὲν προσήλθον πρὸς εἴσπραξιν τῶν ἀποζημιώσεών των, πιθανῶς δὲ τοῦτο νὰ ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι οὗτοι τυγχάνουν συγγενεῖς ἄλλοδαπῶν ναυτικῶν ἀγνώστου Ἑθνικότητος καὶ Χώρας διαμονῆς.

Μετὰ τήν, ἐκ τῶν ἀσφαλιστρῶν, ἐξόφλησιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ὄργανισμοῦ παρέμεινεν ἀδιάθετον κεφάλαιον δραχ. 12.000.000 περίπου.

Τὸ ἀνωτέρω ποσόν, πλὴν Λ.Α. 7.000 περίπου, ἔχει ἐπενδυθῆ εἰς Ὀμολογίας Δανείων (Δ.Ε.Η. καὶ Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως).

Λόγῳ τῆς, ὡς προαναφέρθη, πλήρους ἐκπληρώσεως τῶν ὑποχρεώσεών του ὁ Α.Ο.Κ.Π. σήμερον οὐδὲν ἔργον ἐπιτελεῖ οὐδὲ καὶ προβλέπεται νὰ ἐπιτελέσῃ τοιοῦτον, ἐξακολουθεῖ ὅμως νὰ θεωρῆται, συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Νόμου 50/46 (καθ' ἣν ἡ παραγραφὴ τῶν ἐκ τοῦ Α.Ν. 2116/39 ἀπαιτήσεων λήγει μετὰ τριετίαν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς Συνθήκης Εἰρήνης), τύποις ὡς ἐν ἐνεργείᾳ Ὄργανισμὸς, λόγῳ τῆς μὴ εἰσέτι παραγραφῆς τῶν κατ' αὐτοῦ ἀπαιτήσεων

II. Εἰδικὸν Ταμεῖον ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ φορτίων

Τὸ Εἰδικὸν τοῦτο Ταμεῖον συνεστήθη διὰ τῆς, ἀπὸ 1-3-1940, Πράξεως τοῦ Ἑπιχειρηματικοῦ Συμβουλίου, βασιζομένης εἰς τὸ ἄρθρον 18 τοῦ Α.Ν. 2116/39, μὲ

σκοπόν τὴν ἀσφάλισιν κατὰ Κινδύνων Πολέμου τῶν πλοίων (σκαφῶν μηχανῶν) καὶ τῶν φορτίων.

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου διετέθησαν αὐτῷ διὰ τοῦ Ν.Δ. 470/47 (ἄρθρον 2) τὸ προϊόν τῆς ἐκποίησης τῶν ἐξ (6) φορτηγῶν πλοίων (Liberty) τῶν ἀγορασθέντων ὑπὸ τοῦ Δημοσίου καὶ τὰ ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν ἀνωτέρω πλοίων πραγματοποιηθέντα κέρδη. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω πόρων τὸ Ε. Ταμεῖον συνεκέντρωσε τμηματικῶς τὸ ποσὸν τῶν 2.322.389, ὅπερ καὶ διένειμεν ἐξ ὀλοκλήρου σχεδὸν καὶ κατ' ἀναλογίαν (pro rata) εἰς τοὺς δικαιούχους, οἵτινες συνολικῶς εἰσέπραξαν ποσοστὸν 57,30%, τῆς ὑπὸ τῆς Μεμεν ἐπιδικασθείσης σχετικῆς ἀποζημιώσεως. Ἡ διανομὴ τῶν ἀποζημιώσεων, ἀρξαμένη τμηματικῶς τὸν Νοέμβριον 1947, ἔληξεν οὐσιαστικῶς τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1961.

III. Παροῦσα κατάστασις τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου

Μετὰ τὴν διανομὴν τῶν ἐπιδικασθεισῶν ἀποζημιώσεων εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας παρέμεινε παρὰ τῷ Εἰδικῷ Ταμείῳ ἀδιάθετον ποσὸν Λιρῶν Ἀγγλίας 9.200 περίπου. Ἐπίσης παραμένει παρὰ τῷ Ε. Ταμείῳ ποσὸν Λ.Α. 12.000 περίπου προερχόμενον ἐξ ἐπιδικασθεισῶν ἀποζημιώσεων, τὰς ὁποίας οἱ δικαιούχοι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, μικροποσῶν, ἀνερχόμενοι εἰς 250 περίπου, δὲν προσήλθον μέχρι σήμερον νὰ εἰσπράξωσιν.

Τόσον αἰ, κατὰ τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἀπαιτήσεις, ὡς ἐπίσης καὶ αἰ κατὰ τοῦ Εἰδ. Ταμείου τοιαῦται ἐξακολουθοῦν ὑφιστάμεναι, τῆς παραγραφῆς των ἐπιτρεπομένης μόνον μετὰ τριετίαν ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς εἰρήνης (Ν. 50/46 ἄρθρον 13).

Ἐπειδὴ δὲν προβλέπεται νὰ ὑπογραφῆ ἡ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ Νόμου 50/46 προβλεπομένη Συνθήκη Εἰρήνης καὶ κατ' ἀκολουθίαν θὰ ἐξακολουθοῦν πιθανόν, νὰ ἐμφανίζωνται, τόσον κατὰ τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ὅσον καὶ κατὰ τοῦ Εἰδ. Ταμείου, τύποις μόνον ἀπαιτήσεις, ἐπειδὴ δὲ κρίνεται ὅτι περαιτέρω διατήρησις ἀμφοτέρων τῶν Ὄργανισμῶν (Α.Ο.Κ.Π. καὶ Εἰδικοῦ Ταμείου) οὐδένα σκοπὸν ἐξυπηρετεῖ κατηρτίστη Σχέδιον Ν.Δ., δι' οὗ προβλέπονται τὰ κάτωθι :

α'. Ἡ παροχὴ τριμήνου προθεσμίας εἰς τοὺς δικαιούχους ἐπιδικασθεισῶν ἀποζημιώσεων λόγω ἀπωλείας σκαφῶν των, οἱ ὅποιοι δι' ἀγνώστους λόγους δὲν προσήλθον διὰ τὴν εἰσπραξίν αὐτῶν.

β'. Ἡ παροχὴ ὁμοίας τριμήνου προθεσμίας πρὸς ὑποβολὴν αἰτήσεων δι' ἀποζημιώσιν τῶν πλοιοκτῆτῶν ἀπολεσάντων σκάφη των, κατὰ τὸν πόλεμον 1940 - 1941, καὶ μὴ ἀποζημιωθέντων συνεπεῖα δικονομικῶν δυσχερειῶν.

γ'. Ἡ ἐκκαθάρισις καὶ διάλυσις τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἐντὸς τεταγμένων προθεσμιῶν.

5. ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

5. 1. Εἰσαγωγή

Ἡ Ἑλλάς, ὡς χώρα ναυτιλιακή καὶ ναυτική, ἔχει μακρὰν παράδοσιν εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.

Τὰ ἔμφυτα χαρίσματα τοῦ Ἑλληνος, ἡ ἐξοικειώσις πρὸς τὴν θάλασσαν — ἣτις ἐμφανίζεται, ἰδίᾳ εἰς ὠρισμένας περιφερείας — ἡ γεωφυσικὴ διαμόρφωσις τῆς Πατρίδος μας καὶ ἡ ροπή τοῦ Ἑλληνος — ἔκπαλαι ἐμφανισθεῖσαι — πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἦσαν αἱ εὐνοϊκότεραι προϋποθέσεις διὰ νὰ καταστή ὁ Ἕλλην ἐν θαλάσσει ἔργαζόμενος ναυτικὸς ἐπαγγελματίας ὑψηλῶν ἱκανοτήτων καὶ ἀρίστης ἀποδόσεως.

Αἱ παλαιότερον ὑφιστάμεναι συνθήκαι ἐργασίας ἐπὶ ἱστιοφόρων δὲν ἐδημιούργουν πολλὰς ἀπαιτήσεις διὰ τοὺς ναυτικούς. Προεῖχον, εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκείνην, τὰ ψυχικὰ καὶ σωματικὰ προσόντα.

