

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΕΤΟΣ
1973

ΙΟΥΛΙΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1973

ΚΓ'
ΤΟΜΟΣΑΡΙΘΜ.
ΤΕΥΧΟΥΣ 3

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ*

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Κοσμήτορος καὶ Τακτικοῦ Καθηγητοῦ τῆς Α.Β.Σ.Π.

1. Πρόλογος

Κατ' ἀρχὴν παρακαλῶ νὰ μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ ἐκφράσω θερμὰς εὐχαριστίας πρὸς ἅπαντας Ὑμᾶς διὰ τὴν παρουσίαν σας κατὰ τὴν σημερινὴν μου ὁμιλίαν, ἰδιαιτέρως δὲ ἐπιθυμῶ νὰ εὐχαριστήσω τὸν φίλιτον Κοσμητόρα τῆς Σχολῆς κ. Ὁρέστην Παπαβασιλείου διὰ τοὺς καλοὺς του περὶ τοῦ προσώπου μου λόγους.

Κατέχομαι ὑπὸ ἐντόνου συγκινήσεως, ὁμιλῶν εἰς τὴν Αἴθουσαν Τελετῶν τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς Θεσσαλονίκης, ἣτις δικαιολογεῖται, νομίζω, πλήρως ἐκ τοῦ ὅτι εἶμαι ἀρρήκτως συνδεδεμένος μετὰ τῆς Σχολῆς ταύτης. Τὴν παρηκολούθησα ἐκ τοῦ σύνεγγυς εἰς τὰ μέχρι σήμερον βήματά της, ἀπὸ τῆς συστάσεώς της κατὰ τὸ 1957, εἰργάσθην ἐν αὐτῇ, ἐσταδιοδρόμησα ἀκαδημαϊκῶς εἰς ταύτην καὶ τὴν θεωρῶ, κατὰ ἓν ἐλάχιστον ποσοστὸν καὶ ὡς δημιούργημά μου. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, μολοντί σήμερον ἀνήκω εἰς τὸ καθηγητικὸν προσωπικὸν τῆς πρεσβυτέρας ἀδελφῆς Σχολῆς, τοῦ Πειραιῶς, ζῶ συνεχῶς πλησίον της, χαίρομαι διὰ τὰς προόδους της, ἐνδιαφέρομαι διὰ τὰ προβλήματά της καὶ μεριμνῶ διὰ τὴν περαιτέρω ἐξύψωσιν καὶ βελτιωσίαν της.

Τοῦτο τὸ πράττω, ὡς ἐξήγησα, διὰ λόγους συναισθηματικούς, ἀλλὰ παραλλήλως καὶ διότι πιστεύω εἰς τὸν μεγάλον ρόλον καὶ τὴν ἀποστολὴν ἀμφοτέρων τῶν ἀδελφῶν Α. Β. Σχολῶν καὶ διότι ἐγνώρισα καὶ γνωρίζω καλῶς τὸ σοβαρὸν ἔργον τὸ ὁποῖον ἐπιτελεῖται εἰς αὐτάς.

2. Εἰσαγωγή

Τὸ θέμα τὸ ὁποῖον ἐπέλεξα νὰ ἀναπτύξω ἐνώπιόν σας ἔχει ὡς τίτλον «Προβλήματα Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς».

Ἐκ προοιμίου προβαίνω εἰς τὴν διευκρίνισιν ὅτι θὰ ἐξετάσω τὰ κύρια προβλήματα τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῶν μεταξὺ κρατῶν σχέσεων, ἀντιθέσεων καὶ συγκρούσεων καὶ ὄχι τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦν τὴν Διεθνή Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἥτοι τὰ προβλήματα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα

* Ὁμιλία γενομένη εἰς τὴν Ἀνωτάτην Βιομηχανικὴν Σχολὴν Θεσσαλονίκης τὴν 3ην Φεβρουαρίου 1973.

άπασχολούν τὰς ἐπὶ μέρους ἐθνικὰς ναυτιλίας καὶ τὰ ὅποια, γενικευόμενα, καθίστανται προβλήματα τῆς Διεθνoῦς Ναυτιλίας.

Ἐπὶ παραδειγματι, ἐν θέμα τὸ ὁποῖον δεσπόζει εἰς τὰς Ναυτιλίας τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, εἶναι τὸ τοιοῦτον τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων δηλαδὴ τῆς ἐξευρέσεως πληρωμάτων. Ἡ παρατηρουμένη ἔλλειψις ἐθνικῶν πληρωμάτων (ναυτικῶν ἐχόντων τὴν αὐτὴν μὲ τὸ πλοῖον ἰθαγένειαν) ὠδήγησε τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ἀσιατῶν (ἰνδῶν, πακιστανῶν, φιλιππινέζων κ.ά.), ἐνῶ συγχρόνως ἐλήφθησαν καὶ λαμβάνονται μέτρα διὰ τὴν αὐξησιν τῆς ἐλκτικότητος τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος (αὐξησις ἀμοιβῶν, βελτίωσις ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, μείωσις συνθέσεως πλοίων κ.ά.). Τὸ πρόβλημα τοῦτο, μολονότι ἀπασχολεῖ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ κατέστη ἐν ἑκ τῶν ὀξυτέρων τῆς Διεθνoῦς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν ἑκ τῶν πιεστικωτέρων διὰ τὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν, ἐν τούτοις, δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς πρόβλημα Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, μὲ τὴν ἔννοιαν τὴν ὁποῖαν ἐδώσαμεν ἀνωτέρω, διότι δὲν ἀφορᾷ εἰς τὰς μεταξὺ κρατῶν ναυτιλιακὰς σχέσεις.

Συνεπῶς, ἡ ἐξέτασις τῶν προβλημάτων περιορίζεται εἰς ἐκεῖνα τὰ ὅποια προκύπτουν ἐκ τῶν μέτρων καὶ ἐκδηλώσεων ναυτιλιακοῦ χαρακτῆρος ὀρισμένων κρατῶν, μὲ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν ναυτιλιῶν ἄλλων χωρῶν, λόγῳ τῶν ὁποίων δημιουργοῦνται ἰδιάζουσαι συνθήκαι εἰς τὰς ναυτιλιακὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν κρατῶν τῆς πρώτης καὶ τῆς δευτέρας ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων.

3. Ὑπογράμμισις τριῶν σημείων πρὸς πληρεστέραν κατανόησιν τοῦ θέματος

Ἐπειδὴ τὸ ἐκλεκτὸν καὶ πολυπληθὲς κοινὸν τὸ ὁποῖον εὐγενῶς παρακολουθεῖ τὴν ὁμιλίαν μου καὶ οἱ παριστάμενοι φοιτηταὶ καὶ φοιτήτριαι δὲν δύναται νὰ γνωρίζουν ὅλας τὰς λεπτομερείας τὰς σχετικὰς μὲ τὴν διεθνή Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, κρίνω σκόπιμον ὅπως ὑπογραμμίσω καὶ ἀναλύσω τρία σημεία, διὰ νὰ καταστή εὐχερεστερά ἢ κατανόησις τῶν θεμάτων τὰ ὅποια θ' ἀναπτυχθοῦν ἐν συνεχείᾳ.

Τὰ σημεία ταῦτα εἶναι :

α) Ὁ ἰδιάζων διεθνὴς χαρακτῆρ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἶναι τομεὺς ὅστις ἐξυπηρετεῖ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ πραγματοποιεῖ τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς εἰς παγκόσμιον κλίμακα καὶ εἰς ὄλους τοὺς ὠκεανούς, τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου. Δοθέντος ὅτι ποσοστὸν ἄνω τοῦ 80% τῶν ἀνὰ τὴν ὑφήλιον μεταφορῶν διενεργεῖται διὰ θαλάσσης, καταδεικνύεται τὸ μέγεθος τῆς σημασίας καὶ ἡ εἰδικωτέρα μορφή τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

β) Ὁ βαθμὸς χρησιμοποίησεως ἐθνικῆς χωρητικότητος διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐθνικῶν μεταφορῶν. Ἐξ αὐτοῦ προκύπτει κατὰ πόσον τὰ ἐθνικὰ πλοῖα (τὰ πλοῖα τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τοῦ κράτους) χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐθνικῶν μεταφορῶν τοῦ αὐτοῦ κράτους (διὰ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἐξωτερικόν, δηλαδὴ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικόν, ἐμπόριον αὐτοῦ). Ἐν ἔλλειψει

ἔθνικῶν μεταφορῶν, ὡς εἶναι εὐλογον, τὰ ἔθνικὰ πλοῖα στρέφονται πρὸς τὸν διεθνή χῶρον καὶ ἀναζητοῦν ὅπουδῆποτε φορτία πρὸς μεταφοράν. Μὲ βάσιν τὴν χρησιμοποίησιν ἔθνικῆς χωρητικότητος διὰ τὴν διενέργειαν ἔθνικῶν μεταφορῶν, αἱ ναυτιλιακαὶ χῶραι τοῦ κόσμου θὰ ἠδύναντο νὰ διακριθοῦν εἰς τὰς ἑξῆς τρεῖς κατηγορίας : (1) Χῶραι χρησιμοποιοῦσαι (ἐξαντλοῦσαι) τὴν ἰδίαν των (ἔθνικὴν) χωρητικότητα διὰ τὰς ἰδίας των (ἔθνικὰς) μεταφορὰς καὶ ἐπὶ πλέον χρησιμοποιοῦσαι καὶ ξένην χωρητικότητα, λόγῳ τῶν μεγάλων των θαλασσίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Τὸ χαρακτηριστικώτερον παράδειγμα χώρας τῆς κατηγορίας ταύτης ἀποτελεῖ ἡ θαυμαστὴ εἰς πρόοδον Ἰαπωνία. Πράγματι, ἡ Ἰαπωνία δὲν χρησιμοποιεῖ μόνον τὰ ἐκ 35.000.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος ἰδικὰ της πλοῖα ἀλλ' ἐπειδὴ ἔχει μεγάλας μεταφορὰς, ἀπασχολεῖ καὶ ξένην χωρητικότητα καὶ εἰς μεγάλην ὁμοίως ἔκτασιν. (2) Χῶραι μὴ διαθέτουσαι ἰδίας μεταφορὰς, τῶν ὁποίων ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ ἀναζητῆ φορτία εἰς τὸν παγκόσμιον χῶρον. Χαρακτηριστικὴν τοιαύτην περίπτωσιν ἀποτελεῖ ἡ Ἑλλάς, τῆς ὁποίας ἡ Ναυτιλία, 19.000.000 κ.ο.χ. ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ 19.000.000 κ.ο.χ. ὑπὸ ξένας σημαίας, ἤτοι συνολικῶς 38.000.000 κ.ο.χ. (ἡ μεγαλύτερα εἰς τὸν κόσμον) πραγματοποιεῖ μεταφορὰς ἀπὸ ξένας εἰς ἄλλας ξένας χώρας. (3) Χῶραι μικτοῦ χαρακτήρος, ἤτοι διαθέτουσαι ἀξιολόγους ἔθνικὰς μεταφορὰς, τῶν ὁποίων ὅμως ἡ Ναυτιλία χρησιμοποιεῖται καὶ διὰ ξένας μεταφορὰς. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ἀνήκουν ἡ Μεγ. Βρεταννία (μὲ πλοῖα 28.600.000 κ.ο.χ.) καὶ ἡ Νορβηγία (μὲ πλοῖα 23.500.000 κ.ο.χ.). Τόσον ἡ βρεταννικὴ ὅσον καὶ ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία, χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν χωρῶν των, ἀλλὰ πέραν αὐτῶν ἐμφανίζονται εἰς τὸν διεθνή χῶρον διὰ τὴν πραγματοποίησιν θαλασσίων μεταφορῶν.

γ) Τὸ κριτήριον τῆς οικονομικότητος καὶ ἀνταγωνιστικότητος τοῦ πλοίου, ἀναλόγως τῆς σημαίας τὴν ὁποῖαν τοῦτο φέρει. Ἡ οικονομικότης τοῦ πλοίου (δηλαδὴ ἡ ὑπὸ συμφέροντας ἢ μὴ ὄρους οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσις αὐτοῦ) καὶ κατὰ συνέπειαν ἡ διεθνῆς ἀνταγωνιστικότης αὐτοῦ (ἡ ἰκανότης τοῦ πλοίου νὰ συναγωνίζηται τὰ πλοῖα ἄλλων χωρῶν) ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ, τὸ ὁποῖον κόστος συναρτᾶται πρὸς τὰς ἐπικρατούσας εἰς τὴν χώραν τῆς ὁποίας τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον, οἰκονομικὰς καὶ κοινωνικὰς συνθήκας (κόστος διαβιώσεως, ὕψος ἀμοιβῶν, ἀσφαλιστικαὶ ἐπιβαρύνσεις κ.ἄ.), πρὸς τὴν ἐναντι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀσκουμένην πολιτικὴν (φορολογικὴ μεταχειρῖσις κ.ἄ.) καὶ τὰς ἐν γένει ἐπιβαρύνσεις τοῦ πλοίου. Τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ὀρισμένων χωρῶν εὐρίσκονται ἐξ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἐπίπεδα ἀνταγωνιστικὰ ὡς πρὸς τὰς ἀμοιβάς, φορολογίαν καὶ λοιπὰς ὑποχρεώσεις (Ἑλλάς, Νορβηγία, Μεγ. Βρεταννία κ.ἄ.), ἐνῶ τὰ πλοῖα ἄλλων χωρῶν, ὡς λ.χ. τῶν Η.Π.Α. εἶναι ὑπερμέτρως βεβαρυμένα (ὑψηλαὶ ἀμοιβαί, ὑψηλὴ φορολογία, ἐπαχθεῖς ἐπιβαρύνσεις). Ἡ τοιαύτη κατάστασις, ἄλλοτε μὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ὀφείλεται κυρίως εἰς εὐμενὴ ὑπὲρ τοῦ πλοίου μέτρα τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῶν ἐπὶ μέρους χωρῶν, ἄλλοτε δὲ εἶναι δυνατὸν νὰ ὀφείλεται εἰς ἄλλους λόγους, ὁπότε προκαλεῖ τὴν λήψιν μέτρων προστασίας καὶ ἐνισχύσεως τῶν πλοίων παρὰ τῶν καθ' ἕκαστα κρατῶν.

