

ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε' ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ *

Τῆς ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

Προκειμένου νὰ διατυπωθοῦν εἰς βραχὺ κείμενον τὰ προκύψαντα ἐκ τῶν Εἰσηγήσεων καὶ Συζητήσεων Πορίσματα τοῦ Συνεδρίου, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρείας Οἰκονομικῶν Ἐπιστημῶν συνέστησεν εἰδικὴν Ἐπιτροπὴν, ἀπαρτισθεῖσαν ἐκ τῶν Εἰσηγητῶν καὶ Ἀντεισηγητῶν, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Καθηγητοῦ κ. Σ. Ἀγαπητίδη.

Τὴν τελικὴν ἐπεξεργασίαν καὶ τὸν συντονισμόν τῶν καθ' ἕκαστα τμημάτων ἐνήργησε τριμελὴς Ὑποεπιτροπὴ ἐκ τῶν Καθηγητῶν κ.κ. Σ. Ἀγαπητίδη καὶ Ι. Χολέβα ὡς καὶ τοῦ Ὑφηγητοῦ κ. Π. Μαυράκη.

Τὸ ἐκπονηθὲν Σχέδιον Πορισμάτων συνεζητήθη καὶ διεμορφώθη τελικῶς κατὰ τὴν ἐν τούτῳ γενομένην συνεστίασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐταιρείας, μετὰ τῶν Εἰσηγητῶν καὶ Ἀντεισηγητῶν τοῦ Συνεδρίου κατὰ τὴν ἐσπέραν τῆς 6ης Ὀκτωβρίου 1972.

Τὰ Πορίσματα ταῦτα, περιέχοντα ἐν πάσῃ δυνατῇ συντομίᾳ τὰς διαπιστωθείσας ἐξελίξεις καὶ τὰς ἐνδεδειγμένας κατευθύνσεις εἰς τὸν τομέα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπεφασίσθη νὰ περιληφθοῦν, ὡς τελικὸν τμῆμα, εἰς τὸν Τόμον τῶν Πρακτικῶν τοῦ Συνεδρίου, παραλλήλως δὲ νὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὴν Κυβέρνησιν, δοθέντος ὅτι ὁ κηρύξας τὴν ἔναρξιν τῶν Ἐργασιῶν τοῦ Συνεδρίου, Ἀντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, Κύριος Νικόλαος Μακαρέζος, ἰδιαιτέρως ὑπεγράμμισε τὴν ἐπιθυμίαν, νὰ λάβῃ γνῶσιν τῶν ἐν λόγῳ Πορισμάτων.

Ι. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Ἑλλάδος ἐπραγματοποίησε θεαματικὰς προόδους μεταπολεμικῶς καὶ εἰδικώτερον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Κατὰ τὴν δεκαετίαν 1962-1971 ἢ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης σχεδὸν ἐτριπλασιάσθη, κατὰ δὲ τὴν πενταετίαν 1967-1971 σχεδὸν ἐδιπλασιάσθη. Τὸ σύνολον τοῦ ὑπὸ Ἑλλήνων ἐλεγχομένου ἐμπορικοῦ στόλου ὑπερέβη ἤδη τὰ 36 ἑκατομμύρια κόνων. Ἐντὸς τῆς ὅλης ἑλληνοκτῆτου Ναυτιλίας τὸ ποσοστὸν, τὸ ὁποῖον καταλαμβάνουν τὰ ὑπὸ ἔθνικὴν σημαίαν σκάφη ἠδξήθη μὲ γοργὸν ρυθμὸν (17 ἑκατ.), προσεγγίσαν

* Τὸ ἀνωτέρω Συνέδριον ἔλαβε χώραν τὴν 12ην καὶ 13ην Μαΐου 1972 ἐν Πειραιεῖ.

τὸ ἡμισυ τοῦ συνόλου, μὲ σαφῆ τάσιν νὰ ὑπερβῆ συντόμως τὴν ἀναλογίαν ταύτην. Ἡ συντελεσθεῖσα πρόοδος εἶχεν ὡς ἐπακόλουθον ἢ μὲν ἑλληνικὴ πλοιοκτησία νὰ καταστῆ ἡ πρώτη εἰς τὸν κόσμον (14% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου), ἢ δὲ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότης ἐβδόμη, κατὰ σειρὰν δυνάμεως.

