

ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ. Σ. ΕΛ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΝΩΤΑΤΗΣ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ
ΑΔΕ: Αριθ. 958-9 ^ο
Χρονολογία 21-6-62

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

(ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ)



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
Α° ΕΙΣ.	73787
Σ° ΕΙΣ.	
Ν.	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	



00173787

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1959
ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΑΔΕΛΦΩΝ Ι. ΛΙΟΝΤΗ

Γνώμαι διατυπούμεναι ἐν τῷ παρόντι, ἐπὶ ζητημάτων πολιτικῆς θανάτι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι ἀτομικαὶ γνώμαι τοῦ γράψαντος, μὴ συνδεόμεναι ἀπαραιτήτως πρὸς τὰς κατευθύνσεις πολιτικῆς τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος
Βιβλιογραφία - Βοηθήματα

Σελ. 7
Σελ. 9

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Σπουδαιότης τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς - Οικονομική - Ἐκπαλιτιστική - Σύγκρισις τῶν μέσων μεταφορᾶς - Σύγχρονοι τάσεις τοῦ διεθνούς ἐμπορίου - Αὐξουσα συμμετοχὴ ὑγρῶν καυσίμων - Περιορισμὸς Εὐρωπαϊκοῦ ἐμπορίου - Φορτία διακινούμενα ἀπὸ θαλάσσης - Ὁμοιότης - Γενικά - Φορτία ἀπαιτούμενα ψύξιν - Ὑγρὰ καύσιμα - Ἀνάπτυξις τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν - Μεγάλαι θαλάσσιαι ὁδοὶ μεταφορῶν.

Σελ. 17 - 44

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

Σύγχρονος ἐξέλιξις τοῦ πλοίου, τῶν μηχανῶν καὶ καυσίμων - Πλεονεκτήματα τοῦ πετρελαίου - Μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως, πλεονεκτήματα αὐτῆς - Ἀεριοστρόβιλος - Προοπτικαὶ διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας εἰς τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων - Οικονομικὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν τεχνικῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων - Πλεονεκτήματα μεγάλης ταχύτητος - Πλεονεκτήματα τοῦ μεγάλου πλοίου καὶ μειονεκτήματα αὐτοῦ.

Σελ. 45 - 62

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Αἴτια διαχωρισμοῦ τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας - Κατηγορίαι πλοίων - Ἐπιβατηγὰ - Φορτηγὰ πλοία γραμμῶν - Ἐλεύθερα φορτηγὰ - Διεξαμεινόπλοια - Πλοία ἐδικῶν φορτίων - Σιδηρομεταλλευμάτων - Bulk Carriers - Πλοία βοθητικῆς ναυτιλίας - Χαρακτηριστικὰ τῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων ἐκάστης τῶν κατηγοριῶν τούτων.

Σελ. 63 - 82

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Γενικά αἴτια προκαλοῦντα διαφοροποίησιν τῆς ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν κατὰ τομεῖς - Μεταφοραὶ ἐπιβατῶν - Μεταβολαὶ προκληθεῖσαι ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου - Φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν - Στοιχεῖα προσδιορίζοντα τὴν ἔννοιαν αὐτοῦ -

*Επιβαρύνσεις της έκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων γραμμῶν - Ἐσωτερικὴ ὀργάνωσις τῶν μεταφορῶν διὰ βρομολογημένων πλοίων - Διασκέψεις - Προέλευσις - Σκοποὶ - Μέσα ἐπιτεύξεως σκοπῶν - Deferred rebates - Dual System - Ἀποτελεσματικότης τῶν διασκέψεων - Ἐπιχειρήματα ὑπὲρ καὶ κατὰ τῶν διασκέψεων - Σύγχρονος μορφή ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν - Μεγάλαι οικονομικαὶ μονάδες - Πλοικετήματα αὐτῶν - Ἐπιχειρηματικὴ συγκέντρωσις.

Σελ. 83 - 117



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡῶΝ

ΔΙ' ΕΛΕΥΘΕΡῶΝ ΦΟΡΤΗΓῶΝ ΠΛΟΙῶΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙῶΝ

*Ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοία - Προορισμός - Χαρακτηριστικὰ τῆς έκμεταλλεύσεως αὐτῶν - Ἀστάθεια ἀπασχολήσεως - Περιοδικότης τῶν μεταφορῶν, αἰτία καὶ ἀποτελέσματα - Ἀνάγκη χαμηλοῦ κόστους - Περιορισμός τῆς ἐργασίας τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν - Αἰτία - Πλοία βιομηχανικῶν μεταφορῶν - Ἐξίλιξις χωρητικότητος ἐλευθέρου φορτηγοῦ καυτιλίας - Δεξαμενόπλοια - Μεταπολεμικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων - Αἰτία καὶ ἀποτελέσματα αὐτῶν - Σημασία τῆς διόρυγος Σουέζ διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίων - Ἴδιομορφία μεταφορῶν πετρελαίων - Συμμετοχὴ μεγάλων συγκροτημάτων παραγωγῆς πετρελαίων - Βαθμὸς καὶ συνέπειαι - Συγγένεια συνθηκῶν έκμεταλλεύσεως δεξαμενόπλοια, ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ πλοίων σιδηρομεταλλευμάτων.

Σελ. 118 - 136



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ ΝΑΥΛῶΝ

Γενικά χαρακτηριστικὰ λειτουργίας - Σχέσις ὄγκου μεταφορῶν καὶ προσφερομένης χωρητικότητος - Διαμόρφωσις τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων - Τρόπος λειτουργίας μηχανισμοῦ τῆς παγκοσμίου ἀγορῆς ναύλων πρὸς ἕξις ὀρρότησιν προσφορᾶς καὶ ζήτησεως χωρητικότητος - Γενικαὶ καὶ εἰδικαὶ παράγοντες ἐπηρεάζοντες τὰς ἐπὶ μέρους τιμὰς τῶν ναύλων - Ναῦλοι ἐλευθέρων φορτηγῶν, Bulk Carriers καὶ Δεξαμενόπλοια - Κλίμακες ναύλων μεταφορῶν πετρελαίων - Παραπλοισμός τῶν πλοίων - Σκοπὸς καὶ σημασία αὐτοῦ - Δαπάναι παραπλοισμοῦ - Ναῦλοι φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν - Συνέπειαι τῆς λειτουργίας τοῦ θεσμοῦ τῶν διασκέψεων - Ἀβυσματὸς παραπλοισμοῦ τῶν βρομολογημένων φορτηγῶν πλοίων - Σχέσις ναύλων καὶ τιμῶν πλοίων - Διακυμάνσεις τιμῶν πλοίων - Ναυτιλιακαὶ κρίσεις - Αἰτία - Μέσα ἀντιμετωπίσεως αὐτῶν.

Σελ. 137 - 170

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΒΔΟΜΟΝ

ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΕΥΝΟΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΑΥΤΗΣ

Σημασία τῆς ναυτιλίας - Οικονομική - Ἐθνικοπολιτικὴ - Δημοσιονομικὴ - Πολιτικὴ - Σημασία τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν Ἑλλάδα - Συνθήκαι εὐνοούσαι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς

ναυτιλίας - Μορφολογία του εδάφους - Έθνικόν εμπόριον - Πτωχεία εδάφους - Πτωχαί χώροι οι μεγαλύτεροι πλοιοκτήται - Ύψηλή ανταγωνιστική Ικανότης.

Σελ. 171 - 186

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΟΓΔΩΟΝ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Το άτομον και η κοινωνία - Κοινωνική αποστολή του συγχρόνου Κράτους - Έλευθερία οικονομικής δράσεως του ατόμου - Σημασία - Όρια αυτής - Βάσεις ἐφ' ὧν δεόν να ἐρείθεται ἡ διαμόρφωσις σχέσεων Κράτους καὶ ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν - Ἰσότης σημαίων - Διάκρισις σημαίων - Αἰτία ἀσκήσεως πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας - Μέθοδοι διακρίσεως σημαίας - Οικονομικαὶ συνέπειαι διακρίσεως σημαίας - Κρατικὴ μέριμνα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας - Μέτρα οικονομικῆς ἀρωγῆς - Δημοσιονομικὰ μέτρα - Διοικητικὰ μέτρα.

Σελ. 187 - 221

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΑΤΟΝ

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σκοπὸς ἰρεύνῃς τοῦ κόστους - Διασχέρησις προσδιορισμοῦ - Κύρια δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου - Τόκος διατεθέντος κεφαλαίου καὶ ἀπόσβεσις - Γενικά ἐξοδα - Δαπάναι ἀσφαλίσεως - Πληρώματος - Ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων - Καυσίμων καὶ λιπαντικῶν - Λιμένων καὶ φορτίου - Συμβολή ἐκάστης τούτων εἰς τὸ ἕλκος τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως - Ναυτικὴ ἔργασία - Ἴδιομορφία - Συμβολή εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐπιχειρήσεως - Σημασία τῆς ἀρτίως ἐκπαιδεύσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ - Συνδικαλισμὸς ἢ σημασία καὶ εὐθύναι του - Συλλογικαὶ συμβάσεις - Ἀνάγκη συνεργασίας πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων - Τάσεις πρὸς ομοίωμορον διεθνῶς ρύθμισιν τῶν θεμάτων ναυτικῆς ἔργασίας.

Σελ. 222 - 246

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ

ΛΙΜΕΝΕΣ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Οἱ λιμένες καὶ ἡ ναυτιλία - Προϋποθέσεις ἀναπτύξεως αὐτῶν - Σημασία τῆς ἐνδο-χώρου καὶ ἐπιδρασις αὐτῆς ἐπὶ τῆς ὀργανώσεως τοῦ λιμένος - Σημασία βοθείας ἐισχωρήσεως τῶν πλοίων διὰ πλωτῶν ὁδῶν εἰς τὴν ξηρὰν - Ἐμπορευματικὴ κίνησις καὶ ἐξοπλισμὸς τῶν λιμένων - Συστήματα ὀργανώσεως τῶν λιμένων - Ὡς πρὸς τὸν τρόπον διοικήσεως - Ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν - Ὡς πρὸς τὴν βασμολογικὴν μεταχείρισιν τῶν φορτίων - Ἐλεύθεροι λιμένες καὶ ζῶναι - Σημασία τοχείας φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων - Αἰτία καθυστερήσεων - Συνέπειαι ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων - Μέσα θεραπείας - Καταβαλλόμεναι προσπάθειαι - Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία - Γενικά χαρακτηριστικὰ αὐτῆς - Σύνδεσμος μετὰ τῆς ἑμπορικῆς ναυτιλίας - Ὀργάνωσις ναυπηγικῆς παραγωγῆς - Τυποποιήσις - Μεθοδικοποιήσις - Prefabrication - Τιμὰι ναυπηγούμενων πλοίων - Παράγοντες ἐπιδρώντες ἐπ' αὐτῶν.

Σελ. 247 - 277

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΔΕΚΑΤΟΝ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

Καινές ασφαλείας ναυσιπλοίας και επίβρασις επί έκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων - Νηογνώμονες - Σκοπὸς - Δικαιοδοσία - Lloyd's Register of Shipping and British Corporation - Κύριαι κλάσεις αὐτοῦ - Λοιποὶ Νηογνώμονες - Ἑλληνικὸς Νηογνώμων - Γραμὴ Φορτώσεως - Σκοπὸς καὶ σημασία αὐτῆς - Ναυτικαὶ Ἀσφάλειαι - Ὁργάνωσις - Ἀντικείμενον - Ἰδιοτυπία ναυτικῆς ασφαλείας - Ὁργανισμὸς Lloyd's - Ἐπιτελούμενον ἔργον - Ἀντικείμενα θαλασσίας ασφαλείας - Καλυπτόμενοι κίνδυνοι, δλικῆς μερικῆς ἀπωλείας - Ἐνέργεια τῆς ασφαλείας - Βασικαὶ ὁροὶ ἐφ' ὧν ἐβράζεται - Ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον - Ὅροι τοῦ Ἰνστιτούτου Ἀσφαλιστῶν Λονδίνου καὶ ἐρμηκία αὐτῶν - Κατηγορίαι συμβολαίων ασφαλείας - Οἰκονομικὸς σκοπὸς τῆς ασφαλείας - Ἐπιθαλάσσιος ἀρωγὴ - Ὅροι εἰσπόντες ταύτην - Ἀσφαλιστικοὶ Συνεταιρισμοὶ - Ὁργάνωσις καὶ σκοπὸς αὐτῶν.

Σελ. 278 - 315

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΩΔΕΚΑΤΟΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ - ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ναυλομίσται - Ναυλοσύμφωνον - Τύποι ναυλοσυμφώνων - Διακρίσεις - Ναυλοσύμφωνα κατὰ ταξείδιον, χρονίᾳ ναυλώσεως, πλοίου γυμνοῦ - Κύριοι ὅροι ἐκάστου καὶ ἐρμηκία αὐτῶν - Ναύλος - Χρόνος καταβολῆς αὐτοῦ - Μονάδες καθορισμοῦ τοῦ ναύλου ὁμοειδῶν καὶ γενικῶν φορτίων - Advance Freight - Back Freight - Dead Freight - Φορτωτικὴ - Σκοπὸς αὐτῆς - Κύριοι ὅροι αὐτῆς - Φορτωτικαὶ γραμμῶν - Φορτωτικὴ συνεχείας - Μεταβίβασις φορτωτικῆς - Πρακτορεύσεις ἐρομολογημένων πλοίων - Ὁργάνωσις πρὸς ἐξέυρεσιν φορτίων - Πράκτορες ἀποστολῶν - Σημασία τῆς πρακτορεύσεως - Καθήκοντα τοῦ πράκτορος - Πρακτορεύσεις ἐλευθέρων φορτηγῶν - Στοιβασία φορτίων καὶ οἰκονομικὴ σημασία αὐτῆς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Σελ. 316-356

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Προλογίζων τὴν ἔτι 1953 ἐκδοθεῖσαν ὑπὸ τὸν τίτλον «ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ» συγγραφὴν μου, ὁ Ἀντιναύαρχος Λ.Σ. ἔ.ἀ. κ. Β. Σκαρπέτης, προσέδωκεν εἰς αὐτὴν τὸν τίτλον τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας. Τὸ ἀνά χεῖρας ἔργον δημοσιεύεται ὑπὸ τὸν τίτλον τοῦτον.

Ἐὰν ἡ πολιτικὴ οἰκονομία, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς ἐφηρμοσμένης οἰκονομικῆς, ὀρισθῆ ὡς ἡ μελέτη καὶ γνῶσις τῶν ὄρων καὶ μεθόδων τῆς ἀνθρωπίνης ἐνεργείας, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς ἐπιτεύξεως παραγωγικοῦ ἀποτελέσματος, ὡς Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία, θὰ νοηθῆ ὁ κλάδος ἐκεῖνος τῆς οἰκονομικῆς Ἐπιστήμης, ὁ ἐρευνῶν τὴν ἀνθρωπίνην δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα τῶν διὰ θαλάσσης συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, ἐπὶ τῷ τέλει προσδιορισμοῦ τῶν ὀρισταμένον σχετικῶν ἀναγκῶν καὶ ἀναζητήσεως τῶν μεθόδων καὶ μέσων πρὸς πληρεστέραν ἱκανοποίησιν αὐτῶν.

Ἡ οἰκονομικὴ θεωρία διαχωρίζεται, κατ' ἀρχήν, παρ' ἡμῖν, ὡς καὶ εἰς ἄλλας χώρας, τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς. Ὁ διαχωρισμός, παρὰ ταῦτα, δὲν δύναται νὰ εἶναι ἀπόλυτος, καθ' ὅσον ἡ οἰκονομικὴ γνῶσις εἶναι συνηφεσμένη πρὸς τὴν δρᾶσιν. «Ἀμφότερα ἀποτελοῦν — ὡς ὁ Καθηγητὴς μου κ. Δ. Καλιτσονάκης εἰς τὴν «Ἐφηρμοσμένην Πολιτικὴν Οἰκονομίαν» του (4η ἔκδοσις - 1957) παρατηρεῖ — σύνολον συστηματοποιημένων γνώσεων, ἀναφερομένων εἰς τὸ αὐτὸ ἀντικείμενον, θεωρούμενον ὅμως ἀπὸ διαφόρου σκοπιᾶς». Ὁ καθορισμός τῶν μέσων καὶ μεθόδων, δι' ὧν ἐπιδιώκεται ἡ οἰκονομικὴ πρόοδος εἴτε ἐν τῇ γενικότητι αὐτῆς εἴτε ἐν τῷ πλαισίῳ συγκεκριμένου κλάδου τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς, καθίσταται πληρέστερος καὶ περισσότερο ἀποτελεσματικὸς, ὅταν ἡ χάραξις τῶν κατευθυντηρίων γραμμῶν τῆς δράσεως, ἐδράζεται ἐπὶ πλήρως γνώσεως τῆς οἰκονομικῆς πραγματικότητος. Ἡ ἀποψις αὕτη εἶναι ἰδιαιτέρως ἰσχυρὰ ὡς πρὸς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Τινὲς τῶν παραγόντων, τῇ συνδρομῇ τῶν ὁποίων διαμορφοῦται τὸ περιβάλλον ἐντὸς τοῦ ὁποίου ἐκδηλοῦται ἡ οἰκονομικὴ ἐνέργεια εἰς τὸν κλάδον τῶν διὰ θαλάσσης συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, εἶναι οἰκονομικοτεχνι-

κῆς μορφῆς, ἀναφέρονται δὲ εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ μέσον δι' οὗ αἱ μεταφοραὶ καὶ συγκοινωνίαι διεξάγονται. Ἀπαραίτητος, ὅθεν, καθίσταται ἡ μελέτη ἀπόψεων τινῶν τοῦ πλοίου, ὡς προϊόντος τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τέχνης, συνδεομένων ἀμέσως πρὸς τὸ παρ' αὐτοῦ ἀποδιδόμενον οἰκονομικὸν ἔργον.

Ἡ Οἰκονομικὴ Πολιτικὴ, μολοντί ἀποκλείουσα τὸν ἐμπειρισμὸν, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐθνικοῦ πλοῦτου καὶ εἰς ἐξυπηρέτησιν συγκεκριμένων ἀναγκῶν, δὲν παραμελεῖ, τὴν γνῶσιν τῶν ἐκ τῆς πράξεως διαμορφουμένων εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν καταστάσεων καὶ συνθηκῶν. Ἀνάλογος εἶναι ἡ ἐν τῷ παρόντι ἀκολουθουμένη γραμμὴ, σὺν ἄλλοις, ἐπιδιώκουσα τὴν εἰρύτεραν δυνατὴν γνωστοποίησιν, τῶν ἐν γένει συνθηκῶν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ὁποίων διεξάγεται τὸ ἔργον τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν καὶ ἀναπτύσσεται ἡ ἐθνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἐπὶ σκοπῷ πληροτέρας κατανοήσεως τῆς συμβολῆς αὐτῆς, εἰς τὴν καθόλου οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας.

Ἐλπίζω ὅτι τὸ ἔργον τοῦτο - νέον τῇ οὐσίᾳ - θὰ παράσχη τὸ μέσον πρὸς πλήρη προσανατολισμὸν - ἀπὸ ἐπιστημονικῆς καὶ πρακτικῆς πλευρᾶς - ἐπὶ τῶν συνθηκῶν δράσεως τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ θὰ ἀποτελέσῃ περαιτέρω συμβολὴν τοῦ γράψαντος, εἰς τὴν ἱκανοποίησιν τῆς ἀνάγκης πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς παρ' ἡμῖν οἰκονομικῆς ναυτιλιακῆς βιβλιογραφίας.

