

## «Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ 12 ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΕΙΣ ΤΟΚΙΟ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ»

Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Ἑπιμελητοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

### Α. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ

Ἐνδεκα κράτη τῆς Εὐρώπης, θεωρούμενα ὡς αἱ κατ' ἐξοχὴν «ναυτιλιακαὶ δυνάμεις» ἢ «ναυτικαὶ χώραι» (ἤτοι ἡ Μεγ. Βρεταννία, ἡ Νορβηγία, ἡ Δυτ. Γερμανία, ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλία, τὸ Βέλγιον, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Σουηδία, ἡ Φινλανδία, ἡ Δανία καὶ ἡ Ἑλλάς) καὶ ἡ Ἰαπωνία, ὡς δωδέκατον κράτος, ἔχουν συγκροτήσει δι' ἀντιπροσώπων τῶν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1959 μίαν «Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα» (Consultative Shipping Group)\*, μὲ τὸν σκοπὸν ὅπως αὕτη ἐπιλαμβάνηται τῶν διαφορῶν ἀναφουμένων ἐκάστοτε διεθνῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Κατὰ διαστήματα καὶ ὁσάκις κρίνεται ἐπιβεβλημένον ἢ σκόπιμον παρὰ τῶν συμμετεχόντων εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα ἐκπροσώπων, συνέρχονται εἰς Συνδιασκέψεις οἱ ἀρμόδιοι Ἑπιμελητοὶ τῶν μετεχουσῶν Χωρῶν, οἵτινες συζητοῦν καὶ ἀποφασίζουσιν ἐπὶ τῶν πλέον καιρῶν καὶ σημαντικῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων, χαράσσοντες συγχρόνως κατευθύνσεις πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν χωρῶν τῶν οἵτινες μετέχουσιν τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὁμάδος.

Τοιαῦται Ἑπιμελητοὶ Συνδιασκέψεις ἔλαβον χώραν κατὰ τὸ παρελθὸν κατὰ τὰ ἔτη 1963 καὶ 1966.

Ἀπὸ τοῦ 1968 ἤρχισε προπαρασκευαζομένη παρὰ τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὁμάδος ἡ νέα Ἑπιμελητοὶ Συνδιάσκεψις. Οἱ λόγοι οἵτινες ὄθουν πρὸς σύγκλησιν ταύτης ἦσαν, κυρίως, ἡ πολιτικὴ «διακρίσεως σημαίας» ἣτις ἐφαρμόζεται ὑφ' ὄρισμα τῶν χωρῶν - κυρίως ὑπαναπτύκτων, ἡ Ἀμερικανικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καὶ ἡ τακτικὴ ὄρισμα τῶν «κλειστῶν ναυτιλιακῶν διασκέψεων» (Conferences).

Μεγαλυτέραν δραστηριότητα πρὸς πραγματοποιήσιν τῆς νέας ταύτης Ἑπιμε-

\*) Σημειοῦται ὅτι ἡ Ναυτιλιακὴ Συμβουλευτικὴ Ὁμάς συνεστήθη ἀρχικῶς ὑπὸ ἐννέα χωρῶν, ἀκολούθως προσετέθη ἡ Ἑλλάς, ἀπὸ τοῦ 1965 μετέχει ἡ Ἰαπωνία καὶ ἀπὸ τοῦ 1968 ἡ Φινλανδία.

γικής Συνδιασκέψεως ανέπτυξεν ἡ Ὀλλανδία, κυρίως διότι καθήκοντα Προέδρου μεταξύ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὁμάδος ἦσκει ὁ κ. H. J. H. Janssen, Γενικός Διευθυντῆς Ναυτιλίας τοῦ Ὀλλανδικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν καὶ Ὑδατίνων Ὁδῶν.

Κατόπιν ἐντατικῆς, καὶ ἐπιμελοῦς προετοιμασίας, ἡ Συνδιάσκεψις τῶν Ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν συνήλθεν εἰς Τόκιο ἀπὸ 2 - 6 Φεβρουαρίου 1971.

Τὰ δώδεκα μετέχοντα κράτη ἐξεπροσώπησαν, ἐπὶ κεφαλῆς πολυμελῶν ἀντιπροσωπειῶν οἱ κάτωθι (ἀκολουθεῖται ἡ σειρά τοῦ κυκλοφορήσαντος προγράμματος) : τὸ Βέλγιον ὁ κ. Alfred Bertrand, Ὑπουργὸς τῶν Συγκοινωνιῶν, τὴν Δανίαν ὁ κ. J. Worm, Γενικός Διευθυντῆς Ναυτιλίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου, Βιομηχανίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν Φινλανδίαν ὁ κ. Arne Berner, Ὑπουργὸς Ἐμπορίου, τὴν Γαλλίαν ὁ κ. Jean Velitchkovitch, Γενικός Γραμματεὺς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν Δυτ. Γερμανίαν ὁ κ. Karl Wittrock, Ὑφυπουργὸς παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν, τὴν Ἑλλάδα ὁ Καθηγητῆς κ. Ἰω. Χολέβας, Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν Ἰταλίαν ὁ κ. Salvatore Mannironi, Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν Ἰαπωνίαν ὁ κ. Tomisaburo Hashimoto, Ὑπουργὸς Μεταφορῶν, τὴν Ὀλλανδίαν ὁ κ. M. J. Keyser, Ὑφυπουργὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Μεταφορῶν καὶ Ὑδατίνων Ὁδῶν, τὴν Νορβηγίαν ὁ κ. Otto Grieg Tidemand, Ὑπουργὸς Ἐμπορίου καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν Σουηδίαν ὁ κ. Bengt Norling, Ὑπουργὸς Συγκοινωνιῶν καὶ τὸ Ἠνωμένον Βασίλειον ὁ κ. J. A. Grant, κοινοβουλευτικὸς Ὑφυπουργὸς παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας.

Ἡ ὅλη ὀργάνωσις τῆς Συνδιασκέψεως ἔφερε τὴν σφραγίδα τῆς ἐπιμελείας καὶ τῆς ἀριότητος, αἵτινες ἀποτελοῦν οὐσιώδη χαρακτηριστικὰ τοῦ συγχρόνου Ἰαπωνικοῦ κράτους καὶ λαοῦ, ἐπεδείχθη δὲ ἐκ μέρους τῶν Ἰαπωνικῶν ἀρχῶν τὸ γνωστὸν πνεῦμα τῆς ὑπερόχου πατροπαραδότου φιλοξενίας καὶ περιποιήσεως, τὸ ὁποῖον κατακτᾷ τὴν καρδίαν παντός ἐπισκεπτομένου τὴν χώραν τοῦ ἀνατέλλοντος Ἠλίου.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν τῆς Συνδιασκέψεως καὶ συμφώνως πρὸς τὸ πρόγραμμα προσήλθον καὶ ἀνέπτυξαν τὰς ἀπόψεις τῶν ἐκπρόσωποι, ἀφ' ἑνὸς τῆς ἐν Λονδίῳ ἐδρευούσης Ἐπιτροπῆς Εὐρωπαϊκῶν Ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων (CENSA : Committee of European shipowners Associations) καὶ ἀφ' ἑτέρου τοῦ ἐν Χάγῃ ἐδρευόντος Εὐρωπαϊκοῦ Συμβουλίου φορτωτῶν - ὀρθότερον Ναυλωτῶν - (European Shippers Councils), ὥστε νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αὗται κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν τελικῶν ἀποφάσεων τῆς Συνδιασκέψεως.

Ἡ Ἡμερησία Διάταξις τῆς Συνδιασκέψεως προέβλεπε συζήτησιν καὶ λήψιν ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν κάτωθι θεμάτων :

α. Διάκρισις - Προτίμησις σημαίας.

β. Ναυτιλιακαὶ Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν.

γ. Μέτρα ναυτιλιακῶν ρυθμίσεων τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν Ἀμερικῆς.

δ. Σημαῖαι εὐκολίας.

ε. Μεταφοραὶ δι' ἔμπορευματοκιβωτίων.

## Β. ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ

Ὁ Ἕλληνας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁμιλήσας κατὰ τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς Ἐπιτροπικῆς Συνδιασκέψεως εἶπε τὰ ἑξῆς :

«Ὡς Ἀρχηγὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπίας ἐκφράζω τὴν εἰλικρινῆ χαρὰν μας διὰ τὴν πραγματοποιήσιν τῆς παρουσίας συσκέψεως. Πιστεύομεν ὅτι τοιαῦται ἐπὶ διεθνoῦς καὶ δὴ ἐπὶ ὑπουργικοῦ ἐπιπέδου διασκέψεις προωθοῦν τὰ συμφέροντα τῶν ἐπὶ μέρους χωρῶν καὶ διευκολύνουν τὴν πρόοδον καὶ ἀνάπτυξιν τῆς διεθνoῦς ναυτιλίας. Ἀπευθύνομεν θερμὸν χαιρετισμὸν πρὸς τοὺς συναδέλφους κ. κ. Ἐπουργοὺς καὶ τὰ μέλη τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν μετεχουσῶν 12 Χωρῶν. Ἰδιαιτέρως χαιρετίζομεν τὸν συνάδελφον Ἰάπωναν Ἐπουργὸν εἰς τὴν Χώραν τοῦ ὁποίου διεξάγεται ἡ παρούσα διάσκεψις. Καὶ ἐκφράζομεν προσέτι τὴν χαρὰν μας, διότι εὕρισκόμεθα εἰς τὴν ἐξαιρετικῶς φιλόξενον καὶ ἐκπληκτικῶς προοδεύουσαν ταύτην Χώραν.

Ἐπιθυμῶ νὰ διαδηλώσω ἐκ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν παραγόντων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τὴν πίστιν μας εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς ἐλευθέρας ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ὁμοίως διαδηλοῦμεν τὴν στερεὰν προσήλωσίν μας εἰς τὸν Κώδικα Ἀπελευθερώσεως Ἀδήλων Συναλλαγῶν τοῦ Οἰκονομικοῦ Ὄργανισμοῦ Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (ΟΟΣΑ), ὡς καὶ εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς Διεθνoῦς Διασκέψεως Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως (UNCTAD).

Θὰ ἦτο παράλειψις ἐὰν δὲν ἀπηυθύναμεν εὐχαριστίας καὶ συγχαρητήρια πρὸς τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα (GSG), διὰ τὸ σημαντικὸν ἔργον τὸ ὁποῖον ἐπετέλεσε. Πιστεύομεν, ὅτι καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ εἶναι ἴσης σημασίας ἡ περαιτέρω προσφορὰ τῶν ὑπηρεσιῶν ταύτης.

Ὁσαύτως ἐκφράζομεν τὴν ἄποψιν, ὅτι εἶναι λίαν χρήσιμος ἡ συνεργασία τῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καὶ τῶν ὀργανώσεων τῶν φορτωτῶν ἐν τῇ πλαισίῳ τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὁμάδος.

Τασσόμεθα κατὰ πάσης διακρίσεως σημαίας, ἥτις νοθεύει τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τοῦ διὰ θαλάσσης ἔμπορίου.

Θεωροῦμεν ὅτι καὶ δύνανται καὶ οφείλουν αἱ ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένα χωρὰ νὰ ὑποβοηθοῦν διὰ τῶν πλέον καταλλήλων μέσων τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν τελευταίων τούτων νὰ ἐξεύρουν τὰς ὀρθοτέρας καὶ ἐπωφελεστέρας δι' ὅλους λύσεις εἰς τὸν τομέα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Συμφωνοῦμεν πρὸς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ἐνίοτε, ὑπὸ τῶν «Conferences» ἀκολουθοῦνται πιεστικαὶ μέθοδοι, ἀπολήγουσαι εἰς τὴν νόθευσιν τῆς ἐλευθερίας τῆς ἐπιχειρηματικῆς ναυτιλιακῆς δράσεως. Ἐπισημαίνομεν τὰς ἀδυναμίας, τὰς ὁποίας ἐνεφάνισεν ὁ «μηχανισμὸς συμφιλώσεως» ἐν περιπτώσει ἀνεπιλύτων διαφορῶν καὶ τασσόμεθα ἀνεπιφυλάκτως ὑπὲρ τῆς καταρτίσεως Κώδικος πρακτικῆς τῶν «Conferences» καὶ δὴ ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος.

Κατανοοῦμεν τὰς διατυπούμενας ἀνησυχίας διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν περιπτώ-

σεων πλοίων φερόντων «σημιαίας ευκολίας» και νομιζομεν, ότι τὸ θέμα τοῦτο χρήζει ευρύτερας μελέτης.

Θεωροῦμεν ὡς ἀναγκαίαν τὴν συνεννόησίν μας μετὰ τῶν Η.Π.Α. εἰς τὰ ναυτιλιακὰ θέματα καὶ πιστεύομεν, ὅτι πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῆ ἡ συμμετοχὴ των εἰς τὴν Ὅμάδα μας.

Ἐν κατακλείδι, ἐπιτραπήτω εἰς ἡμᾶς νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν ἀκράδαντον πίστιν μας ἐπὶ τὴν ἀνάγκην τῆς διακρατικῆς συνεργασίας καὶ τῶν διασκέψεων, ὡς ἡ παρούσα, διὰ τὴν ὁποίαν εὐχόμεθα πλήρη εὐδόωσιν τῶν ἐργασιῶν της».