Ἡ ταχεῖα ἄνοδος τοῦ ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν τῆς Χώρας στόλου ὀφείλεται τὸ μὲν εἰς τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια ἑλληνοκτῆτων σκαφῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν, τὸ δὲ εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίων, ἀποκτώντων ἐξ ἀρχῆς τὴν ἑλληνικὴν ἰθαγένειαν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο γεγονός συμβάλλει εἰς τὴν οὐσιώδη βελτίωσιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τόσον ἐξ ἀπόψεως μέσης ἡλικίας πλοίων, ὅσον καὶ ἐξ ἀπόψεως μέσου μεγέθους.

Τὸ πλεῖστον τῶν ἑλληνικῶν πλοίων (ἄνω τοῦ 90%) εἶναι φορτηγά, ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια, τὰ ὁποῖα καταλαμβάνουν ὅλον ἐν μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ συνόλου.

Εἰς τὴν ἀλματώδη ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας συνετέλεσεν ἡ ἑλληνικὴ ἐπιχειρηματικότης, ἡ ποιότης τοῦ ἐμφύχου δυναμικοῦ καὶ ἡ κρατικὴ πολιτικὴ, ἥτις ἐξεδηλώθη μὲ δραστικὰ μέτρα, συντελοῦντα εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ προοπτικὴ τοῦ μέλλοντος εἶναι εὐοίανος, καθόσον, πέραν τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς σταθερότητος, τὰ εὐνοϊκὰ μέτρα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐνισχύονται συνεχῶς, ἢ δὲ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ πραγματοποιεῖ γοργὰ βήματα πρὸς ὀλοκλήρωσιν.

Ἐξ ἀπόψεως συμβολῆς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκονομίαν διαπιστοῦται ἄφ' ἐνὸς ἄνοδος τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ ἀκαθάριστον Ἐθνικὸν Εἰσοδήμα (ἀπὸ 2,8% τὸ 1950, ἀνῆλθεν εἰς 4,8% τὸ 1970) καὶ ἄφ' ἑτέρου αὖξιν ἐνδιαφέρον τῶν φορέων τοῦ κλάδου δι' ἀνάπτυξιν ἐτέρων οἰκονομικῶν δραστηριοτήτων ἐντὸς τῆς Χώρας. Ὁ μέσος ἐτήσιος ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσοδήματος ἦτο 9,1% κατὰ τὴν περιόδον 1950-1970. Αἱ ἐπενδύσεις εἰς πλοῖα ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, ἀντιπροσωπεύουν τὸ 12,6% εἰς σταθεράς τιμὰς ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἰδιωτικῶν ἐπενδύσεων παγίου κεφαλαίου τῆς Χώρας.

Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσπραττόμενον συνάλλαγμα καλύπτει ὑπὲρ τὸ 25% τοῦ συνόλου τῶν ἀδήλων πόρων καὶ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ ἡμίσεος τοῦ εἰσρέοντος συναλλάγματος ἐξ ἐξαγωγῶν ἐμπορευμάτων. Ἐν τούτοις, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα δὲν εἶναι ἀντίστοιχον τοῦ μεγέθους τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἡ διασπορὰ τῶν μονάδων τοῦ παραγωγικοῦ τούτου τομέως ἀνά τὸν κόσμον, ἢ σύνδεσις πολλῶν ἐξ αὐτῶν μὲ ξένα ναυτιλιακὰ κέντρα καὶ ἡ ἔλλειψις ἐπαρκῶς ὑποδομῆς ἐν Ἑλλάδι, δυναμένης νὰ ἐλκύσῃ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν εἰς τὸ ἐθνικὸν κέντρον, αἰτιολογοῦν τὴν μεγάλην ἀπόστασιν τοῦ εἰσρέοντος ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀπὸ τὸν μέγαν ὄγκον τοῦ ἐν γένει εἰσοδήματος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τὰ ληφθέντα ἤδη μέτρα καὶ τὰ προγραμματιζόμενα νὰ συμπληρώσουν τὰ ἰσχύοντα, προπαντὸς δὲ ἡ ὀλοκλήρωσις τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, πιστεῦεται ὅτι θὰ συμβάλουν εἰς τὴν στενωτέραν σύνδεσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μὲ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ τὴν ἐκ ταύτης μείζονα οἰκονομικὴν ὠφέλειαν τῆς Χώρας. Σημαντικὴν, πάντως, συμβολὴν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκονομίαν, μειοῦ-