σημαίας»: Ἡ ἀναφορά των προκαλεῖ ἐκπληξιν διότι εἰς ταύτας ἐντάσσονται ἢ ἡγέτις τοῦ ἐλευθέρου κόσμου χώρα (Η.Π.Α.), ἢ ἡγέτις τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ χώρα (Σοβιετικὴ Ἐνωσις) καὶ ἄλλαι «σοσιαλιστικαὶ» χῶραι, κράτη τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς (Ἀργεντινὴ, Βραζιλία, Οὐρουγουάη, Χιλή), κράτη τοῦ Ἀραβικοῦ Συνδέσμου (Αἴγυπτος, Γκάνα, Μαρόκο κ.ἄ.) καὶ κράτη τῆς Κεντρικῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς (Ἰνδία, Φιλιππῖναι, Ν. Κορέα, Ἰνδονησία). Βεβαίως, τὰ κίνητρα δὲν εἶναι τὰ αὐτὰ δι' ὅλα τὰ ἄνωτέρω κράτη. Ἄλλοι λόγοι ὠθοῦν τὰς «σοσιαλιστικὰς» χώρας εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας, ἄλλοι τὰ λατινοαμερικανικὰ καὶ ἀραβικὰ κράτη καὶ ἄλλοι τὰς Η.Π.Α.

Ἀκριβῶς λόγῳ τῆς προκαλουμένης ἐκπλήξεως, τὴν περίπτωσιν τῶν Η.Π.Α. πρέπει νὰ τὴν ἐξετάσωμεν ἰδιαιτέρως.

Ἡ Ναυτιλία τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν χαρακτηρίζεται ἐκ τῆς ἀντιοικονομικότητος καὶ τῆς ἐλλείψεως ἀνταγωνιστικότητος τῶν φερόντων τὴν ἀστερέοσαν ἐμπορικῶν πλοίων. Αἱ ὑψηλαὶ ἀμοιβαὶ τοῦ προσωπικοῦ—λόγῳ τοῦ εἰς Η.Π.Α. ὑψηλοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου καὶ κόστους ζωῆς—αἱ φορολογικαὶ ἐπιβαρύνσεις καὶ λοιπαὶ ὑποχρεώσεις ἔχουν καταστήσει ἀναποδοτικὴν καὶ ζημιογόνον τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Εἰς τὰς Η.Π.Α. ἐπικρατεῖ περισσότερον ἢ ἀντίληψις τῆς δημοσίας ὠφελείας τὴν ὁποίαν παρέχει ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἢ τὸ ποριστικὸν (κερδοσκοπικὸν) στοιχεῖον αὐτῆς. Ἡ τοιαύτη κατάστασις εἶχε τὰς ἐξῆς συνεπείας διὰ τὴν ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν: (1) Αὕτη φθίνει καὶ ἐξ ἀπόψεως ὄγκου χωρητικότητος καὶ ἐξ ἀπόψεως ἡλικίας πλοίων. Τὴν 1.7.72 ἡ ἀμερικανικὴ σημαία ἐκάλυπτε χωρητικότητα 15.000.000 κ.ο.χ., αἱ δὲ Η.Π.Α. περιωρίσθησαν εἰς τὴν 7ην θέσιν διεθνῶς, ὑποσκελισθεῖσαι ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος, ἢ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας χωρητικότης σήμερον ὑπερβαίνει τὰ 19.000.000 κ.ο.χ. Ἐξ ἄλλου, ποσοστὸν 54% τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 25 ἐτῶν, ἥτοι ἐγγὺς τοῦ ὀρίου πρὸς πώλησιν διὰ διάλυσιν. (2) Ἐνώπιον τῆς τοιαύτης καταστάσεως ἡ Κυβέρνησις τῶν Η.Π.Α. στρέφεται ἀφ' ἐνὸς μὲν πρὸς τὰ μέτρα «διακρίσεως σημαίας» καὶ ἀφ' ἑτέρου πρὸς ἄλλα μέτρα ἐντόνου «ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ», ὡς αἱ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν των (κάλυψις τῶν ἐλλειμμάτων τῶν προκυπόντων ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων, περὶ τῶν ὁποίων θ' ἀναφερθῶμεν κατωτέρω.

Τὸ φαινόμενον τῆς «διακρίσεως σημαίας» ἀπασχολεῖ σοβαρῶς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας καὶ τινες ἐκ τῶν διεθνῶν Ὄργανισμῶν, ἰδίᾳ δὲ τὸν Ο.Ο.Σ.Α. καὶ τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὀμάδα τῶν 12 χωρῶν (11 Ἑυρωπαϊκῶν καὶ τῆς Ἰαπωνίας). Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν, ἥτις συνήλθεν εἰς Τόκιο ἀπὸ 2-6 Φεβρουαρίου 1972, τὸ θέμα τοῦτο συνεζητήθη εὐρέως καὶ διεκηρύχθη ἡ ἀποψις τῆς ἐλευθέρως, ἀνεμποδίστου καὶ ἀνεπηρέαστου ἐπιλογῆς πλοίου παρὰ τῶν φορτωτῶν.

B. Αἱ «σημαῖαι εὐκολίας»

Κράτη τὰ ὁποῖα δέχονται καὶ διευκολύνουν τὴν ἐγγραφήν εἰς τὰ νηολογία των πλοίων ἀλλοδαπῆς πλοιοκτησίας, καθιστοῦν τὴν σημαίαν των, σημαίαν

«ευκολίας, ευκαιρίας ἢ ἀσυδοσίας» (flag of convenience, pavillon de complaisance). Δι' αὐτοῦ τοῦ τρόπου νοθεύεται ἡ ἀρχὴ τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» μεταξὺ πλοιοκτησίας καὶ πλοίου, καθ' ἣν πλοιοκτήτης καὶ πλοῖον πρέπει νὰ ἔχουν τὴν αὐτὴν ἰθαγένειαν (κοινὴ ἐθνικότης).

Εἰς τὰς σημαίας ευκολίας εὐρίσκουν ἄνετον καταφύγιον πλοιοκτῆται ἐκ διαφόρων χωρῶν, ἀπολαμβάνοντες τὰ ἀγαθὰ τῆς εὐμενοῦς μεταχειρίσεως τῆς ὁποίας τυγχάνουν ἐκ μέρος τῶν κρατῶν τῶν προσφερόντων τὴν σημαίαν τῶν ὡς σημαίαν ευκολίας.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ὅμως, προκαλεῖται μεγίστη ἀνωμαλία εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν, δημιουργεῖται ἔντονος ἀνισότης εἰς τὴν κρατικὴν μεταχείρισιν τῶν πλοίων καὶ ἐμφανίζονται ὡς ναυτιλιακαὶ δυνάμεις ἀπίθανα κρατίδια, μηδεμίαν ἔχοντα οὐσιαστικὴν σχέσιν μετὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Πρὸ τοῦ β' Παγκοσμίου πολέμου καὶ μέχρι τοῦ 1949 ἡ κυριώτερα «σημαία ευκολίας» ἦτο ἡ παναμαϊκὴ. Ἀπὸ τοῦ ἔτους αὐτοῦ ἔρχεται εἰς τὸ προσκίηνιον ἡ λιβεριανή, διὰ νὰ καταστῇ ἡ Λιβερία—τῆς ὁποίας καὶ τὴν ὑπαρξιν ὡς Κράτους θὰ εἴσθε δικαιολογημένοι ἐὰν ἀγνοῆτε—ἡ πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον! Ἡδὴ, χαρακτηριστικαὶ σημαῖαι ευκαιρίας εἶναι, τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ (ὅστις χάνει ἔδαφος), τῆς Κύπρου (τῆς ὁποίας ἡ χωρητικότης ἀνέρχεται συνεχῶς), τῆς Ὀνδούρας, τῆς Μάλτας, τῆς Σομαλίας κ.ἄ.

Τὴν 1.7.72 ἡ Λιβερία ἐφέρετο μετὰ χωρητικότητα 44.500.000 κ.ο.χ. (ποσοστὸν 16,5% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἐκ 268.500.000 κ.ο.χ. παγκοσμίου χωρητικότητος), ὁ Παναμᾶς μετὰ 7.800.000 κ.ο.χ. καὶ ἡ Κύπρος μετὰ 2.000.000 περίπου κ.ο.χ. (ὑπὸ τὴν κυπριακὴν στεγάζονται πλοῖα ἑλληνικῆς, γερμανικῆς καὶ σκανδιναυικῆς ἰδιοκτησίας).

Ἡ, μετὰ κριτήριον τὴν σημαίαν, πρώτη πράγματι ναυτιλιακὴ χώρα εἰς τὸν κόσμον, Ἰαπωνία, τὴν 1.7.72 ἤπετο τῆς Λιβερίας μετὰ πλοῖα 35.000.000 κ.ο.χ. καὶ ἀκολουθεῖ ἡ Μεγάλῃ Βρεταννίᾳ μετὰ πλοῖα 28.600.000 κ.ο.χ.

Ἀλλά, μετὰ κριτήριον τὴν πλοιοκτησίαν, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐξακολουθεῖ νὰ κατέχῃ τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως: πλοῖα 19.000.000 κ.ο.χ. τελοῦν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον (δίδοντα εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὴν 5ην θέσιν διεθνῶς, μετὰ τὴν σοβιετικὴν καὶ 7ην τὴν ἀμερικανικὴν Ναυτιλίαν), ἐνῶ πλοῖα ἄλλων 19.000.000 κ.ο.χ. τελοῦν ὑπὸ ξένας σημαίας (κυρίως ὑπὸ τὴν λιβεριανήν). Ἐὰν ἀθροίσωμεν τὰς ἀνωτέρω χωρητικότητας προκύπτει σύνολον 38.000.000 κ.ο.χ. ἀνήκον εἰς Ἑλληνας πλοιοκτῆτας. Καὶ ἐὰν ἐκ τῆς Λιβερίας ἀφαιρέσωμεν τὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς καλυπτομένην ἑλληνικὴν χωρητικότητα (ἄνω τῶν 17.000.000 κ.ο.χ.), τότε, ἡ μὲν Ἑλλάς καταλαμβάνει τὴν πρώτην θέσιν διεθνῶς, ἡ δὲ Λιβερία, μετὰ 27.500.000 κ.ο.χ. περιορίζεται εἰς τὴν τετάρτην θέσιν.

Ἡ ὑπαρξις τῶν «σημαίων ευκολίας» καὶ ἡ ἔκτασις τὴν ὁποίαν ἔλαβον αὐταὶ εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν δημιουργοῦν πολλὰ προβλήματα, ὑποχρεοῦν δὲ τὰς ναυτιλιακὰς χώρας εἰς ἀναπροσαρμογὴν τῆς Ναυτιλιακῆς τῶν Πολιτικῆς. Πράγματι, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἡ εὐχέρεια χρησιμοποίησεως τῶν σημαίων αὐτῶν παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν ὄλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ὑπὸ λίαν εὐνοϊκὰς δι' αὐτοὺς συνθήκας αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι, ἰδίᾳ δὲ αἱ μὴ προσφέρουσαι ἰδίας ἐθνικὰς

μεταφοράς πρὸς τὰς ἰδίας των ναυτιλίας (ὡς ἡ Ἑλλάς), εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ παράσχουν κίνητρα, ὥστε ἡ εἰς αὐτὰς νηολόγησις πλοίων νὰ μὴ εἶναι κατὰ πολὺ ἐπαχθεστέρα εἰς ἐπιβαρύνσεις ἔναντι τῶν χωρῶν τῶν προσφερουσῶν τὴν σημαίαν των ὡς τοιαύτην «εὐκολίας», διότι ἀπλούστατα, εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν, οἱ πλοιοκτῆται θὰ στραφοῦν καθ' ὁλοκληρίαν πρὸς τὰς τελευταίας τοιαύτας.

Τοῦτο, δυστυχῶς, δὲν δύνανται ἢ δὲν θέλουν νὰ κατανοήσουν ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι ἀσκοῦν πρόχειρον καὶ ἀβασάνιστον κριτικὴν ἐπὶ τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῶν κυρίως πληττομένων ἐκ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» κρατῶν.

Τὸ πρόβλημα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἀπασχόλησε κατ' ἐπανάληψιν, τόσον τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὁμάδα (τῶν 12) ὅσον καὶ τὸν Ο.Ο.Σ.Α.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τοῦ 1971 εἰς Τόκιο, οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοὶ τῶν 12 ναυτιλιακῶν χωρῶν προέβησαν εἰς ἐξορκισμοὺς καὶ ἀφορισμοὺς τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ὡς εἶχον πράξει καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ἄνευ ἀποτελέσματος (διότι τὸ «κακὸ ἐφούντωσε» κατὰ τὴν λαϊκὴν ἔκφρασιν καὶ ἔλαβε τεραστίως διαστάσεις).

Ὁ Ο.Ο.Σ.Α. ἐπελήφθη τοῦ θέματος καὶ κατὰ τὸ 1958, προσφάτως δὲ ἡ παρ' αὐτῷ ὀφισταμένη Ἐπιτροπὴ Θαλασσίων Μεταφορῶν, κατήρτισε μελέτην περὶ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» εἰς τὴν ὁποίαν, σὺν τοῖς ἄλλοις, ἐπισημαίνονται αἱ ἐξ αὐτῶν προκαλούμεναι συνέπειαι εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, ἐπὶ τῶν πληρωμάτων κ.ἄ. Μὲ μελαγχολίαν εἰς τὴν ἐν λόγῳ μελέτην διαπιστοῦται ὅτι μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1963 - 71 ἡ ὑπὸ τὴν λιβερριανὴν σημαίαν χωρητικότης ἠξήθη κατὰ 238%, ἐνῶ ἡ ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. μόνον κατὰ 45%.

Κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» ἐστράφη καὶ ἡ Διεθνὴς Ὁργάνωσις Μεταφορῶν (Συνδικαλιστικὴ Ὁργάνωσις τῶν εἰς τὰς μεταφορὰς ἐργαζομένων, πλὴν ἐκείνων τῶν χωρῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ), ἥτις διὰ τῶν λιμενεργατῶν μελῶν τῆς προέβη εἰς πράξεις «ἀποκλεισμοῦ» (boycott - boycottage) ἥτοι ἀρνήσεως ἐκφορτώσεως τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων ἀπὸ τοῦ 1958. Ἄλλ' αἱ πράξεις αὗται ἦσαν περιορισμέναι καὶ δὲν ἔφερον ἀποτελέσματα. (Εἰς παρομοίας ἐνεργείας προέβη ἡ Δ.Ο.Μ. καὶ εἰς βάρος πλοίων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν, διὰ λόγους πολιτικούς). Προσφάτως ἡ Δ.Ο.Μ. κατήγγειλεν ὅτι τὸ ἡμισυ ἐκ τῶν 1.600 περίπου ἀξιωματικῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ λιβερριανὴν σημαίαν ἐστρεφεῖτο τῶν ἀπαιτουμένων διπλωμάτων. Πρὸ τῆς καταγγελίας ταύτης—καὶ ἄλλων συναφῶν δι' ἀσυδοσίαν—ἡ Λιβερρία ἤρχισεν ἐφαρμοζουσα ἐλέγχους καὶ ἐπιθεωρήσεις ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν φερόντων τὴν σημαίαν τῆς, δι' Ἑγγλῶν ἐπιθεωρητῶν, τοῦτο δὲ ἐπέφερον ἀναταραχὴν καὶ δυσφορίαν εἰς τοὺς στεγαζομένους ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοιοκτῆτας.

Ἐσχάτως ἡ Δ.Ο.Μ. ἐστράφη καὶ κατὰ τῶν «πληρωμάτων εὐκολίας», ἥτοι κατὰ τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐργάζονται ναυτικοὶ διαφόρου πρὸς τὸ πλοῖον ἔθνικότητος. Ὡς ἀνεφέρθη ἐν ἀρχῇ, ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων ἀποτελεῖ καθολικὸν πρόβλημα τῶν καθ' ἕκαστα ναυτιλιακῶν κρατῶν, οἱ πλοιοκτῆται τῶν ὁποίων ἐστράφησαν κατ' ἀνάγκην πρὸς ἀσιατικὰ πληρώματα. Ἡ Δ.Ο.Μ. διενήργησε

πράξεις «ἀποκλεισμοῦ» ἐπὶ πλοίων μὲ τοιαῦτα πληρώματα εἰς σουηδικούς, φιλλανδικούς, ἰσραηλινούς καὶ αὐστραλιανούς λιμένας.

Τὸν Ἰανουάριον 1972, ἡ συνελθοῦσα εἰς Λονδῖνον Διεθνῆς Ἐπιτροπὴ ἀγῶνος τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπεφάσισεν ὅπως διεξαγάγῃ ἐντονώτερον ἀγῶνα κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ «σημιαίας εὐκαιρίας», ὡς καὶ κατὰ τῶν «πληρωμάτων εὐκαιρίας».

Γεγονὸς ἀναμφισβήτητον παραμένει ὅτι, οὐδὲν μέτρον καὶ οὐδεμία ἐκδήλωσις ἀπέβη τελεσφόρος πρὸς περιστολὴν καὶ ἀνάσχεσιν τοῦ φαινομένου τῶν «σημιαίων εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας».

Γεννάται ὁμως ἓν ἐρώτημα : Μόνον προβλήματα ἐδημιούργησεν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας ἢ ὑπαρξίς τῶν «σημιαίων εὐκολίας» ἢ μήπως ὑπάρχει καὶ ἡ εὐμενὴς ὑπὲρ αὐτῶν ἄποψις; Ἐὰν λάβωμεν ὡς παράδειγμα τὴν χώραν μας, ἡ δικαία κρίσις ἀπαιτεῖ νὰ εἴπωμεν ὅτι, ἐπλήγημεν μὲν καὶ πληττόμεθα ἐκ τῶν «σημιαίων εὐκαιρίας», διότι μέγα τμήμα τῆς ἑλληνοκτῆτου Ναυτιλίας τελεῖ ὑπὸ τοιαύτας σημιαίας, ὀφείλομεν ὁμως ἐκ παραλλήλου καὶ νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς δυσμενοῦς ἐναντι τῆς Ναυτιλίας κρατικῆς στάσεως καὶ γενικῶς τῶν δυσχερῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἡμερῶν, δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἀνδρωθῆ ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία καὶ νὰ παρουσιάσῃ τὸ σύγχρονον ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν θαῦμα, ἐὰν δὲν κατέφευγεν εἰς τὴν θαλπωρὴν τῶν «σημιαίων εὐκολίας». Ἡ ἀναγνώρισις αὕτη ἀποτελεῖ χρέος διὰ τὸν ἀντικειμενικὸν ἐρευνητὴν τῶν ἐθνικῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων.

Γ. Ὁ «Ναυτιλιακὸς Ἐθνικισμὸς»

«Ναυτιλιακὸς Ἐθνικισμὸς» ἀπεκλήθη ἡ καταβαλλομένη παρά τινων χωρῶν, στερουμένων ἐμπορικῶν στόλων ἢ διαθετοῦσάν λίαν ἰσχυροὺς τοιούτους, προσπάθεια δημιουργίας ἰδίων Ναυτιλιῶν. Τοιαῦται χῶραι εἶναι αἱ ἀνὰ τὸν κόσμον ὑπανάπτукτοι. Αὗται μέχρι τοῦδε ἐχρησιμοποιοῦν ξένα ἐμπορικὰ πλοῖα διὰ τὴν διενέργειαν τῶν, πρὸς αὐτὰς ἢ ἐξ αὐτῶν, μεταφορῶν, καὶ ἤδη μεριμνοῦν διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων ὥστε, ὅτι ἀπεκόμιζαν ἄλλοτε οἱ ξένοι Ναυτιλίας παρ' αὐτῶν, νὰ τὸ ὠφελῶνται πλέον αἱ ἐθνικαὶ τῶν ναυτιλιῶν.

Ὁ ἐκδηλούμενος ναυτιλιακὸς ἐθνικισμὸς δὲν ἔχει μόνον τὴν ἔννοιαν τῆς προσπαθείας πρὸς πρόσκτησιν οἰκονομικῶν ὠφελειῶν ἐκ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἀλλ' ἐμφανίζεται καὶ ὡς προσπάθεια ἀνεξαρτοποιήσεως ἐναντι ἄλλων χωρῶν, ἀποφυγῆς ἐξαρτήσεως ἐξ αὐτῶν, ἀντιθέσεως κατὰ τῶν τέως ἀποικιοκρατικῶν χωρῶν (ὑπὸ τὸν ζυγὸν τῶν ὁποίων ὄρισμένοι χῶραι ἐστέναξαν δεινῶς ἐπὶ μακρόν), ὡς καὶ ἀντιδράσεως κατὰ τῶν καταπιεστικῶν μεθόδων, μονοπωλιστικῶν τάσεων καὶ τῆς προηγηθείσης ἐκμεταλλεύσεως τῆς ὁποίας ἐτύγχανον παρὰ τῶν Διασκέψεων (Conferences) Τακτικῶν Γραμμῶν. Ἐξ ἄλλου, αἱ χῶραι αὗται πιστεύουν ὅτι διὰ τῆς δημιουργίας ἰδίων ἐθνικῶν Ναυτιλιῶν, θὰ ἐνισχυθῆ τὸ ἐθνικὸν τῶν γόητρον καὶ τὸ πολιτικὸν τῶν κῦρος.

Οὕτω, παριστάμεθα μάρτυρες τοῦ ἐξῆς φαινομένου : Ἀπὸ τὴν μίαν πλευρὰν ἐκδηλοῦται ἡ τάσις τῶν ὑπανάπτукτων χωρῶν πρὸς δημιουργίαν ἐθνικῶν ναυτιλιῶν, ἀπὸ τὴν ἄλλην δὲ πλευρὰν (τῶν ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν, αἱ ὁποῖαι

θίγονται ἐκ τῆς τοιαύτης δημιουργίας, διότι αἱ ὑποανάπτυκτοι χῶροι δὲν θὰ χρησιμοποιοῦν πλέον τὰ πλοῖα των, ὡς ἐγένετο μέχρι τοῦδε) καταβάλλεται φροντίς ὥστε, τοῦτο ν' ἀποφευχθῆ ἢ νὰ ἐπιβραδυνθῆ, κατὰ τὸ δυνατόν, ἢ ἐὰν πραγματοποιηθῆ, νὰ τελῆ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν κατεύθυνσιν τῶν ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν.

Οὕτως ἐξηγεῖται ἡ παρά τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν τῶν 12 ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν ληφθεῖσα εἰς Τόκιο (1971) ἀπόφασις ὅπως τὰ αἰτήματα τῶν ὑπαναπτύκτων «ἐξετασθοῦν μετὰ συμπαθείας» καὶ ὅπως παρασχεθῆ εἰς αὐτοὺς τεχνικὴ καὶ οἰκονομικὴ βοήθεια.

Ἄλλ' ἡ διελευστίνδα συνεχίζεται καὶ ἕκαστον τῶν δύο στρατοπέδων ἐξακολουθεῖ νὰ ἔχη τοὺς σκοποὺς καὶ τὰς βλέψεις του.

Δέον νὰ σημειωθῆ ὅτι αἱ πλεῖσται τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν αἰτινες ἐμφοροῦνται ὑπὸ ναυτιλιακοῦ ἐθνικισμοῦ, συνδυάζουν τοῦτον πρὸς τὴν πολιτικὴν «διακρίσεως σημαίας». Οὕτως, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ Ἰνδία προγραμματίζει τὴν προσθήκην εἰς τὸν ἐμπορικὸν της στόλον μέχρι τοῦ 1976 ἄνω τῶν 100 νεοτεύκτων σκαφῶν, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν «διακρίσεως σημαίας» μὲ τὴν ρήτραν 50% - 50%. Ὁμοίως ἡ Βραζιλία διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν προγραμματίζει τὴν προσθήκην εἰς τὴν ἐθνικὴν της χωρητικότητα 5.000.000 τόννων D.W. Αὔξησιν τοῦ ἐμπορικοῦ των στόλου ἐπιδιώκουν καὶ τὸ Πακιστάν καὶ ἡ Χιλή κ.ἄ. χῶροι διὰ τοὺς αὐτοὺς λόγους.

Τόσον ἡ μεμονωμένη ἐκδήλωσις τοῦ «ναυτιλιακοῦ ἐθνικισμοῦ», ὅσον—καὶ πολὺ περισσότερον—ἡ συνδεδασμένη ἐκδήλωσις αὐτοῦ μετὰ τῆς πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας», δημιουργοῦν προβλήματα καὶ ἀνησυχίας εἰς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας, ἐνῶ δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ἐπιτευχθῆ ἡ ἐπιδιωκομένη θέσις ὑπὸ «κηδεμονίαν» τῆς προσπάθειας τῶν ὑπαναπτύκτων πρὸς δημιουργίαν ἐθνικῶν ἐμπορικῶν στόλων.

Δ. Αἱ Ναυτιλίας τῶν «σοσιαλιστικῶν χωρῶν»

Αἱ Ναυτιλίας τῶν «σοσιαλιστικῶν» χωρῶν ἀποτελοῦν πρόβλημα τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς διὰ τοὺς ἑξῆς πέντε λόγους. Διότι: α) Ἐμφανίζουν συνεχῆ αὔξησιν μὲ νεότευκτα πλοῖα. β) Διεισδύουσι εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ὄλονεν καὶ περισσότερον. γ) Εἶναι ἐντονωτάτη ἡ παρουσία των εἰς τὰς ἀνά τὸν κόσμον «τακτικὰς γραμμάς». δ) Ὑπείσέρχονται κατὰ τρόπον ἀνορθόδοξον εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα (ὡς κρατικὰ τοιαῦτα ἀμέσως ἢ ἐμμέσως) δὲν ἐκναυλοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ διαμορφουμένου κόστους, καὶ ε) ἀσκοῦν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναφερθέντα, «διάκρισιν σημαίας».

Τὸ θέμα τοῦ ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων χωρῶν, αἱ ὁποῖα ἐφαρμόζουσι τὸ «μικτὸν σύστημα οἰκονομικῆς ὀργανώσεως» (μὲ ἐπίκεντρον τὴν ἐλευθέραν ἐπιχείρησιν, ἢ ὁποῖα κατευθύνεται ἐκ τῆς διαμορφώσεως τοῦ κόστους παραγωγῆς τῶν θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἐπιδιώκει τὸ κέρδος, ὡς κίνητρον τοῦ ἐπιχειρηματίου) τοποθετεῖται γενικώτερον εἰς τὴν διαφορὰν τῶν δύο συστημάτων οἰκονομικῆς ὀργανώσεως.

Υφίστανται όμως παραλλήλως και λόγοι γοήτρου, προβολής, διεθνούς παρουσίας, προπαγάνδας, συγκεντρώσεως πληροφοριών κ.ά. οί όποιοι συντελούν εις την έντασιν τής προσπαθείας πρὸς δημιουργίαν ισχυροτέρων Ναυτιλῶν.

