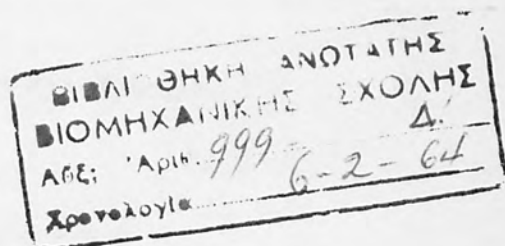


ΕΛΕΥΘ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Ἀντιπλοιάρχου Λ.Σ.



Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ
καὶ
ἡ τελευταία ναυτιλιακὴ κρίσις

Διατριβὴ ἐπὶ διδακτορία ἐγκριθεῖσα
ὑπὸ τῆς ἐν Ἀθήναις Ἀνωτάτης
Σχολῆς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν
Ἐπιστημῶν

Ἡ ἔγκρισις τῆς παρουσίας διατριβῆς ὑπὸ τῆς ἐν Ἀθήναις
Ἀνωτάτης Σχολῆς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν
δὲν ὑποδηλοῖ ἀποδοχὴν τῶν γνωμῶν τοῦ συγγραφέως.

ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Προόμιον

Σελ. 7

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΝ ΠΡΟ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΜΕΤ' ΑΥΤΟΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ

1. Περίοδος 1933 — 1938. 'Εξελίξεις ὄγκου καὶ συγκροτήσεως τοῦ στόλου - Διαταραχὴ τῶν σχέσεων πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων καὶ ἔντασις κρατικῆς παρεμβάσεως - Συνέπειαι τῶν πραγματοποιηθεισῶν κατὰ τὴν περίοδον ταύτην μεταβολῶν.

2. Περίοδος 1946 — 1950. Συνέπειαι τῶν ἐξελίξεων τῆς πολεμικῆς περιόδου - 'Αδυναμία ἐξασφαλίσεως ἀνασυγκροτήσεως τῆς ναυτιλίας.

Σελ. 9—28

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1. 'Εξελίξεις τοῦ ἐμπορίου. 'Ανισότης εἰς τὸν ρυθμὸν ἀναπτύξεως τῶν βιομηχανικῶν καὶ μὴ τοιούτων χωρῶν - Καθυστέρησις εἰς τὸν ρυθμὸν ἀναπτύξεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ διαρθρωτικαὶ μεταβολαὶ αὐτοῦ - 'Εμφάνισις νέων πηγῶν παραγωγῆς ὡς πρὸς τινὰ τῶν κυρίων ἀγαθῶν - Ταχυτάτη αὐξησις ζητήσεως ὑγρῶν καυσίμων - Αὐξουσα συμμετοχὴ τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

2. Μεταβολαὶ εἰς τὴν διάρθρωσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Μονίμου χαρακτῆρος μεταβολαὶ εἰς τὴν ζήτησιν καὶ προσφορὰν χωρητικότητος (ἐλευθέρᾳ φορτηγῶς ναυτιλίας - Δεξαμενόπλοια - πλοῖα τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν).

Σελ. 29—40

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΗΓΗΘΕΙΣΑΝ
ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

1. **Ἀναθεώρησις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.** Θέσις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὰ μετὰ τὸ 1950 καὶ πρὸ τοῦ 1957 ἔτη - Διαμόρφωσις νέας πολιτικῆς - Καθορισμὸς τῶν σκοπῶν αὐτῆς.

2. **Μέτρα εἰς ἃ συνίσταται ἡ νέα πολιτικὴ.** Ὅριστικὴ υἱοθέτησις τῆς νέας πολιτικῆς διὰ τοῦ Ν.Δ. 2687/53 - Κύρια στοιχεῖα τῆς διὰ τῶν ἔγκριτικῶν πράξεων καθιερωθείσης καὶ ἐφαρμοζομένης πολιτικῆς.

Σελ. 41—50

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

ΕΚΔΗΛΩΣΙΣ - ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

1. **Μεταβολαὶ εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος ἀπὸ τοῦ 1957.** Διερεύνησις αὐτῶν καὶ τῶν αἰτίων ἐξ ὧν προεκλήθησαν - Κάμψις παγκοσμίου παραγωγῆς - Ἐπιδράσεις τῆς ὑφέσεως ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου - Ἐκτακτοὶ παράγοντες συμβαλόντες εἰς μεγαλυτέραν συστολὴν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος - Εἰδικώτεροι μεταβολαὶ εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν - Ὁμοίως εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων - Νέοι παράγοντες εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν διακίνησιν τῶν πετρελαίων.

2. **Μεταβολαὶ εἰς τὴν προσφορὰν χωρητικότητος.** Ἐξελίξεις εἰς τὴν προσφορὰν ἐλευθέρων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου - Ὁμοίως εἰς τὴν προσφορὰν δεξαμενοπλοίων.

3. **Μορφή καὶ χαρακτηριστικὰ τῆς κρίσεως. Σύγκρισις πρὸς προγενεστέρας.** Ἀφεταιρία ἐκδηλώσεως τῆς κρίσεως καὶ ἐξέλιξις αὐτῆς - Ἐπιδράσεις τῶν μακροχρονίων μεταβολῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς διαρθρώσεως τῆς ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς κρίσεως - Συσχέτισις καμπυλῶν ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος - Διαπίστωσις ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος καὶ αἰτίων αὐτῆς - Ἡ κρίσις ὀφείλεται κατὰ κύριον λόγον εἰς ἐνδογενῆ αἰτία - Συμπεράσματα ὡς πρὸς ὑφισταμένας προοπτικὰς ἐξελίξεως καὶ ἐξόδου ἐκ τῆς κρίσεως - Σύγκρισις

πρὸς προηγούμενας ναυτιλιακὰς κρίσεις - Αἱ ὑφέσεις τῶν ἐτῶν 1938, 1948/49 καὶ 1952/53 - Σύγκρισις τῶν ναυτιλιακῶν κρίσεων 1957/60 καὶ 1930/36 καὶ προσδιορισμὸς τῶν κυρίων χαρακτηριστικῶν ἐκάστης ἐξ αὐτῶν.

4. Ἐπιδίωξις ἐλέγχου ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος. Ἡ ἐν παροπλισμῷ χωρητικότης, παράγων ἀσταθείας καὶ συμπίεσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων - Ποιοτικὴ σύνθεσις τῆς ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος - Διάλυσις ἀντιοικονομικῆς χωρητικότητος καὶ λόγοι καθυστεροῦντες αὐτὴν - Σχέδια σταθεροποιήσεως τῆς ἀγορᾶς τῶν ναύλων διὰ διεθνοῦς συνεργασίας κατὰ τὸ παρελθόν καὶ κατὰ τὴν παροῦσαν κρίσιν.

Σελ. 51—88

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. Ἐπιδράσεις τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. - Ὑψηλὸν ποσοστὸν παροπλισμοῦ αὐτῆς - Αἴτια.

2. Δυσχέρειαι ἐν τῇ ἐφαρμογῇ ναυπηγικῶν προγραμμάτων καὶ θέσις τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας κατὰ τὴν ἐκδήλωσιν τῆς κρίσεως.

3. Ἔμμεσοι ἐπιδράσεις - Ἀντιδράσεις κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας. Σύντομος ἀναδρομὴ εἰς τὰς μεταπολεμικὰς ἐξελίξεις.

4. Εἰδικώτεραι ἀντιδράσεις εἰς βάρος τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων. Αἴτια, ἐξελίξεις - Ἐπιδράσεις τῆς κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας πολεμικῆς ἐπὶ τῶν ἐξελίξεων τῆς χωρητικότητος ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

Σελ. 89—104

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III

Ἡ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

1. Σκοποὶ τῆς ἐλληνικῆς πολιτικῆς ἐναντι τῆς κρίσεως. Διερεύνησις τῶν χρησιμοποιηθέντων μέσων πρὸς α) ἄμβλυσιν τῶν ἐπιδράσεων τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας καὶ ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας (ἀπασχόλησις ἐργασίας, ἰσοζύγιον ἐξωτερικῶν πληρωμῶν, δημόσια οἰκονομικά) β) διαμόρφωσιν νομοθετικοῦ πλαισίου

διευκολύνοντος πιστοδότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ξένας κεφαλαιαγοράς γ) προστασίαν τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου.

2. Ἀποτελέσματα τῆς ἐφαρμοσθείσης πολιτικῆς. Μονιμώτεραι ἐπιδράσεις τῶν ἐκ τῆς κρίσεως προκληθεισῶν ἐξελίξεων ἐπὶ τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Σελ. 105—119

Βιβλιογραφία καὶ βοηθήματα

Σελ. 121—124

ΠΡΟΟΙΜΙΟΝ

Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις τῆς ὁποίας ἡ διερεύνησις ἀποτελεῖ τὸν κύριον σκοπὸν τῆς παρούσης ἐργασίας, ἐξεδηλώθη τὸ 1957. Κατὰ σοβαρὸν λόγον, ἐν τούτοις, τὰ αἷτια τὰ προκαλέσαντα τὴν κρίσιν καὶ ἐπηρέασαντα τὴν μορφήν καὶ τὴν ἐξέλιξίν της, ἀνατρέχουν εἰς τὴν προηγηθεῖσαν αὐτῆς περίοδον. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἀφετηρία ὀργανικῶν μεταβολῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου αἵτινες ἔσχον σοβαρὰς ἐπιδράσεις εἰς τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν διάρθρωσιν ζητήσεως χωρητικότητος, εὐρίσκεται εἰς τὴν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περίοδον.

Αἱ ἐξελίξεις, ἐξ ἄλλου, αἰ σημειωθεῖσαι εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περίοδον - μὲ ἀφετηρίαν τὰ ἔτη τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως 1930/36 - ὡς καὶ κατὰ τὴν πρώτην μετὰ τὸν πόλεμον πενταετίαν, ὄχι μόνον ὑπῆρξαν στενῶς συνδεδεμένοι μεταξὺ των, ἀλλὰ καὶ βαθέως ἐπέδρασαν ἐπὶ τῶν τυχῶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἐκδηλώσεων τῆς συγχρόνου ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Γενᾶται, ἐντεῦθεν, ἀνάγκη διατυπώσεως τοῦ ἀκολουθοῦντος πρώτου μέρους, ἐπὶ σκοπῷ προσδιορισμοῦ ἀφ' ἑνὸς τῶν κυρίων χαρακτηριστικῶν καὶ ἐξελίξεων τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ πολιτικῆς κατὰ τὰς προαναφερθείσας περιόδους καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν συγχρόνων τάσεων τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΝ ΠΡΟ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΜΕΤ' ΑΥΤΟΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ

Α' ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1933—1938

1. Αι εξέλιξεις ὄγκου καὶ συγκροτήσεως τοῦ στόλου.

Μὲ ἐξαίρεσιν μόνον τὸ ἔτος 1932, ἡ χωρητικότης τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰ μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον ἔτη, ἐσημείωσεν σταθερὰν ἀνοδὸν ἣτις συνεχίσθη καὶ κατὰ τὴν ἐξεταζομένην περίοδον. Πράγματι μετὰ τῶν ἐτῶν 1933 καὶ 1938, αὕτη ἠύξήθη κατὰ 255.480 κ.ο.χ, οὕτως ὥστε κατὰ τὸ 1938 ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία κατέλαβε τὴν 9ην θέσιν, μετὰ τῶν κυριωτέρων ναυτιλιῶν¹.

Πρὸς τὴν ποσοτικὴν ἐξέλιξιν, δὲν συνεβάδισεν ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ἡ παλαιότης τοῦ ὑλικοῦ καὶ ἡ μονομέρεια τῆς συγκροτήσεως τοῦ στόλου ἐξ ἐλευθέρων φορτηγῶν ἀπέτελεσαν μονίμως δυσμενῆ χαρακτηριστικὰ τῆς συγκροτήσεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καθ' ὅλην τὴν προπολεμικὴν περίοδον. Κατωτέρω ἐξετάζονται τὰ δύο ταῦτα χαρακτηριστικὰ τῆς συγκροτήσεως τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου. Καὶ πρῶτον ἡ παλαιότης τοῦ ὑλικοῦ. Κατὰ τὸ 1937 ποσοστὸν 61.82% τῆς χωρητικότητος τοῦ ἀτμήρους ἑλληνικοῦ στόλου ἦτο ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν 20 ἐτῶν², τοῦ θεωρητικοῦ, δηλὸν ὅ,τι, ὀρίου τῆς οἰκονομικῶς ἐπωφελοῦς ζωῆς τῶν πλοίων. Ἀντιστρόφως, ποσοστὸν 5,85% μόνον τῆς χωρητικότητος ἦτο ἡλικίας μικροτέρας τῶν 15 ἐτῶν, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν

(1) Βλ. Lloyd's register of shipping - Statistical tables.

(2) Ἀρχεῖα Υ.Ε.Ν. καὶ Ε.Ε.Ν. τεῦχος 153/155.

43,09%, ἔτι δὲ ὑψηλοτέρου¹ διὰ τὰς κυριωτέρας τῶν ἀνταγωνιζομένων τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Ἡ παλαιότης τῶν πλοίων τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου δὲν ὑπῆρξε συμπτωματικὴ. Ἡ ἀπόκτησις νεοτεύκτου ἢ μικρᾶς ἡλικίας πλοίου, προϋποθέτει τὴν διάθεσιν μεγάλων κεφαλαίων πρὸς ἐπένδυσιν.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἔχουσα, καθ' ὄλην τὴν ὑπὸ κρίσιν περίοδον, κατὰ τὸ μέγιστον μέρος αὐτῆς, οἰκογενειακὸν χαρακτῆρα ὑπὸ μορφήν ἐκτεταμένης συμπλοιοκτησίας² ἔστερεῖτο τοιούτων δυνατοτήτων, πολλῶ μᾶλλον διότι καὶ τὰ κατὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον συγκεντρωθέντα σοβαρὰ κεφάλαια ἐξηνεμίσθησαν διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐπενδύσεως αὐτῶν ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον εἰς ἀγορὰς πλοίων εἰς ἐξαιρετικῶς ὑψηλὰς τιμὰς, αἵτινες, ἐντὸς συντόμου χρόνου, ἐσημείωσαν ἀπότομον πτώσιν³.

Συνεκροτήθη, ὅθεν, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἐκ τῶν πλοίων ἐκείνων τὰ ὁποῖα αἱ ξένα ἐπιχειρήσεις ἐξεποιοῦν ὡς ἀκατάλληλα⁴ πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν λόγῳ παλαιότητος⁵. Κατὰ κανόνα καὶ τὰ οὕτω

(1) Ποσοστὸν χωρητικότητος ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἐτῶν κατὰ σημαίας ἐν ἔτει 1937.

Νορβηγία	61,20%	Σουηδία	39,23%
Μ. Βρετανία	57,53%	Ἰταλία	35,29%
Ὀλλανδία	55,79%	Ἑλλάς	5,85%
Γερμανία	52,61%	Παγκ. σύ-	
Δανία	52,23%	νολον	43,09%

(Πηγή : Lloyd's register of shipping)

(2) Κατανομὴ πλοιοκτησίας ἑλληνικοῦ στόλου.

	Ἄνω. Ἐταιρεῖας	Ὅμορ. Ἐταιρεῖας
	καὶ μεμον. πλοιοκτησίας	
1925	8,35ο/ο	91,65ο/ο
1928	13,00ο/ο	87,00ο/ο
1935	18,50ο/ο	81,50ο/ο (Πηγή : ἀρχεῖα ΥΕΝ)

(3) Βλ. Ε.Ε.Ε. «Τὸ παρακράτημα ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων 1949» σ. 5 ἐπ.

(4) «Εἰς τὰ νέα πλοῖα τῶν ξένων Ἔθνῶν, ἡμεῖς ἔχομεν νὰ ἀντιτάξωμεν τὰ πεπαλαιωμένα καὶ διάτρητα σκάφη...» Ἀπόσπασμα ἐκ τῆς σελίδος 48 τῶν πεπραγμένων τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. - Ἀθῆναι 1931.

(5) Μέση ἀξία κατὰ κ.ο.χ. τῶν ἐτησίως ἀποκτηθέντων πλοίων κατὰ τινὰ τῶν ἐτῶν τῆς περιόδου 1933-1937, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τῶν ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἐτῶν πλοίων.

Ἔτη	Μέση ἀξία κ.ο.χ.	Μέση ἀξία πλοίων 1-5 ἐτῶν
1933	£ 1 - 7 - 0	£ 4 - 0 - 0
1935	£ 2 - 3 - 0	£ 12 - 0 - 0
1937	£ 8 - 6 - 0	£ 20 - 0 - 0

(Πηγή : Ε.Ε.Ν.— Ἐτήσια ἐκθέσεις Υ.Ε.Ν. ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ).

ἀγοραζόμενα πλοία, ἀνήκον εἰς πλείονα τοῦ ἑνὸς μέλη μιᾶς ἢ καὶ πλείονων οἰκογενειῶν τὰ ὅποια, συνηθέστατα, ἀπετέλουν καὶ τὸ πλήρωμα αὐτῶν'. Ἐν τούτοις, οὐδὲ τὰ περιορισμένα κεφάλαια τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν παρηλικῶν πλοίων διετίθεντο, δι' ὃ καὶ ἡ προσφυγὴ εἰς ξένα δανειακὰ κεφάλαια ἦτο εὐρεῖα, τῶν ἐνυποθήκων βάρων καλυψάντων μέχρι 50% τῆς ἀξίας τοῦ ὑπάρχοντος στόλου.

Αἱ συνέπειαι τῆς παλαιότητος τοῦ ὑλικοῦ ἦσαν σοβαραὶ καὶ ἀνεφέροντο εἰς πλείστους τομεῖς δαπανῶν, ὡς λ.χ. εἰς ὑψηλὸν συντελεστὴν δαπανῶν συντηρήσεως πρὸς διατήρησιν τῆς ἰκανότητος τῶν πλοίων πρὸς ἀσφαλῆ πλοῦν, ἐπασφάλιστρα λόγῳ ὑψηλοῦ ποσοστοῦ ἀτυχημάτων² συνεπαγομένων ηὔξημένας ὑποχρεώσεις διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς, ἀλλὰ καὶ ἐπασφάλιστρα ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν δι' ἑλληνικῶν πλοίων κομιζομένων, ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ μεγαλυτέρων φθορῶν αὐτῶν, ὀφειλομένων εἰς διαρροὰς κλπ., τέλος δὲ μεγαλυτέρας δαπάνης διὰ καύσιμα καὶ λιπαντικά, ἔναντι τῶν νεοτεύκτων πλοίων.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἔχουσα τόσον περιορισμένην τὴν οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν δὲν ἦτο δυνατὸν ἢ νὰ στρέψῃ τὴν προτίμησιν αὐτῆς πρὸς τὸν τομέα ἐκεῖνον τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος - τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν - τὸν ἀπαιτοῦντα τὰ μικρότερα συγκριτικῶς κεφάλαια καὶ ἔξοδα διαχειρίσεως. Ἡ ἐγκατάστασις τακτικῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς διὰ φορτηγῶν πλοίων - ἔτι πλέον δι' ἐπιβατηγῶν - καὶ ἡ ἐξυπηρέτησις αὐτῆς, ἀπαιτεῖ μεγάλα κεφάλαια καὶ ἐκτεταμένην ὀργάνωσιν, ὡν ἀμφοτέρων ἑστερεῖτο ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις. Ἀντιθέτως τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν δὲν ἀπαιτεῖ ἐξειδικευμένην κατασκευὴν, οὐδὲ πολὺπλοκὸν ὀργάνωσιν διαχειρίσεως, πολυπληθὲς προσωπικόν, ἐγκαταστάσεις ἢ μόνιμον πρακτόρευσιν, εἰς περιόδους δὲ ἐλλείψεως ἐργασιῶν παροπλίζεται, περιοριζομένων τῶν δαπανῶν αὐτοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον. Τὸ γεγονός, ἐξ ἄλλου, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτοῦ, περισσότερον ἢ ὡς πρὸς οἰονδίηποτε ἕτερον πλοῖον, εἶναι πλεονεκτικὴ ἢ ὑπαρξίς ἑνὸς ἰθύνοντος νοός, καθιστᾷ τὴν ἐκμετάλλευσίν του ἰδιαιτέρως πρόσφορον διὰ τὴν προσωπικὴν ἐπιχείρησιν - ὡς ἦτο ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις - ἀφοῦ ἡ τόλμη καὶ ἡ ἀποφασιστικότης τοῦ διαχει-

(1) Τὰ νηολόγια Ἰθάκης περιλαμβάνουν περίπτωσιν πλοίου, ὃ ἀριθμὸς συμπλοιοκτητῶν τοῦ ὁποίου ὑπερέβαινε τοὺς 100.

(2) Δι' ἐπασφάλιστρων, ἐν τούτοις, ἐπεβαρύνοντο καὶ τὰ νεότευκτα ἑλληνικὰ πλοία, ὡς ἐπίσης τὰ πλοία ὄλων τῶν ἐπιχειρήσεων, ἀδιακρίτως ἀσφαλιστικῶν ἀποτελεσμάτων.

Μέχρι τοῦ πολέμου, δὲν ἐπετεύχθη, ἐν τούτοις, ἀποτελεσματικὴ λύσις τοῦ ζητήματος, μολοντί τοῦτο ἐντόνως ἀπασχόλησε τόσον τὸ κράτος ὅσον καὶ τοὺς ἀρμοδίους παράγοντας τῆς ναυτιλιας καὶ τὸ Ν.Ε.Ε. παρ' οὗ καὶ κατηρτίσθη συγκριμὸν σχέδιον.

ριζομένου αυτήν, αποτελούν προϋποθέσεις έπιτυχοῦς άσκήσεως τῆς έπιχειρήσεως.

Αί συνέπειαι τοῦ μονομεροῦς τῆς συγκροτήσεως τῆς έλληνικῆς ναυτιλίας ὑπῆρξαν, πάντοτε, σοβαραί καί ἡ θέσις αὐτῆς μειονεκτική ἔναντι τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἰσομερῶς συγκεκριμένων ἐκ πλοίων διαφόρων κατηγοριῶν, ἰδίᾳ δὲ τῶν περιλαμβανουσῶν ὑψηλόν ποσοστὸν πλοίων τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, καθ' ὅσον ἡ άπασχόλησις τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν καί έπιβατηγῶν πλοίων, ἐμφανίζει πάντοτε μεγάλον βαθμὸν σταθερότητος, ὀφειλομένης εἰς τὴν φύσιν τοῦ ἐμπορίου γενικῶν φορτίων¹ καί εἰς τὴν μονοπωλιακὴν ὀργάνωσιν τῶν μεταφορῶν διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν διαχείρισιν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, ἡ ὁποία ὡς κύριον χαρακτηριστικὸν ἔχει τὴν άστάθειαν καί τὰς μεγάλας διακυμάνσεις άπασχολήσεως καί άποτελεσμάτων.

Γεγονὸς, ὅπωςδῆποτε, εἶναι ὅτι τὸ σύνολον, σχεδόν, τῶν προστεθεισῶν κατὰ τὴν πενταετίαν 1933 - 1938 εἰς τὸν στόλον μονάδων, ἤσαν ἐλεύθερα φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, έπιταθέντος οὕτω τοῦ μονομεροῦς τῆς συγκροτήσεως τοῦ έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου². Καί ἐ-

(1) Αἱ τόσον συχναί διακυμάνσεις τῆς δραστηριότητος τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας άσκοῦν πολὺ περισσότερον σημαντικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ζητήσεως ὁμοειδῶν ἀπὸ ὁσην τῶν γενικῶν φορτίων, εὐνόητον δὲ εἶναι τοῦτο, ἀφοῦ εἶναι πολλαπλασία ἡ ποσότης καυσίμου ὕλης καί πρώτης ὕλης ἢ ἀναγκαιοῦσα διὰ τὴν παραγωγὴν μονάδος βιομηχανοποιημένου προϊόντος, τὴν βάσιν δὲ τῆς συγχρόνου βιομηχανίας συνιστᾷ ἡ τοῦ χάλυβος, διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ὁποίας ἀναγκαιοῦσιν ὀγκῶδεις μεταφοραὶ σιδηρομεταλλεύματος καί γαιάνθρακος, δηλαδὴ δύο ἐκ τῶν κυριωτέρων ὁμοειδῶν φορτίων. Ἐπὶ πλέον ἡ ζήτησις τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων ἐμφανίζει ὀξείολογον βαθμὸν σταθερότητος καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ έτους, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ κυριώτερα ὁμοειδῆ φορτία τῶν ὁποίων ἡ ζήτησις ὑπόκειται εἰς ἐποχιακὰς διακυμάνσεις (δημητριακὰ, καύσιμα). Ἐνάλογον ἐπίδρασιν άσκοῦν αἱ αὐξομειώσεις τῆς παραγωγῆς τῶν δημητριακῶν, συνεπεῖα καιρικῶν συνθηκῶν ἢ τὸ ἥπιον ἢ μὴ χειμερινῆς τινοσ περιόδου ἐπὶ τῆς ζητήσεως καυσίμων.

(2) Ἐξέλιξις συνθέσεως ἀτιμήρουσ στόλου κατὰ κατηγορίας πλοίων.

Κατηγορ. πλοίων	1927	1930	1933	1937
Φορτηγὰ	90,93	92,55	93,77	96,78
Ἐπιβατηγὰ	6,80	5,45	4,77	3,05
Ἐπερωκεάνεια	2,14	1,88	1,27	—
Διάφορα	0,13	0,12	0,19	0,17
Σύνολον	100,00	100,00	100,00	100,00

(Πηγή : Ἄρχεῖα Υ.Ε.Ν.)

πρόκειτο περί φορτηγῶν ἐκ τοῦ ὄγκου των (ἄνω τῶν 3.000 κ.ο.χ.)¹ προοριζομένων νὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς ὑπερποντίους μεταξύ τρίτων χωρῶν μεταφοράς, ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ πρὸς τὰ πλοῖα ἄλλων σημαίων πολλαπλῶς ὑπερτερούντων ἔναντι τῶν ἑλληνικῶν.

Ἡ μετατόπισις τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὰ μεγάλης χωρητικότητος πλοῖα, ὡς συνέπειαν εἶχε τὴν βαθμιαίαν μετατόπισιν τῆς δραστηριότητος αὐτῶν ἐκτὸς τῆς Μεσογείου. Εἶναι ἀληθές ὅτι ἦτο καθολικῆς μορφῆς ἐν τῇ διεθνεῖ ναυτιλίᾳ, ἡ τάσις πρὸς αὔξησιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων². Διὰ τὴν ἑλληνικὴν οἰκονομίαν, ἐν τούτοις, ἡ μετατόπισις τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὴν ὠκεανοπόρον ναυτιλίαν τὴν μακρὰν τῆς χώρας ἐργαζομένην, ἔσχεν δυσμενεῖς ἐπιδράσεις, διότι ἤδη τὸ σύνολον, σχεδόν, τῶν δαπανῶν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, πραγματοποιοῦνται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἔνθα τὰ πλοῖα κινοῦνται, τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας ἀποστερηθείσης τοῦ μεγίστου μέρους τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Πλὴν τούτου, σημαντικαὶ ἐπιβαρύνσεις προκαλοῦνται εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων (μετακλήσεις καὶ παλιννοστήσεις πληρωμάτων, διατήρησις πληρωμάτων ἐν λιμένι καὶ ἐν ἀδρανεῖα πολλὰκις τοῦ πλοίου κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν διεθνή πρακτικὴν κλπ.) ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ταῦτα οὐδέποτε ἢ σπανίως προσεγγίζουσι εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας. Ἀπέβη οὕτω δυσχερῆς ἡ διοικητικὴ παρακολούθησις τῶν πλοίων, ὡς ἐκ τοῦ ὅτι τὰ πλεῖστα τούτων ἔπαυσαν νὰ προσεγγίζουσι εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ κατέστησαν εὐχερέστεραι αἱ ἐκδηλώσεις ἀπειθαρχίας τῶν πληρωμάτων.

Ἐξ ἴσου σοβαρὸν ὑπῆρξεν ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ μετετοπίσθη ἐπίσης ἡ οὐσιαστικὴ διαχείρισις τῶν πλείστων ἐκ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ἐξ Ἑλλάδος πρὸς τὰ μεγάλα κέντρα τῆς ἀλλοδαπῆς, ἰδίᾳ τὸ Λονδίνον.

Ἐξ ἄλλου ἐκ τῆς αὐτῆς αἰτίας ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἀπέκτησε σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν τάσιν νὰ θεωρῆ ὅτι εἶχε τὴν δυνατότητα ἀκωλύτου ἀναπτύξεώς της μακρὰν τοῦ ἔθνικοῦ πλαισίου καὶ τῆς ἑλληνικῆς σημαί-

(1) Ἐνδεικτικὰ τῆς μεταβολῆς εἶναι τὰ κάτωθι στοιχεῖα :

	Ποσοστὸν φορτηγῶν πλοίων ἄνω 3000 κ.ο.χ.	Μέση χωρητικότης φορτηγοῦ στόλου
1933	85,8%	3.214 κ.ο.χ.
1937	88 %	3.531 κ.ο.χ.

(Πηγή : Ἐργεῖα YEN)

(2) Μέση χωρητικότης πλοίων παγκοσμίου ναυτιλίας.

1919	1.755	κ.ο.χ.
1930	2.128	»
1933	2.142	»
1938	2.188	»

(Στηρίζεται εἰς Lloyd's register of shipping - Statistical tables περιλαμβάνοντας πλοῖα ἄνω τῶν 100 κ.ο.χ.)

ας, τούτο δὲ οὐχὶ ὀλίγον συνέβαλεν βραδύτερον εἰς τὴν ἐγκατάλειψιν αὐτῆς καὶ τὴν στροφήν πρὸς τὰς λεγομένας σημαίας εὐκολίας.

2. Ἡ διαταραχὴ τῶν σχέσεων πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων καὶ ἡ ἔντασις τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐδημιουργήθη στηριζομένη εἰς ἄρμονικὴν συνεργασίαν μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων ἅτινα συνεκροτοῦντο, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ ναυτικούς ἔχοντας στενοὺς συγγενικοὺς δεσμοὺς ἢ τοιοῦτους κοινῆς καταγωγῆς μὲ τοὺς πλοιοκτῆτας, καθιστῶντας ἀπιθάνους τὰς μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν διενέξεις ἔτι δὲ καὶ τὰς ἐπαγγελματικὰς διεκδικήσεις.

Ἡ ἐπὶ μεριδίῳ ἐπὶ τῶν πιθανῶν κερδῶν προσφορά ἐργασίας, ἦτο συνθήκης μέχρι καὶ τῶν ἀμέσως μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον ἐτῶν. Ἡ ταχεῖα, ἐν τούτοις, ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, κατέστησε ἀναπόφευκτον τὴν εἴσοδον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα-ιδία μεταξὺ τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου-ναυτικῶν ἐκ τῶν μεγάλων πόλεων, οὐδένα δεσμόν ἐχόντων μετὰ τῶν ἐπιχειρήσεων. Ἡ μεταβολὴ αὕτη, ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς συνδικαλιστικῆς ὀργανώσεως τῶν ναυτιλλομένων, προεκάλεσεν ριζικὴν μεταβολὴν εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων, ἀνάπτυξιν ταξικοῦ πνεύματος, δημιουργίαν ὀξύτητος καὶ συχνὰς ταραχὰς ἐπὶ τῶν πλοίων συνετεία τῶν ὁποίων ἐπὶ μακρὸν καὶ ἐντόνως ἐδοκιμάσθη τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον. Ἐντικειμενικὴ ἐκτίμησις τῶν πραγμάτων ὁδηγεῖ εἰς τὴν γνώμην ὅτι ἡ δημιουργηθεῖσα ἔντασις ἦτο συνέπεια τῆς μεταβατικῆς περιόδου ἣν διήρχετο τότε ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, εἰς ὃ,τι ἀφορᾷ τὰς συνθήκας καὶ ὄρους τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας. Θέματα ὡς τὰ τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου, συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ὀκταώρου τῆς ἐργασίας, ἀναγνωρίσεως ὑπερωριῶν, τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων, μὴ ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν, δὲν εἶχον εὖρει τὴν λύσιν των ἢ ῥυθμισθέντα προεκάλουν τὴν ἀντίδρασιν τῶν πλοιοκτητῶν, πλοιάρχων ἢ τῶν πληρωμάτων, ἀναλόγως τῶν θιγομένων συμφερόντων¹.

(1) Ἐντικειμενικὴ ἐκτίμησις τοῦ θέματος τῶν κρουσμάτων ἀπειθαρχίας εὐρίσκει τις, εἰς μελέτην Κ. Κατσαμπῆ «Ἡ πειθαρχία τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας» Ε.Ε.Ν. τεύχος 69 (1931) σ. 97 ἐπ. Ὡσαύτως Γ. Γεωργακοπούλου «Τὸ ἄψυχον καὶ τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου» εἰς Ε.Ε.Ν. τεύχος 90 σ. 927.

(2) Βλ. Σπ. Α. Φερεντίνου «Τὸ ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἀπὸ ἀπόψεως πειθαρχίας» εἰς Ε.Ε.Ν., Ὀκτώβριος 1929, σ. 886 ἐπ. — Ἐπίσης Γ. Γεωργακοπούλου «Τὸ ἄψυχον καὶ τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου» Ε.Ε.Ν. Νο 90 σ. 927 ἐπ., Ν. Κομνηνοῦ «Τὸ κράτος καὶ ἡ ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία» Ε.Ε.Ν. τεύχος 88 σελ. 805 ἐπ. Ἐμμ. Κουλουκουνητῆ «Ἐφ' ὅσον παρουσιάσωμεν ἐνιαῖον μέτωπον» εἰς Ν. Χρονικὰ τεύχος 1 Ἰανουαρίου 1935. Ἐπίσης Κ. Γράτσου «Ἡ θέσις τὰ

Μέχρι τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἀλλὰ καί ἐπ' ἄρκετόν μετ' αὐτόν, ἡ κρατική πολιτική ἔναντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κύρια χαρακτηριστικά εἶχεν, πρῶτον μὲν τὴν οὐσιαστικὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων¹, δεῦτερον δὲ τὴν ἀποχὴν ἀπὸ πάσης ῥυθμιστικῆς ἢ περιοριστικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου. Ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ μετέπειτα, ἡ κρατική πολιτική μετεβλήθη, ἐξελικτικῶς, ὡς πρὸς τὸ δεῦτερον τῶν δύο ὡς ἄνω χαρακτηριστικῶν, καταστάσα ἐντόνως παρεμβατική.

Ἡ μεταβολὴ τῆς κρατικῆς πολιτικῆς, ὑπῆρξεν συνέπεια τῶν προαναφερθεισῶν ἐξελίξεων εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων καὶ τῆς ὀξύτητος τὴν ὁποῖαν προσέλαβον αὐταί, ἀπέβλεπεν δὲ εἰς τὴν ῥύθμισιν θεμάτων σοβαροτάτων, ὡς τὸ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων², τὸ τῆς καθιερώσεως ὠρισμένων ὠρῶν ἐργασίας αὐτῶν, τὸ τοῦ μισθολογίου³, τὸ τῆς ὀλοκληρώσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς ὑπὲρ αὐτῶν ἀσκουμένης προνοίας⁴.

Ἡ ἐπιβολὴ ἐλέγχου ἐπὶ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων ἐκ μέρους τοῦ κράτους, ἐν σχέσει, ἴδια, πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ ἦτο ἀναπόφευκτος καὶ ὀρθή. Ἀποφυγὴ καθιερώσεως αὐτοῦ

προβλήματα καὶ αἱ ἀνησυχίαι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας» εἰς Ν. Χρονικά, τεύχη 135 σ. 1 ἐπ. καὶ 136 σ. 6 ἐπ.

(1) Κατὰ τὴν μέχρι τοῦ 1939 περίοδον, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις κατέβαλλον (Ν. 5117/1931) ὡς φόρον ἐπιτηδεύματος δραχ. 6,50 κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος τοῦ πλοίου ὡς πρὸς τοὺς πρώτους 60 κόρους καὶ δραχ. 4,50 κατὰ κόρον διὰ τοὺς πέραν τῶν 60 κόρους. Ἐπιπροσθέτως κατέβαλλον συνθετικὸν φόρον, ἴσον πρὸς τὸ ἐπταπλάσιον τοῦ φόρου ἐπιτηδεύματος, ἐκπιπτομένων τῶν ἀποδεδειγμένως καταβληθέντων τόκων ἐνυποθήκων δανείων. Ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω φορολογία, προκειμένου περὶ φορτηγοῦ πλοίου 10.500 τόννων D.W. καὶ καθ. χωρητ. 4.380 κόρων περίπου, ὑπολογίζεται παρὰ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ὅτι ἀνήρχετο εἰς δραχ. 158.648 ἑτησίως ἤτοι £ 288 περίπου (Στοιχεῖα Υ.Ε.Ν.— Δ. Μελετῶν).

(2) Ν.Δ. 27.9.1935 καὶ Α.Ν. 1637/1939.

(3) Ν. 6209/1934 «περὶ μισθολογίου τῶν ἐ.θ.» καὶ 299/1936 «περὶ ῥυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ».

(4) Ν. 6002/1934 «περὶ προστασίας τῶν ἀνέργων Ε.Θ. καὶ τῶν οἰκογενειῶν αὐτῶν», Ν. 6287/1934 τροποποιήσας τὸν νόμον 6002/1934, Α.Ν. 19.11.35 «περὶ προστασίας τῶν φυματικῶν Ε.Θ.», Α.Ν. 113/1936 «περὶ συμπληρώσεως τοῦ Νόμου 6002/1934», καὶ Α.Ν. 306/1936 «περὶ προστασίας φυματικῶν, ἀδενοπαθῶν καὶ ἐκ καρδιακῶν νοσημάτων πασχόντων Ε.Θ.», Α.Ν. 387/1936 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Α.Ν. 302/36». Τὰ ἄνω νομοθετήματα συνεπληρώθησαν μεταγενεστέρως διὰ τῶν Α.Ν. 1428/1938, «περὶ συμπληρώσεως τῶν Α.Ν. 306 καὶ 387/1936», Α.Ν. 2140/1939, «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ προστασίας φυματικῶν κλπ. νομοθεσίας».

ἀντέκειτο καὶ πρὸς αὐτὰ τὰ διεθνή νόμιμα. Τὰ ληφθέντα, ὅμως, μέτρα χαρακτηριζόμενα ὡς ἀσύτηρά¹ καὶ ἄκαμπτα, ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα ὅτι ἐν μέσῳ δυσμενῶν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας οἶσι ὑφίσταντο κατὰ τὴν μέχρι τοῦ 1938 περίοδον, τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ἐπεβαρύνετο μὲ ἠύξημέναις δαπάναις διὰ ἀλλεπαλλήλους μετακλήσεις ἐξ Ἑλλάδος ναυτικῶν πάσης εἰδικότητος, ἀκόμη καὶ βοηθητικῶν² πρὸς κάλυψιν κενῶν, δημιουργουμένων, ἐνίοτε, συνεπειᾶ διακοπῆς τῆς ἐργασίας των ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἀπολύσεως, ναυτικῶν πρό τινος ἐξ Ἑλλάδος κληθέντων καὶ αὐτῶν. Περιορισμοὶ ἐξ ἄλλου ἐτίθεντο εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πληρώματος, ἀκόμη καὶ εἰς θέσεις ὡς πρὸς τὰς ὁποίας δὲν εἶχον κἂν διὰ νόμου θεσμοθετηθῆ εἰδικὰ προσόντα³ καὶ ἀσύτηραὶ οἰκονομικαὶ κυρώσεις προεβλήθησαν ἐξελικτικῶς εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἔλλειπου ἢ μὴ κανονικῆς συνθέσεως πληρώματος.

Ἐν ᾧ χρόνῳ, ὅθεν, ἡ ναυτιλία εἰς σταθερῶς αὐξανόμενον βαθμὸν ἀνεζήτει τὴν ἀπασχόλησιν αὐτῆς ἐκτὸς τῆς Μεσογείου εἰς ὑπερωκεανείους μεταφοράς, τὸ κράτος διὰ τῶν ληφθέντων μέτρων ἐπέβαλε τὴν ὑποχρέωσιν τῆς δι' Ἑλλήνων ναυτικῶν, κεκτημένων τῶν κατὰ νόμον προσόντων, συμπλήρωσιν πάσης ἐπὶ τῶν πλοίων κενουμένης, δι' οἵανδήποτε αἰτίαν, θέσεως.

*Ἄξιον παρατηρήσεως εἶναι, ὡσαύτως, ὅτι τὸ κράτος ἐπιδιῶκον τὴν ἀσύτηρὰν ἐφαρμογὴν τῶν περὶ συνθέσεως πληρωμάτων διατάξεων καὶ ἐπιβάλλον τὴν παρεμπόδισιν ἀπόπλου τῶν πλοίων, ὄχι μόνον εἰς περιπτώσεις ἔλλειπου ἄλλὰ καὶ ἀντικανονικῆς συγκροτήσεως αὐτῶν καὶ εἰς μεμονομένας ἐπιβοηθητικὰς θέσεις⁴, ἔπραττε τοῦτο παραγνωρίζον ὅτι α) εἰς τὰς ἀνταγωνιζόμενας τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν ναυτιλίαν ἢ πρόσληψις ἄλλοδαπῶν ἦτο ἀπολύτως ἢ σχεδὸν ἐλευθέρως⁵ ὁ δὲ ἀπό-

(1) Ὁ Ν. 5231/1931 «περὶ συνθέσεως πληρωμάτων» ἐν ἀρθρῷ 3 αὐτοῦ προέβλεπεν ὅτι «πλοῖον μὴ ἔχον τὴν οὕτω κεκανονισμένην σύνθεσιν τοῦ πληρώματός του δὲν δύναται νὰ λάβῃ τὰ ἀποδημητήρια αὐτοῦ ἔγγραφα», ἡ δὲ κεκανονισμένη σύνθεσις ἦτο ἡ πλήρης τοιαύτη, μέχρι τοῦ βοηθοῦ θαλαμηπόλου ἢ ναυτόπαιδος.

(2) Διὰ τοῦ Ν.Δ. 23-5-1934 εἶχε καθιερωθῆ πτυχίον «παραμαγείρου».

(3) Βλ. ὑπ' ἀριθ. 8342/11.3.31 (Μ.Ε. 10) ἐγκύκλιον Υ.Ε.Ν. ἀπαγορεύσασαν τὴν ναυτολογίαν ὡς βοηθῶν θαλαμηπόλων, τῶν μὴ ἔχόντων ἐνιαύσιον τούλάχιστον ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων.

(4) Ἀναφέρεται περίπτωσις καθυστερήσεως ἀπόπλου πλοίου πρὸς ἐξεύρεσιν πτυχιούχου μαγείρου (Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 519/278/15.1.57 σ. 123).

(5) Μ. Βρετανία (Merchant shipping act 1894), Νορβηγία (Νόμος ἔτους 1854), Σουηδία (Βλ. Σουηδικὴν διακοίνωσιν τῆς 29.10.57 ἀρχ. Υ.Ε.Ν.) Ἰταλία (Βλ. Ἀρχ. Υ.Ε.Ν. Ἐκθ. Β. Πρεσβείας Ρώμης 18.9.57) Γερμανία (Ν. 29.6.31 περὶ συγκροτήσεως πληρωμάτων) Δανία (Ν. 26 Φεβρ. 1916), Ὁλλανδία (ἀρθρ. 341 Ἐμπορικῆς Κώδικος), Φινλανδία (Νόμος 122 τῆς 27 Σεπτεμβρίου 1919).

πλους δὲν παρημποδίζετο εἰ μὴ μόνον ὅταν ὑφίστατο κίνδυνος διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου συνεπεῖα ἀνεπαρκoῦς ἐπανδρώσεως αὐτοῦ¹, β) εἰς οὐδεμίαν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν ὑφίστατο, οὐδὲ καὶ νῦν ὑφίσταται, τὸ πλῆθος τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἰκανότητος τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς νομοθεσίας².

Ἡ κατὰ παραγνώρισιν τῶν ἰδιομόρφων συνθηκῶν, ὑφ' ἧς ἐργάζε-
ται ἡ ἑλληνικὴ ποντοπόρος ναυτιλία, ὡς καὶ τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἧς τε-
λοῦν τὰ ἀνταγωνιζόμενα αὐτὴν πλοῖα ξένων σημαίων, λῆψις περιορι-
στικῶν μέτρων, δαπανηρῶν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, ὁδηγεῖ
εἰς ἀποτέλεσμα ἀντίθετον τοῦ προσδοκομένου, ὡς πράγματι συνέβη,
ἀφοῦ συνετέλεσεν³ εἰς τὴν στροφὴν τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ κεφα-
λαίου πρὸς τὰς ξένας ἀσυδότους σημαίας.

Ἄμφισβητεῖται, ἐπομένως, ὅτι πλεῖστα τῶν διαδοχικῶς ληφθέντων
μέτρων ἦσαν τὰ προσφορώτερα⁴. Ἡ σειρά τῶν περὶ ὧν ἀνωτέρω ἐγένε-
νετο λόγος μέτρων καὶ ἡ ἐπιβολὴ σταθερῶς ἐντεινομένου καθεστῶτος
παρεμβατισμοῦ τοῦ κράτους εἰς τὰς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου, ἀπεφασίζον-
το διαρκούσης περιόδου κρίσεως ἐργασιῶν τῶν πλοίων καὶ ἐν ᾧ χρόνῳ
ἡ βρετανικὴ ἐλευθέρᾳ φορτηγὸς ναυτιλία ἐπεχορηγεῖτο διὰ πρώτην
φορὰν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς, ἔντονος δὲ ἐξεδηλοῦτο ἡ τάσις πολλῶν χω-
ρῶν, πρὸς προστασίαν τῆς ἰδίας αὐτῶν ναυτιλίας⁵.

(1) Ἄρθρον 459 British merchant shipping act 1894, ὡς συνεπληρώθη διὰ τοῦ
Merchant shipping act 1897. Ἐπίσης ἄρθρ. 4 (K) Netherlands shipping act 1909.
Ἐπίσης ἄρθρ. 301. U.S.A. Merchant marine act 1936 ὡς ἀντικατεστάθη διὰ τοῦ
ἄρθρου 5 τοῦ Ν. τῆς 23 Ἰουνίου 1938 (Public law No 705).

(2) Βλ. ὡς πρὸς βρετανικὴν ναυτιλίαν Merchant shipping act 1894 ἄρθρ. 93
καὶ 126. Ἐπίσης ἄρθρ. 82 ἐπ. Netherlands shipping order, 26 November 1932 ὡς
πρὸς τὴν Ὀλλανδικὴν ναυτιλίαν.

(3) Δ. Ρεδιάδη—«Τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν ἑλληνικὰ πλοῖα» Ε.Ε.Ν., ἀριθ. 133/134
σ. 324 ἐπ.

(4) Βλ. καὶ Γ. Σακαλῆ «Τὸ κράτος καὶ ἡ ναυτιλία» εἰς Ν. Χρονικά, τεῦχος
130 σ. 1 ἐπ.

(5) Γ. Γεωργακοπούλου «Τὸ ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἔναντι τοῦ γενικοῦ
προστατευτισμοῦ» εἰς Ε.Ε.Ν. τεῦχος 109 σ. 563 ἐπ. Ἐπίσης «Ὁ προστατευτισμὸς
τῆς ναυτιλίας» μετάφρασις ἄρθρου τῆς «Frankfurten handelsblatt» εἰς Ε.Ε.Ν. τεῦ-
χος 121 σ. 621 ἐπ. Ἐπίσης «τὰ κατὰ χώρας προστατευτικά τῆς ναυτιλίας μέτρα»
εἰς Ν. Χρονικά Ν. 133/1936 σ. 6 ἐπ. 145 σ. 39 ἐπ. 155 σ. 9 καὶ 156 σ. 10 ἐπ. Ἐπίσης
«Ἀμείωτος ὁ ἐμποροναυτικὸς ἐθνικισμὸς» ἀνασκόπισις προστατευτικῶν μέτρων διοφό-
ρων ναυτιλιῶν εἰς Ν. Χρονικά τεῦχος 169/1938, σ. 33 ἐπ. Ἐπίσης τὰ πεπραγμένα τῆς
Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας—Ἀθῆναι 1931 (ἐκθεσις ἐπὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως
σ. 109 ἐπ.).

3. Συνέπειαι τῶν πραγματοποιηθεισῶν κατὰ τὴν περίοδον 1933-38 μεταβολῶν.

Αἱ συνέπειαι τῶν διαγραφεισῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἐπὶ τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ὑπῆρξαν σοβαραὶ καὶ τοῦτο διότι τὸ ἔργον αὐτῆς συντελεῖται εἰς ἀγορὰν πλήρως συναγωνιστικήν. Πράγματι, ἡ εἰς μεταφορὰς τῶν ὁμοειδῶν χύδην ξηρῶν ἢ ὑγρῶν φορτίων ἀσχολουμένη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις δύναται ἐπιτυχῶς νὰ ἀσκηθῆ καὶ ἐὰν ἔστω ἐν μόνον πλοῖον διαθέτη, διότι οὐδεμίαν ἔχει δέσμευσιν νὰ ἐξυπηρετήσῃ ὠρισμένον ὄγκον μεταφορῶν. Ἐκ τούτου ἔπεται, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν δυναμένων νὰ εἰσέλθουν εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων πλοιοκτητῶν εἶναι, θεωρητικῶς, ἀπεριόριστος. Προσπιθεμένου ὅτι, χάρις εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν τηλεπικοινωνιακῶν μέσων, εἶναι ἐφικτὴ ἡ παρακολούθησις τῶν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἐξελίξεων εἰς ὅλας τὰς ἀγορὰς τῆς ὑδρογείου, ἐνοποιηθείσης οὕτω τῆς ἀγορᾶς τῶν ναύλων ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος, καθίσταται φανερόν ὅτι ἡ ἐργασία τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων δεσπόζεται ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, μόνης βάσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἀπομενούσης τῆς ἐπὶ τοῦ ναύλου τοιαύτης. Προϋπόθεσις, κατὰ ταῦτα, ἀναπτύξεως καὶ διατηρήσεως ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινὸς ἐλευθέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας, εἶναι ἡ διασφάλισις εἰς τὰ πλοῖα αὐτῆς ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος. Μέχρι τοῦ 1933, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία διετήρει, πράγματι, ὑψηλὸν βαθμὸν ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος. Μεταξὺ τῶν παραγόντων εἰς οὓς ἐστηρίζετο τὸ ἐπίτευγμα τοῦτο, δέον νὰ μνημονευθῶσιν.

Ἡ ὀλοσχερῆς σχεδόν, ἔλλειψις φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως, περὶ ἧς ἐγένετο ἡδη λόγος.

Ἡ πλήρης, σχεδόν, ἀνυπαρξία ἐξόδων διοικήσεως τῶν μικρῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες λόγω τοῦ οἰκογενειακοῦ χαρακτήρος αὐτῶν, ἦσαν ἀπηλλαγμένοι δαπανῶν δι' ὑπαλληλικὸν προσωπικόν, ἐγκαταστάσεις καὶ ἄλλας συναφεῖς πρὸς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων ἐπιβαρύνσεις¹, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν αὐτεπιστάσιαν τῶν ἐργασιῶν τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ συμπλοιοκτῆτου.

Αἱ ἐξαιρετικῶς περιορισμέναι δαπάναι πληρώματος, δεδομένου ὅτι τὸ μισθολόγιον τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἦτο ἐξαιρετικῶς χαμηλόν² αἱ δὲ ἐπιβαρύνσεις λόγω ὑπερωριῶν, ἀδειῶν κλπ. ἦσαν σχεδόν ἢ καὶ τελείως ἀνύπαρκτοι, ἐνῶ τὸ λιτοδίαiton τῶν πληρωμάτων ἐξήρητο πάντοτε. Σημειωτέον ὅτι τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον δαπανῶν πληρώματος, συνε-

(1) Πεπραγμένα τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας σ. 45. Ἐπίσης Ε.Ε.Ν., τεύχος 93 (1933 σ. IV καὶ 292).

(2) Εἰς Ε.Ε.Ν. τεύχος 93 (1933) σ. 290 ἐπ., ἡ δαπάνη διὰ μισθοδοσίαν τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ὑπολογίζεται ἀνερχομένη εἰς τὰ 2/3 τῆς τῶν βρετανικῶν.

διάζετο πρὸς ἀρίστην ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας τῶν πληρωμάτων ἐξασφα-
λίζουσαν ἐπιμελεμένην συντήρησιν τῶν σκαφῶν καὶ μηχανῶν τῶν
πλοίων, τὰ ὁποῖα αἱ ἄλλαι ναυτιλίαι εἶχον καταδικάσει ὡς ἀντιοικονο-
μικὰ καὶ ἀκατάλληλα.

Αἱ κατὰ τὴν προηγηθεῖσαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου πεν-
ταετία ἐξελίξεις εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν
πολιτικὴν, ἐπεβάρυναν σημαντικῶς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἑλληνι-
κῶν πλοίων ὡς ἐπισήμως ἀνεγνωρίζετο καὶ ἐξησθένισαν ἀναλόγως τὴν
ἀνταγωνιστικὴν ἰκανότητα αὐτῶν χωρὶς καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν ἐμπέδω-
σιν τῆς τάξεως καὶ ἁρμονίαν σχέσεων μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν*.

*Ἐτεῖνον, πράγματι, αἱ δαπάναι μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων
νὰ ἐξομοιωθοῦν πρὸς τὰ ἀνώτερα ἰσχύοντα τότε διεθνεῖ ἐπίπεδα*.

Ἐξ ἄλλου ἐν ἔτει 1935, ἡ μισθοδοσία τοῦ Ἑλλήνου αὐτοῦ ἀντιπροσώπευε τὰ
59% τῆς τοῦ Ἑγγλοῦ, 67% τῆς τοῦ Νορβηγοῦ, 41% τῆς τοῦ Ἀμερικανοῦ καὶ 44%
τῆς τοῦ Ὀλλανδοῦ συναδέλφου του (Ε. Γεωργαντοπούλου - Βασικαὶ γνώσεις περὶ
τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, Πειραιεὺς 1950—σ.176). Παρὰ ταῦτα, οἱ ὡς ἄνω μισθοὶ
ἠδύναντο λίαν εὐνοϊκῶς νὰ συγκριθοῦν πρὸς τοὺς τῶν ἐν τῇ ξηρᾷ ἐργαζομένων μι-
σθωτῶν, λόγῳ τῆς εἰς δραχμὰς ἠυξημένης ἀξίας τῆς Ἀγγλικῆς λίρας (δραχ. 550).

(1) Βλ. Δ. Ρεδιάδου «Τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν ἑλληνικὰ πλοῖα» εἰς Ε.Ε.Ν., τεύχος
133-134 σ. 324 ἐπ. Ἐπίσης Α. Τζίφου «Ἐν ὄψει τῶν μεγάλων προβλημάτων»
εἰς Ε.Ε.Ν. τεύχος 166 σ. 417 ἐπ. Τοῦ αὐτοῦ, δηλώσεις πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Πρωτὰ»
τῆς 3 Μαΐου 1940.

(2) βλ. ἔκθεσιν Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος 1939—1940. Ἐπίσης «Ν.
Χρονικά» τεύχος 212/1939 σ. 17 ἔνθα ἀναγγέλλονται ἀθρόαι ἐκτοπίσεις ναυτικῶν
κατηγορουμένων δι' ἀντιπειθαρχικὰς ἐνεργείας ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἐπίσης Α.Ν. 2171/40
καὶ εἰσηγητικὴν αὐτοῦ ἔκθεσιν.

(3) Ἡ μεταβολὴ τῆς θέσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου μετὰ τὴν κατὰ τὸ 1937
καθιέρωσιν νέων μισθολογιῶν πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων, κατοπτρίζεται διὰ
τῶν κατωτέρω στοιχείων τῆς British federation (Ν. Χρονικά—No 195/1939 σ. 16 ἐπ.)

Σύγκριστις μισθολογιῶν 1 Ἰουλίου 1938

(Ἀγγλικὸν μισθολόγιον: Βάσις = 100)

ΧΩΡΑΙ	Ἐπιμελητήριον		Ἀνθ/ρχος		Ναύτης	
	Μισθοὶ εἰς £	Ἑκατ. ἀναλ.	Μισθοὶ εἰς £	Ἑκατ. ἀναλ.	Μισθοὶ εἰς £	Ἑκατ. ἀναλ.
Μ. Βρετανία	19. 7. 6	100	13. 0. 0	100	9.12. 6	100
Ὀλλανδία	25. 0. 0	129	13.12.4	105	9.18. 8	103
Δανία	23.13. 3	122	12. 5. 6	94	8.18. 7	93
Νορβηγία	20. 2. 0	104	11.12.6	91	8.10.10	89
Σουηδία	20.12. 4	106	12. 7. 5	95	8.15. 3	91
Ἑλλάς	16. 0. 0	83	13. 0. 0	100	7. 0. 0	83
Γερμανία	16. 3. 0	83	9.15.9	75	5.17. 4	61
Ἰταλία	14.10.11	75	10.16.3	83	5*10.11	58
Γαλλία	10. 9. 5	54	—	—	5. 4.11	55
Ἰαπωνία	10.18,10	55	6, 6.0	48	3. 7. 2	35

τοῦτο δὲ ἐνῶ τὰ μειονεκτήματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου (παλαιότης ὑλικοῦ, ἐπασφάλιστρα, ἐπιβαρύνσεις λόγῳ κινήσεως αὐτοῦ μακρὰν τῆς Ἑλλάδος κλπ.) ἐξηκολούθουν νὰ ὑφίστανται ὡς καὶ πρότερον.