ΕΛ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Abel, W. - The Ship and her work - London 1923.
- Abrey Rees, W.C. - Shipmasters business companion - Glasgow 1951.
- American Maritime Council. - Foreign trade and shipping - N. York - London 1945.
- Anderson & Harrison. - The tanker in practice - London 1936.
- Anderson, R. - The merchant marine and the world frontiers - N. York 1945.
- Anduze - Paris G. - Le Systeme des Conférences de ligne - La Marine Marchande en 1952.
- * Αποκορίτου Ε. - Διεθνείς Συγκοινωνίες και Μεταφορές - Αθήνα 1953.
- Bailey - Prajer. - Shipping Subsidies - Washington 1951.
- Bartlet, H. Mayse. - A history of the merchant navy - London 1937.
- Basset - Lawke & Holland, E. - Ships and men - London 1946.
- Bates, L. - The merchant shipping service - London 1945.
- Beck, E. St. - The Ship - How she works - Chatham 1955.
- Berguido C. - Manual for Masters and Seamen on Panamanian Ships - 1949.
- Bess, J. - Chartering and Shipping Terms - The Hague 1951.
- » - Tanker Chartering and Management - Amsterdam 1956.
- Bonavia, M. R. - The economics of transport - Cambridge 1949.
- Bowen, P.C. - Ships we see - London 1922.
- » - Ships for all - London 1922.
- Bown, A. & Dove, C. - Port operation and administration - London 1950.

- B o w n, H.A. - Port Economics - London 1953.
- British Petroleum Co.-Statistical Review of the world Oil Industry - 1955-1957.
- Bross, St. R. - Ocean Shipping - N. York 1956.
- Calvin, E.C. & Stuart, E.C.-The Merchant Shipping Industry - N. York 1925.
- Cargardel, H.- Importance de la Marine Marchande dans l' économie nationale - La Marine Marchande 1951.
- Chatterton, E.K.-The Mercantile Marine - London 1933.
- Chevalier, J.-Doctrines Economiques - Paris 1945.
- Clapham, J.H.- Navigation Laws 1849 - 1933.
- Cloarec, H.-La Marine Marchande - Paris 1949.
- Chorley, Lord & Giles O.C.- Shipping Law - London 1950.
- Colinvaux, R.-Carver's Carriage of Goods by Sea - London 1957.
- Course, A.C.-The Merchant Navy To-day - Oxford 1956.
- Cunningham, B.-Port Economics - London 1927.
- Dobb, M.- Wages - Cambridge 1948.
- Dover, V.- The principles of marine insurance - London 1951.
- * - Analysis of marine and other insurance clauses - London 1950.
- Dover, V.- The shipping industry - London 1949.
- * - Elements and Practice of Marine Insurance-London 1951.
- Duff, P.- British ships and shipping - London 1949.
- Dunn, L.- The World's Tankers - N. York 1956.
- Ενώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. - Ἐκθέσεις Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐτῶν 1949 - 1957.
- Ενώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.- Ἐκθέσεις πρὸς διακομματικὴν ἐπιτροπὴν ναυτιλίας - Ἀθήναι 1948.
- Eversheim, F.- Effects of Shipping Subsidization - Bremen 1958.
- Fair, M.L.-Port administration in the United States-N. York 1954.
- * & Williams, E.W.- Economics of Transportation - N. York 1950.
- Fayle, E.-A short history of the world's shipping industry - London 1933.

- Fayle, E.-The war and shipping industry - London 1927.
- Fisser, F.-Tramp Shipping - Bremen 1957.
- Garoché, P.-Les marchandises et les conditions de leur transport à bord des navires - Paris 1949.
- Garoché, P.-Stowage, handling and transport of ship cargoes - N. York 1941.
- G.A.T.T.-International Trade 1956 - Geneva 1957.
- Grossman, W.L.-Ocean Freight Rates - N. York 1956.
- Group, (by) of authorities.-The shipbuilding business in U.S.A. - N. York 1948.
- Hardy, A.C.-Seaways and seacrade - London 1927.
- » - Oil ships and transport - London 1933.
- » - World trade - Middlesex 1941.
- » - The book of the ship - London 1946.
- » - Bulk cargoes - London 1926 and 1954.
- » - History of motorshipping - London 1955.
- Haji, S. N.-Economics of shipping - Bombay 1924.
- Harnack.- All about ships and shipping - London 1930.
- Harris, L.C.-Bills of lading - London 1950 and 1953.
- Henderson, Sir Hub.- Supply and demand - Cambridge 1951.
- Holland, R.H. & R.-Slater's Mercantile Law - London 1950.
- Hood, J.-Shipping conferences - Vol. 5, 1955.
- Hough, B.O.-Ocean traffic and trade - Chicago 1920.
- Howe, Leslie.-The merchant service today - London 1951.
- Hurd, H.-Marine Insurance - London 1952.
- Hurd, Sir Arch.-The triumph of the tramp ship - London 1922.
- I. L. O.-Conditions on ships flying the Panama Flag - Geneva 1950.
- Joesten, J.-The Giant Tanker Boom - N. York 1956.
- Jonson, E.-Transport Facilities, Services and Policies - N. York 1947.
- Καλιτσουνακη, Α.-Εφημεροσμένη Πολιτική Οικονομία - Αθήνα 1957.
- * - Probleme des Seehandels und der Seeschiffahrt Griechenlands - Munchen 1957.
- Keate, Henry.-Guide to Marine Insurance - London 1946.

- Kirkaldy, A.-British shipping - London 1919.
- * & Evans, A.-The history and economics of transport - London 1931.
- Κουρμπέλη, Ν.-'Αβαγία καὶ Ναυτικά Ἀσφάλεια - Ἀθήναι 1931.
- Κυθιαξοπούλου, Ι.-The New Greek Shipping Policy - Bremen 1958.
- La Marine Marchande, Ἐδόσεις 1951 - 1957.
- Landon, E.C.-Transportation, N. York 1951.
- Latty, J.-Traité d' Economie Maritime - Tome II - Paris 1954.
- Lederer, E.H.-Port Terminal Operations - N. York 1945.
- Lewis, A.E.-Laws Relating to Shipping and Merchant Marine - U.S.A. Printing Office - Washington 1951.
- Locklin, D. Ph.-Economics of Transportation - Chicago, 1951.
- Low Marston, Sampson. - The British Merchant Navy - London 1938.
- Μαργέτη, Α.-Στοιβαία φορτίων ἐν τοῖς πλοίοις - Ἀθήναι 1937.
- Mance, Sir Osborne & Wheeler, J.-International Sea Transport - London 1945.
- Marx Jr, Daniel.-International Shipping Cartels-Princeton 1953.
- Mc Farland, M.E.-Ship's business - N. York 1944.
- Mc Gillivray, W.-Speed at sea and despatch in Port-London 1948.
- Mc Murray, C. & Creem.-Shipping and Shipbroking - London 1925.
- Ministry of Transport.-Statement on the distribution of tramp shipping subsidy - London 1936.
- Modern Cargo Handling.-Rotterdam 1949.
- Mullins, Hugh A.-Marine Insurance Digest - N. York 1951.
- Nelson's Encyclopedic Library.-Ships and shipping Vol I & II.
- Netherland's Seaports.-1950.
- O.E.E.C.-Europe's Need for Oil - Paris 1958.
- * - Maritime Transport 1954 - 1958.
- Otterson, J.E.-Foreign Trade and Shipping - London 1945.
- Oxford Economic Atlas of the world.-1954.

- Παπαμιχαλοπούλου, Δ.-'Η Έμπορική Ναυτιλία - 'Αθήναι 1947.
 Παπαμιχαλοπούλου, Δ.-Τὸ Κράτος καὶ ἡ Έμπορική Ναυτιλία -
 'Αθήναι 1925.
- Potter, P.-The freedom of the seas - London 1924.
- Paul, R.-Shipping Business Methods - London 1922.
- Πεπραγμένα τῆς Έπιτροπῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας - 'Αθήναι 1931.
- Ποταμιάνου, Φ.-'Η προτιμωμένη ὑποθήκη ἐπὶ πλοίων - "Έκδοσις Κέν-
 τρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν - 'Αθήναι 1959.
- Ποταμιάνου, Φ.-Τὸ φιλέργατικὸν πνεῦμα ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ ('Επιθ.
 Κοινωνικῆς Πολιτικῆς - 1942).
- Robertson, D.H.-The control of industry - Cambridge 1949.
- Robinson, E.A.-Monopoly - Cambridge 1952.
- Rosenthal, Morris.-Techniques of International Trade - N.
 York 1950.
- Rouville, A.D.-Les ports maritimes - 1946.
- Russell Smith, J.-Organization of Ocean Trade.
- Sangstad, J.E.-Shipping and Shipbuilding Subsidies-N. York 1932.
- Sargeant, A.-Modern Dock Operation - London 1938.
- Seaports and hinterlands - 1938.
- Scrutton, Sir Th.-Charter Parties and Bills of Lading - Lon-
 don 1948 καὶ 1955.
- Scrutton, Sir Th.-The contract of affreightment-London 1948.
- Shell Oil Co.-Survey of activities of the Shell and Royal
 Dutch Group of Companies - 1957.
- Shell Oil Co.-'Ανασκόπησις βιομηχανίας πετρελαιοειδῶν 1957.
- Schumer, A.L.-The Elements of Transport - Sydney 1954.
- Siegfried, A.-Suez, Panama et les routes maritimes mondiales -
 Paris 1948.
- Σκαρπέτη, Β.-Ναυτιλία, Μεγάλη Έλληνική Έγκυκλοπαίδεια - Τόμος
 'Ελλάς, σ. 200 ἑπ.
- South Wales Ports - 1948.
- Σπουργίτη, Ν.-Γενική Έιδιωτική Οικονομική - 'Αθήναι 1932.
- Σταμπολῆ, Ν.-Τὸ μέλλον καὶ ἡ ἀποστολή τοῦ Y.E.N. - 'Αθήναι 1945.

- Stevens, Ed.-Shipping Practice - London 1947.
- » -Shipping Terms and Phrases - London 1954.
- Svendensen, A.S.-Changes in the size of ships in the inter-war period - Bergen 1955.
- » Sea Transport and Shipping Economics - Bremen 1958.
- Talbot, E.C.-Ships and the sea - London.
- Taylor L. & Trim, E.-Cargowork - 1946.
- Thornton, R.H.-The British Shipping - London 1945.
- Todd, J.A.-Shipping World - London 1936.
- Turner, H.-The principles of Marine Insurance - London 1948.
- U.N.O.-Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe - 1955-57.
- » -Economic Survey of Europe - 1956 και 1957.
- » -Statistical Yearbook - 1957.
- » -Pattern of world grain transport - 1948.
- » -Yearbook of International Trade Statistics, Vol I & II-1956-57.
- » -World Economic Survey - 1957.
- U.S.A. Department of Commerce. - Control of ocean freights in foreign trade - 1948.
- U.S.A. Department of Commerce.-Essential U.S. foreign trade routes - 1957.
- U.S.A.-Maritime Commission.-Merchant Marine Acts - Washington 1940.
- Verneau, R.L.-Industrie des transports maritimes, vol. 2 - Paris 1903.
- Wissmann, W.R.-The Maritime Industry - N. York 1942.
- Φωτιά, Ν.-Σύστημα Ίδιωτικής Οικονομικής.
- Χαυρίδης, Β.-Αί διά φορηγών πλοίων τακτικά γραμμάι - Αθήναι 1958.
- Χαριτάκης, Γ.-Θεωρητική Οικονομική - Αθήναι 1933.
- Περιοδικά: Άρχεϊον Οικονομικών και Κοινωνικών Έπιστημών-Έπιθεώρησις Έμπορικου Ναυτικού, Ναυτικά Χρονικά, Ναυτιλιακά Νέα, Fairplay, Holland, Journal of Commerce and Shipping Gazette, Lloyd's List, Norwegian Shipping News, Scandinavian Shipping Gazette, Shipping World, Transport and Communications Review (U.N.O.).
- Μελέται και συγγράμματα μνημονεύομενα εις τὰ οικεία μέρη.

ΚΥΡΙΑ ΠΑΡΟΡΑΜΑΤΑ

Σελ. 24	Στιχ.	11	ἀντι «90»	ἀναγν. «70».
» 26	»	28	ὑπόσημ. 13	ἀντι «1936» ἀναγν. «1956».
» 28	Ἰποσ.	20	στιχ.	2 » «1958» ἀναγν. «1955».
» 34	»	38	»	9 » «47 ^{1/2} » ἀναγν. «47 ^{1/2} » ^{*/α} .
» 40	»	56	ἐν τέλει αὐτῆς	προστίθεται «σ. 69».
» 51	»	8	στιχ. 2	ἀντι «SVEN SELEN» ἀναγν. «SVEN SALEN».

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

1. Σπουδαιότης τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.— Ἡ προέλευσις καὶ ἐξέλιξις τῶν μεγάλων πολιτισμῶν τοῦ παρελθόντος, ἐξηγήθη πάντοτε ἀπὸ τὴν συγκέντρωσιν εἰς τινα περιοχὴν, πληθυσμῶν πολὺ μεγαλυτέρων ἐκείνων, εἰς τοὺς ὁποίους ἡ περιοχὴ αὕτη διὰ τῶν ἰδίων τῆς πόρων θὰ ἠδύνατο νὰ ἐξασφαλίσῃ ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν εἰς τρῶφιμα καὶ ἄλλα ἀγαθὰ, τοῦτο δὲ διότι, ἡ προσπάθεια ἀναζητήσεως τῶν ἐλλειπόντων ἀγαθῶν εἰς ἄλλας περιοχὰς καὶ ἐξασφαλίσεως τῶν πρὸς ἀπόκτησιν αὐτῶν, ἀναγκαιούντων μέσων, ὑπῆρξεν πάντοτε, ἡ ὁδὸς ἢ πρὸς τὴν ἐξέλιξιν καὶ τὴν πρόοδον ὁδηγήσασα. Ἡ ὑπερνίκησις τοῦ χώρου καὶ τοῦ χρόνου, διὰ τῆς μεταφορᾶς προσώπων καὶ ἀγαθῶν, ἀκριβέστερον, ταχύτερον, ἀσφαλέστερον καὶ εὐθηνότερον ἀπὸ ὅσον τοῦτο ἐγένετο εἰς τὸ παρελθόν, δημιουργεῖ, πράγματι, ἀποτελέσματα κολοσσιαίας σημασίας διὰ τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολιτισμοῦ.

Τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα ἐκδηλοῦνται εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῶν παραγωγικῶν δυνατοτήτων τῶν διαφόρων περιοχῶν, κέντρων ἢ ἐγκαταστάσεων, διὰ τῆς διακινήσεως τῶν προϊόντων αὐτῶν πρὸς ἄλλας περιοχὰς ὅπου ἡ διάθεσις αὐτῶν εἶναι εὐχερεστέρα ἢ παρουσιάζει μεγαλύτερον οἰκονομικὸν ὄφελος, μὲ συνέπειαν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, τὴν ἀνύψωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν λαῶν τῆς γῆς, ἀλλ' ἐπίσης καὶ τὴν διαμόρφωσιν παγκοσμίων τιμῶν διὰ τὰ βασικὰ προϊόντα. Ἐν' ἄλλοις λόγοις, τὰ μεταφορικὰ μέσα διευρύνουν σταθερῶς τὰ ὄρια τῆς οἰκονομίας, ἐπιπροσθέτως δὲ πᾶσα βελτίωσις αὐτῶν, καθιστῶσα εὐχερεστέραν καὶ περισσότερον ἐντατικὴν τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ τῶν διαφόρων περιοχῶν τῆς γῆς, συνέπειαν ἔχει τὴν ἐξυπηρέτησιν ὁλονὲν εὐρυτέρων

κύκλων προσώπων και περισσότερων κατηγοριών αγαθών.

Υπολογίζεται ότι 80 ο/ο της δραστηριότητας του ανθρώπου εξαρτάται εκ των μεταφορών¹, τοῦτο δὲ σημαίνει ὅτι ἄνευ τῶν μέσων τῆς μεταφορᾶς, θὰ καθίσταντο βεβαίως δυνατὰ οἰκονομικὰ σχέσεις μεταξύ τῶν προσώπων ἢ περιοχῶν, θὰ εἶχαν ὁμοίως αὐτὰι χαρακτηρισμὸν μεμονωμένων καὶ ἐκτάκτων ἐκδηλώσεων.

Εἰς τὴν ἀνάπτυξιν, ἐξ ἄλλου, τοῦ πολιτισμοῦ, ἡ μεταφορὰ συμβάλλει, διότι διευκολύνει τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξύ τῶν λαῶν, φέρει εἰς ἐπαφὴν τὰ ἀπομεμακρυσμένα καὶ μὴ ἐπαρκῶς ἀνεπτυγμένα μέρη μὲ τὰ μεγάλα πνευματικὰ καὶ ἐπιστημονικὰ κέντρα, καὶ διευκολύνει ἀφ' ἑνὸς μὲν τὴν μετάδοσιν τῶν γνώσεων καὶ τῶν αγαθῶν τοῦ πολιτισμοῦ ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν καλλιέργειαν τῶν πνευματικῶν σχέσεων μεταξύ τῶν λαῶν τῆς γῆς. Ἡ ἀνάπτυξις τῶν μεταφορῶν εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία διευκολύνει, ἂν δὲν καθιστᾷ ἀναγκαίαν, τὴν πνευματικὴν ἐπικοινωνίαν καὶ τὴν διάδοσιν τῶν ἰδεῶν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, ἀλλὰ καὶ τῶν διεθνῶν σχέσεων, διότι φέρουσα εἰς ἐπαφὴν τοὺς λαοὺς τῆς γῆς ἐπιτρέπει τὴν πληρεστέραν κατανόησιν τῆς νοστοπρίας καὶ τῆς καθόλου θέσεως αὐτῶν.

Ἡ συμβολὴ τῶν διαφόρων μεταφορικῶν μέσων, δὲν ὑπῆρξεν ἴση εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ κόσμου ἢ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολιτισμοῦ, ἡ κυρία δὲ αἰτία τῆς διαφοροποιημένης αὐτῶν συμβολῆς, εὐρηταί εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν φυσικὴν διαμόρφωσιν τοῦ πλανήτου μας, ἡ ὁποία ἀπὸ τῶν προϊστορικῶν ἡδὴ χρόνων προσέδωκε πρωτεύουσαν σημασίαν εἰς τὸ θαλάσσιον φορεῖον. Τὰ τρία τέταρτα περίπου τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς καλύπτονται ὑπὸ τῶν ὑδάτων—κυρίως τῶν θαλασσίων ὑδάτων. Ὡς ἐκ τούτου τὸ μέγιστον μέρος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου διεξάγεται κατὰ θάλασσαν, περιλαμβάνει δὲ τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς, τὰς σπουδαιότερας τῶν πρώτων ὑλῶν, τὰ πάσης κατηγορίας βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ τὰ καύσιμα.

Ἐπὶ τὰς προεκτεθείσας συνθήκας, εἶναι εὐλόγον ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία κατέχει, ἀνεκάθευ, εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῶν Ἑθνῶν καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολιτισμοῦ, θέσιν κατὰ πολὺ σπουδαιότεραν ἐκείνης τὴν ὁποίαν αἱ ἐργατικαὶ χεῖρες ἢ τὰ κεφάλαια τὰς ὁποίας ἀπασχολεῖ δικαιολογοῦν.

Ὁ ὄγκος, βεβαίως, τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν δὲν ἦτο κατὰ τὸ παρελθόν, οἷος παρουσιάζεται κατὰ τὸν 20ον αἰῶνα. Μόνον ἀπὸ

¹ Camille Rougeron - Ἄρθρον εἰς ἐφημερίδα «Le Monde» τῆς 5 Αὐγούστου 1949.

της εφαρμογής του ατμού ως μέσου κινήσεως των μηχανών του πλοίου και από της εισαγωγής του σιδήρου και του χάλυβος ως υλικού κατασκευής αυτού, κατέστη δυνατή, ή κατά τρόπον οικονομικώς συμφέροντα, εις μεγάλην κλίμακα, μεταφορά όμοειδών φορτίων, τροφίμων, καυσίμων, πρώτων ύλων, αλλά και ή έγκατάστασις τακτικών δρομολογιακών γραμμών άνευ των όποιων θα ήτο αδύνατος ή ανάπτυξις του διεθνούς κατά θάλασσαν έμπορίου υπό την μορφήν την όποιαν γνωρίζομεν σήμερα να έχη τοϋτο. Η σπουδαιότης, έπομένως, των διεθνών θαλασσιών μεταφορών, βαίνει αυξανόμενη, παραλλήλως προς την τεραστίαν βιομηχανικήν ανάπτυξιν του κόσμου, κατά την από του δευτέρου ήμισους του 19ου αιώνος και έντεϋθεν περίοδον.