## Γ. ΑΙ ΛΗΦΘΕΙΣΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΚΔΟΘΕΝ ΕΠΙΣΗΜΟΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ

Τὸ τελικὸν κείμενον τῶν ληφθεισῶν ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως ἀποφάσεων ἔχει ὡς ἀκολούθως :

«Αἱ Κυβερνήσεις τῶν . . . . .

Ἐχουσαι ὑπ' ὄψιν τὴν ἀπόφασιν τῆς 15 Μαρτίου 1963 ὡς καὶ τὰς ἀποφάσεις τῆς 13 Δεκεμβρίου 1963 καὶ 2ας Ἰουνίου 1966,

Ἐπιβεβαιοῦσαι τὰς ἤδη ἀναληφθείσας παρ' αὐτῶν ὑποχρεώσεις ἐπὶ τοῦ Κώδικος ἀπελευθερώσεως τῶν ἀδήλων συναλλαγῶν τοῦ ΟΟΣΑ,

Ἐχουσαι ὑπ' ὄψιν τὰς σχετικὰς ἀποφάσεις τῆς UNCTAD ἅς ἀπεδέχθησαν ὁμοφώνως,

Ἐπιβεβαιοῦσαι τὴν πεποίθησίν των ὅτι ἡ ἐλευθέρωσις τῶν θαλασσιῶν ὑπηρεσιῶν μετὰ τῶν Ἐθνῶν ἀποβαίνει ἐπ' ὠφελείᾳ τόσον τῶν παρεχόντων ὅσον καὶ τῶν χρησιμοποιοῦντων τὰς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίας,

Θεωροῦσαι ὅτι ἡ ὑπὸ τῶν χωρῶν των συνέχισις τῆς ἐπιδιώξεως πρὸς ἐνάσκησιν κοινῆς πολιτικῆς διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ἐλευθέρως ταύτης ροῆς ἐνέχει μεγάλην σπουδαιότητα,

Ἀναγνωρίζουσαι τὴν ἀνάγκην ἐπεκτάσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καθὼς καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου ἐκάστης χώρας,

Ἐπιβεβαιοῦσαι τὴν πεποίθησίν των ὅτι ἡ διεθνὴς ναυτιλία δύναται νὰ συνεισφέρει ἀξιολόγως πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου ἐφ' ὅσον λειτουργεῖ ἐπὶ ὑγιᾶν οικονομικῶν Ἀρχῶν μετὰ τῶν ὁποίων εἰδικώτερον περιλαμβάνεται ἡ ὑπὸ τῶν φορτωτῶν ἐλευθερία πρὸς ἐπιλογὴν τῆς σημιαίας ὡς καὶ ἡ ἐλευθερία τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ἀνταγωνισμόν δι' ἅπαντα τὰ φορτία,

Κατέληξαν εἰς τὰ ἀκόλουθα :

## Ι. Προτίμησις σημαίας

### Α' Γενικά

1. Σημειούσαι μετ' ἀνησυχίας ὅτι ἀπὸ τῆς τελευταίας αὐτῶν συναντήσεως τοῦ Ἰουνίου 1966 ἡ ἐφαρμογὴ μέτρων προτιμήσεως σημαίας καὶ διαφυλάξεως φορτίων κατέστη ἔτι περισσότερον διαδεδομένη,

2. Ἐπαναλαμβάνουσαι τὴν πεποίθησίν των ὅτι ἡ προτίμησις σημαίας καὶ ἡ διαφυλάξις φορτίων ὀδηγεῖ εἰς ἠϋξημένον μεταφορικὸν κόστος καὶ εἰς μειωμένης στάθμης ὑπηρεσίας πρὸς τοὺς φορτωτάς, ὡς καὶ ὅτι ἡ διάδοσις τῶν μεθόδων τούτων θὰ ὀδηγήσῃ εἰς σοβαρὰν ἀποδιοργάνωσιν τοῦ ἐμπορίου,

3. Ἐπιβεβαιούσιν τὴν παλαιότεραν ἀπόφασιν αὐτῶν ὅπως συνεχίσουν τὰς κοινὰς αὐτῶν προσπάθειάς προκειμένου νὰ σταματήσουν τὴν διάδοσιν τῶν συνιστωσῶν διάκρισιν μεθόδων,

4. Παραδεχόμεναι, ἐν τούτοις, τὰς νομίμους ἐπιδιώξεις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἐμπορικῶν των στόλων καὶ πρὸς ἐπαύξησιν τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς ἐπὶ ἀνταγωνισίμου βάσεως καὶ λαμβάνουσαι ἰδιαίτερος ὑπ' ὄψιν τὰ εἰδικὰ προβλήματα τὰ σχετιζόμενα πρὸς τὸ νηπιακὸν στάδιον ἀναπτύξεως ὠρισμένων ἐμπορικῶν στόλων,

5. Συνεφώνησαν ὅπως ἐπὶ τῷ τέλει ἱκανοποιήσεως τῶν ἐν λόγῳ ἐπιδιώξεων καὶ ἐπιλύσεως τῶν ὡς ἄνω προβλημάτων, ἐξετάσουν μετὰ συμπαθείας αἰτήσεις πρὸς παροχὴν βοήθειάς διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ λειτουργίαν ἀνταγωνισίμων καὶ οἰκονομικῶς βιωσίμων ἐμπορικῶν ναυτιλιῶν εἰς ἀναπτυσσομένας χώρας διὰ μέτρων ὡς :

α) Τεχνικὴ βοήθεια διὰ (μεταξὺ ἄλλων) διενέργειαν μελετῶν, μετάδοσιν γνώσεων, ἐκπαίδευσιν προσωπικοῦ, σύστασιν Συμβουλιῶν φορτωτῶν καὶ συμβουλευτικῶν μηχανισμῶν ὡς καὶ διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμένων,

β) Οἰκονομικὴ βοήθεια δι' ἐπενδύσεις εἰς λιμένας, ὑπηρεσίας ἀκτῶν καὶ ἀγορὰν νέας καὶ μεταχειρισμένης χωρητικότητος.

Συνεφώνησαν ὁμοίως εἰς τὸ ὅτι εἶναι ἔτοιμοι πρὸς διεξαγωγὴν συζητήσεων μετ' ἐνδιαφερομένων ἀναπτυσσομένων χωρῶν μὲ σκοπὸν τὴν ἐξεύρεσιν ἀποδεκτῶν εἰς ὅλας τὰς Κυβερνήσεις λύσεων διὰ τὰ τυχόν ἐκκρεμῆ προβλήματα, συνδεόμενα μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῶν ἐνδιαφερομένων ἀναπτυσσομένων χωρῶν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν μακροπροθέσμων συμφερόντων ὅλων τῶν μερῶν, ὡς καὶ τῶν ἐμπορικῶν συμφερόντων τῶν τρίτων χωρῶν,

6. Συνεφώνησαν, ἐν τούτοις, ὅτι αἱ ὡς ἄνω συζητήσεις δὲν θὰ ἔδει νὰ ὀδηγήσουν εἰς διακυβερνητικὴν κατανομὴν τῶν φορτίων ἢ νὰ ἐμπο-

δίζουν την δυνατότητα του έξωθι ανταγωνισμού προς τὰς Conferences ἢ νὰ βλάψουν τὴν ἐνδεχομένην ἀνάπτυξιν τῶν διὰ Containers μεταφορῶν ἢ ἄλλων τύπων μεταφορᾶς φορτίων κατὰ μονάδας,

7. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν π ε ρ α ι τ ἔ ρ ω, νὰ διευκολύνουν τὴν συμμετοχὴν τῶν στόλων τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν διὰ προσκλήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ὅπως δεχθῶν τὰς ἐταιρείας τακτικῶν γραμμῶν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν ὡς πλήρων μελῶν εἰς τὰς Conferences τὰς λειτουργούσας εἰς τὸ ἐθνικὸν τῶν ναυτιλιακῶν ἐμπόριον καὶ νὰ ἐξετάσουν εὐνοϊκῶς δικαίως καὶ ἐπὶ ἴσοις ὅροις αἰτήσεις, ἰδίως τῶν ἐταιρειῶν τακτικῶν γραμμῶν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, διὰ τὴν εἰσοδὸν τῶν ὡς πλήρων μελῶν εἰς τὰς Wayport Conferences τὰς συναφεῖς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν χωρῶν τούτων, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων τῶν ἀπορρουσῶν ἐκ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς Conferences,

8. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν ὅτι ἡ ἐλευθέρω συμμετοχὴ εἰς τὰς δι' ἐλευθέρων φορηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων θαλασσίας μεταφορᾶς πρέπει νὰ διατηρηθῆ ἐφ' ἀπασῶν τῶν ἐμπορικῶν ὁδῶν,

9. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν ὅπως μὴ ἐπιδιώξουν ἠθελημένως πολιτικὴν ἐξ ἧς θὰ καθίστατο δυνατόν ὅπως μέτρα ληφθέντα παρ' ἑτέρας χώρας ρυθμιζούσης τὰ τῆς συμμετοχῆς τῆς ἐμπορικῆς τῆς ναυτιλίας εἰς τὰς θαλασσίας ἐμπορικὰς μεταφορᾶς, ἔχουν ἀντίθετον ἀποτέλεσμα ἐπὶ τῆς ἐλευθερίας τοῦ ανταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν τῶν ναυτιλιῶν,

10. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν ὅτι ἐν ἡ περιπτώσει δὲν ἠδύνατο νὰ ἐπιτευχθῆ δικαία λύσις μὲ μίαν Κυβέρνησιν ἀσκοῦσαν διάκρισιν σημαίας, αἱ Κυβερνήσεις παραμένουν ἐλεύθεραι ὅπως, συμφώνως πρὸς τὰς ὑφισταμένας διεθνεῖς ὑποχρεώσεις, λάβουν, εἴτε μεμονωμένως, εἴτε - κατὰ προτίμησιν - ἐν συντονισμῶ, τὰ κρινόμενα παρ' αὐτῶν ἀναγκαῖα ἀντίμετρα πρὸς διατήρησιν τῆς ἐλευθερίας τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας, ὡς καὶ πρὸς προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν.

## II. Conferences τακτικῶν γραμμῶν

1. Ἐ π ε β ε β α ῖ ω σ α ν τὴν ἄποψιν τῶν ὅτι τὸ σύστημα τῶν Conferences ἐπαίξεν οὐσιώδη ρόλον καὶ ὅτι ἔδει νὰ ἐξακολουθήσῃ λειτουργοῦν δι' ἰδίων αὐτοῦ ρυθμίσεων κατὰ τὸ μᾶλλον δυνατόν,

2. Ἐ σ η μ ε ῖ ω σ α ν μεθ' ἱκανοποιήσεως τὴν εὐρείαν ἔκτασιν τῶν θεμάτων ἐφ' ὧν ἔλαβον χώραν διαβουλεύσεις μεταξὺ Εὐρωπαϊῶν φορτωτῶν καὶ ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τοῦ 1966,

3. Ἐσημείωσαν, ὅτι ὁ μηχανισμὸς συμφιλίωσης ἐν σχέσει πρὸς ἀνεπλήτους διαφωνίας δι' εἴσοδον εἰς τὰς Conferences κατέδειξε ἐλαττώματα εἰς τὴν λειτουργίαν του.

4. Ἀνεγνώρισαν, ὅτι ἐν ὄψει τῆς κριτικῆς ἢ ὁποῖα μέχρι τοῦδε ἐγένετο κατὰ τῶν Conferences, ὑπῆρχεν ἐμφανῆς ἀνάγκη ὅπως ἐνισχυθῆ ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ κοινοῦ πρὸς τὸ σύστημα τῶν Conferences καὶ ὅπως ἐπενεχθοῦν βελτιώσεις εἰς τὰς μεθόδους καὶ δραστηριότητας τῶν Conferences.

5. Ἐσημείωσαν περαιτέρω ὅτι Κυβερνήσεις τινὲς συνέχισαν παρεμβαίνουσαι μονομερῶς εἰς τὴν δραστηριότητα τῶν Conferences καὶ ὅτι ὑφίστατο κίνδυνος διαδόσεως τῆς πρακτικῆς ταύτης.

6. Συνεφώνησαν ὅτι, διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, ἐπέστη ὁ χρόνος ὅπως καθορίσουν ποῖα περαιτέρω βελτιώσεις ἦσαν ἀναγκαῖαι ἐν σχέσει πρὸς τὰς Conferences.

7. Ἀπεφάσισαν ὅτι :

α) Ἐνεῖχε σπουδαιότητα ὅπως αἱ Conferences, οὐχὶ μόνον τηροῦν, ἀλλ' ἐπίσης ἐμφανίζονται ὅτι ἐφαρμόζουν ὠρισμένας ἀρχὰς θεμιτῆς πρακτικῆς,

β) Θὰ ἔδει νὰ προωθήσουν τὴν ὑπὸ τῶν Conferences ἀποδοχὴν ἐνὸς δημοσιευθσομένου «Κώδικος Πρακτικῆς» ὁ ὁποῖος θὰ ἐλάμβανε ὑπ' ὄψιν τὴν προμνησθεῖσαν κριτικὴν κατὰ τῶν Conferences.