Ἡ ἐπιβάρυνσις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων συνετεία τῶν κυβερνητικῶν μέτρων ἢ ἄλλων ἐπίσης αἰτίων¹ καὶ ἡ συνεχῆς ἔντασις τῆς παρεμβάσεως τῶν ἀρχῶν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ὑποθέσεων τοῦ πλοίου, ὠδήγησαν ταχέως εἰς λαυθάνουσαν κατάστασιν ἀντιδικίας μεταξὺ τοῦ κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία ἐξελιχθῆ εἰς πλήρη ρῆσιν σχέσεων διαρκούντος τοῦ πολέμου καὶ εὐθύς μετ' αὐτόν, παραλλήλως δὲ εἰς ἀντίδρασιν λαβοῦσαν τὴν μορφήν μεταφορᾶς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων εἰς ξένας σημαίας². Ἐσημειώθη οὕτω ἡ πρώτη ἐκδήλωσις στροφῆς τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας»³, ἧτις μετὰ τὸν πόλεμον ἔλαβε τὰς γνωστὰς διαστάσεις, ἀπειλήσασα διὰ πλήρους ἀφανισμοῦ τὴν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ναυτιλίαν.

Β' ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1946—1950

1. Συνέπειαι ἐξελιξέων πολεμικῆς περιόδου.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, ὑπέστη κατὰ τὸν πόλεμον ἀπωλείας, ἀνεληθούσας εἰς ποσοστὸν περίπου 72% τῆς κατὰ τὸ 1938 δυνάμεως αὐτῆς⁴. Κύριον, ὅθεν, μέλημα τῆς μεταπολεμικῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πο-

(1) Σοβαρὰ λχ, ὑπῆρξεν ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου συνετεία τῶν ψευδασθενειῶν αἱ ὁποῖαι, σὺν τῷ χρόνῳ, ἀπέβησαν διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν μάλιστα. Βλ. σχετικῶς «Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 123/1936 σ. 3 ἐπ, ἐνθα ἡ ἀπὸ 8.1.1936 ἐγκύκλιος τῶν Ἀγγλικῶν Clubs, καθιεροῦσα ἐπασφάλιστρα διὰ τοὺς κινδύνους ἀσθενειῶν τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων καὶ ἀποκλείουσα παντελῶς τὴν κάλυψιν κινδύνων παθήσεων ἐκ πνευμόνων καὶ καρδίας. Ἐπίσης τεύχος 156/1937 ἐνθα νέα ἀπὸ 26.5.1937 ἐγκύκλιος τῶν Clubs ὡς πρὸς τὰς ἐπιβαρύνσεις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ἐπίσης Γ. Ἐμπειρικοῦ «Τὰ χαμηλὰ ἔξοδα εἶναι ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας» Ν. Χρονικά τεύχος 169 σ. 3 ἐνθα προσδιορίζονται τὰ εἰς ἀσφαλίσεις πληρωμάτων καταβαλλόμενα ἐπασφάλιστρα. Ἐπίσης «Ἡ νοσηρότης τῶν πληρωμάτων μας» εἰς Ν. Χρονικά τεύχος 165/1937 ἐνθα πλήρης ἀνάλυσις τοῦ θέματος καὶ ὑπόδειξις σειρᾶς ληπτέων μέτρων. Ἐπίσης ἔκθεσις Ν.Ε.Ε.1937 καὶ Ν. Χρονικά τεύχος 199/1939 σ. 9 ἐνθα ἐγκύκλιος τῆς ἐνώσεως ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν παρέχουσα ὁδηγίαν πρὸς περιορισμὸν τῶν εἰς βάρους τῶν Clubs ἀπαιτήσεων κ.ά.

(2) Μέχρι τοῦ 1936 ἐν ὄλῳ 41 πλοῖα 150.000 κ.ο.χ. εἶχον τεθῆ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

(3) Διὰ τοῦ Α.Ν. 2288/1940 ἐλήφθησαν ἀποτελεσματικὰ μέτρα πειθαναγκασμοῦ πρὸς ἐπαναφορὰν εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τῶν πλοίων ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἐκ τῶν ἑλληνικῶν νηολογιῶν εἶχον μεταφερθῆ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ὑπολογιζομένων εἰς 54 ὄγκου 200.000 κ.ο.χ. περίπου. Ἡ ἀρχὴ ὁμως εἶχε γίνει.

(4) Ἐπὶ συνόλου 1.837,315 κ.ο.χ. ἀπέμενον κατὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου 518,637 κ.ο.χ. (Ἀρχεῖα ΥΕΝ).

λιτικής, εκ τών πραγμάτων καθίστατο ή ταχεία άνασυγκρότησις του έλληνικοῦ στόλου.

Ἐδει πρὸς τοῦτο νὰ δημιουργηθῶσιν αἱ συνθήκαι καὶ προϋποθέσεις ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι θὰ διηκούλουν τὴν ἐπένδυσιν, ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ὄλων τῶν διαθεσίμων ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων, ἀλλὰ καὶ τὴν πιστοδότησιν τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν τῇ διεθνεί κεφαλαιαγορᾷ, ἰδίᾳ τῇ ἀμερικανικῇ, δεδομένου ὅτι κατὰ τὰ πρῶτα μετὰ τὸν πόλεμον ἔτη, αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι ἀπετέλουν τὴν μοναδικὴν σχεδὸν ἀγορὰν μεταχειρισμένων πλοίων, διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ὁποίων ἀπηγοῦντο κεφάλαια εἰς δολλάρια.

Αἱ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου σημειωθείσαι ἐξελίξεις, οὐδόλως ὑπεβόηθουν τὴν ἀνάληψιν τῆς πρὸς ἀνασυγκρότησιν προσπάθειας. Πράγματι, ἡ ἀπὸ τῆς τελευταίας προπολεμικῆς περιόδου δημιουργηθεῖσα κατάστασις λαυθανούσης ἀντιθέσεως μεταξὺ τοῦ κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, εἶχεν ἐξελιχθῆ, κατὰ τὸν πόλεμον, εἰς ἀπροκάλυπτον μεταξὺ αὐτῶν ρῆσιν συνεπεία :

α) Τοῦ θέματος τῶν κεφαλαίων τῆς ναυτιλίας τῶν συγκεντρωθέντων ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων καὶ ἐκ τῶν πολεμικῶν κερδῶν¹. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐφοβοῦντο ὅτι τὸ κράτος, παραγνωρίζον, ἴσως, τὴν ἀνάγκην ἀνασυγκροτήσεως τῆς ναυτιλίας (εἴτε ἐκ κακῆς ἔναντι τοῦ ναυτιλιοκοῦ κεφαλαίου διαθέσεως, εἴτε ἐκ τῆς ἀδηρήτου ἀνάγκης ἐξευρέσεως κεφαλαίων διὰ τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς χώρας καὶ τῶν τεραστίων πολεμικῶν καταστροφῶν πιεζόμενον), θὰ ἐπεδίωκεν ὅπως διὰ βαρείας φορολογίας τῆς ὑπεραξίας τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων ἢ καὶ δι' ἔτι πλέον δραστικῶν μέτρων, περιέλευσιν εἰς αὐτὸ μέρος τοῦλάχιστον τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων².

(1) Τὸ σύνολον αὐτῶν ὑπελογίσθη ὑπὸ Α. Ὠνάση εἰς Λίρας 33.500.000 καὶ Δολλ. 30.000.000 (βλ. σειρά ἀρθρῶν εἰς ἐφημ. «Ἡμερήσιος Κῆρυξ» φύλλα 8/3 μέχρι 25/3/53).

(2) Ἀπόφασιν τοῦ κράτους ληφθεῖσα μεθ' ὁμόφωνον σχετικὴν εἰσήγησιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς Λονδίνου περὶ ἐγέρσεως ἀγωγῆς κατὰ τοῦ οἴκου Βεργωτῆ, ἀποσύρατος ἀνευ ἐγκρίσεως ὁλόκληρον τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν διὰ τὸ ἀ/π «ΕΜΜΗ» ἐπέτεινεν τὴν σύγχυσιν καὶ ἠύξησε τὴν δυσπιστίαν κατὰ τῶν κρατικῶν προθέσεων.

Τονίζεται, διὰ λόγους δικαιοσύνης, τὸ ὁμόφωνον τῆς ἀποφάσεως τῆς ΕΝΕΛ, ληφθείσης προεδρεύοντος τοῦ τότε Πρεσβευτοῦ Π. Πιπινέλη (Πρακτικόν ὑπ' ἀριθ. 22/4-8-43 συνεδριάσεως) διότι ἐπερρίφθη ὁλόκληρον τὸ βᾶρος καὶ ἡ εὐθύνη διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς δίκης εἰς τοὺς τότε ἐκπροσώπους τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐν Λονδίνο.

Ἡ ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων δίκη ἀπωλέσθη διὰ τὸ δημόσιον, ἡ ζημία δὲ ἡ προσγενομένη εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐκ τοῦ δημιουργηθέντος θορύβου ὑπῆρξε μεγάλη.

Τοιαύτη εξέλιξις δὲν ἔλαβε χώραν. Πρὸς ρύθμισιν τοῦ ζητήματος ἐξεδόθη τελικῶς ὁ Α.Ν. 545/45¹ προβλέψας δέσμευσιν ποσοστοῦ 30% ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς ἐντὸς ἑπταετίας ἀπὸ τῆς ἰσχύος του, ἀντικαταστάσεως τῆς ἀπολεσθείσης χωρητικότητος. Τὸ νομοθέτημα τοῦτο δὲν ἐπέτυχε τοῦ σκοποῦ του, δοθέντος ὅτι ἐλάχισται εἶναι αἱ περιπτώσεις πλοίων ἀποκτηθέντων ἐπὶ ἀποδεσμεύσει παρακρατήματος, παρὰ τὰς μετέπειτα δοθείσας παρατάσεις τῶν σχετικῶν προθεσμιῶν, τελικῶς δὲ τὸ ὅλον σύστημα ἐξεφυλλίσθη διὰ νεωτέρων μέτρων. Ἡ ἀποτυχία ἔδει νὰ ἀνεμένετο ἐφ' ὅσον δὲν θὰ ἐπετυγχάνετο, παραλλήλως, ἢ διὰ καταλλήλου πολιτικῆς ἀποκατάστασις τῆς συνεργασίας μεταξὺ κράτους καὶ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου καὶ ἡ ἐδραίωσις τῆς ἐμπιστοσύνης αὐτοῦ ὡς πρὸς τὰς κρατικὰς προθέσεις καὶ ἐπιδιώξεις.

β) Τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων καταστάσεως. Μολονότι τὰ πληρώματα ἦσαν ἀπὸ τοῦ 1940 ἐπιστρατευμένα, αἱ ταραχαὶ ἐπὶ τῶν πλοίων, οὐδέποτε ἔπαυσαν. Ἐδημιουργήθη, ἀντιθέτως, φαῦλος κύκλος ταραχῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ παραχωρήσεων πρὸς τὰ πληρώματα², ὅστις ὑπέσκαψε τὴν θέσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ὠδήγησε αὐτό, εἰς τὴν ὄντως ἀπαράδεκτον κατάστασιν ὑπὸ τὴν ὁποίαν εὐρέθη τοῦτο ἀμέσως μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου.

2. Ἀδυναμία ἐξασφαλίσεως ἀνασυγκροτήσεως τῆς ναυτιλίας.

Αἱ κατὰ τὴν ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον περίοδον ἐξελίξεις, κατέστησαν τὰς ὑφισταμένας δυσχερείας ἔτι μεγαλυτέρας. Ὁ πόλεμος ἀνεξαρτήτως τῶν κατ' αὐτὸν ἐξελίξεων, εἶχε δημιουργήσει μίαν νέαν κατάστασιν πραγμάτων διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Τὰ προπολεμικὰ χρέη ἅτινα ὑπελογίζοντο εἰς δύο περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν εἶχον ἐξοφληθῆ. Πέραν τούτου σοβαρὰ κεφάλαια εἶχον συγκεντρωθῆ εἰς χεῖρας τῶν ἐφοπλιστῶν ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων καὶ τῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Παρείχετο οὕτω ἡ εὐκαιρία ἐφαρμογῆς ἑνὸς ὑγιοῦς προγράμματος ἀποβλέποντος ὄχι μόνον εἰς τὴν ποσοτικὴν ἀλλὰ καὶ τὴν ποιοτικὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὡς ἐπίσης εἰς τὴν ἀρτιωτέραν ὀργάνωσιν αὐτοῦ πρὸς περιορισμὸν ἢ καὶ ἐξουδετέρωσιν τινῶν τούλάχιστον τῶν ὀργανικῶν μειονεκτημάτων δι' ὧν ἐβαρύνετο οὗτος προπολεμικῶς. Ἐπιπροσθέτως, ἔδει νὰ ἐπιδιωχθῆ ἡ στενωτέρα δυνατὴ σύνδεσις τῆς δραστηριότητος τῶν ἑλληνικῶν ναυτι-

(1) Ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ παρακρατήματος βλ. «Τὸ παρακράτημα ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων», ἔκδοσιν τῆς ἐν Λονδίῳ ἑλληνικῆς ἐπιτροπῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας (1949), ἔνθα ἀναλύεται τὸ θέμα ἀπὸ τῆς θέσεως τῶν ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

(2) Βλ. Πρακτικὰ συνεδριάσεων ΕΝΕΛ, 3/7/42, 4/2/43, 4/8/43, 11/8/43, 16/8/43, 18/8/43, 23/8/43, 7/9/43, 29/9/43.

λιακῶν επιχειρήσεων πρὸς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν.

Πάντα ταῦτα, προϋπέθετον ἕνεργον μὲν τὴν κρατικὴν δραστηριότητα, ἀλλὰ οὐχὶ ὑφ' ἣν μορφήν ἐξεδηλώθη. Ἀντὶ νὰ δοθῆ, ὡς ἐγένετο, προέχων χαρακτήρ εἰς τὴν ἱκανοποίησιν ἀμέσων δημοσιονομικῶν ἐπιδιώξεων, ἔδει τὸ κράτος νὰ ἀποβλέψῃ εἰς τὴν δημιουργίαν προϋποθέσεων πρὸς ἐπίτευξιν εὐρύτερων οἰκονομικῶν ὠφελημάτων ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, ἐντὸς εὐλόγων χρονικῶν πλαισίων. Δὲν ἠθέλησεν ἢ δὲν ἠδυνήθη νὰ χαράξῃ ἐγκαίρως τοιαύτην πολιτικὴν ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν τὸ κράτος. Ἀπέβλεπεν, πιθανῶς συνεπιεία τῶν ἐκτάκτων ἐν τῇ χώρᾳ περιστάσεων, εἰς ἱκανοποίησιν ἀμέσων ταμειυτικῶν σκοπῶν.

Στηριζόμενον ἐξ ἄλλου, εἰς τὴν ἀνάγκην ἀντιμετώπισεως τῆς ἀσταθείας τοῦ ἔθνικοῦ νομίσματος καὶ περιφρουρήσεως τοῦ ἰσχυροῦ πάντοτε συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος, ἔλαβε σειρὰν μέτρων ἐλέγχου τοῦ συναλλαγματοῦ ἀποθέματος, ἔλαβε σειρὰν μέτρων ἐλέγχου τοῦ συναλλαγματοῦ, συνεπιεία τῶν ὁποίων ὄχι μόνον κατέστη ἀδύνατος ἡ ἐξ Ἑλλάδος διαχείρισις τῶν ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων, ἀλλὰ προσετέθη εἰς εἰσέτι σοβαρὸς λόγος δικαιολογῶν τὴν φυγὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου ἐκ τῆς ἑλληνικῆς σημαίας καὶ τὴν ἄρνησιν τῶν ξένων κεφαλαιοαγορῶν πρὸς πιστοδότησιν αὐτοῦ.

Ἐπιπροσθέτως, ἀκολουθοῦν τὴν ἀπὸ τῶν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἐτῶν χαραχθεῖσαν γραμμὴν, παρεσῦρθη ὄλονεν περισσότερον εἰς ἐπιζημίαν, τόσον διὰ τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τοῦ πλοίου καὶ τῶν πληρωμάτων ὅσον καὶ διὰ τὸ γόητρόν του, πολιτικὴν παρεμβάσεως εἰς τὴν καθ' ἡμέραν ζωὴν τοῦ πλοίου. Ἐνομίσθη ὅτι διὰ καθαρῶς ἀστυνομικῶν μεθόδων ἠδύνατο νὰ ἐπιδιωχθῆ ἀποτόμως, ἡ πράγματι ἐπιθυμητὴ καὶ ἐπιβεβλημένη βελτίωσις τῶν ὄρων ἐργασίας τῶν πληρωμάτων καὶ ἡ δημιουργία εὐρύτερων δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως ἑλληνικῶν ἐργατικῶν χειρῶν ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Τοιουτοτρόπως, ὄχι μόνον δὲν ἐπραγματοποιήθη βελτίωσις τῆς κατὰ τὸν πόλεμον διαμορφωθείσης καταστάσεως πραγμάτων, ἀλλ' ἐξέλιπε πᾶσα προϋπόθεσις ἐξ ἐκείνων αἵτινες θὰ ἐνεθάρρυνον τὰς ἐπενδύσεις ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ ὑπεβोधθουν τὴν δανειοδότησιν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ὑπὸ ξένων πιστωτικῶν ἰδρυμάτων. Συγκεκριμένως, ὡς χαρακτηριστικὰ τῆς μέχρι τοῦ 1950 περιόδου δεόν νὰ θεωρηθοῦν τ' ἀκόλουθα:

α) Ἡ παντελής ἔλλειψις σταθερότητος εἰς τὴν ἔναντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κρατικὴν πολιτικὴν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐκδήλωσαν ἐχθρικὴν ἔναντι αὐτῆς διάθεσιν, πολλῶν ἐκ τῶν ὑπευθύνως χειριζομένων ἢ ἐπηρεαζόντων τὰς ὑποθέσεις τῆς.

β) Ἡ διὰ πρῶτην φοράν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρηθεῖσα βαρεῖα αὐτῆς φορολογία καὶ αἰ συνθηκαὶ ὑφ' ἃς ἡ φο-

ρολογία αυτή έπεβλήθη¹. "Ετεροι υπέρογκοι έκτακτοι φορολογίαι, ως ή φορολογία εύπόρων και αί άκολουθηθείσαι προς έπιβολήν τής εισπράξεως αυτών μέθοδοι, άπετέλεσαν αίτιον έπαυξήσαν τās δυσμενείς συνεπείας².

γ) Τό νομοθετικόν καθεστώς τό διέπουν τό πλοϊον και τās σχέσεις αυτού προς τό κράτος, χαρακτηριζόμενον υπό έντόνου παρεμβάσεως του τελευταίου τούτου, έτεινε νά εξελιχθῆ εις τροχοπέδη, παρεμποδίζουσαν τήν έπιτυχῆ του έκμετάλλευσιν. Τούτο άνεφέρετο, ίδια, εις τήν διαχείρισιν τών εις συνάλλαγμα εισοδημάτων τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως³ και εις τόν άκαμπτον έλεγchon τής προς άλλοδαπούς συμβατικής έκποιήσεως τών πλοίων, αλλά και τής υποθηκέυσεως, ήτις δέν έπε-

(1) Τό μέτρον υπῆρξε πράγματι έπιζήμιον διότι: α) ή φορολογία έπεβλήθη καθ' ήν περίοδον αί κυβερνήσεις τών διαφόρων ναυτιλιακών χωρών έπέσπιζον ειδικάς φορολογικές απαλλαγάς και έκτάκτους άποσβέσεις ίνα ενθαρρύνουν τήν άνασυγκρότησιν τής έθνικής των ναυτιλίας, β) εις τά συμφωνητικά μεταξύ δημοσίου και άγοραστών τών πλοίων τύπου Liberty, είχε περιληφθῆ ειδική ρήτρα καθορίζουσα ότι τό τότε ύφιστάμενον φορολογικόν καθεστώς θά παρέμενε άμετάβλητον επί μίαν πενταετίαν. γ) διά τής άναδρομικής, από 1 Ιανουαρίου 1947, Ισχύος του φορολογικού νόμου, άνετρέποντο άρδην τά δεδωμένα επί τών όποιών έστηρίζοντο αί ναυτιλιακά έπιχειρήσεις, πλείσται τών όποιών καλύψασαι τās γνωστές εις αυτάς φορολογικές ύποχρεώσεις των, όχι μόνον ειχον έπενδύσει τά κέρδη των εις νέας άγοράς ή παραγγελίας, αλλά και δανειακές ύποχρεώσεις ειχον αναλάβει, δ) ό νόμος έπέβαλλε φορολογίαν επί τεκμαρτών κερδών. "Εδει έκ τούτου, νά αναμένεται ότι θά απέβαινεν άδύνατος ή έκ τών ξένων κεφαλαιογορών πιστοδότησις του έλληνικού πλοίου, πολλῶ μάλλον άφοϋ δέν άπεκλειετο ή πιθανότης νέων άναδρομικής Ισχύος φορολογικών μέτρων, ήτις έπηύξαν τήν άβεβαιότητα ως προς τήν όμαλήν εξυπηρέτησιν τών δανειακών ύποχρεώσεων τών ελληνικών πλοίων.

(2) Τό ότι τό Ν.Δ. 567/48 και τά μέτρα παρεμποδίσσεως του άπόπλου τών πλοίων, έφέροντο ως όφειλόμενα εις έπεμβάσεις ξένων παραγόντων, άπετέλεσε πρόσθετον αίτιον, λόγω τής δημιουργηθείσης τότε έντυπώσεως ότι αί κυβερνήσεις τής χώρας δέν ήσαν έλεύθεραι νά χειρίζωνται τά θέματα τής έμπορικῆς ναυτιλίας κατά τρόπον άνταποκρινόμενον προς τά μακροπρόθεσμα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, άλλ' ήσαν ύποχρεωμένα νά υλοθετοϋν λύσεις έπιζημίους διά τά συμφέροντα τής ελληνικής οικονομίας και τής χώρας.

(3) Βλ. σχετ. Α. Γεωργίου και Α. Γερολιά «Η νομοθεσία περι του νομισματος και συναλλάγματος» 1948, ίδια κεφ. Α, Β, Γ και άποφάσεις νομισματικής έπιτροπῆς. "Επιπροσθέτως, έπεχειρήθη ή εισαγωγή εν 'Ελλάδι και εραχμοποιήσις τών εις τό έξωτερικόν ελληνικών περιουσιών. "Ως μέσον έξαναγκασμού προεβλήθη υπό του ΝΓ ψηφίσματος, ή έπιβολή έφ' άπταξ εισφοράς 20ο/ο επί του συνόλου τών εν τῆ άλλοδαπῆ περιουσιακών στοιχείων τών ύποχρέων προς εισαγωγήν αυτών εν 'Ελλάδι. Δοθέντος ότι τό ναυτιλιακόν κεφάλαιον δέν ήδύνατο νά εισαχθῆ εις τήν 'Ελλάδα, άφοϋ εις τό έξωτερικόν, άναποφεύκτως, δρᾶ και κινείται, έδει ή έμπορικῆ ναυτιλία νά υποστηῆ τήν κατά ποσοστόν 20ο/ο φακίδευσιν τών κεφαλαίων της. "Η έγερθείσα καθολική υπό του άποδήμου ελληνισμϋ αντίδρασις παρημπόδισε τελικώς τήν εφαρμογήν του μέτρου.

τρέπετο εἰμὴ μετὰ κρατικὴν ἄδειαν συνήθως μὴ χρηγουμένην'.

δ) Τὰ κρούσματα ἀναρχικῶν καὶ ἀντιπειθαρχικῶν ἐκδηλώσεων ἐποπλασιασίσθησαν ἐπικινδύνως*. Συχναὶ ἐκ τούτου ἐσημιοῦντο καθυστερήσεις, δημιουργήσασαι ἀβεβαιότητα περὶ τὴν ἱκανότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου πρὸς ἔγκαιρον ἐκτέλεσιν τῶν διὰ τῶν ναυλοσυμφῶνων ἀναλαμβανομένων δι' αὐτὸ ὑποχρεώσεων. Ἡ τάξις ἀποκατεστάθη βραδύτερον ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλ' αἱ συνέπειαι τῆς προηγουμένης καταστάσεως ἐβράδυνον νὰ ἐξαλειφθῶν.

ε) Ἡ ὀξυτάτη ἀντιδικία μεταξύ τοῦ κράτους καὶ πλείστων ἐκ τῶν κυρίων παραγόντων τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἣτις ἀπεμάκρυνεν αὐτοὺς ὀλοκληρωτικῶς ἐξ Ἑλλάδος, ἀφοῦ οὐδ' ἐπίσκεψιν ταύτης ἠδύνατο οὗτοι νὰ ἐπιχειρήσουν, καταδικώμενοι λόγῳ τῆς εἰς βάρος των ὑπάρξεως ἐκκρεμῶν ἐνταλμάτων καὶ καταλογιστικῶν πράξεων*.

στ) Τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον, συνεπεία τῶν μεταβολῶν εἰς τὰς συνθήκας τῆς ἐπανδρώσεως καὶ διαχειρίσεως αὐτοῦ, ἔπαυσε νὰ εἶναι εὐθηνότερον ὡς πρὸς τὰς δαπάνας τῶν πληρωμάτων ἔναντι τῶν κυρίων ἀνταγωνιστῶν αὐτοῦ, ἐν πολλοῖς δὲ περιήλθεν εἰς δυσμενεστέραν ἔναντι αὐτῶν μοίραν*.

ζ) Εἰς ταῦτα πάντα, προσετίθεντο αἱ συνέπειαι ἐκ τῆς γενικωτέρας ἀβεβαιότητος κατὰ τὰ ἔτη 1946-1949.

Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τ' ἀνωτέρω, οἰκονομικοὶ συνδυασμοὶ οἵτινες ἦσαν τελείως ἀδύνατοι ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐπετυγχάνοντο εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν «σημαίων εὐκολίας» ἢ καὶ πλοίων ὑπὸ τὴν Βρετανικὴν ἢ Ἀμερικανικὴν σημαίαν. Ὡφείλεν, ὅθεν, τὸ ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν κεφάλαιον νὰ ἐπιλέξῃ μετὰ τῆς ἀδρανείας ἐν ἀναμονῇ εὐνοϊκωτέ-

(1) Τὸ πρῶτον σοβαρὸν βῆμα ἀπομακρύνσεως ἐκ τῆς πολιτικῆς τοῦ ἐντόνου κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ ὡς πρὸς τὴν πρὸς ἄλλοδαποὺς ὑποθήκευσιν καὶ ἐκποίησην τῶν πλοίων, ἐλήφθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 302/29.4.49 Π.Υ.Σ., κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 1461/50, δι' ἣς ἀπηλλάγησαν παντὸς σχετικοῦ περιορισμοῦ τὰ ἀπὸ τῆς 12 Ἀπριλίου 1949 καὶ μετέπειτα νηολογούμενα ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὰ πλοία.

(2) Βλ. Ἀρχεῖα Υ.Ε.Ν. καὶ χαρακτηριστικῶς ὑπ' ἀριθ. 2128/23.8.45 καὶ 1113 ἀπὸ 25.7.46, 1558/10.12.46, 476/1.5.47 ἀναφορὰς Προξενικοῦ Λιμενάρχου Κάρδιφ καὶ 591/15.7.46 ὁμοίαν Π. Α. Λίβερπουλ. Ἐπίσης Ν. Σταμπολῆ «Τὸ ναυτεργατικὸν μας πρόβλημα» εἰς Ν. Χρονικὰ τεύχος 313/72/15.6.48. Ἐπίσης ὄργανον τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. Κάρδιφ «Ναυτεργάτης» ἐτῶν 1945-47. Ἐπίσης ὑπ' ἀριθ. 268/14/18.2.47 ἀνακοίνωσιν Ο.Ε.Ν.Ο. Ἐπίσης ἔκθεσιν ἐνώσεως ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας διακομματικὴν ἐπιτροπὴν-Ἀθῆναι 1948 σ. 44. ἐπ.

(3) Διεκόπη τοιαυτοτρόπως, κάθε ἐπαφή αὐτῶν μετὰ τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητος καὶ νοοτροπίας καὶ ἐδημιουργήθησαν εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν, παρὰ πλείστων ἐφοπλιστῶν, εὐρείας ἐκτάσεως οἰκονομικὰ συμφέροντα, τὰ ὁποῖα συνέδεσαν αὐτοὺς ἰσχυρότερον πρὸς τὰς ξένας χώρας ἢ πρὸς τὴν Ἑλλάδα.

(4) Χαρακτηριστικαὶ εἶναι αἱ κατωτέρω συγκρίσεις:

ρων συνθηκών διά τήν ἑλληνικήν σημαίαν ἢ τῆς στροφῆς πρὸς ἐπενδύσεις εἰς πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας διά τῆς χρησιμοποίησεως τῶν συνδυασμῶν οὓς ἡνύθει ἡ διεθνῆς ἀγορά.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων διαπιστοῦται, νομίζομεν, ὅτι ἡ ἑλληνική ναυτιλιακὴ πολιτικὴ διέπραξε, κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη, τὸ σφᾶλμα νὰ λησμονήσῃ τὰ βασικὰ μειονεκτήματα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορι-

(α) Συγκριτικὸς πίναξ μισθολογίων εἰς δολλάρια τῶν κυρίων συμμαχικῶν σημαίων ἐν ἔτει 1944.

Βαθμὸς καὶ ειδικότης	Σ η μ α ῖ α ι					
	Ἑλληνική	Ἀγγλική	Νορβηγ.	Ὀλλανδ.	Σουηδ.	Γαλλική
Ἵποπ/ρχος	255	156	184	193	330	180
Ἄνθ/ρχος	210	134	166	154	266	124
Β' Μηχανικός	255	156	168	187	320	124
Γ' »	210	134	151	146	255	-
Ραδ/τῆς	255	130	136	104	216	-
Ναύκληρος	128	100	119	111	181	110
Ξυλουργὸς	138	109	119	111	181	105
Ναύτης	112	96	115	104	178	94
Ναύτης μὴ πτυχ.	-	80	96	87	161	86
Λιπαντῆς	128	100	97	107	178	105
Θερμαστής	120	100	116	104	178	97
Μάγειρος	144	110	125	135	184	106

(Πηγή: U.S.A. War shipping administration. Comparative analysis of the rates e.t.c. of marine personnel - 1944).

β) Συγκριτικὸς πίναξ ἑλληνικοῦ καὶ βρετανικοῦ μισθολογίου 1939 καὶ 1947.

Βαθμὸς ειδικότης	Μισθολόγιον 1939		Σχέσις ἑλλην. ἐναντι Ἀγγλικ.	Μισθολόγιον 1947		Σχέσις ἑλλην. πρὸς Ἀγγλικ.
	Ἑλλην.	Ἀγγλικόν		Ἑλλην	Ἀγγλικόν	
Ἵποπ/ρχος	17. 0.0	20.16.3	81ο/ο	63.15.0	39. 0.0	163ο/ο
Ἄνθυπ/ρχος	14. 0.0	16. 6.3	86ο/ο	52.10.0	32. 0.0	163ο/ο
Μηχανικ. Β'.	17. 0.0	20.16.3	81ο/ο	63.15.0	39. 0.0	163ο/ο
Μηχανικ. Γ'.	14. 0.0	16. 6.3	86ο/ο	52.10.0	32. 0.0	163ο/ο
Ραδ/τῆς	14. 0.0	13.16.3	101ο/ο	63.15.0	32. 0.0	199ο/ο
Ναύκληρος	8. 0.0	10.10.0	76ο/ο	32. 0.0	23. 0.0	139ο/ο
Ξυλουργὸς	8. 0.0	11.10.0	69ο/ο	32. 0.0	25. 0.0	128ο/ο
Ναύτης	7. 0.0	9. 0.0	78ο/ο	28. 0.0	20. 0.0	140ο/ο
Ἀρχ/στῆς	8.10.0	10.10.0	81ο/ο	34. 0.0	22.10.0	156ο/ο
Θερμαστής	7.10.0	9.10.0	70ο/ο	30. 0.0	20.10.0	146ο/ο
Μάγειρος	9. 0.0	12.10.0	72ο/ο	36. 0.0	25. 0.0	174ο/ο
Θαλαμ/λος	8. 0.0	13.10.0	59ο/ο	32. 0.0	27. 0.0	119ο/ο

(Ἵπολογισμοὶ ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων YEN/NEE)

κῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἀνάγκην ἐξουδετερώσεως αὐτῶν. Παρεγνώρισε προσέτι, τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία ὑγροῦ καὶ ξηροῦ φορτίου, οὕσα κατ' ἐξοχὴν διεθνῆς τὴν μορφήν καὶ ἐργαζομένη ἐν ἐλευθέρῳ καὶ ὀξυτάτῳ ἀνταγωνισμῷ, εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐπιζήση πλὴν ἐὰν ἔχη ὑψηλὸν βαθμὸν ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος καὶ ἀπολαμβάνη τοῦ μεγίστου βαθμοῦ ἐλευθερίας εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ὑποθέσεων τῆς, πρὸς ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐκάστοτε εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν διαμορφουμένων καταστάσεων καὶ συνθηκῶν. Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, δὲν ἔλαβεν ἐπίσης ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ ἀστάθεια τῆς ἐργασίας καὶ αἱ μεγάλαι διακυμάνσεις αἰτινες ἀποτελοῦν τὰ βασικὰ γνωρίσματα τὰ χαρακτηρισίζοντα τὴν ἐλευθέραν φορτηγὸν ναυτιλίαν καὶ εἶναι ἱκαναὶ νὰ ἐξαφανίσουν, ἐν ἐλαχίστῳ διαστήματι, τὰ μεγαλύτερα κέρδη καὶ ἀποθεματικά, δύνανται ἐπιτυχῶς νὰ ἀντιμετωπισθῶσι μόνον ὅταν ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις εἶναι ἐλευθέρα νὰ λαμβάνη, εἰς τὸν δέοντα χρόνον, μετὰ τῆς ἀναγκαιούσης ταχύτητος καὶ ἄνευ κρατικῶν παρεμβάσεων καὶ περιορισμῶν, τὰς καταλλήλους ἀποφάσεις.

Εἶναι πάντως ἀληθὲς ὅτι κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἐτῶν 1946-49, τὸ κράτος ἔλαβεν ὑπὲρ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας μέτρα τινά, ἅτινα ἀναμφισβητήτως ἦσαν εὐρυτάτης σημασίας καὶ χάρις εἰς τὰ ὁποῖα ἀπεκτήθησαν πλοῖα, εἰς τὰ κέρδη τῶν ὁποίων ἐθεμελιώθη ἡ μετέπειτα ραγδαία ἀνάπτυξις τῆς ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος. Ἐξέδωκε τοὺς Α.Ν. 747/1945 καὶ Ν.Δ. 150/1946 καὶ κατ' ἐφαρμογὴν αὐτῶν, παρέσχε πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν τὴν ἐγγύησίν του', ἐπιτρέψασαν τὴν ἐπίπιστώσει διὰ τὸ 75% τῆς ἀξίας τῶν πλοίων ἀπόκτησιν παρὰ τῶν ἐλλήνων πλοιοκτητῶν τῶν 100 πλοίων τύπου Liberty, χάρις εἰς τὴν ὁποίαν ἐπανῆλθον εἰς τὰς ἐργασίας των 3.500—4.000 ἀνεργοὶ ναυτικοί.

Ἐξ ἄλλου, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ Ν.Δ. 469/47 ἐπραγματοποιήθη ἡ ἐκποίηση τῶν ἐκ τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων περιελθόντων εἰς τὴν κυριότητα τοῦ δημοσίου δεκάδων πλοίων μικρᾶς χωρητικότητος ἐπὶ πιστώσει κατὰ ποσοστὸν 50% τῆς ἀξίας αὐτῶν, ἐφ' ὅσον οἱ ἀγοραστὰι ἦσαν δικαιούχοι ἀποζημιώσεως λόγῳ ἀπωλείας τῶν πλοίων των ἐν ἐπιτάξει.

Τέλος ἡδυνήθη τὸ κράτος νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ὑπὸ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν διάθεσιν τοῖς μετρητοῖς εἰς ἑλληνας πλοιοκτῆτας 7 δεξαμενοπλοίων 16.500 τόν. D.W. πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ οὕτω ἐγένετο ἐν εἰσέτι βῆ-

(1) Ἡ παρασχεθεῖσα ἐγγύησις ἀφεῶρα συνολικὸν ποσὸν \$ 40.000.000, ἐξασφαλίθη δὲ διὰ παραχωρήσεως ἐπὶ τῶν πλοίων δευτέρας ὑποθήκης καὶ καταθέσεως εἰς Λίρας Ἀγγλίας ἀνεγγυήσεως ἐκ 100/ο ἦτοι ἐξ 1,5 ἐκ. λιρῶν περίπου. Ἡ ὑπὸ τοῦ κράτους παρασχεθεῖσα διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν 100 πλοίων Liberty ἐγγύησις δὲν ἤργησε νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς σκανδαλώδης καὶ χαρακτηριστικὴ ἐνέργεια, ἐγερθέντος πρωτοφανοῦς θορύβου κεντρικὴν ἰδέαν ἔχοντος τοῦς φανταστικοῦς κινδύνους, οὓς τὸ κράτος ἀνελάμβανε.

μα πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Παρὰ ταῦτα, ἐν τῷ συνόλω αὐτῆς, ἡ ἀκολουθηθεῖσα πολιτική, ὡς ἀνωτέρω ἐξετέθη, δὲν ἐνεθάρρυνε τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον καὶ συνέβαλεν εἰς τὴν ἀποκοπὴν τῶν ἤδη ἀσθενῶν δεσμῶν αὐτοῦ πρὸς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Οὕτω, λήγοντος τοῦ 1949, ἡ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ναυτιλία, ἐνῶ εἶχεν ἀποκτήσει τὴν μεγαλυτέραν μετὰ τὸν πόλεμον δύναμιν αὐτῆς, εἶχε χωρητικότητα μόνον 1.335.370 κ.ο.χ.¹ ἔναντι 1.837.315 κ.ο.χ. τοῦ 1939, διότι πέραν τῶν τῆ κρατικῆ ἔγγυθις ἢ παρεμβάσει ἀποκτηθέντων ἐξ Ἑνωμένων Πολιτειῶν πλοίων Liberty καὶ δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν ἐκ Γερμανικῶν ἐπανορθώσεων προερχομένων πλοίων, ἐλάχιστα ἦσαν τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἰδιωτικῆ πρωτοβουλία προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν αὐτῆς.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, μόνη αὐτὴ μεταξὺ τῶν ναυτιλιῶν τῶν ναυτικῶν χωρῶν² δὲν εἶχε δυνηθῆ νὰ ἀνακτήσῃ τὸ προπολεμικὸν ὕψος χωρητικότητος³. Ἀληθές εἶναι ὅτι ὑπέστη βαρυτέρας ἢ ἄλλαι συμμαχικαὶ ναυτιλίας ἀπωλείας. Τοῦτο θὰ ἦδύνατο νὰ ἐπιβραδύνη τὸν χρόνον ἀποκαταστάσεως τῶν ἀπωλειῶν της, οὐχὶ ὅμως νὰ παρεμποδίσῃ αὐτὴν καὶ δὴ καθ' ὃν χρόνον ἡ ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότης ηὔξανετο ταχύτατα ὑπὸ διαφόρους ξένας σημαίας.

(1) Πλοῖα 100 κ.ο.χ. καὶ ἄνω

(2) Γερμανίας, Ἰαπωνίας καὶ Ἰταλίας ἐξαιρουμένων, δοθέντος ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ τῶν ἀνασυγκρότησις ἐπὶ ἔτη παρημποδίζετο συνετεταμένως ἀπὸ συμμαχικῶν περιορισμῶν ἐπ' αὐτῶν.

(3) Lloyd's register of shipping - Statistical tables.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1. Ήξειλιξεις έμπορίου.

Κατά τήν μέχρι τοῦ 1957 τριακονταετίαν, ἡ παγκόσμιος παραγωγή ἀγαθῶν ὑπερδιπλασιάσθη¹, ἡ αὔξησις ὁμως αὐτή δέν ὑπῆρξεν ὁμοίομορφος εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς παραγωγῆς, οὐδὲ ἠκολουθήθη ὑπὸ ἀντιστοίχου ποσοστοῦ ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

Ἐκ τῆς διερευνήσεως τῶν ἐξελίξεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας καὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ τήν περίοδον ταύτην, διαπιστοῦται ὅτι κύρια χαρακτηριστικά αὐτῶν ὑπῆρξαν τὰ κάτωθι:

α) *Ἀνισότης εἰς τὸν ρυθμὸν ἀναπτύξεως τῶν βιομηχανικῶν καὶ μὴ βιομηχανικῶν χωρῶν.* Ἐν τῶν κυρίων χαρακτηριστικῶν τῶν μακροχρονίων ἐξελίξεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας μέχρι τοῦ 1957, ὑπῆρξεν ἡ διεύρυνσις τῆς ἀποστάσεως τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν χωρῶν παραγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ τροφίμων ἀφ' ἑτέρου². Ἀξιοσημείωτον, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, εἶναι, ὅτι ὁ ρυθμὸς αὔξεσεως τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ὑπῆρξεν ἔντονος καὶ εἰς τὰς χώρας πρωτογενοῦς παραγωγῆς, ἐπιδιωκούσας, ἄλλως τε, τήν ἐκ-

(1) Αὔξησις 1040/ο (Πηγή: UNO - World Economic Survey-1958).

(2) Δείκται ἀναπτύξεως παραγωγῆς (1928 = 100)

Παραγωγή	Παγκοσμίου συνόλου 1955/57	μὴ βιομηχανικῶν	Χωρῶν 1955/57	βιομηχανικῶν
Συνολικὴ παραγωγή	204	173		213
Βιομηχανικὴ »	246	260		245
Πρωτογενὴς »	155	156		155
Ὅμοίως πλὴν πετρελ.	145	146		144

(Πηγή: UNO-World Economic Survey - 1958).

βιομηχάνισιν αὐτῶν. Παρὰ ταῦτα ἡ ἀπόστασις διηυρύνθη, τοῦτο δὲ ὠφείλετο κυρίως εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἡ παραγωγή τροφίμων καὶ πρώτων ὑλῶν - ἥς ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν καθ' ὅλου οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῶν χωρῶν τούτων εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα ἢ εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας - ἠυξήθη εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον μὲ ρυθμὸν σημαντικῶς βραδύτερον ἔναντι τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς. Ὡς συνέπεια τῆς ἐξελίξεως ταύτης, δέον νὰ θεωρηθῇ τὸ γεγονός ὅτι αἱ βιομηχανικαὶ χώραι συμμετέχουν ἤδη εἰς τὰς παγκοσμίους ἐξαγωγὰς κατὰ λόγον σημαντικῶς μεγαλύτερον ἢ κατὰ τὸ 1937¹.

β) Καθυστέρησις εἰς τὸν ρυθμὸν ἀναπτύξεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ διαρθρωτικαὶ μεταβολαί. Σοβαραὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν κατὰ χώρας κατανομήν τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἐπέφερον ὄχι μόνον διαρθρωτικὰς ἀλλὰ καὶ ποσοτικὰς μεταβολὰς εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Διαπιστοῦται πράγματι ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου ὑπῆρξε βραδυτέρα ἢ ἡ αὔξησις τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, μὲ ἀποτέλεσμα ὅτι ἡ σχέσις μεταξὺ αὐτῶν εἶναι ἤδη δυσμενεστέρα ἢ κατὰ τὸ ἔτος 1928², ὀφείλεται δὲ τοῦτο εἰς περιορισμὸν τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰδῶν πρωτογενoῦς παραγωγῆς ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ μεγέθους τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου³. Παρατηρητέον ἐπίσης εἶναι ὅτι ἐκ τῆς συνολικῆς αὔξησεως τῶν

(1)	Παγκόσμιοι ἐξαγωγαὶ (ποσότητες).		
		Δείκτης 1953=100	
Χῶραι	1937	1948	1957
Σύνολον (α)	74	70	131
Βιομηχανικαὶ	66	65	135
Ἐξαγωγικαὶ ἀγαθῶν πρωτογενoῦς παραγωγῆς	90	81	122
Ὁμοίως πλὴν πετρελαίου	101	84	119

(α) πλὴν χωρῶν Ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ.

(Πηγή: UNO - International trade statistics).

(2) Ἐξέλιξις παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ ἐξαγωγῶν. 1928 = 100

Παγκόσμιος παραγωγή	204
Παγκόσμιοι ἐξαγωγαὶ	155

(Πηγή: UNO - World Economic Survey - 1958).

(3) Δείκται αὔξησεως παγκοσμίων ἐξαγωγῶν κατὰ κατηγορίας ἀγαθῶν. 1928 = 100

	1955 - 57
Σύνολον ἐξαγωγῶν	155
Βιομηχανικῶν προϊόντων	203
Εἰδῶν πρωτογενoῦς παραγωγῆς	132
Ὁμοίως ἐξαιρέσει ὑγρῶν καυσίμων	114

(Πηγή: UNO - World Economic Survey - 1958).

παγκοσμίων εξαγωγών ειδών πρωτογενούς παραγωγής κατά την περίοδο 1928 έως 1957, τὸ μέγιστον μέρος αναφέρεται εἰς τὰ ὑγρά καύσιμα καὶ μόνον 14% ἐκπροσωπεῖ τὴν αὐξησιν τῶν λοιπῶν ειδῶν πρωτογενούς παραγωγής.

Ὡς κυριώτερα τῶν αἰτίων τῶν προκαλεσάντων τὴν καθυστέρησιν τῶν εξαγωγῶν τῶν ἀγαθῶν πρωτογενούς παραγωγής ἀναφέρονται:

β.) Ἡ αὐξουσα συμμετοχὴ εἰς τὴν παγκόσμιον βιομηχανικὴν παραγωγὴν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, τῶν ὁποίων αἱ εἰσαγωγικαὶ εἰς πρῶτας ὕλας ἀνάγκαι εἶναι περιορισμέναι ἐν σχέσει πρὸς τὴν παραγωγὴν αὐτῶν καὶ ἀντιστρόφως, ἡ μείωσις τῆς συμμετοχῆς τῆς παραγωγῆς τῆς Εὐρώπης ἢ ἡ ἐξάρτησις ἐκ τῶν εἰσαγωγῶν πρῶτων ὑλῶν εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερα¹.

β₂) Ὁ αὐξανόμενος βαθμὸς αὐταρκειᾶς² τῶν βιομηχανικῶν περιοχῶν εἰς ἀγαθὰ πρωτογενούς παραγωγῆς, πραγματοποιούμενος:

1) Δι' ἠύξημένης ἐγγχωρίου παραγωγῆς. Μεταξὺ τῶν δύο πολέμων, σταθερῶς ἠκολουθήθη, ἰδίᾳ ἐν Εὐρώπῃ, ἡ πολιτικὴ τῆς αὐταρκειᾶς, εἰς ὅ,τι, ἰδίᾳ, ἀφεῶρα τὴν γεωργικὴν παραγωγὴν, περιορισθείσης σημαντικῶς τῆς ἐξαρτήσεως τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας ἐκ τῶν ἀντιστοίχων εἰσαγωγῶν ἐξ ὑπερποντίων χωρῶν³. Πλὴν τούτου διαπιστοῦται, γενικῶ-

(1) Εἰσαγωγὰ πρῶτων ὑλῶν καὶ τροφίμων εἰς χώρας - μέλη Ο.Ε.Ο.Σ καὶ Ἡν. Πολιτείας, κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ συνολικῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

(Μέσοι ὄροι ἐτῶν 1955-57)

Προϊόντα	Χῶραι Ο.Ε.Ο.Σ	Η.Π.Α.
Κακάο	46	27
Ζάχαρις	24	44
Σίτος	25	—
Βάμβαξ	24	3
Ἐριον	48	11
Γιούτη	22	3
Φυσικὸν ἐλαστικόν	35	31
Χαλκός	53	7
Κασσίτερος (συμπεπυκν.)	43	5
Ἀκατέργαστον πετρέλαιον	27	11

(Πηγή: OECE - L'Europe et l' economie mondiale - 1960)

(2) Ἐξέλιξις δείκτου συμμετοχῆς πρῶτων ὑλῶν εἰς εἰσαγωγὰς Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Δ. Εὐρώπης.

	1927-29	1955-57
Σύνολον εἰσαγωγῶν	100	100
Ἀναλογία 23 πρῶτων ὑλῶν	36	27

(Πηγή: UNO- International trade statistics - 1958)

(3) Μεταβολαὶ εἰς τὴν προέλευσιν τῶν ἐξ ὑπερποντίων χωρῶν εἰσαγωγῶν τῆς Εὐρώπης:

τερον, ως προς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ τὴν Δ. Εὐρώπην, ὅτι ἐνῶ ἡ κατανάλωσις τῶν κυρίων πρώτων ὑλῶν καὶ τροφίμων ἔχει αὐξηθῆ, μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1929 καὶ 1957, κατὰ 35%, αἱ εἰσαγωγαὶ αὐτῶν ηὐξήθησαν μόνον κατὰ 11%¹.

ii) Δι' ἀντικαταστάσεως φυσικῶν πρώτων ὑλῶν, διὰ συνθετικῶν τοιούτων. Ἡ αὐξησις χρησιμοποίησεως συνθετικῶν πρώτων ὑλῶν, ἀποτελεῖ παράγοντα οὐτινος ἢ σημασίας σὺν τῷ χρόνῳ ἐντείνεται, ἰδίᾳ εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐλαστικοῦ² καὶ τὴν βιομηχανίαν νημάτων³.

iii) Διὰ σχετικῆς μειώσεως τῆς ζητήσεως, τόσον τῶν τροφίμων ὅσον καὶ τινῶν τῶν πρώτων ὑλῶν. Ἡ ζήτησις τροφίμων, παρὰ τῶν ἐχόντων ὑψηλὸν εἰσόδημα κατὰ κεφαλὴν πληθυσμῶν, - ὡς οἱ τῆς Β. Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δ. Εὐρώπης- εἶναι συγκριτικῶς περιορισμένη ἐν σχέσει πρὸς τὴν τῶν λαῶν τῶν ἐχόντων χαμηλὸν ἐπίπεδον διαβιώσεως, ἀνα-

Χῶραι προελεύσεως	1928	1937/38	1956
Ἐξαγωγικαὶ πετρελαίων	3	6	19
» ὀρυκτῶν	7	9	13
» γεωργικ. πρώτων ὑλῶν	42	34	28
» τροφίμων	48	51	40
Σύνολον	100	100	100

(Πηγή: Gatt - International trade - 1956)

(1) UNO - World Economic Survey - 1958 σ. 25)

(2) Ποσοστὸν χρησιμοποίησεως συνθετικοῦ ἐλαστικοῦ ἐπὶ ζητήσεως φυσικοῦ ἐλαστικοῦ.

	1948	1957
Δ. Εὐρώπη	—	32
Ἡν. Πολιτεία	71	172

(Πηγή: International rubber study group, rubber statistical bulletin - London).

(3) Σύνθεσις παγκοσμίου καταναλώσεως νημάτων.

Ἔτη	Βάμβακος	Ἐρίου	Μετάξης	Τεχνητῆς μετάξης	Λοιπῶν τεχνητῶν	Συνόλου
1934-38	80.1	11.4	0.6	7.9	—	100.0
1954-56	68.9	10.2	0.2	18.7	2.0	100.0

(Πηγή: Commonwealth economic committee, Industrial fibres - London 1958).

φέρεται δὲ εἰς ζωϊκὰ προϊόντα', ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς περιορισμένον ἔχοντας τὸ εἰσόδημα πληθυσμῶν ἢ διατροφή στήριζεται εἰς γεωργικὰ τοιαῦτα'. Ἐπιπροσθέτως ἡ ὑπαρξίς ὑψηλοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσοδήματος, συμβαδίζει, ἐπίσης, πρὸς ἠύξημένην ζήτησιν διαρκῶν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν ὡς αὐτοκινήτων, οἰκιακῶν ἠλεκτρικῶν συσκευῶν, ἐπιπλῶν), ἐν σχέσει πρὸς τὴν τοιαύτην τῶν ἀμέσως ἀναλωσίμων εἰδῶν. Ἡ τάσις αὕτη ἐπιφέρει, ὡσαύτως, μείωσιν ζήτησεως πρώτων ὑλῶν καὶ τροφίμων*.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὰ μετὰ τὸν δεῦτερον παγκόσμιον πόλεμον, ἰδίᾳ, ἔτη, ἐπραγματοποιήθη σοβαρὰ μεταβολὴ εἰς τὴν διάρθρωσιν τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, διὰ τῆς ταχείας ἀναπτύξεως ἐκείνων τῶν βιομηχανιῶν αἵτινες ἀναλίσκουσι ὀλιγωτέρας πρώτας ὕλας, ἐνῶ παραλλήλως διὰ τῆς τελειοποιήσεως τῶν μέσων καὶ μεθόδων παραγωγῆς καὶ ἐπεξεργασίας τῶν πρώτων ὑλῶν, ἐξασφαλίζεται πληρεστέρα ἢ πρότερον

(1) Θερμίδες λαμβανόμεναι κατὰ κεφαλὴν ἐκ ζωϊκῶν τροφῶν.

Χῶραι	1950-51	1956-57
Μ. Βρετανία	797	928
Ἑλβετία	844	861
Δ. Γερμανία	524	660
Γαλλία	619	788
Ἑλλάς	191	284
Πορτογαλία	131	163
Τουρκία	149	147
Ἡν. Πολιτεῖαι	983	1116

(Πηγή: UNO-Economic Survey of Europe in 1958, appendix A, table I.)

(2) Σύνθεσις τροφῆς πληθυσμῶν εὐρωπαϊκῶν τινῶν χωρῶν καὶ Η.Π.Α.
(Ἑκατοστιαία σύνθεσις θερμίδων)

	Δημητριακὰ	Ζωϊκὰ	Λοιπὰ	Θερμίδες
	Γεώμηλα	πλὴν βουτύρου		
Μ. Βρετανία	32	29	39	3270
Ἑλβετία	36	28	36	3150
Σουηδία	32	28	40	2970
Γαλλία	43	27	30	2920
Ἡν. Πολιτεῖαι	24	36	40	3150
Ἑλλάς	58	11	31	2600
Γιουγκοσλαβία	72	11	17	2710
Τουρκία	73	6	21	2670

(Πηγή: UNO - Economic Survey of Europe 1958).

(3) Συνεπεία τῶν ἐξελίξεων τούτων, ἡ συμμετοχὴ τῶν χωρῶν τῶν παραγωγικῶν ἀγαθῶν πρωτογενοῦς παραγωγῆς εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ἐμειώθη κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ὡς κατωτέρω.

1950	43.0
1955	39.9
1959 (ἐξάμηνον)	34.2

(Πηγή: UNO-International trade statistics).

(4) UNO-World Economic Survey 1958 σ. 21.

άξιοποίησις αὐτῶν καὶ οἰκονομία καυσίμων, μειουμένης οὕτω, δι' ἴσην ποσότητα παραγομένου προϊόντος, τῆς ποσότητος τῆς χρησιμοποιουμένης πρώτης ὕλης καὶ ἐνεργείας¹.

γ) Ἡ ἐμφάνισις νέων πηγῶν παραγωγῆς ὡς πρὸς τινα τῶν κυρίων ἀγαθῶν. Εἰς ἱκανὰς περιπτώσεις, ἡ αὐξήσις τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς ζήτησεως διαφόρων ἀγαθῶν, συνεβάδισε πρὸς ἀνακάλυψιν νέων πηγῶν² παραγωγῆς, ἡ γεωγραφικὴ δὲ αὐτῶν θέσις, ὑπῆρξεν, ἐνίοτε, τοιαύτη, ὥστε νὰ προκαλέσῃ σημαντικὰς διαρθρωτικὰς μεταβολὰς εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ μεταβολὰς εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος συνεπεῖα αὐξήσεως ἢ περιορισμοῦ τῶν διανυομένων ἀποστάσεων. Ὅμοια ἀποτελέσματα, εἰς ἄλλας περιπτώσεις, προεκλήθησαν ἐκ τῆς μεταβολῆς τῆς θέσεως τῶν κυρίων ἐξαγωγικῶν χωρῶν, ὡς πρὸς τὸν βαθμὸν συμμετοχῆς αὐτῶν ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ἐξαγωγῶν ἀγαθῶν πρωτογενοῦς παραγωγῆς ὡς τὰ δημητριακὰ³, οἱ γαιάνθρακες⁴, τὸ πετρέλαιον⁵. Βαθύτατοι ὑπῆρ-

(1) Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1929/1958 ἡ παγκόσμιος βιομηχανικὴ παραγωγή (Κίνας μὴ περιλαμβανομένης) ἠύξθη κατὰ 154% ἐνῶ ἡ χρησιμοποίησις ἐνεργείας κατὰ 116% (πετρελαίου 345%)-(UNO-World Economic Surveys).