Η οικονομική ζωή των Έθνών, παρουσιάζει ήδη τοιαύτην άλληλεξάρτησιν ώστε υπό τό καθεστώς της συναλλακτικής οικονομίας, τό διεθνές κατά θάλασσαν έμπόριον, έχει άποβή παράγων έπηρεάζων την καθημερινήν ζωήν εκατοντάδων εκατομμυρίων προσώπων. Τοϋτο, κυρίως, όφείλεται άφ' ενός εις την άνισον μεταξύ των Ηπειρών και γεωγραφικών έν γένει περιοχών, κατανομήν του φυσικού πλούτου, ίδια των βασικών πρώτων ύλων, τροφίμων και καυσίμων και άφ' έτέρου εις τόν διάφορον βαθμόν της πνευματικής και τεχνικής αναπτύξεως των διαφόρων χωρών ως έκ των όποιων διαφοροποιούνται όχι μόνον αι προς ίκανοποίησιν άνάγκαι, αλλά και αι δυνατότητες αξιοποιήσεως των φυσικών πλουτοπαραγωγικών πηγών. Αμφότεροι οι παράγοντες οϋτοι προκαλούν την κατά χώρας διάφορον σύνθεσιν των συντελεστών της παραγωγής και την διαμόρφωσιν παρ' έκάστη κοινωρία συνθηκών εύνοουσών την έξειδικευσιν και ανάπτυξιν της παραγωγής εις τά είδη εκείνα προς τά όποια προσιδιάζουν καλλίτερον ή σύνθεσις των συντελεστών της παραγωγής και άλλοι ειδικοί παράγοντες. Έξ άλλου ή ανάπτυξις των μεταφορικών μέσων και ίδια του κυριωτέρου έξ αυτών—του πλοίου, συνέπειαν έχει την επίτασιν της έκ φύσεως ύφισταμένης άνισότητος μεταξύ των κατά περιοχάς έγκατεστημένων πληθυσμών έν συσχέτισει προς τά διατιθέμενα παρ' αυτών αγαθά, διότι διευκολύνει τόν πολλαπλασιασμόν των μεγάλων συνοικισμών μακράν των παραγωγικών τόπων και την δημιουργίαν μεγάλων βιομηχανικών κέντρων μακράν των κέντρων παραγωγής των βασικών πρώτων ύλων ή των αναγκαιούντων διά την λειτουργίαν αυτών καυσίμων.

Συνεπεία της τοιαύτης εξέλιξεως, αυξάνεται ή εξάρτησις των καθ' έκαστα περιοχών από τας ύπερποντίους μεταφοράς τροφίμων, πρώτων ύλων και καυσίμων, ένώ έξ άλλου εις πλείστας περιπτώσεις, μέρος μόνον της γεωργικής ή βιομηχανικής των διαφόρων χωρών, ένιοτε μι-

κρόν μόνον ποσοστόν αὐτῆς, προορίζεται διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἰδίων αὐτῶν καταναλωτικῶν ἀναγκῶν. Ὁ κύριος ὄγκος προορίζεται πρὸς ἐξαγωγήν. Συνηθέστατα, αὐτὴ ἀκόμη ἢ διδομένη εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς κατεύθυνσις, στηρίζεται ἐπὶ τῶν προτιμήσεων καὶ ἀναγκῶν τῶν πέραν τῶν θαλασσῶν καταναλωτικῶν ἀγορῶν καὶ ἀποβλέπει εἰς τὴν ἱκανοποίησιν αὐτῶν.

Τὸ διεθνὲς κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον, ἔπαυσεν, ἐν ἄλλοις λόγοις, νὰ ἀφορᾷ τὴν ἀνταλλαγὴν δευτερευούσης σημασίας, ἰδίᾳ πολυτελῶν, ἀγαθῶν καὶ ἀπέβη εἰς τεράστιος οἰκονομικὸς μηχανισμὸς, ἀπὸ τὴν ὁμαλὴν λειτουργίαν τοῦ ὁποῖου, ἐξαρτᾶται ὄχι μόνον ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν Ἐθνῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ ὑπαρξίς ἑκατομμυριῶν ἀνθρώπων, ἀφοῦ τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς, καταλέγονται μεταξὺ τῶν σπουδαιότερων ἀντικειμένων τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον ἀποτελεῖ, ἐν συμπεράσματι, ζωτικωτάτην ἀρτηρίαν, ἢ διακοπὴ τῆς ὁποίας, ἀν ποτὲ ἡδύνατο νὰ συμβῆ θὰ ἐπέφερε βεβαίαν τὴν οἰκονομικὴν κατάρρευσιν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ κόσμου. Ἡ προοπτικὴ αὕτη ἀναφέρεται εἰς τὴν διὰ θαλάσσης, εἰς μεγάλην κλίμακα, μεταφορὰν τῶν βασικῶν πρώτων ὑλῶν, τροφίμων, καυσίμων καὶ βιομηχανοποιημένων προϊόντων. Οὐσιῶδες εἶναι—βεβαίως—καὶ τὸ ἔργον τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν. Ἀλλὰ καὶ ἐάν ποτὲ αὕτη διεκόπτετο, ἡ ζημία δὲν θὰ ἦτο ἀνεπανόρθωτος, ὑπαρχούσης μάλιστα τῆς ἀεροπορικῆς συγκοινωνίας. Διακοπὴ δὲ τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς πρώτων ὑλῶν, τροφίμων, καυσίμων καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων, θὰ ἐπέφερον αὐτόχρημα παράλυσιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν ἔθνῶν καὶ κατάρρευσιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

2. Πλεονεκτήματα τῆς Θαλασσίας μεταφορᾶς.—Ἐξαιρουμένων τῶν περιοχῶν τῶν δύο γεωγραφικῶν πόλων, εἶναι σήμερον δυνατὴ ἢ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ ἐπιβατῶν καὶ φορτίων εἰς οἰανδήποτε ἀπόστασιν, εἰς μεγάλας δὲ καὶ ὀλονὲν ἀύξανόμενας ποσότητας ἢ ἀριθμούς. Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι τὴν μεγίστην συμβολὴν εἰς τὴν ὑπερνίκησιν τῶν ἀποστάσεων, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν διακίνησιν ἀγαθῶν, παρέσχεν ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ εἰς αὐτὴν ὀφείλεται ἡ συντελεσθεῖσα διαμόρφωσις παγκοσμίων τιμῶν διὰ τὰ βασικὰ τρόφιμα, τὰς κυριωτέρας πρώτας ὕλας καὶ τὰ καύσιμα. Τὸ πλοῖον ἦτο καὶ παραμένει τὸ κύριον μέσον διενεργείας τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Κατὰ προσέγγισιν θοοῖο τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου διενεργεῖται διὰ θαλάσσης¹. Ἀντι-

¹ Κατὰ τὸ 1956, αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ ἀνήλθον εἰς 2.000.000 ἑκατομμύρια μιλιομετρικοὺς τόνους φορτίου, ἐναντι 1.000 ἑκατομμυρίων φορτίου μεταφερθέντος δι' ἀέρος (Bulletin of Statistics - U.N.O.).

θέτως, ή συμβολή του εις τήν διακίνησιν τών έπιβατών περιορίζεται σόν τῷ χρόνῳ, λόγω τοῦ σταθερώς έντεινομένου συναγωνισμού έκ μέρους τών αεροπορικῶν μεταφορών.

✓ Ὡς θεμελιώδη κριτήρια τῆς αξίας έκάστου τών μέσων μεταφορᾶς δύνανται νά θεωρηθοῦν ὁ παρεχόμενος παρ' αὐτῶν βαθμός ασφαλείας, ή ταχύτης καί κανονικότης μεθ' ἧς ένεργεῖται ή μεταφορά, ή Ικανότης πρὸς μαζικὴν μεταφορὰν προσώπων ή φορτίου καί τέλος ή τιμή τοῦ ναύλου.

Ἡ σύγκρισις τῶν χειρσαίων καί έναερίων μέσων μεταφορᾶς πρὸς τὸ πλοῖον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὡς ἄνω κριτηρίων, καταδεικνύει ὅτι τὸ τελευταῖον ταῦτο, πολλαπλῶς πλεονεκτεῖ τῶν ἄλλων μέσων μεταφορᾶς.

Βεβαίως αἱ ταχύτητες τοῦ σιδηροδρόμου, τοῦ αὐτοκινήτου ἀκόμη δέ περισσότερον τοῦ αεροπλάνου, εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλύτεραι τῆς τοῦ πλοίου — ἐνίστε πολλαπλάσιαι αὐτῆς. Ἐάν ἐν τούτοις ή ταχύτης συσχετισθῇ πρὸς τὸν ὄγκον τοῦ παραγομένου μεταφορικοῦ ἔργου, τὸ πλοῖον καί πάλιν πλεονεκτεῖ.

Ἐξ ἄλλου τὸ πλοῖον ἦτο καί παραμένει τὸ εὐθηνότερον μέσον μεταφορᾶς, ἀλλὰ καί τὸ προσφέρει τοὺς μᾶλλον εὐνοϊκοὺς ὅρους ασφαλείας, ἐνῶ εἶναι ἀσυναγώνιστον εις τήν Ικανότητά του πρὸς μαζικὴν μεταφορὰν προσώπων ή ἀγαθῶν. Ἡ κανονικότης τέλος τῶν παρ' αὐτοῦ ἐκτελουμένων δρομολογίων, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν διαδιανοομένων ἀποστάσεων, δέν ὕστερεῖ τῆς προσφερομένης ὑπὸ τοῦ αεροπλάνου ὅπερ ἀποτελεῖ τὸν κύριον ἀνταγωνιστὴν του ὡς πρὸς τὰς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν *.

Ἀκόμη περισσότερον, πλεονεκτεῖ τὸ πλοῖον, ἔναντι τοῦ σιδηροδρόμου καί τοῦ αὐτοκινήτου, ἀφοῦ ὡς πρὸς ἀμφότερα τὰ μέσα ταῦτα μεταφορᾶς, Ισχύουν ὅλα τὰ ἔναντι τοῦ αεροπλάνου πλεονεκτήματα τοῦ πλοίου, ἐπὶ πλέον δέ ἔχουν ταῦτα τὸ μειονέκτημα τῆς μεγαλύτερας ἐξαρτήσεως ἀπὸ τοῦ ἐδάφους, ἀπαιτοῦντα ὁ μὲν σιδηρόδρομος δίκτυον γραμμῶν καί λοιπὰς ἐγκαταστάσεις καθ' ὅλον τὸ μήκος τῆς

* Ἐπιτυχεστάτην εἰκόνα τῶν πλεονεκτημάτων τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς ἔναντι τῆς ἀπὸ ἀέρος τοιαύτης εἶδει ὁ κατωτέρω ὑπολογισμὸς γενόμενος ἐν ἔτει 1944 παρὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας (βλ. Ἀποκορίτη σ. 23).

Διὰ μεταφορὰν μηνιαίως 100.000 του. ὕλικου ἀπὸ Ἀγίου Φραγκίσκου εις Αὐστραλίαν, ἦτοι ἐπὶ ἀποστάσεως 6500 μιλίων ἀπαιτοῦντο, 44 φορτηγὰ πλοῖα προφανῶς τύπου Liberty, ή 10.000 περίπου τετρακινητήρια αεροπλάνα τύπου C-87.

Διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶσιν τῶν πλοίων, καί χειρισμὸν τῶν πυροβόλων αὐτῶν θὰ ἀπαιτοῦντο 3200 ἄνδρες, ἐνῶ τὰ πληρώματα τῶν αεροπλάνων θὰ ἀνήρχοντο εις 120.000 ἄνδρας. Τέλος διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων θὰ ἀπαιτοῦντο 165.000 βαρέλια καυσίμων, διὰ δέ τὴν τῶν αεροπλάνων περίπου 9.000.000 βαρέλια !

διαδρομής, τὸ δὲ αὐτοκίνητον ὀδικὸν δίκτυον, ἐκ τῶν ὁποίων ἀμφότερα δὲν δύνανται νὰ ἀπομακρυνθῶσιν. Δύναται, ἐν τούτοις, νὰ θεωρηθῆ ὅτι, ἐξαιρουμένων, κυρίως, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, τὰ χερσαῖα μέσα μεταφορᾶς δὲν εὐρίσκονται ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς τὸ πλοῖον, ἀλλὰ συμπληροῦσι τὸ ἔργον αὐτοῦ. Ἐπιβεβαίωσιν τῆς ἀπόψεως ταύτης ἀποτελεῖ τὸ ὅτι τὸσον αἱ σιδηροδρομικαί, ὅσον καὶ αἱ ὀδικαὶ ἀρτηρίαι μελετῶνται καὶ ἐγκαθίστανται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἀμέσως σύνδεσις αὐτῶν μετὰ τῶν λιμένων καὶ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. Κύριος ἀνταγωνιστὴς τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς παραμένει, εἰς τὸν τομέα τῆς διακινήσεως ἐπιβατῶν, ἡ ἀπὸ ἀέρος μεταφορά, μολονότι δὲ ὁ ἀνταγωνισμὸς οὗτος δὲν ἐπέφερε, μέχρι τοῦδε, μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων ἐπιβατῶν, βέβαιον εἶναι ὅτι παρημποδίσαι τὴν ἀνάπτυξιν αὐτοῦ. Ἐκ στατιστικῶν στοιχείων τοῦ Ὁργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας*, προκύπτει ὅτι μετὰ τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1957 ὁ ἀριθμὸς τῶν διὰ θαλάσσης διακινήθέντων εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ ἐπιβατῶν ἠϋξήθη κατὰ 23%, ἐνῶ κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ὁ τῶν δι' ἀεροπλάνων διακινήθεισ ἠϋξήθη κατὰ 136%./., ἡ ἐξέλιξις δὲ αὕτη ἐσημειώθη μολονότι ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορά εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικὸν ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι εὐθηνότερα τῆς δι' ἀέρος τοιαύτης. Ἐκ τούτου προκύπτει τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ταχύτης τοῦ ἀεροπλάνου προσελκύει πρὸς αὐτὸ τοὺς ἀποδίδοντας πρωταρχικὴν σημασίαν εἰς τὸν παράγοντα χρόνον*. Αὐ-

* Κίνησις ἐπιβατῶν εἰς τὰς γραμμὰς Β. Ἀτλαντικοῦ ἀπὸ θαλάσσης καὶ ἀέρος (Ο.Ε.Ο.Σ «Maritime Transport in 1957»)

Ἔτη	Διὰ θαλάσσης	Αὐξήσις οἷο ἐναντι προηγ. ἐτους	Δι' ἀέρος	Αὐξήσις ἐναντι
1952	842.000	—	433.000	—
1953	892.000	6	522.000	21
1954	938.000	5	578.000	11
1955	964.000	3	692.000	16
1956	1.018.000	6	796.000	15
1957	1.037.000	2	1.023.000	29

* Jean Latty «Les transports maritimes», Paris 1954». Ὁ Latty ὑποστηρίζει ἐπίσης, ὅτι ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως τὸ μὲν πλοῖον, παρὰ τὴν ἐνδεχομένην μιλλοντικὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀεροστραβίλων ἢ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας διὰ τὴν κίνησιν του, δὲν φαίνεται παλὺ πιθανὸν ὅτι θὰ δυνηθῆ νὰ ἔχη εἰς τὸ μέλλον σημαντικῶς ὑψηλότερας ταχύτητας ἐκείνων τῶν ὁποίων ἐπιτυγχάνει ἤδη, ἐνῶ ὡς πρὸς τὸ ἀεροπλάνον θεωρεῖ βέβαιον, ὅτι νέα ἐφευρέσεις θύναται νὰ αὐξήσουν σοβαρῶς τὴν ταχύτητά του, ἀλλὰ καὶ τὸν βαθμὸν ἀσφαλείας κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ταξειδίων του.

Προφανῶς ὁ τοιαύτης ἀπόψεως ὑποστηρίζων, οὐδόλως λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὰς πιθανὰς ἐξελίξεις τῶν δυναμείας νὰ προκύψουν, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν πλοίων, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας καὶ ἄλλων τεχνικῶν ἐξελίξεων.

τός είναι ο λόγος δι' ὃν ὑποστηρίζεται ἡ γνώμη, ὅτι τὸ ἀεροπλάνον ἐδημιούργησεν ἰδίαν κίνησιν ἐπιβατῶν οὔτινες ἄλλως ἔλλειψαι διαθεσίμου χρόνου δὲν θὰ ἐταξείδευον.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, λογικόν εἶναι νὰ δεχθῆ τις, ὅτι ἐπὶ μακρὰν εἰσέτι περίοδον τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἀεροπλάνον θὰ συνυπάρξουν ἐν τῇ ἐξυπηρητήσῃ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ὅ,τι δὲ ἐνδείκνυται νὰ ἐξασφαλισθῆ, εἶναι ἡ συνεργασία αὐτῶν καὶ ὁ συντονισμὸς τοῦ ἐπιτελουμένου παρ' αὐτῶν ἔργου. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην τείνει τὸ ἤδη ἐκδηλούμενον ἐνδιαφέρον μεγάλων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων ἐπιβατηγῶν γραμμῶν, ἐν σχέσει πρὸς συμμετοχὴν εἰς τὰς ἑταιρίας ἀεροπορικῶν γραμμῶν.

3. Σύγχρονοι τάσεις τοῦ διεθνoῦς ἔμπορίου.—Ἡ στατιστικὴ παρακολούθησις τοῦ διεθνoῦς κατὰ θάλασσαν ἔμπορίου, καταδεικνύει ὅτι κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς ἐξελίξεως αὐτοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν ὑπῆρξαν :

α) Ἡ συνεχὴς ἀνάπτυξις αὐτοῦ, πραγματοποιηθεῖσα παρὰ τὸν μεσολαβήσαντα παγκόσμιον πόλεμον καὶ τὰς συνεπεῖς αὐτοῦ καταστροφὰς καὶ τὴν ἐξάρθρωσιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν.

β) Ἡ ραγδαίως αὐξανομένη συμμετοχὴ τῶν ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὸν ὄγκον τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων φορτίων.

γ) Ὁ περιορισμὸς συμμετοχῆς τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ἔμπορίου εἰς τὸ παγκόσμιον κατὰ θάλασσαν ἔμποριον καὶ ἡ ἀντίστοιχος αὐξήσις τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἔμπορίου τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδά εἰς αὐτό, παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔμπορίου τῶν παραγωγικῶν, γεωργικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὕλων χωρῶν.

Διαρκούντος τοῦ 1957, τὸ διεθνὲς κατὰ θάλασσαν ἔμποριον ἀνήλθεν εἰς 990 ἐκ. τόννων. Ἡ κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο πραγματοποιηθεῖσα, ἐν σχέσει πρὸς τὸ 1956, αὐξήσις 7 % ὑπῆρξε κατωτέρα τῆς τῶν ἀμέσως προηγουμένων ἐτῶν*, εἶναι ὁμῶς κατὰ 1,5 % ἀνωτέρα τῆς ἐκ 5,5 % μέσης ἐτησίως αὐξήσεως τοῦ διεθνoῦς κατὰ θάλασσαν ἔμπο-

*	1957.	990	ἐκ.	τόν.	ἔναντι	1956	αὐξήσις	7 %
	1956.	925	»	»	»	1955	»	10,4 %
	1955.	838	»	»	»	1954	»	18 %
	1954.	710	»	»	»	1953	»	5 %
	1953.	670	»	»	»	—		

(Στοιχεῖα Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.)

ρίου κατά την εικοσαετιάν 1938—1957¹. Τοῦτο εἶναι συνέπεια τοῦ ταχέως ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας κατά τὰ τελευταῖα ἔτη.