γ) Θὰ ἔδει νὰ ἀποβλέψουν ἀρχικῶς εἰς τὴν ἀποδοχὴν τοῦ Κώδικος ὑπὸ τῶν Conferences τῶν ἐξυπηρετουσῶν τὸ ἐμπόριον τῶν χωρῶν των, παρ' ὅλον ὅτι τελικὸς ἀντικειμενικὸς σκοπὸς εἶναι ὅπως εἰς τοιοῦτος Κώδιξ γίνῃ ἀποδεκτὸς ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος.

8. Ἡτήσαντο παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν των ὅπως οὗτοι ἀπὸ κοινοῦ ἐπεξεργασθοῦν τὰς λεπτομερείας τοῦ τοιούτου Κώδικος καὶ παρουσιάσουν τοῦτον εἰς τὰς Κυβερνήσεις πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1971, τηροῦντες τὰς Κυβερνήσεις ἐνημέρους ἐπὶ τῆς προόδου τῆς ἐν λόγῳ ἐργασίας.

9. Συνέστησαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς των ὅπως ὁ Κώδιξ καταρτισθῆ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐνισχύεται ἡ ἐμπιστοσύνη εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος τῶν Conferences, ἵνα ἀποφευχθοῦν αἱ κατηγορίαι περὶ ἀθεμίτων μεθόδων καὶ διακρίσεως διὰ τῆς διασφαλίσεως τηρήσεως ὑψηλοῦ ἐπιπέδου θεμιτῶν δοσολησιῶν ἐν σχέσει πρὸς τὰς δραστηριότητας τῶν Conferences καὶ ἵνα ἐπιτυγχάνωνται μεταξὺ ἄλλων οἱ ἀκόλουθοι σκοποὶ :

α) Αί Conferences θα δημοσιεύουν ετησίως πλήρεις εκθέσεις περί της δραστηριότητός των με γενικόν σκοπόν την παροχήν ύλικού ενδιαφέροντος τούς πελάτας των, ως και γενικῆς φύσεως πληροφοριῶν, ἐν οἷς θα περιλαμβάνονται αἱ σημαντικαὶ διαβουλεύσεις των μετὰ τῶν φορτωτῶν, αἱ μεταβολαὶ εἰς τὴν σύνθεσιν των, αἱ γενικαὶ τάσεις τοῦ κόστους, καὶ αἱ κυριώτεραι ἀλλαγαὶ εἰς τὴν παροχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν, τῶν τιμολογιῶν καὶ τῶν ὄρων μεταφορᾶς,

β) Αἱ Conferences θα διατηροῦν στενήν ἐπαφὴν μετὰ τῶν φορτωτῶν, ἐπὶ τῇ τέλει ἐγκαθιδρύσεως, ἐνισχύσεως καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ρυθμίσεων διὰ τὰς διαβουλεύσεις ἐπὶ ὅλων τῶν θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος. Θὰ καταβάλλουν ἐπίσης εἰδικὴν προσπάθειαν διὰ νὰ βοηθήσουν εἰς τὴν καθιέρωσιν μηχανισμοῦ ἐξασφαλιζόντος ἀποτελεσματικὰς διαβουλεύσεις μετὰ τῶν φορτωτῶν, εἴτε οὗτοι εἶναι ἰδιωτικαὶ ἐταιρεῖαι ἢ Ὄργανισμοὶ δημοσίου χαρακτήρος, ὡς καὶ μετὰ τῶν Συμβουλιῶν φορτωτῶν εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας, ἐν συναρτήσει πρὸς τὰς προσπάθειαις τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς καθιέρωσεως ἐκπροσωπήσεως τῶν φορτωτῶν.

Θὰ ἐξασφαλίσουν περαιτέρω ὅτι οἱ φορτωταὶ εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας θα δύνανται νὰ ἔρχωνται εὐκολώτερον εἰς ἐπαφὴν τοπικῶς μεθ' ὑπευθύνων ἐκπροσώπων τῶν Conferences μετὰ τῶν ὁποίων θα ἐξετάζουν θέματα ἀφορῶντα τὸ ἐμπόριον. Αἱ Conferences θα μεριμνοῦν διὰ τὴν προπαρασκευήν, ὅσάκις τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, συνοπτικῆς ἀναλύσεως τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως, σκοπούσης ὅπως καταδεικνύῃ τὴν πορείαν τοῦ κόστους καὶ τῶν κερδῶν καὶ λαμβανομένης ὡς ὑπόβαθρον διὰ τὰς διαβουλεύσεις των. Ἐν ὄψει τῶν ὑφισταμένων διαφορῶν ἐπὶ περιφερειακῶν περιπτώσεων, ζητεῖται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ὅπως ἐξετάσουν διαφόρους δυνατότητας ἐφαρμογῆς τοῦ Συμβουλευτικοῦ μηχανισμοῦ ἀνευ ἀποκλεισμοῦ τῆς δυνατότητος συστάσεως ἀνεξαρτήτων συλλογικῶν ὀργάνων εἰς τὰ ὁποῖα θα παραπέμπωνται ἐμπορικὰ θέματα ἀνακύπτοντα μετὰξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ φορτωτῶν καὶ τὰ ὁποῖα (ὄργανα) θα ἔχουν ἀνεξάρτητον Πρόεδρον, ἐὰν τοῦτο ζητηθῇ παρ' ἑνὸς τῶν ενδιαφερομένων μερῶν, ὅστις ὁμως δὲν θα εἶναι Κυβερνητικὸς ὑπάλλληλος διακυβερνητικοῦ σώματος,

γ) Αἱ Conferences θα παραπέμπουν ὅλας τὰς μὴ ἐπιλυθείσας διαμάχας ἐν σχέσει πρὸς τὴν εἴσοδον νέων μελῶν εἰς μίαν εἰδικὴν ὁμάδα συμφιλωτῶν, ἥτις θα λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὰς ἐκφρασθείσας ἀπόψεις τῶν ενδιαφερομένων φορτωτῶν καὶ θα εἶναι εἰς θέσιν νὰ ὑποβάλλῃ προτάσεις δι' ἐπίλυσιν τῆς διαμάχης.

Εἰς τὰς ἐν λόγῳ προτάσεις θα ἀποδίδεται ὑπὸ τῶν ενδιαφερομένων μερῶν ἡ δέουσα προσοχή,

δ) Αἱ Conferences θα υἱοθετήσουν καὶ θα ἐφαρμόζουν ρήτρας περὶ καλῆς συμπεριφορᾶς ὡς καὶ μηχανισμόν διὰ τὰ παράπονα καὶ διὰ τὴν ἐκδίκασιν τὴν ὑποδειχθεῖσαν ὑπὸ τῆς CENSA τὸ 1963, πρὸς διασφάλισιν τῆς ἐξαλείψεως τῶν ἀθεμιτῶν μεθόδων (σημ. μετὰξὺ τῶν μελῶν τῶν Conferences) ὅπου αὐταὶ χρησιμοποιοῦνται. Τοῦτο εἶναι ἰδιαίτερος σημαντικὸν κατόπιν τῆς ἐξελίξεως τῶν συστημάτων «φορτώσεως κατὰ μονάδας» (σημ. ἐννοοῦνται κυρίως αἱ μεταφοραὶ διὰ Containers),



ε) Αί Conferences θά διαθέτουν δημοσία τὰ τιμολογία των εἰς λογικὸν κόστος,

στ) Αί Conferences θά παραπέμπουν διαφωνίας μεταξύ ἐφοπλιστῶν ἀνακυπτούσας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κώδικος καὶ δι' ἃς δὲν ὑπάρχει διαδικασία συμβιβασμοῦ ἢ ἕτερος μηχανισμός, εἴτε ἐντὸς τῆς Conference εἴτε ἀλλαγῶν, εἰς τὴν CENSA ἢ εἰς ἕτερον κατάλληλον ὄργανον τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ἐξέτασιν καὶ διατύπωσιν συστάσεων πρὸς τὰ ἐνδιαφερόμενα μέλη διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῆς διαφωνίας,

10. Συνέστησαν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς των ὅπως οὗτοι κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ Κώδικος λάβουν ὑπ' ὄψιν τὰς ἀποφάσεις ἐκεῖνας αἱ ὁποῖαι ἐγένοντο ἀποδεκταὶ ὁμοφώνως ὑπὸ τῆς UNCTAD καὶ ἀπεστάλησαν εἰς αὐτοὺς ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεών των,

11. Ἐκάλεσαν τοὺς ἐφοπλιστὰς των ὅπως καταβάλουν πᾶσαν δυνατὴν προσπάθειαν ἵνα διασφαλίσουν ὅτι εἰς τὰς Conferences εἰς τὰς ὁποίας ἦσαν μέλη, δὲν θά ματαιοῦται ἡ λειτουργία τοῦ μηχανισμοῦ συμφιλίωσης τῆς CENSA ἐκ τῆς ἀπροθυμίας πρὸς συμμετοχὴν τῶν ἐταιρειῶν μὴ μελῶν τῆς CENSA,

12. Συνεφώνησαν ὅτι, ὅταν ἐγκρίνουν τὸν Κώδικα μεθόδων τῶν Conferences θά ζητήσουν παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν των, ὅπως οὗτοι μεριμνήσουν διὰ τὴν υἰοθέτησιν αὐτοῦ ὑπὸ τῶν Conferences εἰς τὰς ὁποίας εἶναι μέλη καὶ ὅπως ὑποβάλουν ἐκθέσεις ἐπὶ τῆς γενομένης προόδου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν,

13. Συνεφώνησαν περαιτέρω ὅτι θά ἔδει νὰ ἐξετασθῇ τὸ θέμα τῆς ἐποπτείας τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ «Κώδικος μεθόδων» τῶν Conferences ἐπὶ συνεχοῦς βάσεως π.χ. διὰ τῆς ὑποβολῆς ἐκθέσεων ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ὡς καὶ τῆς τροποποιήσεως τοῦ Κώδικος ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν, ἐὰν τοῦτο ἀπαιτεῖται,

14. Συνεφώνησαν ὅτι, μολονότι ἡ πρόθεσις των εἶναι νὰ ἀποφύγουν κατ' ἀρχὴν οἰανδήποτε Κυβερνητικὴν παρέμβασιν εἰς τὰ θέματα τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας, θά ἐπεθύμουν παρὰ ταῦτα νὰ τονίσουν τὴν ἀνάγκην ὅπως οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ αἱ Conferences συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς προβλέψεις τῶν ἀποφάσεων τούτων, ὡς καὶ ὅπως ὁ Κώδιξ, λειτουργήσῃ ἱκανοποιητικῶς. Ἐὰν ἀνακύψουν ἐν σχέσει πρὸς τοῦτο δυσχέρειαι, συνεφώνησαν ὅτι θά ἔδει νὰ ἐξετάσων ποῖα περαιτέρω μέτρα θά ἦσαν ἐνδεχομένως ἀναγκαῖα πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ὡς ἄνω σκοποῦ,

15. Ἀνεγνώρισαν ὅτι αἱ μονομερεῖς Κυβερνητικαὶ ρυθμιστικαὶ ἐνέργειαι δύνανται νὰ βλάψουν τὴν υἰοθέτησιν καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ Κώδικος,

16. Ἐδωσαν ὁδηγίαι εἰς τοὺς κρατικοὺς ὑπαλλήλους των διὰ τὴν διερεύνησιν τῆς δυνατότητος πρὸς βελτίωσιν τῶν μέσων ὑπερασπίσεως τῶν συμφερόντων των ἐναντίον Κυβερνητικῶν ρυθμίσεων ἐπὶ τῶν συμβατικῶν ἢ διαδο-

χικῶν μεταφορικῶν Ὑπηρεσιῶν, πιθανῶς διὰ μέσου ἐνὸς καταλλήλου σχεδίου συνεργασίας.