(2) Ὡς χαρακτηριστικὰς τῶν τοιούτων μεταβολῶν σημειοῦμεν:

α) τὰς ἐξαγωγὰς σιδηρομεταλλευμάτων. Αἱ ἐξαγωγαὶ τῶν νέων παραγωγικῶν χωρῶν Καναδᾶ, Βενεζουέλας, Βραζιλίας, Ἰνδίας, Σιέρρας Λεόνε, ἠύξθησαν μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1953-56 ἀπὸ 13.3. ἐκ. εἰς 34.7. ἐκ. τόννων.

(UNO-Yearbook of international trade statistics-1956)

β) τὴν παραγωγὴν τῶν μὴ σιδηρούχων μεταλλευμάτων, οἱ δεικταὶ τῆς ὁποίας ἐσημείωσαν κατὰ τὸ 1955/57 καὶ κατὰ περιοχὰς τὰς κάτωθι ἐξελίξεις (1927/29 βᾶσις 100)

Μετάλλευμα	Παγκόσμιος Παραγωγή	Βιομ. χῶραι	Ν. Ἀμερικὴ	Λοιπαὶ χῶραι	Ἀφρικὴ
Βωξίτης	950	361	2.400	7.915	-
Χαλκός	168	133	136	150	525
Ψευδάργυρος	165	132	29	212	850
Μόλυβδος	111	77	14	181	-

(Στηρίζεται εἰς πίνακα 8, UNO-World Economic Survey 1958).

(3) Μεταβολαὶ εἰς τὰς ἐξαγωγὰς δημητριακῶν μεταξὺ 1927/29 καὶ 1955/57

(εἰς ἐκ τόννων)

Εἶδος	Ἦν. Πολιτεία	Καναδᾶς	Ἀργεντινὴ	Αὐστραλία	Ν. Ἀφρικὴ
Σίτος	+7.4	- 1.1	- 2.9	+0.1	-
Ἀραβόσιτος	+2.9	-	- 5.9	-	+0.5
Κριθὴ	+2.3	+3.2	+1.1	+0.8	-

(Στηρίζεται εἰς UNO-World Economic Survey 1958, table 10).

(4) Τὴν θέσιν τῆς Μ. Βρετανίας ὡς κυρίου ἐξαγωγέως γαιανθράκων, ἴδια πρὸς τὴν Εὐρώπην, κατέλαβον αἱ Ἦν. Πολιτείαὶ τῶν ὁποίων αἱ ἐξαγωγαὶ ἐφθασαν κατὰ τὸ 1957 εἰς ὕψος 45 ἐκ. τόννων, ἐναντι συνολικῶν βρετανικῶν ἐξαγωγῶν ἐκ 12,7 ἐκ. τόννων (Στοιχεῖα ΟΕΟΣ καὶ British Chamber of shipping-Annual report 1957).

(5) Τὴν θέσιν τῶν μεγίστων ἐξαγωγέων πετρελαίων κατέλαβον ἡ Μέση Ἀνατολὴ καὶ ἡ περιοχὴ Καραϊβικῆς θαλάσσης, ἀντὶ τῶν Ἦν. Πολιτειῶν αἰτίαις μετέπεσαν εἰς

ξαν αί έντεϋθεν επίδράσεις επί τής διαρθρώσεως τοϋ διεθνοϋς έμπορίου καί τής ζητήσεως χωρητικότητος¹.

δ) *‘Η ταχυτάτη αύξησης τής ζητήσεως ύγρων καυσίμων.* ‘Αποτελεί αύτη φαινόμενον, κυριαρχοϋν δχι μόνον εις τās εξελίξεις τοϋ παγκοσμίου έμπορίου καί τής παγκοσμίου οίκονομίας, αλλά καί επί τών εξελίξεων τής παγκοσμίου πολιτικής, λόγω τής γεωγραφικής τοποθετήσεως τών μεγαλυτέρων, έν τῷ κόσμῳ, άποθεμάτων πετρελαίου². Μεταξύ τών έτών 1927 καί 1957 ή παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίων ηύξήθη κατά 508%³, ή δέ συμμετοχή αύτῶν επί τοϋ κατά θάλασσαν διεξαγομένου έμπορίου, άπό 14,8% κατά τὸ 1926, εις 43,8% κατά τὸ 1957⁴.

ε) *‘Η αύξουσα συμμετοχή τών βιομηχανικῶν προϊόντων εις τὸ διεθνές έμπόριον.* ‘Ανεφέρθη άνωτέρω ὅτι έφ’ ὅσον τὸ επίπεδον διαβίωσης τών πληθυσμῶν άνέρχεται, ή ζήτησις μετατοπίζεται έκ τών τροφίμων καί άλλων ειδῶν πρώτης ανάγκης, πρὸς τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα τὰ παρέχοντα τήν άνεσιν. ‘Η τάσις αύτη, ήτις εύχερῶς διαπιστοϋται διά τής συγκρίσεως τής εξελίξεως τών δεικτῶν παγκοσμίου παραγωγῆς, παγκοσμίων εξαγωγῶν καί πληθυσμοϋ (βλ. διάγραμμα 1), ώδήγησεν εις σοβαράν διεύρυνσιν τής συμμετοχῆς τοϋ έμπορίου τών βιομηχανικῶν προϊόντων επί τής συνολικῆς άξίας τοϋ παγκοσμίου έμπορίου⁵.

τήν θέσιν τοϋ κυριώτερου μεμονωμένου εισαγωγέως (BP-Statistical reviews).

(1) Τὸ ὅτι λχ. τήν θέσιν τοϋ κυρίου εξαγωγέως δημητριακῶν καί γαιανθράκων κατέλαβον αί ‘Ην. Πολιτεΐαι, σημαίνει, ὅτι πλὴν έκτάκτων περιπτώσεων τὰ πλοία έκτελοϋν τὸ ταξείδιον έπιστροφῆς κενόν, ένῶ κατά τὸ παρελθόν αί εξαγωγαί βρετανικῶν γαιανθράκων εις Ν. ‘Αμερικὴν καί αί έξ ‘Αργεντινῆς εύρωπαϊκαί εισαγωγαί δημητριακῶν εξησφάλιζον τήν κατ’ άμφοτέρας τās διαδρομὰς άπασχόλησιν μεγάλου μέρους τής έλευθέρως φορτηγοϋ ναυτιλίας.

(2) Ποσοστὸν 77,7% τῶν εξηκριβωμένων παγκοσμίων άποθεμάτων πετρελαίου εύρίσκονται εις τήν περιοχήν τής Μέσης ‘Ανατολῆς (πηγή: B.P. Statistical review of the world oil industry-1958).

(3)	1927	Παραγωγή	177.000.000 τ.
	1957	»	899.300.000 τ.
			(Πηγή: ὡς άνωτέρω)
(4)		Σύνολον φορτίων	‘Υγρά καύσιμα
	1926	470 εκ. τόννων	70 εκ. τόννων
	1957	960 εκ. »	420 εκ. »

(Πηγή: UNO-Statistical year book-1958)

(5) Κατανομή διεθνοϋς έμπορίου (εις χιλιάδας εκ. δολλαρίων-τρέχ. τιμαί).

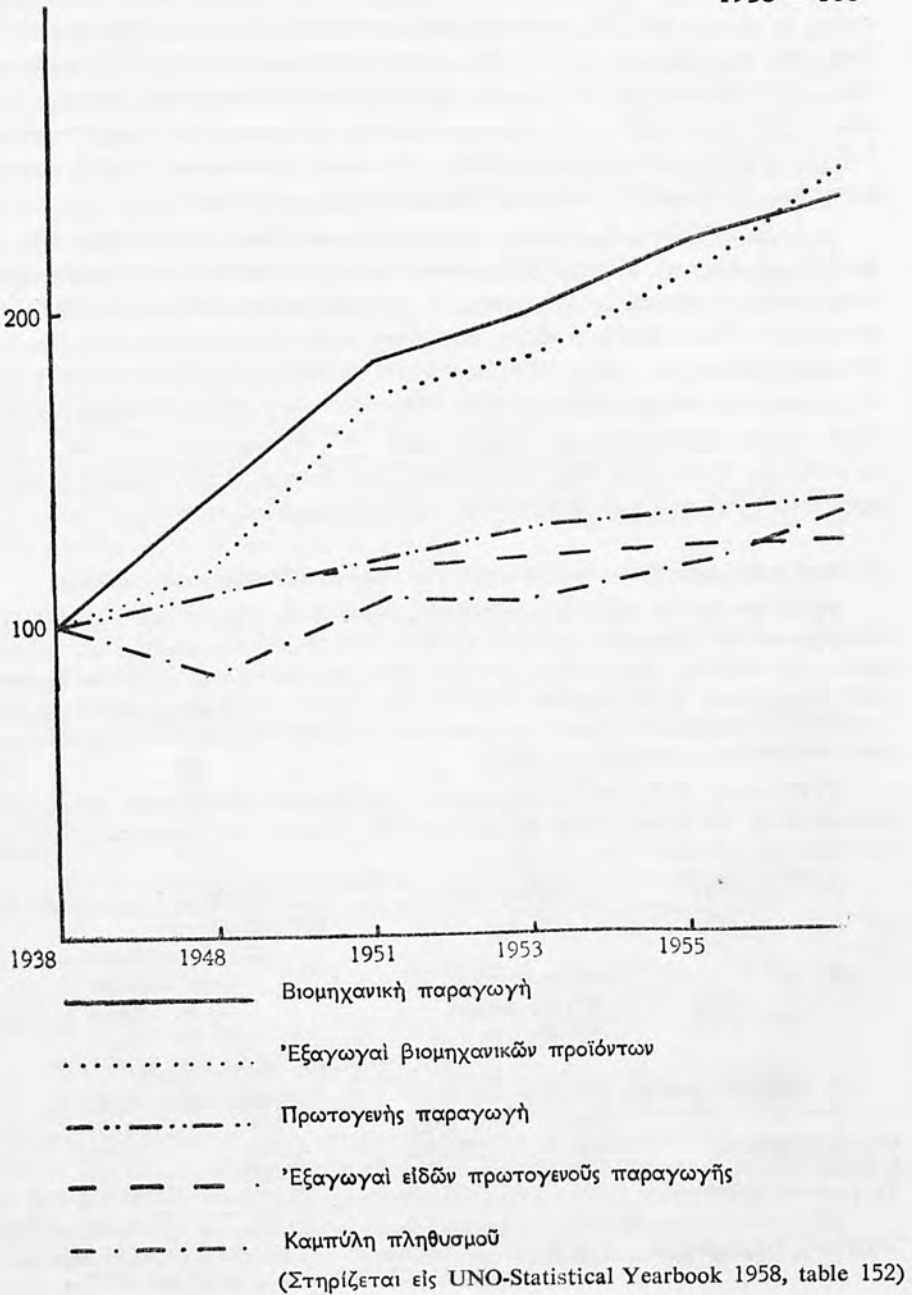
	1938	1948	1955	1957
Βιομηχ. προϊόντα	9.800	23.600	40.900	50.800
Κάύσιμα	1.700	4.900	9.000	11.000
Τρόφιμα καί πρώται ὕλαι	9.200	24.500	32.900	37.000
	20.700	53.000	82.800	98.800
Συμμετοχή βιομηχανικῶν	47.3ο/ο	44.7ο/ο	49.8ο/ο	51.4ο/ο

(Πηγή: UNO-Statistical yearbook-1958)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ Ι

Έξελιξως παγκοσμίου παραγωγής, εξαγωγών και πληθυσμοῦ

1938 = 100



2. Μεταβολαί εις τὴν διάρθρωσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Αἱ ἀνωτέρω διαγραφεῖσαι ἐξελίξεις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, βαθέως ἐπέδρασαν ἐπὶ τῆς διαρθρώσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος. Αἱ κυριώτεροι τῶν πραγματοποιηθεισῶν μεταβολῶν διαγράφονται κατωτέρω :

α) *Ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία.* Ὅταν τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν ἐδημιουργήθῃ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, κύριον προορισμὸν εἶχεν τὴν ἱκανοποίησιν τῆς τότε ἐν ἀναπτύξει ζητήσεως χωρητικότητος πρὸς μεταφορὰν δημητριακῶν καὶ γαιανθράκων, περαιτέρω δέ, τὴν ἱκανοποίησιν τῆς σὺν τῷ χρόνῳ διευρυνθείσης ζητήσεως χωρητικότητος πρὸς διακίνησιν σιδηρομεταλλευμάτων, γεωργικῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ἄλλων ὁμοειδῶν φορτίων ἐξ ἀγαθῶν πρωτογενοῦς παραγωγῆς.

Ἐφ' ὅσον, ὅθεν, ὁ βαθμὸς συμμετοχῆς τοῦ ἐμπορίου τῶν ξηρῶν ὁμοειδῶν φορτίων πρωτογενοῦς παραγωγῆς ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἐξελικτικῶς περιορίζεται, εἶναι φανερὸν ὅτι αἱ ἐντεῦθεν προκαλούμεναι δυσμενεῖς ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, ἐκδηλοῦνται κατὰ πρῶτιστον λόγον εἰς βᾶρος τῆς ἐλευθέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Τὸ παρά ταύτης, ὁμως, ἐπιτελούμενον ἔργον, περιορίζεται, σὺν τῷ χρόνῳ, τῇ ἐπιδράσει καὶ ἐτέρων παραγόντων, κυριώτεροι τῶν ὁποίων εἶναι :

α₁) Ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τῶν φορτηγῶν πλοίων δρομολογιακῶν γραμμῶν, εἰς φορτία ἀποτελοῦντα ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν¹.

α₂) Ἡ σταθερῶς ἀναπτυσσομένη τάσις πρὸς ἐξειδίκευσιν τῶν πλοίων, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας αὐξάνει σταθερῶς ὁ ἀριθμὸς πλοίων ἐχόντων εἰδικὴν τὴν κατασκευὴν πρὸς μεταφορὰν ἐνὸς συγκεκριμένου φορτίου, ἐξ ἐκείνων, ὡς λ.χ. τὰ σιδηρομεταλλεύματα, ἅτινα ἄλλως θὰ διεκινούντο διὰ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν².

α₃) Ἡ αὐξήσις τῶν πλοίων βιομηχανικῶν μεταφορῶν (Industrial Carriers) ἥτοι πλοίων ἀνηκόντων εἰς μεγάλα βιομηχανικὰ συγκροτήματα, ἐπὶ σκοπῷ ἱκανοποιήσεως τῶν ἰδίων αὐτῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν

(1) Αἱ σακχάρεις, ἡ δρυζα, πλῆθος γεωργικῶν πρώτων ὑλῶν, διάφορα εἶδη φυλείας καὶ ἄλλα ὁμοειδῆ φορτία, ἀποτελοῦν, ἀπὸ πολλοῦ ἤδη χρόνου, ἀντικείμενα μόνιμου ἐνδιαφέροντος τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν. Ἐπιπροσθέτως, εἰς τὰς δρομολογιακὰς ἐκείνας γραμμὰς εἰς τὰς ὁποίας, λόγῳ μεγάλης πυκνότητος δρομολογίων, δὲν ὑφίσταται ἐπάρκεια γενικῶν φορτίων πρὸς συμπλήρωσιν τῶν κυτῶν τῶν πλοίων, δημητριακὰ ἄλλα καὶ γαιάνθρακες ἀκόμη, συμπληρώνουν τὰ ὑφιστάμενα κενὰ διὰ τῆς προσφορᾶς πρὸς τοὺς φορτωτὰς εὐνοϊκῶν διὰ αὐτοὺς δρους.

(2) Ὁ στόλος τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων πλοίων, ἔχει δύναμιν 282 πλοίων 5.096.800 τ. D.W.

(Πηγή: Westinform shipping report-No 154)

εις πρώτας ύλας και καύσιμα, αιτινες άλλως θα ικανοποιούντο υπό τής ελευθέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Υπό συνθήκας ὡς αἱ ἀνωτέρω διαγραφείσαι, ἀναπόφευκτον εἶναι ὅτι ἡ ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία, δὲν ἠδυνήθη νὰ παρακολουθήσῃ τὸν ρυθμὸν ἐξελίξεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐναντι 22.7 ἐκ. κ.ο.χ. κατὰ τὸ 1914¹, εἶχεν αὕτη κατὰ τὸ 1957 δύναμιν 20.1 ἐκ. κ.ο.χ. ἤτοι κατὰ 8.8% μικρότεραν, ἐνῶ κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἠύξθη κατὰ 226%².

β) *Στόλος δεξαμενοπλοίων.* Αὕτη καθ' ἑαυτὴν, ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἀλματικὴ αὔξησις τῆς ζητήσεως ὑγρῶν καυσίμων, θὰ ἦτο ἀρκετὴ διὰ νὰ προκαλέσῃ κατάστασιν ἐντονωτάτης ζητήσεως χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, ἰκανὴν ὅπως δημιουργήσῃ προϋποθέσεις ταχείας αὔξεσεως τοῦ στόλου αὐτῶν. Συνδυάζεται, ἐν τούτοις, ἡ ἠύξημένη ζήτησις τῶν πετρελαίων, πρὸς αὔξησιν καὶ τῶν διανυομένων ἀποστάσεων. Ὑπολογίζεται ὅτι τὸ μέσον μήκος τῶν διαδρομῶν πρὸς μεταφορὰν πετρελαίου, ἠύξθη ἀπὸ 2680 μίλλια κατὰ τὸ 1937, εἰς 3050 μίλλια κατὰ τὸ 1954³. Θεμελιώδους σημασίας ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν καθ' ὅλου διεξαγωγὴν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν πετρελαίου κατὰ τὴν μετὰ τὸν δεῦτερον παγκόσμιον πόλεμον περίοδον, ὑπῆρξεν ἡ ἐγκατάστασις εἰς τὴν Δ. Εὐρώπην, ἤτοι μακρὰν τῶν παραγωγικῶν κέντρων, διῦλιστηρίων εἰς μεγάλην κλίμακα.

Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1948 καὶ 1957, ἡ ἐτησία δυναμικότης τῶν διῦλιστηρίων τῶν χωρῶν μελῶν Ο.Ε.Ο.Σ., ἠύξθη ἀπὸ 17.5 ἐκ. τόννων εἰς 159 ἐκ. τόννων⁴. Ἡ ἐξέλιξις αὕτη ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μετάπτωσιν τῶν Ἑν. Πολιτειῶν εἰς τὴν θέσιν τοῦ κυριωτέρου μεμονωμένου εἰσαγωγέως ἀκατεργάστου πετρελαίου, προεκάλεσε ζήτησιν τούτου εἰς μεγάλην κλίμακα, ἰκανοποιουμένην, ὡς πρὸς μὲν τὴν Δ. Εὐρώπην κυρίως ἐκ τῆς Μ. Ἀνατολῆς⁵, ὡς πρὸς δὲ τὰς Ἑν. Πολιτείας ἐκ τῆς περιοχῆς

(1) F. Fisser «Tramp Shipping» 1957 σ. 21 ἐνθα ἀναφέρονται καὶ αἱ πηγαὶ ἐξ ὧν ἐλήφθησαν τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα.

(2) 1914	49.1 ἐκ. κ.ο.χ.
1957	110,2 ἐκ. κ.ο.χ.

(Πηγή: Lloyd's register of shipping)

(3) «Fuel for the world's ships» εἰς Petroleum Press Service-May 1958.

(4) Πηγαί: OEEC-Europe's need for oil-1958 καὶ BP-Statistical review of the world oil industry-1958.

(5) OEEC-Europe's need for oil-1958, ἐνθα ὑπολογίζεται ὅτι μέχρι τοῦ 1957, ποσοστὸν 74% τῶν Δ. Εὐρωπαϊκῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου προέλευσιν εἶχον τὴν Μέσην Ἀνατολήν.

Καραϊβικής θαλάσσης¹, ήτοι εκ μεγάλων αποστάσεων.

Συνεπεία των άνω εξελίξεων, τó μικροϋ μεγέθους δεξαμενόπλοιοι, τó μεταφέρουν ποικιλίαν κατειργασμένων πετρελαιοειδών, τó όποιοι προπολεμικώς εδέσποζε των μεταφορών ύγρών καυσίμων, άντικατεστάθη εις τόν ρόλοι του κυρίου μεταφορικού μέσου, ύπό πολυαρίθμων ύπερδεξαμενοπλοίων, των ταχέων τούτων μέσων μεταφοράς των εξασφαλιζόντων χαμηλόν μεταφορικόν κόστος δια τής σταθεράς και πλήρους άπασχολήσεως αύτων εις μεταφοράς εκ των κέντρων παραγωγής προς τά κέντρα έπεξεργασίας πετρελαίου.

Ή σταθερότης τής άπασχολήσεως των ύπερδεξαμενοπλοίων, διευκόλυνεται όχι μόνον εκ του μεγάλου όγκου των έτησίως διακινουμένων ποσοτήτων, αλλά και εκ του ότι τóσον τó εμπόριοι όσον και αί μεταφοραί των ύγρών καυσίμων, εύρίσκονται εις χείρας των μεγάλων διεθνών συγκροτημάτων παραγωγής πετρελαίου, διενεργούντων μεταφοράς εις μεγάλην κλίμακα επί τής βάσει συγκεκριμένων προβλέψεων και προγραμμάτων, δια πλοίων κυρίως, ιδιοκτητών² ή άνηκόντων μόν εις άνεξαρτήτους πλοιοκτήτας, έλεγχομένων όμως παρά των έταιριών πετρελαίου δια χρονοναυλώσεων άναφερομένων, συνήθως, εις μακρά χρονικά διαστήματα³.

Ή τοιαύτη μορφή όργανώσεως των μεταφορών πετρελαίων, διηκόλυε τά μέγιστα τήν άνάληψιν των εύρυτάτων ναυπηγικών προγραμμάτων, τά όποια ήσαν άπαραίτητα προκειμένου ό διεθνής στόλος δεξαμενοπλοίων νά καταστή ίκανός όπως άνταποκριθί εις τήν ραγδαίως, μέχρι του 1957, αύξηθείσαν ζήτησιν και έξησφάλισε τήν αύξησιν του στόλου, έντός τής δεκαετίας 1948-1958, κατά 123%⁴. Διότι ή δια των μακροχρονίων ναυλώσεων, άκόμη και πλοίων ύπό ναυπήγησιν ή παραγωγείαν τελούντων, εξασφαλιζόμενη σταθερότης άπασχολήσεως και έξυπηρέτησις των προς ναυπήγησιν αύτων άναγκαιούντων κεφαλαίων, όχι μόνον ένεθάρρυνε τήν επένδυσιν των ιδιωτικών κεφαλαίων εις τόν τομέα των δεξαμενοπλοίων άλλ' επίσης τά μέγιστα διηκόλυε τήν δια δανεισμοϋ έξεύρεσιν των άναγκαιούντων κεφαλαίων.

(1) Έπί 80 εκ. τόννων πετρελαίου εισαχθέντων κατά τó 1957 εις τās Ήν. Πολιτείας, 58 εκ. τόν. προήρχοντο εκ τής Καραϊβικής θαλάσσης (BP-Statistical review of the world oil industry-1957).

(2) Κατά τó 1957, ύπό τήν ιδιοκτησίαν των έταιριών πετρελαίου έτέλει ποσοστόν 36.1% του παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων (BP-Statistical review κλπ. 1957).

(3) OEEC-Report on the freight market-Paris 1958, ένθα ύπολογίζεται ότι ποσοστόν 80% των παγκοσμίων δια θαλάσσης μεταφορών πετρελαίου, διενεργούνται δια πλοίων είτε άνηκόντων εις τās έταιρείας πετρελαίων είτε έλεγχομένων παρ' αύτων δια χρονοναυλώσεων.

(4) Πηγή: Στατιστικά John Jacobs & Co Ltd.

γ) *Ναυτιλία τακτικών δρομολογιακών γραμμών.* Συνεχής διεύρυνσις τών έξυπηρετούντων τὸ διεθνὲς θαλάσσιον ἔμποριον δικτύων τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν διὰ φορτηγῶν πλοίων, ἀποτελεῖ τὴν τρίτην ἐκ τῶν κυρίων ἐξελίξεων ἐν τῇ διεθνεί ναυτιλίᾳ, ἀποτελεῖ δὲ ἐπακόλουθον τῆς διαπιστωθείσης σταθερᾶς ἀναπτύξεως τοῦ ἔμπορίου τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

Δὲν ὑφίστανται στατιστικαὶ πληροφορίαὶ πρὸς προσδιορισμὸν τῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν χωρητικότητα τοῦ στόλου τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν πλοίων¹. Οἱ ἀκόλουθοι, ὅμως, συλλογισμοὶ ὑποβοηθοῦν τὴν μεθ' ἱκανῆς προσεγγίσεως ἐκτίμησιν τῶν ὡς ἄνω ἐξελίξεων. Κατὰ γενικὴν παραδοχὴν, ἡ ἐλευθέρη φορτηγὸς ναυτιλία θεωρεῖται ὡς ἔχουσα δύναμιν μὴ ὑπερτέραν ἐκείνης ἣν διέθετε κατὰ τὸ 1914, ἤτοι 22.7 ἐκ. κ.ο.χ. Ἐξ ἄλλου, αἱ περιοδικῶς δημοσιευόμεναι, ὑπὸ ἀρμοδίων κατὰ χώρας ἀρχῶν, ἀναλύσεις τῆς συνθέσεως τῶν κυριωτέρων ναυτιλιῶν, καταδεικνύουν ὅτι, λόγῳ, κυρίως, τοῦ ὑπὸ τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν ἀσκουμένου εἰς βάρος τοῦ πλοίου ἀνταγωνισμοῦ, ἡ δύναμις τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας τῶν πλείστων ναυτικῶν χωρῶν, δὲν ἔχει ἀνακτήσει τὴν προπολεμικὴν δύναμιν αὐτῆς. Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τὰς ἀνωτέρω σκέψεις, ἡ μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1938 καὶ 1957 πραγματοποιηθεῖσα αὐξησης τοῦ, πλὴν δεξαμενοπλοίων, παγκοσμίου στόλου, ἐκ 30 περίπου ἐκ. κ.ο.χ.² δέον ὅπως ἀποδοθῆ, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς μέρος, εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν δρομολογιακῶν γραμμῶν, δευτερευόντως δὲ εἰς τὰ πλοῖα εἰδικῶν φορτίων, τῶν ὁποίων ἡ συνολικὴ χωρητικότης εἶναι γνωστὴ.

Ἐν συμπεράσματι, ὑποστηρίζεται ἡ ἄποψις ὅτι τὸ μέλλον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ξηροῦ φορτίου, ἀνήκει κυρίως εἰς τὰ δρομολογημένα φορτηγὰ πλοῖα καὶ εἰς τὰ πλοῖα εἰδικῶν φορτίων. Ἡ ἄποψις αὕτη δὲν σημαίνει, βεβαίως, ὅτι τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πρόκειται νὰ ἐκλείψῃ. Θὰ ἐξακολουθήσῃ τοῦτο διαδραματίζον ρόλον σημαντικὸν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἱκανοποιοῦν τὴν ζήτησιν χωρητικότητος πρὸς μεταφορὰν μεγάλου μέρους τῶν βασικῶν ἐκείνων φορτίων τῶν ἀπαραιτήτων τόσο εἰς τὴν βιομηχανίαν ὅσον καὶ διὰ τὴν διατροφήν τοῦ ταχέως αὐξανομένου πληθυσμοῦ τῆς γῆς. Ἡ συμβολὴ του ὅμως εἰς τὴν διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἔμπορίου θὰ βαίνει ἀσφαλῶς περιοριζομένη.

(1) Ἡ ἐπιτροπὴ ναυτιλιακῶν μεταφορῶν ΟΕΟΣ ὑπολογίζει ὅτι τὰ δύο τρίτα τοῦ παγκοσμίου στόλου πλοίων ξηροῦ φορτίου, ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν πλοίων (OEEC-Maritime transport 1959 σ. 14)

(2) Στοιχεῖα Lloyd's register of shipping.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΗΓΗΘΕΙΣΑΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

1. Ἀναθεώρησις τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἡ σοβαρότης τῆς δημιουργηθείσης ἐκ τῶν δυσμενῶν ἐξελίξεων τῆς πρώτης μεταπολεμικῆς περιόδου καταστάσεως, ἐπέβαλε τὴν ἀντιμετώπισιν, διὰ ριζικῆς ἀναθεωρήσεως τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τοῦ ἐνδεχομένου προοδευτικοῦ μαρασμοῦ τῆς ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῆς ναυτιλίας¹.

Ἡ κατὰ τὸ 1948 σύστασις διακομματικῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην τοῦ θέματος καὶ διατύπωσιν συμπερασμάτων ἐφ' ὧν ἤθελε στηριχθῆ ἡ διαμόρφωσις νέας διακομματικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, καταδεικνύει ὅτι ἡ ἀνάγκη ἀντιδράσεως εἶχεν, ἤδη, γίνεαι ἔκτοτε ἀντιληπτὴ ὑπὸ τοῦ κράτους.

Τὸ ἔργον τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς δὲν ἀπέδωκεν ἀκριβῶς τὰ προγραμματισθέντα ἀποτελέσματα. Παρὰ ταῦτα, διὰ τῶν παρ' αὐτῇ συζητήσεων καὶ τῶν ὑποβληθεισῶν εἰδικῶν ἐκθέσεων, ἐκ μέρους τῶν ἐισηγητῶν ἐπὶ τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων, τῆς ἐνώσεως ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ἐκπροσώπων τῶν ἄλλων κλάδων τῆς ναυτιλίας, ὄχι μόνον σοβαρῶς συνέτεινε αὕτη εἰς τὴν διερεύνησιν τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν

(1) Ἀπὸ τοῦ 1949 καὶ μετέπειτα, ἡ δύναμις τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἐβαινε ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος μειουμένη, ἐνῶ ὁ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας στόλος διωκοῦτο ταχέως.

Ἔτη	Ἑλληνικὴ σημαία (α)	Ξένοι σημαῖαι (β)
1949	1.335.370 κ.ο.χ.	3.534.561 κ.ο.χ.
1950	1.303.687 »	3.944.857 »
1951	1.259.365 »	5.188.230 »
1952	1.270.408 »	5.570.446 »
1953	1.186.877 »	6.333.267 »

(Πηγή: α) Στατιστ. Δελτίον Υ.Ε.Ν. β) Περιοδικὸν «Ναυτ. Χρονικά»)

ζητημάτων, αλλά κατέστησεν ευρύτερον γνωστήν τὴν ὑπαρξίν καὶ φύσιν αὐτῶν, προέβαλε τὴν πολλαπλὴν σημασίαν τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν χώραν καὶ ὑπεβοήθησε τὴν κατανόησιν τῆς ἰδιομορφίας τῶν προβλημάτων της, πάντα δὲ ταῦτα ἔσχον ὡς σημαντικώτερον ἀποτέλεσμα τὴν βαθμιαίαν μεταστροφὴν τῶν διαθέσεων ἔναντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν δημιουργίαν προϋποθέσεων ἐπιλύσεως τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων ἐντὸς κλίματος πολὺ εὐμενεστέρου ἢ πρότερον.

Ἡ ἐν τῷ μεταξὺ ἐπιτευχθεῖσα ἀποκατάστασις γενικωτέρων ὁμαλῶν συνθηκῶν ἐν τῇ χώρᾳ, προσδῶσασα ἔντονον προτεραιότητα εἰς τὰ προβλήματα οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτήσεως αὐτῆς, διηκόλυνε περαιτέρω τὴν κατανόησιν τῆς ἀνάγκης ἀντιδράσεως, ὥστε ἀνελήφθη σοβαρὰ ἡ προσπάθεια πρὸς θεμελίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν νέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς¹.

Ἐν ὄψει τῶν συνθηκῶν ὑφ' ἃς τελεῖ ἀνέκαθεν ἡ ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ τῆς νέας καταστάσεως ἣτις εἶχε δημιουργηθῆ ἐκ τῆς δημιουργίας μεγάλου στόλου ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας, ἡ νέα πολιτικὴ πρωταρχικὸν σκοπὸν εἶχε τὴν ἐπιδίωξιν:

α) διαμορφώσεως διοικητικοῦ καθεστῶτος ἀνταποκρινομένου πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἐξασφαλίζοντος εἰς αὐτὴν τὸν μέγιστον βαθμὸν ἐλευθερίας δράσεως, οὐτινος ἀπόλυτον εἶχεν αὕτη ἀνάγκη, τόσον ὡς ἐκ τῆς φύσεώς της, ὅσον καὶ ἐκ τοῦ ὅτι δρᾷ, σχεδὸν ἐν τῷ συνόλῳ της, μακρὰν τῆς χώρας καὶ τῶν ἐθνικῶν πλαισίων.

β) φορολογικοῦ καθεστῶτος ἀνταποκρινομένου πρὸς τὸ ἰδιόμορφον τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δρώσης κατὰ τὸ σύνολον σχεδὸν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ ἀντισταθμίζοντος τὴν ἀδυναμίαν παροχῆς ὑπὸ τοῦ κράτους οἰασδήποτε ἀμέσου οἰκονομικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ὡς καὶ τὰ οἰκονομικὰ μειονεκτήματα τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῆς ποιότητος τοῦ πλωτοῦ ὕλικου, ἐκ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς χώρας, ἐκ τῆς δυσμενοῦς ἀσφαλιστικῆς μεταχειρίσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου κλπ. Ἀπητεῖτο κατάλληλον φορολογικὸν κίνητρον διευκολύνον τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν συγκέντρωσιν ἀποθεματικῶν πρὸς ἀνανέωσιν καὶ αὐξήσιν τῆς χωρητικότητος της κατὰ ρυθμὸν ταχύτερον ἢ τῶν ἀνταγωνιστῶν αὐτῆς. Τούτων ἐπιτυγχανομένων θὰ ἦρετο ἐν τῶν βασικῶν αἰτίων ἅτινα παρεμπόδιζον τὴν δανειοδότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν διεθνή πιστωτικὴν ἀγοράν.

(1) Χαρακτηριστικὸν τῆς μεταστροφῆς ἢ ὁ κίνδυνος τῆς ὀριστικῆς καταστροφῆς τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας προεκάλεσεν, εἶναι ὅτι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν ἐπρωτοστάτησαν τονίζοντες τὴν ἀνάγκη ἀναθεωρήσεως τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. (Βλ. ἐισηγήσεις πρὸς τὸ 12ον Πανναυτικὸν Συνέδριον καὶ πορίσματα αὐτοῦ).

γ) περαιτέρω ένισχύσεως τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ περιστολῆς τῶν δαπανῶν αὐτοῦ καὶ ἀποκαταστάσεως σχέσεων συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ πληρωμάτων.

δ) ἀποκαταστάσεως σχέσεων συνεργασίας μεταξύ κράτους καὶ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου. Θεμελιώδη, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, ἀξίαν θὰ εἶχεν ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ μετέπειτα δημιουργηθεῖσων αἰτίων ἀντιδικίας μεταξύ αὐτῶν.

ε) ἐδραιώσεως τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου ἐπὶ τὴν σταθερότητα τῆς νέας κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ἡ ποντοπόρος ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἥτις καλύπτει τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἐργαζομένη εἰς διεθνῆ πεδία, πιστοδοτούμενη εἰς τὴν διεθνή κεφαλαιαγορὰν καὶ στηρίζουσα ὅλους, γενικῶς, τοὺς οἰκονομικοὺς συνδυασμοὺς αὐτῆς ἐπὶ δεδομένων κειμένων ἐκτὸς τῶν ἑλληνικῶν πλαισίων, ἐπιτακτικὴν ἔχει τὴν ἀνάγκην σταθερότητος τῶν διεπουσῶν αὐτῆς συνθηκῶν, δυναμένης νὰ ἐξασφαλισθῇ μόνον διὰ τοῦ ἀμεταβλήτου τῶν βασικῶν σκοπῶν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ τῶν θεμελιωδῶν μέσων ἐφαρμογῆς αὐτῆς.

2. Μέτρα ληφθέντα πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς νέας πολιτικῆς.

Ἡ υἱοθέτησις πολιτικῆς καλυπτούσης, κατὰ βάσιν, τὰς ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσας ἀπόψεις, ἀνεγνωρίζετο, σὺν τῷ χρόνῳ, ὡς ἀνάγκη ἔθνικῆς σημασίας ἐξ ὅλων τῶν πλευρῶν, ἡ ἀνανέωσις δὲ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ἐφοπλιστικῶν παραγόντων διὰ τὰ προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς σημαίας, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν, εἶχε σοβαρὰν σημασίαν, διότι ἀπετέλει ἀξιόλογον ἔνδειξιν ὅτι ἡ ὑπὸ ξένας σημαίας παραμονὴ τῶν πλοίων δὲν ἠδύνατο νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔχουσα μόνιμον χαρακτῆρα.

Κυριώτερα τῶν ληφθέντων μέτρων ἦσαν τὰ κάτωθι :

α) Ἐν ἔτει 1951 κατόπιν ἐντατικῶν διαπραγματεύσεων, τὴν πρωτοβουλίαν ἐνάρξεως τῶν ὁποίων εἶχε τὸ κράτος, ὑπεγράφησαν αἱ πρῶται μετὰ τὸν πόλεμον συλλογικαὶ συμβάσεις ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Παραλλήλως, διὰ σειρᾶς μέτρων¹ ἀνεμορφώθη ὁλόκληρος ἡ περὶ ναυτι-

(1) Κατὰ χρονολογικὴν τάξιν δεόν νὰ ἀναφερθῶσιν: α) Ὁ Ν. 1752/51 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας». β) Τὸ Β.Δ. 23.3.51 «περὶ συνθέσεως πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων 4501 τόνν. D.W. καὶ ἀνω. γ) Β.Δ. 11.3.52 «περὶ κωδικοποιήσεως διατάξεων ἀφορῶσων τὸν Π.Π.Κ.Ε.Ν.» δ) Β.Δ. 16.10.52 «περὶ ποινολογίου τῶν πλοίων καὶ ἐκδικάσεως τῶν ναυτικῶν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων». ε) Ν.Δ. 2651/1952 «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων», δι' οὗ ἐθεσπίσθη ἐλευθεριώτερον καθεστῶς, περισσότερον προσηρμοσμένον πρὸς τὰς συνθήκας ἐργασίας τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. στ) Ν.Δ. 2652/1953 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Ν. 1752/51, δι' οὗ κυρίως ἐλήφθησαν μέτρα κατὰ τῶν ψευδασθειῶν. ζ) Δύο Β.Δ. ἀπὸ 1.4.54 «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων».

κῆς ἐργασίας καὶ περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων νομοθεσία, χαρακτηριστικὸν δὲ εἶναι ὅτι τὰ νομοθετήματα διευτυπώθησαν τῇ συνεργασίᾳ ἐκπροσώπων τοῦ κράτους, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν. Ἐθεμελιώθη οὕτω μία νέα περίοδος συνεργασίας μεταξύ τῶν τριῶν παραγόντων ἐπ' ὠφελεία τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου¹.

Διὰ τῶν νέων μέτρων, ἐξησφαλίσθη ἡ καλλιτέρα ἀπόδοσις τῶν πληρωμάτων καὶ διηκολύνθη ἡ διαφύλαξις τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐτέθησαν ὑπὸ ἔλεγχον αἱ ψευδασθένειαι, περιορίσθησαν διάφοροι δαπάναι μὴ ἀνταποκρινόμεναι πρὸς τὰ ἐν τῇ διεθνῇ ναυτιλίᾳ ἰσχύοντα, ἀνεθεωρήθη ἡ σύνθεσις τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων καὶ ἐν ἐνὶ λόγῳ ἐνισχύθη ἡ ἀνταγωνιστικὴ ἱκανότης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, δημιουργηθεῖσων εὐνοϊκῶν συνθηκῶν διὰ μελλοντικὰς εὐοίωνους ἐξελίξεις.

β) Ἐθεμελιώθη εὐρύτατον πρόγραμμα ἀναπτύξεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ ἐτέθη τοῦτο εἰς ἐφαρμογὴν τῇ συνεργασίᾳ τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου².

γ) Διὰ τῶν Ν. 1880/51 καὶ Ν.Δ. 3415/55 ἐρρυθμίσθη ὀριστικῶς, τὸ θέμα τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας. Ἐπελύθη, οὕτω, κατὰ τρόπον ἐπιτυχῆ ἐν τῶν πλέον σοβαρῶν θεμάτων³, ἐπανελθόντος τοῦ κράτους ἐπὶ τῆς ἀρχῆς ὅτι τὸ διέπρον τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν φορολογικὸν καθεστῶς, δεόν νὰ μὴ ἀποβλέπη μόνον εἰς ἱκανοποίησιν ταμειυτικῶν ἀναγκῶν τοῦ

(1) Ἐπὶ τῆς σπουδαιότητος τῶν κατὰ τὸ 1951 ὑπογραφεισῶν νέων συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, αἰτίνες ἀπετέλεσαν τὴν ἀφετηρίαν τῶν μετέπειτα μέτρων βλ. δηλώσεις τοῦ τότε Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῆς ναυτιλίας καὶ ἐκδήλωσιν τοῦ Βασιλικοῦ, ἐτι, ἐνδιαφέροντος, εἰς Ν. Χρονικά, τεύχος 379/138/15.3.51. Ἀναγνώρισις διὰ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν μεταβολήν, ὀφείλεται εἰς τοὺς τότε ἡγέτας τῶν ναυτικῶν σωματείων, ὅσον καὶ εἰς τὴν ἀπὸ τοῦ 1950 ἀναλαβοῦσαν τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν συμφερόντων τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, νέαν διοίκησιν τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

(2) Α.Ν. 1864/51 «περὶ ἀνεγέρσεως δημοσίων σχολῶν Ε.Ν.» κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ὁποίου ἰδρύθησαν νέαι δημόσιαι σχολαὶ Ε.Ν. καὶ ἀναδιοργανώθη ἡ ἐν Ὑδρα ὑπάρχουσα τοιαύτη. Ἐπίσης οἱ Ν. 1702/51, Ν.Δ. 2689/53, Ν.Δ. 3538/56 καὶ σειρὰ Β.Δ. καὶ ἀποφάσεων, δι' ὧν ἀναδιοργανώθη ἐκ βάρων τὸ σύστημα τῆς παρ' ἡμῖν ἐκπαιδεύσεως στελεχῶν Ε.Ν. καὶ ἐπεδιώχθη ἡ ἀνύψωσις τῆς ποιοτικῆς στάθμης αὐτῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα τὰ ἐκ τῆς τεχνικῆς ἐξελίξεως καὶ ἐκ τῆς ἀποκτήσεως ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων μεγάλου ἀριθμοῦ νεωτάτων τύπων πλοίων ἐπιβαλλόμενα.

(3) Ὁ Ν. 1880/51 ἐπιβάλλει φορολογίαν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τοῦ πλοίου. Τοῦτο δημιουργεῖ ἀδικίας, δοθέντος ὅτι ἡ ὑπαρξὶς ἐσόδων δὲν ἐπάγεται ἀναγκαιῶς καὶ τὴν ὑπαρξὴν κερδῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων καὶ μόνον δικαιολογεῖται ἡ ἐπιβολὴ φόρου. Ἡ παρατήρησις αὕτη ἀποκτᾷ ἰδιαιτέραν σημασίαν ἐὰν ληθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι τὰ ἔτη τῶν μικρῶν ἀποδόσεων ἢ καὶ ὑφέσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν, εἶναι περισσότερα τῶν περιόδων ἐντόνων ἐργασιῶν καὶ μεγάλων κερδῶν. Ὅρθως, παρὰ ταῦτα, προετιμήθη ἡ ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων φορολογία τῆς ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν τοιαύτης, λόγῳ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νόθετηθέντος συστήματος. Ἀπαιτεῖ πράγματι, ἡ φορολογία τοῦ Ν. 1880/51, ἀπλουτέραν διαδικασίαν ἢ ἡ ἀναγκαιούσα διὰ τὸν ἔλεγχον τοῦ ὕψους τῶν καθαρῶν κερδῶν καὶ τὴν φορολόγησιν αὐτῶν.

δημοσίου, ἀλλ' ἐπίσης καὶ κυρίως εἰς τὴν ἄσκησιν εὐρυτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἢ ἐπίτευξις τῶν σκοπῶν τῆς ὁποίας θὰ ἐξασφαλίσῃ καὶ τὴν ἐπίδωξιν τῆς αὐξήσεως τῆς φορολογικῆς προσόδου, διὰ τῆς διευρύνσεως τῆς φορολογητέας ὕλης.

δ) Σειρὰ μέτρων σκοποῦντων τὴν ἐξομάλυνσιν τῶν μεταξύ δημοσίου καὶ ἐφοπλιστῶν διαφορῶν καὶ βελτίωσιν τῆς ὀργανώσεως τῆς ναυτιλίας ἐλήφθησαν, τὸ ὅλον δὲ πνεῦμα ἀντιμετωπίσεως τῶν ἀπασχολούντων τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ζητημάτων βαθμιαίως μετεβλήθη, οὕτως ὥστε ἡ εὐνοϊκὴ ἀτμόσφαιρα, ἐντὸς τῆς ὁποίας ἔδει νὰ μελετῶνται ὑπὸ τῆς διοικήσεως τὰ ναυτιλιακὰ θέματα, ἤρχισε δημιουργουμένη.

(1) Κυριώτερα τῶν ἐκδοθέντων νομοθετημάτων καὶ ληφθέντων μέτρων ὑπῆρξαν :
α) Ν. 2149/52 ρυθμίσεως ὁμοῦ μετὰ τοῦ δι' αὐτοῦ ἐπικυρωθέντος Α.Ν. 1831/51 τὸ θέμα τοῦ παρακρατήματος ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων.

β) Ν. 2246/52 καθορίσας ἀπαλλαγὴν ἀπὸ ἐπιβαρύνσεων τέλους χαρτοσήμου καὶ κρατήσεων ὑπὲρ τρίτων (1½% χαρτόσημον ἐπὶ κεφαλαίου ἐταιρειῶν, 1% ἐπὶ τῶν μετοχικῶν τίτλων, 1% χαρτόσημον ἐπὶ συμβολαίων ἀγορᾶς πλοίων, 1½% ὑπὲρ Ταμείου Συντάξεων καὶ Προνοίας Νομικῶν κλπ.) τόσον τῆς συστάσεως ἀνωνύμων καὶ ἄλλου τύπου ἐταιρειῶν (συνολικὴ ἐπιβάρυνσις ὡς πρὸς αὐτὰς 3ο/ο) ὅσον καὶ τῆς εἰσφορᾶς πλοίων εἰς αὐτὰς (ἄρθρου 20).

γ) Ν.Δ. 2974/54 ἀποδεσμεύσαν τὴν κατατεθειμένην παρὰ τῆ Westminster Bank ἀντεγγύησιν ὑπὲρ τοῦ ἑλληνικοῦ δημοσίου, διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ ὑπὲρ τῶν ἀγοραστῶν 100 Liberty's παροχὴν ἐγγυήσεως. Ἀπηλευθερώθη οὕτω κεφάλαιον £ 1.500.000. ὁπερ ἀκίνητον ἔχανε σταθερῶς μέρος τῆς ἀξίας του λόγω τῆς μειώσεως τῆς ἀγοραστικῆς ἀξίας τῆς στερλίνας.

δ) Ν.Δ. 3098/54 «περὶ ρυθμίσεως ἐκκρεμῶν διαφορῶν μεταξύ δημοσίου καὶ ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἐξ ἐπιτάξεως πλοίων».

ε) Ν. 3141/55 «περὶ συστάσεως παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. Συμβουλίου Ε.Ν.».

στ) Ν. 3143/55 «περὶ ρυθμίσεως τῶν ἐκ τοῦ Ν.Δ. 240/41 ὀφειλῶν».

ζ) Ν. 3170/55 «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» δι' οὗ ἐπεδιώχθη ἡ ἀναδιοργάνωσις καὶ ἐξυγίανσις αὐτοῦ.

η) Ν.Δ. 3415/55 δι' οὗ καθηργήθη ὁ ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων φόρος μεταβιβάσεως καὶ ἀντικατεστάθη διὰ φόρου ἐνὸς δολλαρίου κατὰ κῆρον καθαρᾶς χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ ἀπηλλάγησαν τὰ πλοῖα ἀπὸ πάσης ὑπὲρ τρίτων κρατήσεως ἢ εἰσφορᾶς.

θ) Ν. 3330/55 καταργήσας τὸ ὀνομαστικὸν τῶν μετοχῶν τῶν ἡμεδαπῶν ἀνωνύμων ἐταιριῶν.

ι) ἔρρυθμίση συμβιβαστικῶς, διὰ διαιτησίας, τὸ θέμα τῶν διεκδικήσεων τοῦ δημοσίου ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν 14 πλοίων Liberty's.

ια) Ν.Δ. 3518/56 δι' οὗ ἔρρυθμίση τελειωτικῶς ἢ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Α.Ν. 889/49 (φορολογίας εὐπόρων) ἀντιδικία.

ιβ) Ν.Δ. 3539/56 «περὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689/53 καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων».

ιγ) Α.Ν. 1517/50 «περὶ ἐνιαίας ρυθμίσεως τῶν προσαυξήσεων ἐκπροθέσμου καταβολῆς τῶν πρὸς τὸν δημοσίον χρεῶν κλπ.—Ν. 3079/54 «περὶ ρυθμίσεως ζητημάτων τινῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν εἰσπραξίν δημοσίων ἐσόδων—Ν.Δ. 3380/55 «περὶ ρυθμίσεως ὀφειλῶν πρὸς τὸν δημοσίον ἐξ ἀγορᾶς πλοίων κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ Ν.Δ. 469/1947».

ε) Κατέστη άντιληπτόν ότι ή επάνοδος τής επιχειρηματικής δραστηριότητος τών έλλήνων πλοιοκτητών εις τήν ελληνικήν σημαίαν, έξηρτάτο μεγάλως έκ τής συνειδητοποιήσεως παρ' αυτών τής μεταβολής ναυτιλιακών συνθηκών έν Ελλάδαδι και τής έδραιώσεως τής εμπιστοσύνης του ναυτιλιακού κεφαλαίου επί τήν σταθερότητα τής νέας ναυτιλιακής πολιτικής. Η άνάγκη αύτη άντιμετωπίσθη άποτελεσματικώς, διά τής έντάξεως ειδικού άρθρου (13) εις τò Ν.Δ. 2687/53 «περί προσελκύσεως και προστασίας ξένων κεφαλαίων» τò όποιον έξεδόθη έφ' άπαξ, επί τή βάσει ειδικής έξουσιοδοτήσεως του άρθρ. 112 του Συντάγματος. Ός κεφάλαια έξωτερικού, έν τή έννοία τών διατάξεων του ρηθέντος νομοθετήματος, λογίζονται και τά νηολογούμενα υπό ελληνικήν σημαίαν πλοία όλικής χωρητικότητος άνω τών 1500 κόρων. Οί επί τή βάσει τών διατάξεων του Ν.Δ. 2687/53 παρεχόμενοι εις τά πλοία όροι και προνόμια, κατισχύουν πάσης άντιθέτου διατάξεως τής κειμένης νομοθεσίας και άναφέρονται εις οίονδήποτε θέμα', δέν δύνανται δέ μονομερώς, υπό του κράτους, νά μεταβληθώσι, καθ' όλην τήν διάρκειαν τής υπό τήν ελληνικήν σημαίαν παραμονής του πλοίου, παρεχομένης συνταγματικής περι τούτου έγγυήσεως.

Διά τών έκδιδομένων κατ' έφαρμογήν τών προμνησθεισών διατάξεων έγκριτικών πράξεων, δι' έκαστον νηολογούμενον πλοϊον έξασφαλίζονται μεταξύ άλλων:

ε₁) ή έλευθέρα έκποίησης και ύποθήκευσις τών πλοίων προς άλλοδαπούς ζων ή έθνικότης καθορίζεται εις τας έγκριτικάς πράξεις, άνευ άνάγκης παροχής άδειας τινος τής διοικήσεως.

ε₂) ή έλευθέρα διαχείρισις έξ Ελλάδος ή έν τή άλλοδαπή, τών εις συνάλλαγμα και δραχμάς έσόδων του πλοίου, ως και ή έλευθέρα διάθεσις του εις συνάλλαγμα άντιτίμου πωλήσεως του πλοίου ή του ποσοϋ ασφαλιστικής άποζημιώσεως έν περιπτώσει άτυχήματος ή του προϊόντος του δανεισμού επί ύποθήκη του πλοίου.

ε₃) ό περιορισμός του ύψους τών προς τά ασφαλιστικά ιδρύματα τών ναυτικών, εισφορών πλοιοκτήτου, εις ποσοστόν μη δυνάμενον νά υπερβή τò 9%.

ε₄) ή άπαλλαγή του πλοίου, τόσον κατá τήν νηολόγησίν του όσον και καθ' όλην τήν διάρκειαν τής παραμονής αυτού υπό τήν ελληνικήν σημαίαν ως και έν περιπτώσει ύποθηκέσεως, άπό πάσης εισφοράς, έκτάκτου φόρου, τέλους ή κρατήσεως ύπέρ τρίτων, τελών χαρτοσήμου ως και άπό δικαιωμάτων επί τή συντάξει συμβολαίων.

ε₅) αί περιπτώσεις, περιοριστικώς, καθ' ός είναι δυνατή επίταξις

(1) Βλ. και Ν.Δ. 2928/54 «περί άυθεντικής έρμηνείας του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53» ως και τας ύπ' αριθ. 517/7-5-55 και 967/22-9-56 όμοφώνως γνωμοδοτήσεις του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

του πλοίου, καθοριζομένου και του τρόπου προσδιορισμού της καταβλητέας αποζημιώσεως.

ε_γ) ρυθμίζονται κατά τρόπον άνταποκρινόμενον προς τας συνθήκας ύφ' ός τό έλληνικόν πλοϊον- ιδία τό ποντοπόρον- τελει- τά τής έφαργογής τών περι συνθέσεως τών πληρωμάτων διατάξεων.

ε_δ) ή μη μεταβολή του Ισχύοντος φορολογικού συστήματος και μη αύξησις του ποσοϋ του καταβλητέου δια τό πλοϊον φόρου, έπιβαλλομένης τής σταθεράς έφαρμογής τών Ν. 1880/51 και Ν.Δ. 3415/55 και άποκλειομένης πάσης έπί πλέον φορολογικής έπιβαρύνσεως του πλοίου.

ε_ε) ή διατήρησις τών μετοχών τών ναυτιλιακών εταιριών άνωνύμων.

ε_ς) ή παραχώρησις προτιμωμένης ύποθήκης έπί του πλοίου προς κατασφάλισιν δανειακών ύποχρεώσεων τής έπιχειρήσεως', ύπό όρουσ διασφαλίζοντας πλήρως τά συμφέροντα τών δανειστών.

ε_ι) ή δια διαιτησίας έπίλυσις πάσης άναφυομένης διαφοράς.

Τό δια του Ν.Δ. 2687/53 δημιουργηθέν δια την ναυτιλιαν καθεστώς, χαρακτηρίζεται, ύπό τινων, ως καθεστώς διομολογήσεων και ως δημιουργούν κατάστασιν μειωτικήν του γοήτρου του κράτους. Δέν δύναται τις να άρνηθῆ δόσιν τινα άληθείας εις τον άνωτέρω Ισχυρισμόν. Είμαι, παρά τούτο, περισσότερο άληθές, άφ' ένός μεν ότι μόνον ώφέλειαν άποκομίζει τό κράτος εκ τής έφαρμογής του νέου διοικητικού και νομοθετικού καθεστώς, άφ' έτέρου δέ - ως προς τό γοήτρόν του - ότι τό κράτος ύφίσταται τας συνεπίαις τών ίδιων αύτου σφαλμάτων, τών εις βάρος τής έμπορικῆς ναυτιλίας και του έλληνικού ναυτιλιακού κεφαλαίου διαπραχθέντων. 'Απωλέσαν την έμπιστοσύνην του ναυτιλιακού κεφαλαίου ως προς την όρθότητα και συνέπειαν τών ένεργειών του και τής έν γένει πολιτικής εναντι τής έμπορικῆς ναυτιλίας και έπιδιώκον την έπαναδημιουργίαν κλίματος έμπιστοσύνης, εύρέθη εις την άνάγκην όπως δια του αύτοπεριορισμού και δια τής παροχής τών συνταγματικῆς Ισχύος έγγυήσεων του Ν.Δ. 2687/53, κατοχυρώση τό άμετάβλητον τής νέας ναυτιλιακής πολιτικῆς του τής άποβλεπούσης εις την συν τῶ χρόνῳ δημιουργίαν, ύπό την έλληνικήν σημαίαν, μεγάλου έμπορικού στόλου, όστις θα προέβαλε την χώραν διεθνώς ως μεγάλην ναυτιλιακήν δύναμιν και πολλαπλά θα άπέδιδε ώφελήματα ύπερ τής έθνικῆς οικονομίας. (είσορη συναλλάγματος, άπασχόλησις, δημόσια οικονομικά κλπ.).