Αἱ συνθήκαι, ὅμως, αἰτνες ἐδημιουργήθησαν μετὰ τὴν τεχνολογικὴν ἐξέλιξιν τῶν πλοίων (διακυβέρνησις - χρήσις μηχανῶν - σύνδεσις διὰ τηλεπικοινωνιῶν κ.ἄ.) ἠξίωσαν πέραν τῶν ἐμφύτων ἱκανοτήτων καὶ ἐπικτήτους τοιαύτας, κτωμένας διὰ μέσων καὶ ἐξειδικεύσεως.

Τοῦτο ἦτο δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῆ μόνον διὰ τῆς ἐκπαιδεύσεως, εἴτε ὑπὸ τὴν μορφήν τῆς μαθητείας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας, εἴτε ὑπὸ τὴν μορφήν φοιτήσεως εἰς εἰδικὰς Σχολάς.

Τοιαῦται Σχολαὶ ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ὑφίστανται εἰς τὴν χώραν μας καὶ ἀνήκουν τόσον εἰς τὸ δημόσιον, ὅσον καὶ εἰς τὸν ἰδιωτικὸν τομέα.

Αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (14 ἤδη ἐν λειτουργίᾳ, ὡς κατωτέρω ἀναπτύσσεται ἐκτενέστερον) τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπερ διαθέτει εἰδικὴν πρὸς τοῦτο Διεύθυνσιν (Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως).

Ἐκ παραλλήλου λειτουργοῦν καὶ Ἰδιωτικαὶ Σχολαὶ Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, ὡς ἑξῆς :

α) Σχολαὶ Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Εἰς Ἀθήνας 3, εἰς Πειραιᾶ 8, εἰς Χαλκίδα 1, εἰς Θεσσαλονίκην 2, εἰς Χανιά 1, εἰς Ρόδον 1, εἰς Σῦρον 1, εἰς Λαμίαν 1, εἰς Κεφαλληνίαν 1, σύνολον 19.

β) Σχολαὶ Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε.Ν.

Εἰς Ἀθήνας 3, εἰς Πειραιᾶ 2, εἰς Ρόδον 1, εἰς Χαλκίδα 1, εἰς Θεσσαλονίκην 1, εἰς Ἡράκλειον Κρήτης 1, σύνολον 9.

γ) Σχολαὶ μετεκπαιδεύσεως εἰς ναυτικὰ ἠλεκτρονικὰ ὄργανα, εἰς Πειραιᾶ 2.

Ἡ ἐποπτεία ἐπὶ τῶν ἰδιωτικῶν σχολῶν ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἠσκεῖτο μέχρι τοῦ 1959 ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἀλλὰ διὰ τοῦ ἀρ. 1 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 3973/1959 «περὶ ἐνοποιήσεως καὶ συντονισμοῦ τῆς διοικήσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαιδεύσεως» αὕτη ἀνετέθη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Παιδείας (Διεύθυνσιν Ἐπαγγελματικῆς Ἐκπαιδεύσεως).

Κατωτέρω αναφερόμεθα ειδικότερον εις τὰς Δημοσίας Σχολὰς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

5. 2. Γενικά τινα περὶ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.

I. Σκοπὸς

Αἱ Δημ. Σχολαὶ Ε.Ν. ἀποβλέπουσιν εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων καί, κατὰ κύριον λόγον, τῶν προοριζομένων διὰ τὰς θέσεις τῶν ἀξιωματικῶν Ἐμπ. Ναυτικοῦ, εἰς τὴν ἐθνικὴν, ἠθικὴν καὶ διοικητικὴν ἀγωγὴν αὐτῶν καὶ εἰς τὴν γενικωτέραν ναυτικὴν τῶν ἐξάσκησιν καὶ προσαρμογὴν.

II. Διακρίσεις

Αἱ Σχολαὶ αὗται δύνανται νὰ διακριθοῦν ὡς ἑξῆς :

α' Εἰς Σχολὰς Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. (Πλοιάρχων, Μηχανικῶν, Ἀσυρματιστῶν) καὶ Σχολὰς Κατωτέρων Πληρωμάτων (ὡς αἱ Σχολαὶ Προπαιδευσεως, τῶν ὁποίων ἔχει προγραμματισθῆ ἡ λειτουργία).

β' Εἰς Σχολὰς Ἐκπαιδεύσεως ὑποδιακρινομένης ὡς ἀκολουθῶς :

(i) Εἰς Σχολὰς Προπαιδευσεως (τῶν ὁποίων ἔχει προγραμματισθῆ ἡ λειτουργία) διὰ τὴν στοιχειώδη ἐκπαίδευσιν, ἥτοι μῆσιν εἰς τὸ ν. ἐπάγγελμα ἀνειδικεύτων, ὡς ναυτοπαίδων, θερμαστῶν, ξυλουργῶν, μαγείρων κλπ.

(ii) Εἰς Σχολὰς Ἐκπαιδεύσεως

Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. (Πλοιάρχων-Μηχανικῶν-Ἀσυρματιστῶν Ε.Ν.).

Κατωτέρων πληρωμάτων Ε.Ν. (Θαλαμηπόλων).

(iii) Εἰς Σχολὰς Μετεκπαιδεύσεως :

Γενικῆς κατάρτισεως ἀξιωματικῶν Ε.Ν., κατ' εἰδικότητα (Σχολὴ Μετεκπαιδεύσεως Στελεχῶν Ε.Ν., Ἀγ. Ἰωάννου Ρέντη).

Ἐξειδικεύσεως ἀξιωματικῶν (ΔΣΗΝΟ) καὶ ναυτικῶν ἐν γένει (Σχολὴ Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων, Σχολὴ Μετεκπαιδεύσεως Θαλαμηπόλων Ε.Ν.).

III. Εἰσαγωγὴ - Προσόντα

Οἱ ὑποψήφιοι πρὸς εἰσαγωγὴν εἰς τὰς ΔΣΕΝ πρέπει νὰ εἶναι Ἕλληνες ὑπήκοοι ἢ Ἕλληνες τὸ γένος ἐξ Ἑλλήνων γονέων, ἡλικίας δὲ οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν 20 ἐτῶν.

Προκειμένου περὶ Σχολῶν Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν ἀπαιτεῖται ἐνδεικτικὸν προαγωγῆς ἐκ τῆς Ε' τάξεως ἐξαταξίου Δημοσίου Γυμνασίου, ἐνῶ προκειμένου περὶ τῆς Σχολῆς Ἀσυρματιστῶν ἀπαιτεῖται ἀπολυτήριον ἐξαταξίου Γυμνασίου.

Οἱ ὑποψήφιοι ὀφείλουσιν νὰ καταθέσουν, διὰ νὰ δυνηθοῦν νὰ μετάσχουν τῶν

είσαγωγικῶν ἐξετάσεων, ὀρισμένα δικαιολογητικά, ὑφίστανται ὑγειονομικὴν ἐξέτασιν καὶ ἐξετάζονται εἰς τὰ μαθήματα Ἑλληνικά, Μαθηματικά (Ἄλγεβρα, Γεωμετρία, Τριγωνομετρία), Φυσικὴ, Χημεία καὶ Ἀγγλικά.

IV. Διδασκόμενα μαθήματα - Διπλώματα

A' Σχολαὶ Πλοιάρχων E.N.

Αἱ Δημ. Σχολαὶ Πλοιάρχων E.N. εἶναι διευθύνσεως φοιτήσεως καὶ εἰς αὐτὰς διδάσκονται τὰ ἐξῆς μαθήματα :

A' Ἔτος : Ἑλληνικά, Μαθηματικά - Τριγωνομετρία ἐπίπεδος καὶ σφαιρικῆς, Φυσικῆ, Ναυτικὴ Τέχνη, Ναυτιλία, Ναυτικοὶ Ὑπολογισμοί, Ναυτικὸν Δίκαιον καὶ Ἀγγλικά.

B' Ἔτος : Διακόπτεται ἡ διδασκαλία Ἑλληνικῶν, Μαθηματικῶν, Τριγωνομετρίας, Φυσικῆς καὶ Ὑγιεινῆς καὶ προστίθενται εἰς τὰ ἀνωτέρω καὶ τὰ ἐξῆς :

Ναυτικὰ Ὀργανα, Ἐκμετάλλευσις πλοίου, Ναυπηγία καὶ Στοιχεῖα Μηχανικῆς, Ναυτικὴ Μετεωρολογία, Ἀσύρματος, Ναυτικὴ Ἱστορία καὶ Οἰκονομικὴ Γεωγραφία.

Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω, γίνονται πρακτικαὶ ἀσκήσεις εἰς τὰ Σήματα καὶ Κωπηλασίαν, τὴν Ἱστιοπλοῖαν καὶ τὰ Πρωρατικὰ ἔργα.

Ἡ ἀνωτέρω θεωρητικὴ καὶ πρακτικὴ ἐκπαίδευσις συμπληροῦται δι' ἐκπαιδευτικῶν πλόων, διαλέξεων καὶ ἐκπαιδευτικῶν ἐπισκέψεων.

Εἰς τοὺς ὑφισταμένους ἐπιτυχῆ ἀπολυτήριον ἐκπαίδευσιν χορηγεῖται «Δίπλωμα δοκίμου Ἀξιωματικοῦ καταστρώματος» (Δοκίμου Πλοιάρχου).

Μετὰ 2ετῆ ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐμπορικῷ πλοίῳ, ὁ δοκίμος λαμβάνει, ἂνευ ἐξετάσεων, τὸ δίπλωμα τοῦ Πλοιάρχου Γ' τάξεως (Ἀνθυποπλοιάρχου) καὶ εἰσέρχεται εἰς τοὺς Ἀξιωματικοὺς Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ.

Ὁ ἐκ τῶν Δ. Σχολῶν προερχόμενος Ἀνθυποπλοίαρχος, συμπληρῶν 16μηνον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, δικαιούται νὰ προσέλθῃ εἰς ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Πλοιάρχου B' τάξεως. Περαιτέρω οὗτος, μετὰ συμπλήρωσιν δύο ἐτῶν θαλασσίας ὑπηρεσίας, δικαιούται νὰ προσέλθῃ εἰς ἐξετάσεις διὰ τὴν λήψιν τοῦ Διπλώματος Πλοιάρχου A' τάξεως.

B' Σχολαὶ Μηχανικῶν E.N.

Αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ Μηχανικῶν Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ εἶναι τριετοῦς φοιτήσεως.

Τὰ διδασκόμενα εἰς αὐτὰς μαθήματα εἶναι :

A' Ἔτος : Μαθηματικά, Φυσικὴ καὶ Χημεία, Θεωρητικὴ καὶ Ἐφηρμοσμένη Μηχανικὴ, Θερμοδυναμικὴ, Τεχνολογία καὶ Μεταλλουργία.

Εἰς τὸ B' Ἔτος, προστίθενται Στοιχεῖα μηχανῶν, Βοηθητικὰ μηχανήματα σκάφους, Λέβητες, Ναυτικαὶ Μηχαναὶ (Παλινδρομικαὶ καὶ M.E.K.), Ἡλεκτρολογία καὶ Καύσιμα-Λιπαντικά.

Εἰς τὸ Γ' Ἔτος, διακόπτεται ἡ διδασκαλία τῆς Θεωρητικῆς Ἐφαρμοσμένης Μηχανικῆς, Θερμοδυναμικῆς, Παλινδρομικῶν, Καυσίμων, Τεχνολογίας καὶ τῆς Μεταλλουργίας καὶ προστίθενται τὰ μαθήματα περὶ Ἄτμοστροβίλων, Ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων, Ναυπηγίας, Ἱστορίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Γενικῶν Ἐπαγγελματικῶν Γνώσεων καὶ Στοιχείων Ναυτιλίας.

Καθ' ἡμέραν — καὶ κατὰ τὰ τρία ἔτη σπουδῶν — διδάσκονται Ἀγγλικά καὶ Σχέδιον.

Δύο ἕως τέσσαρες ὥραι ἡμερησίως διατίθενται διὰ πρακτικὰς ἀσκήσεις καὶ ἐφαρμογὰς ἐπὶ τῶν τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων.

Οἱ ἀποφοιτῶντες τῶν Δημοσίων Σχολῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. λαμβάνουν δίπλωμα «δοκίμου μηχανικοῦ». Οὗτοι, μετὰ 18μηνον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν λαμβάνουν, ἄνευ ἐξετάσεων, δίπλωμα Μηχανικοῦ Γ' τάξεως (ἀτμομηχανικοῦ ἢ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως). Εἶναι δυνατὴ ἡ λήψις ἀμφοτέρων τῶν διπλωμάτων ἐὰν ἔχουν, ἀνὰ 12μηνον ὑπηρεσίαν, εἰς ἕκαστον τύπον μηχανῶν. Μετὰ συμπλήρωσιν 18μηνῶν ὑπηρεσίας, οὗτοι δικαιοῦνται νὰ προσέλθουν εἰς ἐξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Μηχανικοῦ Β' τάξεως, μετὰ δὲ συμπλήρωσιν ἐτέρων 18 μηνῶν θαλασσίας ὑπηρεσίας δικαιοῦνται νὰ προσέλθουν εἰς ἐξετάσεις διὰ τὴν λήψιν τοῦ διπλώματος Μηχανικοῦ Ε.Ν. Α' τάξεως.

Γ' Σχολὴ Ἀσυρματιστῶν Ε.Ν.

Ἡ εἰς ταύτην φοίτησις εἶναι διετής.

Διδασκόμενα μαθήματα εἶναι :

Τοῦ Α' Ἔτους : Φυσικὴ, Μαθηματικά, Ἱστορία Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Μετεωρολογία, Ἀνταπόκρισις, Ἡλεκτρολογία μετὰ ἐφαρμογῶν, Λήψις - Ἐκπομπὴ καὶ γενικαὶ ἐπαγγελματικαὶ γνώσεις.

Εἰς τὸ Β' Ἔτος προστίθενται, οἱ Κανονισμοὶ Τηλεπικοινωνιῶν, ἢ Ραδιοηλεκτρολογία, αἱ ἠλεκτρονικαὶ συσκευαὶ πλοίων καὶ αἱ ἐφαρμογαὶ τῶν.

Καθημερινῶς διδάσκονται Ἀγγλικά καὶ γίνεται, ἐπὶ δίωρον, ἀσκήσις εἰς τὴν λήψιν καὶ ἐκπομπὴν, ὡς καὶ εἰς τὴν χρῆσιν γραφομηχανῶν. Ἐπίσης γίνεται ἐκπαίδευσις εἰς σταθμοὺς ἀσυρμάτου καὶ τοιαύτη κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐκπαιδευτικῶν πλῶν.

Οἱ ἀπόφοιτοι τῆς Δ.Σ. Ἀσυρματιστῶν Ε.Ν. ὀνομάζονται δόκιμοι ἀσυρματισταὶ καὶ ὡς τοιοῦτοι ὑπηρετοῦν ἐπὶ 6μηνον ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων. Ἀκολούθως λαμβάνουν τὸ δίπλωμα τοῦ Ἀσυρματιστοῦ Β' τάξεως, ἄνευ ἐξετάσεων, καὶ μετὰ 18μηνον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν δικαιοῦνται νὰ προσέλθουν εἰς ἐξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Ἀσυρματιστοῦ Α' τάξεως.

5. 3. Αί κατ' ίδίαν Δημόσιαι Σχολαί Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

5. 3. 1. Πράξεις δι' ὧν ιδρύθησαν αἱ Δημόσιαι Σχολαί Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

Κατωτέρω ἀναφέρονται αἱ ἰδρυθεῖσαι Δημ. Σχολαί Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, μετὰ παραθέσεως τῶν στοιχείων τῶν Πράξεων (Β.Δ. ἢ Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων) δι' ὧν ἐγένετο ἡ ἴδρυσις :