Κατὰ τὸ 1929, ποσοστὸν 89,6 % τοῦ διεθνοῦς θαλασσοῦ ἐμπορίου ἀνεφέρετο εἰς ξηρά φορτία καὶ μόνον 10,4 % εἰς ὑγρά καύσιμα. Τεραστία ὑπῆρξεν ἡ ἔκτοτε ἐπελθοῦσα μεταβολή. Κατὰ τὸ 1957, τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ξηρῶν φορτίων περιωρίσθη εἰς 56 %, ἐνῶ ἀντιστρόφως τῶν ὑγρῶν φορτίων ἡ συμμετοχὴ ἠξήθη εἰς 44 %². Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἀπολύτων ἀριθμῶν, προκύπτει ὅτι μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1929 καὶ 1957 τὰ μὲν ξηρά φορτία ἠξήθησαν ἀπὸ 400 εἰς 550 ἐκ. τόννων, τὰ δὲ ὑγρά καύσιμα ἀπὸ 90 εἰς 440 ἐκ. τόννων³. Ἐνῶ, δηλὸν ὅτι, αἱ μεταφοραὶ ξηρῶν φορτίων ἠξήθησαν κατὰ 37,5 % ἤτοι κατὰ ποσοστὸν ἀντιστοιχοῦν πρὸς μέσῃ ἐτησίαν αὔξεισιν 1,3 % κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα αἱ μεταφοραὶ ὑγρῶν φορτίων ἠξήθησαν κατὰ 528,6 %, ἤτοι ἐπραγματοποίησαν μέσῃ ἐτησίαν αὔξεισιν ἐκ 18,4 %. Συνέπεια τῆς ἐξελίξεως ταύτης, ὑπῆρξεν ἡ ἐξ ἴσου ραγδαία μεταβολὴ εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς χωρητικότητος τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ἡ ἀνάλογος διόγκωσις τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων.

¹ Ὡς πρὸς τὰς βιομηχανικὰς περιοχάς, τὸ ἐμπόριον τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ ἐπεξετάθη, κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετιάν, πολὺ ταχύτερον τοῦ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, μὲ ἀποτέλεσμα ὅτι αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι καὶ ὁ Καναδᾶς, συμμετέχουν μεταπολεμικῶς κατὰ μεγαλύτερον ποσοστὸν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἀπὸ ὅτι κατὰ τὸ

1938	470 ἐκ. τόννων
1957	990 ἐκ. τόννων

ἤτοι αὔξεισις 110 %, ἢ 5,5 % ἐτησίως.

1926. Ξηρά φορτία 400 ἐκ. τόν.	Υγρά 70 ἐκ. τόν.	Σύνολον 470 ἐκ. τόν.
1957. » » 550 ἐκ. τόν.	» 440 » »	» 990 ἐκ. τόν.

(Στοιχεῖα Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.)

² Πληρεστέρα εἰκὼν τῆς ἐξελίξεως δίδεται διὰ τῶν κάτωθι στοιχείων Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.

	(Εἰς ἑκατομμύρια τόννων)		
	Ξηρά φορτία	Υγρά φορτία	Σύνολον
1929	400	70	470
1938	342	128	470
1948	280	210	490
1952	375	285	660
1953	375	295	670
1954	395	315	710
1955	478	360	838
1956	520	405	925
1957	550	440	990

1929¹⁰. Συνεχίζεται ούτω, ή προσωρινώς κατά την κρίσιν τών έτών 1928-1932 άνακοπεύσα τάσις ταχύτερας αύξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ, τῆς παραγωγῆς καί τοῦ ἐμπορίου τών Ἡν. Πολιτειῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀναλόγους ἐξελίξεις εἰς τὴν Δ. Εὐρώπην. Ἡ πτώσις τῆς Εὐρωπαϊκῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ὑπῆρξε μεγαλύτερα κατὰ τὰ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ἔτη. Κατὰ τὰ ἔτη 1946 καί 1947, αἱ Εὐρωπαϊκαὶ ἐξαγωγαὶ ἐκάλυψαν μόνον 17% καί 16%, ἀντιστοιχῶς, τῶν παγκοσμίων ἐξαγωγῶν ἐνῶ κατὰ τὸ 1937 ἀντιπροσώπευον ποσοστὸν 42%. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο ἦτο βεβαίως ἀπόρροια τῆς ἐξαρθρώσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς λόγῳ τῶν πολεμικῶν καταστροφῶν. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη αἱ Εὐρωπαϊκαὶ ἐξαγωγαὶ, ἀποκατασταθείσης τῆς ἰσχύος τῆς Εὐρωπαϊκῆς βιομηχανίας, ηὐξήθησαν σημαντικῶς, ἐξελίσσονται ὁμῶς πάντοτε βραδύτερον τῶν Ἀμερικανικῶν¹¹. Ἀντιθέτως αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς Δ. Εὐρώπης ἐμειώθη-

¹⁰ Συμμετοχὴ Ἠπείρων εἰς Διεθνὲς Ἐμπόριον
(Στοιχεῖα Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.)

Ἔτη	Διεθνὲς Ἐμπόριον εἰς ἑκ. τόνων	Ποσοστὰ %, ἐπὶ τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν									
		Εὐρώπη		Β. Ἀμερικὴ		Ν. Ἀμερικὴ		Ἀσία		Ἀφρική	
		Ἐξαγ.	Εἰσαγ.	Ἐξαγ.	Εἰσαγ.	Ἐξαγ.	Εἰσαγ.	Ἐξαγ.	Εἰσ.	Ἐξαγ.	Εἰσ.
1929	470	47	56	22	18	11	5	14	16	6	5
1932	350	46	58	19	16	12	4	17	17	6	5
1937	490	42	57	22	18	12	4	18	17	6	5
1946	360	17	45	41	32	22	5	14	12	7	6
1947	450	16	46	43	31	20	6	15	12	6	4
1948	490	22	46	33	31	20	6	19	12	6	5
1949	510	25	46	28	30	18	5	21	14	7	5
1950	550	28	43	24	33	19	5	23	14	7	5
1951	650	26	44	30	31	17	5	21	16	6	5

¹¹ Ποσοστία
Κατανομὴ παγκοσμίων ἐξαγωγῶν κατὰ περιοχάς

	1928	1937/38	1956
Δυτικὴ Εὐρώπη	43	43	41
Β. Ἀμερικὴ	20	18	23
Ἰαπωνία	2	2	3
Γεωργικαὶ χώραι	29	31	30
Ἀν. Εὐρώπη - Κίνα	6	6	3
	100	100	100

(UNO-Economic Survey of Europe in 1957)

περαιτέρω συνεπεία μειώσεως των εισαγωγών τροφίμων και γεωργικών προϊόντων των Ευρωπαϊκών χωρών ¹².

Κατ' ακολουθίαν προς τὰ ανωτέρω εξελίξεις, τὸ ἐμπόριον τῆς Δ. Εὐρώπης ἐξακολουθεῖ ἀναπτυσσόμενον μὲ ρυθμὸν βραδύτερον, ἀπὸ ὅτι τὸ ἐμπόριον ἄλλων περιοχῶν, γενικῶς δὲ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ εἶναι βραδύτερα καὶ αὐτοῦ τοῦ μέσου ὄρου ἀναπτύξεως τοῦ διεθνoῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου ¹³, ὑστερήσασα αὐτοῦ διὰ τὸ διάστημα 1928—1956, κατὰ 36 μονάδας. Ἡ καθυστέρησις ἀναπτύξεως τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου τῆς Δ. Εὐρώπης, καθίσταται περισσότερον ἐντυπωσιακὴ, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὁ βαθμὸς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου ἄλλων περιοχῶν. Ἐναντι αὐξήσεως, τοῦ ἐμπορίου τῆς Δ. Εὐρώπης κατὰ 243 %¹⁴, αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι ἐπέτυχον, κατὰ τὴν ἄνω περίοδον

¹² Ἐξέλιξις Εἰσαγωγῶν τροφίμων χωρῶν Ο.Ε.ΟΣ.

(UNO - Economic Survey of Europe in 1957)

Εἶδος	Εἰσαγωγὰ εἰς ἑκατομμύρια τόνων				Ἐκατοστιαία ἀναλογία ἐπὶ συνόλου εἰσαγωγῶν		
	1938	1950]51 1952]53	1953]54 1955]56		1938	1938]51 1952]53	1953]52 1955]56
Σίτος	11.9	12.3	9.3		26	26	18
Σίτος χυθρὸς	11.3	7.7	9.4		27	19	20
Ζάχαρις	2.8	2.3	2.1		46	34	27
Κρέας	1.66	0.88	0.96		12	6	6
Βούτυρον	0.21	0.13	0.12		17	11	9
Φρούτα	2.6	3.0	3.6		21	16	17
Λίπη	2.3	2.6	2.6		57	58	54

¹³ Κατανομή κατὰ περιοχὰς διεθνoῦς ἐμπορίου 1928 καὶ 1936

(Ἀξία εἰς ἑκατομμύρια Δολларίων)

Περιοχαί	1928	% Διεθνoῦς Ἐμπορίου	1956	ο/ο Διεθνoῦς Ἐμπορίου	Αὐξήσις	
					1956	1928
Δ. Εὐρώπη	16961	51,2	41.257	45	243 %	
Ἡν. Πολιτεῖαι	4031	12,3	12.550	13,8	311 %	
Καναδάς	1305	3,9	5.270	5,8	403 %	
Λατ. Ἀμερικὴ	2310	6,8	7.292	8,0	317 %	
Ζώνη Στεπλίνης	3238	9,8	11.753	12,7	362 %	
Ἰαπωνία	997	3,0	2.602	2,8	261 %	
Λοιπαὶ γεωργικαὶ χώραι	2275	6,7	8.580	9,3	354 %	
Ἄν. Εὐρώπη Κίνα	2044	6,3	2.377	2,6	116 %	
	33161	100,0	91.681	100,0	276ο/ο	

(Ὁ πίναξ στηρίζεται ἐπὶ στοιχείων τῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας ΟΗΕ)

1928 - 1956, αύξησιν 311 %, ο Καναδάς 403 %, ή περιοχή τής Στερλίνας 362 %, αί παραγωγικάί πρώτων ύλων χώραι 354 % και ή Λατινική Ἀμερική 317 %. Ἐξακολουθεῖ, βεβαίως, τὸ Δυτικοευρωπαϊκὸν ἔμποριον νὰ προηγῆται κατὰ πολὺ τοῦ ἔμπορίου οἰασδήποτε ἄλλης περιοχῆς, εἶναι ὅμως χαρακτηριστικὸν ὅτι, ἐνῶ κατὰ τὸ 1928 ἐκάλυπτε ποσοστὸν 51 %, τοῦ παγκοσμίου κατὰ θάλασσαν ἔμπορίου, τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἐμειώθη εἰς 45 %, κατὰ τὸ 1956.

Ἡ μείωσις τῆς σχετικῆς σπουδαιότητος τῆς Δ. Εὐρώπης ὡς ἔμπορικῆς περιοχῆς, ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα ὅτι περιορίζει τὴν ἱκανότητα αὐτῆς ὅπως ἐπηρεάζῃ τὸ ἐπίπεδον τῆς ἔμπορικῆς καὶ οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ κόσμου ἢ ἔστω τῶν παραγωγικῶν γεωργικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ύλων χωρῶν. Αἱ οἰκονομικαὶ δηλαδὴ καὶ ἔμπορικαὶ μεταβολαὶ αἱ λαμβάνουσαι χώραν εἰς τὴν Δ. Εὐρώπην, ἔπαυσαν νὰ ἔχουν γενικώτερον ἀντίκτυπον εἰς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ διεθνοῦς ἔμπορίου καὶ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ κόσμου, εἰς οἷαν ἔκτασιν κατὰ τὸ παρελθόν καὶ τοῦτο διότι τὸ κέντρον τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ κόσμου, μετετοπίσθη ἐκ τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἡπείρου πρὸς τὰς Ἡν. Πολιτείας, αἱ ἐπιδράσεις δὲ ἐκ τῆς μεταβολῆς ταύτης, ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ἔμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς διασθρώσεως τοῦ κατὰ θάλασσαν ἔμπορίου ὑπῆρξαν σημαντικαί. Ἡ ναυτιλιακὴ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου, μολονται δεσπόζουσαν κατέχουσα, εἰσέτι, θέσιν, ἔπαυσε νὰ καθορίῃ μονοπωλιακῶς τὰς τύχας τῆς διεθνοῦς ἔμπορικῆς ναυτιλίας καὶ ἡ Ν. Ὑόρκη ἀναπτύσσεται εἰς πρώτης τάξεως ἀνταγωνιζομένην τὸ Λονδίνον ναυτιλιακὴν ἀγορὰν.

✓ **4. Φορτῖα διακινούμενα διὰ θαλάσσης.** Τὰ φορτῖα τὰ ἀποτελοῦντα τὸ ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων, ἰδίᾳ τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς μεταφορὰς, ἀνήκουν, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν ποσοστὸν, εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας κατηγορίας,

α) Ὀμοειδῶν φορτίων¹⁴. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην ἀνήκουσι, τὰ δημητριακά, ὁ γαιάνθραξ, τὰ σιδηρομεταλλεύματα, ἡ ξυλεῖα, αἱ ζακχάρεις, ἡ ὄρυζα, τὰ λιπᾶσματα κλπ.

Ἐκ τῶν δημητριακῶν, κυριώτερα εἶναι ὁ σῖτος, ὁ ἀραβόσιτος καὶ ἡ κριθή. Τὰ δημητριακά παράγονται εἰς ὄλας, σχεδόν, τὰς χώρας, πλείστα ὅμως ἐξ αὐτῶν δέν εἶναι αὐτάρκεις. Ἡ Εὐρώπη πλὴν τοῦ Ἀνατολικοῦ τμήματος αὐτῆς, ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον εἰσαγωγέα, πρὸς τὴν περιοχὴν τοῦ ὁποῖου κατευθύνονται 51 %¹⁵ περίπου τῶν ἐξα-

¹⁴ Ὀμοειδῆ καλοῦνται τὰ φορτῖα τὰ μεταφερόμενα συνήθως εἰς μεγάλας ποσότητας, δυναμένως νὰ καλύψουν ὀλόκληρον τὴν χωρητικότητα ἢ τὴν μεταφορικὴν εἰς βάρους ἱκανότητα ἐνὸς συνήθους φορτηγοῦ πλοίου, εἶναι δὲ φορτῖα πτωχὰ τὴν ἀξίαν.

¹⁵ UNO-Economic Survey of Europe 1957. Table XV σελ. Α-34.

γωγών του σίτου και 75%, των εξαγωγών των λοιπών δημητριακών¹⁰, μετ' αυτήν δε ακολουθούν η 'Ιαπωνία, η 'Ινδία, η Κίνα και το Πακιστάν.

Τό σύνολον των παγκοσμίων εξαγωγών σίτου, άραβοσίτου, κριθής, άνέρχεται κατά μέσον όρον εις 35 εκ. τόννων έτησίως¹¹, μή συμπεριλαμβανομένων των εξαγωγών της Ρωσίας και λοιπών χωρών του άνατολικού συνασπισμού, αίτινες ύπολογίζονται εις 2 εκ. τόννων¹².

Κύριαι χώραι εξαγωγής δημητριακών είναι : *

Σίτου : 'Ηνωμ. Πολιτεΐαι¹³, Καναδάς, 'Αργεντινή, Αύστραλία, Ρωσία¹⁴.

'Αραβοσίτου : 'Ην. Πολιτεΐαι, Ν. 'Αφρική, 'Αργεντινή¹⁵,

Κριθής : 'Ην. Πολιτεΐαι, Καναδάς, 'Αργεντινή, Αύστραλία και Ρωσία¹⁶.

'Εκ των προεκτεθέντων στοιχείων προκύπτει ότι όφίσταται, έν

¹⁰ Oxford Economic Atlas of the World — Στοιχεία 1950.

¹¹ GATT — International Trade 1956. 'Η παραγωγή και αι εξαγωγαι των κυρίως δημητριακών κατά τά έτη 1953 — 55 έσημείωσαν την άκόλουθον εξέλιξιν (έξαιρουμένη η Ρωσία, 'Ηπειρωτική Κίνα και 'Αν. Εύρώπη).

(Εις έκαστομύρια τόννων)

Προϊόντα	1953		1954		1955	
	Παρ.	'Εξαγ.	Παρ.	'Εξαγ.	Παρ.	'Εξαγ.
Σίτος	130.5	25.4	120.0	23.6	125.3	25.2
'Αραβόσιτος	127.5	5.1	120.4	5.6	130.6	4.6
Κριθή	44.0	5.6	44.8	5.6	46.5	5.2
Σύνολον	302.0	36.1	285.2	34.8	302.4	35.0

¹² Oxford Economic Atlas of the World.

¹³ Τά έν τώ παρόντι κεφαλαίω χρησιμοποιούμενα άριθμητικά στοιχεία, πλην όπου άλλως σημειούται, στηρίζονται εις τάς έκδόσεις α) «GATT — International Trade 1956» Geneva 1957, β) UNO — Economic Survey of Europe in 1956 και 1957, γ) UNO — Statistical Tables, δ) UNO — World Economic Survey 1957, έν περιλαμβάνουν δε, κατ' άρχήν, τάς χώρας του 'Ανατολικού συνασπισμού.

¹⁴ 'Η συμμετοχή των 'Ην. Πολιτειών εις τάς παγκοσμίους εξαγωγάς σίτου, ηύξθη κατά τό 1956 εις 34%, έναντι 28%, του 1958, τουτο δε κατά μέγα μέρος όφείλεται εις την εφαρμογήν των διαφόρων προγραμμάτων εξαγωγής γεωργικών πλεονασμάτων υπό τής χώρας ταύτης πρός διαφόρους χώρας υπό τύπον βοήθειας.

¹⁵ Σύνολον εξαγωγών των πέντε χωρών 28 εκ. τόννων (1956).

¹⁶ Σύνολον εξαγωγών των τριών χωρών 4,2 εκ. τόννων (1956).

¹⁷ Σύνολον εξαγωγών των πέντε χωρών 5 έκαστ. τόννων (1956).

σταθερόν και όγκώδες ρεύμα μεταφορών δημητριακών έξ 'Ηνωμένων Πολιτειών, Καναδά, 'Αργεντινής, Αυστραλίας, Ν. 'Αφρικής, και λιμένων του Εύξεινου Πόντου, προς τους Δυτικούς και Νοτίους λιμένες της Εύρωπαϊκής 'Ηπείρου, την 'Ιαπωνίαν, την 'Ινδίαν, την Κίναν, τό Πακιστάν και άλλας χώρας εις όλόκληρον τόν κόσμον έξασφαλίζον περιοδικήν μέν, δσον άφορᾷ τās χώρας προελεύσεως, σταθεράν δέ, δσον άφορᾷ τό άντικείμενον της μεταφοράς, άπασχόλησιν εις μέγα μέρας της διεθνούς χωρητικότητας της έλευθέρας φορτηγού ναυτιλίας.

Ό γαιάνθραξ και κατά δεύτερον λόγον τό κώκ, έξακολουθοῦν νά άποτελοῦν ένα τών βασικών φορτίων τών άπασχολούντων την διεθνή ναυτιλίαν, μολονότι ή συμμετοχή αυτών εις τās παγκοσμίους μεταφοράς, έχει κατά την τελευταίαν τεσσαρακονταετίαν περιορισθῆ περίπου κατά τās δύο τρίτα **, λόγω μειώσεως τών έτησίως διακινουμένων φορτίων γαιανθράκων από 171 εκ. τόννων τό 1913, εις 142 εκ. τόννων κατά τό 1937 και εις 88 εκ. κατά τό 1954, ένῶ κατά τό διάστημα τούτο τό διεθνές έμπόριον ύπερεδιπλασιάσθη.