Χαρακτηριστικόν είναι ότι πλείστοι τών όρων δέν έθεσαν νέους κα-

(1) Δια του Ν.Δ. 3899/58, ό θεσμός τής προτιμωμένης ύποθήκης εισήχθη γενικώς δι' όλα τά άνω τών 500 κ.ο.χ. πλοία εις την 'Ελλάδα. Πολλοί δισταγμοί έχρησιάσθη να ύπερνεκροθούν πριν η ό θεσμός εισαχθῆ. 'Η υιοθέτησις του, έν τούτοις, ήτο πλέον η άναγκαία προκειμένου να διευκολυνθῆ η δανειοδότησις πλοίων ύπό ελληνικήν σημαίαν εις τας μεγάλας κεφαλαιαγοράς Ν. 'Υόρκης και Λονδίνου, αλλά και η ναυπήγησις πλοίων ύπό ελληνικήν σημαίαν έπί πιστώσει εις τά μεγάλα διεθνή ναυπηγεία και ιδία έν 'Ιαπωνία.

νόνας δικαίου, ἀλλ' ἐπανελάβον, πολλάκις αὐτουσίας, διατάξεις τῆς ἰσχυοῦσης νομοθεσίας, κατασφαλίζοντες τὴν μὴ μεταβολὴν αὐτῶν' πρὸς διαφύλαξιν τῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ ἐνδεχομένης μεταβολῆς ἀνατρεπούσης τοὺς ὅρους τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς.

Τὸ γεγονός, ἄλλως τε, ὅτι μέχρι καὶ τοῦ 1953 ἡ ἑλληνικὴ χωρητικότης ἔβαινε σταθερῶς μειουμένη, παρὰ τὴν κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη καταβληθεῖσαν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς θέσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου προσπάθειαν, καταδεικνύει ὅτι περισσότερο παντὸς ἄλλου παρημπόδιζε τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἢ ἀμφιβολία περὶ τὴν σταθερότητα ἐφαρμογῆς καὶ ἰσχύος τῶν ληφθέντων μέτρων.

Τὴν ἐγγύησιν τῆς σταθερότητος τοῦ διέποντος τὸ πλοῖον κατὰ τὸν χρόνον τῆς νηολογήσεως αὐτοῦ καθεστῶτος, ἐπέζητήσε τὸ κράτος νὰ παράσχη πρὸς τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον διὰ τῆς ἐντάξεως τοῦ ἄρθρου 13 εἰς τὸ Ν.Δ. 2687/53. Εὐλόγως, ὅθεν, τὸ ἐπισημειωμένον ἰσχύος νομοθέτημα τοῦτο, χαρακτηρίζεται ὡς ἀποτελοῦν τὴν σπονδυλικὴν στήλην τῆς νέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ν.Δ. 2687/53 δὲν ὑπῆρξαν ραγδαῖα καὶ ἐντυπωσιακὰ οὐδὲ ἔδει νὰ ἀναμένωνται τοιαῦτα¹. Ἡ ἐξέλιξις ὑπῆρξε βαθμιαία, πιθανῶς βραδεῖα. Ἡ ἀνάκτησις ἀπωλεσθείσης ἐμπιστοσύνης καὶ ἡ ἐξάλειψις τῆς δυσπιστίας, ἀπαιτοῦν, πάντοτε, χρόνον μακρὸν καὶ προσπάθειαν ἐπίμονον.

Τὸ ἔτος 1954 - πρῶτον ἔτος ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ Ν.Δ. 2687/53 - θὰ παραμείνη, ὅπως δῆποτε, σταθμὸς εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς δυνάμεως τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου. Ἀπὸ τοῦ 1949, διὰ πρώτην

(1) βλ. ὅρους, 1 (ἐλευθέρᾳ πώλησις εἰς ἄλλοδαπούς, προβλεπομένη ὑπὸ Ν. 1461 ἔτους 1950)-2 (ἐλευθέρᾳ διάθεσις προϊόντος ἐκποίησεως ἢ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως - Ν.Δ. 3415/55 (ἄρθρ. 3 παρ. 3)-6 (ἐλευθερία ἀσφαλίσεως - Ὑφίσταται σήμερον. Ἡ διάταξις σκοπὸν ἔχει νὰ ἀποτρέψη τὴν ἐπανάληψιν τοῦ ἀτυχοῦς πειράματος τοῦ εἰδικοῦ ταμείου ἀσφαλίσεως πλοίων τοῦ Α.Ο.Κ.Π.)-8 (Σύνθεσις πληρώματος - Ἐπαναλαμβάνονται ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ὑφιστάμεναι διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2651/53)-10 καὶ 11 (Ἐπιθεώρησις καὶ καταμέτρησις τῶν πλοίων- Ἐπιβεβαιώνουν ὑφιστάμενην κατάστασιν)-12 καὶ 13 (Φορολογία κερδῶν τῶν πλοίων, ὀριζομένη ὡς ὑπὸ τῶν Ν. 1880/51 καὶ Ν.Δ. 3415/55 προβλέπεται)-14 (Φόρος μεταβιβάσεως ὡς προβλέπεται ὑπὸ ἄρθρ. 4 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 3415/55 καὶ ἄρθρ. 20 παρ. 3 Ν. 2246/52)-15 (Ἀτελῆς νηολόγησις καὶ ἀπαλλαγὴ τινες καθοριζόμεναι σχεδὸν κατὰ τὸ σύνολον ὑπὸ Ν. 6066 ἔτους 1934, ἄρθρ. 4 παρ. 3 Ν.Δ. 3415/55, ἄρθρ. 20 Ν. 2246/52)-16 (ὡς πρὸς τὸ ἀνώνυμον τῶν μετοχῶν τῶν ἀνώνυμων ἑταιριῶν, ἐπαναλαμβάνει ρύθμισιν ἰσχύουσαν Ν. 3330/55)-18 (Προτιμωμένη ὑπόθεκη-Ν.Δ. 3899/58).

(2) βλ. σχετ. καὶ Ἐλ. Γεωργαντοπούλου «Τὸ Κράτος καὶ ἡ Ναυτιλία» εἰς Ν. Χρονικά 446/205/1.1.54, σ. 10 ἐπ. Ἐπίσης «Ἡ Ἑλλάς καὶ ἡ Ναυτιλία τῆς» εἰς Ν. Χρονικά 470/229/1.1.55 σ. 15 ἐπ. Ἐπίσης «Νὰ ἐνισχυθῇ ἀκόμη τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον» εἰς Ν.Χ. 494/253/1.1.56 σ. 28 ἐπ.

φορὰν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1954, ἐπραγματοποιήθη αὐξήσις τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ ἡ αὐξήσις ἐξηκολούθησε κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη¹, μολοντί, λόγω ἐλευθεριωτέρας πολιτικῆς εἰς τὴν πρὸς ἄλλοδαπούς ἐκποίησησιν τῶν παλαιῶν πλοίων, μέχρι τοῦ 1957 πλοῖα 282.000 κ.ο.χ. διεγράφησαν τῶν ἑλληνικῶν νηολογίων². Ἐπιπροσθέτως ἂν καὶ ἐντόνως βραδεῖα ἐν σχέσει πρὸς τὸν ρυθμὸν αὐξήσεως τῆς ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον ὑπὸ ξένας σημαίας χωρητικότητος³, ἡ ἐπιτευχθεῖσα πρόοδος ὑπῆρξεν ἀξιοσημείωτος, καθ' ὃ ταχυτέρα τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας⁴.

Ἄναμφίβολου, ὅθεν, τυγχάνει ὅτι εὐθύς ἀπὸ τῶν πρώτων ἐτῶν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ν.Δ. 2687/53, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐξῆλθε τῆς καταστάσεως μαρασμοῦ εἰς ἣν εἶχεν αὐτὴ περιέλθει προηγουμένως, δημιουργηθεῖσῶν εὐνοϊκῶν προοπτικῶν μελλοντικῆς ἐξελίξεως αὐτῆς. Εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοιαύτης προοπτικῆς συντέμνειν ἡ συνεχῆς συμπλήρωσις καὶ προσαρμογὴ τῶν ὑπὲρ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου μέτρων καὶ ἡ διαρκῆς ἀνάπτυξις τῆς συνεργασίας μεταξὺ τοῦ κράτους, τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου

(1) Ἐξέλιξις δυνάμεως Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. (Πλοῖα ἄνω τῶν 100 κ.ο.χ.)

Ἔτη	κ. ο. χ.	Ποσοστὸν αὐξήσεως
1953	1.186.877	—
1954	1.262.567	6.4ο/ο
1955	1.295.832	2.7ο/ο
1956	1.424.525	10.0ο/ο
1957	1.563.106	9.7ο/ο

(Πηγή : Τμῆμα Στατιστικῆς Υ.Ε.Ν.)

(2) Στοιχεῖα Τμήματος Στατιστικῆς Υ.Ε.Ν.

(3) Ἐξέλιξις τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικοῦ στόλου ὑπὸ ξένας σημαίας. (Πλοῖα ἄνω 300 κ.ο.χ.)

Ἔτη	κ.ο.χ.	Ποσοστὸν αὐξήσεως
1953	6.333.267	—
1954	7.091.587	11.9ο/ο
1955	7.653.341	8ο/ο
1956	8.980.909	16.8ο/ο
1957	10.640.157	18.4ο/ο

(Στοιχεῖα περιοδικοῦ Ν. Χρονικά)

(4) Ἐξέλιξις παγκοσμίου χωρητικότητος.

(πλοῖα ἄνω 100 κ.ο.χ.)

Ἔτη	κ.ο.χ.	Ποσοστὸν αὐξήσεως
1953	93.351.800	—
1954	97.421.526	4.38ο/ο
1955	100.568.779	3.18ο/ο
1956	105.200.361	4.27ο/ο
1957	110.246.081	4.75ο/ο

(Στοιχεῖα Lloyd's register of shipping).

καὶ τῶν ναυτικῶν.

Ἡ κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1957 ἐκδηλωθεῖσα καὶ ταχέως προσλαβοῦσα μεγάλας διαστάσεις ναυτιλιακὴ κρίσις καὶ ἡ παραλλήλως πρὸς ταύτην ἐνταθεῖσα, ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου καὶ εἰς ἕκτασιν ἄνευ προηγουμένου, ἐκστρατεία κατὰ τῶν σημαιῶν εὐκολίας, ἔσχον εὐρυτάτας συνεπειάς ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ ρυθμοῦ νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. Ἡ διερεύνησις τῆς κρίσεως καὶ τῶν συνεπειῶν ταύτης ἐξελίξεων ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῶν ἐπομένων κεφαλαίων τῆς μελέτης.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

ΕΚΔΗΛΩΣΙΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΚΑΙ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

1. Μεταβολαί εις τὴν ζήτησιν χωρητικότητος ἀπὸ τοῦ 1957.

Ἐφ' ὅσον ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία προορισμὸν ἔχει τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ὁ βαθμὸς ἀπασχολήσεως αὐτῆς ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν ἐξελίξεων τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ ἐν τελικῇ ἀναλύσει ἐκ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς καὶ παραγωγικῆς δραστηριότητος.

Ἰσορροπημένη ὅμως καὶ παράλληλος, ἄνευ διακυμάνσεων, ἀνάπτυξις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος δὲν δύναται νὰ ἐξασφαλισθῇ. Τοῦτο διότι, ἡ μὲν παραγωγικὴ δραστηριότης ὑπόκειται εἰς περιοδικὰς διακυμάνσεις, ἐκάστη τῶν ὁποίων ἐπιδρᾷ ἀμέσως ἐπὶ τῆς ζήτησεως χωρητικότητος, ἐνίοτε δημιουργοῦσα καταστάσεις κρίσεως ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ, ἡ δὲ προσφορὰ χωρητικότητος μὴ ὑποκειμένη εἰς συντονισμόν ἢ ἔλεγχον τινά, βασικῶς περιορίζεται μόνον ἐκ τῆς δυναμικότητος τῆς διεθνοῦς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Διαρκοῦντος τοῦ 1957 ἐσημειώθη ἡ μεγίστη ἀκμὴ τῆς ἀπὸ τοῦ 1954 ἀρξαμένης ἐντάσεως τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ἣν εἶχεν ἀκολουθήσει ἔτι ταχύτερα ἀνάπτυξις τοῦ ἐμπορίου²

(1) Δείκται βιομηχανικῆς παραγωγῆς	1953=100				
	1954	1955	1956	1957	1958
Παγκόσμιος (α)	100	111	116	120	117
Β. Ἀμερικῆς	93	104	107	108	100
Εὐρώπης	119	120	125	131	134
(α) πλὴν χωρῶν Ἀνατολικοῦ Συνασπισμοῦ					

(Πηγή: Δελτίον Οἰκονομικῶν Πληροφοριῶν Ἀριθ. 212).

(2) Δείκται παγκοσμίων εξαγωγῶν	1953=100	
1954	107	
1955	122	
1956	134	
1957	141	

(Στηρίζεται εἰς UNO-Statistical yearbook 1958).

καί τῆς ζητήσεως χωρητικότητας'. Ἐντὸς τοῦ ἰδίου, ὅμως, ἔτους, ἔλαβε χώραν ἀπότομος κάμψις ἀποτελέσασα τὴν ἀφετηρίαν τῆς ἔκτοτε συνηχιομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Ἡ διερεύνησις τῶν οὕτω προκληθεισῶν μεταβολῶν εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητας, ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τῆς παρούσης παραγράφου.

α) Κάμψις παγκοσμίου παραγωγῆς. Κατὰ τὸ 1956, ἐνῶ ἡ παγκόσμιος οἰκονομία ἐξηκολούθει τὴν ἀνοδικὴν αὐτῆς πορείαν, ἐνεφανίσθησαν εἰς τινὰς τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν τὰ πρῶτα σημεῖα ἐπιβραδύνσεως τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως³, παραλλήλως δὲ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ Δ. Εὐρώπην, ἐσημειοῦτο ἀπότομος πτώσις ζητήσεως διαρκῶν τινῶν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν⁴, ἰδίᾳ αὐτοκινήτων, εἰδῶν, δῆλον ὅτι, ἐξ ἐκείνων ὡς πρὸς τὰ ὁποῖα αἱ μεταβολαὶ ζητήσεως κρίνονται ἐνδεικτικαὶ τῶν τάσεων τῆς οἰκονομίας, ἰδίᾳ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας.

(1) Σύγκρισις ἐξελίξεως ὄγκου διεθνῶς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου καὶ παγκοσμίου χωρητικότητας.

Ἔτη	Ποσοστιαία αὐξήσις ο/ο	
	Διεθν. ἐμπορίου	Διεθν. χωρητ.
1954	5	4.38
1955	18	3.18
1956	10.4	4.27
1957	5	4.75

Πηγαί : (α) OEEC—Maritime Transport 1959
(β) Lloyd's register of shipping.

(2) Ἐκατοστιαία μεταβολαὶ βιομηχανικῆς παραγωγῆς κατὰ τὸ πρῶτον καὶ δεῦτερον ἑξάμηνον 1957 ἐναντι ἀντιστοίχου προηγούμενου ἑξαμήνου.

Παραγωγή	1957	
	Α' ἑξάμηνον	Β' ἑξάμηνον
Παγκόσμιος	+2	-1
Χωρῶν Δ. Εὐρώπης	+3	+1
Καναδᾶ	-1	-3
Ἡν. Πολιτειῶν	+1	-2

(Πηγή : OEEC-General Statistics bulletin).

(3) Ἐκατοστιαία ἔτησις αὐξομειώσεις συνολικῶν ἐπενδύσεων.

	1954	1955	1956	1957
Δ. Εὐρώπη	10	10	7	5
Β. Ἀμερική	2	9	4	-

(Πηγή : UNO-World Economic Survey-1958).

(4) Ἐκατοστιαία ἔτησις αὐξομειώσεις ζητήσεως διαρκῶν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν.

	1954	1955	1956	1957
Δ. Εὐρώπη	12	12	4	7
Β. Ἀμερική	-	22	-4	-

(Πηγή : UNO-World Economic Survey-1958).

Ἐκ τῆς δευτέρας ἐξαμήνου 1957, ἡ ὑφεσις κατέστη πλέον ἐκδηλος, κατὰ σοβαρὸν λόγον προελθοῦσα καὶ ἐκ κυβερνητικῶν παρεμβάσεων εἰς Ἡν. Πολιτείας, Καναδᾶν, Μ. Βρεταννίαν καὶ ἄλλας Εὐρωπαϊκὰς χώρας, πρὸς περιστολὴν πληθωριστικῶν τάσεων¹, ἐξηκολούθησε δὲ ἐπὶ ἄρκετους μῆνας κατὰ τὸ 1958 ἰδίᾳ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας, ἡ οἰκονομία τῶν ὁποίων καθυστέρησεν, ἔναντι τῆς τῶν χωρῶν Δ. Εὐρώπης, εἰς τὴν ἀνάρρωσίν της.

Ἡ ἀνάρρωση τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας ἤρξατο ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1958, ἡ ἐπιτευχθεῖσα ὁμως κατὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον αὐτοῦ τόνωσις τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος δὲν ὑπῆρξεν ἰκανὴ νὰ ἀναβιβάσῃ τὰς συνολικὰς διὰ τὸ ἔτος ἐπιτεύξεις εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1957². Οὕτω, μόνον κατὰ τὸ 1959 ὑπερέβησαν οἱ δείκται τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1957³. Ἀξιοσημεῖωτον εἶναι ὅτι ἡ ταχέια ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς κατὰ τὸ 1959, ἀποδίδεται κυρίως εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν⁴, τοῦτο δὲ εἶναι σημαντικὸν ὡς πρὸς τὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς διαρθρώσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος κατὰ τομεῖς ναυτιλιακῆς δρασεως.

β) Ἐπιδράσεις τῆς ὑφέσεως ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ἡ ὑφεσις δὲν ἐπέδρασεν ὁμοιόμορφως ἐπὶ ὅλων τῶν τομέων τῆς παραγωγῆς μεταξὺ δὲ τῶν βιομηχανικῶν τῶν βαρύτερον παρὰ τῆς ὑφέσεως πληγεισῶν, ὑπῆρξαν αἱ τοῦ χάλυβος καὶ γαιάνθρακος⁵. Ἡ ἀνάρρωση, ἐπίσης, οὐδόλως κατέστη μέχρι τοῦδε αἰσθητὴ εἰς τὴν βιομηχανίαν γαιάνθρακος. Ἐπλήγησαν, κατὰ ταῦτα, ἐκ τῆς ὑφέσεως, οἱ βιομηχανικοὶ ἐκεῖνοι τομεῖς, ἡ δραστηριότης τῶν ὁποίων ἔχει τὴν μεγαλυτέραν ἢ οἰσοδήποτε ἕτερος ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος τῆς ἐλευθέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας. Εἰς τοῦτο καὶ εἰς τινὰς ἐκτάκτου μορφῆς παράγοντας, περὶ ὧν ἐν

(1) Τὰ Κυβερνητικὰ ἀντιπληθωριστικὰ μέτρα κατέστησαν βαθμιαίως, ἀπὸ τῶν μέσων 1958 μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1959, ἐλαστικώτερα, συμβαλόντα εἰς τὴν ἔξοδον τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας ἐκ τῆς ὑφέσεως.

(2) Ἐκατοστιαία ἐτήσια αὐξομείωσις βιομηχανικῆς παραγωγῆς.

	1955	1956	1957	1958
Παγκοσμίου	11	4	3	- 3
Δ. Εὐρώπης	9	5	5	2
Β. Ἀμερικῆς	12	3	1	- 7

(Πηγή : OEEC, General Statistical Bulletin).

(3) UNO-World Economic Survey-1959, Table 4-1 καὶ Δελτίον Οἰκ. Πληροφοριῶν Ἀριθ. 214. Διεθνεῖς στατιστικαὶ σειραί.

(4) UNO-World Economic Survey-1959 - Κεφ. 4 σ. 141.

(5) OEEC-L'Europe et l' economie mondiale-Paris 1960 σ. 37 ἐπ.

τοῖς ἐπομένοις γίνεται μνεία, ὀφείλεται ὅτι αἱ πρῶται ἐνδείξεις συστολῆς τοῦ ἐμπορίου ἐξεδηλώθησαν ἔνωρις κατὰ τὸ 1957 εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς εἰσαγωγὰς, μεταξύ τῶν ὁποίων πρωτεύουσαν θέσιν, ὡς γνωστὸν, ἔχουν ὁ γαιάνθραξ καὶ τὸ σιδηρομετάλλευμα.

Ἐντονώτεραι ὑπῆρξαν αἱ ἐπιδράσεις τῆς ὑφέσεως ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου κατὰ τὸ 1958. Τὸ συνολικὸν μέγεθος τούτου ἐμειώθη κατὰ 10 ἐκ. τόννων, τὸ δὲ τοῦ ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων κατὰ 30 ἐκ. τόννων, ἤτοι κατὰ ποσοστὸν 6% ἔναντι τοῦ 1957¹. Ἡ ἐπὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν εἰσαγωγῶν ἐπίδρασις τῆς ὑφέσεως ὑπῆρξε καὶ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ἔντονος, σημειωθείσης κάμψεως αὐτῶν κατὰ 18 ἐκ. τόννων ἔναντι τοῦ 1956².

Τὴν ἕκτασιν τῆς συστολῆς τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου τῆς προκληθείσης ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, κατέστησεν εὐρυτέραν ἢ συνδρομὴ ἑκτάκτων τινῶν παραγόντων. Ὡς τοιοῦτοι δύνανται νὰ μνημονευθοῦν οἱ κάτωθι :

α) ἡ ἀπομάκρυνσις τοῦ κινδύνου πολεμικῆς διαταραχῆς, κατέστησε μὴ ἀναγκαίαν τὴν διατήρησιν τοῦ ὕψους τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως Σουέξ συσσωρευθέντων ἐν Εὐρώπῃ ἀποθεμάτων.

β) ἡ παραγωγή σιτηρῶν ἐν Εὐρώπῃ κατὰ τὸ 1956 ὑπῆρξεν ὑψηλή, περιορισθείσης ἔτι μᾶλλον τῆς ἀνάγκης εἰσαγωγῶν ἐξ ὑπερποντίων ἀγορῶν³.

γ) ὁ χειμὼν 1957-58 ὑπῆρξεν ἀσυνήθως ἡπιος ἐν Εὐρώπῃ, περιορισθεισῶν συνεπιεῖα τούτου τῶν εἰς καύσιμα ἀναγκῶν τῆς καταναλώσεως. Οὕτω, λόγῳ καὶ τῆς ἐπιτευχθείσης τότε ὑψηλῆς παραγωγῆς τῶν εὐρωπαϊκῶν ὀρυχείων, συνεπιέσθησαν περαιτέρω αἱ εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης.

Ἡ ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 1958 καὶ κατὰ τὸ 1959 πραγματοποιηθεῖσα αὐξήσις τῆς διεθνοῦς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, παρακολουθεῖται, βεβαίως, ὑπὸ αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν εἰς πρῶτας ὕλας καὶ ἄλλα ἀγαθὰ πρωτογενοῦς παραγωγῆς, οὐχὶ ὁμως κατὰ ἴσιν ἕκτασιν⁴. Διαπιστοῦται, δὴλον ὅτι, συνέχισις τῆς

(1) Στηρίζεται εἰς πίνακα 1, OEEC Maritime Transport 1959.

(2) OEEC-Maritime Transport 1958, σ. 39 καὶ 1959 σ. 51.

(3) Βλ. OEEC-Maritime Transport 1958 - σ. 35.

(4) Κύρια βιομηχανικὰ χῶρα

Δείκται βιομηχανικῆς παραγωγῆς¹ καὶ εἰσαγωγῶν πρώτων ὑλῶν²

(Δείκται 1956 = 100)

	1958		1959		
	(¹)	(²)	(¹)	ἐννεάμηνον	(²)
Ἑν. Πολιτεία	95	94	106		103
Μ. Βρετανία	101	96	104		103
Δ. Γερμανία	110	111	114		119
Γαλλία	120	108	117		95

(Πηγή : UNO-World Economic Survey 1959).

εις τὸ πρῶτον τμήμα τῆς μελέτης ταύτης ἐπισημανθείσης γενικωτέρας ἐξελίξεως, καθ' ἣν τὸ ἐμπόριον εἰδῶν πρωτογενοῦς παραγωγῆς ἀναπτύσσεται βραδύτερον ἢ τὸ ἐμπόριον τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, εἰς τὴν ἐξέλιξιν δὲ ταύτην ὀφείλεται ὅτι τὸ ἐμπόριον τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν διεξάγεται ἤδη κυρίως μεταξὺ αὐτῶν¹ δι' ἀνταλλαγῆς βιομηχανικῶν προϊόντων, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, τῆς ἀσχολουμένης εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀγαθῶν γενικοῦ ἐμπορίου.

γ) *Εἰδικιώτεραι μεταβολαὶ εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν.* Ἡ ἐξέλιξις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου δὲν ὑπῆρξεν, διαρκούσης τῆς ὑφέσεως, ὁμοίομορφος ὡς πρὸς τὰ ξηρὰ καὶ τὰ ὑγρά φορτία, οὐδὲ συμπίπτουν αἱ προοπτικαὶ μελλοντικῆς διαμορφώσεως τῆς ζήτησεως χωρητικότητος εἰς τοὺς δύο τομεῖς. Ἐντεῦθεν προκύπτει ἡ ἀνάγκη εἰδικωτέρας διερευνήσεως τῶν ἐπὶ μέρους ἐξελίξεων εἰς ἑκάτερον τῶν δύο τομέων.

Ἡ κάμψις τὴν ὁποῖαν ὑπέστη τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ξηρῶν φορτίων κατὰ τὸ 1958 ὑπῆρξε βαθεῖα. Τὸ ὕψος αὐτοῦ κατῆλθεν εἰς ἐπίπεδον χαμηλότερον τοῦ πραγματοποιηθέντος ὄχι μόνον κατὰ τὸ 1957 ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸ 1956. Καὶ ἀνέρρωσε μὲν τοῦτο κατὰ τὸ 1959, οὐχὶ ὅμως εἰς ἔκτασιν ἢ ὁποῖα θὰ ἐπέτρεπε τὴν ἀνάκτησιν τοῦ ὕψους τοῦ ἐπιτευχθέντος πρὸ τῆς κρίσεως. Τὸ ἐπίπεδον τοῦ ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων κατὰ τὸ 1959, ὑστέρησε πράγματι κατὰ 5 ἐκ. τόννων ἔναντι τοῦ 1956 καὶ κατὰ 25 ἐκ. τόννων ἔναντι τοῦ 1957².

Ἰδιαιτέρως σημαντικὸν εἶναι ὅτι αἱ διακυμάνσεις αὗται τοῦ ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων, εἶχον περιορισμένην μόνον ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου τῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων. Ὡς διεπιστώθη ἐν τοῖς προηγουμένοις, ὁ τομεὺς οὗτος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου διευρύνεται μετ' ἀξιολόγου σταθερότητος. Ἐπιβεβαιώσιν τῆς ἐξελίξεως ταύτης ἀποτελοῦν :

α) ἡ σχετικὴ σταθερότης τῶν ναύλων τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν³ ἢ διατηρηθεῖσα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως καὶ αἱ εἰς διαφόρους τομεῖς τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν αὐξήσεις ναύλων.

(1) Εἰσαγωγὰ βιομηχανικῶν χωρῶν (εἰς ἑκατ. Δολλαρίων).

	1958/59
Σύνολον εἰσαγωγῶν	4000
Ἐκ βιομηχανικῶν χωρῶν	3000
Ἐκ λοιπῶν χωρῶν	1000

(Πηγή : UNO-Division of general economic research).

(2) OEEC-Maritime Transport 1959-Statistical annex-table I.

(3) Γερμανικὸς ναυλάρθιμος φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν (1954=100)

1957	129.6	1959	119.4
1958	122.2	1960 ἐξάμην.	121.3

β) ἡ ηὔξημένη ζήτηση ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων πρὸς χρονίαν ναύλωσιν κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας 1960¹ δοθέντας ὅτι τὰς πλείστας τῶν χρονοναυλώσεων ἐνεργοῦν αἱ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν².

Προκύπτει, ὅθεν, ὅτι αἱ σοβαραὶ διακυμάνσεις αἱ σημειωθείσαι εἰς τὸν τομέα τῶν ξηρῶν φορτίων, ἀναφέρονται, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὰ ὁμοειδῆ ξηρὰ φορτία.

Τὴν σπονδυλικὴν στήλην τῆς συγχρόνου οἰκονομίας συνιστᾷ ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος, ἀπαιτοῦσα διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτῆς σιδηρομετάλλευμα, παλαιοσίδηρον (scrap iron) καὶ γαιάνθρακα. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ καμπύλη τῆς δραστηριότητος τῆς διεθνοῦς βιομηχανίας χάλυβος ἀντικατοπτρίζει οὐ μόνον τὴν ἐξέλιξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀλλὰ καὶ τῶν διακυμάνσεων εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος πρὸς διακίνησιν τριῶν ἐκ τῶν κυρίων διὰ θαλάσσης διακινουμένων ὁμοειδῶν φορτίων. Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ὅθεν, ὅτι κατὰ τὸ 1958 ἡ διεθνὴς³ παραγωγή χάλυβος ὑπεχώρησεν εἰς ἐπίπεδον κατώτερον τοῦ ἐπιτευχθέντος κατὰ τὸ 1955 καὶ ὑπῆρξε μικροτέρα κατὰ 30 ἐκ. τόννων ἔναντι τῆς τοῦ 1957⁴.

Ἡ ἐντεῦθεν ἐπίδρασις ἐπὶ τῆς ζήτησεως χωρητικότητος πρὸς μεταφορὰν γαιανθράκων, σιδηρομεταλλευμάτων καὶ παλαιοσιδήρου, ὑπῆρξε ἄμεσος, τῶν ναυλώσεων τοῦ 1958, διὰ τὰ τρία ταῦτα εἶδη φορτίων, περιορισθεισῶν εἰς τὸ τέταρτον περίπου τῶν τοῦ 1956⁵. Ἐπιπροσθέτως, ἐνῶ

(1) Σύνολον χρονοναυλώσεων 23.745.000 τ. D.W. κατὰ τὸ πεντάμηνον 1960, ἔναντι 21.847.000 τ. D.W. τοῦ ἀντιστοίχου διαστήματος 1959.

(Πηγή : Westinform shipping reports 155 καὶ 161).

(2) Ἡ Α.Ε. «Ἡ Ἑλληνικὴ» ἐκμεταλλεῖται ἤδη περὶ τὰ δέκα χρονοναυλωμένα πλοία ἐπὶ πλέον πρὸς 25 ἰδιόκτητα.

(3) Πλὴν τῶν χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ.

(4) Διεκυμάνθη αὕτη ἀπὸ 205 ἐκ. τόν. κατὰ τὸ 1955, εἰς 213 ἐκ. τ. 215 ἐκ. τ. καὶ 185 ἐκ. τ. ἀντιστοίχως κατὰ τὰ ἔτη 1956, 1957, 1958 (Norwegian shipping news No 14/1959 σ. 824).

(5) Ναυλώσεις πρὸς μεταφορὰν γαιανθράκων, σιδηρομεταλλευμάτων καὶ παλαιοσιδήρου εἰς χιλιάδας τόννων.

Φορτία	1956	1957	1958	1959
Γαιάνθραξ	48.341	38.523	9.755	7.755
Σιδηρομετάλλευμα	5.681	9.322	4.943	6.733
Παλαιοσίδηρος	3.717	3.174	878	3.011
	57.739	51.019	15.576	17.499
Ἐπὶ συνόλου ναυλώσεων	83.213	75.734	47.024	57.610
Ποσοστὸν ο/ο	69.5ο/ο	66 ο/ο	33 ο/ο	30.4 ο/ο

(Πηγή Westinform quarterly dry cargo market surveys)

τά τρία ως άνω φορτία έκάλυψαν κατά τὸ 1956 ποσοστὸν 69,5% τῶν κατά τὸ ταξείδιον ἢ διὰ συνεχῆ ταξείδια πραγματοποιηθεισῶν ναυλώσεων, ἢ συμμετοχῆ των ἐπὶ τῶν ἀντιστοιχῶν ναυλώσεων τοῦ 1958, μόλις ἀνήλθεν εἰς 33% τοῦ συνόλου.

Αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων, ἰδίᾳ ἐκ τῶν Ἑν. Πολιτειῶν πρὸς Εὐρώπην ἔπαυσαν, τὸ γε νῦν ἔχον, νὰ ἀποτελοῦν παράγοντα ἐπιηράζοντα σοβαρῶς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ζήτησεως χωρητικότητος¹, δοθέντος ὅτι τὰ μέχρι τέλους 1957 συναφθέντα συμβόλαια ναυλώσεως πλοίων ἐκάλυπτον διὰ τὸ 1959 μεταφορὰς ἐξ Ἑν. Πολιτειῶν εἰς Εὐρώπην ὕψους 19 ἐκ. τόννων². Κατὰ συνέπειαν, ζήτησις χωρητικότητος εἰς ἀξιόλογον κλίμακα θὰ ἠδύνατο νὰ ὑπάρξῃ μόνον εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι τῆς Δ. Εὐρώπης ἤθελον αὐξηθῆ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον πέραν τῆς τάξεως τῶν 20 ἐκ. τόννων.

Ὁ τομεὺς τοῦ γαιάνθρακος ἐξακολουθεῖ, δῆλον ὅτι, ἰσχυρῶς πιεζόμενος ἐκ τῶν συνεπειῶν τῆς ὑφέσεως ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν γενικωτέρων ἐξελίξεων ἐν τῇ παραγωγῇ³, ἔτι δὲ πλέον διὰ τῆς συνεχιζομένης ὑποκαταστάσεως αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ πετρελαίου, ἰδίᾳ ἐν Εὐρώπῃ⁴. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1957 καὶ 1959 ἡ εὐρωπαϊκὴ παραγωγή γαιάνθρακος ἐμειώθη κατά 30 ἐκ. τόννων καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ αὐτοῦ κατά 26,3 ἐκ. τόννων. Παρὰ ταῦτα κατά τὸ τέλος τοῦ 1959, τὰ εὐρωπαϊκὰ ἀποθέματα γαιάνθρακος ἀνῆρχοντο εἰς τὸ ἀνευ προηγουμένου ὕψος τῶν 68 ἐκ. τόν-

(1) Κατὰ τὸ 1957 μετεφέρθησαν ἐξ Ἑν. Πολιτειῶν εἰς Εὐρώπην 46 ἐκ. τόννων γαιανθράκων, ἐναντι 34.4 ἐκ. τόννων τοῦ 1958 καὶ 20 ἐκ. τόννων κατά τὸ 1959 (OEEC/MTC, Preliminary draft of annual report for 1960) βλ. ἐπίσης OEEC-Report on the international coal trade and the collapse of the freight market in 1957-Paris 1958.

(2) Westinform shipping report No 128.

(3) Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1956 καὶ 1959 λχ. ἡ χρησιμοποίησις ἐνεργείας ἐν Εὐρώπῃ παρέμεινεν εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα, ἐνῶ τὸ ἀκαθάριστον εὐρωπαϊκὸν εἰσόδημα ἠύξθη κατά 40% (OEEC - L' Europe et L' economic mondiale - Paris 1960). Βλ. ὡσαύτως Shell review 1959 σ. 5.

(4) Ποσοστιαία χρησιμοποίησις πηγῶν ἐνεργείας ὑπὸ χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς κοινότητος χάλυβος-αὐθρακος.

	1950	1955	1958	1959	1960
Γαιάνθραξ	72.5	63.9	57.7	55.0	53.8
Πετρέλαιον	11.9	19.4	24.0	26.8	28.3
Λοιπαὶ πηγαὶ	15.6	16.7	18.3	18.2	17.9
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(Πηγή: Annual report of the European Coal & Steel communitys high authority-1960)

νων', ήτοι εις επίπεδον πλέον ή τετράκις ύψηλότερον του άντιστοίχου επίπεδου του 1957².

Δραστικά ύπήρξαν αί εκ τής φύσεως επιπτώσεις και επί των μεταφορών των σιδηρομεταλλευμάτων, έκδηλωθεισαι κατά μέν τὸ 1957 δια σοβαρᾶς επιβραδύνσεως του ρυθμου άναπτύξεως αὐτῶν, κατά δὲ τὸ 1958 δια κάμψεως τής ζητήσεως εις τὰς βιομηχανικὰς περιοχὰς του κόσμου κατά ποσοστὸν 15%³. 'Ανάλογος κάμψις ἐσημειώθη και ὡς πρὸς τὴν ζήτησιν παλαιοσιδήρου⁴.

'Απὸ του 1959, ή βιομηχανία του χάλυβος άναρρώσασα εκ τής ύφέσεως, άναπτύσσει και πάλιν τὴν παραγωγήν αὐτῆς. Κατόπιν τούτου ή ζήτησις σιδηρομεταλλευμάτων εις τὰς βιομηχανικὰς χώρας, ηὔξήθη μέν κατά ποσοστὸν 11% έναντι του 1958, ἐν τούτοις, ὁμως, μόνον ὡς πρὸς τὰς 'Ην. Πολιτείας και τὴν 'Ιαπωνίαν ἐπανήλθεν εις τὰ πρὸ τής ύφέσεως επίπεδα. 'Αντιθέτως αί πρὸς τὴν Εὐρώπην μεταφοραὶ παρέμειναν εις τὰ αὐτὰ πρὸς τὰ του ἔτους 1958 επίπεδα.

(1) Παραγωγή, κατανάλωσις και άποθέματα γαιανθράκων εις χώρας ΟΕΟΣ (εις ἑκατομμύρια τόννων)

	1957	1958	1959(α)
Παραγωγή	481.7	472.2	451
Είσαγωγαί	46.3	34.4	20
Παραδόσεις	520.9	478.0	445
'Αποθέματα	16.0	44.5	68

α) προσωρινὸς ὑπολογισμὸς

Πηγή: ΟΕΟΕ «Statistiques de base de l' energie pour les pays de L' ΟΕΟΕ».

(2) Πρὸς άντιμετώπισιν του έντεῦθεν δημιουργουμένου πιεστικου προβλήματος, ή Δ. Γερμανία αρχικῶς μέν (1958) ἔθεσεν ὑπὸ ἔλεγχον τὰς εισαγωγὰς γαιάνθρακος, βραδύτερον δὲ (1959) ἐπέβαλεν ειδικὸν δασμὸν επί των εκ του ἔξωτερικου, πλὴν χωρῶν κοινοπραξίας γαιάνθρακος χάλυβος, εισαγωγῶν γαιανθράκων.

(3) 'Εξέλιξις εισαγωγῶν εις σιδηρομεταλλεύματα κυρίων βιομηχανικῶν περιοχῶν.

(εις χιλιάδας τόννων)

Περιοχαί	1955	1956	1957	1958	1959 (α)
Μ. Βρεταννία	12.900	14.330	15.920	12.920	13.320
Γερμανία	13.700	16.680	17.670	15.720	15.360
Λοιπή Εὐρώπη	4.700	6.970	7.900	8.250	7.610
'Ην. Πολιτεία	23.400	30.390	33.720	27.540	34.550
'Ιαπωνία	5.500	7.870	9.470	7.610	10.000
	60.200	76.240	84.680	72.040	80.840
Μεταβολή ο/ο	33ο/ο	27ο/ο	11ο/ο	-15ο/ο	11ο/ο

(α) προσωρινά στοιχεία

(Westinform shipping reports No 132 και 154)

(4) Δὲν διατίθενται στοιχεία δια τὰς διακινήθεισας ποσότητες. 'Επαρκή εικόνα, παρά ταῦτα, παρέχει τὸ ὅτι ή συνολικῶς χρησιμοποιηθεισα ὑπὸ τής βιομηχανίας χάλυβος-τῶν χωρῶν 'Αν. συνασπισμου μή περιλαμβανομένων—ποσότης παπαιοσιδήρου ἔμειώθη ἀπὸ 107 ἑκ. τόνν. τὸ 1956, εις 106 ἑκ. τόνν, τὸ 1957 και 92 ἑκ. τόννων τὸ 1958. (Westinform shipping report-No 134)

Έν αντιθέσει πρὸς τὴν περίπτωσιν τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν σιδηρομεταλλευμάτων, αἱ μεταφοραὶ δημητριακῶν ἐσημείωσαν ἀπὸ τοῦ 1958 ἐξαιρετικὴν ζωηρότητα¹, ἡ ὁποία κατὰ μὲν τὸ 1958 ἐπέδρασεν ἀνασταλτικῶς ἐπὶ τῶν ὑποτιμητικῶν τάσεων τῆς ἀγορᾶς περιορίσασα τὴν ἔκτασιν αὐτῶν, κατὰ δὲ τὸ 1959 συνέβαλε, περισσότερον πάσης ἄλλης κατηγορίας φορτίων, εἰς τὴν διεύρυσιν τῆς ζητήσεως χωρητικότητος. Ἐπιπροσθέτως, ὡς ἐκ τῶν ἐξελίξεων προκύπτει, ἡ ζήτησις δημητριακῶν ἐνεφάνισεν, ἀπὸ τοῦ 1958 καὶ ἐντεῦθεν, ἀξιόλογον βαθμὸν σταθερότητος, τοῦθ' ὅπερ σημαντικὸν ἐν μέσῳ τῆς ὑφέσεως καὶ ἐν ὄψει τοῦ ὅτι αἱ μεταφοραὶ δημητριακῶν εἶναι ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι ὑπόκεινται εἰς συχνὰς καὶ μὴ προβλεπτάς διακυμάνσεις.

Ἀπὸ γενικωτέρας ἀπόψεως, ἐνδεικτικοὶ τῶν διαγραφομένων ἐξελίξεων, ὡς πρὸς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος δι' ἐκτέλεσιν μεταφορῶν ξηρῶν ὁμοειδῶν φορτίων, εἶναι οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀφορῶντες τὰς συναφθεῖσας κατὰ τὸ πρῶτον ἑξάμηνον 1960 ναυλώσεις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περίοδον 1959, ἕναντι τῆς ὁποίας διαπιστοῦται αὐξήσις κατὰ ποσοστὸν 21%².

Ἡ διαπίστωσις αὕτη συνδυαζομένη πρὸς τὰς καθόλου ἐξελίξεις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας αἵτινες ἀναμένονται εὐνοϊκαί - παρὰ ποίαν τινα ἀβεβαιότητα ἥτις ἐκφράζεται ἐν σχέσει πρὸς τὴν μελλοντικὴν πορείαν τῆς παραγωγῆς τῶν Ἡν. Πολιτειῶν - ἐπιτρέπουν τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ ζήτησις χωρητικότητος πρὸς μεταφορὰν ξηρῶν ὁμοειδῶν φορτίων θὰ ἐξακολουθήσῃ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον διευρυνομένη.

δ) *Εἰδικώτεραι μεταβολαὶ εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων.* Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ ἐμπόριον ξηρῶν φορτίων, δὲν ἐσημειώθη κατὰ τὸ 1957 ἢ 1958, μείωσις τῶν πρὸς μεταφορὰν ποσοτήτων ὑγρῶν καυσίμων. Ἐπραγματοποιήθη, ἀντιθέτως, αὐξήσις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος κατ' ἀμφοτέρα τὰ ἔτη ταῦτα, μολοντί ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως ὑπῆρξε σημαντικῶς βραδύτερος τοῦ ἐπιτευχθέντος μέσου ὄρου ἐτησίας ἀναπτύξεως τῶν μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων κατὰ τὴν ἀμέσως

(1) Ναυλώσεις (κατὰ ταξίδιον) πρὸς μεταφορὰν δημητριακῶν

1956	17.751.000	τόν.
1957	14.115.000	τόν.
1958	20.823.000	τόν.
1959	28.554.000	τόν.

(Πηγή: Westinform quarterly dry cargo surveys).

(2) Ναυλώσεις α' ἑξαμήνου 1960 — 30.735.000 τ.

» » » 1959 — 25.547.000 τ.

(Πηγή: Westinform quarterly dry cargo surveys).

προηγούμενην τριετίαν¹.

Εἰς τὴν ἐπιβράδυνσιν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς ζητήσεως χωρητικότητος πρὸς μεταφορὰν ὑγρῶν καυσίμων, συνέβαλον 1) ὡς καὶ προκειμένου περὶ τοῦ γαιάνθρακος, ὁ σταθερῶς βελτιούμενος συντελεστής ἀξιοποιήσεως τῆς ἀποδόσεως τῶν καυσίμων, ἰδίᾳ εἰς τὴν βιομηχανίαν², 11) οἱ ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἡν. Πολιτειῶν ἐπιβληθέντες ἀπὸ τοῦ 1958 περιορισμοὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου, ἐπὶ σκοπῶν προστασίας τῆς ἰδίας αὐτῶν παραγωγῆς³.

Ἐκ τῶν παραγόντων τούτων ὁ μὲν πρῶτος, ὡς μονίμου χαρακτήρος, θέλει ἀσκήσῃ σὺν τῷ χρόνῳ καὶ παραλλήλως πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν βελτιωμένων τεχνολογικῶν μεθόδων, ἰσχυροτέρα συσταλτικὴν ἐπίδρασιν ἢ ἡ ἑκτασις, ὅμως, δὲν δύναται νὰ προσδιορισθῇ.

Ὁ δεῦτερος παράγων, μολονότι προσωρινοῦ χαρακτήρος, ἔσχε σοβαρὰν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου ὑγρῶν καυσίμων. Ὑπολογίζεται ὅτι αἱ διὰ θαλάσσης φορτώσεις πετρελαίων πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν, ἠυξήθησαν μεταξύ 1957/1958 κατὰ ποσοστὸν 4% μόνον, ἔναντι ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῶν ἐτῶν 1954/1955 ἐκ 15%⁴. Οἱ περιορισμοὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν ἐξακολουθοῦν ἐφαρμοζόμενοι, δὲν διαφαίνεται δὲ ὡς προσεχῆς ἢ ἄρσις αὐτῶν, πλὴν ἂν ἔκτακτοι ἀνάγκαι ζητήσεως ἤθελον καταστήσῃ ταύτην ἀπαραίτητον. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ ἐξ αὐτῶν συσταλτικὴ ἐπίδρασις ἐπὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, ὑπολογιζομένη εἰς ἕνδεκα ἑκατομμύρια τόννων, θὰ ἐξακολουθήσῃ ἀσκουμένη κατὰ τὸ προσεχὲς μέλλον.

Κατὰ τὸ 1959 ἡ διεύρυνσις τῆς ζητήσεως πετρελαίων πρὸς μεταφορὰν ὑπῆρξε μεγαλυτέρα ἢ κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος, πραγματοποιηθείσης αὐξήσεως ἐξ 7%⁵, ὑστέρησεν ὅμως καὶ πάλιν τῆς ἐπιτευχθείσης κατὰ τὸ 1957 καὶ τὰ προηγούμενα αὐτοῦ τρία ἔτη, συνεπιεία, προφανῶς, τῶν ἄνω παραγόντων.

Ἡ ταχεῖα αὐξήσις τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς, ἡ ἀναμενομένη ἀνάπτυξις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, εἰδικώτερον δὲ ἡ σταθερὰ τάσις ὄλων τῶν χωρῶν πρὸς ἐκβιομηχάνισιν καὶ μηχανοποίησιν τῶν γεωργικῶν ἐρ-

(1) Ρυθμὸς αὐξήσεως θαλασσίων μεταφορῶν πετρελαίων

1954-56	10.70%
1957	8
1958	5

(Στηρίζεται εἰς Uno-Statistica I yearbooks 1954/58)

(2) Shell review 1959 σ. 5

(3) Ἄνευ τῆς διὰ τῶν περιορισμῶν προστασίας, ἡ βιομηχανία πετρελαίων τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, συνεπιεία ὑψηλοῦ παραγωγικοῦ κόστους, δὲν δύναται νὰ ἀνταγωνισθῇ τὰς τιμὰς CIF εἰς ἃς προσφέρεται ἡ παραγωγή ἄλλων περιοχῶν.

(4) UNO-World Economic Survey 1959 σ. 223.

(5) OEEC-Maritime Transport 1959-Statistical Annex-table I

γασιδών και ή ανάπτυξις του βιωτικού επιπέδου των λαών της γης, υπόσχονται ότι, μακροχρονίως, ή ζήτησις πετρελαίου θα εξακολουθήση διευρυνομένη κατά ρυθμόν ανάλογον προς τον του παρελθόντος¹ οτε ή κατανάλωσις περίπου έδιπλασιάζετο καθ' εκάστην δεκαετίαν, ανάπτυσομένης αντίστοιχως της ζήτησεως χωρητικότητος προς κάλυψιν των μεταφορικών αναγκών εκ των παραγωγικών χωρών προς την Δ. Ευρώπην και τας 'Ην. Πολιτείας².

Αί βραχυχρόνιοι, όμως, προοπτικά ως προς την ζήτησιν χωρητικότητος δέν είναι ευνοϊκάί. Είς τοϋτο πλην των παραγόντων περι ών έγένετο ήδη μεία, συντείνουν και οί κάτωθι:

1) 'Η εμφάνισις της Σαχάρας, ως μεγάλου παραγωγού πετρελαίου. 'Υπολογίζεται ότι ή παραγωγή αύτης θα ένέλθη κατά το 1961 εις 15 εκ. τόννων, μέχρι δε του 1965 εις 25/30 εκ. τόννων³. 'Εάν το σύνολον της παραγωγής ταύτης κατευθυνθῆ προς την Δ. Ευρώπην, θα προκληθῆ συμπέσις επί της ζητήσεως χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων αντίστοιχος προς την διαφοράν άποστάσεως την ύφισταμένην μεταξύ των διαδρομών 'Αλγερίας—Ν. Ευρώπης άφ' ένός και Μέσης 'Ανατολής—Ν. Ευρώπης άφ' έτέρου, έν συνδυασμῶ προς τας ποσότητας πετρελαίων τας όποίας ή μεταβολή προελεύσεως θα άφορᾷ⁴. Πιθανόν, έν τούτοις, είναι ότι

(1) 'Ως προκύπτει εκ του πίνακος της ύποσημ. 4 της σελ. 57, αί ήδη χρησιμοποιούμεναι άλλαι, πλην γαιάνθρακος, πηγαί ένεργείας, δέν σημειώνουν εξέλιξιν δυναμένην να παρεμποδίση την ανάπτυξιν της ζητήσεως του πετρελαίου. Μεταξύ των έτων 1950 και 1960 ή συμμετοχή του πετρελαίου εις τας πηγάς ένεργείας τας χρησιμοποιούμενας υπό της εύρωπαϊκής κοινοπραξίας γαιάνθρακος—χάλυβος, ηύξήθη από 11,50/ο εις 28,30/ο, ένῶ αί των λοιπών πλην γαιάνθρακος πηγών ένεργείας από 15,60/ο εις μόνον 17,90/ο. 'Επιπροσθέτως και ή μικρά αύτη αύξησις έπραγματοποιήθη αναλώμασι του γαιάνθρακος.

'Η εύρεία χρησιμοποιήσις της άτομικής ένεργείας εις την βιομηχανίαν θα συντελέση εις το μέλλον εις μεγαλυτέραν χρησιμοποίησιν των λοιπών πηγών ένεργείας εις τας βιομηχανικάς χώρας. 'Εκ των μέχρι τουδε, έν τούτοις, εξέλιξεον δύναται τις να εικάση ότι ή μεταβολή αύτη θα πραγματοποιηθῆ εις βάρος του γαιάνθρακος μάλλον η του πετρελαίου. 'Επιπροσθέτως ή έπιτελούμένη εκβιομηχανίσις μεγάλων περιοχών της γης, θα δημιουργήση νέαν ζήτησιν ένεργείας, την όποιαν θα κληθούν, αναμφιβόλως, να καλύψουν αί κλασσικαί πηγαί ένεργείας και δη το πετρέλαιον, άφοϋ αί νέαι αύται βιομηχανικαί περιοχαί δέν είναι δυνατόν η να διέλθωσιν από το στάδιον του πετρελαίου πριν η δυνηθούν να προχωρήσουν και αύται εις την χρησιμοποίησιν της άτομικής ένεργείας.

(2) 'Από κοινού αί δύο περιοχαί έκάλυψαν τα τρία τέταρτα των παγκοσμίων εισαγωγών πετρελαίου κατά το 1959 (Shell review 1959).

(3) Westinform shipping report No 156

(4) 'Επί τη βάσει ποσότητος 20 εκ. τόννων, ως πιθανού όγκου εξαγωγών κατά το 1962, ή προκληθησομένη έπίδρασις της ζητήσεως υπολογίζεται ότι θα άφορᾷ εις 100 πλοία τύπου T-2 (16.500 τ. D.W.—ταχύτητος 14,5 μιλ).

ή Εύρώπη μέρος μόνον τῆς παραγωγῆς Σαχάρας θά ἀπορροφήσῃ καί τοῦτο λόγω τῆς ποιότητος τοῦ πετρελαίου αὐτῆς. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἡ ἔκτασις τῶν δυσμενῶν ἐπιδράσεων θά εἶναι ἀναλόγως περιορισμένη.

ii) ἡ ἀνάπτυξις τοῦ δικτύου πετρελαιογαγωγῶν τῆς Ν. Εὐρώπης ἀφ' ἐνός¹ καί τῶν Ρωσικῶν ἀφ' ἑτέρου². Ἡ ἐπίδρασις τοῦ πρώτου ἐκ τῶν ὡς ἄνω δικτύων ὑπολογίζεται ὡς δυναμένη νά φθάσῃ τὸ ἀντίστοιχον 90 μονάδων τύπου «T-2», δὲν διατίθενται ὅμως στοιχεῖα πρὸς ὑπολογισμόν τῆς ἐπιδράσεως τοῦ Ρωσικοῦ δικτύου³.

iii) ἡ αὐξήσις τῶν Ρωσικῶν ἐξαγωγῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην καί τὴν Μεσόγειον ἥτις προκαλεῖ περιορισμὸν τῶν διανυομένων ἀποστάσεων⁴, δοθέντος ὅτι ἄλλως αἱ ἀντίστοιχοι ἀνάγκαι θά ἔδει νά ἱκανοποιηθῶσι διὰ μεταφορᾶς πετρελαίων ἐκ τοῦ Περσικοῦ κόλπου ἢ ἄλλων ἀπομεμακρυσμένων κέντρων παραγωγῆς.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται ὅτι κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη, ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς ζητήσεως δεξαμενοπλοίων θά εἶναι βραδύτερος ἢ κατὰ τὸ παρελθόν. Ἐάν, παρὰ ταῦτα, ὑποθέσωμεν ὅτι τὸ διὰ θαλάσσης ἐμπόριον πετρελαίων θά ἐξακολουθήσῃ ἀναπτυσσόμενον καθ' ὃν περίπου ρυθμὸν ἠϋξάνετο κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη⁵ καί δεχθῶμεν ὅτι αἱ διανυόμεναι ἀποστάσεις θά παραμείνουν ἀμετάβλητοι, θά ὑπολογίσωμεν ὅτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν τεσσάρων ἐτῶν θά πραγματοποιηθῇ αὐξήσις ζητήσεως χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων κατὰ 25%.

2. Μεταβολαὶ εἰς τὴν προσφορὰν χωρητικότητος.

Ἡ ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως καί τῶν λοιπῶν ὡς ἄνω ἐκτεθέντων αἰτίων, προκληθεῖσα ἀπότομος συστολή τῆς ζητήσεως χωρητικότητος,

(1) Ὑπολογίζεται ὅτι ἡ ἀπόστασις ἡ κερδιζομένη συνεπεία τῆς λειτουργίας τοῦ πετρελαιογαγοῦ Lavega—Μονάχου, προκειμένου περὶ πλοίου κομίζοντος πετρέλαιον ἐκ Μέσης Ἀνατολῆς, εἶναι 3.500—4000 μίλλια, ἐναντι ταξειδίου μέχρι λιμένων Β. θαλάσσης.

(2) Εἶναι σχεδὸν ἕτοιμος πετρελαιογαγὸς μεταφέρων Ρωσικὸν πετρέλαιον εἰς Μέμελ (Λιθουανίας) ἐνῶ ἐξ ἄλλου τελεῖ ὑπὸ κατασκευὴν ἀγωγὸς μήκους 4.600 χιλ. μεταξὺ Οὐραλίων καὶ Κεντρικῆς Εὐρώπης.

(3) Πλείονα περὶ τῆς ἐπιδράσεως τῶν πετρελαιογαγωγῶν ἐπὶ τῆς ζητήσεως δεξαμενοπλοίων βλ. εἰς «Some thoughts on the impact of pipelines on the demand for tanker capacity», μελέτην ὑποβληθεῖσαν ὑπὸ τοῦ συντάκτου τῆς παρούσης πρὸς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν ΟΕΟΣ—Ἰούλιος 1960.