Ἐπὶ κεφαλῆς τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν εἶναι πάντοτε ἡ ἡγέτις αὐτῶν Σοβιετικὴ Ἐνωσις. Αὕτη διέθετε κατὰ τὴν 1.7.72 6851 πλοῖα, 16.773. 674 κ.ο.χ. Συμφῶνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Lloyd's Register of Shipping ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις μετὴν ἀνωτέρω χωρητικότητα κατελάμβανε τὴν 5ην θέσιν διεθνῶς, μετὴν τὴν Ἑλλάδα. Ἄλλ' εἶναι βέβαιον ὅτι ἡ πατρίς μας, τῆς ὁποίας ἡ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον χωρητικότης ὑπερέβη τὰ 19.000.000 κ.ο.χ., κατέλαβε τὴν 5ην θέσιν, μετατοπίσασα εἰς τὴν 6ην θέσιν τὴν Σοβιετικὴν Ἐνωσιν. Χαρακτηριστικὰ τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας εἶναι τὰ ἑξῆς : α) Ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἀσκεῖται διὰ κρατικῶν ὀργανισμῶν. β) Διὰ τῆς Σοβιετικῆς Ναυτιλίας ἐξυπηρετεῖται πρωτίστως τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως. γ) Τὰ σοβιετικὰ πλοῖα ἤδη πραγματοποιοῦν μεταφορὰς πρὸς τοὺς λιμένας ὄλων τῶν χωρῶν. Οὕτω, κατὰ τὸ 1970 ἐπραγματοποίησαν ἐκφορτώσεις εἰς 80 λιμένας κομμουνιστικῶν χωρῶν, 283 λιμένας ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ 677 λιμένας ἀνεπτυγμένων χωρῶν. δ) Τὰ σοβιετικὰ πλοῖα διεισέδυσαν εἰς λιμένας εἰς τοὺς ὁποίους ἐκυριάρχουν ἄλλοτε τὰ δυτικὰ πλοῖα. ε) Ἰδιαιτέρως έντονος εἶναι ἡ παρουσία τοῦ ἐπιβατηγοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διεθνῶς. στ) Τὰ σοβιετικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα εἶναι καινουργῆ καὶ νεαρά κατὰ τὸ πλεῖστον. ζ) Κατὰ τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῶν ἐτῶν 1971-75 προβλέπεται αὐξησις τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν κατὰ 40%, ὁ δὲ σοβιετικὸς στόλος προβλέπεται ν' αὐξηθῆ κατὰ 500 πλοῖα, 5.000.000 τόν. D.W. η) Προβλέπεται ἡ ναυπήγησις πλοίων ἐκ τῶν συγχρόνων τύπων (μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων κ.ά.).

Ἡ ἑτέρα μεγάλη σοσιαλιστικὴ χώρα (ἡ μεγίστη εἰς πληθυσμόν), ἡ Λαϊκὴ Κίνα, ἡ ὁποία μέχρι τοῦδε καθῆυδε ναυτιλιακῶς, φαίνεται ὅτι ἀπεφάσισε νὰ διακόψῃ τὸν ὕπνον τῆς καὶ νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ναυτιλιακὴν ὄντοτητα. Οὕτως, ἠγόρασεν ὠρισμένα μεταχειρισμένα φορτηγὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ Χόγκ - Κόγκ, προέβη εἰς παραγγελίας διὰ ναυπηγήσεις εἰς Γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα καί, κατὰ τὰς φήμας, διεξάγει διαπραγματεύσεις διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν μετὰ τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Πολωνίας.

Ἐκ τῶν λοιπῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν : Ἡ Γιουγκοσλαβία ἦτις τὴν 1.7.72 διέθετε στόλον ἐκ 384 πλοίων, 1.587.000 κ.ο.χ. ἀποβλέπει εἰς τὸ νὰ διπλασιάσῃ τὴν χωρητικότητά τῆς μέχρι τοῦ 1975. Ἡ Πολωνία μετὴν χωρητικότητα 2.063.000 κόνων τὴν 1.7.72 ἔχει φιλοδόξως προγραμματίσει ὑπερδιπλασιασμὸν αὐτῆς μέχρι τοῦ 1975. Πενιχρὰ εἶναι ἡ παρουσία τῆς Ρουμανίας μετὰ 445.000 κ.ο.χ. καὶ πλέον έντονος τῆς Βουλγαρίας μετὰ 750.000 κ.ο.χ., ἦτις ὅμως ἐπαρκεῖ διὰ μεταφορὰς καὶ διὰ λογαριασμὸν ἄλλων χωρῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς οὐσιώδεις «τακτικὰς γραμμάς».

Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἶναι ὅτι αἱ Ναυτιλῖαι τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν ἐμφανίζονται εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ναύλων καὶ ὀδεύουν πρὸς αὐξήσιν καὶ διόγκωσιν.

Εὐτυχῶς ὅτι σήμερον ἡ συνολικὴ χωρητικότης ἡ ἀνήκουσα εἰς ναυτιλίας σοσιαλιστικῶν χωρῶν εἶναι σχετικῶς περιορισμένη (ἀνέρχεται εἰς ποσοστὸν περὶ τὸ 10% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος) καὶ οὕτως ἡ προκαλουμένη πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς χώρας ὄχλησις δὲν εἶναι ἀνησυχητικὴ. Ἀλλὰ τὰ πράγματα δυνατόν νὰ μεταβληθοῦν εἰς τὸ μέλλον, ἐὰν τὸ ποσοστὸν τοῦτο διογκωθῇ.

Ε. Ὁ ἔντονος «ναυτιλιακὸς προστατευτισμὸς»

Ὁ ὅρος «προστατευτισμὸς» (Protektionismus) εἰς τὴν Οἰκονομικὴν Πολιτικὴν ἐνεφανίσθη ὡς προσπάθεια ἀμύνης κατὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἄλλων χωρῶν καὶ εἰδικώτερον ὡς λήψις μέτρων προστασίας τῶν παραγομένων ἐντὸς μιᾶς χώρας προϊόντων ἐναντι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ὅστις ἀσκεῖται εἰς βάρος αὐτῶν παρὰ προϊόντων εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Τὸν ὑπὲρ τῆς ἐσωτερικῆς βιομηχανίας προστατευτισμὸν διεκήρυξεν ὁ οἰκονομολόγος Φρειδερ. Λίστ (1789 - 1846) ὅστις ὑπεστήριξε τὴν πολιτικὴν τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως ὑπὸ καθεστῶς δασμολογικῆς προστασίας (προστατευτικῶν δασμῶν).

Οὕτω, καθιερώθη εἰς πᾶσαν περίπτωσιν καθ' ἣν διὰ τῆς Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς λαμβάνονται οὐσιώδη μέτρα προστασίας ἐνὸς κλάδου τῆς οἰκονομίας, νὰ χρησιμοποιηταῖ ὁ ὅρος «προστατευτισμὸς».

Αἱ ρίζαι τοῦ «ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ» θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν μᾶλλον εἰς τὸν Navigation Act (1651) τοῦ Oliver Cromwell, δι' οὗ ἐλήφθησαν δραστηκὰ μέτρα πρὸς διοχέτευσιν τῶν βρετανικῶν φορτίων εἰς τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα, ἀποτρεπομένης τῆς χρησιμοποίησεως ξένων πλοίων.

Σήμερον τείνει νὰ ταυτισθῇ ὁ ὅρος «Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ» διὰ τοῦ ὅρου «Ναυτιλιακὸς Προστατευτισμὸς» διότι ὅλα τὰ κράτη μεριμνοῦν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς τῶν Ναυτιλίας, λαμβάνοντα ποικίλα μέτρα διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον.

Ἄλλ' ὁ «ναυτιλιακὸς προστατευτισμὸς» κατέστη ἀναγκαῖος καὶ ἀπέβη ἔντονος, ἀφ' ἧς ἐνεφανίσθησαν αἱ «σημαῖαι εὐκαιρίας» καὶ ἤρχισεν ἡ πρὸς αὐτὰς στροφὴ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν.

Οὕτω, σήμερον τὰ διάφορα κράτη, ἀμιλλῶνται—δύναται νὰ λεχθῇ—εἰς τὴν λήψιν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας τῶν μέτρων. Τὰ μέτρα ταῦτα, εἴτε διευκολύνουν τὴν ζήτησιν νὰ στρέφεται πρὸς τὴν ἐθνικὴν χωρητικότητα (ἐνίοτε δὲ δι' αὐτῶν ἐπιβάλλεται ἡ χρησιμοποίησις ἐθνικῶν πλοίων, ὡς εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν περίπτωσιν τῆς «διακρίσεως σημαίας», ἣτις ἀποτελεῖ τὴν πλέον ὀξεῖαν μορφήν ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ), εἴτε ἀποσκοποῦν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ἐθνικῶν πλοίων ἐξ ἀπόψεως προσφορᾶς χωρητικότητος, ἥτοι καθιστοῦν τὰ ἐθνικὰ πλοῖα πλέον ἀνταγωνιστικὰ ἐναντι τῶν ξένων κατὰ τὴν διεκδικησιν φορτίων εἰς τὰ πλαίσια τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν.

Τῆς τελευταίας ταύτης μορφῆς μέτρα ἀποτελοῦν ἀί πάσης φύσεως πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις καὶ ἐπιδοτήσεις, ἡ ὑπὸ εὐμενεῖς ὅρους δανειοδότησις ταύτης, ἡ παροχὴ κρατικῶν ἐγγυήσεων ὑπὲρ αὐτῆς, ἡ θέσπισις ὑπὲρ αὐτῆς

φορολογικῶν ἀλλαγῶν καὶ ἡ ἐν γένει εὐμενῆς δημοσιονομικὴ μεταχείρισις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων κ.ἄ.

Εἰς τὸν σύγχρονον ἔντονον «ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν» προηγούνται αἱ Η.Π.Α. διὰ λόγους ἀνωτέρω ἐξηγηθέντας.

Ὁ Πρόεδρος Νίξον κατήρτισε πρόγραμμα βάσει τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἐντὸς δεκαετίας ἡ ναυπήγησις 300 ἐμπορικῶν πλοίων, μὲ κρατικὴν δαπάνην 4 δισεκατομμυρίων δολλαρίων δι' ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων.

Διὰ τὸ ἔτος 1973 προβλέπεται ἡ διάθεσις 552 ἑκατομ. δολλαρίων διὰ κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ὡς ἐξ ἧς : 280 ἐκ. δολ. ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων, λόγῳ ἀντιοικονομικότητος, 232 ἐκ. δολ. ἐπιχορηγήσεις διὰ ναυπήγησιν πλοίων, 30 ἐκ. δολ. διὰ ναυτιλιακὰς μελέτας καὶ ἐρεῦνας καὶ 10 περίπου ἐκ. δολ. διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

Ἡ Ἰαπωνικὴ ἢ Ναυτιλία καὶ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀνεπτύχθη χάρις εἰς τὰς γενναίας πιστώσεις τῆς Κρατικῆς Ἰαπωνικῆς Τραπεζῆς.

Εἰς τὴν Γαλλίαν τῆς ὁποίας ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἐξυπηρετεῖ βασικῶς τὰς ἐθνικὰς τῆς μεταφοράς, προβλέπεται διὰ τὴν Ναυτιλίαν «πριμοδότησις ἐξοπλισμοῦ» διὰ τὰ ἔτη 1971-73 ὕψους 240.000.000 γαλ. φρ., ἐνῶ ἐκ παραλλήλου διὰ τὸ 1973 προγραμματίζεται ἡ αὔξησις τῶν παρεχομένων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πιστώσεων διὰ ναυπηγήσεις.

Εἰς τὴν Ἰταλίαν τὸ κράτος ἐπιβαρύνεται μὲ ὑψηλὰς ἐπιδοτήσεις (60 δισεκ. λιρετῶν ὑπολογίζεται ὅτι διατίθενται ἐτησίως διὰ τὴν ἐπιδότησιν τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς ἐπιβατηγὰς γραμμάς).

Εἰς τὰ κράτη ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα ὕστερον εἰς τὴν λήψιν προστατευτικῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας τῶν μέτρων, παρατηρεῖται στασιμότης ἢ καὶ μείωσις τοῦ ρυθμοῦ ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεώς τῶν. Ὑπολογίζεται λ.χ. ὅτι ποσοστὸν ἀνερχόμενον εἰς 40% τῆς ὀλλανδικῆς Ναυτιλίας ἐστράφη πρὸς ξένας σημαίας. Ὅμοίως ὑπολογίζεται ὅτι γερμανικὰ πλοῖα 100.000 κ.ο.χ. περίπου μηνιαίως καταφεύγουν εἰς ξένας σημαίας.

Πρὸ τῆς καταστάσεως ταύτης, οἱ κατὰ χώρας ναυτιλιακοὶ παράγοντες, ἀπευθύνονται πρὸς τὰς κυβερνήσεις τῶν καὶ ζητοῦν τὴν λήψιν εὐνοϊκῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρων.

Οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτῆται ζητοῦν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας τῶν κρατικὰς δανειακὰς ἐγγυήσεις, οικονομικὰς ἐνισχύσεις καὶ ἐπιχορηγήσεις, ἐπισείοντες τὸν κίνδυνον τῆς βαθμιαίας ἐξαφανίσεως τῆς γερμανικῆς Ναυτιλίας.

Ὅμοίως οἱ Ἰταλοὶ πλοιοκτῆται ζητοῦν αὔξησιν τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων καὶ πιστοδοτήσεων καὶ ἀνάληψιν παρὰ τοῦ Κράτους μέρους τῶν δαπανῶν κοινωνικῆς προνοίας, αἱ ὁποῖαι βαρύνουν τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Εἶναι δὲ λίαν χαρακτηριστικὰ τὰ λεχθέντα ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅστις ἐξήτησεν ἐξ ὀνόματος τῶν Ἄγγλων πλοιοκτητῶν πλέον ἔντονον κρατικὴν οικονομικὴν συμπαράστασιν, προσθέσας ὅτι, σήμερον, αἱ συνθήκαι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ρυθμίζονται περισσότερον ἐκ τῶν μέτρων τὰ ὁποῖα λαμβάνουν αἱ Κυβερνήσεις

ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς χώρας των, ἢ ὑπὸ τῆς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς ναύλων, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι αἱ Κυβερνήσεις ἐπιδιώκουν διὰ τῆς Ναυτιλίας οἰκονομικούς, πολιτικούς καὶ κοινωνικούς σκοπούς.