### III. Κανονισμὸς Ἠνωμένων Πολιτειῶν ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν

1. Ἐχουσαι ὑπ' ὄψιν τὴν ἐκφρασθεῖσαν παρ' αὐτῶν ἐπιθυμίαν κατὰ τὸ 1966 ὅπως διαπραγματευθῶν μετὰ τῶν Ἠνωμ. Πολιτειῶν προκειμένου νὰ καταλήξουν εἰς δικαίαν λύσιν ἐπὶ προβλημάτων ἀνακυπτόντων ἐκ τῆς υἰοθετήσεως ὑπὸ τῶν Η.Π.Α. μονομερῶς μέτρων ἐπὶ τῆς διεθνoῦς ναυτιλίας βλαπτικῶν διὰ τὰ συμφέροντα τῶν Κυβερνήσεών των καὶ ἐπιβαρυνόντων τὰ ναυτιλιακά των συμφέροντα,

2. Παρητήρησαν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ὑφισταμένων νομοθετικῶν διατάξεων, εἰς τὰς Η.Π.Α., τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν συνέχιζε νὰ παρουσιάζη τὰς αὐτὰς δυσχερείας καὶ ἐφαίνετο πιθανὸν ὅτι θὰ προκαλέσῃ πρόσθετα προβλήματα ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν των συμφερόντων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀβεβαιότητος ὡς πρὸς τὸ ἀποτέλεσμα τῶν διατάξεων τούτων ὡς καὶ ἐπὶ τῆς δικαιοδοσίας των καὶ ὅτι συνέπεια τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ρυθμιστικῆς δραστηριότητος τῶν Η.Π.Α. εἰς νέα πεδία θὰ εἶναι ἡ χειροτέρευσις τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου των,

Εἰδικώτερον ἐσημείωσαν ὅτι :

α) Ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν διὰ ξηρᾶς - θαλάσσης συνδεδεασμένων μεταφορικῶν εὐκολιῶν ἡ Κυβέρνησις τῶν Η.Π.Α. ἐξέδωκε κανονισμοὺς καλύπτοντας τὰς χερσαίας μεταφορὰς εἰς ἑτέρας χώρας,

β) Ὑφίστατο ηὑξημένη τάσις ἀπὸ πλευρᾶς F M C (σημ. Ὁμοσπονδιακῆ Ναυτιλιακῆ Ἐπιτροπῆ τῶν Η.Π.Α.) πρὸς τὴν κατεῦθυνσιν μονομεροῦς ρυθμίσεως τῶς ναύλων καὶ διενεργείας ἐρεύνης ἐπὶ τῶν ἀρχῶν βάσει τῶν ὁποίων αἱ Conferences ἤχθησαν εἰς καθαρῶς ἐμπορικὰς σχέσεις,

3. Ἐσημείωσαν ἐπίσης ὅτι ἡ Κυβέρνησις τῶν Η.Π.Α. ἐξετάζει τὰς λειτουργίας καὶ τὴν ὀργάνωσιν ρυθμιστικῶν Ὁργανισμῶν περιλαμβανομένης καὶ τῆς FMC.,

4. Ἐλαβον ὑπ' ὄψιν τὸ Κεφάλαιον II (Liner Conferences) τῆς παρούσης ἀποφάσεώς των,

5. Ἐσημείωσαν τὴν σχέσιν μεταξὺ τῆς ρυθμιστικῆς πολιτικῆς τῶν Η.Π.Α. καὶ λοιπῶν σημείων τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν Η.Π.Α.,

6. Συνεφώνησαν ὅτι παρέμεινεν ὡς θέμα σπουδαιότητος νὰ καταλήξουν εἰς συνεννόησιν μετὰ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἠνωμ. Πολιτειῶν καὶ ὅτι ὡς ἐκ τούτου ἔδει νὰ ἐπιζητήσουν διαβουλεύσεις μετὰ τῶν Η.Π.Α. προκειμένου νὰ ἐξεύρουν

τρόπους διασφαλίζοντας μελλοντικήν συνεργασίαν ὡς καὶ ὅτι θὰ ἔδει νὰ καταστή-  
σουν περισσότερον ἀποτελεσματικὰς τὰς ρυθμίσεις πρὸς κοινὰς συζητήσεις καὶ  
τακτοποιήσιν τῶν προβλημάτων,

7. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν ὅπως καλέσουν τὴν Κυβέρνησιν τῶν Η.Π.Α. ἵνα ἐξετά-  
σῃ τὰ ἀναγκαῖα μέσα δι' ὧν θὰ καταστή ἢ ὡς ἄνω συνεργασία ἀποτελεσματικὴ.

#### IV. Σημαῖαι εὐκολίας

1. Ἐ σ η μ ε ἰ ῶ σ α ν τὴν λίαν μεγάλην αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων  
τῶν νηολογηθέντων κατὰ τὰ πρόσφατα ἔτη ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ὡς καὶ τὴν  
αὔξουσιν εἰς ὠρισμένας ἐκ τῶν χωρῶν τῶν τάσιν πρὸς νηολόγησιν ὑπὸ σημαίας  
εὐκολίας,

2. Ἐ λ α β ο ν ὑ π ὄ ὅ ψ ι ν ὅτι ἡ νηολόγησις πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκο-  
λίας δὲν ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰς ἀρχὰς τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν Διεθνή Σύμβασιν  
«περὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης» (Γενεύη, 1958) ἥτις ἀπαιτεῖ ὅπως τὸ Κράτος δέον νὰ  
ἐνασκή ἐπὶ τῶν φερόντων τὴν σημαίαν του πλοίων, δικαιοδοσίαν καὶ ἔλεγχον αὐτοῦ  
ἐπὶ διοικητικῶν, τεχνικῶν καὶ κοινωνικῶν θεμάτων,

3. Ἐ λ α β ο ν ὑ π ὄ σ η μ ε ἰ ῶ σ ι ν τὴν ἐκφρασθεῖσαν ἀνησυχίαν ὅτι ἡ  
πρακτικὴ αὕτη γενικῶς ἐνθαρρύνει τὴν μείωσιν τῶν ἐπιπέδων ἀσφαλείας καὶ τῶν  
κοινωνικῶν ὠφελιμάτων τῶν ναυτικῶν, ἐπιδρῶ ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς θέσεως  
τῶν ἐμπορικῶν τῶν ναυτιλιῶν καὶ ἡδύνατο νὰ ὀδηγήσῃ εἰς ἀπώλειαν κεφαλαίων,  
ἐργατικῆς ἀπασχολήσεως καὶ φορολογικῆς ὕλης,

4. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν ὅπως παράσχουν ὀδηγίας εἰς τοὺς Κυβερνητικοὺς ἐκ-  
προσώπους αὐτῶν διὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς φύσεως τῶν ὡς ἄνω προβλημάτων, ὡς καὶ  
διὰ τὴν διατύπωσιν συστάσεων ἐπὶ τῶν δυνατῶν λύσεων, λαμβανομένων πρὸς  
τοῦτο πλήρως ὑπ' ὄψιν τῶν νῦν ἐν ἐξελίξει μελετῶν εἰς ΟΟΣΑ, ILO κ.ἄ.

#### V. Containers καὶ ἄλλα συστήματα φορτώσεως μονάδων

1. Ἐ σ η μ ε ἰ ῶ σ α ν τὴν ταχεῖαν εἰσαγωγὴν καὶ ἀνάπτυξιν νέας τεχνικῆς  
καὶ ὑπηρεσιῶν παρεχουσῶν συνδεδευσμένας μεταφορὰς μονάδων φορτώσεως,

2. Ἐ θ ε ῶ ρ η σ α ν ὅτι ἦτο ἰδιαιτέρως σπουδαῖον ὅπως ἀποφύγουν τὴν παρ-  
εμπόδισιν ἢ παρέκκλισιν ἐκ τῆς ἀναπτύξεως αὐτῶν καὶ τῆς περαιτέρω διαμορφώ-  
σεώς των, διὰ τῆς ἐκ τῶν προτέρων κρίσεως ἐν σχέσει πρὸς τὸ πρότυπον ἢ τὴν  
μελλοντικὴν ὀργάνωσιν αὐτῶν,

3. Σ υ ν ε φ ῶ ν η σ α ν ὅπως παράσχουν ὀδηγίας εἰς τοὺς Κυβερνητικοὺς ἐκ-  
προσώπους αὐτῶν ἵνα οὗτοι ἐξετάσουν τὴν κατάστασιν λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν

ὄλων τῶν σχετικῶν πληροφοριῶν τῶν διαθεσίμων παρ' ἐτέρων Ὑργανισμῶν, καὶ νὰ ἀναφέρουν.

Ἐξ ἄλλου, ἐγκριθέν ὑπὸ πάντων τῶν παρισταμένων Ὑπουργῶν, ἐδόθη εἰς τὴν δημοσιότητα ἐπὶ τῇ λήξει τῶν ἐργασιῶν τῆς Συνδιασκέψεως τὸ κα τ ω τ ἔ ρ ω ἐ π ἰ σ η μ ο ν ἀ ν α κ ο ι ν ω θ ἔ ν :

«Ὑπουργοὶ καὶ ἐκπρόσωποι Ὑπουργείων ἐκ Βελγίου, Δανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Ὁμοσπόνδου Γερμανικῆς Δημοκρατίας, Ἑλλάδος, Ἰταλίας, Ἰαπωνίας, Ὁλλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας καὶ Ἡνωμένου Βασιλείου, συνήλθον ἐν Τόκιω τὴν 2αν καὶ 3ην Φεβρουαρίου 1971.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνωτέρω Διεθνoῦς Διασκέψεως οἱ Σύνεδροι ἤκουσαν τὰς ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυλωτῶν τῶν χωρῶν τῶν. Ἐν ὄψει τῶν σημαντικῶν καὶ συνεχῶν μεταβολῶν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας ἀφ' ἧς συνήλθον ἐν Ὁσλω, τὸ 1966, οἱ Ὑπουργοὶ ἐξέφρασαν τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἐπανεξετάσουν ὀρισμένας πλευράς τῆς Ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν χωρῶν τῶν. Ἦτοι : προβλήματα ἀναφερόμενα εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας, εἰς ναυτιλιακὰς διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν, ἐπίσης δὲ εἰς τὰς σημαίας εὐκαιρίας, τὰς ἀμερικανικὰς ρυθμίσεις ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν χρῆσιν ἐμπορευματοκιβωτίων (Κονταίνερς).

Πεπεισμένοι, ὅτι ἡ ἐλευθέρα ἐκλογή πλοίων, ἀνεξαρτήτως σημαίας, παραμένει, ὡς προϋπόθεσις τῆς ὁμαλῆς λειτουργίας τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, οἱ Ὑπουργοὶ ἐπανελάβον τὴν ἀποψίν των, ὅτι δὲν θεωροῦν τὴν διάκρισιν σημαίας ὡς ἱκανοποιητικὸν τρόπον συνδρομῆς διὰ τὴν δημιουργίαν ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀνεγνώρισαν, ἐν τούτοις, τὰς δεδικοιολογημένας προσδοκίας ὀρισμένων ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας καὶ κατ' ἀκολουθίαν κατέληξαν εἰς τὸ ὅτι θὰ πρέπει αὐταὶ νὰ τύχουν ὀρισμένης μορφῆς βοήθειας κατὰ τὸ ἀρχικὸν στάδιον ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας των.

Οἱ Ὑπουργοὶ ἀνεγνώρισαν τὴν σημασίαν τοῦ συστήματος «διασκέσεων τακτικῶν γραμμῶν» (Conferences). Παρεδέχθησαν ὅτι ἡ λειτουργία τῶν διασκέσεων ἐξακολουθεῖ ἀποτελοῦσα ἀντικείμενον ἐπικρίσεων, ὅτι παρίσταται ἀνάγκη ἐνισχύσεως τῆς κοινῆς ἐμπιστοσύνης εἰς τὸ ἀνωτέρω σύστημα καὶ ὅτι ὁ ἐσωτερικὸς μηχανισμὸς ρυθμίσεων τὸν ὁποῖον ἐφαρμόζουν αἱ «διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν» θὰ ἠδύνατο νὰ βελτιωθῇ.

Λαβόντες προσέτι ὑπ' ὄψιν τὰς σημειωθείσας ναυτιλιακὰς ἐξελίξεις, οἱ Ὑπουργοὶ συνεφώνησαν κατ' ἀκολουθίαν ἐπὶ τοῦ ὅτι ὁ μηχανισμὸς τῶν διασκέσεων θὰ ἔδει νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐξελίξεων προκυπτούσας συνθήκας. Οἱ Ὑπουργοὶ ἀπεφάσισαν νὰ καλέσουν τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν χωρῶν τῶν νὰ ἐπεξεργασθοῦν, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ναυλωτῶν, πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1971, ἕν σχέδιον «Κώδικος Συμπεριφορᾶς Διασκέσεων», ἀφοῦ λάβουν ὑπ' ὄψιν τὰς διαφόρους ὑποδείξεις τῶν Ὑπουργῶν.

Ἐπεβεβαίωσαν τὴν ἀντίθεσίν των ὡς πρὸς τὴν ὑφ' ἐνός ἢ ὑπὸ περιορισμένου ἀριθμοῦ κρατῶν ρύθμισιν τῆς λειτουργίας τῶν «Διασκέσεων τακτικῶν γραμμῶν».

Ἐν ὄψει τῆς ἐπικινδύνου αὐξήσεως στόλων κρατῶν, ἀποτελούντων σημαίας

εὐκαιρίας καὶ σημειοῦντες τὰς ἐξ αὐτῆς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, οἱ Ὑπουργοὶ ἀπεφάσισαν ἐν συνεχείᾳ νὰ παράσχουν ὀδηγίας εἰς τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας των, ἵνα ἀναζητήσουν δυνατὰς λύσεις διὰ τὸ πρόβλημα τοῦτο.

Δεδομένου, ὅτι ἀβεβαιότης καὶ προβλήματα ἐξακολουθοῦν νὰ ὑφίστανται ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν πολιτικὴν ρυθμίσεως τῶν διεθνῶν τακτικῶν γραμμῶν, οἱ Ὑπουργοὶ ἀπεφάσισαν, διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, νὰ ἐπιδιώξουν διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν ἀρμοδίων ἀμερικανικῶν ἀρχῶν.