(4) Ἐξέλιξις τῶν ρωσικῶν ἐξαγωγῶν πρὸς εὐρωπαϊκὰς χώρας καὶ ἐγγὺς Ἀνατολῆν. [εἰς χιλιάδας τόννων]

1957	7.150
1958	9.960
1959	15.180

[Πηγή: Petroleum press service vol XXVII No 4 σ. 124]

(5) Μέση ἔτησια αὐξήσις ζητήσεως πετρελαίων κατὰ τὰ ἔτη 1953-58 ἦτο 60/0

έσημειώθη, ἐν ᾧ χρόνῳ ἐνετείνετο ὁ ρυθμὸς παραδόσεως νεοτεύκτων πλοίων, μεγάλων ταχυτήτων καὶ ὑψηλῆς ἀποδόσεως, διευρυνθέντος μεγάλως τοῦ ἐκ τῆς συστολῆς τῆς ζήτησεως προκληθέντος πλεονάσματος χωρητικότητος². Αἱ ἐξελίξεις ὅμως εἰς τὴν προσφορὰν χωρητικότητος δὲν ὑπῆρξαν ὁμοίομορφοὶ ὡς πρὸς ὄλους τοὺς κλάδους τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (Βλ. διάγραμμα ΙΙ). Τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν νέων παραλαβῶν ἀνεφέροντο, εἰς δεξαμενόπλοια, ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα καὶ ἄλλα πλοῖα προοριζόμενα διὰ τὰς μεταφορὰς ὁμοειδῶν ξηρῶν φορτίων³, ἤτοι εἰς τοὺς τομεῖς τοὺς κυρίως πληγέντας ἐκ τῆς κάμψεως τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου. Ἐντεῦθεν γεννᾶται ἡ σκοπιμότης κεχωρισμένης ἐξετάσεως τῶν πραγματοποιηθεισῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, εἰδικωτέρων ἐξελίξεων.

α) *Ἐξελίξεις εἰς τὴν προσφορὰν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων.*
Ἡ ἐλευθέρη φορτηγὸς ναυτιλία ξηρῶν φορτίων, εἰσῆλθεν εἰς τὴν ἀπὸ τοῦ 1954 σημειωθείσαν περίοδον ἀναπτύξεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας καὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἔχουσα δύναμιν 14.995.000 τ.δ.ω.⁴ ἀποτελουμένην, σχεδὸν κατὰ τὸ σύνολον, ἐκ πλοίων πολεμικῆς καὶ

διὰ τὰς χώρας τῆς δύσεως καὶ 7ο/ο δι' ὅλοκληρον τὸν κόσμον (BP-Statistical review of the world oil industry 1958).

(1) Κατὰ τὸ 1958 παρεδόθησαν ἐκ τῶν διεθνῶν ναυπηγείων πλοῖα 9.279.938 κ.ο.χ. ἔναντι 9.501.703 κ.ο.χ. τοῦ 1957 καὶ 7.669.831 κ.ο.χ. τοῦ 1956 (Lloyd's register of shipping).

(2) Συγκριτικὴ ἐξέλιξις διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ χωρητικότητος.

	Ποσοστιαία μεταβολαί	
	Ἐμπορίου	Χωρητικότητος
1956	10.4	4.27
1957	5	4.75
1958	- 1	7
1959	4	5.85

(Πηγαί : UNO-Statistical yearbooks καὶ Lloyd's register of shipping).

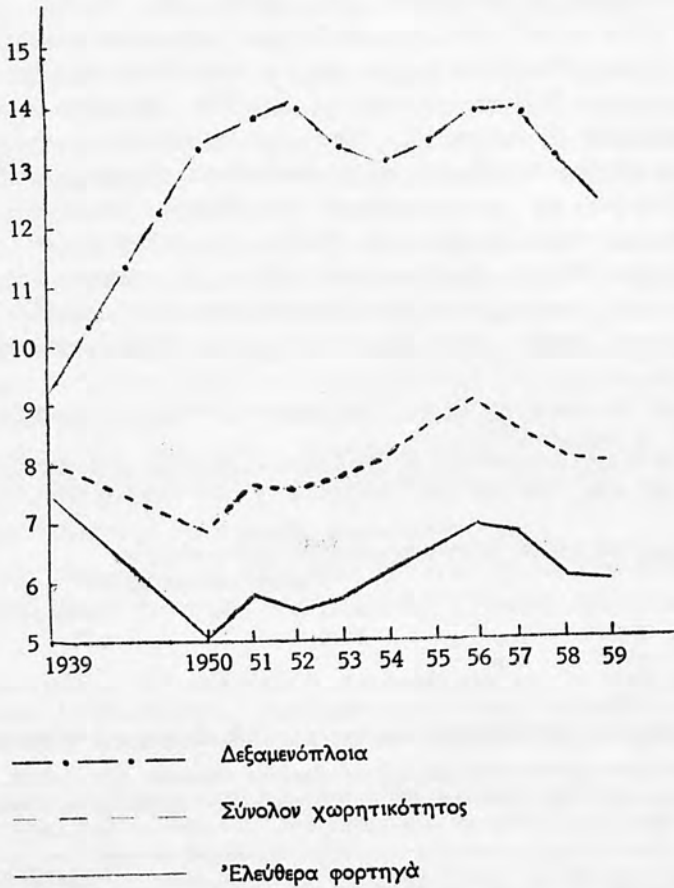
(3) Κατὰ ὑπολογισμὸν τοῦ Institute of shipping research τῆς Βρέμης, ἡ κατὰ τὴν 1 Ἰουλίου 1958 ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν χωρητικότης ἀνελύετο ὡς κατωτέρω :

Κατηγορίαι πλοίων	Ἄριθ. πλοίων	Τόννοι D.W.	Ποσοστὸν ο/ο ἐπὶ ναυπηγήσεων
Δεξαμενόπλοια	918	30.922.744	66.3
Tramps	675	7.103.549	15.2
Μεταλλοφόρα	123	2.420.720	5.2
Bulk-Carriers	111	1.825.760	3.9
Tankers-Μεταλλοφόρα	5	149.200	0.4
Ἐπιβατηγὰ καὶ μικτὰ	33	266.130	0.6
Cargo Liners	432	3.935.894	8.4
Σύνολα	2.297	46.623.997	100.0

(4) Στοιχεῖα Weston Ltd

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΙΙ

Άπασχολήσεως διεθνούς χωρητικότητας
(Μετρικοί τόνοι μεταφερθέντες κατά κόρον δλικής χωρητικότητας)



Πηγαί : (α) UNO-Statistical yearbooks
(β) OEEC-Maritime transport-1954-1959
(γ) Lloyd's register of shipping-Statistical tables
(δ) Westinform shipping reports

καί παλαιότερας κατασκευής. Ἡ ναυπηγική δραστηριότης τῶν μέχρι τότε μετὰ τὸν πόλεμον ἐτῶν, εἶχεν ἀφιερωθῆ εἰς τὰς κατηγορίας πλοίων ὧν ἡ ζήτησις ἦτο σταθερῶς ἰσχυροτέρα, δεξαμενοπλοίων καὶ πλοίων γραμμῶν, ἐπιβατηγῶν τε καὶ φορτηγῶν. Ἡ ναυπήγησις ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, ἐπιμελῶς, δύναται τις εἰπεῖν, ἀπεφεύγεται, θεωρουμένη ὡς παρακεκινδυνευμένη'. Ἡ ἀπὸ τοῦ 1954, κατὰ ταῦτα, σημειωθείσα στροφή πρὸς ναυπήγησιν ἐλευθέρων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου ἦτο ἐπιβεβλημένη, ἐν ὧσι ἰδίᾳ τῶν εὐνοϊκῶν ἐξελιξέων τοῦ παγκοσμίου ἔμπορίου αἰτινες διεγράφοντο τότε διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη. Παρεῖχεται, ἄλλως τε, ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκὴ εὐκαιρία πρὸς τοῦτο. Ἡ ἐπανεμφάνισις τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας προσφερούσης, παραλλήλως πρὸς χαμηλὰς τιμὰς ναυπηγικοῦ κόστους, συντόμους προθεσμίας παραδόσεως καὶ σοβαρὰς πιστωτικὰς διευκολύνσεις, παρέσχε ταύτην².

(1) Κύριοι λόγοι ὀδηγοῦντες εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἀντιλήψεως ταύτης ἦσαν :

α) ἡ ὀγκώδης ἄμερικανικὴ ἐφεδρική χωρητικότης ἣτις ἐπεσκόπευε τὴν ἀγορὰν τῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν φορτίων, δοθέντος ὅτι ἡ χρησιμοποίησις αὐτῆς, δὲν ὑπέκειτο εἰς τὸν ἔλεγχον τῆς βιομηχανίας, ἀλλὰ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως αἱ ἀποφάσεις τῆς ὁποίας ἀναμφιβόλως ἠδύναντο νὰ ἐπηρεάζωνται ἐκ πολιτικῶν ὑπολογισμῶν.

β) ἡ βραδεῖα ἀποκατάστασις ὁμαλῶν συνθηκῶν διεξαγωγῆς τοῦ διεθνοῦς ἔμπορίου καὶ ἡ καθυστέρησις ἀναπτύξεως τῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν ξηρῶν φορτίων.

γ) ὁ διαρκὴς ἐμπλουτισμὸς τοῦ στόλου τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, διὰ πλοίων Liberties ἐκποιουμένων ὑπὸ τῶν ἑταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἐπὶ τῇ ἀντικατάστασι αὐτῶν διὰ τῶν νεοναυπηγουμένων εἰδικῶν πλοίων γραμμῶν.

δ) αἱ μεγάλοι προθεσμιαὶ παραδόσεως αἰτινες ἀπητοῦντο διὰ ναυπήγησιν πλοίων εἰς τὰ βεβαρυνόμενα διὰ παραγγελιῶν εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μὴ προσφορὰν, παρ' αὐτῶν, σταθερῶν τιμῶν ναυπηγήσεως.

(2) Παρὰ τὰς ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὴν ἰκανότητα τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας πρὸς ἀπόδοσιν ἐπαρκοῦς, ποιοτικῶς, ἔργου, οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί, περισσότερον πάντοτε τολμηροὶ τῶν ξένων συναδέλφων αὐτῶν, ἐπωφελήθησαν τῆς προσφερθείσης εὐκαιρίας καὶ ἐποθετήθησαν εὐρείας παραγγελίας διὰ πλοῖα ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου, ἐναντι τιμῶν καὶ ὄρων ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκῶν. Ὅταν τὰ πρῶτα πλοῖα παρελήθησαν καὶ ἡ ἀπόδοσις αὐτῶν ὑπῆρξε καλλίτερα ἐκείνης ἣτις ἀνεμένετο, ἀρθρόραι ἐποθετήθησαν αἱ παραγγελίαι τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ, ὑπὸ ὄρους, πλέον, σημαντικῶς βεβαρυνμένους ἐναντι τῶν ἀρχικῶν.

Ἡ πορεία τῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἶναι παραστατικῆ.

Ἔτη	Πλοῖα	Χωρητικότης κ. ο. χ.	Ἀξία εἰς \$	Τιμὴ \$ κατὰ κόρον
1950	32	50.827	11.699.878	230
1951	233	232.755	70.756.387	303
1952	21	44.997	14.858.115	330
1953	13	165.180	40.020.363	242
1954	52	590.190	126.695.540	214
1955	146	2.232.485	523.739.594	234
1956	96	1.857.450	566.231.423	304
1957	44	1.000.000	346.683.766	346

(Ἰαπωνικὰ στοιχεῖα, εἰς Ν.Χ. 547/306/1958)

Έντυπωσιακή υπήρξεν ή μεταβολή ή ούτω πραγματοποιηθείσα, έντός όλίγων έτων, όχι μόνον εις τὸ μέγεθος τοῦ στόλου τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ἀλλὰ καί εις τήν σύνθεσιν αὐτοῦ. Μεταξύ τῶν ἐτῶν 1954 καί 1959 ὁ στόλος τῶν Tramps ηὔξήθη κατὰ 42,5%¹, ἔναντι αὐξήσεως τοῦ ἔμπορίου ξηρῶν φορτίων κατὰ 25,6% κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα. Παράλλήλως, ἐπετεύχθη σοβαρὰ αὐξήσις τῶν ταχυτήτων² τῶν πλοίων³, αἱ ἐκ τῆς αἰτίας δὲ ταύτης ἐπιδράσεις ἐπὶ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τὸ ὅποιον τὰ νέα πλοῖα δύνανται νὰ ἐπιτελοῦν εἶναι πρόδηλοι.

Ἐδημιουργήθη οὔτω πλεόνασμα χωρητικότητος, ὀδηγήσαν ἀφ' ἑνὸς μὲν εις ραγδαίαν πτώσιν τῶν ναύλων ξηρῶν φορτίων⁴, ἀφ' ἑτέρου δὲ εις παροπλισμὸν μεγάλου μέρους τῆς ἐλευθέρως φορτηγοῦ ναυτιλίας, τῆς μείσσης ἀκμῆς εις τήν καμπύλην παροπλισμοῦ σημειωθείσης κατ' Ὀκ-

(1) Ἐξέλιξις στόλου ἐλευθέρων φορτηγῶν.

(Στοιχεῖα 31 Μαρτίου ἐκάστου ἔτους εις τόνους DW)

Ἔτη	Δύναμις στόλου	Προσθήκη νεοτεύκτων
1955	16.797.000	435.000
1956	18.620.000	726.000
1957	21.179.000	2.100.000
1958	23.570.000	2.351.000
1959	24.798.000	2.023.000

(Πηγή: Westinform shipping report No 133 καὶ OEEC-Maritime transport-1959).

(2) Ποσοστὸν 41,8% τοῦ στόλου, περιλαμβάνει πλοῖα ταχύτητος μεταξύ 12 καί 16 μιλίων, ὁρίων ἄτινα μόλις πρό τινων ἐτῶν ἔθεωροῦντο σχεδὸν ἀδύνατον νὰ ἐπιτευχθοῦν δι' ἐλεύθερα φορτηγά, λόγω βαρειῶν οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων.

(Πηγή: Westinform shipping report No 133).

(3) Αἱ ὑψηλαὶ ταχύτητες ἀπαντῶνται εις ὅλα τὰ νεότευκτα μεγάλου μεγέθους φορτηγά, 80,9% τῶν ὁποίων ἔχουν ταχύτητας μεγαλυτέρας τῶν 14 μιλίων καί 16,6% ταχύτητας ἀνωτέρας τῶν 16 μιλίων.

(Πηγή: Westinform shipping report No 147)

(4) Διακυμάνσεις ναυλαρίθμων κατὰ ταξείδιον κατὰ τὸ 1957, ἐν σχέσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη.

(1952 = 100)

1955	127.7	1957 Β' τρίμηνον	120.3
1956	157.0	1957 Γ' »	90.1
1957 Α' τρίμηνον	162.3	1957 Δ' »	78.3

(Ναυλᾶριθμος British chamber of shipping)

τώβριον 1958¹. Αί έκτοτε σημειούμεναι εξέλιξεις ὀδηγοῦν εἰς βαθμιαίαν ἀποκατάστασιν ἰσορροπίας μεταξύ τῆς προσφερομένης χωρητικότητος καὶ τῆς ζήτησεως αὐτῆς, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν δὲ ταύτην, παραλλήλως πρὸς τὰς ἐξελίξεις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἐπιδρῶν ἡ περιστολὴ τῶν ναυπηγικῶν προγραμμάτων καὶ ἡ ἔντασις τοῦ ρυθμοῦ διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων.

¹Απὸ τοῦ 1957 καὶ ἐντεῦθεν αἱ παραγγελίαι πρὸς ναυπήγησιν πλοίων, σημειοῦν ἐξακολουθητικὴν κάμψιν². Ὁ ρυθμὸς παραλαβῆς νεοτεύκτων πλοίων ὑποχωρεῖ ἐπίσης³ τῆς νέας χωρητικότητος μὴ ὑπερτερούσης ἤδη κατὰ πολὺ τὴν συνετεία τῶν διαλύσεων πραγματοποιουμένη μείωσιν⁴. ²Ἐπιδράσει τῶν ἀνωτέρω καὶ ἄλλων παραγόντων, ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ἐξελίσσεται ἤδη βραδύτερον ἢ κατὰ προηγού-

(1) Χωρητικότης ἐλευθέρων φορτηγῶν ἐν παροπλισμῷ.

Χρονολογία	Χιλιάδες τόνων D.W	Χρονολογία	Χιλιάδες τόνων D.W
1. 1.58	2.017.0	1. 1.59	6.391
1. 6.58	5.894.2	1. 6.59	5.884
1.10.58	7.018.6	1.10.59	5.495
1.12.58	6.326.8	1. 4.60	2.940

(Πηγή: Westinform shipping report No 155)

(2) Ἐξέλιξις τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν.

Χρονολογία	Χιλιάδες τόνων D.W	Χρονολογία	Χιλιάδες τόνων D.W
30. 6.57	8.059	31.12.58	5.459
31.12.57	7.354	31. 3.59	4.803
31. 3.58	6.635	30. 4.60	4.189

(ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων Weston Ltd).

(3) Πραγματοποιηθεῖσαι καὶ προβλεπόμεναι παραλαβαὶ νεοτεύκτων ἐλευθέρων φορτηγῶν.

*Ἔτη	Χιλιάδες τόνων D.W παραληφθεῖσαι	*Ἔτη	Χιλιάδες τόνων D.W παραληφθησόμεναι
1958	2.351	1960	1.830
1959	2.023	1961	1.583
		1962	619
		1963 καὶ μετέπειτα	157

(Πηγή: Westinform shipping report No 158)

(4) Συγκριτικὸς πίναξ παραλαβῶν νεοτεύκτων καὶ διαλύσεων ἐλευθέρων φορτη-

μενα έτη' τείνουσα να σταθεροποιηθῆ μεταξύ 25-26 εκ. τόνων D.W.

Η άποκατάσταση ίσορροπίας ήθελεν είναι εύχερεστέρα, εάν δέν έσημειούτο σοβαρά παρέμβοσις τών δεξαμενοπλοίων εις τās μεταφοράς σιτηρών. Λόγω τῆς συνεχιζομένης ύπερπροσφοράς χωρητικότητος εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, σοβαρός αριθμός έξ αὐτῶν³ άπασχολοῦνται, σχεδόν μονίμως, εις τās μεταφοράς δημητριακῶν έκτοπίζοντα τὰ ελεύθερα φορτηγά πλοία λόγω τοῦ παρ' αὐτῶν προσφερομένου έξαιρετικῶς χαμηλοῦ μεταφορικοῦ κόστους⁴. Ὡς έκ τούτου, ἡ περαιτέρω έξέλιξις εις τήν σχέσιν μεταξύ προσφοράς καί ζητήσεως χωρητικότητος εις τόν τομέα τών ελευθέρων φορτηγῶν πλοίων, θά έξαρτηθῆ εις άξιόλογον βαθμόν έκ τών άντιστοιχῶν έξελίξεων εις τόν τομέα τών ὕγρων καυσίμων⁴.

β) έξελίξεις εις τήν προσφοράν δεξαμενοπλοίων. Αί ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων εις σταθερῶς αύξανομένους αριθμούς, μεγέθη καί ταχύ-

γῶν πλοίων (εις χιλιάδας τόνων D.W)

	1954/55	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59	1959/60
					(Μάρτιος έκάστου έτους)	
Παραλαβαί	435	726	2.100	2.351	2.023	1.510
Διαλύσεις	287	28	20	193	755	1.152
Πλέονασμα	148	698	2.080	2.158	1.468	358

(Πηγή: Westinform shipping reports)

(1) Ποσοστιαία αύξησης στόλου ελευθέρων φορτηγῶν. Μάρτιος έκάστου έτους.

1956	10.7%
1957	14.0%
1958	10.8%
1959	5.0%
1960	1.1%

(Στηρίζεται εις Westinform shipping reports)

(2) Έναντι 2,5 εκ. τόνων D.W ελευθέρων φορτηγῶν τελούντων εν παροπλισμῶ κατά Μάϊον 1960, δεξαμενόπλοια 1,3 εκ. τόνων σημαντικῶς ὕψηλότερων ταχυτήτων ἦσαν άπτησχολημένα εις μεταφοράς σιτηρών (Westinform shipping report No 158 σ. 10).

(3) Πραγματοποιουμένου λόγω τοῦ μεγάλου μεγέθους τών δεξαμενοπλοίων καί τών γνωστῶν πλεονεκτημάτων τοῦ μεγάλου πλοίου άφ' ενός καί τών πλεονεκτημάτων τών προσφερομένων ὑπό τοῦ δεξαμενοπλοίου εις τήν φόρτωσιν καί μεταφοράν δημητριακῶν, λόγω τῆς έσωτερικῆς διαρρυθμίσεως τών κυτῶν του.

(4) Τό Γραφεϊόν Weston Ltd εις τήν έκθεσίν του «The grain-tanker»-July 1960, ὕπολογίζει τὰ εις μεταφοράς δημητριακῶν άπτησχολημένα δεξαμενόπλοια Ἰούνιος 1960-ως άντιστοιχοῦντα πρὸς 148 πλοία τύπου Liberty 1.597.000 τόν. D.W, εν ᾧ χρόνῳ ἡ εν παροπλισμῶ χωρητικότης ελευθέρων φορτηγῶν άνήρχετο εις 2.033 000 τόν. D.W. Προκύπτει ὅθεν ὅτι αν μή ὕπῆρχεν ἡ παρέμβασις τών δεξαμενοπλοίων, ἡ άγορά ξηρῶν φορτίων θά είχαν άπορροφήσει ὀλόκληρον, σχεδόν, τήν ἥδη πλεονάζουσαν χωρητικότητα ελευθέρων φορτηγῶν.

τητας, απέτελεσεν κύριον χαρακτηριστικόν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καθ' ὄλην τὴν μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον περίοδον. Ἐν τούτοις, ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1956 εὔρε τὴν διεθνή χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων ἀνεπαρκῆ πρὸς κάλυψιν τῶν ταχέως μέχρι τότε διευρυνθεισῶν ἀναγκῶν τῆς καταναλώσεως, κατέστησε δὲ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος πολὺ πλέον ἢ πρότερον ὀξεῖαν. Ἐθροαί, ὡς ἐκ τούτου, ἐτοποθετήθησαν νέα παραγγελία δεξαμενοπλοίων, οὕτως ὥστε τὸ συνολικὸν ὕψος αὐτῶν ἐν ἔτει 1958 ἔφθασε νὰ ἀντιπροσωπεύῃ ποσοστὸν 55% τῆς ἐν ἐνεργείᾳ τότε χωρητικότητος¹. Ταχύτατος ὑπῆρξεν, ὡς ἐκ τούτου, ὁ μετέπειτα ρυθμὸς παραδόσεως δεξαμενοπλοίων, αὐξηθέντος τοῦ στόλου αὐτῶν εἰς 60.8 ἐκ. τόνν. DW (ποσοστιαία αὐξησης (14.4%) κατὰ τὸ 1959 (Ἰούλιος) καὶ εἰς 65.6 ἐκ. τόνν. DW (7,6%) κατὰ τὸ 1960². Ἡ αὐξησης αὕτη ὑπῆρξε ταχύτερα τῶν ἀντιστοίχων ἐξελίξεων τῆς ζήτησεως ὡς αὗται διεγράφησαν ἀνωτέρω, βαθυτάτη δὲ ὑπῆρξεν ἢ ἐκ τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος προκληθεῖσα πτώσις τῶν ναύλων³, μολονότι σοβαρὸν μέρος τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος ἐτέθη ἐν παροπλισμῷ⁴. Ἡδη ἡ ναυπηγικὴ δραστηριότης ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἔχει σχετικῶς περισταλῆ, δὲν ἀποκλείονται δὲ ἀκρωσείαι ἢ μετατροπαὶ σημαντικοῦ μέρους τῶν τοποθετημένων παραγγελιῶν. Ἀξιοσημείωτον, ὅπως δῆποτε, εἶναι ὅτι, ἐὰν οὐδεμίᾳ, ἔστω, νέα παραγγελία ἦθελε δοθῆ κατὰ τὴν

(1) Πλοία 29 ἐκ. τόννων DW ἔναντι 52,6 ἐκ. τόννων DW τῆς ἐν ἐνεργείᾳ χωρητικότητος. (Πηγή: Στατιστικοὶ πίνακες Davies & Newman Ltd-1958).

(2) Πηγή: Davies & Newman Ltd. Annual reports).

(3) Δείκται ναύλων δεξαμενοπλοίων.

	Ναῦλοι USMC=100	Ναῦλοι London scale=100
1957 Φεβρουάριος	286.8	397.3
Ἰούνιος	65.5	89.4
Δεκέμβριος	43.8	51.0
1958 Ἰούνιος	41.7	46.3
Δεκέμβριος	51.1	65.9
1959 Ἰούνιος	37.3	54.4
Δεκέμβριος	55.6	59.4

(Πηγαί: USMC καὶ London tanker nominal freight scale).

(4) Ἐξέλιξις τῆς ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων.

(εἰς χιλιάδας τόννων DW)

1958 Ἰούλιος	5494
Δεκέμβριος	3923
1959 Ἰούνιος	5965
Ὀκτώβριος	7114
Δεκέμβριος	5886
1960 Μάϊος	6080

(Πηγή: Westinform, tankers laid up 1958-60 καὶ Lloyd's register of shipping).

προσεχῆ τετραετία, δεξαμενόπλοια χωρητικότητας καλυπτούσης 29% τῆς ἤδη ὑφισταμένης¹, προβλέπεται, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν σημερινῶν δεδομένων, ὅτι θὰ παραδοθοῦν ἐκ τῶν διεθνῶν ναυπηγείων². Τὴν προοπτικὴν ταύτην καθιστᾷ δυσμενεστέρα τὸ γεγονός ὅτι α) ὑπὸ τὴν ἐνεστῶσαν κατάστασηιν πραγμάτων ποσοστὸν 10,2% τῆς διαθέσιμου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων τελεῖ ἐν παροπλισμῷ β) δεξαμενόπλοια 1,3 ἐκ. τόνν. DW προσκαίρως ἀπασχολούμενα εἰς μεταφορὰς δημητριακῶν, δέον νὰ θεωρηθοῦν ὡς βαρύνοντα πάντοτε τὴν προσφορὰν χωρητικότητος εἰς τὸν τομέα τῶν ὑγρῶν καυσίμων γ) σημαντικὸν μέρος τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων, μερικῶς μόνον ἀπασχολοῦνται³. Τὰ δεδομένα ταῦτα, ἐν συσχετίσει πρὸς τὰς πιθανὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, ὡς αὗται διεγράφησαν ἐν τῇ παρούσῃ, ἄγουν εἰς τὴν ἀντίληψιν ὅτι αἱ συνθῆκαι προσφορᾶς χωρητικότητος ἐν σχέσει πρὸς τὴν ζήτησιν αὐτῆς κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, θὰ εἶναι, ἴσως, ἔτι δυσμενεστέρας τῶν ἤδη ὑφισταμένων καὶ ὅτι, πάντως, ἐκτὸς ἀπροόπτων ἐξελίξεων ἢ ἀνάρρως τῆς ἀγορᾶς ὑγρῶν καυσίμων θὰ καθυστερήσῃ⁴.

3. Μορφή καὶ χαρακτηριστικά τῆς κρίσεως, σύγκρισις πρὸς προηγουμένας.

Αἱ μεταβολαὶ αἰτίνας ἔλαβον χώραν εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος κατὰ τὰ ἔτη 1957 καὶ 1958 συνεπέει τῆς ὑφέσεως ἐν τῇ διεθνεί οἰκονομία καὶ τῆς ἐξ αὐτῆς προκληθείσης συστολῆς τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, ἀπετέλεσαν τὴν ἀφετηρίαν τῆς ἀπὸ τριῶν καὶ πλέον ἐτῶν συνεχιζομένης κρίσεως ἐν τῇ ἐμπορικῇ ναυτιλίᾳ. Ἐκ τῆς προηγηθείσης,

(1) βλ. «Il y a encore 500 tankers en commande»-Petroleum press service vol. XXVII No 4 σ. 126 ἐπ.

(2)	Προβλεπόμενα παραδόσεις νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων.		
1960	6.9	ἐκ. τόνν.	D.W
1961	5.2	»	»
1962	3.8	»	»
1963	2.6	»	»
Σύνολον	18.5	»	»

(Πηγή: J. Jacobs and Co Ltd-World tanker fleet review, 1960).

(3) Petroleum press service «Remarques sur le surplus de tankers» vol XXVII, No 5 σ. 178.

(4) Ἐπὶ τῆς δευτέρας ταύτης ἀπόψεως συμφωνοῦν πλείστοι τῶν παρατηρητῶν. Οὕτω: «Mercator-Scanning the horizon» εἰς Holland-vol 74 No 6. Ἐπίσης OEEC, Draft report on the freight market, June 1958 καὶ Maritime transport 1959-Sun oil Co, ἔτησίαι ἔκθεσις εἰς J.M.M. No 2076/1959 σ. 2038 ἐπ. - OEEC-L' Europe et l' economie mondiale 1960, σ. 51 ἐπ.-«Shell»-Transport & trading Co Ltd, ἔτησίαι ἔκθεσις εἰς Lloyd's List 27/4/60-Weston Ltd, «Oil trade outlook 1960-63», John Jacobs & Co Ltd-Half yearly tankers review, August 1960.-Ἐπίσης «Remarques sur le surplus de tankers» P.P.S.-vol XXVII No 5 σ. 178 ἐπ.

έν τούτοις, διερευνήσεως τῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητας, διεπιστώθη ὅτι ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1959, τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἀνέλαβε τὴν ἀνοδικὴν του ἐξέλιξιν, χωρὶς τὸ γεγονός τοῦτο νὰ ἐπηρεάσῃ ἀποφασιστικῶς τὴν πορείαν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ νὰ δημιουργήσῃ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐξ αὐτῆς ἔξοδον. Συνάγεται, ὅθεν, ὅτι ἀνετράπη ἡ ἰσορροπία μεταξὺ ζήτησεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος ἐξ ἄλλων αἰτίων, συνεπεία δὲ τούτων ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ἀπέβη πολὺ ὀξυτέρα καὶ μεγαλύτερας διαρκείας ἢ ὅσον ἡ προσωρινὴ συστολὴ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου θὰ ἠδύνατο νὰ προκαλέσῃ.

Εἰς τὴν ἐξέλιξιν ταύτην, παραλλήλως πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ὑφεσίαν, συνέδραμον καὶ αἱ ὀργανικαὶ μεταβολαὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου περὶ τῶν ὀπείων ἐπραγματεύθημεν εἰς προηγούμενον τμῆμα τῆς παρουσίης ἐργασίας, ἐπιτείνασαι τὰς συνεπείας τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως ἐπὶ τῆς ζήτησεως χωρητικότητος-ἰδίᾳ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου-καὶ παρατείνασαι τὴν διάρκειαν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Ἡ παρατήρησις αὕτη ἰσχύν, ἰδίᾳ, ἔχει ὡς πρὸς τὸ εὐρωπαϊκὸν ἐμπόριον τῶν γαιανθράκων, τὸ ὅποιον ὄχι μόνον δὲν ἠκολούθησε τὰς ἐξελίξεις τοῦ συνόλου τοῦ ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων, ἀλλ' ἐσημείωσε κατὰ τὸ 1959 νέαν σοβαρὰν κάμψιν· ἐν σχέσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος, ἐπιβραδύνασαν τὸν ρυθμὸν ἀναρρώσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων¹.

Ἀνάλογον ἀνασταλτικὴν ἐπίδρασιν ἀσκοῦν ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς κρίσεως αἱ συνεχιζόμεναι διαρθρωτικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν παγκόσμιον ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Μεταξὺ αὐτῶν πρωτεύουσαν θέσιν καταλαμβάνει ἡ συνεχιζομένη ταχεῖα ἀνάπτυξις τοῦ στόλου τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων

(1) Αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων ἐν Εὐρώπῃ συνεπείσθησαν κατὰ τὸ 1959 εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 20 ἐκ. τόννων, ἐναντι 34 ἐκ. τόννων τοῦ 1958. (Πηγή: βλ. ἄνωτ. σελ. 58 ὑποσημ. (1)).

(2) Πόσον βαθεῖα ὑπῆρξεν ἡ ἐπίδρασις τῆς συστολῆς τῶν εἰσαγωγῶν τῶν γαιανθράκων εἰς Εὐρώπην, ἐπὶ τῶν ἐξελίξεων τοῦ διεθνοῦς θαλασσοῦ ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων, καταφαίνεται ἐκ συσχέτισεως τῶν ἐτησίων μεταβολῶν τῶν δύο μεγεθῶν.

		(εἰς ἑκατομύρια τόννων)	
		Μεταβολαὶ	
	διεθνοῦς ἐμπορίου ξηρῶν φορτίων (α)	εἰσαγωγῶν γαιανθράκων εἰς Εὐρώπην (β)	
1956	+ 40	+ 14	
1957	+ 20	+ 6	
1958	- 30	- 12	
1959	+ 5	- 14	

(Πηγαί: (α) UNO-Statistical yearbook 1958 καὶ OEEC-Maritime transport 1959 β) OEEC-L' Europe et l'economie mondiale 1960).

πλοίων¹, τήν μεταφορικήν ικανότητα τοῦ ὁποίου δύναται τις, νῦν, συντηρητικῶς νά ὑπολογίσῃ εἰς 60 ἐκ. τόνων², ἤτοι ὡς καλύπτουσαν τὰ 3/4 τῶν κατὰ τὸ 1959 εἰσαγωγῶν σιδηρομεταλλευμάτων τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν³.

Κατὰ πρώτιστον, ἐν τούτοις, λόγον, ἡ ὀξεῖα μορφή ἦν προσέλαβε ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις καὶ ἡ παράτασις τῆς χρονικῆς διαρκείας αὐτῆς, ὀφείλονται εἰς τὴν διαπιστωθεῖσαν ἤδη προσφορὰν χωρητικότητος καθ' ὑπέρβασιν τῶν ἀναγκῶν καὶ ἐξελίξεων τῆς ζητήσεως εἰς τοὺς τομεῖς ξηρῶν καὶ ὑγρῶν ὁμοειδῶν φορτίων.

Ἄφρητριαν ἔχουσα τὴν οἰκονομικὴν ὑφεσιν τῶν ἐτῶν 1957/58, ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις προσέλαβε ταχέως χαρακτῆρα κρίσεως ἐνδογενοῦς διὰ τὴν ναυτιλίαν, ὀφειλομένης εἰς ὑπέρμετρον ἀνάπτυξιν τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος διὰ νέων ναυπηγήσεων, πέραν πάσης πραγματικῆς ἀνάγκης καὶ εὐλόγου προγνώσεως.

Ἡ ἄποψις αὕτη ἐπιβεβαιοῦται ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν καμπυλῶν ἐξελίξεως ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος, τόσον ἐν ἀναφορᾷ πρὸς τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ὅσον καὶ εἰδικώτερον, ὡς πρὸς τοὺς ἐπὶ μέρους τομεῖς αὐτῆς (Διάγραμμα III α, β, γ,).

Ἐκ τῶν διαγραμμάτων III α, β, γ, προκύπτει πράγματι, ὅτι ἐνῶ κατὰ τὸ 1957 οὐδὲν ἢ μικρὸν μόνον ἀνοιγμα ὑπῆρχεν, εἰς ἅπαντας τοὺς τομεῖς, μεταξὺ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος, ὀφειλόμενον, κυρίως, εἰς τὴν προσωρινὴν κάψιν ἢ ἐπιβράδυνσιν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἡ σχετικὴ αὕτη ἰσορροπία ἀνετράπη ὀλοσχερῶς κατὰ τὸ ἐπόμενα δύο ἔτη, συνεπεῖα αὐξήσεως τῆς προσφορᾶς κατὰ ρυθμὸν σημαντικῶς ὑπέρτερον τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς ζητήσεως.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐνθαρρυνθεῖσαι ὑπὸ τῆς ἀποτόμου ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ τὰ προηγούμενα τῆς κρίσεως ἔτη, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τῶν αἰσιοδόξων προβλέψεων αἵτινες διευτυποῦντο ὑπὸ πλείστων παρατηρητῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ζήτησίν τινων ἰδία τῶν ξηρῶν ὁμοειδῶν φορτίων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν ὑγρῶν καυσίμων ἀφ' ἑτέρου, παρεσύρθησαν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν εὐρυτάτων ναυπηγικῶν προγραμμάτων διὰ

(1) Κατὰ Μάρτιον 1960, ὑπελογίζετο ἔχων δύναμιν 282 πλοίων 5.096.800 τ. DW μὲ προοπτικὴν αὐξήσεως εἰς 6 ἐκ. τόν. DW ἐντὸς τοῦ 1960, ἐναντι δυνάμεως 4.238.700 τ. DW κατὰ τὴν 30 Ἰουνίου 1959.

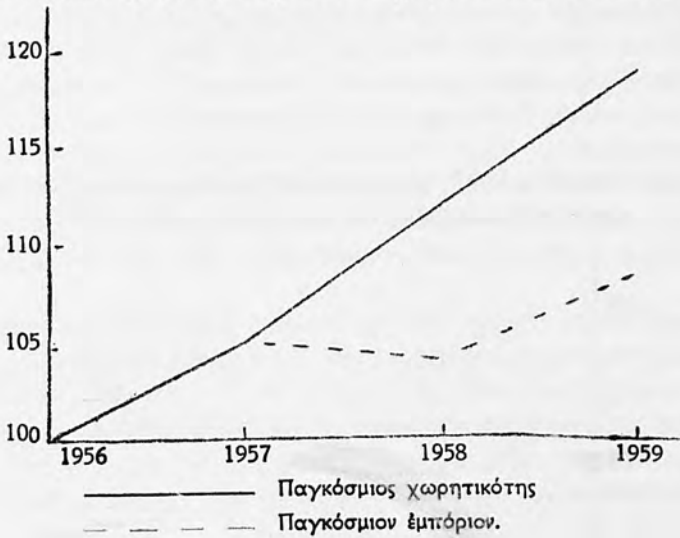
(Πηγή: Weston Ltd: Ore carriers and the iron ore trade 1959).

(2) Εἰς Westinform shipping report No 154, ἡ μεταφορική ἰκανότης τοῦ ὑπάρχοντος στόλου μεταλλοφόρων πλοίων ὑπολογίζεται εἰς 72 ἐκ. τόν. φορτίου.

(3) Πλοῖα εἰδικῶν φορτίων κατασκευάζονται καὶ δι' ἄλλους τομεῖς μεταφορῶν, ὡς ὁ τῶν ζακχάρεων, δὲν παρακολουθοῦνται ὁμως στατιστικῶς αἱ σχετικαὶ ἐξελίξεις, λόγῳ τοῦ ὅτι ἔχουν, εἰσέτι, μικρὰν ἔκτασιν μὴ ἐπηρεάζουσαν σημαντικῶς τὰς γενικωτέρας ἐξελίξεις εἰς τὴν προσφορὰν χωρητικότητος.

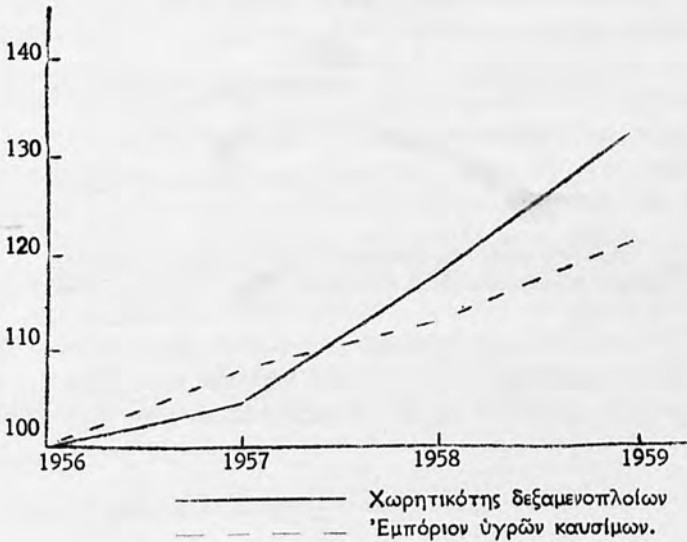
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΙΙΙ

(α) Καμπύλαι εξέλιξεως παγκοσμίου χωρητικότητας και έμποριου.

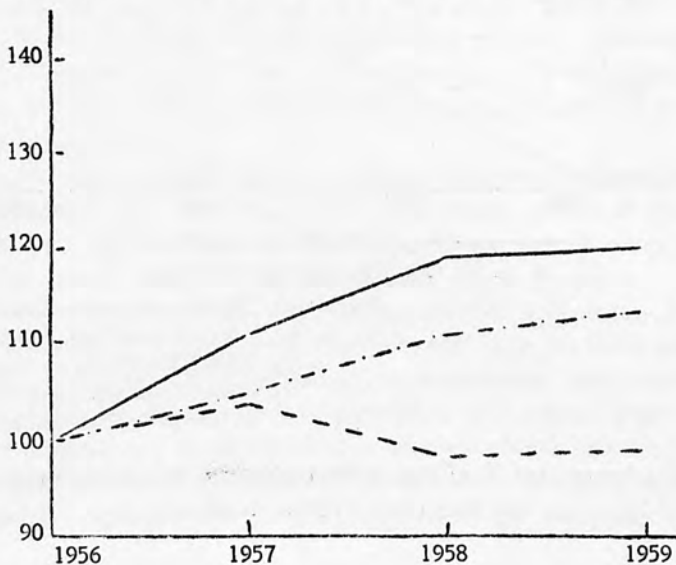


Πηγαί: α) Lloyd's register of shipping
 β) UNO-Statistical yearbooks
 γ) OEEC-Maritime transport 1959
 δ) Westinform shipping reports
 ε) J. Jacobs & Co, tanker's reviews

(β) Καμπύλαι εξέλιξεως χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων και έμποριου υγρών καυσίμων.



(γ) Καμπύλαι εξέλιξης ναυτιλίας ξηρών φορτίων ελεύθερας φορτηγού ναυτιλίας και εμπορίου ξηρών φορτίων.



————— *Ελεύθερα φορτηγός ναυτιλία(1) (2)

- - - - - *Εμπόριον ξηρών φορτίων.

- . - . - . Ναυτιλία ξηρών φορτίων(2)

(1) μὴ ὑπολογιζομένης τῆς ἐφεδρικῆς χωρητικότητος τῶν ΗΠΑ.

(2) ἐξελίξεις ἀναφέρονται εἰς δωδεκάμηνον λήγον τὴν 31/3 ἐκάστου ἔτους.

τῶν ὁποίων προεκλήθη ὑπερπροσφορά χωρητικότητας κατὰ τὰ μετέπειτα ἔτη. Καὶ δέον νὰ προστεθῆ ὅτι σὺν τῇ αὐξήσει τῆς προσφορᾶς διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων, πραγματοποιεῖται, ἐπίσης, αὐξησης τῆς μέσης ταχύτητος τῶν πλοίων καὶ τελειοποιήσις τῆς ἐσωτερικῆς αὐτῶν διαρρυθμίσεως ὅσον καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ των εἰς μηχανικὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων περιορίζεται ἡ χρονικὴ διάρκεια τῶν ταξειδίων καὶ ἐπαυξάνεται περαιτέρω ἢ κατὰ τὴν μονάδα χρόνου μεταφορικὴ ἰκανότης τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Τοῦτο, ὡς εἶναι εὐνόητον, κατέστησεν ἔτι εὐρύτερον τὸ δημιουργηθὲν ἄνοιγμα μεταξὺ τῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς πρὸς ἰκανοποίησιν αὐτοῦ διατιθεμένης χωρητικότητος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων καὶ ἐκ τῆς προηγηθείσης ἀναλύσεως τῶν μεταβολῶν εἰς τὴν ζήτησιν καὶ τὴν προσφορὰν χωρητικότητος, προκύπτει, ἐν συμπεράσματι, ὅτι τὸ σπέρμα τῆς ἤδη συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως ἐγενήθη ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς προηγηθείσης αὐτῆς περιόδου ἐντατικῆς ζητήσεως χωρητικότητος τῶν ἐτῶν 1954-56 καὶ ἀνάγεται εἰς αἷτια ἀνάλογα πρὸς τὰ ἀποτελοῦντα τὴν γενεσιουργὸν αἰτίαν τῶν οἰκονομικῶν κύκλων.

Ἡ ἐνεστῶσα ναυτιλιακὴ κρίσις συνεχίζεται ἤδη ἐπὶ διάστημα μείζον τῆς τριετίας, ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τῶν ὑπ' ὄψιν δεδομένων, ὡς ταῦτα διηρηνήθησαν ἐν τῷ παρόντι κεφαλαίῳ, δὲν ἀναμένεται, ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ὡς προσεχῆς ἢ ἔξ αὐτῆς ἔξοδος.

Τὸ ὑφιστάμενον πλεόνασμα χωρητικότητος, δὲν δύναται νὰ ἀπορροφηθῆ εὐχερῶς. Τελοῦν ἐν παροπλισμῷ πλοῖα, ξηροῦ μὲν φορτίου 1,8 ἐκ. κ.ο.χ., δεξαμενόπλοια δὲ 3.8 ἐκ. κ.ο.χ.¹ δυνάμενα νὰ ὑπολογισθῶσιν ὡς ἔχοντα ἐτήσιαν μεταφορικὴν ἰκανότητα 20 ἐκ. τόννων καὶ 60 ἐκ. τόννων ἀντιστοίχως. Ἐὰν ὑποθέσωμεν ὅτι ἡ προσφορά χωρητικότητος οὐδεμίαν θὰ ὑφίστατο αὐξησην κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη συνεπέειξ νέων ναυπηγήσεων καὶ ἀγνοήσωμεν ὅτι σημαντικὸν μέρος τῶν νέων μεγάλων ἐλευθέρων φορτηγῶν ὡς καὶ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων ὑποαπασχολεῖται, εἴτε παραλαμβάνον μειωμένας ποσότητας φορτίων εἴτε ταξειδεῖον μὲ ἡλαττωμένας ταχύτητας, θὰ ἠδυνάμεθα νὰ ὑπολογίσωμεν ὅτι θὰ ἐχρειαζέτο νὰ πραγματοποιηθῆ αὐξησης τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου κατὰ 4% μὲν ὡς πρὸς τὰ ξηρὰ φορτία, κατὰ 13% δὲ ὡς πρὸς τὰ ὑγρά καύσιμα, διὰ νὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀπορρόφησης τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος. Ὡς πρὸς τὰ ὑγρά καύσιμα, ἡ προεκθεθεῖσα ἀνάλυσις τῶν στοιχείων ἄτινα ἀφοροῦν τὰς ἐξελίξεις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, ἀποκλείει τὴν πιθανότητα πραγματοποίησεως, εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον, τοιοῦτου

(1) Lloyd's register of shipping (Ἰούλιος 1960)

ἀποτελέσματος, πλὴν ἐκτάκτων, βεβαίως, ἐξελίξων'. Ὑπὸ τινῶν, ἀντιθέτως, παρατηρητῶν" διατυποῦται ἡ πρόβλεψις ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ ζήτησις χωρητικότητος ξηρῶν φορτίων ἤθελεν ἐξελιχθῆ ὁμαλῶς κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας τοῦ 1960, εἶναι δυνατὸν ὅπως, ἡ ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, ἔχη, οὐσιαστικῶς, ἀπορροφηθῆ ὑπὸ τῆς ζητήσεως μέχρι τῆς ἀνοίξεως 1961. Τὴν ἀποψιν ταύτην κρίνομεν εὐλογον διότι α) ὡς ἤδη διεπιστώσαμεν ἡ πραγματοποιουμένη καθαρὰ αὐξήσις εἰς τὴν προσφορὰν χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, εἶναι ἐλαχίστη β) μέρος τῆς ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος δέον νὰ θεωρηθῆ βέβαιον ὅτι οὐδέποτε θὰ δυνηθῆ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν διὰ λόγους, οὓς θέλομεν ἐκθέσει ἐν τοῖς ἐπομένοις.

Μολονότι εἰσῆλθομεν ἤδη εἰς τὸ τέταρτον ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς κρίσεως ἔτος, δὲν εἶναι αὕτη, εἰς τὴν σύγχρονον ἱστορίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ μεγαλυτέρα εἰς διάρκειαν. Ἡ συνεπιεία τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς κρίσεως τοῦ 1929 ἐκπάσασα ναυτιλιακὴ τοιαύτη, διήρκεσε μέχρι καὶ τοῦ 1936.

Μεταξὺ τῶν δύο τούτων μεγάλων ναυτιλιακῶν κρίσεων, τοποθετοῦνται αἱ ναυτιλιακαὶ ὑφέσεις τῶν ἐτῶν 1938, 1949 καὶ 1952/53 αἵτινες ἀπασαί ὑπῆρξαν περιορισμένης χρονικῆς διάρκειας, ὡφείλουτο δὲ εἰς προσωρινὴν συστολὴν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, εἴτε ἐν τῷ συνόλω αὐτοῦ, ὡς συνέβη κατὰ τὸ 1938', εἴτε ἐν σχέσει πρὸς τὰ ξηρὰ μόνον φορτία ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἐπιβράδυνσιν τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς ζητήσεως δεξα-

(1) Ὅπως ἀντιθέτως μεταξὺ τῶν μηνῶν Φεβρουαρίου καὶ Ἰουνίου 1960, ἡ ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων ηὔξηθη κατὰ 0.6 ἐκ. κ.ο.χ. ἦτοι κατὰ ποσοστὸν 18,8% (Πηγή: Lloyd's register of shipping).

(2) βλ. Shipping world No 3493 σελ 42.

(3) βλ. ἄνωτ. σελ. 68.

(4) Μεταβολαὶ ζήτησεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος κατὰ τὸ 1938.

	Ἐμπόριον (εἰς ἐκ. τόνων)	Μεταβολὴ	Χωρητικότης (εἰς ἐκ. κ.ο.χ.)	Μεταβολὴ
--	-----------------------------	----------	---------------------------------	----------

1937	490		66.3	
1938	470	-4 ⁰ / ₁₀	67.8	+2,3 ⁰ / ₁₀

(Πηγαί: UNO-Statistical year book 1958, Lloyd's register of shipping-Statistical tables).

(5) Μεταβολαὶ ζήτησεως (εἰς ἑκατ. τόνων) καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος (εἰς ἐκ. κ.ο.χ.) κατὰ τὰ ἔτη 1952-53.

*Ἔτη	Ξηρὰ φορτία	Μεταβολαὶ	*Υγρά φορτία	(εἰς ἑκατ. τόν.)	Σύνολον ἐμπορίου	Μεταβ.	χωρητ.	Μεταβ.
1951	360	-	255	-	615	-	87.2	-
1952	350	-2,7 ⁰ / ₁₀	285	+11.8 ⁰ / ₁₀	635	+3,2 ⁰ / ₁₀	90.1	+3,5 ⁰ / ₁₀
1953	360	+2,8 ⁰ / ₁₀	295	+3,5 ⁰ / ₁₀	655	+3,1 ⁰ / ₁₀	9.34	+3,7 ⁰ / ₁₀

Πηγαί: α) UNO-Bulletin of statistics

β) Lloyd's register of shipping-Statistical tables.

μενοπλοίων ως ή ύφεσις τών έτών 1952/53, είτε, τέλος, εις συμπίεσιν άπλώς του ρυθμού άναπτύξεως του συνόλου του διεθνούς έμπορίου ως ή περίπτωσης του 1949'.

Αί τρεις ναυτιλιακά ή ύφεσις, χαρακτηρίζονται εκ του ότι ως κυρίαν άφετηριαν ειχον κάμψιν τής οικονομικής και παραγωγικής δραστηριότητος εις τās 'Ην. Πολιτείας.

Προκειμένου περι τής ύφέσεως του 1938, συνέδραμον έπίσης ή πτωχή έσοδεία του θέρους 1937/38 εις 'Αργεντινήν-τότε σιτοβολώνια τής Εύρώπης-έν συνδυασμῶ προς καλās έσοδείας δημητριακῶν έν Εύρώπη συσταλτικῶς επιδρασάσας επί τής ζητήσεως χωρητικότητος.

'Η πρώτη μεταπολεμική κάμψις του 1948/49, δύναται νά θεωρηθῆ ως χαρακτηρίσασα τὸ τέλος τής άμέσως μεταπολεμικής περιόδου άνασυγκροτήσεως και τήν είσοδον τής παγκοσμίου οικονομίας εις περίοδον όμαλης ειρηνικής άναπτύξεως.

'Η ύφεσις τέλος τών έτών 1952/53, ήτις ήρχισε μέ επιβράδυνσιν τής οικονομικής δραστηριότητος έν Εύρώπη και άνεπτύχθη έν συνεχείᾳ εις τās 'Ην. Πολιτείας, θεωρεῖται ως όφειλομένη κυρίως εις τās προσαρμογās αίτινες κατέστη άναγκαίον όπως πραγματοποιηθῶν εις τήν άμερικανικήν οικονομίαν μετά τήν λήξιν του έν Κορέα πολέμου.

Εις άπάσας, όπωςδῆποτε, τās περιπτώσεις, ή πρόσκαιρος άνατροπή τής ίσορροπίας μεταξύ προσφορᾶς και ζητήσεως χωρητικότητος, ήτις κατέστη περισσότερον έκδηλος συνεπεία τών μεγαλυτέρων ταχυτήτων και άποδόσεως τών νέων πλοίων, προεκάλεσεν άνάσχεσιν τής δραστηριότητος τής διεθνούς έλευθέρως φορτηγοῦ ναυτιλίας και σημαντικήν, περιπου όμοίαν δέ εις έκτασιν, κάμψιν τών ναύλων'.

Μεταξύ τών κρίσεων 1930/36 και 1957/60, δέν ύφίστανται πολλὰ όμοιότητες ως προς τὰ αίτια οὐδὲ ως προς σημειωθείσας εξελίξεις. 'Αντιθέτως πλείσται είναι αί μεταξύ αὐτῶν διαφοραί, ως κατωτέρω σημει-

(1) Μεταβολαί ζητήσεως και προσφορᾶς χωρητικότητος κατά τὸ 1949.

'Ετη	'Εμπόριον (εις έκ. τόνων)	Μεταβολαί	Χωρητικότης εις έκ. κ.ο.χ.	Μεταβολαί
1947	450	-	-	-
1948	490	+8.8%	80.3	-
1949	500	+2.4%	82.6	+2.9%

(Πηγαί: UNO Statistical yearbook 1958 και Lloyd's register of shipping-Statistical tables).

(2) Μεταβολαί ναυλαριθμῶν British chamber of shipping

	1937)38	1948)49	1952)53		
1937	100	100	100		
1938	79	1949	82.3	1953	77.5

οὔται :

α) Ἡ πρὸ τριακονταετίας ναυτιλιακὴ κρίσις ὑπῆρξεν ἄμεσον ἀποτέλεσμα τῆς μεγίστης οικονομικῆς κρίσεως ἣν ἐγνώρισεν ἡ σύγχρονος παγκόσμιος οἰκονομία, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἐνεστῶσαν κρίσιν ὃ χαρακτηρ τῆς ὁποίας εἶναι, ὡς κατεδείχθη, ἐσωτερικὸς.

β) Διαρκούσης τῆς κρίσεως 1930/36, ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐμειώθη κατὰ ποσοστὸν 25.5%, ἔναντι τοῦ τελευταίου πρὸ αὐτῆς ἔτους 1929 μόλις δὲ κατὰ τὸ 1937 τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ὑπερέβη διὰ πρώτην φοράν τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1929¹. Ὅλως διάφορος ὑπῆρξεν ἡ εἰκὼν κατὰ τὴν παροῦσαν κρίσιν. Μόλις κατὰ ποσοστὸν 1% συνεπιέσθη τὸ διεθνὲς ἐμπόριον κατὰ τὸ 1958, κατὰ τὸ ἀμέσως δὲ ἐπόμενον ἔτος ἀνέκτησε τὴν ἀνοδικὴν ἐξέλιξιν του² καὶ ἐλπίζεται ὅτι ἐντὸς τοῦ 1960 θὰ ἀνακτήσῃ τὸ μέγιστον ἐπίπεδον εἰς ὃ εἶχε φθάσει κατὰ τὸ 1957.

γ) Ἐνώπιον τῆς χρονίας μορφῆς τῆς κρίσεως τῆς περιόδου 1930/36, ἡ διεθνὴς βιομηχανία θαλασσιῶν μεταφορῶν ὑπεχρεώθη ὅπως δι' ἐκτεταμένων προγραμμάτων διαλύσεως πλοίων καὶ συστολῆς εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις³ περιορίσῃ τὴν δύναμιν αὐτῆς, ὥστε νὰ προσαρμόσῃ αὐτὴν πρὸς τὴν περιορισμένην ζήτησιν. Ὡς ἐκ τούτου, μέχρι καὶ τοῦ 1939, ἡ διεθνὴς ναυτιλία δὲν ἠδυνήθη νὰ ἀνακτήσῃ τὴν δύναμιν ἣν εἶχε κατὰ τὸ 1930. Ἀντιθέτως, κατὰ τὴν παροῦσαν κρίσιν ἐπεβραδύνθη ἀπλῶς ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος⁴.