Πράγματι, εἰς τινὰς χώρας ὁ ναυτιλιακὸς προστατευτισμὸς ἐκδηλοῦται ὄχι μόνον διὰ τὴν πρόσκτησιν οἰκονομικῶν ὀφελειῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἀλλὰ — καὶ ἴσως περισσότερον — δι' ἔθνικοπολιτικούς λόγους.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περίπτωσις τῆς Ἑλλάδος, τῆς ὁποίας ὁ Πρωθυπουργὸς κ. Γ. Παπαδόπουλος, κατ' ἐπανάληψιν ἐτόνισεν ὅτι ἐπιθυμεῖ μεγάλην ὑπὸ τὴν κυανόλευκον Ναυτιλίαν διὰ νὰ περιάγηται ὑπερηφάνως ἡ σημαία μας ἀνὰ τοὺς ὠκεανούς, τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

Παράλληλως, βεβαίως, ὑπάρχει ἡ ἀξιόλογος συμβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Ἴσοζύγιον τῶν ἀδήλων (καὶ δι' αὐτοῦ εἰς τὸ Ἴσοζύγιον Πληρωμῶν, γενικώτερον), τὰ συναλλαγματικά ἔσοδα ἐκ τῆς ὁποίας ὑπολογίζονται διὰ τὸ 1972 εἰς 400.000.000 δολάρια.

Δεχθεῖσα τὰς συνεπείας ἐκ τῆς διαδόσεως τῶν «σημαίων εὐκαιρίας» ἡ Ἑλλάς καὶ ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῶν προαναφερθέντων ἐθνικοπολιτικῶν, κυρίως, σκοπῶν (ἀλλὰ καὶ τῶν οὐχὶ ἡσσονος σημασίας οἰκονομικῶν τοιούτων) ἔλαβεν ὀρισμένα μέτρα Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς (ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ) τὰ ὁποῖα βασικῶς ἀφοροῦν εἰς τὴν εὐμενῆ φορολογικὴν μεταχείρισιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, μιᾶς δραστηριότητος ἣτις ἀσκεῖται εἰς τὸν διεθνή χῶρον, μακρὰν τῆς Πατρίδος.

Συντελοῦντων καὶ τινῶν ἄλλων παραγόντων, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία θεωρεῖται ὡς διεθνῶς ἀνταγωνιστικὴ.

Ὀρισμένοι ἄσπονδοι φίλοι ἠθέλησαν νὰ χαρακτηρίσουν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ὡς «σημαίαν εὐκαιρίας». Τοῦτο εἶναι ἀνακριβές. Διότι : α) Πέραν τῆς εὐμενοῦς φορολογικῆς μεταχείρισεως οὐδεμία ἄλλη παραχώρησις ἐγένετο (φύσεως ἐργατικῆς, ἀσφαλιστικῆς κ.λ.π.). β) Ἡ Ἑλλάς οὔτε διευκολύνει οὔτε ἐπιδιώκει, οὔτε ἐπιθυμεῖ ξένα πλοῖα εἰς τὰ νηολογία τῆς. γ) Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὴν νηολόγησιν τῶν πλοίων, ὄχι μετ' αὐστηρότητος, ἀλλ' ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, ἐλέγχεται (κατατιθεμένης πρὸς τοῦτο ὑπευθύνου δηλώσεως τοῦ πλοιοκτῆτου). ἐὰν κατὰ 50% τοῦλάχιστον ἡ κυριότης ἀνήκη εἰς Ἑλληνας.

Γεγονὸς εἶναι ὅτι, μὲ κριτήριον τὸν ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν, ἔχουν διαμορφωθῆ αἱ ἐξῆς κατηγορίαι κρατῶν : α) Κράτη προσφέροντα λίαν εὐνοϊκοὺς διὰ τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν των πλοῖα, ὄρους, καθιστῶντα ὡς ἐκ τούτου τὴν σημαίαν των, εὐκολίας ἢ εὐκαιρίας (Λιβερία, Κύπρος). β) Κράτη ἀσκοῦντα ἔντονον ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν, τῶν ὁποίων ὅμως τὰ πλοῖα εἶναι ἀντιοικονομικὰ καὶ μὴ ἀνταγωνιστικά, λόγῳ γενικωτέρων συνθηκῶν (Η.Π.Α.). γ) Κράτη ἐφαρμόζοντα τὸν ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν καὶ δι' αὐτοῦ παρέχοντα τὴν δυνατότητα εἰς τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν των πλοῖα νὰ εἶναι διεθνῶς ἀνταγωνιστικά καὶ οἰκονομικὰ (Ἑλλάς, Μεγ. Βρεταννία). δ) Κράτη ἐφαρμόζοντα περιορισμένους τὸν ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν καὶ μὴ ἐξασφαλίζοντα εὐμενεῖς προϋποθέσεις διὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Συνεπείᾳ τῆς ἀνωτέρω ἐπελθούσης διακρίσεως, παρατηρεῖται προσπάθεια

τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν τῶν κρατῶν τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων β καὶ δ νὰ στραφοῦν πρὸς τὰς σημαίας τῶν κρατῶν τῶν περιπτώσεων α καὶ γ.

Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὴν ἔνταξιν πλοίων ἀνηκόντων εἰς πλοιοκτῆτας διαφόρων χωρῶν, ὕπο σημαίας εὐκαιρίας, ἐγένετο ἀνωτέρω λόγος.

Τὸ φαινόμενον τὸ ὁποῖον μᾶς προβληματίζει καὶ μᾶς ἀνησυχεῖ, εἶναι ἡ προσπάθεια διεισδύσεως πλοίων ἀνηκόντων εἰς ξένους, εἰς ἄλλα νηολόγια, ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακῶν χωρῶν, ὡς ἡ Μεγάλη Βρεταννία καὶ ἡ Ἑλλάς.

Πράγματι, προκειμένου νὰ τύχουν τῆς εὐνοϊκωτέρας μεταχειρίσεως τὴν ὁποῖαν ἐξασφαλίζει ἡ βρεταννικὴ σημαία, Νορβηγοί, Σουηδοὶ καὶ Ἰσραηλινοὶ πλοιοκτῆται θὰ μεταβάλουν τὴν σημαίαν τῶν πλοίων τῶν ὑφῴντων εἰς ταῦτα τὴν βρεταννικὴν. Ἡ περίπτωσις καλύψεως ξένων συμφερόντων ὑπὸ τὴν βρεταννικὴν σημαίαν εἶναι ἀληθῶς ἐκπληκτικὴ!

Ἄλλ' ὅ,τι προβληματίζει καὶ ἀνησυχεῖ περισσότερο ἡμᾶς τοὺς Ἕλληνας, εἶναι ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἐντέχνως καὶ παρὰ τὴν θέλησιν τοῦ κράτους καὶ ἐπεκτεινομένη διείσδυσις εἰς τὸ ἔθνικόν μας Νηολόγιον πλοίων ἀνηκόντων εἰς ξένους.

Ἦδη γίνεται λόγος περὶ «δουρείου ἵππου» καὶ περὶ «εἰσβολῆς» ξένων συμφερόντων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Κατὰ τὰς ἐκτοξευομένας κατηγορίας ἡ διείσδυσις ἀφορᾷ κυρίως εἰς σκάφη γερμανικῶν καὶ νορβηγικῶν συμφερόντων.

Τὸ θέμα εἶναι τεραστίως σημασίας.

Βεβαίως, ἐπιδιώκεται ἡ αὔξησις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ ἡ κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρα διόγκωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φερόντων τὴν κυανόλευκον πλοίων, ἀλλ' ἡ ὀρθὴ θέσις εἶναι, τὰ πλοῖα ταῦτα ν' ἀνήκουν εἰς Ἕλληνας — κατὰ τὸ ἡμῖς τοῦλάχιστον—ὡς ἐκ τοῦ Νόμου ἀπαιτεῖται. Οὐδεὶς ἐπιζητεῖ ἢ πρέπει νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν χρῆσιν τῆς κυανολεύκου παρὰ ξένων, διὰ νὰ ἐπιτυχάνουν οὗτοι εὐμενεστέρους ὅρους καὶ νὰ στρέφονται οὕτω — τελικῶς — κατὰ τῶν συμφερόντων τῆς πραγματικῶς Ἑλληνοκτῆτου Ναυτιλίας. Οὐδεὶς ἐπιθυμεῖ νὰ καθιστᾷ ἀνταγωνιστικώτερα τὰ πλοῖα ξένων διὰ τῆς ἐπ' αὐτῶν ὑψώσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας.

Τὸ θέμα ἐπροβλημάτισε σοβαρῶς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἐγένοντο ἀλλεπάλληλοι συσκέψεις ἀρμοδίων, προτείνονται δὲ τὰ ἐξῆς μέτρα διὰ τὴν ἀνάσχεσιν τῆς διεισδύσεως: Σύστασις μικτῆς ἐπιτροπῆς ἐκ κρατικῶν ὀργάνων καὶ ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων πρὸς ἀκριβῆ καὶ αὐστηρὸν ἔλεγχον τῆς κυριότητος τῶν πλοίων — νομοθετικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος — θέσπισις ἀπαγορεύσεως μεταβιβάσεως τῶν μετοχῶν ναυτιλιακῆς ἐταιρίας εἰς ξένους, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον τῆς ἰδιοκτησίας τῆς φέρει τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν — διενέργεια ἐρεῦνης διὰ τὰς μέχρι τοῦδε νηολογήσεις κ.ἄ.

Τὸ θέμα ἤχθη καὶ ἐνώπιον τῆς Συμβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς (ἐπὶ τοῦ Νομοθετικοῦ ἔργου τῆς Κυβερνήσεως) ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐνώπιον αὐτῆς συζητήσεως τοῦ Σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Κατηγγέλθη κατὰ τὴν συζήτησιν ταύτην παρὰ τοῦ ὄμ. Καθηγητοῦ καὶ μέλους τῆς Συμβ. Ἐπιτροπῆς κ. Κυρ. Σηλιοπούλου ὅτι γίνεται κατάχρησις τῶν προνομίων τὰ ὁποῖα ἡ Ἑλλάς παρέσχε

πρὸς τοὺς Ἕλληνας πλοιοκτῆτας, ὅτι πλοῖα γερμανικῆς καὶ σκανδιναβικῆς ἰδιοκτησίας τίθενται ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ ὅτι κυρίως σκοπὸς τῆς τοιαύτης ἐντάξεως εἶναι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων.

Πάντα τ' ἀνωτέρω χρῆζουν βαθείας μελέτης καὶ προσοχῆς. Καὶ ἐφ' ὅσον ἀποτελεῖ κοινὴν διαπίστωσιν ἢ «διεῖσδυσις» ἢ «εἰσβολή» πρέπει νὰ τεθῆ ὀριστικὸν τέρμα εἰς ταύτην.

Ὅπως δὴ ποτε τὸ ὅλον τοῦτο πρόβλημα εἶναι ἐκ τῶν καιρίων τῆς συγχρόνου Διεθνoῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.

ΣΤ. Συνέπειαι ἐκ τοῦ «γίγαντισμοῦ» τῶν πλοίων

«Γίγαντισμὸν» εἰς τὴν Ναυτιλίαν καλοῦμεν τὴν ναυπήγησιν καὶ θέσιν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων λίαν μεγάλου μεγέθους (λίαν μεγάλης χωρητικότητος εἰς τὸν D.W., ἢτοι λίαν μεγάλης μεταφορικῆς ἰκανότητος).

Ὁ «γίγαντισμὸς τῶν πλοίων» εἶναι ἔννοια σχετικὴ, μεταβαλλομένη κατὰ χρόνον. Ἄλλοτε ἐθεωρεῖτο «πλοῖον - γίγας» δεξαμενόπλοιο μεταφορικῆς ἰκανότητος 40.000 τόν. ὑγροῦ φορτίου. Κατὰ τὸ 1959 τὸ μεγαλύτερον εἰς χωρητικότητᾳ πλοῖον ἐν ὑπηρεσίᾳ ἦτο 100.500 τόν. D.W. Τὸ μεγαλύτερας χωρητικότητος πλοῖον ἐν ὑπηρεσίᾳ τὴν 1.1.73 ἦτο τὸ ἰαπωνικὸν δεξαμενόπλοιο «Νισέκκι Μαροῦ» 370.000 τόν. D.W., ἐνῶ ἤδη κατὰ τὴν 1.7.72 ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ 230 πλοῖα, ἄνω τῶν 200.000 τόν. ἕκαστον (πλοῖα - μαμμούθ, super-tankers, ἐξ ὧν 7 ἄνω τῶν 300.000 τόν. Τὴν 14.10.72 καθειλικύσθη εἰς ἰαπωνικὸν ναυπηγεῖον καὶ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1973 ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀναλαμβάνον τὴν εἰς μέγεθος ἡγεσίαν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, δεξαμενόπλοιο 477.000 τόν. D.W. (μῆκος 379 μ. - πλάτος 62 μ. - βύθισμα 28 μ. - κ.ο.χ. 235.000), τὸ ὅποῖον εἶναι αὐτοματοποιημένον καὶ θὰ χρησιμοποιῆτῆ πλήρωμα μόνον 38 ἀνδρῶν! Ἄλλ' ἢ τάσις πρὸς τὰ γίγαντιαῖα μεγέθη συνεχίζεται, μετὰ τινα σημειωθεῖσαν κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθὸν μικρὰν ἀνάπαυαν.

Ἡ ἐταιρεία πετρελαιοειδῶν SHELL παρήγγειλεν εἰς γαλλικὰ ναυπηγεῖα δύο δεξαμενόπλοια, 540.000 τόν. D.W. ἕκαστον.