Κατά τās τελευταία έτη ή σημασία τών μεταφορών τών γαιανθράκων ηύξήθη και πάλιν ** κυρίως ώς συνέπεια του ότι ό γαιάνθραξ, όμοῦ μετά του σιδηρομεταλλεύματος και του παλαιοσιδήρου, άποτελοῦν τās πρώτας ύλας δια την παραγωγήν του χάλυβος - του βασικού τούτου μετάλλου της συγχρόνου βιομηχανίας. Χαρακτηριστική συνέπεια της τοιαύτης έξελίξεως, είναι ότι αι έξ χώραι της Εύρωπαϊκής Κοινοπραξίας χάλυβος - άνθρακος, αι όποιαι κατά τό 1953 ησαν αυτόρκεις εις γαιάνθρακα, κατά τό 1957 ειχον έλλειμμα εκ 42 εκ. τόννων περίπου **.

'Επί κεφαλής και των έξαγωγικών χωρών γαιανθράκων, εύρίσκονται αι 'Ην. Πολιτείαι αι όποιαι από του 1950 και έντεῦθεν έδι-

** Ένατι ποσοστού 31.30 ο]ο κατά τό 1913, οι γαιάνθρακες εκάλυψαν κατά τό 1957 ποσοστόν 11 ο]ο περίπου του διεθνούς έμπορίου.

** Αι παγκόσμια έξαγωγαι γαιανθράκων έσημείωσαν την κάτωθι έξέλιξιν εις τόν.:

	1953	1954	1955	1956 (Α' έξάμηνον)
	93.000.000	88.000.000	118.000.000	48.000.000

** Οι σχετικοί άριθμοι έχουν ώς έξης εις εκατομύρια τόννων : (Στοιχεία Weston Ltd)

	1953	1954	1955	1956	1957
Παραγωγή	238.9	237	241.9	289.1	248
Κατανάλωσις	239.5	245.8	266.9	283.9	290

πλασίασαν, σχεδόν, τὰς ἐξαγωγὰς των²¹, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν Μ. Βρεττανίαν, ἡ ὁποία κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον εἰσήγαγε σημαντικὰς ποσότητας γαιανθράκων λόγω τῶν ραγδαίως ἀξανομένων ἀναγκῶν τῆς. Παρὰ τοῦτο ἡ Μ. Βρεττανία, ἐξακολουθεῖ νὰ περιλαμβάνεται μεταξύ τῶν κυρίων ἐξαγωγικῶν χωρῶν, ὡς καὶ ἡ Δ. Γερμανία, ταῦτα δὲ ἀκολουθοῦν ἡ Πολωνία, τὸ Βέλγιον, ἡ Ν. Ἀφρική.

Αἱ χώραι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινοπραξίας ἀνθρακός-χάλυβος ἀποτελοῦν τοὺς κυρίους εἰσαγωγεῖς τοῦ γαιάνθρακος, ὅλαι δὲ αἱ σχετικαὶ μελέται, προβλέπουν ὡς βεβαίαν τὴν σταθερὰν αὐξῆσιν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη τῶν εἰς εἰσαγωγὰς γαιάνθρακος ἀναγκῶν των²².

Ἡ σταθερὰ καὶ μεγάλη ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος²² αὐξῆσις τῆς παραγωγῆς χάλυβος, ἔχει προκαλέσει μεγάλην ἐπίσης ὄσον καὶ ἀπότομον αὐξῆσιν τῆς ζήτησεως τῶν διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ χάλυβος ἀναγκαιουσῶν πρώτων ὕλων, μεταξύ τῶν ὁποίων κυριαρχοῦσαν θέσιν ἔχουν τὰ σιδη-

²¹ Παραγωγή καὶ ἐξαγωγὰ γαιάνθρακος παρὰ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν (Στοιχεῖα Ὁργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας)

Ἔτος	Παραγωγή	Ἐξαγωγὰ	
		Πρὸς Εὐρώπην	Σύνολον
1950	516	—	19
1951	534	23	34
1952	464	22	28
1953	453	11	15
1954	392	9	12
1955	469	25	31
1956	503	34	42
1957	516	37	45
1958	490	30	36

(καθ' ὑπολογισμὸν)

²² GATT — International Trade 1956.

UNO — Economic Survey of Europe in 1957.

O.E.E.C. — Iron and Steel Committee — Report on raw materials requirements in 1961.

²² Ἡ παραγωγή χάλυβος τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς κοινότητος Χάλυβος, τοῦ Ἡν. Βασιλείου, Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Ἰαπωνίας κατὰ τὸ 1956 ἀνήλθεν εἰς 193 ἐκ τόν. καὶ ἦσαν κατὰ 2 1/2 % ἠξυμένη ἐν σχέσει πρὸς τὴν παραγωγὴν τοῦ 1955, ἡ αὐξῆσις δὲ αὕτη ἐσημειώθη παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ παραγωγή τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, ὑπῆρξε, συνεπὲς ἀπεργιῶν, μειωμένη κατὰ 2 % (GATT — International Trade 1956 σ. 65).

Ἐξ ἄλλου ἡ Iron and Steel Committee τοῦ Ὁργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας (ΟΕΟΣ) ὑπολογίζει τὰς κατὰ τὸ 1961 ἀνάγκας εἰς χάλυβα τῶν χωρῶν ΟΕΟΣ εἰς 105 ἐκ τόνων, ἦτοι κατὰ 26.5 % ἠξυμένης ἐν σχέσει πρὸς τὰς τοῦ 1956 (83 ἐκ τόν.). (Βλ. Iron & Steel Committee — Forecast of raw materials requirements in 1961. — O.E.E.C. — Paris 1958.)

ρομεταλλεύματα. — Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιτροπὴ ΟΕΟΣ ὑπολογίζει εἰς 85 ἐκ. τόν. τὰ σιδηρομεταλλεύματα τὰ διακινήθεντα διὰ θαλάσσης κατὰ τὸ 1957¹⁶ καὶ περαιτέρω, ὅτι αἱ ἀνάγκαι τῶν χωρῶν τοῦ ΟΕΟΣ εἰς πλουσίας περιεκτικότητος σιδηρομεταλλεύματα, αἵτινες καλύπτονται κυρίως δι' εἰσαγωγῶν ἐκ τῶν ὑπερποντίων παραγωγικῶν χωρῶν, θὰ αὐξηθοῦν μέχρι τοῦ 1961 κατὰ 80%¹⁷.

Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις, προεκάλεσε τὴν ἀναζήτησιν νέων κοιτασμάτων σιδηρομεταλλευμάτων καὶ ἀξιοσημειώτους μεταβολὰς εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ ἐξαγωγὴν αὐτῶν. Οὕτως, ὁ Καναδῶς κατέλαβε ἤδη τὴν θέσιν τῆς πρώτης ἐξαγωγικῆς χώρας εἰς τὸν κόσμον, ὑποσκελίσας τὴν Σουηδίαν¹⁸, ἐνῶ τὰ σιδηρομεταλλεύματα τῆς Βενεζουέλας καὶ τῆς Δ. Ἀφρικῆς ἀποκτοῦν ὄλονέν καὶ μεγαλυτέραν σημασίαν διὰ τὸ διεθνές κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον.

Κύριαi χώραι, ἐξαγωγικαὶ σιδηρομεταλλευμάτων εἶναι ὁ Καναδῶς, ἡ Σουηδία, ἡ Βενεζουέλα, ἡ Γαλλία, ἡ Β. Ἀφρική, ἡ Δ. Ἀφρική, ἡ Βραζιλία, ἡ Ἰνδία καὶ ἡ Χιλή, ἐνῶ ἐπὶ κεφαλῆς τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν εὐρίσκεται ἡ Μ. Βρετανία καὶ ἀκολουθοῦν τὸ Βέλγιον, Ἡν. Πολιτεῖαι, Γερμανία, Ἰαπωνία, Ἰταλία κλπ.¹⁹.

Αἱ εἰς σιδηρον ἀνάγκαι τῆς βιομηχανίας χάλυβος συμπληροῦνται διὰ τῶν μεταφορῶν παλαιοσιδήρου (Scrap Iron), αἵτινες διενεργοῦνται, κυρίως, μεταξύ τῶν χωρῶν τῆς Δ. Εὐρώπης, Ἡνωμ. Πολιτειῶν, καὶ Ἰαπωνίας.

Ἡ Ξυλεία, ὡς ὁμοειδὲς φορτίον, ἔχει κυρίως τὴν μορφήν Pit -

¹⁶ Ο.Ε.Ε.Κ. — Report on the freight market — Ἰούλιος 1958.

¹⁷ 38,9 ἐκ. τόνοι κατὰ τὸ 1961, ἔναντι 21,8 ἐκ. τόν. κατὰ τὸ 1956.

¹⁸ CATT — International Trade 1956.

¹⁹ Κύρια ἐκ τῶν λοιπῶν μεταλλευμάτων καὶ χωρῶν ἐξαγωγικῶν αὐτῶν εἶναι :

α) Βωξίτης (Σουρινάμ, Ἰαμαϊκή, Β. Γουιάνα, Γιουγκοσλαβία, Ἑλλάς, Γαλλία, Ἰνδουνησία) μὲ σύνολον ἐξαγωγῶν 10,2 ἐκ. τόν. (UNO — Economic Survey of Europe 1957 — Table XXVII, σελ. Α. 46.

β) Μαγγάνιον (Ἰνδία, Ρωσσία, Χρυσὴ Ἀκτὴ, Ν. Ἀφρική, Γαλλ. Μαρόκον, Βραζιλία). Σύνολον παγκοσμίων ἐξαγωγῶν 3,3 ἐκ. τόν. περίπου.

γ) Χρῶμιον (Ν. Ἀφρική, Τουρκία, Ρωσσία, Φιλιππῖναι, Ν. Ρωσσία). Σύνολον παγκοσμίων ἐξαγωγῶν 1,7 ἐκ. τόν. περίπου.

δ) Χαλκός (Χιλή, Ν. Ρωσσία, Βιργίνικον Κογκό, Ἡν. Πολιτεῖαι καὶ Καναδῶς) μὲ σύνολον ἐξαγωγῶν 1,3 ἐκ. τόνων (1955).

ε) Ἀλουμῖνον (Καναδῶς, Νορβηγία, Αὐστρία, Γαλλία) μὲ σύνολον ἐξαγωγῶν 568 χιλ. τόν. (1955).

στ) Μόλυβδος (Αὐστραλία, Καναδῶς, Βέλγιον, Δ. Γερμανία) μὲ σύνολον ἐξαγωγῶν 557 χιλ. τόν. (1955).

ζ) Ψευδάργυρος (Καναδῶς, Βέλγιον, Μεξικόν, Αὐστραλία, Νορβηγία) μὲ σύνολον ἐξαγωγῶν 434 χιλ. τόν. (1955).

Ρορυς (ύποστηριγμάτων όρυχείων) και χαρτοπολτοϋ, ή άλλως τήν μορφήν οικοδομησίμου ξυλείας.

Κύριαί έξαγωγικαί χώραι χαρτοπολτοϋ είναι ή Σουηδία, ό Καναδάς, ή Φινλανδία και ή Νορβηγία, με σύνολον έξαγομένης ποσότητος 6.71 έκ. τόν. (1956), ξυλείας δέ ό Καναδάς, ή Σουηδία, ή Φινλανδία (με σύνολον έξαγωγών έξ 97 έκ. μ*), αί 'Ην. Πολιτείαί (Κόλλπος Μεξικού και 'Ακται Ειρηνικού) ή Ρωσία, ή Δ. 'Αφρική.

Αί έξαγωγαί χαρτοπολτοϋ κατευθύνονται κυρίως πρός 'Ην. Πολιτείας, Μ. Βρεταννίαν, Γαλλίαν και Γερμανίαν, αί δέ τής σκληράς και μαλακής ξυλείας πρός τήν Μ. Βρεταννίαν, Γερμανίαν, 'Ην. Πολιτείας, Βέλγιον, 'Ολλανδίαν κλπ. **.

Ζακχάρεις έξάγουν κυρίως, ή Κούβα, αί Βρεταννικαί Δυτικά 'Ινδία, Φιλιππίται, Αύστραλία και Χαβάη (σύνολον έξαγωγών 7, 9 έκ. τόννων κατά τό 1956) ώς επίσης τό Πόρτο-Ρίκο, ό 'Αγ. Δομίνικος, τό Περού, ή Mauritius, ή Ρωσία κλπ. **.

Αί συνολικαί έξαγωγαί ζακχάρεως, υπερβαίνουσαι τά 13 έκ. τόννων κατευθύνονται κατά σειράν, πρός τας 'Ηνωμ. Πολιτείας, Μ. Βρεταννίαν, Καναδάν, Δ. Εύρώπην και 'Ιαπωνίαν.

Όρυζαν έξάγουν κυρίως, ή Βούρμα, ή Ταϊλάνδη, 'Ην. Πολιτείαί, 'Ιταλία (σύνολον 4,26 έκ. τόννων κατά τό 1956), τό Πακιστάν, ή Φορμόζα, ή Αίγυπτος. (Σύνολον παγκοσμίων έξαγωγών 5,45 έκ. τόννων), κύριαί δέ εισαγωγικαί χώραι είναι ή 'Ινδία, Μαλαισία, Σιάμ, Κεϋλάνη, Κίνα, 'Ιαπωνία, 'Ινδοκίνα κλπ.

Λιπάσματα κυρίως έξάγουν τό Μαρόκον, 'Ην. Πολιτείαί, Τυνησία, Χιλή, 'Αλγερία, πρός όλας τας χώρας τής Δ. Εύρώπης άποτελούσας τόν μεγαλύτερον εισαγωγήα **.

** Χαρακτηριστικόν τών μεταφορών ξυλείας, είναι τό εποχιακόν αύτών, λόγω τοϋ ότι οι πλείστοι λιμέναί φορτώσεως, Ιδίω τών Σκανδιναυικών χωρών, τής Ρωσίας και τοϋ Καναδά (λιμέναί 'Ατλαντικού), άποκλείονται υπό πάγων κατά τήν χειμερινήν περίοδον.

** 'Η παραγωγή και έξαγωγαί ζακχάρεως ηξήθησαν μεταπολεμικώς ταχύτερον άπό όσον ούδεήποτε άλλου έκ τών κυρίων τροφίμων. Ούτω ή παραγωγή 1956 άνήλθεν εις 32 έκ. τόννων εναντι 20 έκ. τόννων τοϋ 1938, αί δέ έξαγωγαί (περιλαμβανομένων τών χωρών τοϋ 'Ανατολικού συριστισμοϋ) εις 13 έκ. τόννων περίπου κατά τό 1956.

** Πέραν τών κυρίων ώς άνω όμοειδών φορτίων, δέον να αναφερθοϋν διάφοροι γεωργικαί πρώται ύλαί ώς ή Γιούτη, έξαγομένη σχεδόν άποκλειστικώς και μόνον άπό τό Πακιστάν (1 έκ. τόν.), ή Κόπρα (Φιλιππίται, 'Ινδονησία, Μαλαισία, Κεϋλάνη, 1,3 τόν.), ή Σόγια ('Ην. Πολιτείαί, Κίνα, Χόγκ-Κόγκ, Κορέα), ό Λικαρόσπορος (Καναδός, Η.Π.Α., 'Ινδία, 'Αργεντινή), τά Φυακτικά (Νιγηρία, Γαλλική Δ. 'Αφρική, 'Ην. Πολιτείαί, 'Ινδία κλπ., 1 έκ. τόν. περίπου), χρησιμοποιούμεναί οι πλείστοι διά τήν παραγωγήν φυτικών ελαίων.

β) Γενικών φορτίων. Αι θαλάσσιαι μεταφοραί δέν έχουν ώς μόνον άντικείμενον τά δημοειδηίς χύμα φορτία. Άντιθέτως, πληθος γεωργικών και όρυκτών πρώτων ύλών, διατιθέμεναι, κατά φόρτωσιν, εις ποσότητα ή δγκον μή καλύπτοντα τήν μεταφορικήν ικανότητα ή χωρητικότητα ενός φορτηγού πλοίου, είναι έξ ίσου άπαραίτητοι διά τήν λειτουργίαν τών βιομηχανιών τών μεγάλων βιομηχανικών κέντρων τής Β. Άμερικής, τής Δ. Εύρώπης, τής Ιαπωνίας κλπ. Πολλά, έπίσης, είδη διατροφής, εις μικράς, κατά φόρτωσιν, ποσότητας είναι άπαιτητά⁸⁷.

⁸⁷ Κύρια γεωργικά είδη γενικού έμπορίου εις χιλιάδας τόνων (Στοιχεία δι' έτος 1956)

Φορτία	Παγκόσμιοι εξαγωγαι	Έξαγωγαι κυρίων χωρών	Κύριαι εξαγωγικαί χώραι	Κύριαι εισαγωγικαί χώραι
Καφές	2090	1424	Βραζιλία (46%), Κολομβία, Άγγόλα, Γαλλική Δ. Άφρική, Μεξικό, Σαλβατόρ, Ίνδουησία	ΗΠΑ (67%), Γαλλία, Γερμανία, Μεγ. Βρετανία, Λοιπή Εύρώπη
Κακάο	750	620	Γκάνα, Βραζιλία, Νιγηρία, Γαλλ. Δ. Άφρική, Καμερούν, Δομινικανική Δημοκρατία	ΗΠΑ (33%), Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία, Μεγ. Βρετανία (40% από κοινού αι τέσσαρες χώραι)
Τσίον	(*) 460	450	Ίνδία, Κεϋλάνη, Ίνδουησία, Πακιστάν, Ιαπωνία	Μ. Βρετανία, (55%) ΗΠΑ, Αυστραλία, Δυτ. Εύρώπη
Βάμβαξ	2380	1540	ΗΠΑ, Βραζιλία, Αίγυπτος, Μεξικό, Πακιστάν, Περού, Σουδάν	Μ. Βρετανία, Δ. Εύρώπη, Ιαπωνία, Ίνδία
Έριον	(*) 780	(*) 630	Αυστραλία, Ν. Ζηλανδία, Ν. Άφρική, Ούραγουάη, Αργεντινή	Μ. Βρετανία, Ήν. Πολιτείας, Ιαπωνία, Ιταλία, Δ. Εύρώπη
Έλαστικόν	1814	1530	Ίνδουησία, Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Κεϋλάνη, Ίνδοκίνα,	ΗΠΑ (50%), Μ. Βρετανία, Δ. Γερμανία, Γαλλία, Ιαπωνία, Αυστραλία
Καπνός	(*) 640	414	ΗΠΑ, Τουρκία, Ροδεσία, Έλλάς, Ίνδία, Βραζιλία, Κούβα	Μ. Βρετανία 25%, Γερμανία, Ολλανδία, Σκανδιναβικαί χώραι, Ιαπωνία
(*) Στοιχεία άναφερόμενα εις τó 1955				

Τὰ βιομηχανικά, τέλος, καί βιοτεχνικά προϊόντα, μολονότι ἔχοντα κατὰ κανόνα, μεγάλην κατὰ μονάδα ἀξίαν, σπανίως δύνανται καί αὐτά νά καλύψωσιν, κατὰ φόρτωσιν, ἀξιόλογον ποσοστόν τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων δι' ὧν μεταφέρονται καί τὰ προϊόντα αὐτά εἶναι, οὐσιαστικῶς ἀναρίθμητα. Πέραν ὅθεν, τοῦ ἐμπορίου τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, ἀντικείμενον τῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν, τῆς αὐτῆς τουλάχιστον σπουδαιότητος πρὸς τὰ ὁμοειδῆ φορτία, ἀποτελεῖ τὸ πλῆθος τῶν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου, περὶ ὧν ἀνωτέρω ἐγένετο λόγος, τῶν ἐξυπηρετουμένων διὰ τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν πλοίων καί δευτερευόντως διὰ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Μεταξὺ τῶν τροφίμων καί πρώτων ὕλων θά ἡδύνατο τις νά ἀναφέρῃ ὡς κυριώτερα κατὰ τὸν ὄγκον ἢ ἀξίαν, τὸν βάμβακα, ἔριον, ἔλαστικόν, καφέν, τέιον, κακάο, καπνόν, γιούτην, κόπρα, σόγιαν, φυστίκια, λίνον, κάρναβιν, μέταξαν τὰ διάφορα μεταλλεύματα.