- 1) Ἀσπροπύργου (Πλοιάρχων-Μηχανικῶν). Α.Ν. 1864/51 Ν.Δ. 3538/56 (Φ.Ε.Κ. 194 Α'/56).
- 2) Ἀσπροπύργου (Ἀσυρματιστῶν) Ἀποφ. 43971/1959.
- 3) Ὑδρας (Πλοιάρχων) ΚΝΔ. 664/48 (Φ.Ε.Κ. 267 Α' /48). Β.Δ. 30-7-49 (Φ.Ε.Κ. 166Α'/49).
- 4) Κύμης (Πλοιάρχων) Α.Ν. 1864/51.
- 5) Σύρου (Πλοιάρχων) Ἀποφ. 10477/268/4-2-61.
- 6) Οἰνουσῶν (Πλοιάρχων) Ἀποφ. 15843/2626/8-2-65. (Φ.Ε.Κ. 226 Β').
- 7) Σκαραμαγκᾶ (Μηχανικῶν) Ἀποφ. 74845/12465/6-11-1963 (Φ.Ε.Κ. 512 Β').
- 8) Χίου (Μηχανικῶν) Ἀποφ. 91387/3478/11-12-61.
- 9) Θεσσαλονίκης (Μηχανικῶν) Β.Δ. 256/69 (Φ.Ε.Κ. 75Α'/69).
- 10) Χανίων (Μηχανικῶν) Ἀποφ. 107587/17345/3-12-63 (Φ.Ε.Κ. 551 Β').
- 11) Θαλαμηπόλων Ε.Ν. Β.Δ. 893/7-10-66 (Φ.Ε.Κ. 232Α'/66).
- 12) Δημ. Σχολή Ναυτικῶν Ἡλεκτρονικῶν Ὀργάνων (ΔΣΗΝΟ) Β.Δ. 893/7-10-66 (Φ.Ε.Κ. 232Α'/1966).
- 13) Δημ. Σχολεῖον Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων (*) Β.Δ. 893/7-10-66 (Φ.Ε.Κ. 232 Α'/1966).
- 14) Δημ. Σχολεῖον Μετεκπαιδεύσεως Θαλαμηπόλων Ε.Ν. (*) Ἀποφ. 93841/62 (74 Β'/63).
- 15) Δημ. Σχολή Μετεκπαιδεύσεως Στελεχῶν Ε.Ν. (*) Ἀποφ. 9426/312/63 (Φ.Ε.Κ. 64Β'/1963).
- 16) Δημ. Σχολή Προπαιδεύσεως Ε.Ν. εἰς Πρέβεζαν (*) Β.Δ. 179/68 (Φ.Ε.Κ. 48 Α'/1968).

5. 3. 2. Ἀποφοιτήσαντες ἐκ τῶν Δ.Σ.Ε.Ν.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν, μέχρι τέλους 1969, ἀποφοιτησάντων ἐκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. ἔχει ὡς ἐξῆς :

(*) Δὲν ἤρχισεν εἰσέτι ἡ λειτουργία των.

Σχολαὶ Πλοιάρχων

	Ἐναρξίς λειτουργ.	Ἐναρξίς ἀποφοιτ.	Μέχρι	1969	
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ	1956	1958	»	»	565.—
ΥΔΡΑΣ	1930	1930	»	»	1.466.—
ΚΥΜΗΣ	1956	1958	»	»	361.—
ΣΥΡΟΥ	1962	1964	»	»	236.—
ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ	1965	1967	»	»	106.—

Σχολαὶ Μηχανικῶν

ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ	1956	1959	»	»	645.—
ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ	1964	1967	»	»	123.—
ΧΙΟΥ	1965	1968	»	»	79.—

Σχολὴ Ἀσυρματιστῶν

	Ἐναρξίς λειτουργ.	Ἐναρξίς ἀποφοιτ.	Μέχρι	1969	
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ	1960	1962	»	»	275.—

Συνολικῶς :

Ἀποφοιτήσαντες ἐκ ΔΣΕΝ/Πλοιάρχων	2.734.—
» » ΔΣΕΝ/Μηχανικῶν	847.—
» » ΔΣΕΝ/Ἀσυρματιστῶν	275.—

Σημείωσις :

α) Ἐκ τῆς Δ.Σ. Ἡλεκτρονικῶν Ὀργάνων, εἰς ἣν γίνεται μετεκπαίδευσις τῶν Ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ τῶν Ἀσυρματιστῶν πάσης τάξεως εἰς τὰ Ναυτικά Ἡλεκτρονικά ὄργανα (Radar, Γυροπυξίδες, Logan, Decca, Navigator κ.ἄ.) ἀπεφοίτησαν, μεταξύ τῶν ἐτῶν 1963 - 69, λαβόντες πτυχίον 6.769 Ἀξιωματικοὶ Ε.Ν.

β) Ἐκ τῆς Δ. Σχολῆς Θαλαμηπόλων Ε.Ν., κατὰ τὰ ἔτη 1968 καὶ 1969, ἀπεφοίτησαν 31 μαθηταί.

5. 4. Ὁ θεσμὸς τῶν Ναυτικῶν ὑποτροφιῶν

Οὗτος εἰσήχθη διὰ τοῦ Ν.Δ. 269/1969, διὰ τοῦ ὁποίου ἀντικατεστάθη ἡ παρ. 1 τοῦ ἄρ. 4 τοῦ Ν.Δ. 603/1948, ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ἄρ. 1, παρ. 3 καὶ 4 τοῦ Ν.Δ. 3539/1956.

Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ Ν.Δ. ἐπιτρέπεται ἡ χορήγησις ὑποτροφιῶν εἰς μαθητάς, ἐκ τῶν ἐσόδων τοῦ Κ.Ν.Ε., ἐπὶ τῷ τέλει διευκολύνσεως τῶν ἐλληνοπαίδων, ὅπως φοιτήσωσιν εἰς τὰς Σχολὰς ταύτας.

Ειδικότερον δι' αὐτοῦ :

1. Ἐπιτρέπεται ἢ, ἐκ τοῦ Κ.Ν.Ε., χορήγησις ὑποτροφῶν εἰς μαθητὰς ΔΣΕΝ κατόπιν αἰτήσεώς των.

2. Συνιστᾶται Συμβούλιον Ναυτικῶν Ὑποτροφῶν ὑπὸ τοῦ ὁποίου καθορίζεται :

α) Τὸ ὕψος τοῦ διατιθεμένου ἐτησίου ποσοῦ ὑποτροφῶν,

β) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποτροφῶν,

γ) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποτρόφων, κατὰ Σχολήν.

Ἐπιτρέπεται ποῖοι μαθηταὶ δὲν δικαιοῦνται ὑποτροφίας.

3. Αὐξάνεται ἢ ὑπὲρ τοῦ Κ.Ν.Ε. μηνιαία εἰσφορὰ τῶν Ἑλληνικῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ τῶν μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀσφαλιστικῶς συμβεβλημένων ὑπὸ ξένας σημαίας τούτων.

Ἡ χορήγησις ὑποτροφῶν ἄρχεται ἀπὸ τοῦ σπουδαστικοῦ ἔτους 1969-1970.

5. 5. Προοπτικαὶ διὰ τὴν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν

Αὗται εἶναι αἱ ἐξῆς, κατὰ τὴν εἴσοδον τοῦ 1970 :

1) Ἐγκρισις μελέτης ΔΣΕΝ Πρεβέζης ἀπὸ Ὑπ. Δημ. Ἔργων, δημοπράτησις ἔργου καὶ ἔναρξις ἐργασιῶν ἀνεγέρσεως.

2) Πρόσκτησις ὑπ' ἀρ. 468 καὶ 469 κληροτεμαχιῶν Ν. Μηχανιάνας. Περὰ τωσις ἐκποίησεως μελέτης Δ. Σχολῆς Θεσσαλονίκης, ἔγκρισις, δημοπράτησις καὶ ἔναρξις ἐργασιῶν ἀνεγέρσεως.

3) Ἐκπόνησις καὶ ἔγκρισις μελέτης διαρρυθμίσεων καὶ βελτιώσεων ΔΣΕΝ/Κύμης.

4) Ἐκπόνησις καὶ ἔγκρισις μελέτης προσθήκης ὁρόφου εἰς ΔΣΕΝ/Χίου. Δημοπράτησις καὶ ἔναρξις ἐργασιῶν.

5) Ἐγκρισις μελέτης καὶ διενέργεια ἐπισκευῆς Ε/Π «Εὐγ. Εὐγενίδης».

6) Ἀποπεράτωσις Δημοσίου Σχολείου Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων καὶ ἔναρξις λειτουργίας.

7) Ἀποπεράτωσις Δημ. Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως Ε.Ν. καὶ ἔναρξις λειτουργίας.

8) Ἀντικατάστασις ἐφθαρμένων δαπέδων ΔΣΕΝ/Ἰδρας.

9) Συνέχισις προμηθείας μηχανουργικοῦ καὶ ἠλεκτρολογικοῦ ἐξοπλισμοῦ ΔΣΕΝ.

10) Ἰδρυσις ΔΣΕΝ Ἡλεκτρολόγων. Ἐναρξις λειτουργίας.

11) Ἀναθεώρησις προγραμμάτων διδακτέας ὕλης ΔΣΕΝ.