Καὶ μελετᾶται τὸ πλοῖον τοῦ ἐνός «μεγατόννου». Μελετᾶται ἀπὸ πολλοὺς εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ κόσμου.

Ενθυμοῦμαι ὅτι, ὅταν ἐπεσκέφθην τὴν Ἰαπωνίαν κατ' Ὀκτώβριον 1971, ὡς ἐπίσημος προσκεκλημένος τῆς ἰαπωνικῆς Κυβερνήσεως (λόγῳ τῆς τότε ιδιότητός μου), ἡ πρώτη ἐρώτησις ἣτις μοῦ ἐτέθη παρὰ τοῦ Ἰάπωνος Ὑπουργοῦ Μεταφορῶν, παρουσίᾳ τῶν ἐπιτελῶν του, ἦτο : τί πιστεύω διὰ τὸ πλοῖον τοῦ 1.000.000 τόν. Καὶ ἀπήντησα ὅτι ἐπ' αὐτοῦ τὸν λόγον θὰ ἔχουν οἱ θαυμάσιοι Ἰάπωνες τεχνικοί. Ἐκ τῆς ἐπακολουθησάσης συζητήσεως ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τὸ θέμα τοὺς ἀπασχόλει σοβαρώτατα.

Ὁ Ὀλλανδὸς καθηγητῆς τῆς Ναυπηγικῆς κ. Κρισμέγιερ θεωρεῖ ὅτι τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῆ διὰ συστήματος (ἀλύσεως) προωθουμένων φορηγίδων παρ' ἐνός γίγαντιαίου μητρικοῦ σκάφους.

Ἄλλὰ καὶ οἱ Ἕλληνες ναυτιλιακοὶ τεχνικοὶ δὲν ὑστέρησαν εἰς ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος. Ἐσχάτως ἦλθεν εἰς φῶς μελέτη τοῦ προϊσταμένου τῶν Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ — τόσον δεινῶς πληγέντος προσφάτως — Οἴκου Ὠνάση, κ. Σπύρου, δι' ἧς οὗτος προτείνει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος ΔΕΛΤΑ, τὸ ὁποῖον ἔχει κοινὰ σημεῖα μὲ τὰ φορτηγιδοφόρα πλοῖα τύπου LASH. Κατὰ τὸ σύστημα τοῦτο, τὸ πλοῖον τοῦ 1 μεγατόνου δὲν θὰ εἶναι ἐνιαῖον, ἀλλὰ θὰ διαιρῆται εἰς τρία τμήματα, τὸ ἐν θὰ εἶναι τὸ «μητρικόν» (τὸ κυρίως σκάφος), τὰ δὲ ἕτερα δύο θὰ εἶναι δύο γιγαντιαῖα «θυγατρικά» κιβώτια προσηρμοσμένα εἰς τὸ κυρίως σκάφος καὶ δυνάμενα ν' ἀποσπασθοῦν ἐξ αὐτοῦ. Δι' αὐτοῦ τοῦ συστήματος ὁ κ. Σπύρου φρονεῖ ὅτι εἶναι δυνατόν ν' ἀντιμετωπισθοῦν καὶ ὑπερκερασθοῦν αἱ μεγάλα δυσχέρειαι.

Ἡ αὔξησις τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων ὀφείλεται εἰς οἰκονομικοὺς καὶ εἰς τεχνικοὺς λόγους.

Μειοῦται τὸ κατὰ τόννον D.W. κόστος ναυπηγήσεως, ὡς καὶ τὸ κόστος μεταφορᾶς. Ἦτοι, τὰ μεγαλυτέρου μεγέθους πλοῖα εἶναι οἰκονομικώτερα. Τὸ κόστος ναυπηγήσεως τὸ ὁποῖον ἀνήρχετο κατὰ τὸ 1957 εἰς 90 δολ. κατὰ τὸν D.W. δι' ἓν πλοῖον 66.000 τόν. D.W., κατῆλθε κατὰ τὸ 1969 εἰς 67 δολ. κατὰ τόν. D.W. δι' ἓν πλοῖον 312.000 τόν D.W. Καὶ κατὰ τινὰ μελέτην τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. τὸ κατὰ τόν. D.W. κόστος μεταφορᾶς διὰ δεξαμενοπλοῖον 140.000 τόν. D.W. εἶναι κατὰ 60% χαμηλότερον ἔναντι ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 20.000 τόν.

Ἄλλ' ἢ χρησιμοποίησις πλοίων — ἰδίᾳ δεξαμενοπλοίων — μεγάλου μεγέθους ὀφείλεται καὶ εἰς ἄλλους λόγους, ὡς λ.χ. εἰς τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Μετὰ τὸ κλείσιμον ταύτης ἐπεμηκύνθη ὁ πλοῦς τῶν δεξαμενοπλοίων (διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου) καὶ κατέστη δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις πλοίων ἅτινα δὲν ἦτο δυνατόν νὰ διέρχωνται διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Ὁ «γιγαντισμὸς» τῶν πλοίων δὲν ἔχει μόνον τὴν εὐνοϊκὴν ἄποψίν του. Δημιουργεῖ καὶ πολλὰ προβλήματα (κατασκευῆς, ἀντοχῆς ὑλικῶν, ἐλλειμνισμοῦ, ἐκφορτώσεως, κεφαλαιοδοτήσεως, ἐπισκευῶν κ.ἄ.).

Τὸ πρόβλημα τὸ ὁποῖον ἔχει ἰδιαιτέραν σημασίαν ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, εἶναι τὸ τοιοῦτον τοῦ ἠῤῥημένου κινδύνου ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἐξ ἐνδεχομένου ἀτυχήματος συμβαίνοντος εἰς τι ὑπερμέγεθος δεξαμενοπλοῖον, μὲ συνέπειαν τὴν εἰς μεγάλην ποσότητα διαρροὴν ἐξ αὐτοῦ πετρελαίου.

Τοιοῦτον θέμα προεκλήθη μὲ τὸ ναύγιον τοῦ δεξαμενοπλοίου «Torey Canyon» παρὰ τὰς βρετανικὰς ἀκτὰς τὸν Μάϊον τοῦ 1967, ὅτε ἐρρυπάνθη ἡ θάλασσα εἰς μεγάλην ἔκτασιν. Ὁ Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς - IMCO - περὶ τοῦ ὁποίου θὰ γίνῃ λόγος καὶ κατωτέρω, ἀνέλαβε πρωτοβουλίαν πρὸς τεχνικὴν καὶ θεσμικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος. Ἦδη ἀπὸ τοῦ 1954 εἶχον γίνεαι διεθνεῖς συσκέψεις καὶ κατηρτίσθησαν διεθνεῖς συμβάσεις τροποποιηθεῖσαι, συμπληρωθεῖσαι καὶ βελτιωθεῖσαι κατὰ τὸ ἔτος 1962, τὸ 1967 καὶ τὸ 1969 (καθορισμὸς ἀπηγορευμένων ζωνῶν δι' ἀπόρριψιν πετρελαιοειδῶν, συγκέντρωσις ἀποβλήτων καὶ ἀπόρριψις των εἰς δεξαμενὰς ξηρᾶς, τήρησις βιβλίου πετρελαίου κ.ἄ.). Ἄλλὰ τὸ θέμα εἶναι ἄκρως σοβαρὸν καὶ ἡ ἐξέτασις του

συνεχίζεται. Ἡ εξέτασις γίνεται μετὰ τῆς ἐπιβεβλημένης προσοχῆς καὶ διὰ τῆς συνεργασίας ὄλων τῶν μετεχουσῶν τοῦ IMCO χωρῶν, διότι, πέραν τοῦ ἐνδιαφέροντος τὸ ὁποῖον ἐμφανίζει ἡ ρύπανσις τῆς θαλάσσης διὰ τοὺς ναυτιλιακοὺς ἐπιχειρηματίας, ἐμφανίζει τοιοῦτον καὶ διὰ τὰ κράτη ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἔχουν μεγάλην ἔκτασιν ἁκτῶν καὶ ἐπιδιώκουν ὀφέλη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν.

Μεταξὺ ἄλλων ἀντιμετωπίζονται καὶ τὰ ἑξῆς : α) τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς τοῦ ὑφισταμένου τῆν ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ζημίαν κράτους εἰς τὴν ἔρευναν τῶν συνθηκῶν τῆς ρυπάνσεως, β) ἡ λήψις μέτρων παρὰ τῶν καθ' ἕκαστα κρατῶν διὰ τὴν προφύλαξιν τῶν ἁκτῶν καὶ τῶν ὑδάτων αὐτῶν ἐκ ρυπάνσεως, γ) ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τοῦ φορτωτοῦ κατὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ρυπάνσεως ἐξ ἀτυχήματος τοῦ πλοίου, δ) ἡ ἀσφάλισις τῶν ὑπεχόντων εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν προκλήσεως ρυπάνσεως ὀφειλομένης εἰς ἀτύχημα, ε) ἡ καταβολὴ ἀποζημιώσεως εἰς τὰ κράτη τὰ ζημιούμενα ἐκ περιστατικῶν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης κ.ἄ.

Τὸ θέμα τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης (καὶ γενικώτερον τοῦ περιβάλλοντος) ὑπὸ πλοίων ἢ ἐξ ἄλλης αἰτίας ἀπασχολεῖ σοβαρῶς καὶ τὰς Κυβερνήσεις τῶν κρατῶν μεμονωμένως.

Τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη, ἐν ἀμύνη τελοῦντα καὶ πρὸς προσέλκυσιν τῆς προσοχῆς καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν πλοιοκτητῶν, πλοιαρχῶν καὶ πληρωμάτων, ἐθέσπισαν βαρυτάτας ποινὰς διὰ τὰς περιπτώσεις ρυπάνσεως. (Τοῦτο ἐγένετο καὶ παρ' ἡμῖν διὰ τοῦ Ν.Δ. 915/1971).

Ἄλλὰ περισσότερον τὸ θέμα τῆς ρυπάνσεως εἶναι θέμα διεθνές, τὸ ὁποῖον ἀφορᾷ εἰς πολλὰ κράτη (καὶ ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς πλοιοκτησίας καὶ ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς προστασίας τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν ἁκτῶν) καὶ ὡς ἐκ τούτου ὁ ἀντιμετωπισθῆ ἔντος τοῦ πλαισίου τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς συνεργασίας καὶ τῶν συναφῶν ναυτιλιακῶν ὀργανισμῶν, ὡς πρόβλημα οὐ μόνον Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ἀλλὰ καὶ ἔτι εὐρύτερον.

Z. Ἡ Διεθνὴς Ναυτιλιακὴ Συνεργασία

Ἐφ' ὅσον τὸ θέμα μας ἀφορᾷ εἰς τὴν εξέτασιν προβλημάτων Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, θὰ ἠδύνατό τις νὰ σκεφθῆ εὐλόγως ὅτι τὰ περὶ τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας θὰ ἔδει νὰ προταχθοῦν, ἀφ' οὗ ἄλλωστε ἤδη ἀνωτέρω ἐγένετο λόγος περὶ Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὄργανισμῶν. Προετιμήθη, ὅμως, ὑφ' ἡμῶν ἡ τοιαύτη διάταξις, ὥστε νὰ προταχθοῦν τὰ πλέον φλέγοντα θέματα, νὰ γίνῃ ἐν συνεχείᾳ ἀναφορὰ εἰς τὴν Διεθνῆ Συνεργασίαν καὶ τοὺς Διεθνεῖς Ὄργανισμοὺς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ νὰ κλείσῃ ἡ ἀνάπτυξις τῶν προβλημάτων Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς μὲ τὴν παράθεσιν στοιχείων ἀφορώντων εἰς τὸν «Κώδικα Συμπεριφορᾶς Διασκέψεων Τακτικῶν Γραμμῶν», δοθέντος ὅτι παρὰ δύο Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὄργανώσεων ἐξεπονήθησαν Σχέδια τοῦ ἐν λόγῳ Κώδικος.

Οὕτως ἐξηγεῖται διατὶ ἠκολουθήθη ἡ παροῦσα διάταξις εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θεματός μας.

Ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἡ διεθνικότης αὐτῆς, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐτονίσθη.

Ὁ διεθνῆς οὗτος χαρακτήρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὄχι ἀπλῶς διευκολύνει ἢ ὁδηγεῖ πρὸς τὴν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου συνεργασίαν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἀλλ' ἐπιβάλλει τὴν συνεργασίαν ταύτην.

Εἰς τοῦτο ὀφείλεται ἡ ὕπαρξις πολλῶν Διεθνῶν (διακρατικῶν) Ὁργανισμῶν καὶ Ὁργανώσεων, ἀσχολουμένων ἀποκλειστικῶς ἢ μερικῶς μὲ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα.

Οἱ σημαντικώτεροι τῶν τοιούτων Ὁργανισμῶν καὶ αἱ κυριώτεροι τοιαῦται Ὁργανώσεις εἶναι :

—Ὁ ἤδη ἀναφερθεὶς Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὁργανισμὸς (I.M.C.O. : Intergovernmental Maritime Consultative Organization), ὅστις ἰδρύθη τὸ 1948, εἰς τὸν ὁποῖον μετέχουν 65 χῶραι ἐκ τοῦ Δυτικοῦ, τοῦ ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ οὐδετέρου κόσμου καὶ ἐκ τοῦ ὁποίου κατεβλήθη προσπάθεια νὰ ἐκβληθῇ ἡ Λιβερία (τῆς ὁποίας, ὡς προελέχθη, ἡ σημαία εἶναι ἡ κατ' ἐξοχὴν εὐκολίας), ἄνευ ἀποτελέσματος. Ὁ I.M.C.O. εἶναι ἀμύγῳς διεθνῆς ναυτιλιακὸς Ὁργανισμὸς καὶ ἀσχολεῖται μὲ τεχνικὰ — κυρίως — καὶ νομικὰ θέματα ἀφορῶντα εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

—Ἡ Διάσκεψις Ἐμπορίου καὶ Ἀναπτύξεως τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν (U.N.C.T.A.D. : United Nations Conference on Trade and Development), ἣτις συνεστήθη τὸ 1964 καὶ συνέρχεται ἀνά τετραετίαν (1964, Γενεύη - 1968, Ν. Δελχί - 1972, Σαντιάγκο Χιλῆς) καὶ εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ὁποίας ὑφίσταται Ἐπιτροπὴ Ναυτιλίας. Χαρακτηριστικὸν τῆς U.N.C.T.A.D. εἶναι ὅτι εἰς ταύτην ἔχουν τὴν πλειοψηφίαν αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χῶραι τῶν Ἡνωμ. Ἐθνῶν, αἱ ὁποῖαι χρησιμοποιοῦν ταύτην πρὸς ἄσκησιν πίεσεως ἐπὶ τοῦ Ο.Η.Ε. γενικώτερον.