Ἡ συμμετοχὴ ἐξ ἄλλου τῶν βιομηχανικῶν καί βιοτεχνικῶν προϊόντων, εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον εἶναι τόσο μεγάλη ὥστε καλύπτει ἤδη, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν, ποσοστόν 50%, τουλάχιστον αὐτοῦ^{**}. Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἐξαγωγῶν τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, 90%, τουλάχιστον προέρχεται ἀπὸ τὰς τρεῖς μεγάλας βιομηχανικάς περιοχάς τοῦ κόσμου ἤτοι Δ. Εὐρώπην - περιλαμβανομένης τῆς Μ. Βρετανίας - Β. Ἀμερικὴν καί Ἰαπωνίαν. Ἀξιοσημείωτον εἶναι ὅτι τὰ βιομηχανικά προϊόντα διακινουῦνται περισσότερο μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν καλύπτοντα ποσοστόν 61 $\frac{1}{2}$ %, τοῦ μεταξὺ αὐτῶν ἐμπορίου^{**}. Ἐκ τούτου ἐπιβεβαιοῦται ὅτι ἡ Δ. Εὐρώπη ἀποτελεῖ τὸν κύριον πελάτην τῶν Ἀμερικανικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων καί ἀντιστρόφως ἡ Β. Ἀμερικὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν. Εὐρυτέρα ἀνάλυσις τῆς

^{**} Ἡ κατανομὴ τῆς ἀξίας τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου μεταξὺ βιομηχανοποιημένων καί μὴ προϊόντων, κατὰ τὴν μέχρι τοῦ 1956 τελευταίαν τριετίαν ἔχει ὡς κατωτέρω (εἰς δισεκατομμύρια δολάρια - ἀξία F.O.B.).

	1954	1955	1956
Βιομηχανικά προϊόντα	34.89	39.83	44.95
Μὴ βιομηχανικά προϊόντα	38.58	41.17	45.05
Σύνολον	73.47	81.00	90.00
Ποσοστόν βιομηχανικῶν προϊόντων	47 $\frac{1}{2}$ %	49%	50%

^{**} Ἡ ἀξία τοῦ μεταξὺ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ἐμπορίου ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1956 εἰς 34860 ἑκατομμύρια δολλαρίων καί ἀντιπροσωπεύει τὰ 2/5 περίπου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

συνθέσεως τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου⁴⁴, δεικνύει παρά ταῦτα ὅτι κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦτο διεξάγεται μεταξύ τῶν βιομηχανικῶν καὶ μὴ βιομηχανικῶν περιοχῶν, δι' ἐξαγωγῆς βιομηχανοποιημένων προϊόντων καὶ εἰσαγωγῆς πρώτων ὕλων, τροφίμων κλπ., ὧν τὸ πλεῖστον ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν γενικῶν φορτίων.

Ἄξιοσημείωτον, πάντως, εἶναι ὅτι ἡ ἐξάρτησις τῆς Δ. Εὐρώπης ἐκ τῶν εἰσαγωγῶν τροφίμων καὶ γεωργικῶν πρώτων ὕλων ἀπὸ τὰς ὑπερποντίους παραγωγικὰς χώρας, βαίνει σὺν τῷ χρόνῳ μειουμένη⁴⁵,

⁴⁴ Ἀνάλυσις Διεθνoῦς Ἐμπορίου 1956
κατὰ κατηγορίας φορτίων ἐντὸς τῶν βιομηχανικῶν περιοχῶν,
τῶν μὴ βιομηχανικῶν καὶ μεταξύ αὐτῶν.
(Εἰς δισεκατομύρια δολλαρῶν)

Κατηγορία φορτίων	Ἐμπόριον μεταξύ		Ἐμπόριον μεταξύ	
	(¹) Βιομηχανικῶν χωρῶν	(²) Μὴ βιομηχα- νικῶν χωρῶν	(¹) Εἰσαγωγαὶ εἰς βιομηχ. περιοχὰς	(²) Εἰσαγωγαὶ εἰς μὴ βιομ. περιοχὰς
ΜΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ				
Τρόφιμα	5.01		7.80	2.38
Γεωργικὰ πρώτα ὕλα	4.33		6.16	1.42
Μεταλλεύματα	1.48		1.57	0.12
Καύσιμα	2.57		3.72	0.58
Σύνολον	13.39	6.70	19.25	4.50
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ				
Κεφαλαιουχικὰ προϊόντα	6.79	—	0.13	7.34
Καταναλωτικὰ	4.59	—	0.45	3.96
Βασικὰ μέταλλα	4.05	—	1.42	2.19
Λοιπὰ εἶδη	6.04	—	0.79	4.44
Σύνολον	21.47	2.10	2.79	17.93
Γενικὸν σύνολον	34.86	8.80	22.04	22.43

⁴⁵ Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ὑπὸ τοῦ κάτωθι πίνακος ἀποδιδομένη εἰκὼν.
Ἐκατοστιαία συμμετοχὴ γεωργικῶν προϊόντων εἰς εἰσαγωγὰς χωρῶν Δ. Εὐρώπης

Χώρα	1913	1928	1938	1952	1956
Μ. Βρετανία	59	60	58	50	47
Δ. Γερμανία	49	51	47	47	39
Γαλλία	50	48	46	40	37
Ἰταλία	35	47	26	34	25
Ἑλλανδία	—	36	26	24	21
Σουηδία	—	34	20	19	16
Δανία	27	44	29	20	22
Νορβηγία	39	30	21	17	16

ένω αντίθετως αύξάνει σταθερώς ο βαθμός εξαρτήσεως αύτης από τας εισαγωγάς καυσίμων και μεταλλευμάτων⁴⁰. Τά αίτια τής μεταβολής ταύτης, αι συνέπειαι τής όποιας άνταννακλον ζωηρώς εις τήν σύνθεσιν και τόν προσανατολισμόν τοϋ διεθνοϋς έμπορίου, δέον νά αναζητηθώσιν άφ' ενός μόν εις τούς δύο παγκοσμίους πολέμους κατά τήν διάρκειαν τών όποίων δλαι αι χώραι έπεδιώξαν — και εις μεγάλον βαθμόν έπέτυχον — νά αύξήσουν τόν βαθμόν τής αύταρκειας αύτων εις γεωργικά προϊόντα, άφ' έτέρου δέ εις τό γεγονός δι και κατά τό μεταξύ τών δύο πολέμων διάστημα, πλεισταί Εύρωπαϊκαί Κυβερνήσεις τήν αύτην πολιτικήν ήκολούθησαν.

γ) Φορτίων άπαιτούντων ψύξιν κατά τήν μεταφοράν. Τοιαύτα φορτία, όποκείμενα εις άμεσον φθοράν και έπομένως μεταφερόμενα έντός κατεψυγμένων χώρων, είναι τά κρέατα, διάφορα κτηνοτροφικά και πτηνοτροφικά προϊόντα και τά φρούτα.

Τά κρέατα άποτελοϋν τό κυριώτερον εκ τών υπό ψύξιν μεταφερομένων φορτίων, κύριαί δέ εξαγωγικαί αύτων χώραι είναι ή 'Αργεντινή, ή Νέα Ζηλανδία, ή Αύστραλία, ή Ούραγουάη και έν Εύρώπη ή Δανία⁴¹. 'Επί κεφαλής τών εισαγωγικών χώρων είναι ή Μεγ. Βρετανία, ή Γερμανία και λοιπαί χώραι τής Δ. Εύρώπης.

Βούτυρον και τυρόν εξαγουν ή Νέα Ζηλανδία, Δανία, Αύστραλία, 'Ολλανδία, και Καναδάς⁴², κύριοι δέ εισαγωγείς είναι και πάλιν αι χώραι τής Δ. Εύρώπης μέ επί κεφαλής τήν Μ. Βρεταννίαν ή όποία άπορροφά περίπου 50%, τών εξαγωγών τυροϋ.

Τά φρέσκα φρούτα άποτελοϋν τήν έτέραν μεγάλην κατηγορίαν

⁴⁰ Μεταβολαί εις τήν προέλευσιν τών εξ ύπερπαιντίων περιοχών εισαγωγών τής Εύρώπης.

Χώραι προελεύσεως	1928	1937/38	1952	1956
Έξαγωγικαί πετρελαίων	3	6	19	19
» όρυκτών	7	9	12	13
» γεωργικών πρώτων ύλών	42	34	29	28
» τροφίμων	48	51	40	40
Σύνολον	100	100	100	100

⁴¹ Σύνολον εξαγωγών τών πέντε χωρών 1,8 εκ. τόννων επί συνόλου παγκοσμίων εξαγωγών εκ 2,48 έκστ. τόννων (1956).

⁴² Σύνολον εξαγωγών βουτύρου και τυροϋ τών ως άνω χωρών 758 χιλ. τόννων (1956).

των υπό ψόθειν μεταφερομένων φορτίων, κυριώτερα δὲ ἐξ αὐτῶν εἶναι αἱ μπανάναι καὶ τὰ ἐσπεριδοειδῆ**.

Αἱ μπανάναι ἐξάγονται κυρίως ἐκ τοῦ Ἰσημερινοῦ, Κостаρίκας, Βραζιλίας, Χονδούρας**, μεγίστη δὲ τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν εἶναι αἱ Ἦν. Πολιτεῖαι μὲ ἐπομένως τὴν Μεγ. Βρεταννίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν.

Κύρια ἐξαγωγικὰ χωρὰ ἐσπεριδοειδῶν εἶναι ἡ Ἰσπανία, Ἦν. Πολιτεῖαι, Ἰταλία, Ἀλγερία, Ἰσραήλ** κατευθύνονται δὲ ταῦτα κατὰ τὸ μέγιστον μέρος πρὸς τὴν Δ. Εὐρώπην.

Αἱ σταφυλαί, τὰ μήλα καὶ οἱ ἀνανάδες συμπληροῦν τὰ φρέσκα φρούτα, ἐξάγονται δὲ ἐκ τῶν Μεσογειακῶν χωρῶν τὰ δύο πρῶτα, ἐκ τῶν νήσων τοῦ Ἀτλαντικοῦ οἱ τελευταῖοι καὶ προορίζονται κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν μέρος πρὸς τὴν Δ. Εὐρώπην.

δ) Ὑγρῶν καυσίμων, περιλαμβανομένων εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην τοῦ ἀργοῦ (Crude oil) πετρελαίου καὶ ὀλων τῶν παραγωγῶν τῆς ἐπεξεργασίας αὐτοῦ.

Τὸ πετρέλαιον κυριαρχεῖ ὄχι μόνον εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, ἀλλὰ γενικώτερον εἰς τὴν οικονομικὴν καὶ πολιτικὴν ζωὴν τοῦ κόσμου. Ἡ παραγωγή αὐτοῦ ἠυξήθη καταπληκτικῶς πενταπλασιασθεῖσα ἐντὸς τριακονταετίας** εἰς τὸ τεσσαρακονταπλάσιον δὲ ἀπὸ τοῦ 1900 καὶ ἐντεῦθεν**.

Χαρακτηριστικὸν τῆς ταχυτάτης ἀναπτύξεως τῶν ἀναγκῶν τῆς παγκοσμίου οικονομίας εἰς πετρέλαιον, εἶναι τὸ γεγονός ὅτι αἱ Ἦν. Πολιτεῖαι μολοντί κατέχουσαι εἰσέτι τὴν θέσιν τῆς μεγίστης παραγωγικῆς χώρας** περιήλθον μεταπολεμικῶς, εἰς τὴν θέσιν ἑνὸς τῶν μεγίστων εἰσαγωγέων πετρελαίου**.

** Αἱ παγκόσμιαι ἐξαγωγαὶ ἀνήλθον κατὰ τὸ 1956, τῶν μὲν μπανανῶν εἰς 2,97 ἑκ. τόνων, τῶν δὲ ἐσπεριδοειδῶν εἰς 2,83 ἑκ. τόνων.

** Σύνολον ἐξαγωγῶν 1,34 ἑκ. τόν.

** Σύνολον ἐξαγωγῶν 2,21 ἑκ. τόν.

** Ἐξέλιξις τῆς παραγωγῆς πετρελαίου κατὰ τὸ διάστημα 1927-1957. (B.P.—Statistical Review of the world Oil Industry 1957).

1927	177.000.000	τόνων
1937	282.000.000	»
1947	424.000.000	»
1957	899.300.000	»

** Παραγωγή 1900-20 ἑκ. τόνων, 1913-54 ἑκ. τόνων (Traité d' Economie Maritime, par Jean Latty.—1954).

** Ἡ βιοστασιαία ἀναλογία συμμετοχῆς ἐκάστης τῶν κυριωτέρων παραγωγικῶν χωρῶν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἔτους 1957 ἔχει ὡς ἑξῆς:

Ἦνωμ. Πολιτεῖαι	42% /	Ρωσσία	12% /
Μέση Ἀνατολή	19% /	Καναδὸς	3% /
Καραϊβικὴ	17% /	Ἰνδουησία	2% /
		Λοιπαὶ χώραι	5% /

** Εἰς τὴν ἐξέλιξιν ταύτην, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν διαρκῆς αὐξανομένην σπουδαιότητα

Ἐξ ἴσου ἐντυπωσιακαί εἶναι αἱ ἐξελίξεις αἱ σημειωθεῖσαι ἐν σχέσει πρὸς τὴν συμμετοχὴν τῶν διαφόρων παραγωγικῶν χωρῶν εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν πετρελαίου¹², σημαντικώτερον δὲ ἀποτέλεσμα αὐτῶν εἶναι ἡ ραγδαία προβολὴ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς περιοχῆς τῆς Καραϊβικῆς, ὡς τῶν σπουδαιότερων, ὡς πρὸς τὴν ἐξαγωγικὴν τῶν ἱκανότητά¹³, παραγωγικῶν χωρῶν πετρελαίου.

Ποσοστὸν 43,4% τῶν ἐξαγωγῶν πετρελαίων, προέρχονται ἐκ τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ 38,3% ἐκ τῆς περιοχῆς τῆς Καραϊβικῆς θαλάσσης, τοῦ ὀπολοίπου καλυπτομένου κατὰ σειρὰν ὑπὸ τῶν ἐξαγωγῶν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν – κυρίως εἰς κατεργασμένα πετρέλαια καὶ ἄλλα προϊόντα – τῆς Ἰνδουνησίας, τοῦ Καναδᾶ, Ρωσσίας καὶ Δ. Εὐρώπης. Τὸ πλέον ἐντυπωσιακὸν σημεῖον τῆς ἐξελίξεως ταύτης, συνίσταται εἰς τὸ ὅτι αἱ νῦν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ἐξαγωγικῶν τῆς περιοχῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς χώραι, ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία καὶ τὸ Κουβέιτ,

τοῦ πετρελαίου διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, ὀφείλεται ἡ ραγδαίως ἀκαπτυχθεῖσα, κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη, ἀνάμιξις τῶν Ἀμερικανικῶν Ἑταιριῶν πετρελαίου, ἐπισχυομένων ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν διεθνή παραγωγὴν πετρελαίου. Χαρακτηριστικῶς σημειοῦται ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν παγκοσμίων ἀποθεμάτων τῶν ἐλεγχομένων ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς Ἑταιρίας ἠξήθη ἀπὸ 35% κατὰ τὸ 1938 εἰς 57,3% κατὰ τὸ 1957 (βλ. U.S. Oil Industry Goes International – Περιοδικὸν World's Business - July 1958).

¹² Ἡ παραγωγὴ τῶν κυρίων περιοχῶν ἐξελίσσεται ὡς κατωτέρω ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἔτος 1938. (Στοιχεῖα British Petroleum).

(Εἰς ἑκατομμύρια τόνων)

Ἔτη	Ἡ.Π.Α.	Καραϊβικὴ	Μέση Ἀνατολή	Ἰνδουνησία	Ρωσσία	Καναδᾶς	Παγκόσμιον Σύνολον
1938	168	33	16	8	28	1	274
1948	290	77	55	7	30	2	483
1950	283	86	85	11	37	4	535
1954	336	106	133	16	59	13	702
1957	381	153	172	21	98	24	899

¹³ Κατὰ τὸ 1957 ἐξήγαγον (εἰς ἑκατομμύρια τόνων).

Μέση Ἀνατολή	153
Καραϊβικὴ	135
Ἡνωμ. Πολιτεῖαι	28
Ἰνδουνησία	15
Καναδᾶς	10
Ρωσσία	7
Δ. Εὐρώπη	5

353

(B.P.—Statistical Review of the World Oil Industry 1957).

ασημαντον η και οϋδεμιαν ειχον παραγωγην πρό τοϋ δευτέρου παγ κοσμίου πολέμου**.

*Ο κύριος εισαγωγεύς πετρελαίων, είναι η περιοχή της Δυτικής Εϋρώπης, ήτις άπορροφά 38.8%, των παγκοσμίων εξαγωγών, και άκολουθοϋν αι 'Ην. Πολιτεΐαι (22,5%).

Λεπτομερεστέρα άνάλυσις των παγκοσμίων εξαγωγών πετρελαίων, καταδεικνύει ότι αι εξαγωγαί εκ Καραϊβικής θαλάσσης κατευθύνονται κυρίως πρός τας 'Ην. Πολιτεΐας και την Ν. 'Αμερικην. ένω αι άνάγκαι της Δ. Εϋρώπης καλύπτονται κατά τό μέγιστον αϋτων μέρος εκ της Μέσης 'Ανατολής**.

Τόσον αι 'Ην. Πολιτεΐαι όσον και η Δ. Εϋρώπη, άποτελοϋν διχίμόνον τά μέγιστα καταναλωτικά κέντρα πετρελαίου, αλλά και τά μέγιστα κέντρα έπεξεργασίας αϋτοϋ. Οϋτω έξηγγείται και τό γεγονός ότι άμφότεραι αι ώς άνω περιοχαί, μολονότι εισαγωγικαί όγρών καυσίμων, μετέχουν έπίσης κατά σημαντικόν λόγον των εξαγωγών πετρελαίου, έπανεξάγουσαι προϊόντα έπεξεργασίας τοϋ πετρελαίου.

Βασικόν χαρακτηριστικόν των μεταφορών πετρελαίου είναι η πλήρης έξάρτησις της Ικανοποιήσεως των τεραστίων καταναλωτικων άναγκών της Δυτικής Εϋρώπης, από τας εισαγωγάς πετρελαίου εκ τοϋ

** Η έξέλιξις της παραγωγής των χωρών της Μέσης 'Ανατολής έμφανίζεται ώς εξής :

	1938	1945	(Είς έκατομύρια τόννων)	
			1950	1951
Σαουδική 'Αραβία	0,06	3	26,20	38
Κουβέϊτ	-	0,5	17,30	28,5
'Ιράν	10,5	17	32,26	16,7
'Ιράκ	4,3	5	6,48	8,2
Αίγυπτος	0,2	1,2	2,34	2,3
Μπαχρέιν	1,1	1,1	1,51	1,5

** Αι εξαγωγαί των δύο κυρίων εξαγωγικών περιοχών πετρελαίου αναλύονται συγκεκριμένως ώς εξής (είς έκατομύρια τόννων) :

'Εκ Καραϊβικής	
'Ην. Πολιτεΐας	73
Δ. Εϋρώπην	30
Ν. 'Αμερικην	25
Δ. 'Αφρικην	5
'Απω 'Ανατολήν	2
	135

'Εκ Μέσης 'Ανατολής	
Δ. Εϋρώπην	79
'Απω 'Ανατολήν	28
Ν. Εϋρώπην	17
'Ην. Πολιτεΐας-Καναδών	10
Ν. Α. 'Αφρικην	8
Αϋστραλιαν-Ν. Ζηλανδιαν	7
Ν. 'Αμερικην	4
	153

έξωτερικού, κυρίως εκ της Μέσης 'Ανατολής. 'Υπολογίζεται ότι 93% της συνολικής καταναλώσεως υγρών καυσίμων της περιοχής ταύτης εισάγονται εκ του έξωτερικού¹⁶, εκ του συνόλου δέ των εισαγωγών ποσοστόν 74%, προέρχονται εκ της Μέσης 'Ανατολής¹⁷. 'Εάν εις τοῦτο προσθέσῃ τις ὅτι ἡ Μέση 'Ανατολή περικλείει 63% των ἐξηκριβωμένων παγκοσμίων ἀποθεμάτων πετρελαίου¹⁸ ὅπερ σημαίνει ὅτι, ἡ ἐξάρτησις τῆς Εὐρώπης καὶ γενικώτερον τῆς Δύσεως ἐκ τῶν ἐξαγωγῶν πετρελαίου τῆς Μέσης 'Ανατολής, θὰ καθίσταται σὺν τῷ χρόνῳ μεγαλυτέρα, συμπληρώσῃ δὲ τὴν εἰκόνα ὑπολογίζων ὅτι ἡ Ρωσσία διαθέτει τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἰδίων αὐτῆς ἀναγκῶν ἀποθέματα, ἀποκτὰ ἐπαρκῆ ἀντίληψιν τῆς θέσεως τῶν δύο συνασπισμῶν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν καὶ τῆς τεραστίας σοβαρότητος τῶν συμφερόντων τῆς Δύσεως εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην¹⁹.