12) Ἀναθεώρησις ἐξεταστέας ὕλης δι' ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν Ναυτικῆς ἱκανότητος.

13) Ἀποπεράτωσις ἐργασιῶν ΔΣΕΝ/Χανίων (ἐντὸς 2ετίας).

14) Ἐνδεχομένη λειτουργία ΔΣΕΝ/Μηχανικῶν-Ἀσυρμ. Ε.Ν. εἰς Ρόδον

ἐφ' ὅσον γίνουιν ἀποδεκταὶ προτάσεις μας ἀπὸ Δήμον Ρόδου (ἐντὸς Ζετίας).

15) Ἀνάπτυξις δικτύου ΔΣΕΝ εἰς ἐνδεδειγμένα Ἐπαρχιακὰ Κέντρα, ἐγ-
γνώμενα δυνατοῦτητας ἐξουρέσεως διδακτικοῦ προσωπικοῦ τεχνικῆς καὶ πρακτι-
κῆς ἐκπαιδεύσεως κλπ.

16) Ἐπιτευξις δωρεάν ἐκπαιδεύσεως εἰς ΔΣΕΝ δι' ἐφαρμογὴν προγράμματος
προελεύσεως στελεχῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐκ ΔΣΕΝ.

Σημειοῦται ὅτι διὰ τὴν Δημοσίαν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν διετεθήσαν ἐκ τῶν
Δημοσίων Ἐπενδύσεων διὰ πρώτην φορὰν εἰς τόσον ὕψος, διὰ μὲν τὸ 1968 δραχ.
42.200.000, διὰ δὲ τὸ 1970 δραχ. 60.600.000.

6. Η ΠΑΡΟΧΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

6. 1. Γενικά

Εἰδικῆς φύσεως τεχνικαὶ ναυτιλιακαὶ ὑπηρεσίαι ἀφορῶσαι εἰς τὸν ἔλεγχον
τῆς κατασκευῆς, εἰς τὴν τήρησιν ὀρισμένων ὑποχρεώσεων καὶ τὴν πλήρωσιν προ-
υποθέσεων, εἰς τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρήσεων, τὴν κατάταξιν τῆς κλάσεως καὶ
τὴν ἐν γένει, ἐξ ἀπόψεως τεχνικῆς, παρακολούθησιν τῶν πλοίων, παρέχονται
ἐν Ἑλλάδι, ἀφ' ἐνὸς ὑπὸ Δημοσίας Ὑπηρεσίας (τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν
Πλοίων, ἥτις εἶναι προσηρτημένη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας)
καὶ ἀφ' ἑτέρου ὑπὸ Ἰδιωτικῶν Ὁργανισμῶν, ἀναγνωριζομένων καὶ εἰδικῶς ἐξουσιο-
δοτουμένων, τῶν Νηογνομόνων.

Ἡ ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων, διαθέτουσα κρατικά ὄργανα) Ἀξιωματι-
κοὺς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, Τεχνικοὺς Ἀξιωματικοὺς τοῦ Π.Ν. καὶ πολιτικοὺς
ὑπαλλήλους, ἐπιστήμονας, τεχνικοὺς κ.ά.) παρέχει τὰς ὑπηρεσίας τῆς κυρίως
εἰς ἐμπορικὰ πλοῖα, εἴτε συνδεόμενα στενῶς πρὸς τὴν χώραν (ὡς εἶναι βασικῶς
τὰ σκάφη τῆς ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ Ἀκτοπλοΐας καὶ ἅπαντα τὰ μικρὰ σκάφη)
εἴτε εὐρισκόμενα προσωρινῶς εἰς λιμένας αὐτῆς, εἴτε εἰς πλοῖα, ὧν οἱ πλοιοκτητῆται
ἐπιθυμοῦν νὰ τύχουν τῶν ὑπηρεσιῶν ταύτης.

Λόγω, ὅμως, τῆς ἰδιομορφίας τῆς Ναυτιλίας καὶ ἰδίᾳ τῆς πογτοπόρου τοιαύ-
της, ἥτις κινεῖται εἰς τὸν διεθνή θαλάσσιον χώραν, αἱ ἀνωτέρω ὑπηρεσίαι τοῦ
κρατικοῦ φορέως (τῆς Ε.Ε.Π.) ἢ δὲν ἐπαρκοῦν ἢ δὲν δύνανται νὰ παρέχωνται
πάντοτε. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἡ Ἑλλάς ἠκολούθησε τὴν ὁδὸν, εἰς τὴν ὁποίαν
ᾠδηγήθησαν ὅλα τὰ ναυτιλιακὰ κράτη : τῆς ἀναγνωρίσεως ὀρισμένων Νηογνο-
μόνων.

Ἡ δυνατότης προσφυγῆς εἰς τὰς τεχνικὰς ὑπηρεσίας τῶν Νηογνομόνων ἐξυ-
πηρετεῖ καὶ τὸ Κράτος καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Οὕτω, τὸ μὲν κράτος ὑποβοηθεῖται εἰς τὸν τομέα τοῦτον ὑπὸ ἐγκύρων καὶ ἀρ-
μοδιῶν ἰδιωτικῶν Ὁργανισμῶν, διαθετόντων τὴν δέουσαν ὀργάνωσιν ἐπὶ διεθνoῦς
κλίμακος ἢ κατάλληλα στελέχη (τεχνικούς), ἢ δὲ Ναυτιλία ἔχει τὴν εὐχέρειαν
νὰ προσφεύγῃ εἰς τοὺς ἀναγνωριζομένους Νηογνώμονας διὰ τὴν παροχὴν εἰς ταύ-
την τῶν εἰδικῶν ἐκείνων ὑπηρεσιῶν, δι' οὗς ὑφίσταται σχετικὴ ἐξουσιοδότησις.

6. 2. Ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων

Τὰ τῆς συστάσεως, λειτουργίας, ἀρμοδιοτήτων κ.λ.π. τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, διέπονται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν διατάξεων (τῶν πλέον προσφάτων) :

Α'. Τοῦ Ν. 4473/1965 «περὶ ἐλέγχου τῆς Ναυσιπλοΐας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων». Κύριαι ρυθμίσεις γενόμεναι παρ' αὐτοῦ εἶναι : Ὑποκείμενα εἰς ἐπιθεώρησιν πλοῖα — Ἀρμοδιότητες Ε.Ε.Π. (ἄρ. 3) — Θέματα ρυθμιζόμενα διὰ Β.Δ. — Ἀρμοδιότητες Λιμενικῶν Ἀρχῶν — Ἐξουσιοδοτήσεις ξένων Νηογνομόνων καὶ Ὁργανισμῶν — Ἀπαγόρευσις ἀπόπλου — Ὑπεράριθμοι ἐπιβάται — Ὑποχρεώσεις πλοιοκτητῶν, ἐφοπλιστῶν, πλοιάρχων κ.ἄ. — Τέλη καὶ δαπάναι ἐπιθεωρήσεως — Ἐπ' ἀνδρῶσις καὶ λειτουργία τῆς Ε.Ε.Π. — Ἐπὶ συμβάσει προσωπικὸν Ε.Ε.Π. — Ἐκτύπωσις Κανονισμῶν.

Β'. Τοῦ Β.Δ. 542/1968 «περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ Ν. 4473/1965». Τοῦτο περιλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα :

Μέροσ Α' : Τρόπος διενεργείας ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων (Ὅρισμός — πᾶν ἑλληνικὸν πλοῖον ὑπόκειται ὑποχρεωτικῶς εἰς ἔλεγχον καὶ ἐπιθεώρησιν, πρὸς διαπίστωσιν ὅτι συμμορφοῦται εἰς πᾶν ὅ,τι ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τοῦ προορισμοῦ του — ἐνέργεια ἐπιθεωρήσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων — ἡ ἀρχικὴ ἐπιθεώρησις περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ — ἡ τακτικὴ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις ἀφορᾷ εἰς ὅλους τοὺς ἐπὶ μέρους τομεῖς, ἦτοι τὸν ναυπηγικόν, τὸν μηχανολογικόν, τὸν ἠλεκτρολογικόν, τὸν ναυτιλιακόν, τὸν τηλεπικοινωνιακόν, τὸν ὑγειονομικόν — πρωτόκολλον Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως — ἔκτακτος ἢ συμπληρωματικὴ ἐπιθεώρησις μερικὴ ἢ γενικὴ — τοπικὰ κλιμάκια Ε.Ε.Π. παρὰ Λιμενικὰς Ἀρχάς).