δ) Αἱ διακυμάνσεις τῶν ναύλων ὑπῆρξαν πολὺ εὐρύτεραι καὶ πολὺ πλεον ἀπτόμοι κατὰ τὴν ἐνεστῶσαν κρίσιν ἢ κατὰ τὴν τῶν ἐτῶν 1930/36. Διαπιστοῦται πράγματι ὅτι ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τοῦ 1957 ὅτε ἐξεδηλώθη ἡ τελευταία κρίσις, ὁ ναυλαριθμὸς χρονίων ναυλώσεων διὰ ξηρὰ φορτία, ὑπέστη μείωσιν κατὰ 55%, περίπου, ὃ δὲ τῶν ὑγρῶν φορτίων (κλίμαξ Λονδίνου) κατὰ ποσοστὸν 82.6%, ἐνῶ κατὰ τὴν κρίσιν 1930/36 ἐχρειάσθη ἡ πάροδος ὀλοκλήρου τετραετίας διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ, ἐξελικτικῶς, μείωσις τοῦ ναυλαριθμοῦ ξηρῶν φορτίων κατὰ 28.4%⁵.

Τὰ διαγράμματα IV καὶ V ἀπεικονίζουν τὰς πραγματοποιηθεῖσας εἰς τὴν ζήτησιν καὶ προσφορὰν χωρητικότητος καὶ εἰς τοὺς ναυλαριθμοὺς μεταβολὰς κατὰ τὰς δύο περιόδους ναυτιλιακῆς κρίσεως.

(1) UNO-Yearbook of statistics-1958

(2) OEEC-Maritime transport-1959

(3) Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι αἱ κατὰ τὸ 1935 παραχωρηθεῖσαι πρὸς τὴν ἐλευθερὰν φορτηγὸν βρετανικὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις, συνεδυσάσθησαν πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν προγράμματος διαλύσεως καὶ ναυπηγήσεως πλοίων κατ' ἀναλογίαν 2 διὰ τὰς διαλύσεις πρὸς 1 διὰ τὰς ναυπηγήσεις.

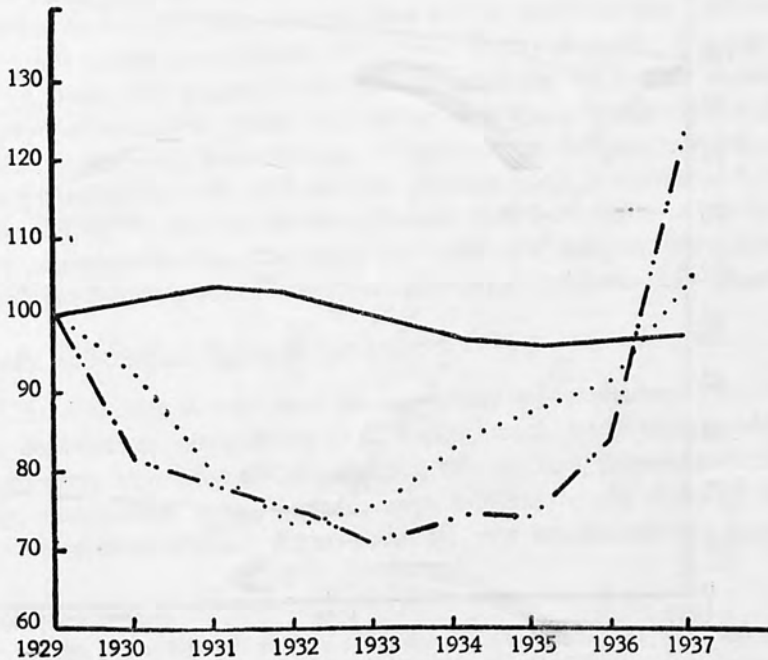
(4) Lloyd's register of shipping-Statistical tables 1959.

(5) Σύγκρισις ναυλαριθμῶν British chamber of shipping καὶ London scale ὡς πρὸς τὰ ὑγρά καύσιμα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ IV

Έξελξεις ζήτησεως και προσφορᾶς χωρητικότητας και ναυλαρίθμου.
1930—1936

1929=100

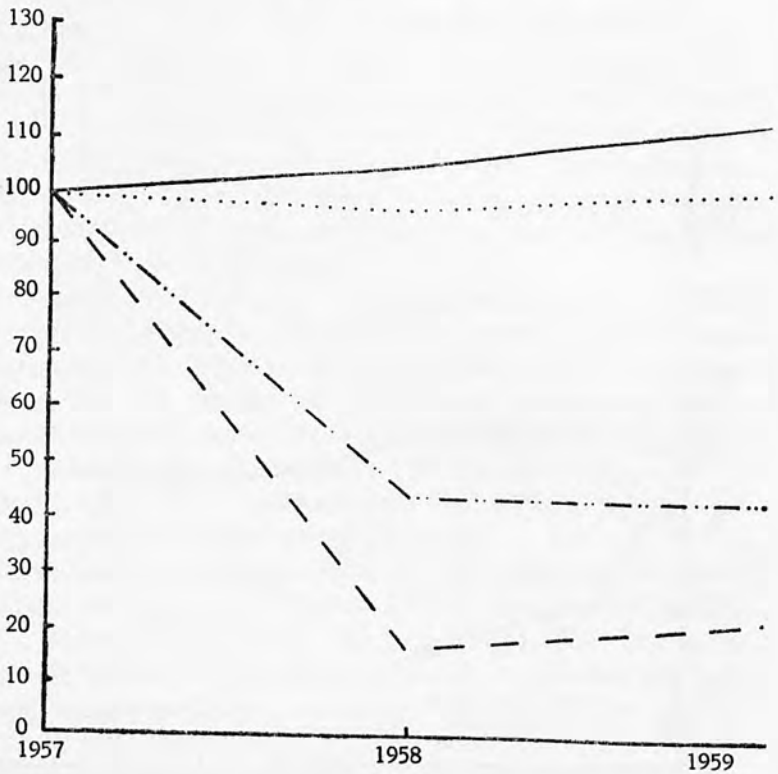


Χωρητικότης
 Έμπόριον
 Ναυλάριθμος

Πηγαί: (α) UNO-Statistical yearbooks 1957-1958
 (β) Lloyd's register of shipping-Statistical tables
 (γ) British chamber of shipping

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ V

Έξελίξεως ζήτησεως και προσφορᾶς χωρητικότητας
καὶ ναυλαρίθμων 1957-1959.



- - - - - Κλίμαξ Λονδίνου
- · - - - - Ναυλάριθμος ξηρῶν φορτίων
- · · · · Διεθνές Έμπόριον
- Χωρητικότητα

Στηρίζεται εἰς :

- α) OEEC-Maritime transport 1959
- β) Lloyd's register of shipping-Statistical tables
- γ) British chamber of shipping-Ναυλάριθμος χρονίων ναυλώσεων
- δ) M.O.T.-London scale

Τὸ φαινόμενον τοῦτο, ἐκ πρώτης ὄψεως δυσεξηγήτων, ἀφοῦ τὸ ἀνοιγμα μεταξύ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος ἦτο τότε εὐρύτερον καὶ διτηρήθη ἐπὶ πολὺ περισσότερον ἢ κατὰ τὴν τελευταίαν κρίσιν χρόνον, εὐρίσκει νομιζομεν τὴν ἐξηγήσιν του εἰς τοὺς κάτωθι λόγους: (i) τῆς κρίσεως τοῦ 1957 προηγήθη ἡ ἑκτακτος κατάστασις ἢ ἐκ τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ προκληθεῖσα, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας οἱ ναυλάρηθμοι εἶχον σημειώσει τὸ μέγιστον τῆς ἀκμῆς των ὅταν ἀποτόμως ἐπῆλθε ἡ κάμψις, ἐνῶ τῆς κρίσεως τοῦ 1930 εἶχε προηγηθῆ ἡ περίοδος ἰσορροπημένης σχέσεως μεταξύ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος· ii) τῆς ναυλαγορᾶς δεσπόζει κατὰ τὴν παροῦσαν περίοδον ἡ ὀγκώδης νεότευκτος χωρητικότης², ἀποτέλεσμα δὲ τῆς ἐξελίξεως ταύτης εἶναι ὅτι τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων, ὑπὸ τὴν ὑφισταμένην κατάστασιν ὀξυτάτου ἀνταγωνισμοῦ, διαμορφοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ χαμηλοῦ μεταφορικοῦ κόστους τὸ ὁποῖον προσφέρουν τὰ μεγάλα νεότευκτα πλοῖα· iii) τὴν εἰς τὸ ἀμέσως προηγούμενον ἐδάφιον ἐξέλιξιν διηκούλυτε, παραλλήλως, τὸ γεγονός ὅτι ὁ ὄγκος τῶν πλοίων μεγάλης ἡλικίας-ἄνω τῶν 20 ἐτῶν-ἦτο περιορισμένος ἐν σχέσει πρὸς τὴν περίοδον 1930/36³, δὲν ἦτο δὲ ἀπαραίτητος πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν ὥστε νὰ προκληθῆ ἀνάγκη πριμοδοτήσεως αὐτοῦ διὰ διαμορφώσεως ἐπιπέδων ναύλων ἐπιτρεπόντων τὴν κίνησιν του.

4. Ἐπιδίωξις ἐλέγχου ὑπερπροφορᾶς χωρητικότητος.

Ἐν ὄψει τῆς ἐκ τῶν νέων ναυπηγήσεων προστιθεμένης χωρητικότητος, καθίσταται φανερόν ὅτι ἡ ἐν παροπλισμῶ χωρητικότης ἀποτελεῖ παράγοντα ἀσταθείας καὶ συμπίεσεως τῶν ναύλων, δεδομένου ὅτι εἰς ἐκάστην, πρόσκαιρον ἔστω, ἀνατιμητικὴν ἐκδήλωσιν τῆς ἀγορᾶς, ἀριθμὸς παρωπλισμένων πλοίων προστίθεται εἰς τὴν προσφερομένην χωρητικὸ-

(1) Μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1923, ὁ ναυλάρηθμος τῶν πρὸ τοῦ 1930 ἐτῶν διεκυμάνθη μεταξύ 98.90 κατὰ τὸ 1927 καὶ 89.42 κατὰ τὸ 1929.

(Πηγή: Lloyd's register of shipping).

(2) Χωρητικότης πλοίων ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ὡς ποσοστὸν ἐπὶ συνόλου.

1933	26.7%
1958 (α)	45.6%

(α) δὲν ὑπελογίσθη ἡ ἀμερικανικὴ ἐφεδρική χωρητικότης ἐκ 14 ἐκ. κ.ο.χ.

(Πηγή: Lloyd's register of shipping).

(3) Χωρητικότης πλοίων ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν ὡς ποσοστὸν ἐπὶ συνόλου (πλὴν Ἀμερικανικῆς ἐφεδρικῆς χωρητικότητος).

1933	32.4%
1958	20.0%

(Πηγή: Lloyd's register of shipping).

τητα, συμπιεζομένων ούτω και πάλιν τῶν ναύλων'.

Ἐπιπλέον, ἡ ὀριστική θεραπεία τῆς καταστάσεως, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ καταστή δυνατὴ ἡ ἀπορρόφηση τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος δι' ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῆς ζήτησεως, θὰ ἦτε δυνατόν νὰ ἀνσζητηθῇ εἰς τὴν διάλυσιν τοῦ συνόλου ἢ μέρους τοῦ πλεονάσματος.

Ἡ ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου, ἐργάζεται ἐν πλήρει συναγωνισμῷ διεξαγομένῳ ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος. Εἰς μίαν τοιαύτην συναγωνιστικὴν ἀγοράν, ὅσας ὑφίσταται πλεονάσμα χωρητικότητος, ἡ προσαρμογὴ τῆς προσφορᾶς πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ζήτησεως πραγματοποιεῖται διὰ μεταβολῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων, προκαλουμένων συνετεία τοῦ μεταξύ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀναπτυσσομένου ἀναγωνισμοῦ. Οὗτος ἀναπτύσσεται ἐν τῇ ἐπιδιώξει ἐξασφαλίσεως τῆς ἀπασχολήσεως τῆς διαθεσίμου παρ' ἐκάστης ἐπιχειρήσεως χωρητικότητος καὶ τείνει, διὰ τοῦ ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων, νὰ ἐκτοπίσῃ τῆς ἀγορᾶς τὰ ὑψηλὰ ἔχοντα κόστος ἐκμεταλλεύσεως πλοῖα, ὡς εἶναι, κατὰ τεκμήριον, τὰ μεγάλης ἡλικίας πλοῖα καὶ γενικῶς ἐκεῖνα τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις μειονεκτεῖ, συνετεία τεχνικῶν ἐξελίξεων εἰς τὸν τομέα εἰς ὃν ταῦτα ἀνήκουσιν ἢ ἐξ ἄλλων λόγων".

Ἡ σύνθεσις τῆς ἐν παρωπλισμῷ χωρητικότητος ξηρῶν καὶ ὑγρῶν

(1) Συσχέτισις ἐξελίξεων ναυλαριθμῶν καὶ παρωπλισμένης χωρητικότητος.

Ἔτη - μῆνες	Ξηρὰ φορτία		Ἕγγρα φορτία	
	B.C.S. Ναυλαρίθ.	Παρωπλισμένα πλοῖα εἰς χιλ. τ. DW	London scale	Παρωπλισμένα πλοῖα εἰς χιλ. τ. DW
1958 Ὀκτώβρ	70	7.019	54.2	4.292
Δεκέμβρ.	75	6.327	55.8	3.923
1959 Μάρτιος	65	6.523	50.6	3.989
Ἰούνιος	69	5.884	48.9	5.965
Δεκέμβρ.	83	4.261	63.6	5.886
1960 Μάρτιος	72.9	3.041	—	—
Ἰούνιος	72	2.215	—	—
Μάϊος	—	—	65	6.000

(Πηγαί: Lloyd's register of shipping καὶ Westinform shipping reports).

(2) Κατὰ τὴν δευτέραν φάσιν τῆς κρίσεως, τὸ ποσοστὸν τῆς ἐν παρωπλισμῷ χωρητικότητος λόγω ἐλλείψεως ἀπασχολήσεως, δὲν ὑπερέβη, προκειμένου μὲν περὶ τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου, τὸ ποσοστὸν 7%, προκειμένου δὲ περὶ δεξαμενοπλοίων 11.8%. Αἱ διακυμάνσεις ἐν τούτοις τῶν ναύλων, εἰς ἀμφοτέροισι τοῖς τομέσι ὑπῆρξαν εὐρύταται, πραγματοποιηθεῖσάν ἐν σχέσει πρὸς τὰς τιμὰς ἢ δείκτας ναύλων Ἰανουαρίου 1957, μειώσεως ἐξ 63.8% εἰς τὰς ναυλώσεις ξηρῶν φορτίων κατὰ ταξείδιον, 77.7% εἰς τὰς χρονίας ναυλώσεις διὰ ξηρὰ φορτία καὶ 82.6% εἰς τὴν κλίμακα Λονδίνου διὰ μεταφορὰς πετρελαίων.

(Πηγή: Lloyd's register of shipping).

φορτίων, επιβεβαιοί την άνωτέρω θέση. Ούτω, ποσοστόν 91.8% τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος ξηροῦ φορτίου ἀνήκει εἰς πλοῖα πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ παλαιότερα¹. Προκximένου περὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, τὸ ἀντίστοιχον ποσοστόν εἶναι 68.4%, χαρακτηριστικὸν ὅμως εἶναι ὅτι τὰ ἐν παροπλισμῷ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοῖα, εἶναι μέσης μεταφορικῆς ἰκανότητος 18.7 χιλιάδων τόννων DW, ἤτοι μεγέθους μειονεκτοῦντος εἰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως² ἔναντι τῶν [συγχρόνων ὑπερδεξαμενοπλοίων τὰ ὁποῖα δεσπάζουν τῆς ἀγορᾶς ὑγρῶν καυσίμων³.

Παρὰ ταῦτα δὲν εἶναι εὐχερὲς ὅπως ἡ ἔξοδος ἐκ τῆς συνεχιζομένης κρίσεως ἀναζητηθῆ εἰς τὴν ταχεῖαν διάλυσιν τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος.

Τὰ ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως θιγόμενα συμφέροντα εἶναι ποικίλα. Ὡς ἐκ τούτου, τὰ ἐξ αὐτῆς ἀπορρέοντα προβλήματα δὲν ἀντιμετωπίζονται ὁμοιομόρφως παρ' ὄλων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ὑφισταμένη τὸ βᾶρος τῆς ἀκυρώσεως παραγγελιῶν καὶ ἀποφυγῆς νέων, ἀλλὰ καὶ τὴν συνετεία τοῦ ἀναπτυσσομένου ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων ἢ καὶ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν μείωσιν τῶν τιμῶν ναυπηγήσεως εἰς ἐπίπεδα ἐνίοτε ἐπιζήμια, ὑποστηρίζει, ὡς εἰκόσ, ὅτι ἡ πραγματικὴ καὶ ὑγιὴς λύσις εὔρηται εἰς τὴν διάλυσιν τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος. Μέχρι σημείου τινὸς αἱ ἀπόψεις αὗται ὑποστηρίζονται ὑπὸ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν, διὰ λόγους εὐνοήτους⁴.

(1) Στηρίζεται εἰς Westinform shipping report No 148.

(2) Συγκριτικὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως δεξαμενοπλοίων κατὰ ὑπολογισμόν τῆς Compagnie Auxilaire de navigation.

			(Κόστος πλοίου 31.000 τ. DW=100)	
15.000	τόνν.	DW	163	65.000 τόνν. DW 65
22.000	»	»	120	80.000 » » 55
43.000	»	»	77	100.000 » » 49

(Fairplay No 3852 σ. 1054)

(3) Ποσοστόν 36.5% τοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων ἀναφέρεται εἰς πλοῖα 15001 κ.ο.χ. καὶ ἄνω (Lloyd's register of shipping), ἐνῶ 52 ἐπὶ 83 πλοίων ναυπηγηθέντων κατὰ τὸ πρῶτον ἔξάμηνον 1960, ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν 30.000 τ. DW καὶ ἄνω (Davies and Newman Ltd-Mid-year tanker tonnage review 1960).

(4) βλ. J. R. Gebble chairman of William Doxford καὶ Sons Ltd εἰς Lloyd's List 18 9-59. Ἐπίσης sir Thomas Yates, ἐκθέσις εἰς ἐτησίαν συνέλευσιν τῆς National Union of seamen (Lloyd's list 12.5.59). Ἐπίσης ἀπόψεις τοῦ Προέδρου τοῦ Βρετανικοῦ Ἐπιμελητηρίου (Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος 7.5.59). Ἐπίσης ἄρθρον «Financial Times». Ἀναδημοσίευσίς εἰς Ἔφημ «Ἀκρόπολις» φύλ. 18.7.1959. Ὁμοίως «The outlook for the shipbuilding industry» εἰς Fairplay No 3967. σ. 228 ἐπ. καὶ «Οἱ Βρεταννοὶ ἐπιδιώκουν διεθνή συνεργασίαν διὰ τὴν διάλυσιν ὄλων τῶν παρηλικῶν σκαφῶν» εἰς Οἶκον. Ταχυδρόμον, φύλλον 19.11.59. Ἐπίσης «Shipbuilding and shipping» εἰς Lloyd's list, 21.11.59 καὶ «Διεθνὴς Ναυτιλιακὴ Ἐπισκόπησις» εἰς Ἔφ. «Ναυτεμπορικὴ» 4.12.59.

Ἡ διάλυσις, ὁμως, τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος, ἀποτελεῖ μέτρον ὀριστικόν, μὴ ἐπιδεκτικόν ἐπανορθώσεως. Εὐνόητον, ὅθεν, εἶναι ὅτι δὲν ἀντιμετωπίζεται μετὰ τῆς αὐτῆς προθυμίας ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ τὰς ὁποίας ὡς μέτρα θεραπείας προηγούνται κατὰ προτεραιότητα, ὁ περιορισμὸς ἢ καὶ ἀναστολὴ τῶν ναυπηγικῶν προγραμμάτων καὶ παροπλισμὸς τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος. Εἰς τὰς πλείστας, ἄλλως τε, τῶν περιπτώσεων, ἡ ἀξία τῶν παρηλικῶν παρωπλισμένων πλοίων ἔχει ὀλοκληρωτικῶς ἀποσβεσθῆ καὶ οὕτω δὲν ὑπάρχουν βάρη πιέζοντα τὴν ἐπιχείρησιν πρὸς ἐξόφλησιν, ἐνῶ αἱ τιμαὶ ἐπὶ τῇ διαλύσει προσφερόμεναι, εἶναι τόσον χαμηλαὶ ὥστε δὲν παρέχουσιν ἔλκυστικόν τι κίνητρον πρὸς λήψιν ἀποφάσεων περὶ διαλύσεως τῶν πλοίων.

Κατ' ἀκολουθίαν ὁ ρυθμὸς τῶν διαλύσεων οὐδέποτε εἶναι ὑψηλὸς κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς κρίσεως¹, ἡ ἐξέλιξις δὲ αὐτοῦ ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐπιδράσεως πραγματικῶν παραγόντων, ὡς εἶναι ἡ κατάστασις τῶν πλοίων καὶ αἱ συνθήκαι τῆς ἀγορᾶς.

Ἐκ τοῦ στόλου τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, ποσοστὸν 10.7¹/₁₀₀ εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν, καὶ 45.1⁰/₁₀₀ ἀναφέρεται εἰς πλοῖα πολεμικῆς κατασκευῆς², ὡς εἶδομεν δέ, σχεδὸν κατὰ τὸ σύνολον ἡ ἐν παροπλισμῶ χωρητικότης ἀποτελεῖται ἐκ πλοίων τῶν δύο τούτων κατηγοριῶν. Διὰ πλείστα ἐκ τούτων παρῆλθεν ἤδη ἡ πλησιάζει νὰ παρέλθῃ ὁ χρόνος ἰσχύος τῶν πιστοποιητικῶν των ναυσιπλοίας καὶ ὑπολογίζεται ὅτι εἰς ἱκανὰς περιπτώσεις θὰ κριθῆ ἀσύμφορος ἡ ἀνάληψις τῶν δαπανῶν ἅς συνεπάγεται ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἐργασιῶν ἐπιθεωρήσεως πρὸς ἀνανέωσιν αὐτῶν. Ἀναμένεται, ὅθεν, ὅτι ἀξιόλογος θὰ διατηρηθῆ ὁ ρυθμὸς διαλύσεως ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας³ ἐπισπευδομένης, τῇ συνδρομῇ καὶ τῶν ἐξελίξεων τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, τῆς ἀποκαταστάσεως ἰσορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος ξηροῦ φορτίου.

Τὸ ἐν πέμπτον, ἐξ ἄλλου, τοῦ παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων

(1) Κατὰ τὸ 1957 διελύθησαν 341 πλοῖα 729.939 κ.ο.χ. ἔναντι 437 πλοίων, 1.451.832 κ.ο.χ. κατὰ τὸ 1958 (Lloyd's register of shipping, statistical summary of merchant ships totally lost, broken etc. during 1958). Κατὰ τὸ 1959, ὁ ὄγκος τῆς διαλυθείσης χωρητικότητος ὑπερέβη τὰ δύο ἑκατομμύρια κόρων καὶ θὰ ἦτο μεγαλύτερος ἔαν δὲν ἀνεξωγονηῆτο ἡ ἀγορὰ ξηρῶν φορτίων κατὰ τὸ τελευταῖον αὐτοῦ τετράμηνον. (O.E.E.C. Maritime transport 1959).

(2) Weston Ltd «The world's tramp fleet»-June 1960.

(3) βλ. Outlook for the shipbuilding industry, Fairplay No 3967. Ἐπίσης Documents DT. MTC. 60.27 καὶ 60.19 τῆς MTC/OEEC, δι' ὧν ὁ ὄγκος τῆς κατὰ τὸ δίμηνον Ἀπριλίου-Μαΐου 1960 διαλυθείσης χωρητικότητος πλοίων ξηροῦ φορτίου προσδιορίζεται εἰς 547.600 κόρους ἀναλογῶν πρὸς 3.3. ἐκ. κ.ο.χ. περίπτου ἐτησίως.

ἀποτελείται ἐκ σκαφῶν πολεμικῆς καὶ παλαιότερας κατασκευῆς¹ ἐξ ὧν ποσοστὸν 25% τελοῦν ἐν παροπλισμῶ, ὑπὸ πολλῶν δὲ παρατηρητῶν διατυποῦται ἡ γνώμη ὅτι περισσότερον δι' αὐτὰ ἢ διὰ τὰ ἀντιστοίχου ἡλικίας πλοῖα ξηροῦ φορτίου², εἶναι ἀμφίβολου ἢ ἐπαναφορὰ εἰς κατάστασιν ἐνεργείας, λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας, ἀναλογικῶς, φθορᾶς ἣν ταῦτα ὑφίστανται³. Ἐξ ἄλλου ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἐκ τῆς διευρύνσεως τῆς καταναλώσεως πετρελαίων, καλύπτεται, μέχρι τοῦδε, σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου, ὑπὸ τῶν νεοτεύκτων πλοίων. Ἀναμένεται, ὅθεν, ὅτι καὶ ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια θὰ ὑπάρξη ἱκανοποιητικὸς ρυθμὸς διαλύσεως, διὰ τὰ ὑποβοηθήσει τὴν συντόμευσιν τοῦ χρόνου καθ' ὃν θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐξισορροπίσις μεταξὺ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς αὐτῶν.

Διεπιστώθη ἀνωτέρω ὅτι :

α) Αἱ διακυμάνσεις τῶν ναύλων καθίστανται πολὺ εὐρύτεραι ἢ ὅσον τὸ ὑφιστάμενον ἐκάστοτε πλεόνασμα ἢ ἔλλειψις χωρητικότητος δικαιολογεῖ, τῇ ἐπιδράσει, συνήθως, ψυχολογικῶν κυρίως παραγόντων.

β) ἡ ἐν παροπλισμῶ χωρητικότης ἀποτελεῖ παράγοντα ἀσταθείας καὶ συμπίεσεως τῆς ἀγορᾶς τῶν ναύλων, ἐφ' ὅσον εἰς ἐκάστην ἐκδήλωσιν ἀνατιμητικῆς τάσεως ἀριθμὸς παρωπλισμένων πλοίων ἐπανεισέρχεται εἰς τὴν ἀγορὰν⁴.

γ) ὀριστικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ πλεονάσματος χωρητικότητος, ἐφ' ὅσον ἡ ἀνάπτυξις τῆς ζητήσεως δὲν εἶναι πρὸς τοῦτο ἐπαρκῆς, διὰ διαλύσεως τῶν πλεοναζόντων πλοίων, δὲν εἶναι πάντοτε ἐπιθυμητὴ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ἰδίᾳ κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς κρίσεως.

Ἐν ὄψει τῆς ὡς ἄνω καταστάσεως πραγμάτων, προέκυψεν ἡ σκοπιμότης ἀναζητήσεως ἐτέρων μέσων καὶ μεθόδων ἐλέγχου τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος, ἐντεῦθεν δὲ προήλθον τὰ κατὰ τὸ παρελθὸν ἐφαρμοσθέντα καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐξεταζομένης κρίσεως προταθέντα σχέδια διεθνoῦς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας, ἐπὶ σκοπῶ ἐλέγχου, εἴτε τῶν ναύλων εἴτε τῆς διατιθεμένης πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου χωρητικότητος.

Κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου πενταετίαν, σημαντικῶς ἐκαλλιεργήθη ἡ προσπάθεια πρὸς διεθνήν συνεργα-

(1) Ἦτοι 13.2. ἐκ. τόνν. DW ἐπὶ συνόλου 66,5 ἐκ. τόνν. DW τῆς διεθνoῦς χωρητικότητος (1960).

(2) Πλὴν ἐκτάκτων, πάντοτε, διεθνῶν πολιτικῶν ἐξελίξεων καὶ ἀνωμάτων καταστάσεων, αἰτινες, ἀναμφιβόλως, θὰ ἠδύναντο νὰ διαμορφώσουν διάφορον κατάστασιν.

(3) βλ. W. L. Green-Chairman of the American bureau of shipping-semiannual report 1958.

(4) Μικρὰ ἀναζωογόνησις τῶν ναύλων εἰς τὸν τομέα τῶν ὑγρῶν καυσίμων, ἐπὶ τῇ αὐξήσει τῆς ζητήσεως λόγῳ ἐπελεύσεως τῆς χειμερινῆς περιόδου 1960/61, προεκάλεσε κατὰ μ. Αὐγουστον μείωσιν τοῦ ἐν παροπλισμῶ στόλου δεξαμενοπλοίων κατὰ 480.000 τ. DW (Shipping world No 3502, σελ. 215)

σιαν, έπιτευχθείσης πρακτικής εφαρμογής αυτής τόσο εις τόν τομέα τών μεταφορών όμοειδών ξηρών φορτίων όσον και ώς πρός τά ύγρά καύσιμα¹.

Κατά τήν ένεστώσαν κρίσιν, δέν έφηρμόσθη άνάλογός τις ρύθμισις, μολονότι οί "Έλληνες έφοπλιστάι συνεπεία λόγων, τούς όποιους εις τό έπόμενον κεφάλαιον θέλομεν ξετάσει, βαρύτερον ή οί ξένοι συνάδελφοί των ύποστάντες τάς εκ τής κρίσεως συνεπείας, προέβαλλον, εύθυς άπό τών πρώτων μηνών άπό τής έκδηλώσεως αυτής, τήν άνάγκην τής έπι διεθνούς έπιπέδου έφοπλιστικής συνεργασίας.

Η κίνησις αύτη έλαβε διεθνή μορφήν άφ' ης κατά τόν Μάϊον 1958 τό τμήμα έλευθέρων φορτηγών ξηροϋ φορτίου τοϋ διεθνούς ναυτικού έπιμελητηρίου, άνέθεσεν εις έπιτροπήν τήν διατύπωσιν σχεδίου συνεργασίας².

Τό υίοθετηθέν, κατ' άρχήν, σχέδιον, έπιδιώκει α) έπιδιώξιν παροπλισμοϋ τής πλεοναζούσης χωρητικότητας, β) ένθάρρυνσιν διαλύσεως παλαιών, άντιοικονομικών πλοίων. γ) έκουσίαν συνεργασίαν τών έφοπλιστών, άνευ οίασδήποτε κυβερνητικής παρεμβάσεως³, είναι δέ βρετανικής

(1) Εις τά ξηρά φορτία, ή συνεργασία έξησφαλίσθη διά τής Tramp shipping administrative committee, συσταθείσης διά τοϋ British shipping assistance Act-1935, εφαρμοσθέντων μεταξύ τών έτών 1935 και 1937 κατωτάτων όρων ναύλων εις τάς κυριώτερας μεταφοράς όμοειδών φορτίων, ύποστηριχθέντων ύπό τών έφοπλιστών έλευθέρων φορτηγών πλοίων τών κυριώτερων τότε ναυτικών χωρών. Χαρακτηριστικόν τοϋ σχεδίου τούτου, ύπήρξεν ότι έφηρμόσθη τή παρεμβάσει τών κυβερνήσεων τών ένδιαφερομένων χωρών.

Εις τόν τομέα, άντιθέτως, τών ύγρών καυσίμων, ό έλεγχος έξησφαλίσθη ύπό τής International tanker owners association Ltd, συσταθείσης τό 1934 άνευ κυβερνητικών παρεμβάσεων, έπιτυχούσης έλεγχον τής προσφοράς διά παροπλισμοϋ, έπί άποζημιώσει, τής πλεοναζούσης χωρητικότητας.

(2) Βλ. British chamber of shipping-Annual report 1958-59 σ. 18.

(3) Τό σχέδιον συγκεκριμένως προβλέπει :

α) Έφαρμογήν έπι τών φορτηγών πλοίων 5.000 τόννων DW και άνω και δυνατότητα έπεκτάσεως εις μικρότερου μεγέθους πλοία.

β) Συνεισφοράν έπι τή έγγραφη τών πλοίων εις συσταθησομένην έταιρίαν και έτησίαν συνδρομήν, εκάστην ούχι μείζονα τών 100 λιρών κατά πλοίον.

γ) Εισφοράν 2% έπι τών άκαθαρίστων ναύλων τών εργαζομένων πλοίων, έφ' όσον ή παρωπλισμένη χωρητικότης θά καλύπτει ποσοστόν 15% τοϋ μετέχοντος εις τήν έταιρίαν τουνάζ και 3-4% όταν ή παρωπλισμένη χωρητικότης θά φθάσει ποσοστόν 20-25% τοϋ συνόλου τής μετεχούσης.

δ) Έπιδότησιν τής παρωπλισμένης χωρητικότητας κατά ποσόν όριζόμενον ύπό τής διοικήσεως άνάλόγως τών συνθηκών τής άγοράς.

ε) Καταβολήν άποζημιώσεως εις περίπτωσιν διαλύσεως μετεχούσης τής ταιρίας χωρητικότητας, κατά ποσόν όριζόμενον έπίσης ύπό τής διοικήσεως.

στ) Άπόλυτον έλευθερίαν διαχειρίσεως και χρησιμοποίησεως τών έν έιργεία παραμενόντων εκάστοτε πλοίων (Lloyd's List 19.12.58, Ν. Χρονικά 565)324)1958, Οικ. Ταχυδρόμος 18.12.58, Ναυτιλιακή 20.12.58).

ἐμπνεύσεως, τῶν ἀντιστοίχων ἑλληνικοῦ καὶ Ἰταλικοῦ σχεδίων παραμερισθέντων.

Ἐφ' ἣν μορφήν τὸ σχέδιον ἐνεκρίθη δὲν εἶναι ἀπολύτως ἐξυπηρετικὸν τῶν ἑλληνικῶν ἐπιδιώξεων, ἀφοῦ προβλέπει ἐνθάρρυνσιν διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ τοιαῦτα ὑπάρχουν περισσότερα ὑπὸ τὸν ἑλληνικὸν ἔλεγχον ἢ ὑπὸ τὰς κυριωτέρας τῶν ξένων σημαίων. Ἡ ἐπιθυμία ἐξασφαλίσεως τῆς συνεργασίας τῶν σκανδιναυῶν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου, ἦτο ἡ ὁδηγήσασα εἰς τὴν ἀποδοχὴν τοῦ βρετανικοῦ σχεδίου παρὰ τῶν ἑλλήνων ἐκπροσώπων. Οἱ σκανδιναυοί, ὄντες, οὕτως ἢ ἄλλως, ἀπρόθυμοι πρὸς διεθνή συνεργασίαν, ἐντόνως προέβαλλον τὴν ἀνάγκην τῆς διαλύσεως τῶν παρηλικῶν πλοίων, ὡς προϋπόθεσιν πάσης συνεργασίας².

Τὸ σχέδιον, ὅπωςδῆποτε, δὲν ἔτυχεν ἐφαρμογῆς μέχρι τοῦδε. Τὸ γεγονός καὶ μόνον ὅτι προβλέπει ἔκουσίαν τὴν συμμετοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς αὐτό, δυσχεραίνει τὴν ἐπιβολὴν του, λόγῳ τῶν ἀλληλοσυγκρουομένων συμφερόντων ὅχι μόνον μεταξὺ τῶν ναυτιλιῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ τῶν καθ' ἕκαστα ἐπιχειρήσεων, τὴν αὐτὴν, ἔτι, ἐθνικότητα ἐχουσῶν³.

Ἐφ' ὅσον ἡ κατὰ κατηγορίας ἀλλὰ καὶ ἡ κατὰ τὴν ἡλικίαν πλοίων συγκρότησις τῶν στόλων τῶν κυρίων ναυτικῶν χωρῶν⁴ εἶναι διάφορος, αἱ συνθήκαι ἀπασχολήσεως αὐτῶν ἀνομοιόμορφοι καὶ ἡ ἐν γένει οἰκονομικὴ θέσις τῶν ἀνταγωνιζομένων ἀλλήλας ναυτιλιῶν τὰ μέγιστα διαφοροποιημένη, δὲν ἦτο δυνατὸν εὐχερῶς καὶ δὴ εἰς τὰ πρῶτα στάδια τῆς κρίσεως νὰ ἐπιτευχθῆ συμφωνία πρὸς συνεργασίαν, δοθέντος ὅτι αὕτη ἔμελλε νὰ βελτιώσῃ ἢ ἐξασφαλίσῃ τὴν θέσιν τῶν ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας εὐρισκομένων ναυτιλιῶν καὶ πλοίων, ἐνῶ θὰ ἦτο ἀμφιβόλου χρησιμότη-

(1) Βλ. «Τὸ σχέδιον συναντᾶ ἀντιδράσεις» εἰς «Ναυτιλιακὴν» φύλλον 25.12.58—¹Ἐπίσης «Drastic treatment for old ships» εἰς «Scandinavian shipping gazette»-18.2.59-«Cooperation international en matiere de tramping» εἰς J. M. M. 15.1.59. ²Ἐπίσης H. Kuhnle, ἐπιστολὴ ὑπὸ ἡμερομηνίαν 2.11.59 πρὸς Ἐμμ. Κουλουκουνητὴν καὶ ἐπιστολαὶ τοῦ τελευταίου τούτου ἀπὸ 13.10.59 καὶ 5.11.59 εἰς Ν. Χρονικά τεύχος 589) 348)1959 σ. 19 ἔπ.

(2) βλ. H. Kuhnle «Norwegian shipping to day», ἐπίσης «The laid-up fleets-a high proportion of obsolescent ships», ἐπίσης L. O. Normann, «Danish shipping» ἀπαντα εἰς Shipping world, τεύχος 25.6.1958-«Norwegian views on shipping problems - Freight co-operation not best scheme» εἰς Lloyd's List 11.10.58.

(3) Οὐδὲ ὅλων τῶν Ἑλλήνων λ.χ. πλοιοκτητῶν, ἐξασφαλίσθη ποτὲ ἡ συμμετοχὴ. Ἀντιθέτως, τινὲς ἐξ αὐτῶν δημοσίᾳ ἐξεδήλωσαν τὴν ἀτίθεισιν αὐτῶν πρὸς τὸ σχέδιον καὶ τὴν πεποθησίαν των περὶ τῆς ἀδυναμίας τῆς ἐφαρμογῆς αὐτοῦ. (βλ. Ν. Χ. Νο 568)327 σ. 5). Βλ. ἐπίσης Γ. Δανιόλου «Ἐπὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας» εἰς Ναυτιλ. Νέα Νο 187)10.3.1958, Ἐμμ. Κουλουκουνητὴ εἰς τεύχος 209)10.2.59. Ἐπίσης Κ. Δρακούλη «Ἡ ναυτιλιακὴ συνεργασία» εἰς Ναυτιλιακὴν, φύλλον 17.1.59.

(4) Βλ. Lloyd's register of shipping-Statistical tables.

τος εις τὰς ἰσχυρὰν θέσιν ἔχουσας ναυτιλίας καὶ ἐπιχειρήσεις.

Οἱ λόγοι, κατὰ ταῦτα, οἱ ὀδηγήσαντες εἰς μεγάλην διαφοροποίησιν τῶν κατὰ σημαίας ποσοστῶν τῆς ἐν παροπλισμῶ χρωητικότητος, εἶναι καὶ οἱ παρεμποδίζοντες τὴν σύμπτωσιν ἀπόψεων ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, ἢ διαπίστωσις δὲ αὕτη ἰσχύει ἐξ ἴσου διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀσυμφωνίας τῶν ἐκπροσώπων τῶν διαφόρων ἔθνικῶν ναυτιλιῶν, ὅσον καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν καθ' ἕκαστα ἐπιχειρήσεων¹. Ἄκρως χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν περὶ συνεργασίας σχεδίων καὶ πρὸς διατύπωσιν προτάσεων, ἐπέδειξαν οἱ ἐκπρόσωποι τῆς ἰταλικῆς καὶ βρετανικῆς ναυτιλιῶν, αἵτινες, μετὰ τὴν ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον, εἶχον τὰ μεγαλύτερα ποσοστὰ παροπλισμοῦ ἑλευθέρων φορτηγῶν².

(1) βλ. «On the baltic-Need for cooperation between owners» by Baltrader εἰς Shipping world No 3433)1959 σ. 379. Ἐπίσης «Τὸ σχέδιον συναντᾶ ἀντιδράσεις» εἰς Ναυτιλιακὴν, φύλλον 25.12-58 - «Cause and remedy» εἰς Fairpay No 3947)1959. Ἐπίσης «Laying-up schemes» εἰς Shipping world-No 3380)1958.

(2) Ἡ συνεχὴς ἐπανεκκίνησις πλοίων ἐκ τῶν παρωπλισμένων, ἧτις λειτουργοῦντος τοῦ σχεδίου θὰ ἐτέλη ὑπὸ ἀποτελεσματικῶν ἐλεγχῶν, δημιουργεῖ ἐντονὸν πῆσις ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς, τὰ πλεῖστα δὲ τῶν οὕτως ἐπανεκκινούντων πλοίων εἶναι ἑλληνικῆς πλοιοκλησίας, ὥστε παρὰ τινῶν ὑποστηρίζεται ὅτι ἡ ὑπαρξὶς τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται, καταστρέφουν πᾶσαν ἐλπίδα ταχείας ἐπανόδου τῆς εὐημερίας εἰς τὴν ναυτιλίαν (Les petroliers et les grecs ruinent l'espoir d'un prompt retour a la prosperite-J.M.M. No 2079)1959 σ. 2200 ἐπ). Ἐπὶ τῆς σημασίας ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου βλ. ὡσαύτως «La crise maritime pourrait se terminer plus vite qu'on ne pense si les armateurs du monde entier acceptaient de cooperer» εἰς J.M.M. No 2076)1959 (Ὀκτώβριος).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. 'Επιδράσεις επί τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας.

Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ἐπληξε κυρίως τὴν ἐλευθέραν φορτηγὸν ναυτιλίαν ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου ἣτις ὡς ἐκ τοῦ ἔργου τὸ ὅποιον ἐπιτελεῖ, ὑφίσταται ἀμέσως καὶ ἐντόνως τὰς ἐπιδράσεις ἐκ τῆς συστολῆς τῆς δραστηριότητος τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

Ἡ ἑλληνικὴ καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας χωρητικότης, συγκροτημένη, ὡς εἶναι κατὰ τὸ μέγιστον μέρος, ἐξ ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἀνεμένετο, κατὰ ταῦτα, ὅτι θὰ ὑφίστατο βαρυτέρας ἢ ἄλλαι ναυτιλῖαι, τὰς συνεπείας τῆς συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως. Οὐδεμία ἄλλη ἐκ τῶν ναυτιλιῶν τῶν κυριωτέρων εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν ἦτο τόσον μονομερῶς συγκεκριμένη, ὅσον ἡ ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγον'.

(1) Σύνθεσις κυρίων στόλων διεθνούς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1957.

Χῶραι	'Επιβατηγὰ Μικτὰ (α)	Bulk carriers (α)	Tankers (α)	Tramps (β)	Cargo liners (γ)
Μ. Βρετανία	2.696.000	821.000	5.364.000	2.541.250	6.523.000
'Ην. Πολιτεῖαι (δ)	2.183.000	290.000	3.740.000	450.000	2.815.000
Λιβερία	54.000	431.000	4.652.000	3.260.000	—
Νορβηγία	156.000	263.000	4.716.000	1.878.125	1.135.000
Παναμᾶς	150.000	239.000	2.101.000	1.629.000	—
'Ιταλία	702.000	147.000	1.286.000	1.735.000	441.000
'Ολλανδία	713.000	48.000	1.126.000	288.125	1.678.000
Γαλλία	747.000	122.000	1.428.000	88.125	1.474.000
Γερμανία	150.000	183.000	357.000	820.000	1.507.000
Σουηδία	205.000	402.000	919.000	245.000	1.090.000
Δανία	75.000	18.000	599.000	113.750	883.000
'Ελλάς	116.000	33.000	177.000	1.100.000	117.000

α) 'Επί τῆ βάσει «Principal merchant fleets of the world» μελέτης τάξεως

Πρόσθετοι τινες λόγοι, περί ὧν κατωτέρω, παραλλήλως ἐνεργοῦντες, κατέστησαν τὴν θέσιν τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ναυτιλίας ἔτι δυσμενεστέραν καὶ τὰς ἐπ' αὐτῆς συνεπειάς τῆς κρίσεως ἐξαιρετικῶς ἐντόνους, ἐκδηλωθεῖσας διὰ λίαν ὑψηλῶν ποσοστῶν παροπλισμοῦ τῶν πλοίων τῆς¹.

Τὸ ὑψηλὸν ποσοστὸν παροπλισμοῦ, ἐμφανίζεται ἐκ πρώτης ὄψεως, δυσεξήγητον, ὡς πρὸς τὰ φέροντα «σημαίας εὐκολίας» πλοῖα, ὡς κατὰ μέγα μέρος ἦσαν τὰ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὰ πλοῖα, δοθείσης τῆς ηὔξημένης ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος ἣν ἔχουν ταῦτα ἔναντι τῶν πλοίων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ὡς ἐκ τῆς γνωστῆς ἀσυνδοσίας ἧς ἀπολαμβάνουν.

Κατωτέρω προσδιορίζονται οἱ παράγοντες οἱ καταστήσαντες ὑψηλότερον τὸ ποσοστὸν παροπλισμοῦ τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ναυτιλιῶν.

α) *Συγκρότησις κατὰ ἡλικίαν.* Τόσον ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ὅσον καὶ αἱ σημαῖαι εὐκολίας ἀποτελοῦνται κατὰ λίαν ὑψηλὸν ποσοστὸν ἐκ πλοίων πολεμικῆς καὶ παλαιότερας κατασκευῆς, ἤτοι πλοίων δαπανηρῶν τὴν ἐκμετάλλευσιν, τοῦτο δὲ ἰσχύει τόσον διὰ τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ², ὅ-

Shipping research, Georgetown University-Washington 1958.

β) Ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων Weston Ltd.

γ) Ἐκ συνδυασμοῦ στοιχείων (α) καὶ (β).

δ) Ἐφεδρική χωρητικότης 14 ἐκ. κοχ δὲν ὑπολογίζεται.

	Ποσοστὰ παροπλισμοῦ		
	Παγκοσμίου ⁽¹⁾ συνόλου	Ἑλληνικῆς ⁽²⁾ σημαίας	Σημαίων ⁽³⁾ εὐκολίας
30.6.58	7 %	37.9%	28%
30.6.59	8.1%	28.5%	22%

Πηγαί (1) Bremen institute for shipping research

(2) Τμήμα Στατιστικῆς Υ.Ε.Ν.

(3) Περιοδικὸν «Ν. Χρονικά» καὶ Ο.Ε.Ε.С)MTC Preliminary draft of annual report for 1960.

(2) Συμμετοχὴ πλοίων πολεμικῆς καὶ παλαιότερας κατασκευῆς εἰς κυρίους στόλους Tramps καὶ συσχετίσις πρὸς ποσοστὰ παρωπλισμένης χωρητικότητος 1959 (Μάρτιος).

Σημαία	Ποσοστὸν πλοίων κατασκευῆς πρὸ 1945	Ποσοστὸν χωρητικότητος ἐν παροπλισμῷ
Εὐκολίας	62.5	38.4
Βρεταννική	44.1	19.4
Ἰταλική	80	28.6
Ἑλληνική	67.5	42.1
Νορβηγική	29.4	13.1
Γερμανική	26	11.5
Ἰαπωνική	34.7	6.6

(Πηγαί: Westinform shipping report 133 καὶ 143).

σον κοί διὰ τὰ δεξαμενόπλοια¹.

Αἱ ἀγοραὶ παλαιῶν πλοίων, αἱ παρὰ τῶν Ἑλλήνων καὶ Ἰταλῶν κυρίως, πραγματοποιηθεῖσαι κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη, εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα ἀπαλλαγὴν τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν ἀπὸ τῶν πλοίων πολεμικῆς καὶ παλαιότερας κατασκευῆς καὶ συγκέντρωσιν αὐτῶν εἰς χεῖρας τῶν Ἑλλήνων, κυρίως, ἐφοπλιστῶν².

β) *Ἰδιοκτησία στόλου δεξαμενοπλοίων.* Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῶν σημαίαν καὶ τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενοπλοίων, ἀνήκει εἰς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτῆτας. Δὲν συμβαίνει τὸ αὐτὸ ὡς πρὸς τοὺς στόλους τῶν πλείστων ἐκ τῶν λοιπῶν σημαίων. Μέγα ἢ σοβαρὸν μέρος αὐτῶν ἀνήκει κατ' ἰδιοκτησίαν εἰς τὰς μεγάλας ἐταιρεῖας πετρελαίων³ εἰς χεῖρας τῶν ὁποίων εὕρηται συγκεντρωμένη ὄχι μόνον ἡ παραγωγή καὶ ἐπεξεργασία τῶν πετρελαίων ἀλλὰ καὶ ἡ διακίνησις καὶ ἐμπορία αὐτῶν, τοῦτο δὲ καθιστᾷ, ἀσφαλεστέραν καὶ περισσότερον σταθεράν τὴν

(1) Συμμετοχὴ πλοίων πολεμικῆς καὶ παλαιότερας κατασκευῆς ἐπὶ κυρίων στόλων δεξαμενοπλοίων 1959 (Μάρτιος)

Σημαῖαι	Ποσοστὸν πλοίων κατασκευῆς πρὸ 1945	Ποσοστὰ χωρητικότητος ἐν παροπλισμῷ
Εὐκολίας	25.8	17
Βρετανικὴ	22.8	10
Νορβηγικὴ	9.7	12
Γαλλικὴ	21.5	4
Ἰταλικὴ	35.5	24
Σουηδικὴ	10.3	2
Ἰαπωνικὴ	16.1	5
Ὀλλανδικὴ	26.1	7
Δανικὴ	7.8	12

(2) Περίπου τὰ 70/100 τῶν πλοίων Liberties τῶν ἀγορασθέντων ὑπὸ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τὰ ἔτη 1946-48 καὶ τὰ πλείστα τῶν νορβηγικῶν πλοίων προπολεμικῆς κατασκευῆς ἐξεπονήθησαν, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, εἰς ἄλλοδαπούς (J. Seiland-«Norway and the shipping slump»-εἰς Scandinavian shipping gazette vol XLIII No 22/1959.

(3) Συμμετοχὴ ἰδιοκτησίας ἐταιριῶν πετρελαίων

Σημαία Βρετανικὴ	58.9%
» Ἡν. Πολιτειῶν	52.4%
» Χωρῶν Δ. Εὐρώπης	32.5%
» Λιβερίας	15.0%
» Νορβηγικὴ	2.4%

(Πηγή: B.P. Statistical review of the world oil industry - 1958)

άπασχόλησιν τῶν πλοίων'.

γ) Ἑλλειψις ἐθνικῶν μεταφορῶν. Ἡ ἔλλειψις αὕτη, ἀποτελεῖ ἐν τῶν κυρίων ὀργανικῶν μειονεκτημάτων ἐξ ὧν πάσχει ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία. Τοῦ μειονεκτήματος τούτου εἶναι ἀπηλλαγμένοι δύο ἐκ τῶν κυρίων ἀνταγωνιστῶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἡ βρετανικὴ καὶ ἰταλική, βασιζόμεναι, ἰδίᾳ ἢ πρῶτη, εἰς μέγαν ὄγκον ἐθνικῶν μεταφορῶν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων των².

δ) Μέθοδος ἀπασχολήσεως τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Σοβαροῦ ὄγκου ἐθνικῶν μεταφορῶν, στεροῦνται καὶ ἄλλαι ναυτιλῖαι, ὡς λ. χ. ἡ Νορβηγικὴ, ἐνῶ ὁμως οἱ Ἕλληνες δὲν ἐπωφελήθησαν, εἰς οἷαν ἤτο δυνατὸν ἕκτασιν, τῶν κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη προσφερθεῖσων αὐτοῖς ἀφθόνων εὐκαιριῶν ναυλώσεως τῶν πλοίων των, ἰδίᾳ τοῦ ὑγροῦ φορτίου³, διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα, οἱ σκανδιναβοὶ—οἱ νορβηγοὶ ἰδιαιτέρως—ἐχρησιμοποίησαν εὐρύτατα τὰς σχετικὰς εὐκαιρίας⁴. Ὡς ἐκ τούτου, αἱ συνέπειαι τῆς κρίσεως ὑπῆρξαν ὡς πρὸς αὐτοὺς περιορισμένοι, τόσον ὡς πρὸς τὴν παροπλισθεῖσαν χωρητικότητα⁵, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰ πραγ-

(1) Ὑπολογίζεται ὅτι 60% τῶν ἐν ἐνεργείᾳ δεξαμενοπλοίων τύπου T-2 ἀνήκει εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν ἐταιρειῶν πετρελαίων. Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ὅτι μόνον 10% τῶν ὑπὸ Βρετανικὴν ἢ Γαλλικὴν σημαίας καὶ 24% τῶν ὑπὸ Ἀμερικανικὴν τελεῖ ἐν παροπλισμῷ, ἐνῶ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ εἶναι διὰ τὴν Λιβεριανὴν 66%, Ἰταλικὴν 57% καὶ Ἑλληνικὴν 90% (Weston Ltd-The T-2 tanker in 1959 report No 138-ἐν συνδυασμῷ πρὸς στοιχεῖα Υ.Ε.Ν. δι' Ἑλληνικὴν σημαίαν).

(2) Συνολικὴ ὄξις κατὰ τὸ 1957 :

Παγκοσμίου Ἐμπορίου	205.300	ἑκατ.	Δολларίων
Βρετανικοῦ	»	20.347.2	»
Ἰταλικοῦ	»	6.166.5	»
Ἑλληνικοῦ	»	775	»

(U.N.O.-Statistical year book-1958 σ. 360 ἐπ.)

(3) O.E.E.C.-Report on the freight market-Paris July 1958) ἐνθα ὑπολογίζεται ὅτι 80% τῶν μεταφορῶν πετρελαίου, διεξάγονται διὰ πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὰς ἐταιρεῖας πετρελαίων ἢ χρονοναυλωμένων παρ' αὐτῶν διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα.

(4) Κατὰ τὸ τέλος 1958 ποσοστὸν 72% τῶν νορβηγικῶν δεξαμενοπλοίων καὶ 31% τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, ἐργάζοντο ἐπὶ τῇ βάσει μακροχρονίων συμβολαίων ναυλώσεως, 11% δὲ τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ 4% τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, ἐτέλουν ὑπὸ ναύλωσιν πρὸς ἐκτέλεσιν συνεχῶν ταξειδίων μέχρι δώδεκα μηνῶν. Ἐπιπροσθέτως 83% τῶν ἐντὸς τοῦ 1959 παραληφθέντων ἐκ τῶν ναυπηγείων δεξαμενοπλοίων, τελοῦν ἐπίσης ὑπὸ χρονίαν ναύλωσιν διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα (Στοιχεῖα Norwegian governments economic survey for 1959-Lloyd's list 21.2.59 καὶ Norwegian shipping news No 18)1959 σ. 1057).

(5) Χωρητικότης ἐν παροπλισμῷ κατ' Αὐγούστιον 1959

Χῶραι	κ.ο.χ.	Ποσοστὸν %
Νορβηγία	1.038.447	10 %
Δανία	141.901	6.4%
Σουηδία	102.004	2.8%

(Στοιχεῖα Bremen Institute for shipping research καὶ Norwegian central bureau of statistics).

ματοποιούμενα παρ' αὐτῶν κέρδη¹.

Ἐπιπροσθέτως αὐται ἐξεδηλώθησαν βραδύτερον ἢ ὡς πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν.

2. Δυσχέρειαι ἐν τῇ ἐφαρμογῇ ναυπηγικῶν προγραμμάτων.

Ὁ Ἕλλην ἐφοπλιστὴς προεξοφλῶν ἐντατικὸν τὸ ἔργον τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν ἐπὶ ἱκανὸν εἰσέτι χρόνον², προέβη κατὰ τὰ πρὸ τῆς κρίσεως ἔτη ὄχι μόνον εἰς πρωτοφανεῖς τὴν ἔκτασιν παραγγελίας πρὸς ναυπήγησιν πλοίων³, ἀλλὰ καὶ εἰς εὐρείας ἐπίσης ἀγορὰς μεταχειρισμένων τοιούτων, κατὰ τὸ πλείστον πολεμικῆς κατασκευῆς⁴. Ἐπέτυχεν, οὕτω, αὐξήσιν τῆς παρ' αὐτοῦ ἐλεγχομένης χωρητικότητος κατὰ πολὺ ταχύτεραν ἢ ἡ αὐξήσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ τῆς χωρητικότητος τῶν λοιπῶν κυρίων σημαϊῶν⁵.

Ἡ ναυπήγησις νέων συγχρονισμένων πλοίων, καθ' ὑπέρβασιν, ἔστω, τῶν προβλεπομένων ἀναγκῶν τῆς ζητήσεως, δὲν εἶναι ἐπιζημία, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν, μολοντί δὲν συνιστᾶ βεβαίως ἐκδήλωσιν προγραμματισμένης καὶ ἐπὶ οἰκονομικῶν ὑπολογισμῶν στηριζομένης δράσεως. Αἱ κατὰ τὴν τελευταίαν, ἰδίᾳ, πενταετίαν, ἐφαρμοσθεῖσαι εἰς τὴν ναυπηγικὴν καὶ

(1) Τὰ κατὰ τὸ 1959 κέρδη τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας ὑπολογίζονται εἰς 2.850 ἐκ. κορωνῶν ἤτοι 150 ἐκ. κορωνῶν περισσότερα τῶν τοῦ 1958 (Lloyd's list 21.2.59). Βλ. ἐπίσης «London and overseas freighters-Benefit from longterm charters-Lloyd's list 17.7.1959». Ἐπίσης ὡς πρὸς τὰ κέρδη τῆς σουηδικῆς ναυτιλίας βλ. Shipping world No 3451)30 September 1959, σ. 204.