¹⁶ GATT — International Trade 1956.

¹⁷ Ο.Ε.Ο.Σ. — «Europe's need for oil» — Paris 1955.

¹⁸ Παγκόσμια ἀποδειγμένα ἀποθέματα πετρελαίου

(Στοιχεῖα : American Petroleum Institute — Oil and Gas Journal)

(Εἰς ἑκατομμύρια τόνων)

Δυτικὸν Ἠμισφαίριον			'Ανατολικὸν Ἠμισφαίριον		
	1957	1956		1957	1956
'Ἡν. Πολιτεῖαι	4680	4720	'Ἰράν	4295	4025
Καραϊβικὴ	2390	1990	'Ἰράκ	3300	2900
Βενεζουέλα	2255	1860	Κουβάντ	8100	6750
Κολομβία	90	90	Σαουδικὴ 'Αραβία	5935	5275
Τρινιδάντ	45	40	Λοιπαὶ χῶραι Μ. 'Ανατολής	1035	320
Καναδῶς	430	410		22665	19270
Μεξικὸ	380	350	'Αφρικὴ	110	40
Λοιπαὶ χῶραι	175	115	Δ. Εὐρώπη	190	195
			'Ανατολικαὶ 'Ινδία	1075	745
			Ρωσσία κλπ. χῶραι		
			'Ανατολ. Συνασπισμοῦ	3545	3350
			'Ἄλλαι χῶραι 'Απω		
			'Ανατολής	65	65
	8055	7585		27650	23665
Γενικὸν σύνολον 1957 = 35.705					
» » 1956 = 31.250					

¹⁹ 'Ο μεταξὺ 'Ανατολής καὶ Δύσεως ἀνταγωνισμὸς περιπλέκεται περισσώτερον εἰδίᾳ συνδέεται ὀλονὲν καὶ περισσώτερον πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ 'Αραβικοῦ 'Ἐθνικοῦ

5. Διεθνείς θαλάσσιαι ὁδοὶ μεταφορῶν. — Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, διαπιστοῦται ὅτι αἱ μεγάλαι βιομηχανικαὶ περιοχαὶ τῆς Δ. Εὐρώπης ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς Β. Ἀμερικῆς ἀφ' ἑτέρου, καλύπτουν τὰ τρία τέταρτα περίπου τοῦ παγκοσμίου κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου.

Ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἠπειρος καὶ κυρίως τὸ δυτικόν τμήμα αὐτῆς, στερουμένη ἐπαρκῶν ἀποθεμάτων πρώτων ὑλῶν, σχεδόν δὲ ὀλοσχερῶς ἰδίας παραγωγῆς ὑγρῶν καυσίμων, ἀνεπαρκῆ, ἐπὶ πλέον, ἔχουσα τὴν παραγωγὴν γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων καὶ ἀδυνατοῦσα νὰ παραγάγῃ τὰ μέσα διατροφῆς τοῦ μεγάλου, μὲ τὴν βιομηχανίαν κυρίως καὶ τὸ ἐμπόριον ἀσχολουμένου, πληθυσμοῦ τῆς, ἀποτελεῖ τὸ κύριον κέντρον προορισμοῦ τῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν φορτίων εἰς χῶμα ὡς καὶ τῶν ὑγρῶν καυσίμων. Παραλλήλως, χάρις εἰς τὴν μεγάλην βιομηχανικὴν παραγωγὴν τῆς ἡ Δ. Εὐρώπῃ καλύπτει τὰ 40 % τῶν παγκοσμίων ἐξαγωγῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

Αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι ἐξ ἄλλου καὶ ὁ Καναδᾶς, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀποτελοῦν τοὺς μεγαλύτερους ἐξαγωγεῖς ὁμοειδῶν φορτίων, κυρίως δημητριακῶν καὶ γαιανθράκων, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὑπολείπονται μόνον τῆς Δ. Εὐρώπης εἰς ἐξαγωγὰς βιομηχανικῶν προϊόντων, ἐνῶ τέλος ἀπορροφῶν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων τῆς Εὐρώπης.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω εὐχερῶς ἀποκτᾶ τις τὴν ἀντίληψιν, ὅτι ἡ περισσότερο πολυσύχναστος εἰς τὸν κόσμον θαλασσίαι περιοχή εἶναι ἡ μεταξὺ τῶν Βρεταννικῶν νήσων, καὶ τῆς Δυτικῆς καὶ Β. Δυτικῆς Εὐρώπης τοιαύτη. Δι' αὐτῆς ἐξυπηρετοῦνται ὁ τεράστιος ὄγκος τῶν μεταφορῶν αἱ ὁποῖαι ἀπαιτοῦνται πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν

σμοῦ. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν Ἀραβικῶν χωρῶν δὲν ἀρκοῦνται πλέον εἰς τὸν ρόλον τοῦ ἀβρανοῦς σιμταίρου. Ἐπιδιώκουν ἐνεργῶν ἀνάμειξιν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν κοιτασμάτων πετρελαίων καὶ ἐπιζητοῦν μεγαλύτερον συμμετοχὴν εἰς τὰ ἐξ αὐτῆς κέρδη. Καὶ ἐπιτυγχάνουν εἰς τὴν προσπάθειαν τὴν ταύτην διὰ τῆς συνεργασίας των, οὐχὶ πλέον μὲ τὰ διεθνή τράστ πετρελαίου, ἀλλὰ μὲ ἀνεξαρτήτους κεφαλαιούχους ὡς συνέβη μὲ Ἰαπωνικὰς καὶ Ἰταλικὰς ἐπιχειρήσεις αἱ ὁποῖαι ἐδέχθησαν προσφάτως τὴν παραχώρησιν εἰς τὰς παραγωγὰς χώρας 54%, ἐπὶ τῶν κερδῶν ἀντὶ τοῦ μέχρι τοῦδε καθιερωμένου ὑπὸ τῶν μεγάλων ἑταιριῶν πετρελαίου 50%, ἐνῶ ἐπιπροσθέτως ἀνέλαβον τὴν ἀποχρέωσιν ἰδρύσεως ἐπὶ τόπου, διύλιστηρίων τοῦ παραγομένου πετρελαίου. Τὴν ἀνάμειξιν ἀνεξαρτήτων ἐπιχειρήσεων ἐνθαρρύνουν ἐπιπροσθέτως αἱ παραγωγικαὶ χώραι καὶ διὰ τὸν λόγον ὅτι αἱ ἀνεξάρτητοι κεφαλαιούχοι μὴ ἠδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἐπιπαγκοσμίου κλίμακος παραγωγὴν πετρελαίων, συγκατετρῶνουν τὴν προσπάθειάν των εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς τῶν κοιτασμάτων τὰ ὁποῖα ἐκμεταλλεύονται καὶ τοῦτο ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσιν τῆς συμμετοχῆς τῶν χωρῶν μεθ' ὧν συνεργάζονται ἐπὶ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

παραγωγικών και καταναλωτικών αναγκών της μεγαλύτερας βιομηχανικής περιοχής του 'Ανατολικού ήμισφαιρίου. 'Η Μ. Βρεταννία, ή Γερμανία, ή Γαλλία, τό Βέλγιον, ή 'Ολλανδία, αί Σκανδιναυικά Χώραι, άλλ' ακόμη και χώραι της Κεντρικής Εύρώπης — ως λ.χ. ή 'Ελβετία. — μέσω του Ρήνου, έξυπηρετούνται διά της θαλασσίας αήτης περιοχής.

'Εξ Ίσου σπουδαίας σημασίας διά τό διεθνές κατά θάλασσαν έμπορίον, είναι ή θαλασσία περιοχή, ή έκτεινομένη κατά μήκος των 'Ανατολικών άκτών των 'Ην. Πολιτειών και του Καναδά, από του κόλπου του Μεξικού μέχρι του St. Lawrence. 'Από την περιοχήν αυτήν διοχετεύεται εις τόν κόσμον ή τεραστία γεωργική και βιομηχανική παραγωγή των 'Ην. Πολιτειών και του Καναδά, αλλά και ο γαιάνθραξ του όποιου τόσην ανάγκην έχουν ή Δ. Εύρώπη, ή Ν. 'Αμερική, ή 'Απω 'Ανατολή κλπ.

Εις τρίτην μοίραν, έρχεται ο τομέυς της Νοτίου 'Αμερικής, όστις πρό του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου άπετέλει την κυρίαν πηγήν έφοδιασμού της Εύρώπης εις δημητριακά και άκολουθούν ή 'Απω 'Ανατολή, ή Αύστραλία κλπ.

"Όταν εις μεγάλος όγκος μεταφορών διακινείται μεταξύ δύο ή περισσοτέρων σημείων ή περιοχών, διαμορφούται σύν τώ χρόνω, υπό την επίδρασιν διαφόρων φυσικών και άλλων παραγόντων — τάσεως πρός περιορισμόν διαρκείας ταξειδίου εις έλάχιστον δυνατόν χρόνον, κλιματολογικών και καιρικών συνθηκών, θαλασσίων ρευμάτων, φυσικών έμποδίων ή κινδύνων διά την ναυσιπλοΐαν, δυνατότήτων άνεφοδιασμού εις καύσιμα, διωρύγων συντεμνουσών τάς άποστάσεις κλπ. — σαφώς καθωρισμένοι πορεύται, άκολουθούμεναι παρ' όλων των πλοίων των έκτελούντων τάς συγκεκριμένας αυτές μεταφοράς, αίτινες άποτελούν τάς μεγάλας διεθνείς θαλασσίας όδούς μεταφορών και συγκοινωνιών.

'Ο όγκος του πρός έξυπρέτησιν θαλασσίου έμπορίου, δημιουργεί την ανάγκην της έγκαταστάσεως των μεγάλων θαλασσίων άρτηριών. Τό πλήθος των προσαναφερθέντων και άλλων ακόμη φυσικών και οικονομικών παραγόντων, καθορίζουν την συγκεκριμένην διαδρομήν την όποιαν αί θαλάσσιαι μεταφοραί άκολουθούν. 'Η κατηγορία τέλος εις ήν ανήκουν τά πρός διακίνησιν φορτία και αί συνθηκαι υπό τάς όποιασ ταύτα μεταφέρονται καθορίζουν τούς όρους και τρόπον όργανώσεως των μεταφορών.

'Η όργάνωσις, συγκεκριμένως, των μεταφορών ειδών γενικού έμπορίου, είναι διάφορος της των όμοειδών φορτίων. 'Απαιτεί, κατά πρωταρχικόν λόγον, σταθερότητα και κανονικότητα εις τάς άναχωρή-

σεις των πλοίων και γνωστοποιήσιν τοῦ σχετικοῦ προγράμματος εἰς τὸν κύκλον τῶν πιθανῶν φορτωτῶν. Ἡ προϋπόθεσις αὕτη, μόνον διὰ τῆς καθιερώσεως τακτικῶν δρομολογιῶν, ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ φορτίων, δύναται νὰ καλυφθῇ. Ἐντεῦθεν προέκυψε, τὸ δρομολογημένον φορτηγὸν πλοῖον, τὸ φορτηγὸν πλοῖον τακτικῶν γραμμῶν (Cargo-liner).

Οἱ Εὐρωπαῖοι ἦσαν οἱ ἐγκαταστήσαντες τὰς πρώτας δρομολογιακὰς γραμμὰς πρὸς τοὺς λιμένας Β. Ἀμερικῆς ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ - Β. Ἀμερικῆς ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου Χόρν, Ν. Ἀμερικῆς Μεσογείου, Δ. Ἀφρικῆς, Ἰνδιῶν καὶ Ἄπω Ανατολῆς, διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Καλῆς Ἐλπίδος καὶ ἀπὸ τοῦ 1869 διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, χάρις εἰς τὴν ὅποیان ἡ ἀπόστασις διὰ τὸ ταξείδιον Ἰνδιῶν, ἐμειώθη κατὰ 42%.

Ἡ ἀπὸ τοῦ 1914 διάνοιξις τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ καὶ ἡ ἐξέλιξις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου συνδυαζόμεναι πρὸς τὰς οἰκονομικὰς μεταβολὰς τὰς σημειωθεῖσας συνετελεῖται τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων, ἔσχον ὡς συνέπειαν τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ συγκοινωνιῶν, μὲ ἀποτέλεσμα ὅτι, τακτικαὶ δρομολογιακαὶ γραμμαὶ διὰ φορτηγῶν πλοίων, συνδέουν, ἐν τῇ πράξει, ὅλους τοὺς κυρίου ἀνά τὸν κόσμον λιμένας.

Τὸ πλῆθος τοῦτο τῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν δύναται νὰ λογισθῇ ὡς ἀκολουθοῦν τὰς ἀκολουθοῦσας μεγάλας θαλασσίας ὁδοὺς :

Εὐρώπης - Β. Ἀμερικῆς (λιμένες Ἀτλαντικοῦ)

Εὐρώπης - Κεντρικῆς Ἀμερικῆς

Εὐρώπης - Νοτίου Ἀμερικῆς (λιμένες Ἀτλαντικοῦ)

Εὐρώπης - Δ. Ἀκτῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ

Εὐρώπης - Δ. Ἀκτῶν Ν. Ἀμερικῆς

Εὐρώπης - Ἄπω Ἀνατολῆς (διὰ τῆς διώρυγος Παναμᾶ)

Εὐρώπης - Ἄπω Ἀνατολῆς (διὰ τῆς διώρυγος Σουέζ)

Εὐρώπης - Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ - Αὐστραλίας - Ν. Ζηλαντίας

Εὐρώπης - Δ. Ἀκτῶν Ἀφρικῆς

Εὐρώπης - Α. Ἀκτῶν Ἀφρικῆς

Δ. Εὐρώπης - Ἀν. Μεσογείου - Εὐξείνου Πόντου ἢ Ἐρυθρᾶς θαλάσσης - Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ.

Ἀντίστοιχοι δρομολογιακαὶ γραμμαὶ ἐξυπηρετοῦν τὰς ὡς ἄνω θαλασσίας ὁδοὺς μὲ ἀφετηρίαν τοὺς λιμένας τῶν Ἀνατολικῶν ἢ Δυτικῶν Ἀκτῶν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν.

Τὸ Ἀμερικανικὸν Federal Maritime Board ἔχει χαρακτηρίσει ὡς ἀπαραιτήτους διὰ τὴν Ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν καὶ ἐμπόριον τριάκοντα μίαν ἐν ὄλῳ ὁρομολογιακὰς δι' Ἀμερικανικῶν πλοίων γραμμάς μὲ ἀφετηρίαν ἐκ διαφόρων κυρίων λιμένων τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, αἱ γραμμαὶ δὲ αὗται ἐπιχορηγοῦνται ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Τ Ο Π Λ Ο Ι Ο Ν

1. Σύγχρονος εξέλιξις τοῦ πλοίου.—Ἴνα ἡ σπουδὴ τοῦ πλοίου ὡς οἰκονομικῆς μονάδος εἶναι ὠλοκληρωμένη, δεόν ὅπως τοῦτο μελετηθῆ ὡς προϊόν τῆς ναυπηγικῆς τέχνης καὶ ἐξετασθοῦν βασικαὶ τινες ιδιότητές του, συνδεόμεναι ἀμέσως, ἀφ' ἑνός μὲν μὲ τὸ ἀποδιδόμενον παρ' αὐτοῦ ἔργον, δηλαδὴ τὴν μεταφορικὴν του ἰκανότητα καὶ τὴν ταχύτητα μεθ' ἧς τοῦτο ἐκτελεῖ τὴν μεταφορὰν, ἀφ' ἑτέρου δὲ μὲ τὸ κόστος τῆς κινήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεώς του, τὸ ὁποῖον βασικῶς ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ διατιθέμενον διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ πλοίου κεφάλαιον καὶ τὴν διὰ καύσιμα, ἐπάνδρωσιν, ἀσφάλισιν καὶ συντήρησιν, ἀπαιτουμένην δαπάνην.

Τὸ σύγχρονον πλοῖον, εἶναι προϊόν ἐξελίξεως εἰς τὰς μεθόδους κατασκευῆς καὶ προώσεως· ἐξελίξεως σημειωθείσης ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων. Βασικὸν πρόβλημα ἀπετέλει ἀπ' ἀρχῆς, ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις τοῦ ἀτμοπλοίου. Ὅσον-δὴποτε πλεονεκτικὴ καὶ ἐὰν ἦτο ἡ ἐξασφάλισις σταθερότητος εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ταξειδίων ἀνεξαρτήτως καιρικῶν συνθηκῶν, δὲν ἦτο ἀρκετὴ νὰ ἀντισταθμίσῃ τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου τὴν προερχομένην κυρίως ἐκ τῆς ἀξίας τῶν μηχανῶν καὶ τῆς δαπάνης συντηρήσεώς των, τῆς δαπάνης τῶν καυσίμων καὶ ἐκ τῆς ἀπώλειας σημαντικοῦ ἐκμεταλλευσίμου χώρου. Τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα, ἐπετεύχθη διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ σιδήρου καὶ μετέπειτα τοῦ χάλυβος, εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων, διότι αὕτη ἐπέτρεψε τὴν αὐξήσιν τῆς χωρητικότητος τῶν ναυπηγουμένων πλοίων εἰς ἐπίπεδα τὰ ὁποῖα ὀλίγον πρότερον θὰ ἠδύναντο νὰ θεωρηθῶσι φανταστικά, παραλλήλως δὲ διηκολύνθη διὰ τῶν ἐξελίξεων καὶ βελτιώσεων αἵτινες ἐπετεύχθησαν εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ἀτμομηχανῆς καὶ τῶν λεβήτων, χάρις εἰς τὰς ὁποίας, τὸ μὲν ἠδυνήθη τὸ παραγόμενον παρ' αὐτῶν ἔργον, τὸ δὲ ἐμειώθη ἡ κατανάλωσις καυσίμων.

Ὅταν ἡ πρώτη δικύλινδρος ἀτμομηχανὴ κατασκευάσθη, ὑπεστή-

ρίχθη ότι έπετεύχθη δι' αύτης μείωσης των καυσίμων κατά τό ήμισυ. Περαιτέρω οικονομία έπετεύχθη, όταν έν έτει 1874 κατασκευάσθη ή μηχανή τριπλής έκτονώσεως, ακόμη δέ μεγαλύτερα άφ' ης κατά τό 1885 έπετεύχθη ή κατασκευή άτμομηχανής τετραπλής έκτονώσεως, μεταγενεστέρως δέ διά τής έπαναθερμάνσεως του άτμου κατά τήν άπό του ενός κυλίνδρου εις τόν έτερον διαδρομήν του ¹.