Μέροσ Β' : Ὁργάνωσις τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων — Κατανομὴ τῆς Ὑπηρεσίας εἰς Τμήματα : Ναυτιλιακόν, Ναυπηγικόν, Μηχανολογικόν, Ἠλεκτρολογικόν, Τηλεπικοινωνιακόν, Ὑγειονομικόν, Συντονιστικόν.

Γ'. Τοῦ Α.Ν. 388/1968 (εἰς ὃν ἀνεφέρθημεν καὶ ἀνωτέρω) δι' οὗ προβλέπεται ἡ ἐνίσχυσις τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ε.Ε.Π. διὰ πολιτικοῦ προσωπικοῦ (Μηχανολόγων - Μηχανικῶν, Ναυπηγῶν, Ἠλεκτρολόγων - Μηχανολόγων, Ἰατρῶν Ὑγεινολόγων, Πλοιάρχων Ε.Ν., Μηχανικῶν Ε.Ν., Ραδιοτηλεγραφητῶν Ε.Ν. καὶ κατωτέρου τεχνικοῦ προσωπικοῦ).

Δ'. Τοῦ Β.Δ. 197/1969 «περὶ ἀντικαταστάσεως τῶν ἄρθρων κ.λ.π.». Δι' αὐτοῦ ἀντικαθίστανται τὰ ἄρ. 2,3,5,7,11 καὶ 13 τοῦ Ν.Δ. 548/1968. Ρυθμιζόμενα θέματα : Ἐξουσιοδοτήσεις Νηογνομόνων — ἑλληνικὰ πλοῖα ὑποκείμενα εἰς ὑποχρεωτικὸν ἔλεγχον καὶ ἐπιθεώρησιν — ἡ τακτικὴ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις ἀφορᾷ εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς — τὰ Τοπικὰ Κλιμάκια τῆς Ε.Ε.Π. ἐνεργοῦν ἀρχικὰς ἢ τακτικὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις ἐπὶ πλοίων γενικῶς μέχρις 100 κ.ο.χ. καὶ ἐπὶ φορτηγῶν μέχρι 500 κ.ο.χ., ὡς καὶ ἔκτακτον ἢ συμπληρωματικὴν ἐπιθεώρησιν ἐπὶ πλοίων οἰασδῆποτε χωρητικότητος.

Ε'. Εἰς τὴν Ε.Ε.Π. καὶ τὴν ὀργάνωσίν της ἀφοροῦν καὶ αἱ Πράξεις Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ὑπ' ἀριθ. 26/1967, 150/1967, 164/1967, 211/1967 καὶ 40/1968.

ΣΤ'. Αναφέρεται, τέλος, ἡ Ἀπόφασις Υ.Ε.Ν. ὑπ' ἀριθ. 56686/1532/27 - 6 - 68 — ἐκδοθεῖσα εἰς ἐκτέλεσιν τῆς παρ. 2 ἀρ. 5 τοῦ Α.Ν. 388/1968 — ἣτις ὀρίζει τὰς Ἀνωτάτας Τεχνικὰς Σχολὰς ξένων χωρῶν, ὧν οἱ πτυχιούχοι, ἀσκούντες τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυπηγοῦ ἢ ἠλεκτρολόγου μηχανολόγου, δύνανται νὰ συντάσσουν σχέδια καὶ μελέτας.

6. 3. Τεχνικαὶ Ναυτιλιακαὶ Ὑπηρεσίαι Νηογνωμόνων ἐν Ἑλλάδι

6. 3, 1. Γενικῶς περὶ τῶν Νηογνωμόνων

Ἐν σχέσει πρὸς τὴν παροχὴν τοιούτων ὑπηρεσιῶν τῶν Νηογνωμόνων ἐν Ἑλλάδι, ἀναφέρονται τὰ ἐξῆς στοιχεῖα καὶ αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις :

Α'. Σημειοῦται κατ' ἀρχὴν ὅτι, δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀριθ. 10 ὄρου τῶν ἐκδιδομένων, βάσει τοῦ ἄρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως πλοίων : αἱ προδιαγραφαὶ τοῦ σκάφους καὶ τῶν μηχανῶν ὡς καὶ ἡ ἀρχικὴ καὶ αἱ λοιπαὶ περιοδικαὶ ἢ συμπληρωματικαὶ ἐπιθεωρήσεις θεωροῦνται καλῶς ἐνεργηθεῖσαι, ἐφ' ὅσον διενεργήθησαν ὑφ' ἐνὸς τῶν ἄλλοδαπῶν Νηογνωμόνων : Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd, Nippon Kaijikyokai, Norske Veritas, Registro Italiano Navale, ὡς καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος Α.Ε., ἐφαρμοζόντων τὰς διατάξεις τῆς ἐκάστοτε ἰσχυροῦσης οἰκείας Δ. Συμβάσεως, τῆς κεκυρωμένης ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος καὶ ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ σχετικοῦ Πιστοποιητικοῦ τοῦ Νηογνώμονος, ἐκδιδόμενου κατ' ἐντολὴν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Ὁ χρόνος διενεργείας τῶν ἐπιθεωρήσεων τούτων καθορίζεται δι' ἑπ' εὐθείας συνεννόησεως μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ οἰκείου νηογνώμονος, ἐντὸς πάντως τῶν ὑπὸ τῶν συναφῶν διεθνῶν συμβάσεων προβλεπομένων χρονικῶν ὀρίων. Ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὰ τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου, ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τῶν ἑλληνικῶν ἀρχῶν, ἐφ' ὅσον αἱ ἐπισκευαὶ ἐνεργοῦνται ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τῶν κατὰ τ' ἀνωτέρω νηογνωμόνων. Αἱ προδιαγραφαὶ (specifications) τῶν ἐνδιαιτημάτων τοῦ πλοίου γίνονται ἀποδεκταὶ, ἐφ' ὅσον θὰ εἶναι σύμφωνοι πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοῦ Lloyd's Register of Shipping ἢ American Bureau of Shipping, ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ, ὅπερ δεόν νὰ φυλάσσεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

(Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται ὅτι γίνεται τριπλῆ διάκρισις : α) τῆς ἀρχικῆς καὶ τῶν λοιπῶν περιοδικῶν ἢ συμπληρωματικῶν ἐπιθεωρήσεων, β) τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου καὶ γ) τῶν προδιαγραφῶν τῶν ἐνδιαιτημάτων τοῦ πλοίου καὶ ὀρίζονται τὰ ἰσχύοντα δι' ἐκάστην περίπτωσιν διὰ συγκεκριμένους Νηογνώμονας).

Β'. Ἐκ τῶν σχετικῶν πρὸς τοὺς Νηογνώμονας Νομοθετημάτων καὶ Πράξεων ἀναφέρονται αἱ ἀκόλουθοι πλεόν πρόσφατοι :

α) Τὸ Β.Δ. 778/1965 «περὶ ἐξουσιοδοτήσεως Νηογνωμόνων δι' ἐκδοσιν Πιστοποιητικῶν κατ' ἐφαρμογὴν τῆς Δ.Σ.» «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ (1960) καὶ διαρκείας ἰσχύος τινῶν τῶν Πιστοποιητικῶν τούτων». Ἡ ἐξουσιοδότησις αὕτη παρέχεται εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερθέντας καὶ ἀπολαύον-

τας διεθνούς κύρους επτά ξένους ως και εις τὸν ἑλληνικὸν νηογνώμονα.

β') Τὸ Β.Δ. 28/1968 «περὶ ἐξουσιοδοτήσεως διεθνῶς ἀνεγνωρισμένων Νηογνώμωνων καὶ Ὁργάνων διὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ ἔκδοσιν τῶν ὑπὸ τῆς Δ.Σ. «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ (1960) προβλεπομένων πιστοποιητικῶν». Δι' αὐτοῦ παρέχεται ἡ ἐξουσιοδότησις εἰς τοὺς προαναφερθέντας 8 νηογνώμονας, ὅπως ἐκδίδουν τὰ κάτωθι πιστοποιητικά :

- 1) Ἀσφαλείας ἐξαρτισμοῦ φορτηγοῦ πλοίου,
- 2) Ἀσφαλείας κατασκευῆς φορτηγοῦ πλοίου,
- 3) Ραδιοτηλεγραφικῆς ἀσφαλείας καὶ
- 4) Ραδιοτηλεφωνικῆς ἀσφαλείας.