(2) Βλ. Γ. Χ. Λαιμοῦ «Ἔτος καθηκόντων καὶ ἐλπίδων» καὶ Ἐμμ. Κουλουκουνητῆ «Συνεργασίαν καὶ περισυλλογὴν» εἰς Ν. Χρονικά 542)30/1958.

(3) Τὸ περιοδικὸν «Ναυτικά Χρονικά» (τεῦχος 519)278)1957 ὑπελόγιζε τὸ ὄψος τῶν παραγγελιῶν κατὰ τὸ τέλος 1956 εἰς 346 πλοῖα 5.602.405 κ.ο.χ. ἀξίας 1,2 δισεκ. δολларίων, ἔδιδε δὲ εἰς τοὺς Ἕλληνας πρῶτην θέσιν εἰς τὰς παγκοσμίους ναυπηγήσεις μὲ ποσοστὸν 24% τοῦ συνόλου.

(4) Βλ. «Ἐναντι τῆς κρίσεως» εἰς Ν. Χ. Νο 536)295)1957, ἐνθα ἀνάλυσις τῆς ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐλεγχομένης χωρητικότητος.

(5) Συγκριτικὴ ἐξέλιξις ποσοστιαίας αὐξήσεως διεθνoῦς χωρητικότητος καὶ ὑπὸ ἐλληνικὸν ἔλεγχον τοιαύτης.

Ἔτη	Παγκόσμιος	Ἐπὶ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον	Βρετανικὴ	Νορβηγικὴ	Ἰταλικὴ
1954	4.38	9.63	2.31	8.66	9.91
1955	3.18	7.11	1.80	6.52	2.95
1956	4.27	16.20	0.97	10.84	7.31
1957	4.75	17.20	1.59	5.63	8.46

Στηρίζεται: εἰς α) Lloyd's register of shipping
β) Ν. Χρονικά, ὡς πρὸς τὸν στόλον ἑλλην. πλοιοκτησίας.

τὰ μέσα προώσεως τῶν πλοίων, τεχνικαὶ τελειοποιήσεις καὶ ἐπικρατήσασαι ἀντιλήψεις ὡς πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὰς ταχύτητας αὐτῶν προσέδωκαν εἰς τὸ νεότευκτον πλοῖον ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου τόσον ἰσχυρὰ πλεονεκτήματα, ὥστε τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς πλοῖα ἄτινα μέχρι τοῦ 1955 ἔθεωροῦντο ὡς ἡ σπονδυλικὴ στήλη ἐφ' ἧς ἐστηρίζετο ἡ διεξαγωγὴ τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, κατέστησαν ἀντιοικονομικά.

Ἡ ἀπόκτησις, κατὰ ταῦτα, πολυαριθμῶν συγχρονισμένων μονάδων μεγάλου μεγέθους καὶ ὑψηλῶν ταχυτήτων, θὰ προσέδιδεν εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν πλεονεκτικὴν θέσιν κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν οὕτω διαμορφωθείσων νέων συνθηκῶν διεξαγωγῆς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πολλῶ μᾶλλον διότι μεταξύ τῶν νέων παραγγελιῶν περιλαμβάνοντο ἱκανὸς ἀριθμὸς πλοίων εἰδικῶν φορτίων, ἰδίᾳ πλοίων σιδηρομεταλλευμάτων, ἢ δραστηριότης τῶν ὁποίων σὺν τῷ χρόνῳ ἐπεκτείνεται.

Εἶχεν, ἐν τούτοις, ἀσθενεῖς πλευρὰς ἡ δραστηριότης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, διότι :

α) εἰς πλείστας περιπτώσεις τὰ ναυπηγικὰ προγράμματα ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογὴν ἄνευ ὑπάρξεως τῶν ἀπαραιτήτων ἀποθεματικῶν εἰς χεῖρας τῶν ἐπιχειρήσεων¹.

β) μέγα μέρος τῶν νέων ναυπηγήσεων ἐγένοντο ἔναντι τιμῶν ἐξαιρετικῶς ὑψηλῶν².

γ) ἡ ἐκπλήρωσις τῶν διὰ τῶν παραγγελιῶν ἀναληφθεισῶν ὑποχρεώσεων ἐστηρίζετο ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, ὡς ἐκ τούτου δὲ αἱ ἑλληνικαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ ἐὰν ἐπεθύμουν δὲν ἠδύναντο νὰ ἐπωφεληθῶσι τῶν διαμορφωθείσων ὑψηλοτάτων τιμῶν μεταχειρισμένων πλοίων³ διὰ νὰ ἀπαλλαγοῦν ὑπὸ ὄρους ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκοῦς, τῶν

(1) Εἰς Ν. Χρονικὰ 542)301)1958 σ. 83 ἀναφέρεται «Ἐφθασαν νὰ ὑπογράφωνται συμβόλαια μὲ τὴν προκαταβολὴν προερχομένη ἐκ δανείων ἢ καλυπτομένη μὲ συναλλαγματικὰς ἢ ἐγγυητικὰς ἐπιστολάς Τραπεζῶν».

(2) Εἰς ἱκανὰς περιπτώσεις ἐκρίθη, μεταγενεστέρως, συμφέρουσα ἡ ἐγκατάλειψις τῶν παραγγελιῶν, ἐπὶ ἀποζημιώσει τῶν ναυπηγῶν, διότι τὸ αὐτὸ πλοῖον ἠδύνατο, συνεπεῖα πτώσεως τῶν ἀξιῶν ἐτοιμῶν πλοίων καὶ τῶν τιμῶν ναυπηγήσεως, νὰ ἀποκτηθῇ, ὑπολογιζομένης καὶ τῆς ἀποζημιώσεως, εἰς εὐθηνότεραν τιμὴν.

³Ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τῶν ναυπηγικῶν τιμῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ τῆς ὑφισταμένης προοπτικῆς βλ. Shipbuilding costs-Lloyd's list φύλλον 9 Νοεμβρίου 1959.

(3) Διακυμάνσεις τιμῆς πλοίου Liberty

1954	Δεκέμβριος	250.000
1955	Δεκέμβριος	400.000
1956	Δεκέμβριος	670.000
1957	Μάρτιος	500.000
	Δεκέμβριος	230.000
1958	Δεκέμβριος	120.000
1959	Ἰούλιος	70.000

(Πηγή: περιοδικὸν Fairplay)

προπολεμικής και πολεμικής κατασκευής πλοίων. 'Αντιθέτως, προεξοφλούντες άποδοτικήν τήν έκμετάλλευσιν τών παλαιών πλοίων, προέβησαν εΐς έκτεταμένης άγοράς τοιοούτων πλοίων εΐς ύπερόγκους τιμάς, με άποτέλεσμα βεβαίαν άπώλειαν μεγάλων κεφαλαίων¹, άτινα διαφυλασσόμενα ως άποθεματικά, ήθελον εξασφάλισή τήν πραγματοποίησιν και επέκτασιν τών ναυπηγικών προγραμμάτων ή άλλως τήν άπόκτησιν, επί τή διαθέσει τών αυτών κεφαλαίων², πλοίων μεταπολεμικής κατασκευής, μεγαλύτερας χωρητικότητας, ηύξημένης άνταγωνιστικής ικανότητας, εύρέα, έχόντων πρό αυτών τά χρονικά όρια έπιτυχοϋς έκμεταλλεύσεως.

δ) ή μή χρησιμοποίησις εΐς οΐαν ήτο δυνατόν έκτασιν, τών μέχρι τών πρώτων μηνών τοϋ 1957 δοθεισών — ως άνωτέρω εξετέθη — εύκαιριών ναυλώσεως τών ναυπηγουμένων αλλά και τών έν ενεργεία πλοίων δια μακρά χρονικά διαστήματα έναντι μισθωμάτων και ναύλων πολλαπλασιών τών ήδη Ισχυόντων, μολονότι εΐχεν άποβή έπωφελής επί σειράν έτών δια τούς πλοιοκτήτας³ δέν ήτο σώφρων δι' εκείνους έξ αυτών οΐ όποιοι ήσαν έκτεθειμένοι εΐς δανειακάς ύποχρεώσεις ών ή εκπλήρωσις εξηρητάτο έκ τής άποδόσεως τών πλοίων και οϋχι έκ τών άποθεματικών. Δι' αυτούς ή χρησιμοποίησις τών εύκαιριών μακροχρονίων ναυλώσεων τών πλοίων των θα έξησφάλιζε τήν δυνατότητα σταθεροϋ εισοδήματος.

3. "Εμμεσοι έπιδράσεις - 'Αντιδράσεις κατά τών σημαίων εύκολίας.

'Από τοϋ 1948 ότε ή ύπό σημαίαν Παναμαΐ χωρητικότης άνήρχετο

(1) Διαρκούντος λ.χ. τοϋ 1956 ήγοράσθησαν παρ' Έλλήνων πλοία 740.000 κοχ πολεμικής και παλαιότερας κατασκευής (Στοιχεία Ν. Χρονικών).

(2) Χαρακτηριστικά τιμαϊ πωλήσεως πλοίων μεταπολεμικής κατασκευής κινουμένων δια μηχανών έσωτερικής καύσεως.

α) Φορτηγόν 8.500 κ.ο.χ. (12.950 τ. DW) ναυπηγήσεως 1957-τιμή £ 795.000 (Ν.Χ. 576)335)1.6.59 σ. 37)

β) Φορτηγόν 8.299 κ.ο.χ. (11.165 τ. DW) ναυπηγήσεως 1955-τιμή £ 462.000 (Ν.Χ. 575)334)15.5.59 σ. 32)

γ) Φορτηγόν 6.110 κ.ο.χ. (10.973 τ. DW) ναυπηγήσεως 1955-τιμή £ 375.000 (Ν.Χ. 568)327)1.2.59 σ.32).

δ) Φορτηγόν 9.440 τ. DW—ναυπηγήσεως 1949—τιμή £ 300.000.

(Lloyd's list 6.10.59).

3) 'Επί τή βάσει ύπολογισμών άφορώντων εΐς δεξαμενόπλοιοι 16.500 τ. DW ταχύτητος 14 μιλίων, ό J. Seland, τής ένώσεως Νορβηγών έφοπιστών, ύποστηρίζει ότι πλοιοι ως τώ άνωτέρω, εργαζόμενοι κατά τήν δεκαετία 1946—1956 άποκλειστικώς επί τή βάσει ναυλώσεων κατά ταξειδιον άπεκόμισε κατά μέσον όρον κέρδη 350 έκ. γαλλικών φράγκων έτησίως. Τό οϋτό πλοιοι εργαζόμενοι επί τή βάσει μακροχρονίων ναυλώσεων θα απέδιδε κέρδη 140 έκ. γαλ. φράγκων άντιστοίχως (J.M.M. No 2082 12.11.59 σ.2433). 'Η διαφορά είναι τοσοϋτον μεγάλη, ώστε καλύπτει τήν έκ τής κρίσεως ζημίαν τοϋ μή κεκαλυμμένου δια χρονίας ναυλώσεως πλοιοι και έν έντι ή παροϋσα κατάστασις πραγμάτων διαρκέση επί μακρόν εισέτι χρόνον.

εις 2.716.4⁵8 κ.ο.χ.¹ και η Λιβεριανή σημαία ήτο εισέτι άγνωστος εις τας διεθνεις θαλασσίας μεταφορας, αι πρωται αντιδρασεις κατα των αποκληθεισων «σημαιων ευκολιας» ειχον ήδη εκδηλωθη, απειληθεισης υπό της Διεθνοϋς Όμοσπονδίας Έργατων Μεταφορων (Δ.Ο.Μ.) της κηρύξεως μποϋκοτάζ κατ' αυτων². Το μποϋκοτάζ δέν επραγατοποιήθη, εξηναγκάστη όμως η κυβερνησις του Παναμα να θεσπίση νομοθετικά τινά μέτρα έν σχέσει προς την υπό την σημαίαν του ναυτιλίαν και να δεχθη την σύστασιν διεθνοϋς εξεταστικης επιτροπης προς διερεύνησιν των συνθηκων ύφ' ός έτέλουν τα υπό παναμαϊκήν σημαίαν πλοια και τα επ' αυτων εργαζόμενα πληρώματα³.

Η κατά των σημαιων ευκολιας αντιδρασις δέν ειχε πάντοτε την αυτην έντασιν και όξύτητα. Δέν είναι συμπτωματικόν ότι άμβλυνομένη κατά τας περιόδους επικερδων και ζωηρων εργασιων της ναυτιλιας έντεινεται όσάκις η κρίσις επήρχετο. Η όξύτερα φάσις της αντιδράσεως, εξεδηλώθη, ως έκ τούτου, εύθυς από των πρώτων μηνων από της επελεύσεως της παρούσης ναυτιλιακης κρίσεως. Κυβερνήσεις, έφοπλιστικά όργανώσεις και εργατικά τοιαϋται μετέσχον της νέας ταύτης φάσεως. Το πρόβλημα των «σημαιων ευκολιας» κατέχει ήδη από τριων έτων θέσιν ύψηλης προτεραιότητος εις τους διεθνεις ναυτιλιακούς κύκλους, εις πλειστας δέ περιπτώσεις έχει χαρακτηρισθη τοϋτο, ως άποτελοϋν μεγίστην άπειλήν κατά της ναυτιλιακης υποστάσεως των ναυτικων χωρων⁴.

Η μεγάλη ανάπτυξις των υπό τας σημαίας ευκολιας έμπορικων στόλων, προβάλλεται ως συνιστώσα άπειλή⁵ διά :

- α) την έθνικην οικονομίαν των έκ παραδόσεως ναυτικων χωρων
- β) τους διεθνεις ναυτικούς κανόνας
- γ) τους όρους άμοιβης και εργασίας των ναυτικων.

(1) Lloyd's register of shipping-statistical tables.

(2) Άπόφασις Δ.Ο.Μ. 21 Ιουλίου 1948, Όσλο. Έκλούθησαν ανάλογοι άποφάσεις του Ναυτικού Τμήματος Δ.Ο.Μ. (Νοέμβριος 1948) και της μικτης διασκέψεως φορτοεκφορτωτων λιμένων και ναυτικων (Φεβρουάριος 1949).

(3) Βλ. I.L.O. Conditions in ships flying the Panama flag-Geneva 1950

(4) Βλ. έτησιαν έκθεσιν βρετανικου ναυτικού επιμελητηρίου 1957 58. Έπίσης όμιλίαν του προέδρου του επιμελητηρίου τούτου R. Korner κατά την έτησιαν συνέλευσιν (?7.2.58) και ψήφισμα υιοθετηθέν κατ' αυτην (Lloyd's list 28 2 58 και N. X. 547)306)15.3 58)—Έπίσης «Flee or fight—A revue of causes, growth and importance of the registration of ships under flags of convenience.» Έκδοσις ένώσεως Όλλανδων έφοπλιστων—1958. Έωσαύτως συζήτησιν εις άγγλικήν βουλήν των λόρδων κατά την 14.11.57 (Lloyd's list 15.11.57) και εις την βουλήν των Κοινοτήτων την 18.6.1958 (Πρακτικά Vol. 589 No 124).

(5) «Τα πλοια υπό άσυστότους σημαίας». Έκδοσις Δ.Ο.Μ. 1957, διανεμηθείσα εύρύτατα, μερμνη των έθνικων ναυτικων οργανώσεων μελών της Δ.Ο.Μ.

Ἡ διεθνὴς ὁμοσπονδία ἐργατῶν μεταφορῶν, ὑποστηρίζουσα τὴν ἀνωτέρω ἄποψιν, ἐζήτησε τὴν ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων ἀνάληψιν δράσεως πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ προβλήματος, ἀποδίδουσα τὴν διόγκωσίν του εἰς τὰς ἀθεμίτους εὐκολίας τὰς ὁποίας αἱ διὰ τοῦτο ἀποκληθεῖσαι «σημαῖαι εὐκολίας», παρεῖχον εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, παραλλήλως πρὸς τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ πάσης φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως¹.

Πλεῖστοι ὑπῆρξαν αἱ μέχρι τέλους τοῦ 1958 ἐκδηλώσεις τῆς κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας ἀντιδράσεως. Ὡς κυριώτεραι μεταξὺ αὐτῶν μνημονεύονται²:

α) Ἡ διὰ σχετικῆς ἐκθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν Ο.Ε.Ο.Σ.³ ἐπιχειρηθεῖσα διατύπωσις συστάσεων πρὸς τὰς μετεχούσας τοῦ ὀργανισμοῦ τούτου κυβερνήσεις περὶ τῆς ἀνάγκης λήψεως μέτρων κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας.

β) Ἡ κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ δικαίου τῆς θαλάσσης (Γενεύη-Μάρτιος 1958) καὶ τὴν τοιαύτην τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργασίας (Γενεύη-Ἀπρίλιος 1958) υἱοθέτησις τῆς ἀρχῆς τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» μεταξὺ κρατῶν καὶ τοῦ φέροντος τὴν σημαίαν του πλοίου⁴.

γ) Αἱ κατὰ τὴν 25ην σύνοδον (Ἰούλιος 1958) Δ.Ο.Μ. ληφθεῖσαι ἀποφάσεις αἱ ὀδηγήσασαι εἰς τὸ κατὰ Δεκέμβριον ἴδιου ἔτους κηρυχθῆν μπουκοτάζ κατὰ τῶν πλοίων σημαίων εὐκολίας.

(1) Περί τῶν παρεχομένων ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας πλεονεκτημάτων βλ. Διάταγμα ὑπ' ἀριθ. 55 τῆς Δημοκρατίας τῆς Χουδούρας (Ὄργανικός Νόμος τῆς Ἐθνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας). Ἐπίσης ἐτησίαν ἐκθεσὶν 1956 τοῦ Liverpool steamship owners association - Ἐπίσης Ο.Ε.Ε.С.-Study on the expansion of the flags of convenience-Paris 1958—Τὸ μικρὸν κράτος (Λιβερία) μετὰ τὴν μεγάλην ναυτιλίαν εἰς «N. X. 538)297)1.11.57-«Ὁ Παράδεισος τῆς ἀσυδοσίας», εἰς N. X. 1.8.54. «Αἱ σημαῖαι εὐκολίας» μετάφρασις ἀρθροῦ τῶν «Financial times» τῆς 24.6.57 εἰς Ναυτιλιακὰ Νέα 10 7.57.

(2) Πλέον αὐτῶν σημειοῦται ἡ ὑπὸ τοῦ προέδρου τοῦ βρετανικοῦ ναυτικοῦ ἐπιμελητηρίου διατυπωθεῖσα πρότασις περὶ πλήρους ἀποκλεισμοῦ τῶν σημαίων εὐκολίας ὑπὸ τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Ἡ πρότασις αὕτη κατεκρίθη παρὰ πολλῶν σχολιαστῶν, ὡς συνιστάσα ὠμὴν διάκρισιν σημαίας, ἡ υἱοθέτησις τῆς ὁποίας ἡδύνατο, εὐχερῶς, νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὸ μέλλον εἰς καταχρήσεις εἰς βᾶρος τῆς ἐλευθερίας τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν καὶ τῆς ἐλευθερίας δράσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

(3) Ο.Ε.Ε.С.-Study on the expansion of the flags of convenience fleets and on the various aspects there of-Paris 1958.

(4) Δὲν ἐγένετο, ἐν τούτοις, προσδιορισμὸς τῶν συνιστῶντων τὴν ἔνωσιν τοῦ «γνησίου δεσμοῦ» στοιχείων, ὡς προτείνετο ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. Κατὰ τὰς ἀπόψεις τῆς Δ.Ο.Μ., ἐκάστη χώρα εἶδει νὰ ἀναλάβῃ ὅπως :

α) τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοία, ἀνήκουν εἰς ἑταιρείας ἢ ἄτομα ἔχοντα τὴν κεντρικὴν ἔδραν τῶν ἐπιχειρήσεών των, εἰς τὴν χώραν, νηολογήσεως τοῦ πλοίου.

β) τὸ ἡμισυ τουλάχιστον τῶν μελῶν τῶν Διοικ. Συμβουλίων τῶν ἑταιρειῶν εἶναι ὑπήκοοι αὐτῆς.

δ) Αί μεταξύ έννεά Εύρωπαϊκῶν κυβερνήσεων' τῆ πρωτοβουλία τῶν Νορβηγῶν, ἀρξάμεναι ἀπὸ τοῦ θέρους 1958 ἐπαφαί, ὀδηγήσασαι εἰς τὰς μετὰ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν συνομιλίας ἐπὶ θεμάτων ναυτιλιακοῦ περιεχομένου, ἐν οἷς καὶ τὸ τῶν σημαίων εὐκολίας².

4. Εἰδικώτεροι ἀντιδράσεις εἰς βάρος τῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων.

Τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα³ βεβαιοῦν ὅτι τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν πλοίων ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας τελοῦν ὑπὸ ἀμερικανικὸν καὶ ἑλληνικὸν ἔλεγχον⁴. Ἐπομένως, τῆ οὐσίᾳ, ἡ κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας πολεμικὴ στρέφεται κατὰ τῶν ἀμερικανικῶν καὶ ἑλληνικῶν συμφερόντων. Ἡ μεγίστη, δραστηριότης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, δὲν ἦτο δυνατόν ἢ νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀντίδρασιν τῶν χωρῶν ἐκείνων αἱ ὁποῖα ἦσαν εἰθισμένοι νὰ αἰσθάνωνται ἐσυτὰς κυριαρχοῦσας εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς. Ἡ Μ. Βρεταννία, ἡ Νορβηγία καὶ ἄλλαι εὐρωπαϊκαὶ χῶραι περιλαμβάνονται μετὰξὺ αὐτῶν

Ἡ στατιστικὴ ἀνάλυσις τῆς ἐξελίξεως τῶν ναυτιλιῶν ὑπὸ τὰς διαφόρους σημαίας μετὰξὺ τῶν ἐτῶν 1948-1958⁵, παρέχουν ἀσφαλῆ τὴν εἰκόνα τῶν κινήτρων τῆς ἀσκουμένης πολεμικῆς, διότι ἐξ αὐτῶν προκύπτει ὅτι :

α) Κατὰ τὸ ὡς ἄνω διάστημα, ἡ κατὰ ποσοστὸν 50% τουλάχιστον ἐλεγχόμενη ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων χωρητικότης τῆς ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ναυτιλίας, ἀνεπτύχθη ταχύτερον κατὰ 1.000 φορὰς ἢ ἡ βρεταννικὴ κατὰ 180 φορὰς ἢ ἡ ὀλλανδικὴ καὶ σουηδικὴ καὶ κατὰ 100 φορὰς ἢ ἡ νορβηγικὴ.

β) Ἡ κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα, αὐξησις τῆς βρεταννικῆς χωρητικότητος, μὴ ὑπερβάσῃ τὸ ποσοστὸν 12,6%, ὑπῆρξε κατὰ πολὺ κατωτέρα τῆς ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος ἀνελθούσης εἰς 47,5%.

γ) ἀσκήται οὐσιαστικὸς ἔλεγχος ἐπὶ τῶν συναλλαγῶν τῆς ἐταιρείας, ἀπὸ τὸ ἔδαφος τῆς χώρας νηολογίου.

δ) αἱ συνεδριάσεις τῶν Δ. Συμβουλίων τῶν ἐταιρειῶν λαμβάνουν χώραν εἰς αὐτήν.

ε) αἱ ἐταιρεῖαι ὑπόκεινται εἰς ὅλας τὰς φορολογικὰς ὑποχρεώσεις αἱ ὁποῖαι ἰσχύουν εἰς αὐτήν.

(1) Μ. Βρεταννίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Δαιίας, Γερμανίας, Γαλλίας, Βελγίου, Ὀλλανδίας, Ἰταλίας.

(2) Βλ. σχετ. Parliamentary debates vol. 589 No 124 σ. 1339.

(3) Ο.Ε.Ε.Κ.—Study on the expansion of the flags of convenience etc σ. 4 ὑπολογίζει εἰς 80% τοῦ συνόλου, τὸ ὑπὸ τῶν Ἀμερικανῶν καὶ Ἑλλήνων ἐλεγχόμενον τουνάζ.

(4) Parliamentary debates-ἐνθ. ἄνωτ. σ. 1334. Ὑποστηρίζεται ὅτι 40% ἀνήκει εἰς Ἀμερικανούς καὶ 53% εἰς Ἑλλήνας.

(5) Διερεύνησις τῶν Statistical tables τοῦ Lloyd's register of shipping.

γ) Συνέπεια τῶν ἀνωτέρω, εἶναι ὅτι ὁ βαθμὸς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς διεθνoῦς χωρητικότητος, τῆς μὲν βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐμειώθη ἀπὸ 22.5% κατὰ τὸ 1948 εἰς 17.2% κατὰ τὸ 1958, τῆς δὲ νορβηγικῆς ηὔξήθη ἀπὸ 5.2% εἰς μόνον 7.7%. Ἡ λιβερικανή σημαία, ἀνύπαρκτος κατὰ τὸ 1948, ἐκάλυψε κατὰ τὸ 1958 ποσοστὸν 8.8% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

δ) Ἐντὸς τοῦ δωδεκαμήνου τοῦ λήξαντος τὴν 30 Ἰουνίου 1958, ἡ ὑπὸ λιβερικανὴν σημαίαν ναυτιλία ηὔξήθη κατὰ 34.8% ἔναντι 16.7% τῆς ἑλληνικῆς, 10.5% τῆς νορβηγικῆς, 8.5% τῆς σουηδικῆς, 5.2% τῆς ὀλλανδικῆς καὶ μόνον 2.12% τῆς βρεταννικῆς.

ε) Ἐκ τῆς κατὰ τὸ 1958 ναυπηγηθείσης χωρητικότητος, ποσοστὸν 21.3% ἐτέθη ὑπὸ τὰς σημαίας εὐκολίας ἔναντι 14.56% ὑπὸ βρεταννικὴν, 14.3% ὑπὸ νορβηγικὴν, 3% ὑπὸ τὴν ὀλλανδικὴν¹.

στ) Ποσοστὸν 52.5% τοῦ ὑπὸ λιβερικανὴν σημαίαν στόλου δεξαμενοπλοίων ἐναυπηγήθη μετὰ τὸ 1955. Τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ εἶναι διὰ τὴν Μ. Βρεταννίαν 25.3%, Νορβηγίαν 32.1% καὶ διὰ τὸ παγκόσμιον σύνολον 32.5%².

Ἐπὶ τοιαύτην κατάστασιν πραγμάτων καταδεικνύουσιν σταθερὰν ἐπικράτησιν τῶν Ἑλλήνων εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς ὁμοειδῶν ξηρῶν καὶ ὑγρῶν φορτίων, ἔναντι τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν αὐτῶν, φρονοῦμεν ὅτι αἱ ἐκ τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος θιγόμενοι χῶροι, θὰ μετέλθουν καὶ εἰς τὸ μέλλον πᾶν μέσον κατὰ τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίου ἐν τῇ προσπάθειά των ὅπως ἐπιτύχουν τὴν συγκράτησιν καὶ ἰσχυροποίησιν τῆς θέσεως αὐτῶν. Ἡ πολεμικὴ των μολονότι στρεφομένη κατὰ τῶν Ἑλλήνων ἐκδηλοῦται ὑπὸ μορφήν ἀντιδράσεων κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας, διότι αὗται, ἀντικειμενικῶς προσφέρονται περισσότερον ἐκτεθειμέναι εἰς ἐπιθέσεις, ἔναντι τῶν ὁποίων θὰ εἶναι πάντοτε ἀδύνατος ἡ προβολὴ ἀποτελεσματικῆς ἀντιδράσεως ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων τῆς Λιβερίας ἢ τοῦ Παναμαῶ. Σημειωτέον ὅτι σαφῆς γίνεται ὑπὸ τῶν εὐρωπαϊῶν ὁ διαχωρισμὸς μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων καὶ τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας τοιούτων καὶ ὑπογραμμίζεται ὁ κερδοσκοπικὸς χαρακτῆρ τῶν αἰτίων τῆς παραμονῆς τῶν τελευταίων τούτων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, παραγνωριζομένων ἢ ἀποσιωπομένων τῶν ἀντικειμενικῶν αἰτίων ἅτινα μεγάλως συνέβαλον εἰς τὴν πρὸς τὰς ἐν λόγῳ σημαίας στροφήν τῶν Ἑλλήνων³.

¹ Ἐν τινι μέτρῳ οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται οἱ ἐλέγχοντες χωρητικότη-

(1) Ἐπὶ τῇ βάσει στοιχείων Fairplay, τεῦχος 19.2.1959.

(2) Norwegian shipping news No 2/1959.

(3) Βλ. Parliamentary Debates ἐνθ. ἀνωτ.- Ἐπίσης British chamber of shipping- Annual report 1958-59 σ. 26. Διευκολύνεται οὕτω καὶ ἡ ἀντίδρασις τῶν Ἀ-

τα υπό τὰς σημαίας εύκολίας, δοκιμαζόμενοι υπό τῶν ἀντιδράσεων, ὑφίστανται τὰς συνεπείας τῶν ἰδίων αὐτῶν σφαλμάτων, διότι δὲν ἠθέλησαν νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν εὐνοϊκῶν δι' αὐτοὺς ἀρχικῶν ἀποφάσεων τῆς Δ.Ο.Μ.¹ καὶ τῶν ἀπὸ τοῦ 1954 ἐπιμόνως καὶ ἐπ' ἀρκετὸν διατυπωθεῖσῶν πρὸς αὐτοὺς προτάσεων τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας (Π.Ν.Ο.) πρὸς σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας τῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας ὑπηρετούντων ἑλληνικῶν πληρωμάτων². Εἶναι προφανές, ὅτι δὲν ἠδυνήθησαν νὰ προβλέψουν τὰς μετέπειτα ἐξελίξεις, πιστεύσαντες εἰς τὴν δυνατότητα διατηρήσεως τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας των³. Ἐὰν ἔκτοτε εἶχον δεχθῆ τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας τῶν πληρωμάτων των θὰ εἶχον ἀφαιρέσει, ἐγκαίρως, ἀπὸ τοὺς ἀντιπάλους αὐτῶν τὸ ἐπιχείρημα ὅτι ἐπιδιώκουν αὐξήσιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τῶν πλοίων εἰς βάρος τῶν πληρωμάτων καὶ θὰ ἀπέκλειον ὀριστικῶς πᾶσαν περίπτωσιν ἀναμίξεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ὀργανώσεων εἰς τὸ θέμα ρυθμίσεως τῶν σχέσεων αὐτῶν μετὰ τῶν πληρωμάτων, πρᾶγμα ὅπερ συνέβη μεταγενεστέρως.

Αἱ ἐπακολουθήσασαι ἐξελίξεις κατέδειξαν τὸ ἐπιζήμιον τῆς ἀκολουθηθείσης τακτικῆς. Ἡ ἀποτυχία τῆς Π.Ν.Ο. νὰ ἐξασφαλίῃ τὴν ὑπογραφὴν μεγάλου ἀριθμοῦ συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, δὲν ἦτο δυνατόν ἢ νὰ ἐξασθενῇ τὴν θέσιν αὐτῆς ἔναντι τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπὶ ζημίᾳ τῶν γενικωτέρων ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Περιῆλθεν οὕτω ὁ χειρισμὸς τοῦ θέματος, ὅλον ἐν καὶ περισσότερον, εἰς χεῖρας τῶν ξένων ἡγετῶν τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἡ στάσις αὐτῆς ἔβαινεν σταθερῶς σκληρονομήν,

μερικανῶν πλοιοκτητῶν, ἠτις ἐξεδηλώθη πρᾶγματι ἔντονος. Βλ. «Flags of necessity» Λονδίνου Ἰούλιος 1958, ἀμερικανικὴν ἔκδοσιν δικαιολογοῦσαν τὰς σημαίας εύκολίας. Ὡσαύτως, συνέντευξιν τοῦ ἀμερικανοῦ ἐφοπλιστοῦ E. Naess (Ἰούνιος 1958) τυχοῦσαν παγκοσμίου δημοσιότητος. Τοῦ αὐτοῦ, ὁμιλία εἰς διεθνῆ συγκέντρωσιν δημοσιογράφων ἐν Λονδίῳ τὴν 10 Ἰουλίου 1958—Fairplay—τεῦχος 17 Ἰουλίου 1958—Shipping World No 3393 (9.7.58) καὶ 3394 (16.7.58)—Holland vol. 7 No 8 (ἄρθρον τοῦ Mercator).

Μετ' οὐ πολὺ, συνεστήθη εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας ἡ American committee for flags necessity, ἀναλαβοῦσα τὸ ἔργον τῆς προασπίσεως τῶν ὑπὸ σημαίας εύκολίας πλοίων. Βλ. W. White «Flags of necessity» Lloyd's List 25.2.59—Ἐπίσης «Panthonlib ships essential to our defence» εἰς Scandinavian shipping gazette—τεῦχος 1.4.59.

(1) Αἱ κατὰ τὴν 22αν σύνοδον τῆς Δ.Ο.Μ. (Στοκχόλμη—1952) ληφθεῖσαι ἀποφάσεις προέβλεπον:

α) ὑπογραφὴν συλλογικῶν συμβάσεων μετὰ τῶν ἐθνικῶν ὀργανώσεων τῆς χώρας τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ

β) ἐξασφάλισιν τοῦ ἐλαχίστου ὀρίου τῶν ὑπὸ τῶν κατὰ παράδοσιν ναυτιλιακῶν χωρῶν παραδεγμένων συνθηκῶν ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς.

(2) Προτάσεις Π.Ν.Ο. ὑπὸ ἡμερομηνίαν 16 Νοεμβρίου 1954 καὶ Γενικῆς Συνομοσπονδίας ἐργατῶν Ἑλλάδος 25 Αὐγούστου 1955.

(3) Βλ. καὶ Γ. Δανιόλου «Αἱ σημαῖαι τῶν Πανχουλιβ καὶ οἱ Ἕλληνες» εἰς Ναυτιλιακὰ Νέα τεῦχος 206/25.12.58.

όδηγήσασα εις τήν κατά Δεκέμβριον 1958 κήρυξιν τετραημέρου αποκλεισμοῦ κατά τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων ἐπὶ παγκοσμίου κλίματος¹.

Τὸ μποῦκοτάζ μερικὴν μόνον ἐσημείωσεν ἐπιτυχίαν, εἰς πλείστους δὲ λιμένας, ἰδίᾳ τοὺς τῆς Δ. Εὐρώπης δὲν ἐφηρμόσθη². Προεκάλεσεν, ἐν τούτοις, σύγχυσιν καὶ ἀβεβαιότητα περὶ τὴν ἰκανότητα τῶν πλοίων σημαίων εὐκολίας, πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν διὰ τῶν ναυλοσυμφῶνων ἀναλαμβανομένων δι' αὐτὰ ὑποχρεώσεων, βαθεῖαν ἀσκήσαν ἐπίδρασιν ἐπὶ πολλῶν πλοιοκτητῶν οἵτινες ἦσαν εἰθισμένοι, διὰ τῶν σημαίων εὐκολίας, νὰ ἐξασφαλίζουν τὴν ἀκώλυτον καὶ ἄνευ περισπασμῶν διαχείρισιν τῶν πλοίων των.

Ἐξ ἴσου βαθεῖαν ἐπίδρασιν, ἔσχε τὸ μποῦκοτάζ τοῦτο ἐπὶ τῆς μετέπειτα πολιτικῆς τῆς Δ.Ο.Μ. Αἱ ἀμερικανικαὶ ἐργατικαὶ ὀργανώσεις, ἐπιτυχοῦσαι καθολικὴν ἐπιβολὴν αὐτοῦ εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας³ ἀπέκτησαν τὴν ἰκανότητα ἐπιβολῆς τῶν ἀπόψεών των ἐπὶ τῆς Δ.Ο.Μ. ἐξασφαλίσασαι προκαταρκτικὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπιτροπῆς ἀγῶνος αὐτῆς⁴, καθορίζουσαν ὅτι οἱ ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἀσυδότους σημαίας ὑπηρετοῦντες ναυτικοί, θὰ προστατεύονται διὰ συλλογικῶν συμβάσεων συναπτομένων μετὰ τῶν ναυτικῶν ὀργανώσεων τῆς χώρας ἐξ ἧς ἀσκεῖται ἡ πραγματικὴ διεύθυνσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, οὐχὶ δὲ ἐκείνης ἐξ ἧς προέρχονται τὰ πληρώματα.

Εἰσηλθεν, οὕτω, τὸ θέμα τῶν σημαίων εὐκολίας εἰς πράγματι ὀξεῖαν, διὰ τὰ ἑλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα, φάσιν. Πραγματοποιουμένης τυχόν τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως, περὶ τὰ τριακόσια⁵ ἂν μὴ καὶ περισσότερα πλοῖα, τελοῦντα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν γραφείων ἐδρευόντων ἐν Νέα Ὑόρκη θὰ ἐτίθεντο ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν ἀμερικανικῶν ἐργατικῶν ὀργανώσεων, ἐφαρμοζομένων δὲ ἐπ' αὐτῶν τῶν ἀμερικανικῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ μισθολογίων, θὰ ὠ-

(1) Ὁ ἀποκλεισμός ἀπεφασίσθη κατά τὴν 25ην σύνοδον τῆς Δ.Ο.Μ. (Ἄμστερνταμ—Ἰούλιος 1958) καὶ τὴν ἐπακολουθήσασαν σύνοδον τῆς Ἐπιτροπῆς ἀγῶνος Δ.Ο.Μ. (Ἀμβέρσα—Σεπτέμβριος 1958).

(2) Ἐν συνόλῳ 192 πλοῖα ἀκίνητοποιήθησαν εἰς διαφόρους λιμένας. Περὶ τῶν αἰτίων ἀτινα συνέβαλον εἰς τὴν ἀποτυχίαν τοῦ μποῦκοτάζ ἐν Εὐρώπῃ, βλ. καὶ «Ἐπικεῖται τὸ μποῦκοτάζ» εἰς Ν. Χρονικά, τεῦχος 15.8.58. Ἐπίσης ἄρθρον τοῦ Mercator εἰς «Holland» vol. 7 Νο 9/1958.

(3) 143 πλοῖα ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 192 ὑποστάντων τὸ μποῦκοτάζ, ἀκίνητοποιήθησαν εἰς λιμένας τῶν Ἡν. Πολιτειῶν (Στοιχεῖα Υ.Ε.Ν.).

(4) Λονδῖνον—Ἰανουάριος 1959

(5) Τὸ περιοδικὸν Ν. Χρονικά (τεῦχος 586/345/1959) σ. 1, ὑπολογίζει τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν εἰς 270.

δηγοῦντο ἀναποφεύκτως ταῦτα εἰς μόνιμον παροπλισμόν'.

Γενίκευσις, ἐξ ἄλλου, σὺν τῷ χρόνῳ, τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς τοῦ ἐλέγχου τῶν ὄρων ἐργασίας τοῦ πληρώματος ὑπὸ τῶν ἐργατικῶν ἐνώσεων τῆς χώρας πραγματικῆς διευθύνσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἠθελεν ἀποξενώσει πλήρως τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα, τὰ ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐργαζόμενα, ἀπὸ τὴν ἐθνικὴν των συνδικαλιστικὴν ὀργανωσιν καὶ θὰ ὑπεχρέου τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς διαπραγματεύσιν τῶν ὄρων ἐργασίας τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων των, μετὰ διαφόρων ξένων συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων.

Εἰς προηγούμενα τμήματα τῆς παρούσης μελέτης, ὑπεστηρήσαμεν ὅτι ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ἦτο ἐκείνη ἡ ὁποία ὠδήγησε, κατὰ βάσιν, τοὺς Ἕλληνας πλοιοκτῆτας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν σημαίων εὐκολίας πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος αὐτῶν. Πιστεύομεν ὅτι, ἂν μὴ ὑπῆρχεν ἡ διέξοδος τῶν σημαίων εὐκολίας, θὰ ἦτο ἀδύνατος ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ ἀρκετὰ μετὰ τὸν πόλεμον ἔτη'. Ὑπῆρξεν, κατὰ ταῦτα, ἐξυτηρητικὴ τῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων ἡ χρησιμοποίησις τῶν σημαίων εὐκολίας.

Παρῆλθεν, ἐν τούτοις, ἡ περίοδος τῆς ἀκωλύτου δραστηριότητος ὑπὸ τὰς σημαίας ταύτας. Αἱ ὀγκωθεῖσαι ἀντιδράσεις ἐκ μέρους τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ αἱ ἐν γένει ἐξελίξεις, καταδεικνύουν ὅτι ἡ ἀσύδοτος δραστηριότης τῶν σημαίων εὐκολίας δὲν θὰ εἶναι τοῦ λοιποῦ

(1) Σύγκρισις
ἙΑμερικανικοῦ, Βρετανικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ μισθολογίων εἰς Λίρας

Βαθμοὶ Εἰδικότητες	ἙΑμερικανικὸν (α)	Βρετανικὸν (β) 1959	ἙΕλληνικὸν (γ) 1959
ἙΥποπλοίαρχος	244. 3.7	76. 5.0	74. 0.0
Γ' Πλοίαρχος	214. 4.0	55. 0.0	61. 0.0
Α' Μηχανικὸς	410.12.0	-	100. 0.0
Β' Μηχανικὸς	288. 4.0	76. 5.0	74. 0.0
Γ' Μηχανικὸς	214.15.7	61.17.6	61. 0.0
Ναύκληρος	165. 9.0	37.15.0	39. 0.0
Ναύτης	142. 0.6	33. 5.0	35. 0.0
Καθαριστῆς	121.10.4	33. 5.0	25.10.0
ἙΑντλιορὸς	-	36.10.0	39.10.0

Πηγαί: α) Στοιχεῖα ΥΕΝ/ΔΝΕ.

β) National Maritime Board 1959.

γ) Σὺλλογικαὶ Συμβάσεις ἙΕργασίας 1959.

(2) Σχετικῶς πρὸς τοὺς λόγους τοὺς ὠθήσαντας τοὺς ἙΕλληνας πλοιοκτῆτας πρὸς τὰς σημαίας εὐκολίας βλ. καὶ Γ. Χ. Λαιμοῦ, «Beaucoup de Grecs, s'ils le pouvaient, emprunteraient le red ensign» - ἀναδημοσίευσίς ἀρθροῦ ἐκ τοῦ «The Syren and shipping» εἰς J.M.M. No 2035/18.12.58.

άνεκτῆ. Ἐπιπροσθέτως, εἰς τὰς πείσμονας ὅσον καὶ ἐντέχνους ἐπιθέσεις τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν κατὰ τῶν σημαίων τοῦ Παναμαῆ, τῆς Λιβερίας κλπ. αἱ τελευταῖαι αὐταὶ χῶραι, μολονότι ἀπολαμβάνουσαι τῆς ὑποστηρίξεως τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, θὰ εὐρίσκωνται πάντοτε - ὡς ὑπῆρξαν καὶ κατὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ μπούκοτᾶζ - εἰς πλήρη ἀδυναμίαν πρὸς ἀποτελεσματικὴν ἀντίδρασιν.

Μόνῃ ἡ ἑλληνικὴ σημαία θὰ δυνηθῆ, ἐπομένως, νὰ παράσχῃ μελλοντικῶς εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τὴν προστασίαν τῆς ὁποίας ἔχει αὕτη ἀνάγκην¹.

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ρυθμοῦ τῶν νηολογήσεων πλοίων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, καταδεικνύει ὅτι πλείστοι τῶν πλοιοκτητῶν ἔχουν κατανοήσει τὸ ὄρθον τῆς διατυπουμένης ἀνωτέρω ἀπόψεως. Ἀπὸ τῆς ἐξαγγελίας τοῦ κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας μπούκοτᾶζ καὶ ἐντεῦθεν, ἐντυπωσιακαὶ ὑπῆρξαν αἱ ἐξελίξεις τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος². Δικαιώνεται, οὕτω, ἡ θέσις ἐκείνων - μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ ὁ συντάσσων τὴν παροῦσαν - οἱ ὅποιοι ἐπίστευσαν εἰς τὸ δυνατόν τῆς ἀναγεννήσεως τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀκόμη καὶ ὅταν αὕτη διήρχετο περίοδον μαρασμοῦ καὶ εἰργάσθησαν μετ' ἐπιμονῆς διὰ τὴν ἀναγέννησιν ταύτην.

Δὲν δύναται τις νὰ ἀρνηθῆ, ὅτι ἡ ἐπὶ διεθνoῦς ἐπιπέδου πολεμικὴ κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας, ὑπῆρξεν ἡ ἀφορμὴ ἢ προκαλέσασα τὸν νῦν σημειούμενον ταχύτατον ρυθμὸν ἀναπτύξεως τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος. Τὸ ἀποτέλεσμα ὁμῶς τοῦτο δὲν θὰ πραγματοποιηθῆτο, ἐὰν μὴ εἶχε προηγηθῆ ἐπίμονος ἢ προσπάθεια πρὸς δημιουργίαν τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἐξέλιξιν ταύτην προϋποθέσεων. Τὸ κλίμα διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν ἔχει καλλιεργηθῆ διὰ μακρᾶς σειρᾶς κρατικῶν μέτρων δι' ὧν διεμορφώθη ἡ ἤδη ἐφαρμοζομένη κρατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ³

(1) Ἐπισημαίνομεν, ἐν τούτοις, τοῦ κινδύνου οἱ ὅποιοι δημιουργοῦνται ἐκ τοῦ ὅτι τὰ πλείστα τῶν ἑλληνικῶν πλοίων φέρονται ἀνήκοντα εἰς ξένας ἀνωνύμους ἐταιρείας. Οὐδεμία νομοθεσία ναυτικῆς χώρας, ἐπιτρέπει τὴν ὑπὸ ἐταιρειῶν συνεστημένον ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κατοχὴν πλοίων ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν τῆς σημαίαν. Ἀπαραίτητος προϋπόθεσις εἶναι ἡ ἴδρυσις ἐταιρείας κατὰ τὴν ἐθνικὴν νομοθεσίαν.

(2) Μεταξὺ τῆς 1ης Ἰουλίου 1957 καὶ τῆς 30 Ἰουλίου 1960 ἡ δύναμις τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ηὔξηθη ἀπὸ 1.671.545 κ.ο.χ. εἰς 4.720.405 κ.ο.χ.

(3) Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ἐπικροτεῖται εἰς πλείστας περιπτώσεις, ἀμέσως ἢ ἐμμέσως, ἐπὶ κυβερνητικοῦ ἐπιπέδου, ὑπὸ τοῦ διεθνoῦς ναυτιλιακοῦ τύπου καὶ ὑπὸ τῶν ἐθνικῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων. Οὕτω «Taxation and shipping» εἰς Shipping world, τεῦχος 22.10.58 - «Flee or fight», Publication by the Royal netherland shipowners association, section 8, the Hague 1958 - OEEC Council's study on the expansion of the flags of convenience fleet etc - Paris 1958 σ. 12 - «New shipping policy of Greece» εἰς Lloyd's list, 30.12.58 - Mercator «The expansion of flags of convenience» εἰς Holland, vol. 6 No 12/1958. Ἐπίσης British chamber of shipping - annual report 1957-58 καὶ 1959-60 - OEEC «Maritime transport» 1959 σ. 63 - J. Jacobs, World tanker fleet review - June 1959.

καὶ ἐξελικτικῶς ἐδραιούται ἡ ἀτμόσφαιρα ἐμπιστοσύνης καὶ συνεργασίας μεταξύ τῆς κρατικῆς διοικήσεως καὶ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις ἐπιτρέπει ἤδη εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς ἐκδηλουμένης ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἀντιδράσεως κατὰ τῶν σημαιῶν Λιβερίας, Παναμαῖ κλπ διὰ νὰ καταλάβῃ μίαν τῶν πρώτων θέσεων ἐν τῇ παγκοσμίῳ ναυτιλίᾳ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

1. Σκοποί τῆς ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἐναντι τῆς κρίσεως.

Ἡ Ἑλλάς στερεῖται, ἀναμφιβόλως, οἰασδήποτε δυνατότητος ὅπως ἐπηρεάσῃ τὰς ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος λαβύσας χώραν καὶ συνεχιζομένης ἐξελίξεως, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος καὶ ὡς πρὸς τὴν προσφορὰν ταύτης πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

Ὡς ἐκ τούτου, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ἐνώπιον τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, περιορισμένους ἠδύνατο νὰ ἔχη τοὺς σκοποὺς αὐτῆς, ἀπέβλεψε δὲ πράγματι :

I) Εἰς ἀμβλυνσιν τῶν συνεπειῶν τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

II) εἰς τὴν διαμόρφωσιν νομοθετικοῦ πλαισίου διευκολύνοντος τὴν πιστοδότησιν τῶν ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

III) εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πολιτικῆς, προστασίας τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν εὐρυτέρων ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Ἀκολουθεῖ διερεύνησις ἐκάστης τῶν ὡς ἄνω τριῶν κατηγοριῶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

I) *Ἀμβλυνσις τῶν συνεπειῶν τῆς κρίσεως.* Δύο ὑπῆρξαν τὰ σκέλη τῆς κρατικῆς πολιτικῆς ἐν προκειμένῳ.

α) *Ἀμβλυνσις τῶν ἐπιδράσεων ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.* Ἐκ τῶν πραγμάτων ἔχει διαπιστωθῆ ὅτι εἰς περιόδους ναυτιλιακῶν κρίσεων καὶ περιορισμένης, γενικῶς, ζήτησεως χωρητικότητος, αἱ ναυτιλίας αἱ στεροῦμεναι ἀναλόγων πρὸς τὸν ὄγκον αὐτῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν, αἱ ἀναζητοῦσαι τὴν ἀπασχόλησιν αὐτῶν εἰς μεταφορὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν, εἶναι αἱ περισσότερο δοκιμαζόμεναι. Τοῦτο διότι, ὑφίστανται ὀλόκληρον τὸ βᾶρος τῆς κατὰ τὰς περιόδους ταύτας σημειουμένης ἐντάσεως τῆς πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας ὑπὸ διαφόρων κυβερνήσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν συγκεκαλυμμένων προσπαθειῶν ὄλων τῶν χωρῶν ὅπως κατὰ προτεραιότητα διασ-

φαλίσουν, ἐπὶ ἴσοις ὄροις, τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν των πλοίων εἰς τὰς ἔθνικὰς των μεταφορὰς, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συνεπειῶν τῆς κρίσεως.

Μορφὴν προστασίας κατὰ τῆς δυσμενοῦς ταύτης ἐξελίξεως ἀπετέλεσεν ἡ κρατικὴ προσπάθεια :

α₁) Πρὸς εὐρυτέραν χρησιμοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς. Ὁ ὄγκος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου εἶναι πολὺ μικρὸς ἐν σχέσει πρὸς τὴν μεταφορικὴν ἱκανότητα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Παρὰ τοῦτο, ἡ προσπάθεια δὲν ὑπῆρξεν ἀτελέσφορος, ὡς διαπιστοῦται ἐκ τῆς ἐξελίξεως τοῦ βαθμοῦ συμμετοχῆς τῆς ὑπὸ τὰ ἔθνικὰ χρώματα χωρητικότητος εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου¹.

α₂) Πρὸς δημιουργίαν δυνατοτήτων χρησιμοποίησεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς μεταφορὰς χωρῶν στερουμένων ἐπαρκοῦς ἰδίας χωρητικότητος. Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἐπιδιώξεως ταύτης τοποθετοῦνται τὰ μέτρα:

i) Περί διακανονισμοῦ τῶν ναύλων τῶν ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων δρομολογιακῶν γραμμῶν, διὰ μεταφορὰς τῶν χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ καὶ τῆς Αἰγύπτου πρὸς τρίτας χώρας, μέσῳ τῶν συνδεουσῶν τὰς χώρας ταύτας μετὰ τῆς Ἑλλάδος διμερῶν συμφωνιῶν συμφηφιστικῶν πληρωμῶν.

ii) Δημιουργίας φορολογικῶν κινήτρων πρὸς ἀνάπτυξιν δικτύου τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν μεταξύ τρίτων χωρῶν, ἄνευ ἔστω προσεγγίσεως αὐτῶν εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας².

iii) Περί διακανονισμοῦ, κατὰ τὴν ἄνω διαδικασίαν, μέρους τῶν ναύλων διὰ μεταφορὰς, ὑπὸ ἑλληνικῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, φορτίων Τσεχοσλοβακίας πρὸς Λαϊκὴν Κίνα καὶ ἄλλας χώρας.

iv) Περί διακανονισμοῦ, κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ὀλοκλήρου, ἐνίοτε, ναύλου ἑλληνικῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ἀπασχοληθέντων εἰς μεταφορὰς μεταξύ χωρῶν συνδεομένων μετὰ τῆς Ἑλλάδος διὰ συμφωνιῶν συμφηφιστικῶν πληρωμῶν καὶ τρίτων χωρῶν.

α₃) Πρὸς συμπίεσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ τόνωσιν τῆς

(1) Ποσοστιαία συμμετοχὴ ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου.

Εἰσαγωγαὶ	Ἐξαγωγαὶ	
1956	18.70	16.39
1957	21.06	20.40
1958	22.80	13.75
1959	53.30	19.85
1960 Α' ἔξάμηνον	62.83	24.12

(Πηγή: YEN, Τμῆμα Στατιστικῆς)

(2) Ἄρθρ. 1 καὶ 4 Ν.Δ. 4094/1960

συναγωνιστικής ικανότητας του ελληνικού πλοίου. 'Η ἐν προκειμένῳ, προσπάθεια ἐξεδηλώθη :

ι) διὰ τῆς ὑπογραφῆς νέων συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας τῶν πληρωμάτων', δι' ὧν περιεκόπησαν ἕκτακτοι τινες ἀποζημιώσεις πρὸς τὰ πληρώματα καὶ ἐμειώθησαν αἱ καθ' ὥραν, λόγῳ ὑπερωριῶν, ἀποζημιώσεις.

ιι) διὰ τῆς ἐλαστικῆς ἐφαρμογῆς τῶν περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων διατάξεων, πρὸς περιορισμὸν τῶν περιπτώσεων μετακλήσεως ναυτικῶν ἐξ Ἑλλάδος εἰς ἀντικατάστασιν τυχόν μὴ κεκτημένων νομίμων τυπικῶν προσόντων.

ιιι) διὰ τῆς καθιερώσεως πλήρους ἀπαλλαγῆς τῶν πλοίων ἀπὸ ὑποχρέωσεως πρὸς καταβολὴν τοῦ κατὰ τὸν Ν. 1880/51 φόρου μέχρι συμπληρώσεως τοῦ ἐβδόμου ἔτους τῆς ἡλικίας των².

ιιι) διὰ τῆς δημιουργίας φορολογικῶν κινήτρων πρὸς ἐκσυγχρονισμόν ἢ μετατροπὴν ἀντιοικονομικῶν πλοίων εἰς πλοῖα εἰδικοῦ φορτίου³.

ν) διὰ τῆς διευρύνσεως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ὑπὲρ τῶν φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, καθωρισμένων φορολογικῶν κινήτρων⁴.

β) Ἀμβλυνοσις συνεπειῶν τῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Αἱ δυσμενεῖς ἐπιδράσεις τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως εἰς βάρος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ἐξεδηλώθησαν κυρίως εἰς τομεῖς τῆς ἀπασχολήσεως ἐργασίας καὶ τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν, ὡς καὶ εἰς τὸν δημοσιονομικὸν τοιοῦτον.

β₁) Ἀπασχόλησις. Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις προεκάλεσεν ἐκτεταμένην ἀνεργίαν, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων ναυτικῶν ὑπερβάντος κατὰ τὴν ἀκμὴν τῆς κρίσεως τὰς ἑνδεκα χιλιάδας⁵. Ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος⁶ ἐπεδιώχθη :

(1) Συλλογικὴ Σύμβασις 29/4/1959 κυρωθεῖσα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 31012/1065/8.5.59 ἀποφάσεως Υ.Ε.Ν.

(2) Τὸ μέτρον ἐφηρμόσθη ἀπὸ τοῦ τέλους 1959 ἀντὶ τῆς ὑπὸ τοῦ Ν.Δ. 3415/55 προβλεπομένης πενταετοῦς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν τιθεμένων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων ἡλικίας μικροτέρας τῶν δύο ἐτῶν. Τὰ ἄνω τῶν δύο ἐτῶν πλοῖα κατέβαλλον ἐπὶ τριετίαν ἀπὸ τῆς ὑψώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας τὸ ἡμῖος τοῦ συνήθους φόρου.

(3) Τὸ μέτρον τοῦτο ἐφηρμόσθη ταυτοχρόνως πρὸς τὴν διευρύνσιν τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν μικρᾶς ἡλικίας πλοίων. Ἀμφότερα τὰ μέτρα κατέστησαν ἡδη Νόμος τοῦ κράτους διὰ τοῦ Ν.Δ. 4094/1960.

(4) Βλ. ἄρθρ. 1 καὶ 4 Ν. Δ. 4094/1960.

(5) Ἄνεργοι 11.056 κατὰ Σεπτέμβριον 1959 (Στοιχεῖα Υ.Ε.Ν.)