σαν τὸ χάσμα μεταξύ εἰσρέοντος ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος καὶ πραγματοποιουμένων ναυτιλιακῶν κερδῶν, συνιστᾷ ἢ αὐξουσα δραστηριότης τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τομεῖς συναφεῖς (π.χ. ναυπηγεῖα) ἢ καὶ μὴ συναφεῖς (π.χ. λοιπαὶ βιομηχανίαι) πρὸς τὸ κύριον ἔργον των, ὡς καὶ ἡ μεταφορὰ κεφαλαίων ναυτικῶν δι' ἐπενδύσεις εἰς οἰκοδομὰς κλπ.

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος προβλέπεται νὰ εἶναι εὐνοϊκὴ εἰς τὸ μέλλον, ἐφ' ὅσον καταβληθῇ προσπάθεια πρὸς ὀρισμένας κατευθύνσεις, ὡς εἶναι :

α) Ἡ μεταφορὰ ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέρας ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ πρὸς τὸ ἐθνικὸν κέντρον.

β) Ἡ στροφὴ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς ἑλληνικὰς ναυπηγικὰς μονάδας διὰ κατασκευὰς καὶ ἐπισκευὰς πλοίων, καὶ πρὸς τὴν ἑλληνικὴν ἀγορὰν δι' ἀνεφοδιασμόν εἰς ὕλας καὶ τρόφιμα.

γ) Ἡ ἴδρυσις ἑλληνικῶν σταθμῶν, ἀποθηκῶν κλπ. εἰς ξένα ἐπιλιμένα κέντρα διὰ τὴν προμήθειαν καὶ ἀνεφοδιασμόν τῶν πλοίων.

II. ΥΠΟΔΟΜΗ

A'. Διαπιστώσεις

1. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἤρξατο συγκροτουμένη ἢ ἄλλοτε σχεδὸν ἀνύπαρκτος ναυτιλιακὴ ὑποδομή, ἢ δημιουργία τῆς ὁποίας συνδέει στενώτερον τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν μετὰ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

2. Συντελέσθησαν σοβαρὰ βήματα προόδου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου, τοῦ διέποντος τὴν Ναυτιλίαν (θεσμικὴ ὑποδομή) κατόπιν τῆς καταρτίσεως Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, Σχεδίου τροποποιήσεως ὀρισμένων διατάξεων τοῦ ἰσχύοντος Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ὡς καὶ τῆς δημοσιεύσεως πληθῶς νομοθετημάτων, ἀφ' ἐνὸς Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κώδιξ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Ν. Δ. περὶ διοικητικοῦ ἐλέγχου καὶ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, Ν. Δ. περὶ ἐπιβολῆς ποινῶν ἐν περιπτώσει ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου χώρου, Ν. Δ. περὶ φαρικῶν τελῶν κ. ἄ.) ὅσον καὶ ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

3. Χάρις εἰς τὰς πραγματοποιηθείσας προόδους τοῦ ΟΤΕ καὶ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἐκ μέρους του μέριμναν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἐπετεύχθη ἱκανοποιητικὴ τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτησις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος.

4. Ἡ θέσπισις τοῦ Ν. Δ. «περὶ ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν» καὶ ἡ σύστασις τῆς προβλεπομένης ὑπ' αὐτοῦ Κοινοπραξίας, εἰς τὴν ὁποίαν μετέχουν αἱ ἰσχυρότεραι ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρεῖαι τῆς Χώρας, ἀπετέλεσαν σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν σύστασιν ἐν Ἑλλάδι ἐγγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

5. Ἦρξιεν ἀσκουμένη ἐν Ἑλλάδι ναυτιλιακὴ πιστωτικὴ πολιτικὴ τόσοσιν παρὰ τῆς ΕΤΒΑ, ἣτις προβαίνει εἰς δανειοδοτήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ ἐπισκευὴν πλοίων ἐν Ἑλλάδι, ὅσον καὶ παρὰ τῶν ἐμπορικῶν Τραπεζῶν —καὶ κυρίως παρὰ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς Ἑλλάδος. Παρὰ τὴν συντελεσθεῖσαν πρόοδον

ταύτην, ἥτις συνετέλεσε καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν, δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτι ἡ σύστασις ἐξειδικευμένου φορέως ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως.