Τέλος, οἱ Ὑπουργοί, συνεφώνησαν ἐπὶ τοῦ ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς χρήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ αἱ ἐξ αὐτῆς πιθαναὶ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, δέον νὰ τύχουν τῆς προσοχῆς των.

Συνεφώνησαν, ἐν κατακλείδι, ὅπως ἡ προσεχὴς Ὑπουργικὴ σύνοδος, λάβη χώραν ἐν Ὀλλανδίᾳ τὸ 1972».

#### Δ. ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΗΦΘΕΙΣΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ

Ὡς πρὸς τὴν σημασίαν τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων διὰ τὴν διεθνή Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν σημειοῦνται τὰ ἀκόλουθα :

α. Αἱ ληφθεῖσαι ἀποφάσεις παρὰ τῶν Ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν ἔχουν ἰδιαιτέραν βαρύτητα καὶ σημασίαν, δοθέντος ὅτι τὰ ἐκπροσωπηθέντα κράτη εἶναι αἱ κύρια ἐμποροναυτιλιακαὶ δυνάμεις καὶ αἱ κατ' ἐξοχίην, ἐκ παραδόσεως ναυτικά χωραί. Ἐάν μετεῖχον καὶ αἱ Ἠνωμένοι Πολιτεῖαι Ἀμερικῆς θὰ ἠδύνατο νὰ λεχθῆ ὅτι οὐδεμία ἀξιόλογος ναυτιλιακὴ χώρα καὶ δύναμις ἀπουσιάζει. (Ὡς εἶναι αὐτονόητον δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ χωραὶ τῶν ὁποίων αἱ σημαῖαι ἀποτελοῦν τοιαύτας «εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας», ὡς ἡ Λιβερία, ἥτις ἐμφανίζεται ὡς πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις, χωρὶς εἰς τὴν πραγματικότητα νὰ διαθέτῃ ἰδικὴν τῆς Ναυτιλίας, πολλῶν δὲ μᾶλλον ναυτιλιακὴν παράδοσιν). Αἱ ἀνωτέρω 12 χωραὶ συγκεντροῦν ὑπὸ τὰς σημαίας των ναυτιλιακῶν ὄγκου ἀνερχόμενον περίπου εἰς 130.000.000 κ.ο.χ. ἐναντι συνολικοῦ παγκοσμίου ὄγκου 227.500.000 (στοιχεῖα 1ης Ἰουλίου 1970), ἥτοι ποσοστὸν 57% τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας.

β. Αἱ ληφθεῖσαι ἀποφάσεις δὲν φέρουν τὸν χαρακτῆρα τοῦ καταναγκασμοῦ καὶ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐφαρμογῆς. Ἔχουν περισσότερον τὴν ἔννοιαν διακηρύξεως ἀρχῶν καὶ ἐκδηλώσεως προθέσεων τῶν συνεργαζομένων ναυτιλιακῶν χωρῶν. Εἰς περιπτώσεις ἀφορώσας χώρας ξένας πρὸς τὴν Ὁμάδα τῶν 12, αἱ ἀποφάσεις ἀποτελοῦν προειδοποιήσεις, ἐξαγγελίας καὶ εἰς τινὰ περίπτωσιν ἀπειλήν. Ὅπως δὴποτε ἀποτελοῦν ἠθικὰς δεσμεύσεις διὰ τὰς μετασχούσας χώρας καὶ θὰ ληφθοῦν σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν ὑπὸ τῶν λοιπῶν χωρῶν, εἴτε αὗται ἔχουν ἤδη ναυτιλιακὴν ὄντοτητα, εἴτε ἐπιδιώκουν ν' ἀποκτήσουν τοιαύτην.

γ. Ἡ κυρία ἀρχὴ ἥτις διέπει τὸ σύνολον τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων εἶναι ἡ τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἡ διακηρυχθεῖσα πίστις ἐπὶ τὴν ἀρχὴν ταύτην σημαίνει πίστιν γενικότερον εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου

καὶ κατὰ προέκτασιν εἰς τὴν ἐλευθέραν - λεγομένην - ἢ ἀνταγωνιστικὴν οἰκονομίαν. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀρχῶν τούτων εἰς τὴν πρᾶξιν ὀδηγεῖ εἰς τὸν διεθνή ναυτιλιακὸν ἀνταγωνισμόν ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ ὁποῦ θ θεωρεῖται ὅτι πρέπει νὰ κινήται ἐλευθέρως οἰαδήποτε ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις.

δ. Εἰς τὰς 12 ναυτιλιακὰς χώρας καὶ γενικώτερον εἰς τὰς χώρας αἱ ὁποῖαι πρεσβεύουν καὶ ἐφαρμόζουσιν τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, οὐ μόνον προκαλεῖ ἀνησυχίας ἀλλὰ καὶ δημιουργεῖ ἐμπόδια καὶ δυσχερείας ἢ ὑπὸ τινῶν χωρῶν ἐφαρμοζομένη «διάκρισις σημαίας», ἥτοι προτίμησις πλοίων φερόντων τὰς ἐθνικὰς τῶν χωρῶν αὐτῶν σημαίας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεταφορῶν ἐθνικοῦ διὰ τὰς χώρας ταύτας ἐνδιαφέροντος. Τυχὸν ἐξάπλωσις τοῦ φαινομένου τούτου θ' ἀλλοιώσῃ τὴν μορφήν διεξαγωγῆς τοῦ διὰ θαλάσσης ἐμπορίου καὶ θὰ προκαλέσῃ ἐπικινδύνους ἐπιπτώσεις εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐκφράζεται πλήρης ἀντίθεσις καὶ ἀποστροφὴ τῶν 12 χωρῶν πρὸς οἰανδήποτε πολιτικὴν «διακρίσεως σημαίας».

ε. Ἡ διαπίστωσις ὅτι ἡ «διάκρισις σημαίας» ἐφαρμόζεται κυρίως ὑφ' ὀρισμένων ὑπαναπτύκτων χωρῶν θέτει τὰς 12 χώρας ὡμῶς καὶ ρεαλιστικῶς ἐναντι τῆς καταστάσεως ταύτης, ἥτις δὲν δύναται ν' ἀντιμετωπισθῇ μόνον δι' εὐχῶν ἢ ἀφορισμῶν. Δεδομένου ὅτι αἱ ὑπανάπτυκτοι χῶραι ἀκολουθοῦν τὴν πολιτικὴν ταύτην ἐπὶ σκοπῷ τόνωσεως τῶν ἰδίων τῶν Ναυτιλιῶν, αἱ 12 χῶραι προτείνουν εἰς ταύτας ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῆς πολιτικῆς «διακρίσεως» καὶ ὡς ἀντιστάθμισμα διὰ τὴν θυσίαν ἢ παραχώρησιν ταύτην, προτείνουν τεχνικὴν καὶ οἰκονομικὴν βοήθειαν ὡς καὶ διευκολύνσεις διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τῶν προσφορωτέρων λύσεων εἰς τὰ ἀντιμετωπιζόμενα ὑπὸ τῶν ὑπαναπτύκτων προβλήματα θαλασσίων μεταφορῶν. Ἡ ἐν λόγῳ θέσις διανοίγει νέον ὀρίζοντα εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν 12 ναυτιλιακῶν χωρῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ ἐκείνων ἐκ τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν, αἵτινες θὰ εὔρισκον ἐνδιαφέρουσαν τὴν ἀνωτέρω πρότασιν, ἢ ὑλοποιήσις τῆς ὁποίας ἀφίεται εἰς τὸν διαπραγματευτικὸν χῶρον.

στ. Αἱ δώδεκα χῶραι ἐπισείουσιν καὶ μίαν ἀπειλὴν πρὸς τὰς χώρας ἐκείνας αἱ ὁποῖαι θὰ ἀδιαφορήσουν πρὸς τὰς ἀνωτέρω προτάσεις καὶ προειδοποιήσεις, δηλοῦσαι ὅτι ἐνδέχεται νὰ λάβουν «ἀντίμετρα» ἐναντι αὐτῶν «εἴτε μεμονωμένως εἴτε ἐν συντονισμῷ» (κατὰ προτίμησιν ἀπὸ κοινοῦ), διότι τοῦτο ὑπαγορεύεται ἐκ τῆς ἀνάγκης διατηρήσεως τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας, ὡς καὶ τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυλωτῶν.

ζ. Τὸ γεγονός ὅτι μέγα μέρος τῶν διεξαχθεισῶν συζητήσεων ἀλλὰ καὶ τοῦ κειμένου τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων, ἀναφέρεται εἰς τὰς Conferences τακτικῶν γραμμῶν, μαρτυρεῖ ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο ἐμφανίζει πολλὰς ἐλλείψεις κατὰ τὴν λειτουργίαν του. Σημειωτέον ὅτι κριτικὴ κατὰ τῶν Conferences ἡσκήθη οὐ μόνον παρὰ τῶν ναυλωτῶν (φορτωτῶν), ἀλλὰ καὶ παρ' ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς τοὺς ὁποίους ἀρνοῦνται τὴν εἰσδοχὴν ὀρισμένα «κλειστὰ Διασκέψεις». Κοινὴ ὑπῆρξεν ἡ διαπίστωσις ὅτι ἐνίοτε ἡ συμπεριφορὰ αὕτη ὀδηγεῖ εἰς νόθευσιν τῆς ἐλευθερίας τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς καὶ τοῦ ἐμπορίου. Ὅμοιως ὡς

μεγάλης σημασίας δια τὴν Παγκόσμιον Ναυτιλίαν θεωρεῖται ἡ καταδίκη τῶν μονοπωλίων καὶ τῶν ὀλιγοπωλίων ἅτινα δημιουργοῦνται ἐκ τινῶν «Conferences» καὶ ἴσως θὰ ἠδύνατο νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς τὸ πλέον οὐσιώδες ἐπίτευγμα τῆς Ὑπουργικῆς Συνδιασκέψεως, ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς, ἢ ληφθεῖσα ἀπόφασις ὅπως καταρτισθῆ ἐντὸς τοῦ 1971 εἰς «Κώδιξ Συμπεριφορᾶς ἢ Πρακτικῆς» τῶν Conferences καὶ ὅπως ὁ Κώδιξ οὗτος προέλθῃ ἐκ τῆς συνεργασίας μεταξὺ ἐνδιαφερομένων ὀργανώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν φορτωτῶν.

η. Αἱ Ἠνωμένοι Πολιτεῖαι, ἡ μόνη πράγματι Ναυτιλιακὴ δύναμις ἣτις δὲν μετέχει τῆς Ὁμάδος τῶν ναυτιλιακῶν κρατῶν, λαμβάνουν ἐνίοτε ναυτιλιακῆς ὑψῆς μέτρα, θίγοντα τὰς λοιπὰς ναυτιλιακὰς χώρας. Ἡ Συνδιάσκεψις ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς καταβολῆς προσπαθείας διὰ διαπραγματεύσεις πρὸς ἐπίτευξιν συνεννόησεως μετὰ τῶν Η.Π.Α. ἀντὶ οἰασθήποτε ἄλλης ὁδοῦ, ὡς ἀντιδικίας, συγκρούσεως ἢ ἀντιμέτρων. Ἡ ἀκολουθηθεῖσα ὁδὸς εἶναι πράγματι ἢ ἐνδεδειγμένη καὶ ἢ πλέον ἐπωφελῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν τῶν ἐλευθέρων Χωρῶν καὶ γενικώτερον διὰ τὸν ἐλεύθερον κόσμον, δοθέντος ὅτι αἱ πλεῖστοι τῶν 12 χωρῶν συνδέονται διὰ συμμαχιῶν καὶ στενῆς φιλίας μετὰ τῶν Η.Π.Α.

θ. Ἡ Συνδιάσκεψις δὲν ἠδύνατο νὰ ἀντιπαρέλθῃ τὸ φαινόμενον τῆς ἐξαπλώσεως τῶν «Σημαιῶν εὐκαιρίας ἢ εὐκολίας». Αἱ πράγματι ναυτιλιακαὶ χῶραι ἀντιδρῶν εἰς τὴν ἐξάπλωσιν ταύτην, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ὕπαρξιν τοιούτων σημαιῶν. Ἡ ἀντίθεσις τῶν πρὸς αὐτὰς ἐξεδηλώθη σαφῶς ἀλλ' ἐκρίθη ὅτι δὲν ἔχουν ἀποκρυσταλλωθῆ συγκεκριμένοι ἀπόψεις ὡς πρὸς τὸν ἔμπρακτον τρόπον ἀντιδράσεως. Ἐφ' ᾧ καὶ ἀπεφασίσθη ἡ εὐρύτερα μελέτη τοῦ ἀκανθώδους αὐτοῦ προβλήματος.