(6) Πρὶν ἢ ἡ κρίσις ἐκδηλωθῆ, ἡ ναυτιλία ἀντιμετώπιζεν ἔντονον τὴν ἔλλειψιν, ποιοτικὴν ἀλλὰ καὶ ποσοτικὴν, εἰς ἀξίωματικούς καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Δὲν ἐδοκιμάσθησαν, ὅθεν, ἐντόνως οἱ κλάδοι οὗτοι. Ἀντιθέτως, εὐθύς ὡς ἐνετάθη πῶς ἡ ζήτησις πληρωμάτων πρὸς ἐπ' ἀνδρῶσιν νεοτεύκτων καὶ ἐπανεκκινούντων πλοίων, ἡ

1) διὰ τῆς προσπάθειας πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἐπὶ πλοίων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπηρετούντων ἄλλοδαπῶν δι' ἑλλήνων ναυτικῶν. Κυβερνητικαὶ ἐκκλήσεις, ἐντόνως ὑποστηριχθεῖσα: ὑπὸ τοῦ ἡμερησίου καὶ τοῦ εἰδικοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου, ὡς καὶ ἐπανειλημμένα διαβήματα συνήντησαν ἀνεπαρκῆ ἀνταπόκρισιν. Ἐὰν τὸ σύνολον τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, ἅτινα κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1957 ὑπελογίζοντο εἰς 1.575¹, ἐπηνδροῦντο δι' ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ἡ ἀνεργία θὰ περιεστέλλετο εἰς φυσιολογικὰ ὅρια².

ii) διὰ τῆς προσελκύσεως τῶν πλοίων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας εἰς τὰ ἔθνικα νηολόγια. Ἡ μεταφορὰ τῶν παρ' ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων ἐλεγχομένων πλοίων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐκρίθη, εὐλόγως, ὡς ἐν τῶν μᾶλλον ἀποτελεσματικῶν μέτρων πρὸς ἀνακούφισιν τῆς ἐνεργίας, διότι κατασφαλίζει τὴν πλήρη ἐπ' ἀνδρωσιν αὐτῶν δι' ἑλληνικῶν πληρωμάτων³. Διὰ τοῦτο καὶ ὑποστηρίζεται ὅτι αἱ ἀπὸ τῆς ἐκδηλώσεως τῆς κρίσεως πραγματοποιηθεῖσαι εἰς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἐξελίξεις, εἶναι ἐκεῖναι εἰς ἃς ὀφείλεται, κατὰ κύριον λόγον, ἡ ἤδη πραγματοποιηθεῖσα, κατὰ σημαντικὸν μέρος, ἀπορρόφησις τῶν ἀνέργων, μολούσῃ ποσοστῶν 11.7%⁴ τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλου τελεῖ εἰσέτι ἐν παροπλισμῶ.

Ἐλλειψις ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ ἀξιωματικῶν ἐξεδηλώθη καὶ πάλιν. Τὰ κατώτερα πληρώματα ἦσαν τὰ σκληρῶς δοκιμασθέντα ὑπὸ τῆς κρίσεως, εἰς τοῦτο δὲ συνέβαλεν ὅτι ἡ παρ' αὐτῶν ἀποταμίευσις χρηματικῶν ποσῶν, εἶναι ἐκ τῶν πραγμάτων περιορισμένη τὰ μέγιστα. Ἐντεῦθεν ἡ ἐξαθλίωσις αὐτῶν ἢ κατ' ἐπανάληψιν ἐπισημανθεῖσα τόσον ὑπὸ τῶν Ἀρχῶν, ὅσον καὶ ὑπὸ τῶν παρακολουθούντων τὴν ἐξέλιξιν τῆς ἀνεργίας ὀργάνων τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου.

(1) Ν. Χρονικά, τεύχος 542/301, σελ. 81, ἐνθα στατιστικὴ ἀνάλυσις τῆς ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος.

(2) Ἡ ἀδυναμία ὑπῆρξεν εἰς ἱκανὰς περιπτώσεις ἀντικειμενικῆ—πλοῖα ὑπὸ ἀμερικανικὴν, βρετανικὴν, καναδικὴν σημαίαν—ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ὁμως ὀφείλετο εἰς οἰκονομικοὺς ὑπολογισμοὺς, εἰς ἐπιδίωξιν. τούτέστιν, χαμηλοτέρου κόστους χρησιμοποίησεως τῶν ξένων πληρωμάτων, ὄξυτάτην προκαλέσασαν κριτικὴν. Ἐλλείψεν εἰς πολλὰς περιπτώσεις τὸ συναίσθημα τῆς εὐθύνης ἐναντι τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ, τοῦ παραστάτου τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὅστις διὰ τοῦ μόχθου του καὶ κάποτε διὰ στερήσεων, σπουδαίως συνέβαλεν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν αὐτῆς.

(3) Ἐπὶ 234 ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, εἰργάσθησαν κατὰ τὸ 1957, ἐν συνόλῳ 6.384 ἄνδρες, ἤτοι 27.5 ἄνδρες κατὰ πλοῖον. Ἀντιθέτως, ἐπὶ 902 φορτηγῶν ὑπὸ ξένας σημαίας χρησιμοποιούντων ἑλληνικὰ πληρώματα, ἀπησχολήθησαν, κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος, 18.441 ναυτικοί, ἤτοι 20.5 ἄνδρες κατὰ πλοῖον. Ὑπογραμμίζεται ὅτι ἡ μέση χωρητικότης τῶν ὡς ἄνω ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἦτο 9.240 κ.ο.χ. (ἐπὶ τῇ βάσει στατιστικῶν στοιχείων περιοδικοῦ Ν. Χρονικά) ἐνῶ ἡ τῶν ἑλληνικῶν 4.800 κ.ο.χ. (Στοιχεῖα Ὑ.Ε.Ν.) Ἐδεῖ ἐπομένως τὰ πρῶτα, νὰ ἀπασχολοῦν πολυαριθμότερα τῶν ἑλληνικῶν πληρώματα, κατὰ πλοῖον.

Εἰς ἑκατόν, ἐξ ἄλλου, ὑπελογίζοντο τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐχρησιμοποιοῦν ξένα ἐξ ὀλοκλήρου πληρώματα (Ν.Χ. 545/304/1958).

(4) Στοιχεῖα Ὑ.Ε.Ν. ἐν συνδυασμῶ πρὸς δύναμιν στόλου ὑπολογιζομένην διὰ τῶν στατιστικῶν περιοδικοῦ Ν. Χρονικά (Νο 602/361/1960).

iii) Διὰ τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν. Τὸ ὑφιστάμενον σύστημα ἀσφαλίσεως τῶν ἐλλήνων ναυτικῶν, προβλέπει τὴν ἀσφάλισιν αὐτῶν καὶ κατὰ τῆς ἀνεργίας. Ἡ προικοδότησις, παρὰ ταῦτα, τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας κατὰ τὰ προηγηθέντα τῆς ναυτολοκτικῆς κρίσεως ἔτη, ὑπῆρξεν ἀνεπαρκής¹. Εὐρέθη, ὅθεν, τοῦτο εἰς ἀδυναμίαν νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐπιδότησιν τῶν ἀνέργων εἰς τὴν ἐπιβαλλομένην ἔκτασιν, εὐθύς δὲ ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως τῶν προσθέτων ἐκ τῆς ἐπιδοτήσεως βαρῶν, κατέστη πρόδηλον ὅτι ταχέως θὰ ἐξηντλοῦντο τὰ διαθεσίματά του ἐὰν δὲν ἐξευρίσκοντο πρόσθετοι ἔκτακτοι πόροι πρὸς ἐνίσχυσιν αὐτῶν. Πρόσθετοι πόροι ἐδημιουργήθησαν διὰ τῆς ὑπὸ τῶν πληρωμάτων καὶ πλοιοκτητῶν ἀποδοχῆς αὐξήσεως κατὰ 0,50% τῆς εἰσφορᾶς ἀμφοτέρων πρὸς τὰ ἀσφαλιστικά ἰδρύματα, τοῦ προϊόντος αὐτῆς διατεθέντος ἐς ὀλοκλήρου πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν πόρων Κεφαλαίου Ἀνεργίας². Ἀπέτρεψεν ἡ ἐξέλιξις αὕτη τὴν ἐξάντλησιν τῶν διαθεσίμων τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας, δὲν ἦτο ἀρκετὴ ὅμως διὰ νὰ διευρύνῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιδοτουμένων ἀνέργων³ ἢ διὰ νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν καθορισμὸν τοῦ ὕψους τῶν καταβαλλομένων ἐπιδομάτων εἰς ἐπίπεδον καλυπτόν τὰς στοιχειωδῶς ἀπαραιτήτους ἀνάγκας τῶν ἀνέργων. Δὲν θὰ ἦτο βεβαίως σκόπιμος ἀπεριόριστος ἐπιδοτήσις παντὸς φερομένου ὡς ἀνέργου, οὐδὲ καταβολὴ ὑψηλῶν ἐπιδομάτων ἀμβλυόντων τὴν θέλησιν πρὸς ἐργασίαν. Τὰ ἀπαραίτητα πρὸς θεμελίωσιν καὶ διατήρησιν δικαιώματος πρὸς ἐπιδοτήσιν κριτήρια καὶ τὸ ὕψος τῶν ἐπιδομάτων, ἔδει μετὰ προσοχῆς νὰ προσδιορίζωνται καὶ νὰ παρακολουθοῦνται. Δὲν δύναται, ὅμως, νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπαρκῶς λειτουργήσασα τὸ σύστημα, ἐφ' ὅσον δὲν ἠδυνήθη νὰ παράσχῃ προστασίαν εἰς τοὺς ἀνέργους εἰμὴ κατὰ ποσοστὸν 10,4%, ἢ δὲ προστασία συνίστατο, μέχρι πρὸ τινος, εἰς καταβολὴν Δραχ. 11.6 ἕως 18.3 ἡμερησίως⁴.

β₂) Ἴσοζύγιον ἐξωτερικῶν πληρωμῶν. Ἀπὸ τοῦ 1953 καὶ μετέπειτα μέχρι καὶ τοῦ ἔτους 1957, ἐπραγματοποιήθη σταθερὰ αὐξήσις τοῦ

(1) Κατὰ τὸν Ν. 3170/55 ποσοστὸν μέχρι 30% τῶν ἐσόδων τοῦ Ν.Α.Τ. διατίθεται ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας. Ἐν τῇ πράξει διετέθη κατὰ τὸ ἔτος 1955/56—10%, 1956/57—10%, 1957/58—17%, 1958/59—18%, 1959/60—20%. Δὲν ἐδημιουργήθησαν, ὅθεν, ἐγκαίρως, τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν συνεπειῶν τῆς κρίσεως ἀποθεματικά εἰς τὸ Κεφάλαιον ἀνεργίας.

(2) Τὸ σχετικὸν ἔσοδον ὑπελογίσθη διὰ τὴν περίοδον 1958/59 εἰς 9,4 ἐκ. δραχμῶν.

(3) Κατὰ Σεπτέμβριον 1959, ἐπὶ 10.946 ἀνέργων ἐλάμβανον ἐπίδομα ἀνεργίας 1.141 ναυτικοί (Στοιχεῖα ΥΕΝ/ΔΝΕ).

(4) Μετὰ παρασχεθεῖσαν αὐξήσιν τὰ ἐπιδόματα καθωρίσθησαν εἰς Δραχ. 700 μηνιαίως διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ Δραχ. 600 διὰ τοὺς λοιποὺς ναυτικούς, τοὺς ἐν τῇ περιοχῇ πρωτευούσης διαβιούντας. Τὰ ἐπιδόματα ἐν ταῖς ἐπαρχίαις, εἶναι κατὰ 100 Δραχ. μειωμένα εἰς ἀμφοτέρας τὰς κατηγορίας (στοιχεῖα ΥΕΝ/ΔΝΕ.)

ύψους τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἰς ἀπολύτους ἀριθμούς ὅσον καί σταθερὰ αὐξήσεις τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀδήλων πόρων τῆς χώρας'.

Ἐο συνεπείᾳ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως περιορισμὸς τοῦ βαθμοῦ ἀπασχολήσεως τῆς ἑλληνικῆς καὶ ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος καὶ τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ὅχι μόνον ἀνέστειλε τὴν περαιτέρω αὐξήσιν τοῦ εἰς τὴν χώραν εἰσερχομένου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀλλὰ προεκάλεσε κατὰ τὸ 1958 κάμψιν αὐτοῦ κατὰ ποσοστὸν 10% ἔναντι τοῦ 1957.

Ἡ κάμψις θὰ ἦτο μεγαλύτερα ἂν δὲν ἐλαμβάνοντο μέτρα δημιουργήσαντα ἑκτακτὸν εἰσροὴν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἐν τῇ χώρᾳ καὶ προϋποθέσεις μονιμωτέρας αὐξήσεως αὐτοῦ.

Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν, ἀνήκει ἡ κρατικὴ προσπάθεια πρὸς διευκόλυνσιν παροπλισμοῦ τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας. Τὰ ἐντεῦθεν προκύψαντα ὠφελήματα ὑπῆρξαν σοβαρὰ. Ἐκτεταμέναι ἐργασίαι ἐπισκευῶν ἐξετελέσθησαν ἐν Ἑλλάδι εἰς πολλὰ τῶν πλοίων πρὶν ἢ ταῦτα τεθοῦν ἐν παροπλισμῷ εἴτε πρὸς ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως αὐτῶν εἴτε δι' ἄλλους λόγους, ἅπασαι δὲ αἱ ἐργασίαι συντηρήσεως τῶν ἐν παροπλισμῷ πλοίων ἐπραγματοποιήθησαν οὕτω μὲ ὄφελος τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Ἐπιπροσθέτως, αἱ δαπάναι διὰ τὴν προετοιμασίαν τῶν πλοίων πρὸς ἐπανεκκίνησιν καὶ διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν αὐτῶν περιῆλθον καὶ θὰ περιέλθουν ἐν καιρῷ καὶ αὐταὶ εἰς ὄφελος τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

Τὸ γεγονός ὅτι τοῦλάχιστον 90% τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου καὶ ἔτι μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ ὑπὸ ξένας σημαίας τοιοῦτου, ἀποτελεῖται ἐκ πλοίων ὠκεανοπλοούντων, ἐπιτελούντων τὸν ρόλον τοῦ διεθνοῦς μεταφορέως, μηδέποτε ἢ σπανίως προσεγγιζόντων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας, καθιστᾷ ἀναπόφευκτον τὴν δαπάνην τοῦ μεγίστου μέρους τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸ ἑξωτερικόν. Ἡ εἰκὼν αὕτη, ἦτο, ὅπωςδῆποτε, ἐπιδικτικὴ βελτιώσεως ἧτις καὶ ἐπεδιώχθη :

1) Διὰ τῆς προσελκύσεως εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τῶν τελούντων ὑπὸ ξένας τοιαύτας πλοίων, δημιουργούσης προϋποθέσεις αὐξήσεως τοῦ κατὰ πλοῖον εἰσαγομένου εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος,

(1) Ἐξέλιξις εἰσπράξεων ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος

	Χιλιάδες Δολλ.	Ἐπι ἀδήλων πόρων Ἐναλογία %
1954	28.136	22.6
1955	35.525	23.0
1956	48.262	26.2
1957	66.593	28.2

(Στηρίζεται εἰς Μηνιαῖον Στατιστικὸν Δελτίον Τρ. Ἑλλάδος).

συνεπεία φορολογικών υποχρεώσεων, συμπληρώσεως του πληρώματος δι' ελλήνων ναυτικών, υποχρεωτικής ασφάλισως των πληρωμάτων εις τὰ ασφαλιστικά ιδρύματα ναυτικών, περιλαμβανομένων και των επί των πλοίων τυχόν υπηρετούντων άλλοδαπών κλπ.

ii) διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς τῶν πλοίων βιομηχανίας ἐν τῇ χώρᾳ, ἥτις πραγματοποιεῖται μὲ πυρῆνα τὰς ἀπὸ τοῦ 1958 θεθείσας ἐν λειτουργίᾳ ἐγκαταστάσεις τῶν ἑλληνικῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκᾶ.

iii) διὰ τῆς δημιουργίας κινήτρων πρὸς μερικὴν, τοῦλάχιστον, παλιννόστησιν τῶν εἰς τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ καὶ οἰκονομικὰ κέντρα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐγκατεστημένων ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Τῇ παραλλήλῳ ἐπιδράσει ἐτέρων συντρεχόντων παραγόντων, μεταξύ τῶν ὁποίων προέχουσαν θέσιν καταλαμβάνει ἡ ἐκ τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν πλοίων προκαλουμένη ἀνάγκη παρακολουθήσεως τῶν ἀφορώντων αὐτὰ θεμάτων ἐν Ἑλλάδι, ἡ τοιαύτη κίνησις ἤρχισεν ἤδη ἀναπτυσσομένη, εἰς ἐπιτάχυνσιν δὲ ταύτης ἀπέβλεψαν α) τὰ ληφθέντα μέτρα ἀπελευθερώσεως ἀπὸ παντὸς περιορισμοῦ τῆς ἐν Ἑλλάδι διαχειρίσεως τῶν εἰς συνάλλαγμα εἰσοδημάτων καὶ ἀποθεματικῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, β) τὸ ἐφαρμοζόμενον πρόγραμμα ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ τηλεπικοινωνιῶν τῆς χώρας', γ) σειρά μέτρων χρηματοδοτήσεως τῶν ἐπισκευῶν ἐν Ἑλλάδι καὶ τῶν τρεχουσῶν συναλλαγῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων*.

Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν ἀνωτέρω διαγραφειῶν ἐξελίξεων, τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν κατὰ τὸ 1958 ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ὑπῆρξε κατὰ ποσοστὸν μόνον 10% μειωμένον ἔναντι τοῦ 1957, ἐνῶ τὸ τεθὲν ἐν παροπλισμῷ, συνεπεία τῆς κρίσεως, τμῆμα τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλου ὑπῆρξε μείζον τοῦ ἐνὸς τρίτου τῆς συνολικῆς δυνάμεως αὐτοῦ. Ἐπιπροσθέτως τὸ ὕψος τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος διετηρήθη σταθερὸν κατὰ τὸ ἔτος 1959, μολοντί κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτοῦ ἡ ἐν παροπλισμῷ χωρητικότης* καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων* ἐσημείωσαν τὴν με-

(1) Κατὰ τὸ ἔτος 1959 διετέθησαν ἐκ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων 89.000.000 δραχμῶν πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ δικτύου τηλεπικοινωνιῶν τῆς χώρας (Πηγή: Ὑπ. Συντονισμοῦ).

(2) Ἀποφάσεις Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ὑποεπιτροπῆς πιστώσεων 370/1957, 386/1958, 459/1958, 476/1958, 544/1959, 606/1959, 1122/1959, 1151/1960, 1152/1960, 664/1960.

(3) Ἐξέλιξις χωρητικότητος ἐν παροπλισμῷ. (Μῆνες μεγίστης ἀκμῆς).

1957	Δεκέμβριος	1.148.198 κ.ο.χ.
1958	Νοέμβριος	2.938.372 κ.ο.χ.
1959	Σεπτέμβριος	3.513.472 κ.ο.χ.

(Πηγή: Υ.Ε.Ν. Τμῆμα Στατιστικῆς)

(4) Ἐξέλιξις ἀριθμοῦ ἀνέργων (Μῆνες μεγίστης ἀκμῆς).

1957	Δεκέμβριος	4.467
------	------------	-------

γίστην αὐτῶν ἀκμὴν. Περαιτέρω ἐπιβεβαίωσιν ὅτι αἱ εὐνοϊκαὶ ἐξελίξεις συνεχίζονται, ἀποτελεῖ τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὸ πρῶτον πεντάμηνον τοῦ 1960 εἰσαχθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, ἀντιστοιχεῖ πρὸς ἐτήσιον ὕψος κατὰ 12⁰/₁₀₀ ἀνώτερον τοῦ μεγίστου ὕψους τοῦ πραγματοποιηθέντος κατὰ τὸ 1957¹, μολούσι α) ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας², κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἑξαμήνου, ὑπῆρξεν ἴση περίπου πρὸς τὴν τοῦ 1957³ β) τὰ ἐπιπέδα τῶν ναύλων παρέμενον πολὺ χαμηλὰ ἐν σχέσει πρὸς τὰ τοῦ 1957⁴ γ) αἱ ἀποδοχαὶ τῶν πληρωμάτων, ἰδία τῶν ἀξιωματικῶν, ὑστεροῦν σημαντικῶς ἐκείνων τοῦ 1957⁵.

β₂) Δημόσια οἰκονομικά. Σημαντικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἐπίδρασις τῆς κρίσεως ἐπὶ τοῦ ὕψους τῶν ἐκ τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας ἐσόδων τοῦ δημοσίου, μειωθέντων τούτων κατὰ τὸ 1958 εἰς τὸ ἐν τρίτον ἐν σχέσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος⁶. Τοῦτο ὑπῆρξεν συνέπεια, τόσον τοῦ παροπλισμοῦ μεγάλου μέρους τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ὅσον καὶ τῆς μεγάλης μειώσεως τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῶν πλοίων, λόγῳ τῆς βαθείας πτώσεως τῶν ναύλων.

Αἱ ἔκτοτε λαβοῦσαι χώραν ἐξελίξεις εἰς τὴν ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν ση-

1958	Δεκέμβριος	10.800
1959	Ἰούλιος	11.068

(Πηγή: Υ.Ε.Ν. Τμήμα Στατιστικῆς)

(1) Στηρίζεται εἰς μηνιαῖον στατιστικὸν δελτίον Τρ. Ἑλλάδος.

(2) Πλὴν τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν, βρετανικὴν καὶ καναδικὴν σημαίας.

(3) Δύναμις ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλου κατὰ τὸ τέλος 1957 κοχ 10.656.000. Δύναμις κατὰ τὴν 30/6/60 — 12.593.000 κ.ο.χ. Ἐκπίπτεται ὁ μέσος ὀρος τῆς κατὰ τὸ ἑξάμηνον παραμεινάσης ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος ἐξ 1.805.042 κ.ο.χ. καὶ ἔχουσα δύναμιν στόλου ἐν ἐνεργείᾳ 10.787.958 κ.ο.χ.

(Ἐπολογισμὸς στηριζόμενος εἰς στατιστικὰ στοιχεῖα Υ.Ε.Ν. καὶ περιοδικοῦ Ν. Χρονικά).

(4) Μέσος ναυλᾶριθμος (κατὰ ταξείδιον)

1957	112.7
1957 (ἑξαμήνου)	150.-
1960 (ἑξαμήνου)	75.4

(Πηγή: British chamber of shipping)

(5) Πλὴν τοῦ διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως 29/4/1959 πραγματοποιηθέντος περιορισμοῦ διαφόρων ἀποζημιώσεων τῶν πληρωμάτων, αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἀξιωματικῶν εἶναι ἤδη μειωμένα κατὰ ποσοστὸν μέχρι 50⁰/₁₀₀ ἐναντι τῶν ἀνωτάτων ἐπιπέδων ἅτινα εἶχον διαμορφωθῆ μέχρι τοῦ 1957 (Στοιχεῖα Υ.Ε.Ν.)

(6) Ἐσοδα τοῦ δημοσίου ἐκ φορολογίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

1957	83.229.000	Δραχ.
1958	26.984.066	»
1959	28.820.615	»

(Πηγή: Οἶκον. Ἐφορία Φορολογίας πλοίων Πειραιῶς).

μαίαν ναυτιλίαν, δημιουργοῦν δυνατότητας σοβαρᾶς ἀνάδοι τῆς φορολογικῆς προσόδου τοῦ δημοσίου, μολονότι πλεῖστα τῶν τιθεμένων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων ἀπολαμβάνουν φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς. Συγκεκριμένως ὑπολογίζομεν² ὅτι κατὰ τὸ 1964 ἡ φορολογικὴ πρόσοδος τοῦ δημοσίου ἐκ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δὲν θὰ εἶναι μικροτέρα τῆς τάξεως τῶν τριακοσίων ἑκατομμυρίων ἑτησίως, τοῦ ὑπολογισμοῦ στηριζομένου εἰς τὰς μέχρι τοῦδε πραγματοποιηθείσας ἐξελίξεις.

II) Μέτρα νομοθετικὰ διευκολύνοντα τὴν πιστοδότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐν ὄψει τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν τὰς ὁποίας, συνεπεῖα τῆς κρίσεως, εἶχεν ὁ ἀντιμετωπίσῃ ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἡ δημιουργία νομοθετικοῦ πλαισίου διευκολύνοντος τὴν πιστοδότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν κυριωτέρων διεθνῶν χρηματαγορῶν, ἀπέβαιεν θέμα ὑψηλοῦ βαθμοῦ προτεραιότητος, ὡς τοιοῦτον δὲ πράγματι ἀντιμετωπίσθη διὰ τῶν κάτωθι μέτρων :

α) Τῆς ἐπισπεύσεως ἐκδόσεως τοῦ νέου Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, διὰ τοῦ ὁποίου ἀνασυνεχρονίσθη ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ νομοθεσία, πραγματοποιηθείσης διὰ τοῦ Ν. 3816/1958.

β) τῆς ἐκδόσεως τοῦ Ν.Δ. 3899/58 δι' οὗ εἰσῆχθη παρ' ἡμῖν ὁ θεσμὸς τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης καὶ καθωρίσθη ἡ διαδικασία τῆς ἐφαρμογῆς του, συμπληρωθείσης οὕτω τῆς ρυθμίσεως ἣτις ἀπὸ τοῦ 1955 εἶχεν εἰσαχθῆ διὰ τῶν κατὰ Ν.Δ. 2687/53 ἐκδιδομένων ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως πλοίων.

γ) ἀναμορφώσεως τῶν ὄρων τῶν κατὰ τὸ ἄρθρ. 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 ἐκδιδομένων διὰ τὰ πλοία ἐγκριτικῶν πράξεων, τῶν ἀφορόντων τὴν κατασφάλισιν τῶν δικαιωμάτων τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν. Αἱ σχετικαὶ μεταβολαὶ ἐπηνέχθησαν τῇ συνεργασίᾳ τινῶν τῶν κυριωτέρων πιστωτικῶν ἰδρυμάτων τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, ἅτινα καὶ ἐδέχθησαν ταύτας, διονοιγείσης οὕτω τῆς δυνατότητος δανειοδοτήσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων παρ' αὐτῶν³.

(1) Αἱ εἰσπράξεις ἐκ φορολογίας τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ Α' ἑξάμηνον 1960, ἀνῆλθον εἰς Δραχ. 23.244.476 ἔναντι Δραχ. 12.255.498 τοῦ ἀντιστοίχου διαστήματος τοῦ 1959.

(Πηγή: Οἶκον. Ἐφορία φορολογίας πλοίων Πειραιῶς).

(2) βλ. Ἐλ. Γεωργαντοπούλου «Δυνατότητες συμβολῆς τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν» Οἰκονομικὸς Ταχυδρόμος-Ἀριθ. 314,

(3) Ἡ ἀποτελεσματικότης τῶν ληφθέντων μέτρων ἐπιβεβαιοῦται ἐκ τῆς ἐξελίξεως τῶν βαρῶν τῆς νηολογηθείσης ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος κατὰ τὰ ἔτη 1958-60.

Ἔτη	Βάρη κατὰ κ.ο.χ. εἰς Δολ.
1958	20.4
1959	22.0
1960 (ἑξάμην.)	78.9

(Στοιχεῖα Τμήματος Στατιστικῆς Υ.Ε.Ν.)

III) Προστασία τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων καὶ προβολὴ τοῦ κρατικοῦ παράγοντος ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. Ἐφ' ὅσον ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶχε μικρὰν τὴν δύναμιν, περιορισμένης συνήντα δυσχερείας εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων της, προϋποτιθεμένου ὅτι εἶχεν ὑψηλὸν βαθμὸν ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος. Διάφορος εἶναι νῦν ἡ ἀφορῶσα αὐτὴν κατάστασις πραγμάτων. Ἡ ταχέως δημιουργουμένη μεγάλη ἑλληνικὴ ναυτιλία, εἶναι εὐλογον ὅτι ὑπόκειται εἰς πολὺμορφον ἀντίδρασιν ἐκ μέρους τῶν ἐκ τῆς ἀναπτύξεως αὐτῆς θιγομένων ξένων συμφερόντων. Ὑποστηρίζουν μάλιστα τινες, ὅτι ἡ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ναυτιλία εἶναι προτιμητέον νὰ παραμείνῃ κατεσπαρμένη ὑπὸ πολλὰς - ξένας κυρίως - σημαίας, ἀντὶ τῆς συγκεντρώσεως τοῦ συνόλου ἢ τοῦ μεγίστου αὐτῆς μέρους ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν, ὡς ἐπιχειρήματος πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ὡς ἄνω ἀπόψεων προβαλλομένου ὅτι ἡ κατασπορὰ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἀμβλύνει τὰς κατ' αὐτῆς ἀντιδράσεις τῶν ξένων καὶ διευκολύνει τὴν ἀντιμετώπισιν αὐτῶν.

Ἡ ἀποψὶς αὕτη εἶναι ἀσθενής. Κατ' ἀρχὴν θὰ ἡδύνατό τις νὰ παρατηρήσῃ ὅτι οὐδέποτε ὑφίστατο ἐκτεταμένη κατασπορὰ, ἀφοῦ τὸ μέγιστον καὶ καλύτερον συνθέσεως μέρος τῆς ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος, ἦτο μέχρι τινὸς συγκεντρωμένον ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν¹, νομίζομεν δὲ ὅτι θὰ ἦτο ἀπαράδεκτος ἡ τυχὸν ὑποστήριξις ἀπόψεως ὅτι ἡ μικρὰ καὶ πρωτόγονος εἰσέτι ἀφρικανικὴ χώρα, θὰ ἡδύνατο ἀποτελεσματικώτερον τῆς Ἑλλάδος, ἐχούσης συγκροτημένην ναυτιλικὴν διοίκησιν καὶ ὀργάνωσιν οὐχὶ ἀμελητέαν, θέσιν δὲ ἀσφαλῶς διάφορον ἐν τῇ διεθνῇ πολιτικῇ σκηνῇ, νὰ προστατεύσῃ τὰ ἑλληνικὰ συμφέροντα, ὥστε ἐκ τοῦ λόγου τούτου νὰ εἶναι προτιμητέα ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν της παραμονὴ τοῦ μεγίστου μέρους τῶν ἐλεγχόμενων παρ' αὐτῶν πλοίων.

Ἐξασφαλιζομένης τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἡ ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν συγκέντρωσις τοῦ μεγίστου μέρους τῆς ὑπὸ ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων ἐλεγχομένης χωρητικότητος, μόνον πλεονεκτήματα θὰ ἔχῃ, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐνεστῶσαν κατάστασιν, διότι ὀγκώδης ναυτιλία ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν δίδει εἰς τὸ κράτος δύναμιν ἰκανὴν νὰ ἀξιοποιηθῇ πολλαπλῶς, ἰδιαιτέρως δὲ ὑπὲρ τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, πολλῶν μᾶλλον ἀφοῦ ἐν τῶν κυρίων ἐπιχειρημάτων τῶν πολεμίων τῆς ἑλληνικῆς ὑπὸ ξένας σημαίας ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, τὸ τῆς ἀνυπαρξίας «γνησίου δεσμοῦ» μεταξὺ τῶν πλοίων καὶ τῆς σημαίας ἦν ταῦτα φέρουν, ἐξαφανίζεται διὰ τῆς ὑψώσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας.

(1) Ἐπὶ συνολικῆς δυνάμεως 11.899.383 κοχ ἡ λιβεριανὴ σημαία ἐκάλυπτε, κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1958, χωρητικότητα 7.224.562 κοχ ἢτοι ποσοστὸν 60,7% (N. Χρονικὰ 565/325/1569). Δὲν ὑπολογίζεται ἡ ὑπὸ βρετανικὴν, ἀμερικανικὴν καὶ καναδικὴν σημαίας χωρητικότης, μὴ ὑπαρχόντος θέματος μεταβολῆς αὐτῶν.

Ἡ ἐνεργὸς ἀνάμιξις τοῦ κράτους εἰς τὰ ἀφορῶντα τὴν ποντοπόρον ἑλληνικὴν ναυτιλίαν θέματα, οὐδέποτε ὑπῆρξε συμπαθὴς εἰς τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον ὄλων τῶν χωρῶν. Ἐβεωρήθη ὡς παρεμποδίζουσα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, κυρίως ἐκ τοῦ λόγου ὅτι αἱ κυβερνήσεις καὶ οἱ φορεῖς τῆς κρατικῆς διοικήσεως, κατηγοροῦνται ἐπὶ ἀγνοίᾳ τῶν βασικῶν συνθηκῶν ὑφ' ἧς ἀναπτύσσει τὴν δραστηριότητά της ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις ἢ ἐξυπηρετοῦσα τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς καὶ ἐπὶ ἀδυναμίᾳ, συνεπῶς, κατανοήσεως τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς.

Προσδιορίζοντες τὰς ἀρχὰς αἱ ὁποῖαι δέον, καθ' ἡμᾶς, νὰ διέπουν τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, διεγράψαμεν, περιοριστικῶς, τὰ ὅρια ἐντὸς τῶν δύνανται νὰ ἐκδηλωθῇ ἐποικοδομητικῶς ἢ παρέμβασις τοῦ κρατικοῦ παράγοντος εἰς τὰ ἔργα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς εἰς διεθνεῖς μεταφορὰς ἀπασχολουμένης.

Ἐὰν ὁμως ἡ ἀνάμιξις τοῦ κράτους εἰς τὰς ὑποθέσεις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δέον νὰ εἶναι περιορισμένη, ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ὀδηγεῖ εἰς τὴν προβολὴν καὶ διεύρυσιν τοῦ ρόλου τὸν ὁποῖον δύνανται τοῦτο νὰ διαδραματίσῃ πρὸς προστασίαν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ διασφάλισιν τῆς ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ ἀναπτύξεως τῆς δραστηριότητος αὐτῆς ἐν τῇ πραγματοποιήσει τοῦ ἔργου τῆς διεξαγωγῆς τῶν παγκοσμίων κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν.

Οὕτω, αἱ ἐξελίξεις τῶν τελευταίων πεντήκοντα ἐτῶν καταδεικνύουσι ὅτι σταθερὰ ὑπῆρξεν ἡ τάσις πρὸς δημιουργίαν ὀργάνου μονίμου χαρακτῆρος πρὸς χειρισμὸν τοῦ πλήθους τῶν διεθνoῦς ὑφῆς ὑποθέσεων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ὁργανισμοὶ ὡς τὸ Allied Maritime Transport Council¹, τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἔργασίας² ὁ Ὁργανισμὸς Συγκοινωνιῶν καὶ Διαμετακινήσεως τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν³, ἡ Ἠνωμένη Ναυτιλιακὴ Ἀρχὴ⁴, τὸ United Maritime Consultative Council⁵, τὸ Provisional Maritime Consultative Council⁶, ὑπῆρξαν οἱ κύριοι σταθμοὶ εἰς τὴν σταδιακὴν ἐξέλιξιν πρὸς δημιουργίαν μονίμου Διακρατικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὁρ-

(1) Ἐλειτούργησε μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1917-1919.

(2) Ἰδρυθὲν ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν κατὰ τὸ 1919.

(3) Ἰδρύθη κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθρ. 23 τῆς Ἰδρυτικῆς συνθήκης τῆς Κ.Τ.Ε. καὶ ἐλειτούργησε μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1921-1946.

(4) Ἰδρυθεῖσα κατὰ τὸ 1941 ὑπὸ ὀκτῶ Χωρῶν (Ἡν. Πολιτειῶν, Μ. Βρετανίας, Νορβηγίας, Ὀλλανδίας, Ἑλλάδος, Καναδᾶ, Βελγίου καὶ Πολωνίας) πρὸς συντονισμὸν τῆς χρησιμοποίησεως τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος, ἐλειτούργησεν ἐν Λονδίῳ ἀπὸ τῆς ἀναχωχῆς ἐν Εὐρώπῃ μέχρι τῆς 2 Μαρτίου 1946, μετασχουσῶν, ἐξελικτικῶς, αὐτῆς δέκα ὀκτῶ χωρῶν.

(5) Ἰδρύθη κατὰ Μάρτιον 1946 ὑπὸ τοῦ Οἰκονομικοῦ καὶ Κοινωνικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἠνωμένων Ἐθνῶν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν ἀρθρ 55 καὶ 7 τοῦ Καταστατικοῦ Χάρτου τοῦ Ὁργανισμοῦ.

(6) Ἰδρύθη κατὰ τὸ 1947 ὑπὸ τοῦ Ο.Η.Ε.

γανισμού, ὅστις τελικῶς ἰδρύθη κατὰ τὸ 1948¹ ὑπὸ τὸ ὄνομα «Διακυβερνητικὸς Ναυτιλιακὸς Συμβουλευτικὸς Ὄργανισμὸς» καὶ ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1959².

Ἐξ ἄλλου, ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Ὄργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, ἰδρύθη ἀπὸ τοῦ 1947 καὶ λειτουργεῖ ἔκτοτε ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν³ ἀποβλέπουσα εἰς τὴν διασφάλισιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀρχῶν τῆς ἰσότητος τῶν σημαίων καὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν συναλλαγῶν εἰς τὰς κατὰ θάλασσαν μεταφοράς, ἀφ' ἑνὸς μὲν μεταξὺ τῶν κρατῶν μελῶν τοῦ ὄργανισμοῦ ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὰς σχέσεις αὐτῶν καὶ τοῦ λοιποῦ κόσμου. Ἀσχολουμένη παραλλήλως εἰς τὴν μελέτην παντὸς ἐτέρου οἰκονομικοῦ θέματος ἀναγομένου εἰς τὴν δραστηριότητα τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν ἐξελίξεων τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν Ο.Ε.Ο.Σ. ἀπέβη, σὺν τῷ χρόνῳ, ὄργανον ἐπαφῆς τῶν κυβερνήσεων τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν καὶ συντονισμοῦ τῆς θέσεως αὐτῶν ἐπὶ τῶν κυρίων οἰκονομικῶν προβλημάτων τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀποδίδον ἔργον τοῦ ὁποίου ἡ ἔκτασις καὶ σημασία σταθερῶς εὐρύνεται.

Κατανοηθείσης ἐγκαίρως τῆς σημασίας τῶν ἐξελίξεων τούτων ἀνεπτύχθη κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν ἔντονος κρατικῆς δραστηριότητος ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, κύριαι ἐκδηλώσεις τῆς ὁποίας ὑπῆρξαν αἱ κάτωθι:

α) Ὁ καθορισμὸς τῆς θέσεως τῆς Ἑλλάδος ἔναντι τῶν σημαίων εὐκολίας. Μέχρι τινος εἰς τὰς ἐπισήμους ἑλληνικὰς ἐκδηλώσεις οὐδεὶς ἡ ἀσαφὴς ἐγένετο διαχωρισμὸς μεταξὺ τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος, εὐμενῆς δὲ ὀπωσδήποτε ὑπῆρξεν εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ Ἑλλάς ἔναντι τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων. Οἱ κίνδυνοι, ὅμως, οἱ διαγραφόμενοι διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἐν ὄψει τῆς ὄγκουμένης ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἀντιδράσεως κατὰ τῶν σημαίων εὐκολίας, ἦσαν ἐμφανεῖς⁴, ἡ πρὸς ἀντιμετώπισιν δὲ αὐτῶν διαμορφωθείσα ἑλληνικὴ θέσις ἐξεδηλώθη τὸ πρῶτον διὰ τοῦ πρὸς Ο.Ε.Ο.Σ. ἑλληνικοῦ ὑπομνήματος ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν

(1) Ἡ ἰδρυτικὴ τούτου σύμβασις καθηρτίσθη κατὰ τὴν ἐν Γενεύῃ ὀργανωθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Ο.Η.Ε. ναυτιλιακὴν διάσκεψιν.

(2) Intergovernmental Maritime Consultative Organisation.

(3) βλ. U.S.A. Department of State «Toward a world maritime organisation» Washington 1948.

(4) βλ. R. F. Brown «The story of the maritime transport committee of the O.E.E.C.»-Paris 1959.

(5) βλ. House of commons—parliamentary debates—vol. No 124 σ. 1332 ἐνθα ἡ ἑλληνικὴ σημαία ἀνεφέρθη μεταξὺ τῶν τοιοῦτων εὐκολίας. Ἐπίσης καὶ συζητήσεις ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας, κατὰ τὴν ἑτησίαν συνέλευσιν τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐν Λονδίῳ (Ἀπρίλιος 1959).

έπιχειρήσεων εν έτει 1958¹. Διαδηλώσασα τήν αντίθεσιν της πρὸς τὰς σημαίας εύκολίας και έπισημάνασα τὰς δυσμενεῖς συνεπειὰς ἄς είχε ἡ ἀνάπτυξις αὐτῶν διὰ τήν ὑπὸ τήν ἑλληνικήν σημαίαν ναυτιλίαν και τήν ἑλληνικήν οἰκονομίαν, ὑπεγράμμιζεν ἡ Ἑλλάς διὰ τοῦ ὑπομνήματος ὅτι ἀντιτίθεται εἰς τήν κατ' αὐτῶν ἐφαρμογήν μέτρων καταναγκαστικοῦ χαρακτῆρος και ὑπεστήριξε τήν διὰ παροχῆς πλεονεκτημάτων εἰς τὰ ἔθνικὰ πλοῖα ἀντιμετώπισιν αὐτῶν.

β) Ἡ προσχώρησις τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὸ τέλος 1958 εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβουλευτικὸν Ὀργανισμόν, ἡ ἐξασφάλισις τῆς καταλήψεως παρ' αὐτῆς ἔδρας εἰς τὰ ἀμφότερα τὰ Ὀργανὰ Διοικήσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ² και ἡ ἐνεργὸς ἔκτοτε συμμετοχὴ τῆς χώρας εἰς τὰς ἐργασίας αὐτοῦ.

γ) Ἡ ἐξασφάλισις τῆς ἑλληνικῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς ἀπὸ τοῦ 1959 ἀρξαμένης ἐπαφῆς και συνομιλίας μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν και τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, πρὸς διερεύνησιν καιρῶν θεμάτων, ὡς τὰ τῆς διακρίσεως σημαίας και σημαίων εύκολίας, ἅτινα εὐρίσκονται εἰς τὸ ἐπίκεντρον τοῦ διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος.

δ) Αἱ ἐν ἐξελίξει κρατικαὶ ἐνέργειαι πρὸς σύναψιν διμερῶν συμφωνιῶν ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν, παραχωρήσεως ἀμοιβαίας τῆς ρήτρας μᾶλλον εὐνοουμένου κράτους εἰς τήν ναυτιλίαν ἢ συμβάσεων ἐμπορίου και ναυτιλίας κλπ³.

Διαχωρίσασα, ἡ Ἑλλάς τήν θέσιν αὐτῆς ἀπὸ τῆς τῶν χωρῶν τῶν σημαίων εύκολίας και ἐπιδοθεῖσα εἰς σύντονον προσπάθειαν προστασίας τῶν ναυτιλιακῶν της συμφερόντων ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, παραλλήλως πρὸς ἐνεργὸν συμμετοχὴν της εἰς τήν ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν μελέτην και ἀντιμετώπισιν τῶν διεθνοῦς ὕψῆς ναυτιλιακῶν προβλημάτων, ἔχει ἤδη ἐντόνως προβάλει και σημαντικῶς ἰσχυροποιήσει τήν θέσιν αὐτῆς μεταξὺ τῶν κυρίων ναυτιλιακῶν χωρῶν.

2. Ἀποτελέσματα τῆς ἐναντι τῆς κρίσεως πολιτικῆς.

Ἄμεσον ἀποτέλεσμα τῆς ἀσκήσεως τῆς πολιτικῆς ταύτης ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς κατὰ τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ξένας ἀντιδράσεις, ὑπῆρξεν ἡ ἐνίσχυσις τῆς θέσεως τοῦ κρατικοῦ παράγοντος

(1) Κείμενον τοῦ ὑπομνήματος εἰς Ἀρχεῖα Υ.Ε.Ν. Ἀνεδημοσιεύθη εἰς Ν. Χρονικά Νο 560/319/1.10.58 σ. 17 ἐπ.

(2) Συμβούλιον και Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας. Σημειωτέον ὅτι τήν ἐκλογὴν της εἰς τήν Ἐπιτροπὴν Ναυτικῆς Ἀσφαλείας, ἡ Ἑλλάς ἐξασφάλισε τῇ ὑποστηρίξει τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν και ἀφοῦ συνετάχθη μετ' αὐτῶν καταψηφίσασα τήν ὑποψηφιότητα τῆς Λιβερίας και τοῦ Παναμᾶ πρὸς κατάληψιν ἔδρας εἰς τήν ἐπιτροπὴν ταύτην.

(3) Ἀπὸ τοῦ 1957 και ἐντεῦθεν συνήφθησαν ἡ τελοῦν ὑπὸ διαπραγματέυσιν τοιαῦται συμφωνίαι και συμβάσεις μετὰ τριάκοντα περίπου χωρῶν.

(Πηγή: Ἀρχεῖα Υ.Ε.Ν.)

καὶ ἡ προβολὴ τῆς σοβαρότητος τῆς συμβολῆς του εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δημιουργουμένου, οὕτω, προσθέτου κινήτρου, ὑποβοηθοῦντος τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἐπιτυχίαν - ἀνεξαρτήτως τυχόν προσωρινῶν διακυμάνσεων-τῆς πολιτικῆς τῆς ἀποβλεπούσης εἰς τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων.

Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ἐπεβράδυνε τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον χωρητικότητος¹ καὶ προεκάλεσε ἀκύρωσιν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ παραγγελιῶν ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς ναυπήγησιν νέων πλοίων-μὴ δυναμένου νὰ προσδιορισθῇ λόγῳ τῆς κατὰ τὸ πλεῖστον τηρουμένης εἰς τοιαύτας περιπτώσεις μυστικότητος. Ἀπώλεια σημαντικῶν κεφαλαίων ἐπραγματοποιήθη, ἐπίσης, συνεπεῖα μεγάλης καὶ ἀνεπανορθώτου ἐκπτώσεως τῶν ἀξιῶν πολλῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἀγορασθέντων εἰς λίαν ὑψηλὰς τιμὰς. Ἐδοκιμάσθη, ἐπιπροσθέτως, ἡ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας χωρητικότης βαρύτερον ἢ ἄλλαι ναυτιλῖαι, συνεπεῖα ὑψηλοτέρων ποσοστῶν παροπλισμοῦ τῶν πλοίων αὐτῆς.

Εἰδικώτερον, ἐν τούτοις, ὡς πρὸς τὴν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ναυτιλίαν καὶ τὴν ἑλληνικὴν οἰκονομίαν, αἱ ἐκ τῆς κρίσεως προελθοῦσαι μονιμοτέρου χαρακτῆρος ἐπιδράσεις ὑπῆρξαν εὐνοϊκαὶ διότι :

α) Ἐπεταχύνθη μεγάλως ὁ ρυθμὸς νηολογήσεως τῶν πλοίων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, οὕτως ὥστε, ἐντὸς διαστήματος τριῶν ἐτῶν, ἡ δύναμις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὑπερτριπλασιάσθη².

β) Ἐβελτιώθη σοβαρῶς ἡ συγκρότησις τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου :

ι) ἐν σχέσει πρὸς τὴν ποιότητα τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐπιτευχθεῖσης μεγάλης αὐξήσεως τῶν μικρᾶς ἡλικίας πλοίων³.

ii) διὰ τῆς σοβαρᾶς διευρύνσεως τῆς ποσοστιαίας συμμετοχῆς τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς δυνάμεως αὐτοῦ⁴.

(1) Ἐξέλιξις στόλου ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας (σημαῖαι ἑλληνικὴ καὶ εὐκολίας).

1956	8.583.762	κ.ο.χ.
1957	10.598.109	κ.ο.χ.
1958	11.967.794	κ.ο.χ.
1959	12.488.435	κ.ο.χ.

(Στηρίζεται εἰς στατιστικὰς Ν. Χρονικῶν).

(2) Δύναμις ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν στόλου.

1.7.1957	1.563.106	κ.ο.χ.
1.7.1960	4.720.405	κ.ο.χ.

(Πηγή : Τμῆμα στατιστικῆς Υ.Ε.Ν.)

(3) Τὰ πλοία ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἐτῶν καλύπτουν ἤδη 39,8% τοῦ στόλου, ἔναντι 19,1% κατὰ τὸ 1958.

(Πηγή : Υ.Ε.Ν. Τμῆμα στατιστικῆς)

(4) Τὰ δεξαμενόπλοια συμμετέχουν ἤδη κατὰ ποσοστὸν 24,2% τῆς ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος, ἔναντι 12,4% τῆς 31.12.1957.

(Πηγή : ὡς ἔνω)

ιι) διὰ σοβαρᾶς αὐξήσεως τοῦ στόλου τῶν φορτηγῶν πλοίων τῶν διατεθημένων εἰς ἐξυπηρέτησιν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν.

γ) Πραγματοποιεῖται στενωτέρα σύνδεσις τῆς δραστηριότητος τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μετὰ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, διανοιγομένων, ἐντεῦθεν, ὑπὲρ αὐτῆς, ἰδίᾳ μακροχρονίως, δυνατοτήτων περαιτέρω εὐνοϊκῶν ἐξελίξεων.

δ) Προσδίδεται εἰς τὴν χώραν, διὰ τῆς ταχείας ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, πολιτικὴ δύναμις ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν διεθνῶν αὐτῆς σχέσεων, μέλλουσα νὰ ἀξιοποιηθῇ καὶ ὑπὲρ τῶν ἰδιαιτέρων ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Ἄποτελεῖ, ὅθεν, εὐτυχῆ συγκυρίαν ὅτι αἱ ἀπὸ τῆς ἐκδηλώσεως τῆς κρίσεως ἐξελίξεις, σπουδαίως συνέβαλον εἰς τὴν δημιουργίαν συνθηκῶν αἱ ὁποῖαι διευκολύνουν τὴν συγκέντρωσιν ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τοῦ μεγίστου μέρους τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τὴν ἀρτιωτέραν συγκρότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴν ἀνάδειξιν τῆς χώρας εἰς μεγάλην ναυτιλιακὴν δύναμιν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

I

- Ἀγαπητίδης Σ.**- Σύγχρονοι τάσεις ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ- 1939
- Bailey Frajet**- Shipping subsidies- Washington 1951
- Bess J.**- Tanker chartering and management- Amsterdam 1956
- Bonavia M.**- The economics of transport- Cambridge 1949
- Bross St.**- Ocean shipping- Maryland 1956
- Ἐθνικῆς Τραπεζῆς Ἑλλάδος**- Ἡ Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία- 1943
- τῆς αὐτῆς- Οἰκονομικαὶ ἐξελίξεις ἐν Ἑλλάδι- 1956
- τῆς αὐτῆς- Προβλήματα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν τῆς Ἑλλάδος- 1958
- τῆς αὐτῆς- Greek production and export in figures- 1959
- Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν**- Ἡ Ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία
κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτόν- 1946
- Ἐνώσεως Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν**- Facts on Norwegian shipping-
Oslo 1959
- Eversheim Fr.**- Effects of shipping subsidization - Bremen 1958
- Fisser Fr.**- Tramp shipping - Bremen 1958
- G.A.T.T.**- International trade- Geneva 1957
- Georgetown University**- Principal merchant fleets of the world-
Washington 1958
- Γεωργαντοπούλου Ἑλ.**- Διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ - Πειραιεὺς 1953
- τοῦ αὐτοῦ- Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία - Πειραιεὺς 1959
- τοῦ αὐτοῦ- Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ὡς παράγων τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς
χώρας- 1961
- Gripaios Hector**- Tramp shipping - 1959
- Grossman W. C.**- Ocean freight rates - New York 1956
- I.L.O.**- Conditions on ships flying the Panama flag - Geneva 1950

- Καλιτσουνάκη Δ.-** 'Εφημεροσμένη Πολιτική Οικονομία- 'Αθήναι 1957
 τοῦ αὐτοῦ- Probleme des seehandels und der seeschiffahrt griechen-
 lands- Munchen 1957
- Κατσαμπῆ Ν.-** 'Η ἑλληνική φορτηγὸς ναυτιλία - 1940
- Latty J.-** Traité d' économie maritime- Paris 1954
- League of Nations-** London and Mexico model tax conventions - Ge-
 neva 1946
- Mossman F. & Morton N.-** Principles of transportation-N. York 1957
- Lewis A. E.-** Laws relating to shipping and merchant marine - USA
 Printing Office-Washington 1951
- Manthos D.-** The future of the tanker - Bremen 1957
- Marx D.-** International shipping cartels - Princeton 1953
- Mc Dowell and Gibes.-** Ocean transpotation- New York 1954
- Nielsen R.-** Oil tanker economics - Bremen 1959
- Norwegian Government-** Economic survey for 1959
- O.E.E.C.-** Economic conditions in Scandinavian countries - 1955
- O.E.E.C.-** Maritime transport, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959
- O.E.E.C.-** Reports on the freight market
- O.E.E.C.-** Report on the flag discrimination- Paris 1958
- O.E.E.C.-** Study on the expansion of the flags of convenience- Paris 1958
- O.E.E.C.-** Europe's need for oil- Paris 1958
- O.E.E.C.-** Subventions du gouvernement Japonais- Paris 1959
- O.E.E.C.-** L' Europe et l' économie mondiale- Paris 1959
- Ourent & Some A.-** Trends in inter-war trade and shipping-Bergen 1949
- Παπαμιχαλοπούλου Δ.-** 'Εκθεσις περὶ τῆς ναυτικῆς πίστεως - Εισήγησις εἰς
 'Επιτροπὴν 'Εμπ. Ναυτιλίας
 τοῦ αὐτοῦ- Τὸ Κράτος καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία-'Αθήναι 1925
 τοῦ αὐτοῦ- 'Εμπορικὴ Ναυτιλία- 'Αθήναι 1947
- Πεπραγμένα τῆς 'Επιτροπῆς ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας-** 1930
- Ποταμιάνου Α.-** Συμβολὴ εἰς τὴν μελέτην τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος-
 'Αθήναι 1945
- Shipping Institute Bremen-** Facts and figures about shipping etc.- 1959
- Svendsen A.-** Sea transport and economics- Bremen 1958
- Thornton R.-** British shipping- Cambridge 1945
- Τραπέζης 'Ελλάδος-** 'Η 'Ελληνικὴ Οικονομία, 1957, 1958, 1959
- U.N.O.-** Economic survey of Europe, 1956, 1957, 1958, 1959

- U.N.O.-** World economic survey, 1956, 1957, 1958, 1959
- U.S.A. Department of Commerce** subsidies-Washington 1958
- U.S.A. War Shipping Administration.-** Comparative analysis of the rates etc of marine personnel- Washington 1944
- U.S.A. Marine Administrator's** report on status of flag discrimination by ten nations- Washington 1959
- U.S.A. Department of Commerce.-** Control of ocean freights in foreign trade- 1948.

II

- American Bureau of shipping.-** Annual reports.
- British Petroleum Co.-** Statistical reviews of the world oil industry, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959
- British trade facility Act-** 1921
- British chamber of shipping.-** Annual reports
- British merchant shipping Act-** 1894
- Davies & Newman Ltd.-** Reports on world tanker fleet
- Ἐφημερίς τῆς Κυβερνήσεως-** 1930 - 1959
- Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς Λονδίνου-** Ἀρχεῖα 1941-1953
- Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν-** Ἐτήσια ἐκθέσεις πεπραγμένων 1945 - 1958
- Institute of shipping research, Bremen.-** Στατιστικοὶ πίνακες
- Jacobs J.-** World's tanker fleet reviews
- Lloyds's register of shipping-** Annual reports
τοῦ αὐτοῦ- Statistical tables
τοῦ αὐτοῦ- Statistical summaries
- Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος-** Ἐτήσια ἐκθέσεις
Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς ἐν Ν. Ὑόρκη- Ἀρχεῖα.
- Ναυτιλιακαὶ καὶ οἰκονομικαὶ ἐφημερίδες καὶ περιοδικὰ ἑλληνικὰ καὶ ξένα**
- Netherlands shipping Act-** 1909
- Στατιστικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος-** 1951- 1957
- Shell survey of activities-** 1957- 1959
- Shipbuilder's Council of America.-** Στατιστικὰ στοιχεῖα.
- U.S.A. Department of Labor.-** The earnings and employment of seamen on U.S. flag ships - 1957

- U.N.O.-** Statistical yearbooks
U.N.O.- Monthly bulletin of statistics
U.N.O.- Annual bulletin of transport statistic for Europe
Y.E.N.- 'Αρχεῖα Διευθύνσεων Μελετῶν καὶ Ν.Ε.Ε.
Y.E.N.- Δελτία Νόμων καὶ Διαταγμάτων 1934-1957
Y.E.N.- Τριμηνιαῖον στατιστικὸν δελτίον
Y.E.N.- Πεπραγμένα ἐτῶν 1952-1959
Westinform shipping reports