6. Παραμένει ἰσχυρὰ ἡ ἐξάρτησις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῶν μεγάλου κύρους ξένων Ὄργανισμῶν, οἱ ὅποιοι παρέχουν εἰδικὰς τεχνικὰς ὑπηρεσίας ὑπὸ νηογυμῶνων.

7. Ἡ συντελεσθεῖσα μέχρι τοῦδε πρόοδος εἰς τὸν τομέα τῆς δημοσίας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἀναγνωρίζεται ὡς λίαν ἱκανοποιητικὴ, τόσον ἐξ ἀπόψεως ἀριθμοῦ σχολῶν (ἀνερχομένων εἰς 18), ὅσον καὶ ἐξ ἀπόψεως ἐπιπέδου λειτουργίας καὶ παρεχομένης ἐκπαιδεύσεως. Ἰκανοποιητικὸς ὑπῆρξεν, ὡσαύτως, ὁ ρυθμὸς ἀνεγέρσεως νέων κτιριακῶν συγκροτημάτων διὰ κονδυλίων ἐκ τῶν Δημοσίων Ἐπενδύσεων. Τέλος, σημαντικὸν ἐπίτευγμα ὑπῆρξεν ἡ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1972-73 καθιέρωσις τῆς ἐντελῶς δωρεὰν παροχῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἐνδιαιτήσεως εἰς ὅλους τοὺς μαθητὰς τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

8. Ἡ δραστηριότης, ἥτις ἀνεπτύχθη ὑπὸ τῶν τριῶν μεγάλων ναυπηγικῶν βιομηχανιῶν τῆς Χώρας (Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ Α. Ε., Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος καὶ Νεώριον Σύρου) ὡς καὶ ὑπὸ τῆς πληθύος τῶν μικρῶν ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν μονάδων (κυρίως τῆς περιοχῆς Περάματος) εἶναι ἱκανοποιητικὴ μὲ περιθώρια εὐρυτέρας ἀναπτύξεως.

9. Δὲν κατέστη μέχρι τοῦδε δυνατὴ ἡ σύστασις ἐν Πειραιεὶ Κέντρου Ναυλώσεων, παρὰ τὴν ὀγκωδεστάτην Ναυτιλίαν, τὴν ὁποίαν διαθέτομεν καὶ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ Πειραιεὺς παρουσιάζει ἀξιόλογον ναυτιλιακὴν ἄνθισιν.

10. Ἡ συμβολὴ τοῦ κρατικοῦ φορέως διοικήσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν προώθησιν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων καὶ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας, ἦτοι τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτικῶν (ὡς καὶ τῶν ἀπομάχων) ὑπῆρξεν οὐσιώδης. Διευτυπώθη, ὅμως, ἡ εὐχὴ, ὅπως ἐπανεέλθωμεν εἰς τὸ πρὸ τοῦ Αὐγούστου 1971 λειτουργήσαν σχῆμα τοῦ ἐνιαίου εἰδικοῦ φορέως (αὐτοτελὲς Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας).

Β'. Προτάσεις

1. Ἡ ἀρξάμενη ἐπιτυχὴς προσπάθεια δημιουργίας καταλλήλου καὶ ἐπαρκοῦς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς δέον νὰ συνεχισθῇ μὲ τὴν αὐτὴν ἔντασιν, ἐν ὄψει τῆς σοβαρότητος τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ, ἦτοι τῆς στενωτέρας ὀργανικῆς συνδέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

2. Κρίνεται ἐνδεδειγμένη ἡ προώθησις πρὸς ψήφισιν καὶ δημοσίευσιν τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τῶν διατάξεων, αἵτινες τροποποιοῦν καὶ ἐκσυγχρονίζουσι ἰσχυρούσας τοιαύτας τοῦ Κώδικος ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Γενικῶς, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ προσαρμογὴ τῆς ἰσχυροῦσης ναυτιλιακῆς νομοθεσίας πρὸς τὰς ὑφισταμένας συνθήκας.