Ὅμοιος, διὰ τοῦ αὐτοῦ Β.Δ., παρέχεται ἡ ἐξουσιοδότησις εἰς τὴν Societé Anonyme Internationale de Télégraphie sans fill, τὴν International Marine Radio Co. LTD καὶ τὴν Mackay Radio and Telegraph Co. INC. (Marine division), ὅπως διὰ τῶν κατὰ τόπους ἀντιπροσώπων τῶν ἐπιθεωροῦν ἑλληνικὰ φορτηγὰ πλοῖα καὶ ἐκδίδουν πιστοποιητικά ραδιοτηλεγραφικῆς καὶ ραδιοτηλεφωνικῆς ἀσφαλείας, κατὰ τὴν Solas 1960.

γ') Τὴν ὑπ' ἀριθ. 40/20-2-1968 Π.Υ.Σ. δι' ἧς ὠρίσθη ὅτι, πιστοποιητικὰ ἐλέγχου, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀφορώντων εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν ἐργασιῶν μετασκευῆς ἢ ἐπισκευῆς σκάφους καὶ μηχανῶν, ἐκδιδόμενα ὑπὸ τῶν προαναφερθέντων ἀνωτέρω 8 Νηογνώμωνων ἢ παρ' ἄρμοδιων ἀρχῶν ξένων κρατῶν, ἀναγνωρίζονται ὡς ἰσχυρὰ διὰ τοὺς ἐλεγχθέντας τομεῖς καὶ τὴν ἐν αὐτοῖς ἀναγραφομένην ἔκτασιν.

δ') Τὸ Β.Δ. 135/1968 «περὶ ἐγκρίσεως Κανονισμοῦ, περὶ παρακολούθησεως ναυπηγήσεων, μετασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων», εἰς τὸ ὅποιον γίνεται λόγος :

1) Περὶ ὑποχρέωσεως τοῦ ἐξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως νηογνώμονος, ὅπως, προκειμένου μὲν περὶ ναυπηγήσεως ἢ μετασκευῆς εὐρείας ἐκτάσεως ὑποβάλλῃ, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν, ἐγκεκριμένα ὑπ' αὐτοῦ σχέδια καὶ μελέτας, προκειμένου δὲ περὶ ἐπισκευῆς λεπτομερῆ ἔκθεσιν τῶν ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν.

2) Περὶ εὐθύνης τῶν συντασσόντων καὶ ὑποβαλλόντων εἰς τὴν Ε.Ε.Π. σχέδια πρὸς ἔγκρισιν νηογνώμωνων, διὰ τὴν ὀρθότητα καὶ ἀκρίβειαν τῶν στοιχείων καὶ περὶ ὀφειλῆς ἐπακριβοῦς συμμορφώσεώς των πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρ. 10 τοῦ αὐτοῦ Ν.Δ., ὡς καὶ πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π. ἐπὶ ἐκτελέσεως ἢ ἐπιβλέψεως ἐργασιῶν ναυπηγήσεως ἢ μετασκευῆς εὐρείας ἐκτάσεως.

ε') Τὸ Β.Δ. 442/1968 «περὶ ἐξουσιοδοτήσεως Νηογνώμωνων διὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἔκδοσιν τῶν ὑπὸ τῆς Δ.Σ. «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966», προβλεπομένων πιστοποιητικῶν».

(Ἡ ἐξουσιοδότησις παρέχεται εἰς τοὺς αὐτοὺς ἀναφερομένους ὀκτὼ Νηογνώμονας καὶ ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔκδοσιν, ἀνανέωσιν, ὀπισθογράφησιν καὶ παράτασιν τῶν πιστοποιητικῶν, περὶ ὧν τὸ ἄρ. 16 τῆς ρηθείσης Δ.Σ., ὡς καὶ εἰς τὴν χάραξιν τῶν πλοίων).

στ') Τὸ Β.Δ. 475/1968 «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονι-

σμού περί τροποποίησης του διά του υπ' αριθ. 135/1968 Β.Δ. έγκριθέντος Κανονισμού, περί παρακολούθησης ναυπηγήσεων, μετασκευών και έπισκευών πλοίων». Κατά τὸ ἄρθρ. 3 τοῦ ἐν λόγῳ Β.Δ., αἱ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ τούτου δὲν ἐφαρμόζονται εἰς περιπτώσεις ναυπηγήσεως, μετασκευῆς καὶ ἐπισκευῆς ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ ἢ φορτηγοῦ πλοίου, ἐνεργουμένης ὑπὸ τὴν παρακολούθησιν καὶ τὸν ἔλεγχον νηογνώμονος εἰς τὴν κλάσιν τοῦ ὁποίου εἶναι ἐντεταγμένον ἢ θέλει ἐνταχθῆ τὸ πλοῖον καὶ διὰ τοὺς καλυπτομένους ὑπὸ τοῦ νηογνώμονος τομεῖς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἐγγράφου περὶ τούτου δηλώσεως αὐτοῦ πρὸς τὴν Ε.Ε.Π.

ζ') Τὸ Β.Δ. 488/1968 «περὶ ἐξουσιοδοτήσεως Νηογνομόνων διὰ τὴν καταμέτρησιν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, ὡς καὶ τὴν ἔγκρισιν τῶν σχεδιαγραμμάτων φορτώσεως σιτηρῶν καὶ μεταλλευμάτων καὶ καταργήσεως τῶν Β.Δ. ἀπὸ 22-11-1959, ἄρ. 189/1962 καὶ ἐν μέρει τοῦ ἀπὸ 12-3-1955» (καὶ ἡ ἐξουσιοδότησις αὕτη παρέχεται εἰς τοὺς αὐτοὺς, ἀνωτέρω ἀναφερομένους ὀκτῶ νηογνώμονας καὶ ἀφορᾷ εἰς :

- 1) καταμετρήσεις χωρητικότητος,
- 2) ἐγκρίσεις σχεδιαγραμμάτων φορτώσεως σιτηρῶν καὶ
- 3) ἐγκρίσεις σχεδιαγραμμάτων φορτώσεως μεταλλευμάτων καὶ λοιπῶν στοιχείων εὐσταθείας).

η') Τὸ Β.Δ. 197/1969 «περὶ ἀντικαταστάσεως τῶν ἄρθρ. 2, 3, 5, 7, 11 καὶ 13 τοῦ υπ' αριθ. 542/68 Β.Δ. περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ Ν. 4473/65, περὶ ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοΐας, Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων». Δι' αὐτοῦ, ἀντικαθίσταται τὸ ἄρθρ. 2 τοῦ Β.Δ. 542/1968 καὶ διὰ τοῦ νέου ἄρθρου (1 τοῦ Β.Δ. 197/69) ἐξουσιοδοτοῦνται οἱ προναφερθέντες ὀκτῶ Νηογνώμονες ὅπως, διὰ τῶν κατὰ τόπους ἀντιπροσώπων των, ἐνεργοῦν τὰς ὑπὸ τοῦ ἄρ. τοῦ Ν. 4473/1965 προβλεπομένας ἐπιθεωρήσεις. Ὅμοίως ὀρίζεται ὅτι τὰ ὑπὸ τῶν Νηογνομόνων τούτων ἐκδιδόμενα πιστοποιητικά, δυνάμει τοῦ ἄρθρ. 2 τοῦ Α.Ν. 388/1968 ἀναγνωρίζονται ὡς ἰσχυρὰ διὰ τοὺς υπ' αὐτῶν ἐλεγχθέντας τομεῖς ἐπιθεωρήσεως, τὴν ἐν αὐτοῖς ἀναγραφομένην ἔκβασιν καὶ τὸν ἐν αὐτοῖς ὀριζόμενον χρόνον. Ὅρίζεται προσέτι ὅτι τὰ ἄρ. 3 - 11 τοῦ Β.Δ. τούτου (197/69) δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων ὑπαγομένων εἰς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως ΠΑΖΕΘ καὶ ἐντεταγμένων εἰς κλάσιν ἐξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος Νηογνώμονος, παρ' οὗ ἐκδίδονται τὰ σχετικὰ Πιστοποιητικά. Ὅρίζεται προσέτι ὅτι, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς Ε.Ε.Π., ἀνήκει ὁ ἔλεγχος καὶ ἡ παρακολούθησις τοῦ ἔργου τῶν Νηογνομόνων ἐν σχέσει, μὲ τὰ ἐκδιδόμενα παρ' αὐτῶν Πιστοποιητικά.