Ὡς συνέπεια τῆς ἀποφάσεως ταύτης συνάγεται ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ χῶραι ἢ δὲν δύνανται ἢ δὲν ἐπιθυμοῦν ν' ἀντιδράσουν διὰ συγκεκριμένων μέτρων κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ παρὰ τὴν θεωρητικὸν χαρακτῆρος ἀντίδρασιν καὶ ἀντίθεσιν τῶν, ἢ συνέχισις τῆς ἐξαπλώσεως θὰ εἶναι κατ' οὐσίαν ἀδιατάρακτος. Ἡ διαπίστωσις αὕτη ἐνέχει ὁμοίως μεγίστην σημασίαν διὰ τὴν Διεθνή Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

ι. Τέλος, ἡ Ὑπουργικὴ Συνδιάσκεψις ἔψαυσε μίαν ἄλλην πραγματικότητα, ἣτις ἐδημιουργήθη εἰς τὸν διεθνή ναυτιλιακὸν χῶρον : τὰς δι' ἐμπορευματοκιβωτίων (Containers) μεταφορὰς, αἱ ὁποῖαι κατὰ τινὰς θὰ ἀποτελέσουν τὸν κανόνα διὰ τὰς - θαλασσίας καὶ τὰς ἐν γένει - μεταφορὰς τοῦ μέλλοντος.

Ἡ μορφή αὕτη μεταφορῶν κρίνεται ὡς συνδεδεμένη πρὸς τὴν τεχνολογικὴν ἐξέλιξιν καὶ τὴν οἰκονομικότητα τῆς διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου θεωρεῖται ὅτι πρέπει νὰ ἀφεθῆ ἐλευθέρα καὶ ἀνεμπόδιστος ἢ ἀνάπτυξις τῆς.

## Ε. Η ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΤΟΚΙΟ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

α. Ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐναντι τῶν σημαιῶν τῶν μετασχουσῶν λοιπῶν 11 χωρῶν εἰς τὴν Ὑπουργικὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Τόκιο εἶναι ἡ ἀκόλου-

θος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ Λουῆς Ρέτζιστερ (αἱ ὁποῖαι ὡς πρὸς τὴν Ἑλλάδα εἶναι ἑλλιπείς) κατὰ τὴν 1ην Ἰουλίου 1970 ἦτο ἡ ἐξῆς :

	Πλοῖα	κ.ο.χ.	τ. D. W.
1η Ἰαπωνία	8.402	27.003.704	40.284.347
2α Μεγ. Βρετανία	3.822	25.824.820	38.699.382
3η Νορβηγία	2.808	19.346.911	31.389.714
4η ΕΛΛΑΣ	1.850	10.951.000	16.991.958
5η Δυτ. Γερμανία	2.868	7.881.000	12.275.868
6η Ἰταλία	1.639	7.447.610	10.331.566
7η Γαλλία	1.420	6.457.900	9.454.683
8η Ὁλλανδία (Κ. Χῶραι)	1.598	5.206.663	7.415.219
9η Σουηδία	995	4.920.701	7.251.362
10η Δανία	1.210	3.314.320	5.069.733
11η Φινλανδία	388	1.397.232	2.065.594
12η Βέλγιον	230	1.062.152	1.527.025

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων συνάγεται ὅτι ἡ Ἑλλάς εἶναι 4η μεταξὺ τῶν 12 χωρῶν τῆς Συνδιασκέψεως.

β. Καὶ μόνον λόγῳ τῆς τοιαύτης θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μεταξὺ τῶν 12 χωρῶν εἶναι προφανῆς ἡ σημασία τῆς Ἑλληνικῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν Ὀμάδα αὐτὴν καὶ αὐτονόητος ἡ βαρῦτης καὶ ὁ σοβαρὸς ρόλος τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν. Ἀλλὰ τὴν σημασίαν καὶ τὴν βαρῦτητα τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ὀμάδα τῶν 12 χωρῶν καθιστοῦν ἔτι μεγαλυτέραν τὰ ἐξῆς οὐσιώδη στοιχεῖα :

1) Ἡ σημειουμένη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀλματώδης ἀνάπτυξις τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐμπορικοῦ στόλου, ὀφειλομένη εἰς τὰ μέτρα καὶ τὴν ἐν γένει Ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῆς Ἐθνικῆς Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως. (Τὰ ποσοστὰ ἐτησίως αὐξήσεως τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰ ἔτη 1968, 1969 καὶ 1970 εἶναι ἐκ τῶν μεγαλυτέρων διεθνῶς.)

2) Τὸ γεγονός ὅτι οἱ Ἕλληνες ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι, ἐὰν ὑπολογισθῇ καὶ ἡ χωρητικότης ἰδιοκτησίας τῶν, ἤτις τελεῖ ὑπὸ ξένας σημαίας, καταλαμβάνουν τὴν πρώτην θέσιν διεθνῶς ἐξ ἀπόψεως πλοιοκτησίας καὶ θεωροῦνται ὡς οἱ πλέον δευδερκεῖς καὶ ἐπιτυχημένοι ἐπιχειρηματίαι τῆς θαλάσσης.

3) Ἡ ἀδιαμφισβήτητος ναυτικότης μας ὡς ἔθνους ἤτις προκύπτει καὶ ἐκ τοῦ προηγουμένως ἀναφερθέντος στοιχείου ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ λίαν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ἐπαγγελματικῆς ἀποδόσεως τῶν ἀξιοματικῶν καὶ πληρωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

4) Ἡ ὀραία φήμη καὶ ἡ ἐξοχος παράδοσις ἤτις



συνοδεύει τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν τῆς Πατρίδος μας (τὸ ὁποῖον ἀμέσως καὶ ἀρρήκτως συνδέεται πρὸς τὸ Ἐμπορικὸν τοιοῦτον) καὶ 5) Ἡ ἐπιτυχὴς Ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Ἐθνικῆς Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως ἣτις ὑπὸ πάντων - ἰδίᾳ δὲ ὑπὸ τῶν πλεόν ἐγκύρων διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὀργανισμῶν - ἀναγνωρίζεται ὡς λίαν καρποφόρος καὶ ἀποδοτικὴ.

Δι' ὄλους τοὺς λόγους τούτους ἀποκτᾷ ὅλως ἰδιαιτέραν σημασίαν καὶ βαρύτητα ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Ὁμάδα τῶν 12 ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ ἡ θέσις καὶ ἡ γνώμη τῆς καθίσταται λίαν ὑπολογίσιμος.

γ. Ἡ Ἑλλάς ὡς ναυτιλιακὴ χώρα καὶ δύναμις ἐμφανίζει ἰδιομορφίαν μὴ ἀπαντωμένην εἰς ἄλλην ναυτιλιακὴν χώραν. Ἡ περὶ ἧς ὁ λόγος ἰδιομορφία ἐγκτεται εἰς τὸ ὅτι ἡ Ἑλλάς ἔχει μεγάλην Ναυτιλίαν (ἰσχυρὸν ἔμπορικὸν στόλον εἰς ἀριθμὸν μονάδων καὶ χωρητικότητα), ἐνῶ ἔχει λίαν περιορισμένας ἐθνικὰς μεταφορὰς. Κατ' οὐδὲν ἢ ἐλάχιστα αἱ Ἑλληνικαὶ ἐθνικαὶ μεταφοραὶ ἐνισχύουν τὰ ποντοπόρα ἑλληνικὰ ἔμπορικὰ πλοῖα. Ὡς ἐκ τούτου ταῦτα δέον ν' ἀναζητοῦν - καὶ ἀναζητοῦν - φορτία πρὸς μεταφορὰν καὶ ναυλωτὰς εἰς ὅλα τὰ μήκη καὶ τὰ πλάτη τῶν θαλασσῶν, εἰς ὅλας τὰς χώρας καὶ τοὺς λιμένας τῆς Ὑφηλίου. Ἡ Ἑλλάς καὶ λόγῳ οἰκονομικοῦ συστήματος (ἐλευθέρᾳ ἀνταγωνιστικῆς οἰκονομίας) καὶ λόγῳ τῆς ἀνάγκης ὅπως τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοῖα κινουῦνται ἐλευθέρως καὶ ἀνευρίσκουν ξένα φορτία, εἶναι ὁπωσδήποτε τεταγμένη ὑπὲρ τῆς ἐλευθερίας ἐμποροναυτιλιακῆς δράσεως, τοῦ ἀνευ περιορισμοῦ θαλασσίου ἐμπορίου καὶ τῆς ἀνευ οἰασδῆποτε διακρίσεως ἐπιλογῆς παρὰ τῶν φορτωτῶν (ναυλωτῶν) πλοίων, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀρχῶν τῆς διεθνοῦς ἀνταγωνιστικῆς οἰκονομίας. Εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται κινουῦνται ἀνέτως καὶ πλεονεκτικῶς ἔναντι τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ἄλλων χωρῶν διὰ δύο κυρίως λόγους: Π ρ ὠ τ ο ν, διότι ὡς ἐπιχειρηματῆαι εἶναι ὀξυδερκεῖς, εὐστροφοί, εὐέλικοι καὶ εὐπροσάρμοστοι εἰς τὰς συνθήκας τῆς ἀγορᾶς, καὶ δ ε ὑ τ ε ρ ο ν, διότι, τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ἐμφανίζεται - παρὰ τὰς συνεχεῖς ἐπιβαρύνσεις ἅς ὑφίσταται ἰδίᾳ λόγῳ ἀυξήσεως τῶν ἀμοιβῶν καὶ τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων - ὡς ἀνταγωνιστικὸν ἔναντι τῶν περισσοτέρων ξένων.

Ἐὰν εἰς τὰ ἀνωτέρω προστεθῇ καὶ τὸ ὅτι οἱ Ἑλληνες διαθέτουν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐλευθέρᾳ φορτηγὰ πλοῖα (Tramps) τὰ ὁποῖα πρέπει εἰς ὄλους τοὺς λιμένας νὰ δύνανται νὰ ναυλωθοῦν, κατανοεῖται ἀπολύτως διατὶ ἡ Ἑλλάς λαμβάνει τὴν ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσαν θέσιν.

Ἐὰν ἐπὶ παραδείγματι ἕκαστον κράτος ἀνέπτυσσε Ναυτιλίαν ἀνάλογον πρὸς τὸν ὄγκον τῶν ἐθνικῶν του μεταφορῶν καὶ ἰκανὴν ν' ἀνταποκρίνηται εἰς ταύτας, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία θὰ ἦτο λίαν περιορισμένη καὶ θὰ ἦτο ἀδύνατον ν' ἀναπτυχθῇ. Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας εἶναι ζήτημα ζωῆς καὶ θανάτου ἢ ἐλευθερία τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς.

Ἡ Ἑλλάς ὄχι μόνον διεκήρυξε πλήρη πίστιν καὶ προσήλωσιν εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθέρᾳς ναυτιλιακῆς δράσεως, ἀλλ' εἶναι ἡ περισσότερον δικαιουμένη εἰς ἰκανοποίησιν ἐκ τοῦ ὅτι ἡ πίστις ἐπὶ τὴν ἀρχὴν ταύτην διεκηρύχθη παρὰ τῶν 12 χωρῶν αἱ ὁποῖαι κατεδίκαναν πᾶσαν διενέργειαν ἀλλὰ καὶ ἀπέπειραν διενεργεῖας

«διακρίσεως σημαίας», όπονθεδήποτε προερχομένην.

Είναι άναμφισβήτητον ότι ή πολιτική «διακρίσεως» πλήττει περισσότερο πάσης άλλης τήν Έλληνικήν Ναυτιλίαν, ώς και ότι μία τών περισσότερον ώφελουμένων Ναυτιλιών διεθνώς έκ τής μη «διακρίσεως» και τής έλευθέρας έπιλογής πλοίου παρὰ τοῦ ναυλωτοῦ, εΐναι ή Έλληνική.

Δύναται όθεν νά θεωρηθῆ, ώς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο, ώς άκρως ίκανοποιητική, καθ' ό ένηρμονισμένη πλήρως πρὸς τὸ συμφέρον τής Έλληνικῆς Ναυτιλίας, ή έν προκειμένῳ ληφθεΐσα άπόφασις κατά τήν Έπουργικήν Συνδιάσκεψιν τοῦ Τόκιο.