3. Ἡ τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτησις τῆς Ναυτιλίας δέον νὰ ἐξελιχθῇ εἰς τὸ ὑψηλότερον δυνατόν ἐπίπεδον πληρότητος καὶ ἀριότητος, δεδομένου ὅτι

ή χρήσις τῶν τηλεπικοινωνιακῶν μέσων ἔχει πρωτίστην σημασίαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

4. Ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιτευχθῆ ἡ διεύρυνσις καὶ δραστηριοποίησις τῆς συσταθείσης Κοινοπραξίας, ὥστε νὰ ὑλοποιηθῆ ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἐγχωρίου ναυασφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Πρὸς τοῦτο ἀπαιτοῦνται καὶ τὰ ἑξῆς : α) Νὰ ἐξευρεθοῦν τὰ κατάλληλα στελέχη διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας. β) Νὰ ὑπερπηδηθοῦν τὰ ἀναφύοντα οἰκονομικὰ καὶ τεχνικὰ προβλήματα. γ) Νὰ συγκεντρωθοῦν πληρέστερα στοιχεῖα διὰ τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοῖα. δ) Νὰ ἐπιδειχθῆ συμπαράστασις καὶ ὑποστήριξις ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

5. Κρίνεται ἀναγκαῖα ἡ δημιουργία τοῦ ἀπαιτουμένου θεσμικοῦ πλαισίου, ὡς καὶ ἡ παροχὴ κινήτρων, διὰ νὰ καταστῆ δυνατὴ ἡ ἴδρυσις καὶ λειτουργία εἰς τὴν Χώραν μας ἐξειδικευμένων ναυτιλιακῶν Τραπεζῶν. Διὰ τὴν τόνωσιν τῆς ἀσκήσεως ἐν Ἑλλάδι τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως προτείνεται προσέτι : α) Ἡ ἐλευθερία διεθνoῦς διακινήσεως τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων, ἅτινα προβαίνουν εἰς δανειοδοτήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. β) Ἡ ἐνίσχυσις τοῦ θεσμοῦ τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν προνομιακῶν ἐναντι τῶν ἐνυποθήκων ἀπαιτήσεων. γ) Ἡ πλέον ἐνεργὸς συμπαράστασις, ἀφ' ἐνὸς τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, διὰ τῆς καταθέσεως παρ' ἐλληνικαῖς Τραπεζαῖς τῶν ἀδρανούντων διαθεσίμων τῶν, καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, διὰ τῆς καταθέσεως, ὁμοίως, εἰς ἐλληνικὰς Τραπεζὰς τῶν περισσευμάτων τοῦ προϊόντος τοῦ μόχθου τῶν.

6. Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ἀναδιοργάνωσις, ὁ ἐκσυγχρονισμὸς καὶ ἡ ζωογόνησις τοῦ Ἑλληνικοῦ [Νηογνώμονος ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πορισμάτων τῆς πρὸ διατίας καταρτισθείσης μελέτης καὶ μὲ τὴν συμπαράστασιν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

7. Διὰ νὰ καταστῆ ἡ Ἑλλάς καθ' ὅλην τὴν ἑκτασίαν τῆς ναυτικῆς χώρας, δέον νὰ προσέρχωνται εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέοι ἐξ ὄλων τῶν διαμερισμάτων αὐτῆς. Εἰς τοῦτο θὰ συμβάλῃ ἡ ὀλοκλήρωσις τοῦ δικτύου σχολῶν ἀνά τὴν Χώραν, εἰδικώτερον δὲ νὰ ἐπιταχυνθῆ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ προγράμματος ἰδρύσεως νέων δημοσίων σχολῶν Ε. Ν. εἰς Βόλον (Ἀσურματιστῶν), Πάτρας (Μηχανικῶν) καὶ Ἀλεξανδρούπολιν (Προπαιδεύσεως). Δέον, ὡσαύτως, νὰ ἀρχίσῃ λειτουργοῦσα ἡ Σχολὴ Μετεκπαιδεύσεως Στελεχῶν Ε. Ν. Ἁγίου Ἰωάννου Ρέντη, εἰς τὴν ὁποίαν ἀποδίδεται μεγίστη σημασία, διότι διὰ τῆς εἰς αὐτὴν φοιτήσεως, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ δύνανται νὰ ἐνημερώνωνται ἐφ' ὄλων τῶν ἐξελίξεων τῆς τεχνολογίας τοῦ πλοίου καὶ τῆς τεχνικῆς τῆς ναυσιπλοίας.