6. 3, 2. Ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων

Ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων ἔχει σχετικῶς μακρὰν ἱστορίαν. Ἰδρύθη, τὸ πρῶτον, ἐν ἔτει 1870 ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης «*Αρχάγγελος*», ὡς Γραφεῖον τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος» (ἢ *Veritas Hellenique*) μὲ κύριον ἀντικείμενον τὴν κατάταξιν τῶν πλοίων (Νηογνομολογία). Τὸ Γραφεῖον τοῦτο, μολοντί εἶχαν ἀποκτήσει κύρος, ἔκλεισε τὸ 1894.

Ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων ἐπανεσυστήθη, ὡς Ἀνώνυμος Ἐταιρεία, τὸ ἔτος 1919, μὲ μετόχους ἑλληνικὰς ἀσφαλιστικὰς ἑταιρείας.

Περὶ αὐτοῦ ἀναφέρονται τὰ κάτωθι :

α'. Ἰδρύσεις - Σκοπός :

Ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων ἰδρύθη ἐν ἔτει 1919 ὑπὸ τὴν μορφήν Ἀνωμόμου Ἑταιρίας, μὲ ἔδραν ἐν Πειραιεὶ καὶ σκοπὸν :

α) Τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν κατατάξιν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἰκανότητος αὐτῶν, τῆς συντηρήσεώς των καὶ τοῦ τρόπου κατασκευῆς αὐτῶν.

β) Τὴν ἔκδοσιν τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν μετὰ τὴν ἐνέργειαν τῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ

γ) Τὴν κατ' ἔτος ἔκδοσιν Καταλόγου, εἰς ὃν θὰ περιλαμβάνωνται ἅπαντα τὰ ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος ταξινομηθέντα ἑλληνικὰ πλοῖα, μετὰ χαρακτηριστικῶν κλάσεως.

β'. Καταστατικόν :

Τὸ Καταστατικὸν τοῦ Νηογνώμονος ἐνεκρίθη τὴν 25-5-1919, δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 126/30-5-1919 Φ.Ε.Κ. Δι' αὐτοῦ ἐρρυθμίσθησαν ἡ διοικητικὴ, ἑταιρικὴ ὡς καὶ οἰκονομικὴ ἐν γένει διάρθρωσις καὶ λειτουργία τῆς Ἑταιρίας, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου «περὶ Ἀνωμόμων Ἑταιριῶν». Τὸ Καταστατικὸν τοῦ ἐτροποποιήθη κατὰ καιροὺς (1945, 1957 κλπ.) ἐγκριθείσης τῆς κατατάξεως καὶ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων. Ὡσαύτως ἐνεκρίθη ἡ αὔξησις τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἀπὸ 5 - 8 εἰς 8 - 12 καὶ καθωρίσθη ὅπως ταῦτα προέρχονται ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀσφαλιστῶν κλπ., εἶναι δὲ ἐν γένει πρόσωπα δυνάμενα νὰ ἔχωσι βαρύνουσαν γνώμην ἐπὶ ναυτικῶν καὶ τεχνικῶν ζητημάτων. Τὰ μέλη τοῦ Δ. Συμβουλίου ἐκλέγονται ἀνὰ τριετίαν ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως.

γ'. Ἀναγνώρισις Νηογνώμονος :

Ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων ἀνεγνωρίσθη ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους διὰ τοῦ, ἀπὸ 4 - 5 - 1950 Β.Δ. Διὰ τοῦ Διατάγματος τούτου ὁ Νηογνώμων ἀνεγνωρίσθη ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος ὡς ἰσότιμος τῶν λοιπῶν ἀνεγνωρισμένων ἄλλοδαπῶν Νηογνώμωνων (Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas κλπ.).

δ'. Κανονισμοὶ Νηογνώμονος :

Ἐν ἔτει 1957 ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος εἰδικὸν τεῦχος, περιλαμβάνον γενικὰς διατάξεις ὀργανώσεως καὶ λειτουργίας, ὡς καὶ Κανονισμοὺς κατατάξεως εἰς κλάσεις, περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ κατασκευῆς χαλυβδίνων πλοίων ὡς καὶ εἰδικοὺς Κανονισμοὺς διὰ μηχανὰς προώσεως, λέβητας, βοηθητικὰ μηχανήματα καὶ λοιπὰς ἐγκαταστάσεις τῶν πλοίων.

ε'. Ἐπιθεωρηταὶ Νηογνώμονος

Τὸ ἐν Πειραιεὶ Γραφεῖον τοῦ Νηογνώμονος, ἔνθα καὶ ἡ ἔδρα αὐτοῦ, διαθέτει τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἐπιθεωρητῶν. Ἐπιθεωρηταὶ ἔχουσιν ὀρισθῆ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ, ἀσχολούμενοι ὅμως εἰς τὴν ἐπιθεωρη-

σιν ξυλίων μόνον σκαφών, πλὴν τῶν λιμένων Θεσσαλονίκης καὶ Σύρου, ἔνθα εἶναι δυνατὴ καὶ ἡ ἐπιθεώρησις σιδηρῶν τοιούτων. Εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν ὑφίσταται πυκνὸν δίκτυον ἐπιθεωρητῶν καὶ ἀντιπροσώπων. Ὡσαύτως θὰ ἔδει νὰ σημειωθῇ ὅτι, βάσει συμφωνιῶν, ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων συνεργάζεται μετὰ τινῶν ἄλλοδαπῶν τοιούτων.

στ. Ὡφελιμότης τοῦ Νηογνώμονος

- α) Ἡ ὑπαρξίς του θεωρεῖται ἀναγκαία διὰ λόγους ἐθνικοῦ γοήτρου.
- β) Συμβάλλει εἰς τὴν διατήρησιν τῶν ὄρων ἀσφαλείας τῶν πλοίων.
- γ) Ἀπασχολεῖ εἰδικευμένον τεχνικὸν προσωπικόν.
- δ) Εἰσάγεται συνάλλαγμα εἰς τὴν χώραν, προερχόμενον ἐκ τῆς ταξινομήσεως πλοίων.
- ε) Μέρος τῶν κερδῶν αὐτοῦ, διατίθεται ὑπὲρ τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.

Σημείωσις :

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων δὲν μετέχει ὡς μέλος τοῦ «Διεθνοῦς Ὁργανισμοῦ Ἑταιρειῶν Κατατάξεως Πλοίων» (International Association of Classification Societies). Τοῦτο διότι, διὰ τὴν συμμετοχὴν, ἀπαιτεῖται ὅπως ὁ Νηογνώμων ἔχη ταξινομημένα πλοῖα ἄνω τῶν 1.000.000 κ.ο.χ.

ζ. Ἀριθμοὶ ταξινομηθέντων πλοίων (ἔτους 1968)

α) Ξύλινα σκάφη 174

β) Χαλύβδινα σκάφη 169

Ἐκ τῶν χαλυβδίνων σκαφῶν κατὰ χωρητικότητα, εἶναι ταξινομημένα :

1) Μέχρι 1.000 κ.ο.χ.	σκάφη	134
2) » 2.000 »	»	12
3) » 5.000 »	»	8
4) » 10.000 »	»	4
5) Ἄνω τῶν 10.000	»	11

Ὡσαύτως, ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος, ἐξεδόθησαν, κατὰ τὸ ἔτος 1968 :

α) Πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας ἐξαρτισμοῦ	24
β) » » κατασκευῆς	12
γ) » » Α/Τ - Ρ/Τ	4
δ) Διεθνή πιστοποιητικὰ γραμμῆς φορτώσεως	62
ε) Πιστοποιητικὰ καταμετρήσεως Ἑλλ. Κανόνων	40
στ) Πιστοποιητικὰ καταμετρήσεως Καν. Σουέζ	17

(Τὰ ἀνωτέρω πιστοποιητικὰ, ἐξεδόθησαν κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως). (Συνεχίζεται)