δ. Η πολιτική «διακρίσεως σημαίας» εκδηλοῦται κατά τὸ πλεΐστον παρ' ύπαναπτύκτων χωρῶν, αΐ όποῖαι, έν τῇ επιδιώξει άναπτύξεως ίδιων Ναυτιλιῶν, χρησιμοποιοῦν διὰ τὰς εθνικὰς τῶν μεταφορὰς, είτε μόνον ιδικῆς τῶν σημαίας πλοῖα, είτε - κατ' έφαρμογήν τοῦ bilateralism - έξ ήμισείας, πλοῖα ιδικά τῶν και πλοῖα τοῦ κράτους πρὸς τὸ όποῖον ή έκ τοῦ όποῖου γίνεται ή μεταφορὰ φορτίων. Η επέκτασις τῶν περιπτώσεων τῆς τοιαύτης πολιτικῆς έγκυμονεΐ σοβαροῦς διὰ τὰς ναυτιλιακὰς χώρας κινδύνους, όπωσδήποτε δὲ πλήττει εὐθέως τήν άρχήν τῆς έλευθέρας έπιλογῆς σκαφῶν και τῆς έλευθερίας τοῦ διὰ θαλάσσης έμπορίου. Η ληφθεΐσα ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως άπόφασις όπως παρασχεθῆ οικονομική και τεχνική βοήθεια και γενικώτερον όπως βοηθηθοῦν αΐ ύπανάπτυκτοι χῶροι πρὸς έξεύρεσιν τῶν προσφορωτέρων λύσεων πρὸς άνάπτυξιν τῶν ίδιων τῶν Ναυτιλιῶν, με παράλληλον άπομάκρυνσιν έκ τῶν «διακρίσεων» και «προτιμήσεων» εΐναι μεγάλης σημασίας. Ειδικῶς διὰ τήν Ελλάδα ή ληφθεΐσα άπόφασις εΐναι λίαν σημαντική διότι ή Έλληνική Ναυτιλία διὰ τοὺς προαναφερθέντας άνωτέρω λόγους πλήττεται καιρίως έκ τῆς Πολιτικῆς «διακρίσεως» και «προτιμῆσεως», ώς άπομακρυνομένη διὰ καταναγκαστικῶν μέτρων έκ τοῦ άνταγωνισμοῦ πρὸς διεκδικήσιν μεταφορᾶς φορτίων πρὸς ή έκ τῶν ύπαναπτύκτων χωρῶν. Εξ άλλου, ή Έλλάς δὲν ήτο δυνατόν μόνη ν' άντιδράσῃ εἰς τήν πολιτικὴν ταύτην όρισμένων ύπαναπτύκτων χωρῶν. Η άπόφασις πρὸς, άπό κοινοῦ ὑπὸ τῶν 12 χωρῶν, άντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος τούτου άποτελεΐ τήν πλέον εὐνοϊκὴν διὰ τήν χώραν μας λύσιν και ώς έκ τούτου πλήρης εΐναι ή άπό ελληνικῆς πλευρᾶς ίκανοποίησις και διὰ τὸ τμήμα τοῦτο τῶν άποφάσεων τῆς Συνδιασκέψεως, καθ' όσον, οὔτως έξυπηρετοῦνται πληρέστερον τὰ συμφέροντα τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας και τὰ συμφέροντα τοῦ ελληνικοῦ κράτους.

ε. Πολὺ μικρὸν ποσοστὸν ελληνικῶν ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων άσχολεΐται με τήν εκτέλεσιν «τακτικῶν γραμμῶν» και κατ' άκολουθίαν ελάχιστον ποσοστὸν έκ τῶν πλοίων τοῦ Έμπορικοῦ μας Στόλου εΐναι «Liners». Οΐ λόγοι εΐναι έν συντομίᾳ οΐ εξῆς : 1) Εΐναι πλέον άνετος και εὐχερῆς ή διαχείρισις τῶν έλευθέρων φορτηγῶν και δεξαμενοπλοίων, συμβιβαζομένη περισσότερο πρὸς τὸν χαρακτηῆρα και τήν παράδοσιν τοῦ Έλληνος πλοιοκτῆτου. 2) Η διατήρησις πλοίων εἰς «τακτικὰς γραμμὰς» άπαιτεΐ μόθον πολὺ και όργάνωσιν σοβαράν, πλήρη δὲ συνέπειαν κατά τήν εκτέλεσιν τῶν πλόων (κατάπλους και άπόπλους), συμφώνως πρὸς τὸ εξαγγελόμενον εκάστοτε πρόγραμμα διελεύσεων έκ λιμένων. 3) Τὰς «τακτικὰς γραμμὰς» ένέμοντο ώς επί τὸ πλεΐστον όρισμέναι εταιρεΐαι αΐτινες συνεκρότησαν

Conferences (ναυτιλιακὰς διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν) καὶ αἱ ὅποια - ἰδίᾳ αἱ κλειστὰι τοιαῦται - οὐδόλως ἢ δυσχερῶς - ἐδέχοντο νέα μέλη. Διὰ τοὺς τρεῖς ἀνωτέρω λόγους ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία παραμένει εἰς τὴν μεγάλην τῆς πλειοψηφίαν μακρὰν τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Αἱ ὑπάρχουσαι, ὅμως, ἐλάχισται ἑλληνικαὶ ἑταιρεῖαι «τακτικῶν γραμμῶν» ἔχουν ἀρίστην ὀργάνωσιν, ὑποδειγματικὴν συνέπειαν, ἐξαιρετὸν «φήμη» καὶ ἀνεξαρτήτως ἀριθμοῦ τῶν ὑποχρεοῦν τὸ Κράτος νὰ παράρξει εἰς αὐτὰς πᾶσαν συνδρομὴν καὶ προστασίαν.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ Τόκιο τὰς ἑλληνικὰς ἑταιρείας «Τακτικῶν γραμμῶν» ἐξεπροσώπησαν - οἱ κύριοι ἐπιχειρηματῆαι γραμμῶν - κ. κ. Π. Καλλιμανόπουλος καὶ Π. Μαρκεσσίνης.

Ὁ πρῶτος ἐξ αὐτῶν μὲ θαυμαστὴν παρρησίαν καὶ τόλμην διεχώρισε τὴν θέσιν του ἐκ τῆς CENSA καὶ ὠμίλησεν ἐνώπιον τῶν Ὑπουργῶν περὶ τῆς ἀντιδράσεως ἣτις προβάλλεται ὑπὸ τινῶν «κλειστῶν ναυτιλιακῶν Διασκέψεων» ἀρνούμενων τὴν εἴσοδόν του εἰς αὐτάς.

Ἡ τοιαύτη ἀνακοίνωσις ἔδωκε τὴν εὐκαιρίαν εἰς τὸν Ἕλληνα Ὑπουργὸν ὅπως προβῆ εἰς προφορικὴν καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς γραπτὴν δήλωσιν - καταχωρίσθεισαν εἰς τὰ πρακτικὰ — περὶ τῆς ὑποστηρίξεως τῶν ἀπόψεων τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου.

Εἰς τὴν ἑλληνικὴν δήλωσιν περιείχετο καὶ τὸ αἴτημα ὅπως ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ διατυπωθεῖσαι αἰτιάσεις, τόσον κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν τελικῶν Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, ὅσον καὶ κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ «Κώδικος Συμπεριφορᾶς» τῶν «Conferences».

Ἡ διατύπωσις τοῦ κειμένου τῆς ἀποφάσεως τῆς Συνδιασκέψεως ἱκανοποιεῖ πλήρως τὴν ἑλληνικὴν ταύτην θέσιν διότι : 1) Κατεδικάσθησαν τὰ μονοπώλια καὶ ὀλιγοπώλια τῶν Conferences, 2) Συνεστήθη ὅπως ὁ ὑπὸ κατάρτισιν «Κώδιξ Συμπεριφορᾶς» τῶν Conferences ἐνισχύσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος, ἀποφευγομένων τῶν μεθόδων διακρίσεως, 3) Ἀπεφασίσθη ὅπως αἱ Conferences παραπέμπουν πρὸς ἐξέτασιν τὰς διαφωνίας πρὸς εἴσοδον νέων μελῶν εἰς «Ὁμάδα συμφιλιωτῶν» (διαιτητῶν), 4) Συνεστήθη ὅπως κατὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ Κώδικος ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ «ἀπελευθερωτικαὶ τῶν συναλλαγῶν» ἀποφάσεις τῆς UNCTAD (United nations Conference on Trade and development : Διάσκεψις Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν).

στ. Ὁρισμένα μέτρα ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, πλήττοντα τὴν διεθνή Ναυτιλίαν εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν πρὸς ἐξασφάλισιν μεταφορῶν, πλήττουν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Ἡ αὐστηρὰ προσήλωσις εἰς τὸν κανόνα τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσίου ἔμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν ἐπιβάλλει τὴν ἀναγνώρισιν ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ἐνίοτε εἶναι τελείως ἀντίθετος πρὸς τὸν ἀνωτέρω κανόνα. Ἐν τούτοις, ἡ ψυχραίμος καὶ ἀντικειμενικὴ θεώρησις τῶν βαθυτέρων αἰτίων τῶν ἀμερικανικῶν μέτρων ὀδηγεῖ εἰς ποιᾶν τινα δικαιολόγησιν αὐτῶν : Ἡ ἀμερικανικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, διεπομένη ἐκ τοῦ λίαν ὑψηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς καὶ μαστιζομένη ὑπὸ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» περιέρχεται εἰς λίαν δυσμενῆ

θέσιν ἐξ ἀπόψεως ἀνταγωνισμοῦ, δι' αὐτὸν δὲ τὸν λόγον, παρὰ τὴν γενικὴν ναυτιλιακὴν εὐημερίαν τῶν τελευταίων ἐτῶν, ὑφίσταται σοβαρὸς ἀριθμὸς παρωπλισμένων ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Βαρυνομένη μὲ ὑψηλὰς ἀμοιβὰς προσωπικοῦ, μὲ ἔντονον φορολογίαν, ἡ ἀμερικανικὴ Ναυτιλία εἶναι ἀδύνατον ν' ἀνταγωνισθῇ τὰς λοιπὰς - οὐ μόνον τὰς τῶν «Σημιαίων εὐκολίας» ἀλλὰ καὶ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν κρατῶν. (Ἡ δυσχερὴς αὕτη θέσις τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας ἐξ ἀπόψεως ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὰς λοιπὰς ὠδήγησε τὸν Πρόεδρον Νίξον νὰ λάβῃ ὀρισμένα οὐσιώδη μέτρα διευκολύνοντα τὴν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, ὡς εἶναι αἱ κρατικαὶ ἐπιδοτήσεις εἰς τὰς ἀμοιβὰς τῶν πληρωμάτων).

Ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι ὑπάρχει ἀφ' ἐνὸς μία ἀδιαμφισβήτητος παραβίασις τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἐκ μέρους τῶν Η.Π.Α. καὶ τοῦ ὅτι δύναται τις ἀφ' ἑτέρου μὲ καλὴν θέλησιν νὰ ἀνεύρῃ δικαιολογίαν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυτιλιακὰ μέτρα τὰ πλήττοντα τὰς ναυτιλιακὰς χώρας, ἡ ὁδὸς τῶν ἀντεγκλήσεων καὶ τῆς ἀντιδικίας θὰ ἦτο ἡ χειροτέρα ἥτις θὰ ἠδύνατο ν' ἀκολουθηθῇ.

Ἡ Συνδιάσκεψις ἀπεφάσισε νὰ ἐπιχειρηθῇ συνεννόησις διὰ διαπραγματεύσεων.

Ἡ Ἑλλάς χαίρει διὰ τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν, ἣν θεωρεῖ ὡς τὴν καλυτέραν. Τὸ γεγονός ὅτι αἱ Η.Π.Α. ἀποτελοῦν τὴν ἡγέτιδα χώραν τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου, ὅτι αἱ πλεῖστοι τῶν 12 χωρῶν συνδέονται διὰ συμμαχιῶν καὶ διὰ στενῆς φιλίας μετὰ τῶν Η.Π.Α. καὶ ὅτι πολλοὶ τῶν 12 χωρῶν ἔτυχον σοβαρὰς ἐνισχύσεως καὶ συμπαραστάσεως ἐκ μέρους τῶν Η.Π.Α. κατὰ κρισίμους περιόδους τῆς ἱστορίας των, δὲν ἠδύνατο εἰ μὴ νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν κρίσιν καὶ τὰς σκέψεις τῶν ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν, μακρὰν παντὸς πνεύματος δουλικότητος ἢ καὶ χωρὶς νὰ ἐκδηλωθῇ οἰονδήποτε ἀμερικανικὸν διάβημα.

Ὁ Ἕλλην ἀντιπρόσωπος ὑπεστήριξε τὴν ἄποψιν ὅτι πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ συμμετοχὴ τῶν Η.Π.Α. εἰς τὴν Ὀμάδα. Θὰ εἶναι ὁ καλύτερος τρόπος νὰ ἐξομαλύνωνται αἱ διαφοραὶ ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Ὀμάδος. Θὰ δύναται τότε νὰ λεχθῇ ὅτι ἡ Ὀμάς περιλαμβάνει ὅλας ἀνεξαρτήτως τὰς πραγματικὰς ναυτιλιακὰς δυνάμεις τοῦ κόσμου. Καὶ θὰ ἐνισχυθῇ ἡ Ὀμάς μὲ τὸ κύρος καὶ τὴν ὄντοτητα τῆς ἡγέτιδος δυνάμεως τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου.

Ὅπως δὴποτε, ἡ ληφθεῖσα ἐν προκειμένῳ ἀπόφασις, δυνατόν μὲν νὰ μὴ ἱκανοποιῇ εὐθέως τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν — οὔτε ἦτο δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο — ἐναρμονίζεται ὁμως ἀπολύτως πρὸς τὴν ἐθνικὴν τοποθέτησίν μας ὡς φίλων καὶ συμμάχων τῶν Η.Π.Α., ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ ΝΑΤΟ.

Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην, ἔμμεσος παρέχεται ἡ ἱκανοποίησις καὶ πρὸς τοὺς παράγοντας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τῶν ὁποίων ὁ πατριωτισμὸς καὶ ἡ προσήλωσις εἰς τὸ ἐθνικὸν συμφέρον παρ' οὐδενὸς δύναται νὰ ἀμφισβητηθῇ καὶ τῶν ὁποίων ἡ κατανόησις πρὸς τὰ προβλήματα ἅτινα ἀντιμετωπίζουν αἱ μεγάλαι δυνάμεις τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου εἶναι δεδομένη.