8. Ἐνδείκνυται ἡ ἔντασις τοῦ ρυθμοῦ ναυπηγήσεως πλοίων ἐν Ἑλλάδι. Ὡσαύτως, πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῆ, ὥστε μεγαλύτερος ἀριθμὸς ἐλληνοκτῆτων πλοίων νὰ ὑφίσταται ἐπισκευὰς ἐν Ἑλλάδι, ἐπ' ὠφελεία καὶ τῶν πλοιοκτητῶν (χαμηλότερον κόστος ἐπισκευῶν) καὶ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας (συναλλαγματικὴ ὠφέλεια ἐξ ἐπισκευῶν). Ἀπαραίτητος, ἐξ ἄλλου, εἶναι ἡ κατάρτισις ἐξειδικευμένου τεχνικοῦ προσωπικοῦ διὰ τὴν ναυπηγοεπισκευαστικὴν βιομηχανίαν.

9. Παρὰ τὰς ἐκδηλουμένας ἀντιδράσεις, εἶναι δυνατόν νὰ ἀναπτυχθῆ ἐν Πειραιεὶ Κέντρον Ναυλώσεων, κατ' ἀρχὴν διὰ μεσογειακὰ φορτηγὰ κλπ., ἀλλὰ μὲ προοπτικὴν περαιτέρω διευρύνσεως, καθόσον καθίσταται ὁλονὲν πλεονεκτικώτερα ἡ θέσις τοῦ Πειραιῶς. Διὰ νὰ πραγματοποιηθῆ τοῦτο σκόπιμον εἶναι νὰ

ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ καταρτισθεῖσα ὑπὸ τοῦ ΚΕΠΕ σχετική μελέτη, ὡς καὶ αἱ προτάσεις τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης Πειραιῶς. Ἐκ κρατικῆς πλευρᾶς δέον ὅπως παρασχεθοῦν πρόσφορα κίνητρα καὶ αἱ λοιπαὶ συντελεστικαὶ προϋποθέσεις.

10. Προτείνεται, ὅπως μελετηθοῦν μετὰ προσοχῆς τὰ προκύψαντα ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν συμπεράσματα ὡς πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν πρὸς ρεαλιστικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἐκφρασθείσης εὐχῆς διὰ τὴν ἀνασύστασιν τοῦ ἐνιαίου φορέως. Πιστεύεται, πάντως, ὅτι δικαιούται ἡ πρώτη Ναυτιλία εἰς τὸν κόσμον, τὸ καύχημα αὐτὸ τοῦ Ἔθνους, νὰ ἔχη ἴδιον, αὐτοτελεῆ καὶ ἀνεξάρτητον φορέα διοικήσεώς της.

III. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Α'. Διαπιστώσεις

1. Αἱ συνθῆκαι ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ τὸ ὕψος τῶν ἀμοιβῶν τῶν ναυτικῶν εὐρίσκονται σήμερον εἰς ἱκανοποιητικὸν ἐπίπεδον, χάρις εἰς τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Κράτους καὶ τῶν λοιπῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας.

2. Ἡ ὀρθὴ ἀντιμετώπισις καὶ ἡ ἐπιτυχῆς ρύθμισις τῶν θεμάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ὀφείλεται εἰς τὴν στενὴν καὶ ἀρμονικὴν συνεργασίαν Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν.