—Ὁ Ὁργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως (O.E.C.D. Organization of Economic Cooperation and Development), ὅστις συνεστήθη τὸ 1948 ὡς Ὁργανισμὸς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, μετατραπεί εἰς Ο.Ο.Σ.Α. τὸ 1962. Παρ' αὐτῷ ὑφίσταται Ἐπιτροπὴ Θαλασσίων Μεταφορῶν, ἀσχολουμένη μὲ ναυτιλιακὰ ζητήματα. Ὁ Ο.Ο.Σ.Α. ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ὑπεραμύνεται τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου καὶ τῆς ἐλευθέρως ἐπιλογῆς τοῦ πλοίου, τασσόμενος κατὰ πάσης κρατικῆς παρεμβάσεως ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων καὶ κατὰ πάσης πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας».

—Ἡ Διεθνῆς Ὁργάνωσις Ἐργασίας (I.L.O. : International Labour Organization), ἣτις ἰδρύθη μετὰ τὸν Α' Παγκόσμιον Πόλεμον, καὶ ἐπιλαμβάνεται ζητημάτων ἐργασίας καὶ ἀπασχολήσεως, παρ' αὐτῇ δὲ ὑφίσταται Μικτὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ἀσχολουμένη μὲ ζητήματα Ναυτικῆς Ἐργασίας.

—Ἡ Συμβουλευτικὴ Ναυτιλιακὴ Ὁμάς (Consultative Shipping Group), ἣτις συνεστήθη τὸ 1959 καὶ ἀπὸ τοῦ 1965 ἀριθμεῖ 12 μέλη, συγκροτοῦν δὲ ταύτην οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοὶ τῶν 12 χωρῶν-μελῶν. Αὕτη ἔχει ἄτυπον χαρακτήρα καὶ ἀσχολεῖται μὲ τὰ θέματα, «διακρίσεως

σημαίας», «σημαιῶν εὐκολίας», «ναυτιλιακοῦ ἔθνικισμοῦ τῶν ὑπαναπτύκτων» καὶ -ἰδίᾳ- «Διασκέψεων Τακτικῶν Γραμμῶν» (Conferences).

—Τὸ Διεθνὲς Ναυτιλιακὸν Ἐπιμελητήριον (International Chamber of Shipping) εἰς τὸ ὁποῖον μετέχουν ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις 18 κρατῶν, ἐκ τοῦ ὁποῖου ἔχουν ἀποκλεισθῆ αἱ Ἀνατολικά χωραὶ καὶ ἡ Λιβερία καὶ τὸ ὁποῖον ἀσχολεῖται μὲ τὰ σοβαρότερα ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἐν οἷς καὶ μὲ τὴν σημειουμένην συνεχῆ ἀνάπτυξιν τῶν Ναυτιλιῶν τῶν «σοσιαλιστικῶν» χωρῶν.

—Ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Ἐθνικῶν Ἐφοπλιστικῶν Ὀργανώσεων (C.E.N.S.A.: Committee of European Shipowners Associations), μέλη τῆς ὁποίας εἶναι αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις τῶν 12 χωρῶν τῶν συγκροτησασῶν τὴν ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσαν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν Ὀμάδα. Ἡ C.E.N.S.A. ἀσχολεῖται σχεδὸν ἀποκλειστικῶς μὲ θέματα Τακτικῶν Γραμμῶν καὶ Διασκέψεων.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω διεθνῶν Ὀργανισμῶν καὶ Ὀργανώσεων, τῶν ἀσχολουμένων ἀποκλειστικῶς ἢ μερικῶς μὲ ναυτιλιακὰ ζητήματα, θ' ἀσχοληθῶμεν εἰδικώτερον μὲ τρεῖς (τὸν I.M.C.O., τὴν Ναυτιλ. Συμβ. Ὀμάδα καὶ τὴν U.N.C.T.A.D.) λόγῳ τοῦ ἰδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος τὸ ὁποῖον ἐμφανίζουν διὰ τὴν Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν.

α) Ἀναφερόμεθα ἐν πρώτοις εἰς τὸν I.M.C.O., ὃχι μόνον διότι ἐπιτελεῖ σημαντικὸν διὰ τὴν Παγκόσμιον Ναυτιλίαν ἔργον, ἀλλὰ διότι ἀποτελεῖ καὶ «πρότυπον» διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ, ὅστις ἔχει τάξει ὀρισμένους σαφεῖς καὶ συγκεκριμένους σκοποὺς καὶ ἐν τῇ πλαισίῳ τοῦ ὁποῖου συνεργάζονται ἐκπρόσωποι τῶν μετεχόντων κρατῶν, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὰ συστήματα διακυβερνήσεως αὐτῶν. Οὕτω, τὸ ἔργον τοῦ I.M.C.O. εἶναι ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀξιόλογον καὶ θετικὸν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων καὶ τὴν πρόοδον τῆς Ναυτιλίας.

β) Τὴν Συμβουλευτικὴν Ναυτιλιακὴν Ὀμάδα συγκροτοῦν 12 χωραὶ, ἔνδεκα εὐρωπαϊκαὶ (Μ. Βρεταννία, Γαλλία, Γερμανία, Ἰταλία, Βέλγιον, Ὀλλανδία, Δανία, Νορβηγία, Σουηδία, Φιλλανδία, Ἑλλάς) καὶ ἡ Ἰαπωνία. Πρόκειται περὶ τῶν 12 κατ' ἐξοχὴν καὶ κατ' οὐσίαν ναυτιλιακῶν χωρῶν. Ἐκ τῆς ὁμάδος ἀπουσιάζουν χωραὶ τῶν ὁποίων αἱ σημαῖαι κατέστησαν «εὐκολίας», αἱ «σοσιαλιστικῶν συστημάτων» χωραὶ καὶ αἱ Η.Π.Α. Ἡ ἀπουσία τῶν Η.Π.Α. καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ὀμάς στρέφεται (διακριτικῶς) κατ' αὐτῶν, λόγῳ τῆς ἀσκουμένης παρ' αὐτῶν «διακρίσεως σημαίας», ἐνῶ τὰ μέλη τῆς Ὀμάδος κατὰ πλειοψηφίαν εἶναι χωραὶ αἵτινες συνδέονται πολλαπλῶς μετὰ τῶν Η.Π.Α., προκαλεῖ δυσάρεστον ἐντύπωσιν καὶ τινα ἀνωμαλίαν. Πάντως, μολονότι ἡ Ὀμάς ἀσχολεῖται, ὡς προανεφέρθη, μὲ διάφορα καίρια ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἐν τούτοις, εἰς τὴν πραγματικότητα, κυρίως ἐνδιαφέρεται διὰ τὸ θέμα τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῶν Conferences, διότι τοῦτο ἀπασχολεῖ περισσότερον ὀρισμένα μέλη τῆς Ὀμάδος, ὡς ἡ Μ. Βρεταννία, ἡ Σουηδία, ἡ Ὀλλανδία κ.ἄ.

γ) Τὰ πλέον σοβαρὰ προβλήματα Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, τὰ προκαλούμενα εἰς τὸ πλάσιον τῶν Διεθνῶν Ὀργανισμῶν, ἐμφανίζονται εἰς τὴν U.N.C.T.A.D. Ἐντὸς τῶν κόλπων αὐτῆς τὰ κράτη μέλη διηρέθησαν εἰς τέσσαρας ὁμίλους, τὸν ὁμιλον τῶν ἀφρικανοασιατικῶν κρατῶν, τὸν ὁμιλον τῶν εὐρωπαϊκῶν

κρατῶν μετὰ τῶν Η.Π.Α., Καναδᾶ, Αὐστραλίας καὶ Ν. Ζηλανδίας, τὸν ὄμιλον τῶν λατινοαμερικανικῶν κρατῶν καὶ τὸν ὄμιλον τῶν κρατῶν τοῦ ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ. Ἡ πλειοψηφία, ὡς προελέχθη, ἀνήκει εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, αἱ ὁποῖαι ἐπιδιώκουν νὰ ἱκανοποιήσουν διὰ τῆς U.N.C.T.A.D. τὸν «Ναυτιλιακὸν τῶν Ἐθνικισμῶν» (περὶ τοῦ ὁποῖου ὠμιλήσαμεν ἀνωτέρω).

Εἰδικώτερον αἱ πλειοψηφοῦσαι εἰς τὴν U.N.C.T.A.D. ὑπανάπτυκτοι χῶραι, ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιδιώκουν : (1) Αὐξησιν τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων διὰ πλοίων τῶν χωρῶν - μελῶν. (2) Συμμετοχὴν τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν εἰς τὰς ὑφισταμένας Conferences. (3) Χορήγησιν πρὸς αὐτὰς παρὰ τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς βοήθειας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῶν ἀνάπτυξιν καὶ (4) Δημιουργίαν ἐντὸς αὐτῶν ἔργων ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

Χαρακτηριστικὸν τῆς στάσεως τῶν χωρῶν τούτων εἶναι ὅτι τρέφουν ὄχι εὐμενεῖς διαθέσεις ἔναντι τῶν ναυτιλιακῶς ἀνεπτυγμένων χωρῶν καὶ κυρίως κατὰ τῶν πρῶν ἀποικιοκρατικῶν τοιούτων, διότι κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτυχον ἐκμεταλλεύσεως παρ' αὐτῶν, αἱ δὲ Conferences ὑπῆρξαν λίαν πιεστικαὶ πρὸς τοὺς ὑπαναπτύκτους.

Ἰδιόζουσα ἐν προκειμένῳ εἶναι ἡ θέσις τῆς Ἑλλάδος, ἥτις ναυτιλιακῶς μὲν εἶναι ὑπερανπτυγμένη, ἀλλὰ γενικώτερον—οἰκονομικῶς—μόλις εἰσέρχεται εἰς τὴν χορείαν τῶν ἀνεπτυγμένων κρατῶν. Αἱ διαθέσεις τῶν ὑπαναπτύκτων ἔναντι τῆς Ἑλλάδος, μὲ τὴν ὁποίαν οὐδὲν τοὺς χωρίζει καὶ τίνα τοὺς συνδέουν, εἶναι καλαί. Ἄλλ' ἡ Ἑλλὰς εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ ὑπεραμύνεται τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας τῆς καὶ νὰ συνεργάζεται μετὰ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν. Εἰς τὴν προσπάθειαν δὲ τούτων ὅπως θέσουν ὑπὸ τίνα μορφήν κηδεμονίας τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὑπαναπτύκτων, ἡ Ἑλλὰς δύναται ἀναμφισβητήτως νὰ παίξῃ οὐσιώδη ρόλον, ἐπὶ γενικωτέρῳ, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ἰδικῇ τῆς, ἐθνικῇ ὠφελείᾳ.

Τὸ θέμα τῆς παροχῆς οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς βοήθειας πρὸς τοὺς ὑπαναπτύκτους συνεζητήθη κατὰ τὴν τελευταίαν Διάσκεψιν τῶν ἁρμοδίων Ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν τῆς Συμβουλευτικῆς Ναυτιλιακῆς Ὁμάδος (Τόκιο, Φεβρουάριος 1971) καὶ ἐλήφθη σχετικὴ ἀπόφασις, ἥτις ὁμως δὲν φαίνεται νὰ ἱκανοποίησε τοὺς ὑπαναπτύκτους, οἱ ὁποῖοι ἐξεδήλωσαν «ἀγρίας διαθέσεις» κατὰ τὴν πρόσφατον Συνδιάσκεψιν τῆς U.N.C.T.A.D. (Σαντιάγκο Χιλῆς, Ἀπρίλιος 1972).

Αἱ πλέον χαρακτηριστικαὶ ἐκδηλώσεις τῶν ὑπαναπτύκτων κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ταύτην ἦσαν : (1) Ἡ κατάρτισις σχεδίου διὰ τοῦ ὁποῖου ἐπιδιώκεται ἢ κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρα συμμετοχὴ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον καὶ ἡ δημιουργία «Ἐθνικῶν Ναυτιλιῶν» (ἰδίῳν ἐμπορικῶν στόλων). (2) Ἡ πρότασις ὅπως εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς καθιερωθῇ ἡ «φόρμουλα» 40% - 40% - 20% (περὶ τῆς ὁποίας ὠμιλήσαμεν ἀνωτέρω), ἥτις ἀποτελεῖ σκληρὰν θέσιν πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας». (3) Ἡ σαφὴς ἀντίθεσις πρὸς ἓν Σχῆδιον περὶ συνδεδασμένων μεταφορῶν, ἀφορῶν εἰς τὰς μεταφορὰς δι' ἐμπορευματοκιβωτίων (Containers) καὶ (4) Ἡ κατάρτισις ἰδίου Σχεδίου «Κώδικος Συμπεριφορᾶς» τῶν Conferences, περὶ τοῦ ὁποῖου θὰ γίνῃ λόγος κατωτέρω.