ζ. Λέγεται διεθνῶς ὅτι αἱ «Σημιαῖα εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας» ἀποτελοῦν ἑλληνικὴν ἐπινόησιν. Δεχόμεθα τοῦτο ὑπὸ τὴν ἐξῆς μορφήν : Αἱ σημιαῖα εὐκολίας ἀποτελοῦν εὐστροφον καὶ εὐφυᾶ ἐπιχειρήματα ἐπινόησιν. Οἱ ἀνὰ τὸν κόσμον

ἐπιχειρηματῖαι ἐν τῇ ἀναπτύξει τῆς δραστηριότητός των ἐπιζητοῦν πάντοτε τὰς προσφορωτέρας δι' αὐτοὺς λύσεις. Στρέφονται πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἥτις ἐγγυᾶται μείζον κέρδος. Αὐτὸς εἶναι ὁ ρόλος των. Δοθέντος ὅτι εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα οἱ Ἕλληνες ἐπιχειρηματῖαι ἀνεδείχθησαν οἱ καλύτεροι εἰς τὸν κόσμον, δὲν εἶναι δυσεξήγητον τὸ διατὶ ἐφεῦρον τὴν λύσιν των «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ οὔτε εἶναι δύσκολον νὰ ἀναγνωρισθῇ ὅτι εἰς τοὺς Ἕλληνας ὀφείλεται ἡ «πατρότης» αὐτῶν.

Ἐπλήγη ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐκ τῆς ἐπινοήσεως ταύτης: Ἡ ἀπάντησις ἐκ πρώτης ὄψεως εἶναι ναί, ὡς πρὸς τὴν κατ' ἐξοχὴν ἐθνικὴν — τὴν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον — Ναυτιλίαν μας.

Ἐπάρχει ὁμως καὶ ἡ altera pars. Π ρ ὠ τ ο ν : Μήπως πέραν τοῦ καθαρῶς ἐπιχειρηματικοῦ συμφέροντος ὑπῆρξαν καὶ ἄλλοι λόγοι ὠθήσαντες τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας»; Καὶ ἡ ἀπάντησις εἶναι, ὁμοίως, ναί! Ἐπῆρξαν λόγοι κυρίως κρατικῆς ἀστοργίας καὶ ἐλλείψεως κατανοήσεως πρὸς τὸν ρόλον, τὴν σημασίαν καὶ τὰς δυνατότητας τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Καὶ δ ε υ τ ε ρ ο ν : Θὰ ἦτο δυνατόν νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον, ἦτοι νὰ κατέχωμεν μὲ κριτήριον τὴν πλοιοκτησίαν, τὴν πρώτην θέσιν διεθνῶς καὶ νὰ ἔχωμεν ἐμπορικὸν στόλον ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν μας σημαίαν ἀνερχόμενον εἰς 14.000.000 κ.ο.χ. (περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1971) ἐὰν δὲν ὑπῆρχεν ἡ διέξοδος των «σημαιῶν» τούτων; Ἀσφαλῶς ὄχι!

Μακρὰν τοῦ νὰ θεωρηθῶμεν ὡς ὑποστηρικταὶ καὶ συνήγοροι των σημαῶν αὐτῶν, εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ἀναγνωρίσωμεν τ' ἀνωτέρω, χάριν τῆς ἀκριβείας καὶ ἀντικειμενικότητος μεθ' ἧς αἰσθανόμεθα τὴν ὑποχρέωσιν ν' ἀναφέρωμεν τὰ γεγονότα.

Βεβαίως, αἱ «σημαῖαι εὐκολίας» ἀποτελοῦν ἐκτροπὴν ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς ὀρθοδοξίας. Νοθεύουν τὴν ἀρχὴν τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» πλοίου καὶ πλοιοκτῆτου, δημιουργοῦν ἀνισότητος ὄρων ἐκμεταλλεύσεως των πλοίων, προκαλοῦν κοινωνικὰ προβλήματα, εἰσάγουν παραδόξους ρυθμίσεις. Ἐποχρεοῦν τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὰ κράτη εἰς θυσιάς καὶ παραχωρήσεις διὰ νὰ μὴ ἀπομακρυνθοῦν πλήρως οἱ ἐμπορικὸι στόλοι ἐκ των «ναυτικῶν σημαῶν».

Καὶ ἀρχῆς γενομένης τὸ φαινόμενον ἔχει προσλάβει μορφήν ἐξάρσεως καὶ ἐξαπλώσεως.

Πρῶτη εἰς χωρητικότητα διεθνῶς ἐμφανίζεται ἡ κατ' ἐξοχὴν - σήμερον - «σημαία εὐκολίας» τῆς Λιβερίας (1.869 πλοῖα, 33.296.644 κ.ο.χ. ἐξ οὗ καταδεικνύεται ὅτι τὰ μεγαλύτερα καὶ πλέον σύγχρονα σκάφη τίθενται ὑπὸ τὴν Λιβεριανὴν) ἐνῶ ὁ Παναμᾶς — μὲ τὴν σημαίαν τοῦ ὁποίου ἤλθεν εἰς τὸ προσκῆνιον ἡ «εὐκαιρία» — ἔχει περιορισθῇ εἰς 886 σκάφη, χωρητικότητος 5.645.877 κόρων (στοιχεῖα LLOYD'S REGISTER, 1 Ἰουλίου 1970).

Ἀρχομένου τοῦ 1971, ἔναντι των 14.000.000 κ.ο.χ. οἵτινες ἀντιστοιχοῦν εἰς πλοῖα ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, ἄνω των 17.000.000 κ.ο.χ. ἑλληνοκτῆτων πλοίων τελοῦν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας (τὰ πλεῖστα ὑπὸ τὴν Λιβεριανὴν).

Αὐτὴ εἶναι ἡ διεθνὴς καὶ ἡ ἑλληνικὴ πραγματικότης ὡς πρὸς τὰ ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πλοῖα.

Τί ἐπεβάλλετο καὶ τί ἦτο συμφέρον νὰ γίνη διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ὡς πρὸς τὸ θέμα τοῦτο;

Ἀπόφαισις διωγμοῦ τῶν ὑπὸ «σημαιίας εὐκολίας» πλοίων δὲν ἦτο συμφέρουσα, ἐφ' ὅσον—καλῶς ἢ κακῶς, ἄσχετον — ὑφίσταται ἡ ἀνωτέρω περιγραφεῖσα πραγματικότης διὰ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν.

Ἀκόμη καὶ ὁ Ἴταλὸς Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅστις πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς του ἐκ τῆς Πατρίδος του διὰ Τόκιο, εἶχεν ἐπιτεθῆ μετὰ δριμύτητος ἐναντίον τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ ὅστις κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ὠμίλησεν ὁμοίως δξύτατα διὰ τὸ φαινόμενον τοῦτο, περιωρίσθη νὰ εἴπῃ ὅτι ἐγκρίνεται τὸ κείμενον τῆς ἀποφάσεως, καθ' ὃ, τὸ ὅλον θέμα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» χρήξει εὐρυτέρας μελέτης.

Νομίζομεν ὅτι ἡ ληφθεῖσα ἀπόφαισις ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως ἐναρμονίζεται πλήρως πρὸς τὰς ἑλληνικὰς ἀπόψεις καὶ τὸ συμφέρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ φαινόμενον καταδικάζεται, διατυπῶνται πλήρης ἀντίθεσις πρὸς τὴν ἐπέκτασιν του, ὑπογραμμίζονται αἱ προκαλούμεναι ἀνησυχίαι καὶ οἱ λόγοι προκλήσεώς των, ἀλλὰ συγκεκριμένον τι μέτρον δὲν προτείνεται νὰ ληφθῆ.

Τὸ θέμα εἶναι τεράστιον καὶ χρήζει πολυπλεύρου, εὐρυτάτης μελέτης.

Μήπως σημαίνει ἀτολμίαν ἀντιμετωπίσεως τοῦ φαινομένου ἡ ληφθεῖσα ἀπόφαισις;

Μᾶλλον σημαίνει ἀδυναμίαν προσδιορισμοῦ τοῦ τρόπου καὶ τῶν μεθόδων ἀντιμετωπίσεως. Καὶ σημαίνει ἐπίσης ἀνοχὴν μᾶς καταστάσεως ἣτις ἔχει προσλάβει σοβαρὰς διαστάσεις καὶ ἣτις δὲν δύναται ν' ἀντιμετωπισθῆ οὔτε μόνον δι' ἠθικῶν πίεσεων καὶ ἐξορκισμῶν οὔτε διὰ βιαίων μέτρων.

Μεταξὺ τῶν συμπληγᾶδων αἰτινες δημιουργοῦνται ἐκ τῆς ὑπάρξεως ἄλυσωτῶν ἐπὶ μέρους προβλημάτων συναφῶν πρὸς τὸ ὅλον θέμα κινεῖται καὶ ἡ σύγχρονος ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ πολιτικὴ.

Καὶ ἐπειδὴ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία κατέχει τὸ μεγαλύτερον μερίδιον εἰς τὰ πλοῖα μὲ «σημαιῶν εὐκολίας», ἐπετεύχθη δὲ διὰ καταλλήλων, πλὴν καὶ ὅλων ἀναγκῶν μέτρων, ἡ ἀπόσπασις σοβαροῦ μέρους πλοίων ὑπὸ «σημαιίας εὐκολίας» ὑπὲρ τῆς κυανολεύκου, φρονοῦμεν ὅτι ἡ σύγχρονος Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ ἀποτελεῖ ἴσως τὸ πλέον ἰσχυρὸν ἀντίμετρον ἐναντι τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ τὸ πλέον χαρακτηριστικὸν παράδειγμα «ἀντιευκολιακῆς πολιτικῆς».

Ἐν ὄψει πάντων τῶν ἀνωτέρω, ἡ ληφθεῖσα κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ἀπόφαισις εἶναι πλήρως ἐνηρμονισμένη πρὸς τὰς ἑλληνικὰς θέσεις, καὶ τὸ συμφέρον τῆς καθ' ὅλου Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

η. Ἡ Ἑλλάς, παρακολουθοῦσα μετὰ προσοχῆς τὰς τεχνολογικὰς ἐξελίξεις εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν, θεωρεῖ ὡς δεδομένην τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ συστήματος θαλασσιῶν μεταφορῶν δι' ἐμπορευματοκιβωτίων (Containers) καὶ προβλέπουσα ἐξάπλωσιν αὐτοῦ, προπαρασκευάζει τοὺς μεγάλους λιμένας της διὰ τὴν ἀνταπόκρισιν των εἰς τὰς δημιουργουμένας ἐκ τοῦ συστήματος αὐτοῦ, συνθήκας. Οὐδεμία πρόθεσις ἢ σκέψις παρεμποδίσεως τῆς ἀναπτύξεως τοῦ συστήματος αὐτοῦ ἐγένε-

νετο, ἀντιθέτως μάλιστα ἡ μελέτη αὐτοῦ εἶναι συνεχῆς καὶ ἡ προσαρμογὴ εἰς αὐτὸ ταχεῖα. Ἡ ληφθεῖσα συναφῆς ἀπόφασις τῆς Συνδιασκέψεως ἱκανοποιεῖ πλήρως τὰς ἑλληνικὰς θέσεις καὶ οὐδόλως ἐνοχλεῖ τὴν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν.

θ. Ἐκ πάντων τῶν ἀνωτέρω ὡς τελικὸν συμπέρασμα συνάγεται ὅτι αἱ ληφθεῖσαι ὑπὸ τῆς Ὑπουργικῆς Συνδιασκέψεως τοῦ Τόκιο ἀποφάσεις εἶναι πλήρως ἐνηρμονισμένοι πρὸς τὰς ἐπισήμους ἑλληνικὰς θέσεις ἐπὶ τῶν συζητηθέντων θεμάτων καὶ ἐξυπηρετοῦν τὰ καλῶς νοούμενα συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις ἔχει ὄντως μεγάλην διεθνή ἀκτινοβολίαν καὶ ἐπιβολήν.

# ΑΡΧΕΙΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

1921 - 1970

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ε. ΚΑΛΙΤΣΟΥΝΑΚΗ**

Η ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΤΕΡΑ  
ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ

50 ΤΟΜΟΙ ΔΕΜΕΝΟΙ ΜΕ ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ ΕΤΩΝ, ΟΝΟΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΥΛΗΣ

Τὸ Εὔρετήριον Ὑλης καθοδηγεῖ ποικιλοτρόπως πρὸς πλήρη γνωσιολογίαν πάσης οἰκονομικῆς ἐννοίας καὶ προσανατολίζει πρὸς τὴν διεθνή βιβλιογραφίαν.

Ἀπαραίτητον διὰ βοήθημα καὶ τεκμηρίωσιν πάσης οἰκονομικῆς ἐργασίας.

**ΤΙΜΗ : ΔΡΧ. 3.000**

*Διὰ σπουδαστὰς καὶ ὑπαλλήλους ἐκπτώσεις καὶ μὲ δόσεις.*

ΓΡΑΦΕΙΑ : Πανεπιστημίου 42, Ἀθῆναι

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 616-997