3. Ἐπεκτείνεται συνεχῶς ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, προκαλοῦσα παντοειδεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, τῶν ἀμοιβῶν καὶ τῶν ἐν γένει ὄρων ἐργασίας τῶν ναυτικῶν, τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς ἐκπαιδεύσεως αὐτῶν κλπ., ἀλλὰ καὶ δημιουργοῦσα οἰκονομικὰ περιθώρια διὰ τὴν αὐξήσιν τῶν εἰσοδημάτων τῶν ναυτικῶν.

4. Ἡ ἀνάγκη συμπίσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου πρὸς διατήρησιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος αὐτοῦ ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τοῦ ὕψους τῆς ἀμοιβῆς τῆς ἐργασίας τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ, τὸ ὁποῖον, ἐν πάσῃ περιπτώσει, εἶναι ὑψηλότερον ἐκείνου τῆς χερσαίας ἐργασίας.

5. Ἡ ἀλματώδης ἀνάπτυξις τῆς ἑλληνοκτῆτου Ναυτιλίας εἶχε λίαν εὐμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Παραλλήλως, ὅμως, προεκάλεσε δυσαναλογίαν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς τὴν ἀγορὰν ναυτικῆς ἐργασίας. Πέραν τούτου, ἡ ἐξωτερικὴ μετανάστευσις καὶ ἡ ἀπορρόφησις ὑπὸ τῶν λοιπῶν δραστηριοτήτων τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας τοῦ ἀργούντος ἢ ὑποαπασχολουμένου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, παρουσίασεν εἰς ὅλην τὴν δξύτητα τὸ ναυτεργατικὸν πρόβλημα, ὑπὸ τὴν ἔποψιν τῆς ποσοτικῆς, κυρίως, ἀνεπαρκείας τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν ἐπ' ἀνδρῶσιν τῶν πλοίων.

Ἡ προσφυγὴ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς, διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τοῦ ἐξ Ἑλλήνων ἐμψύχου δυναμικοῦ, πρὸς ἐπ' ἀνδρῶσιν τῶν πλοίων, ὄχι μόνον δὲν ἐπιλύει τὸ πρόβλημα, ἀλλ' ἀντιθέτως δημιουργεῖ νέας ἐπιπλοκάς εἰς τὴν ὅλην δομὴν τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Β'. Προτάσεις

Κρίνεται επιβεβλημένη ή θέσπισις ισχυρών κινήτρων τόσον διὰ τὴν προσέλ-
κυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ κιν-
δύνου εὐρυτέρας διαρροῆς καὶ τῶν κατ' ἐπάγγελμα ναυτικῶν εἰς χερσαῖα ἐπαγγέλ-
ματα.

Ὡς πρόσφορα κίνητρα ἐνδεικτικῶς ἀναφέρονται :

1. Ἡ συνέχισις τοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ ἡ ἔντασις τῶν προσπαθειῶν Κράτους,
ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

2. Ἡ περαιτέρω βελτίωσις τῆς ἀμοιβῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἐιδικώ-
τερον ἡ αὐξήσις, κατ' ἐντυπωσιακὸν τρόπον, τῶν ἀποδοχῶν τῶν νεοεισερχομένων
εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

3. Ἡ περαιτέρω βελτίωσις τῆς παρεχομένης κοινωνικῆς προστασίας εἰς
τὸν ναυτικὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του καί, κυρίως, ἡ αὐξήσις τῶν παρεχομένων
συντάξεων εἰς τοὺς ἀπομάχους.

4. Τυγχάνει ἀπαραίτητος ἡ ἄμεσος ἐπαναφορὰ τοῦ εὐπαθοῦς καὶ ζωτικῶ
τομέως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ἐιδικοῦ κρατικοῦ φορέως,
τοῦ ἀσκοῦντος τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν.

ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Μηνιαία Ἐπιθεώρησις

τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Διοικήσεως Ἐπιχειρήσεων

Ἐκδομένη ἀπὸ τοῦ ἔτους 1966

Γραφεῖα : Φιλελλήνων 6, Ἀθῆναι

Τηλέφωνον : 220.789

Δι' ἐγγραφὴν Συνδρομητῶν

καὶ πώλησιν τευχῶν

πρὸς δρχ. 30 ἕκαστον