Ἴδου λοιπὸν ὅτι οἱ ναυτιλιακῶς ὑπανάπτυκτοι ὀρθώνουν τὸ ἀνάστημά των, στρέφονται ἀνοικτὰ κατὰ τῶν ἀνεπτυγμένων, ἐπιδιώκουν τὴν διὰ παντὸς τρόπον

εἰσοδόν των εἰς τὴν διεθνή Ναυτιλίαν, χρησιμοποιοῦν τὰς πλέον ἀναρθοδόξους μεθόδους διὰ τὴν ἀπόκτησιν ναυτιλιακῆς ὀντότητος, εὐρον δὲ τὸ πρόσφορον δι' αὐτοὺς ὄργανον πρὸς ἐπιβολὴν τῶν θέσεών των: Τὴν U.N.C.T.A.D. εἰς τὴν ὁποίαν ἐπικρατοῦν.

Ὁμολογουμένως πάντα ταῦτα συνιστοῦν ἓν ἐκ τῶν ὀξυτέρων προβλημάτων τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.

Η. Ὁ «Κῶδιξ Συμπεριφορᾶς» τῶν Conferences

Διασκέψεις (Conferences) πλοίων τακτικῶν γραμμῶν (Liners), ἴτοι πλοίων τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν κανονικοὺς κυκλικούς πλόας, μὲ προκαθορισμένα δρομολόγια καὶ προσδιωρισμένας ἐκ τῶν προτέρων προσεγγίσεις εἰς λιμένας, καλοῦνται εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὀρολογίαν, οἱ συνασπισμοὶ Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων (τοῦ οἰκονομικοῦ τύπου Cartel), οἵτινες ἀναλαμβάνουν τὴν ἐκτέλεσιν ὀρισμένων «τακτικῶν γραμμῶν» διὰ πλοίων τῶν συνησπισμένων ἐπιχειρήσεων, ἀποβλέποντες εἰς ἀποφυγὴν τοῦ μεταξὺ ἐπιχειρήσεων ἀνταγωνισμοῦ καὶ εἰς ἐξασφάλισιν ὑπὲρ αὐτῶν τῶν μεγαλύτερων δυνατῶν ὀφελειῶν (κέρδους).

Μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κρατῶν, ὑπάρχουν χώραι (ὡς λ.χ. ἡ Μεγ. Βρετανία, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Σουηδία κ.ἄ.) αἵτινες ἰδιαιτέρως καὶ διὰ παραδοσιακοὺς λόγους ἐπιδίδονται εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἐπομένως δὲ ἐπιχειρήσεις τῶν χωρῶν αὐτῶν ἐκδηλοῦν ἔντονον τὴν παρουσίαν των ἐντὸς τῶν Conferences, ἀντιθέτως δὲ ὑπάρχουν χώραι (χαρακτηριστικώτερα περίπτωσις ἡ τῆς Ἑλλάδος), τῶν ὁποίων οἱ πλοιοκτῆται ἀποφεύγουν τὰς τακτικὰς γραμμάς, λόγῳ τῶν ἰδιαζουσῶν καὶ βαρειῶν ἐν πολλοῖς ἀπαιτήσεων τὰς ὁποίας ἔχει ἡ ἐκτέλεσις των καὶ ἐπιδίδονται κυρίως εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου (Tramps) τὰ ὁποῖα ἀναζητοῦν κατὰ τὸν ἄπρογραμματίστον φορτία ἢ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια (ἐκ τῆς ὀγκώδους ὑπὸ τὴν κυανόλευκον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπολογίζεται ὅτι μόνον 5% τῆς χωρητικότητός της ἀντιστοιχεῖ πρὸς πλοία ἐκτελοῦντα τακτικὰς γραμμάς).

Αἱ Conferences ἐμφανίζονται ὑπὸ δύο μορφάς, ὡς «κλεισταί», μὴ δεχόμεναι νέα μέλη ἐντὸς τοῦ Συνασπισμοῦ των καὶ ὡς «ἀνοικταί», αἱ ὁποῖαι δέχονται καὶ ἄλλα, νέα μέλη, ὑφ' ὀρισμένας προϋποθέσεις: Εἰς τινὰς χώρας, ὡς εἰς τὰς Η.Π.Α., ἀπαγορεύεται ἡ λειτουργία «κλειστῶν» Conferences.

Ἐπειδὴ, περισσότερον κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸ παρόν, ἐφ' ὅσον δύνανται, αἱ Conferences ἀπέβλεψαν καὶ ἀποβλέπουν εἰς «μονοπώλησιν» τῶν τακτικῶν γραμμῶν, πρὸς τοῦτο δὲ μετῆλθον πᾶν πρόσφορον δι' αὐτὰς μέσον, ἐδημιουργήθη γενικῶς ἐν δυσμενὲς κλίμα εἰς βάρος αὐτῶν, ὡς συμβαίνει ἄλλωστε εἰς πᾶσαν περίπτωσιν μονοπωλίου.

Ἐκρίθη ὅτι αἱ Conferences στρέφονται πρὸς δύο κατευθύνσεις, ἀφ' ἑνὸς (αἱ κλεισταί) ἐναντίον τῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες ἐπιδιώκουν νὰ εἰσέλθουν ἐντὸς αὐτῶν ἢ νὰ ἐκτελοῦν παραλλήλως πρὸς αὐτὰς ὀρισμένας τακτικὰς γραμμάς, ὅποτε (εἰς τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν) ἀντιμετωπίζουν ὀξύτατον καὶ ἀδίστακτον τὸν ἐξοντωτικὸν ἀνταγωνισμόν τῶν Conferences, ἀφ' ἑτέρου δὲ κατὰ τῶν φορτωτῶν, διότι, ὑπὸ καθεστῶς μονοπωλίου, θεσπίζουν ὑψη-

λοὺς ναύλους καὶ μετέρχονται καὶ ἄλλας μεθόδους δυσμενοῦς μεταχειρίσεως τῶν ἐνθ' οἱ πολλοὶ καὶ διεσπαρμένοι φορτωταὶ ἐμφανίζονται ὡς ἀνίσχυροι ν' ἀντιδράσουν κατὰ τῶν ἰσχυρῶν ἢ καὶ πανίσχυρων ἐνίοτε Conferences.

Ἡ διττῶς δυσάρεστος αὕτη κατάστασις ἐπροβλημάτισε τὴν Διεθνή Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν.

Τὸ θέμα ἤχθη κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Συμβουλευτικῆς Ναυτιλιακῆς Ὁμάδος τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν τῶν 12 ναυτιλιακῶν κρατῶν τοῦ 1963, ἐπανασζητηθὲν ζοηρότερον, μὲ ἔντονον τὴν παρουσίαν ἐκπροσώπων τῶν δύο ἀνωτέρω κατηγοριῶν πληττομένων ἐπιχειρήσεων, κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Ὁμάδος τὴν συνελθοῦσαν εἰς Τόκιο, τὸν Φεβρουάριον 1971.

Κατὰ τὴν Συνδιάσκεψιν ταύτην, ἀφ' οὗ πρῶτον ἀνεγνωρίσθη ὁ ρόλος τῶν Conferences εἰς τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἐμπόριον, ἐπεσημάνθησαν ὠρισμέναι ἀδυναμίαι αὐτῶν καὶ ἀπεφασίσθη ἡ κατάρτισις ἐνὸς «Κώδικος Πρακτικῆς» ἢ «Συμπεριφορᾶς» τῶν Conferences, περιλαμβάνων σὺν τοῖς ἄλλοις διαιτησίας καὶ μηχανισμόν ἐπιλύσεως ἀναφυομένων διαφορῶν.

Ἡ προώθησις τοῦ θέματος ἀκολουθεῖ βραδὺν ρυθμόν, βασικῶς διότι ὠρισμέναι ἐνδιαφερόμεναι χῶραι δὲν ἐπιθυμοῦν πράγματι τὴν καθιέρωσιν αὐτοῦ τοῦ «Κώδικος». Ἄλλ' ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, παρὰ τὸν βραδὺν ρυθμόν, ὁ Κώδιξ ὀδεύει πρὸς διαμόρφωσιν.

Ἐν σχέσει πρὸς αὐτὸν κατηρτίσθησαν δύο σχέδια, ἐν τῆς προαναφερθείσης C.E.N.S.A., ἢτοι τῆς ὀργανώσεως τῶν Εὐρωπαϊῶν ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ δευτερον παρὰ τῆς ὁμοίως προαναφερθείσης U.N.C.T.A.D. Εἰς ἀμφοτέρα τὰ Σχέδια (ἴδια ὅμως εἰς τὸ πρῶτον) διαπιστοῦται ὅτι πλημμελῶς ἀντιμετωπίζονται, ἢ διάνοιξις τῶν «κλειστῶν» Conferences, διὰ τῆς εἰς αὐτὰς συμμετοχῆς καὶ ἄλλων μελῶν καὶ ἡ λύσις τῆς διαιτησίας.

Μὲ τὴν δύναμιν, ὅμως, τὴν ὁποίαν διαθέτει ἡ U.N.C.T.A.D., ὡς ἀνωτέρω ἐξετέθη, τὸ θέμα ἤχθη ἐνώπιον τῆς τακτικῆς Γεν. Συνελεύσεως τοῦ O.H.E. τοῦ 1972, αὕτη δὲ ἀπεφάσισε νὰ συγκληθῇ διάσκεψις πληρεξουσίαν διὰ τὴν υἱοθέτησιν τοῦ Σχεδίου Κώδικος τῆς U.N.C.T.A.D. Πράγματι, συνεστήθη προπαρασκευαστικὴ Ἐπιτροπὴ ἐκ 48 μελῶν, ἡ ὁποία συνήλθεν εἰς Γενεύην τὸν Ἰανουάριον 1973 καὶ θὰ συνέλθῃ ἐκ νέου τὸν Ἰούνιον 1973, προκειμένου νὰ διαμορφωθῇ τὸ τελικὸν Σχέδιον «Κώδικος Πρακτικῆς τῶν Conferences» τῆς U.N.C.T.A.D.

Οὕτω, τὸ πρόβλημα τοῦτο τῆς Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, παρὰ τὰς σημειωθείσας ἐξελίξεις, παραμένει εἰσέτι ἐν ἐκκρεμότητι.

Ἀνεπτύξαμεν ἀνωτέρω τὰ κύρια προβλήματα Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ὡς ταῦτα διαμορφοῦνται ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἐπηρεάζοντα κατὰ διαφόρους τρόπους τὰς μεταξὺ κρατῶν σχέσεις καὶ ἀπασχολοῦντα τὰ καθ' ἕκαστα κράτη, λόγφ τοῦ ὅτι ἐκφεύγουν τοῦ στενοῦ πεδίου τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ ἐκτείνονται εἰς τὰς μεταξὺ κρατῶν σχέσεις, ὑποχρεοῦντα τὰς Κυβερνήσεις τῶν ἐπὶ μέρους Κρατῶν νὰ λαμβάνουν θέσεις καὶ νὰ παρακολουθοῦν ταῦτα μετὰ πολλῆς προσοχῆς.

Ἡ Ἑλλάς μελετᾷ καὶ παρακολουθεῖ πάντα τὰ προβλήματα ταῦτα καὶ μετέχει ἐνεργῶς εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν καὶ εἰς τὴν ἐξέυρεσιν τῶν προσφορωτέρων

ἐκάστοτε δι' αὐτὰ λύσεων, διὰ τῶν ἀρμοδίων δὲ φορέων καὶ ὀργάνων συμμετέχει εἰς τοὺς διεθνεῖς ὀργανισμοὺς καὶ ὀργανώσεις, εἰς τοὺς ὁποίους καὶ τὰς ὁποίας συζητοῦνται τὰ προβλήματα ταῦτα πρὸς ἐξεύρεσιν λύσεων.

Ὅρθῶς δὲ πράττει τοῦτο, διότι ἔχομεν τὸν μεγαλύτερον Ἐμπορικὸν Στόλον εἰς τὸν κόσμον, μὲ κριτήριον τὴν πλοιοκτησίαν καὶ κατ' οὐσίαν ἢ πατρίς μας εἶναι ἡ πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις διεθνῶς. Τοῦτο ὑποχρεοῖ εἰς μείζονα ἔντασιν προσοχῆς, ἐπίδειξιν ζωηροτέρου ἐνδιαφέροντος, διότι ἡ Μεγάλῃ αὕτῃ Ναυτιλίᾳ, ἔχει ἀνάγκην τῆς κρατικῆς συμπαράστασώς καὶ τῆς καταλλήλου ἐκπροσωπήσεώς της.

Ἐκ παραδόσεως, ἀλλὰ καὶ λόγῳ ἰδιομορφίας τῆς Ναυτιλίας της—ὡς προεξετέθη—ἡ Ἑλλάς ἐκκινεῖ ἐξ ὀρισμένων σταθερῶν θέσεων καὶ πρεσβεύει τὰς πλέον ὑγιεῖς καὶ ὀρθοδόξους ἀρχάς ὡς πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου καὶ τὴν ἄνευ δυσμενῶν παρεμβάσεων ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος.

Ἡ Πατρίς μας λόγῳ τῆς ὑψηλῆς—τῆς ὑψίστης—θέσεως τὴν ὁποίαν κατέλαβε, χάρις εἰς τὰς προσπάθειάς καὶ τὸν μόχθον τῶν ἀξίων ναυτιλλομένων τέκνων της, πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, καὶ χάρις εἰς τὴν ἐφαρμοσθεῖσαν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν, δὲν εἶναι σεβαστὴ καὶ ἐπιβλητικὴ μόνον διὰ τὸν ὄγκον τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν ρόλον τὸν ὁποῖον διαδραματίζει κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν διεθνῶς χαρακτηῆρος ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Καὶ αὐτὸν τὸν ρόλον πρέπει νὰ τὸν διατηρήσῃ καὶ νὰ τὸν βελτιώσῃ. Διότι πρέπει ὁ ρόλος της εἰς τὸν χῶρον τῆς Διεθνῶς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς νὰ εἶναι πάντοτε πρωτεύων καὶ ἀποφασιστικός.