Η κατασκευή του άτμοστροβίλου, άπετέλεσεν έναν εισέτι σταθμόν εις τήν προσπάθειαν περιορισμού των δαπανών λειτουργίας των προωπηριών μηχανών έν συσχετίσει προς τό άποδιδομένον παρ' αύτων έργον. Έν άντιθέσει προς τήν παλινδρομικήν μηχανήν ή όποία εύρίσκεται έν παρακμή και σχεδόν έχει έγκαταλειφθή, ο άτμοστρόβιλος εύρίσκεται έν σταθερή άναπτύξει, λόγω των πολλαπλών πλεονεκτημάτων τά όποία έμφανίζει χρησιμοποιούμενος προς άπόδοσιν μεγάλων ίπποδυνάμεων και ύψηλών ταχυτήτων. Τά πλεονεκτήματά του ταύτα, αναφέρονται κυρίως εις τήν μείωσιν του ύπό τής μηχανής καταλαμβανομένου όγκου, μικρότεραν κατανάλωσιν καυσίμων και περιορισμόν των εκ τής μηχανής κραδασμών του πλοίου. Ύστερεί, έν τούτοις, ο στρόβιλος εις τήν ευχέρειαν χειρισμών, τό μειονέκτημα όμως τούτο έξουδετεροϋται διά τής έγκαταστάσεως ειδικού στροβίλου διά τήν κίνησιν του πλοίου όπισθεν («ανάποδα»). Συνέπεια των πολλαπλών πλεονεκτημάτων τά όποία παρουσιάζει ο στρόβιλος χρησιμοποιούμενος εις μηχανάς μεγάλων ίπποδυνάμεων, είναι ότι τό σύνολον σχεδόν των πλοίων των έχόντων όλικήν χωρητικότητα άνωτέραν των 25.000 κ.οχ. είναι στροβιλοκίνητα.

Ο άτμοστρόβιλος χρησιμοποιείται και έν συνδυασμώ προς τήν παλινδρομικήν μηχανήν, έπιτυγχανομένης διά του συνδυασμού τούτου, σημαντικής αύξήσεως του ύπό τής άτμομηχανής άποδιδομένου έργου.

Άλλ' ή βελτίωσις του τύπου τής άτμομηχανής, δέν ύπήρξεν ή μόνη επιδίωξις των κατασκευαστών ναυτικών μηχανών. Η παραγωγή

¹ Εις τās μηχανάς πολλαπλής έκτονώσεως ο άτμός χρησιμοποιείται τāsας φορές όσαι είναι οι κύλινδροι τής μηχανής. Αι μηχαναι λ.χ. τριπλής έκτονώσεως διαθέτουν τρεις κυλίνδρους, ύψηλής, μέσης και χαμηλής πίεσεως, τής όνομασίας των λαμβανομένης εκ του γεγονότος ότι ο άτμός εις μέν τόν πρώτον κύλινδρον διοχετεύεται εκ του λέβητος ύπό ύψηλήν πίεσιν, εις δέ τούς δεύτερον και τρίτον κύλινδρον ύπό μειωμένην πίεσιν, χωρίς εκ τούτου να έπέρχεται μεγάλη άπώλεια έργου, διότι οι κύλινδροι μέσης και χαμηλής πίεσεως είναι άντιστοιχώς πολύ μεγαλύτεροι ο εις του άλλου και άμφότεροι του τής ύψηλής πίεσεως και έπομένως ή μείωσις τής πίεσεως άντισταθμίζεται από τήν μεγαλύτεραν ποσότητα του επί του έμβόλου έπιεργούντος άτμου.

άτμοι με την εύθηνότεραν δυνατήν δαπάνην, διά τής βελτιώσεως τών συστημάτων κατασκευής λεβήτων, απέτελεσε παράλληλον άντικειμενικόν σκοπόν, ή σημασία τοῦ ὁποίου καθίσταται ἀμέσως ἀντιληπτή ἐάν τις λάβη ὑπ' ὄψιν ὅτι εἰς ἀρκετάς περιπτώσεις ή δαπάνη διά τὰ καύσιμα, ἀντιπροσωπεύει ποσοστόν μεγαλύτερον τοῦ 40% τοῦ συνόλου τών δαπανῶν ἐκτελέσεως ταξειδίου τινος. Ἡ οἰκονομία καυσίμων ἀποτελεῖ, συνεπῶς, παράγοντα πρωταρχικῆς σημασίας διά τήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Ἡ ἐπιδιωκομένη οἰκονομία, ἐπετεύχθη κυρίως διά τής βαθμιαίας ἀρχικῶς καί ραγδαίας μετά ταῦτα, εἰσαγωγῆς καί χρησιμοποίησεως τοῦ πετρελαίου* ἀντί τοῦ γαιάνθρακος ὡς καυσίμου ὕλης διά τήν παραγωγήν ἀτμοῦ διά τήν κίνησιν τών ἀτμομηχανῶν² ἀλλά καί διά τής χρησιμοποίησεως ὑπερθέρμου ἀτμοῦ καί λεβήτων ὕψηλης πίεσεως εἰς τὰ σύγχρονα ἀτμόπλοια.

Ὁ γαιάνθραξ, διεπιστώθη ταχέως ὅτι δένειναι ή καταλληλοτέρα καύσιμος ὕλη διά τὸ πλοῖον. Τὸ πετρέλαιον πλεονεκτεῖ πολλαπλῶς ἐναντι αὐτοῦ. Ὡς κύρια πλεονεκτήματά του δύνανται νά λογισθοῦν τὰ ἑξῆς :

α) Ὁ ἐφοδιασμὸς τοῦ πλοίου γίνεται ταχύτατα διά μηχανικῶν μέσων, ἐνῶ ὁ διά γαιάνθρακος διενεργεῖται δι' ἐργατικῶν χειρῶν καί ἐπομένως καθυστερεῖ.

β) Κατὰ τὸν ἐφοδιασμὸν ἐξασφαλίζεται καθαριότης τοῦ πλοίου, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ὅ,τι συμβαίνει μετὰ τὸν γαιάνθρακα, τοῦτο δὲ ἔχει σοβαρὰν σημασίαν διά τὸ σύγχρονον πλοῖον, ἰδίᾳ δὲ τὸ ἐπιβατηγόν.

γ) Σταθερὰ τροφοδότησις τών πυρῶν τών λεβήτων, δεδομένου ὅτι

* Ποσοστὸν παγκοσμίου χωρητικότητος ἀποτελούμενον ἀπὸ πλοία ἀναλίσκοντα γαιάνθρακα.

Ἔτος	Ποσοστὸν	Ὅγκος διεθνούς χωρητικότητος εἰς ἑκατ. κ.ο.χ.
1914	96.6	45.4
1939	45.3	68.5
1948	22.5	80.3
1950	19.2	84.6
1953	13.0	93.4
1955	9.8	100.6
1957	7.8	110.2

(Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping)

² Σήμερον, ἐκτὸς τοῦ ὅτι τὸ σύνολον, σχεδόν, τών ναυπηγουμένων πλοίων, χρησιμοποιοῦν ὡς καύσιμον ὕλην τὸ πετρέλαιον, σταθερὰ ἐκ παραλλήλου, συνκλιεῖται ή μετατροπὴ τοῦ συστήματος καυσίμων καί εἰς τὰ ἤδη ὑπάρχοντα ἀτμόπλοια ὥστε εἰς πᾶσας ἑκατοντάδας ἀνήλθεν ὁ ἀριθμὸς τών ἀπὸ τοῦ 1945 καί ἐντεύθεν ὑποστάντων τήν μετατροπὴν ταύτην πλοίων.

πραγματοποιείται διά των καυστήρων, άντλούμενον διά σωληνώσεων και άντλιών από τας δεξαμενάς. Άντιθέτως ό γαιάνθραξ μεταφέρεται έκ των γαιανθρακαποθηκών υπό των άνθρακένων, ρίπεται δέ εις τας πυράς υπό θερμαστών. Έπομένως ή τροφοδότησις των πυρών δέν είναι σταθερά, άφου εξαρτάται από τας φυσικάς δυνάμεις άλλα και την διάθεσιν των έργαζομένων. Έπί πλέον εις τά αναλίσκοντα γαιάνθρακα πλοία, παρίσταται ανάγκη του άνά τετράωρον καθαρισμού των κλιβάνων, τουτο σέ σημαίνει επίσης πτώσιν της πιέσεως του άτμου και μείωσιν της ταχύτητος, την αύτην δέ συνέπειαν έχει και τό ότι ό γαιάνθραξ δέν είναι πάντοτε της αύτης ποιότητος.

δ) Συνέπεια της διά μηχανικών μέσων τροφοδοτήσεως διά πετρελαίου των πυρών των λεβήτων, είναι ή χρησιμοποίησις μειωμένου κατ' αριθμόν προσωπικού λεβητοστασίου, τουτο δέ σημαίνει τόσον οικονομίαν δαπανών, όσον και περιορισμόν του δι' ένδιαίτησιν του πληρώματος διατιθεμένου χώρου, έπ' όφελεία του πρό έκμετάλλευσιν προοριζομένου χώρου.

ε) Τό πετρέλαιον άποθηκεύεται εις τά διπύθμενα του πλοίου, ήτοι εις τόν μεταξύ του έξωτερικού και έσωτερικού πυθμένος του πλοίου χώρον, εις τμήμα, δηλαδή, μή προοριζόμενον πρός έκμετάλλευσιν, ένψ τό αντίθετον συμβαίνει ως πρός τας γαιανθρακοποθήκας.

στ) Έπολογίζεται τέλος ότι 730 χιλιογράμμα πετρελαίου έχουν την αύτην άπόδοσιν πρός 1000 χιλιογράμμα γαιανθράκων, τουτο δέ σημαίνει μεγάλην οικονομίαν δαπανών άλλα και περιορισμόν του πρός άποθήκευσιν των καυσίμων χώρου, εις όφελος της έκμεταλλεύσεως του πλοίου, άποτελούν τό κυριώτερον των πλεονεκτημάτων του πετρελαίου.

Τά άνωτέρω πλεονεκτήματα του πετρελαίου, έχον ως άποτέλεσμα, την ταχυτάτην, εις βάρος του γαιάνθρακος, επικράτησιν αυτού. Κατά τό 1914 τό σύνολον σχεδόν των μηχανοκινήτων πλοίων, έχρησιμοποιοουν ως καύσιμον ύλην τόν γαιάνθρακα. "Ήδη τό ποσοστόν των χρησιμοποιούντων γαιάνθρακας πλοίων είναι μόλις 7,8% της παγκοσμίου χωρητικότητος και βαίνει σταθερώς μειούμενον, δεδομένου ότι, χρησιμοποίησις του γαιάνθρακος ως καυσίμου ύλης εις νεοναυπηγούμενα πλοία προβλέπεται πλέον μόνον όταν ειδικά συνθήκαι έκμεταλλεύσεως συντρέχουν ως πρός συγκεκριμένον τι πλοιον.

Άλλ' εάν ό γαιάνθραξ άποκλείεται σχεδόν όλοσχερώς από τας νέας ναυπηγήσεις, κυρία αίτια δέν είναι πλέον μόνον ή χρησιμοποίησις του πετρελαίου εις τά άτμόπλοια, άλλα άκόμη περισσότερο ή σταθερά επέκτασις της χρησιμοποιήσεως της μηχανής έσωτερικής

καύσεως, ή όποία άποτελεί τήν σπουδαιότεραν μέχρι τουδε δημιου-
ρίαν εις τας μεθόδους πρόωσεως των πλοίων.

Η ταχυτάτη ανάπτυξις τής χρησιμοποιήσεως τής μηχανής έσω-
τερικής καύσεως, όφειλεται εις τά πολλαπλά πλεονεκτήματά της, ή
οικονομική σημασία των όποίων είναι τόσοσν μεγάλη ώστε έξουδετε-
ρώνει τας έπιβαρύνσεις τας όποιας αύτη συνεπάγεται.

Η μηχανή έσωτερικής καύσεως, γνωστή και ως μηχανή Diesel έκ
του όνόματος του Γερμανού μηχανικού Rudolf Diesel εις τόν όποιον
άποδίδεται ή πατρότης αύτης, στοιχίζει πολύ περισσότερον από ό,τι
ή άτμομηχανή¹ τό δε άκάθαρτον πετρέλαιον ή τό gas oil είναι πολύ
περισσότερον δαπανηρά από τόν γαιάνθρακα ή τό πετρέλαιον λεβή-
των. Έπιπροσθέτως διά τόν χειρισμόν τής μηχανής έσωτερικής καύ-
σεως άπαιτείται έξειδικευμένον προσωπικόν, ή δε συντήρησις αύτης
είναι πολύ περισσότερον δαπανηρά από όσον ή τής άτμομηχανής.

Έναντι των μειονεκτημάτων τούτων ή μηχανή έσωτερικής καύ-
σεως πλεονεκτεί άποφασιστικώς εις τά ακόλουθα κυρίως σημεία :

α) ή εις καύσιμα κατανάλωσις αύτης είναι πολύ μικρά.

β) τό προσωπικόν μηχανοστασίου είναι όλιγάριθμον έν σχέσει
πρός τό του άτμοπλοίου λόγω μη ύπάρξεως λεβητοστασίου, μέ συ-
νέπειαν περιορισμόν δαπανών άφ' ενός και μείωσιν του δι' ένδιαίτη-
σιν του πληρώματος διατιθεμένου χώρου άφ' έτέρου, έπ' ώφελεία
τής έκμεταλλεύσεως του πλοίου.

γ) ή μηχανή έσωτερικής καύσεως καταλαμβάνει πολύ μικρόν χώ-
ρον και έχει μικρόν βάρος, τουτο δε σημαίνει, επίσης, αύξησιν τής εις
χώρον και βάρος μεταφορικής Ικανότητος του πλοίου.

Τά πλεονεκτήματα ταύτα είναι τόσοσν άποφασιστικής σημασίας,
ώστε παρά τας προαναφερθείσας έπιβαρύνσεις, τό κόστος τής
έκμεταλλεύσεως του δηζελοκινήτου πλοίου, είναι σημαντικώς χαμη-
λότερον από τό του άτμοπλοίου υπό τήν οίανδήποτε αύτου μορφήν.

Σημειώτέον ότι ή έκ των καυσίμων δαπάνη του δηζελοπλοίου,
όποβιβάζεται έτι περισσότερον, διά τής καθιερωθείσης πλέον χρη-
σιμοποίησεως έλαφρού πετρελαίου λεβήτων ως καυσίμου ύλης εις

¹ Φορτηγόν 9.500 τόνων D.W. έρωβιασμένον διά μηχανών έσωτερικής καύσεως,
ύπελογίζετο κατά Ιανουάριον 1956 ως έχον κόστος κατασκευής Αίρ. 72 κατά τόνων
D.W. έναντι Α. 70 του ίδίας χωρητικότητος και τά αύτά χαρακτηριστικά έχοντος
άτμοπλοίου άναλίσκοντος πετρελαίου. (Υπαλογισμός Fairplay). Έκτοτε ή συγκριτική
παρακολούθησις διεκόπη, ότι μη ναυπηγούμενων πλέον φορτηγών άτμοπλοίων τιαύ-
της χωρητικότητος.

τάς μηχανάς έσωτερικής καύσεως, αντί του άκαθάρτου πετρελαίου ⁴.

Τό δηζελοπλοϊον είναι πολύ προσφορώτερον του έχοντος παλινδρομικάς μηχανάς άτμοπλοϊου, διά τήν χρησιμοποίησιν μεγάλων Ιπποδυνάμεων, γενικώς δέ έχει τοῦτο μεγαλυτέραν άκτίνα ένεργείας, ή Ικανότης δέ αύτη παρέχει τό πλεονέκτημα του άνεφοδιασμοῦ διά καυσίμων, εις λιμένες προσφέροντας τούς εύνοϊκώτερους πρός τοῦτο δρους.

*Υπό τάς άνω συνθήκας, δέν είναι έκπληκτικόν διι ο αριθμός Ιδία, αλλά και ή χωρητικότης των δηζελοπλοϊων ραγδαίως αύξάνονται ⁵, διι ή μηχανή έσωτερικής καύσεως κυριαρχεί εις τάς ναυπηγήσεις των μικρών και των μέσης χωρητικότητος πλοϊων ⁷, ένφ έπεκτείνεται ήδη ή χρησιμοποίησις αύτης και εις μεγαλυτέρας χωρητικότητος πλοϊα. Εύρίσκονται ήδη έν ένεργεία, δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια 35.670, 36.700

⁴ Είναι τόσον σοβαρά τά οικονομικά πλεονεκτήματα τής μηχανής έσωτερικής καύσεως έναντι τής άτμομηχανής, ώστε υπάρχουν ήδη άρκετά περιπτώσεις αντικατάστασεως των άτμομηχανών πλοϊων τύπου Liberty, διά μηχανών έσωτερικής καύσεως διά τήν κίνησιν των οποίων αναλίσκεται έλαφρόν πετρελαϊον λαβήτων. Η δαπάνη διά τήν αντικατάστασιν άνέρχεται εις τό ποσόν λιρών 150.000, ήτοι εις 1/6 περίπου τής αξίας νεοκαυτηγουμένου πλοϊου τής αύτης χωρητικότητος. Η άξιοποίησις έν τούτοις τής τόσον μεγάλης αύτης δαπάνης θεωρείται έξασφαλιζομένη, διότι έπιτυγχάνεται αύξησις ταχύτητος κατά δύο μίλλια, αύξησις χωρητικότητος φορτίου κατά 400 τόνους και μείωσις τής δαπάνης διά καύσιμα κατά 50%, τουλάχιστον (Fairplay 3639 σελ. 509).

⁵ Εις διάστημα τριάκοντα πέντε έτων έσημειώθη ή κάτωθι καταπιηκτική πράγματι έξελίξις :

1923	πλοϊα	824	—	1.321.131	κ.οχ
1930	»	2476	—	7.816.159	»
1939	»	5913	—	16.600.826	»
1948	»	—	—	17.200.000	»
1955	»	—	—	34.500.000	»
1957	»	—	—	41.000.000	»
1958	»	19187	—	46.309.921	»

(Στοιχεία Lloyd's Register of Shipping)

⁷ Έκ των υπό ναυπήγησιν τήν 31 Μαρτίου 1958 πλοϊων :

6000—8000	κ.οχ.	ήσαν	3	άτμόπλοια και	96	δηζελοπλοια
8000—10000	»	»	6	»	136	»
10000—15000	»	»	56	»	149	»
15000—20000	»	»	23	»	19	»
20000—25000	»	»	83	»	12	»
25000—30000	»	»	25	»	—	—
30000—35000	»	»	9	»	—	—
35000—40000	»	»	2	»	—	—
40000—45000	»	»	3	»	—	—
ά ⁹ ω των 45000	»	»	3	»	—	—

(Στοιχεία Lloyd's Register of Shipping)

καί 40.000 τόν. d.w. *, ναυπηγείται δέ διά λογαριασμόν Γάλλων έφοπλιστών δεξαμενόπλοιοι 47.350 τόν. d.w. *.

Σημειωτέον ότι ή συμμετοχή τής μηχανής έσωτερικής καύσεως θά ήτο περισσότερο έκτεταμένη, εις τήν έν ένεργεια διεθνή χωρητικότητα, άν μή έμεσολάβη ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος κατά τήν διάρκειαν του όποιου ειχεν αύτη τελείως έγκαταλειφθή ¹⁹.

Ως άποτέλεσμα τής έφαρμογής του άξιώματος ότι κάθε έξέλιξις προκαλεί σүн τώ χρόνω και νέαν τοιαύτην, ο ήλεκτρισμός έχει ήδη εύρειαν τήν έφαρμογήν του εις τήν πρόωσιν των πλοίων, διά τής χρησιμοποίησεως συστημάτων προώσεως μικτών, στροβιλοηλεκτρικού και δηζελοηλεκτρικού. Εις τά μικτά ταύτα συστήματα προώσεως των πλοίων, ο στρόβιλος ή ή μηχανή έσωτερικής καύσεως δέν χρησιμοποιούνται άμέσως διά τήν κίνησιν τής έλικος, αλλά διά τήν παραγωγήν ήλεκτρισμοϋ δι' ήλεκτροκινητήρα μετά του όποιου συνδέεται ο άξων τής έλικος. Αμφότερα τά συστήματα ταύτα, έχουν τό πλεονέκτημα ότι παράγουν τό άπαιτούμενον έργον μέ μικρότερον βάρος μηχανής εις όφελος τής μεταφορικής Ικανότητος του πλοίου, μειονεκτοϋν όμως κατά τό ότι έχουν ηύξημένον κόστος κατασκευής και συντηρήσεως και άπαιτοϋν ηύξημένον πλήρωμα.

Η μεταβολή τήν όποιαν προεκάλεσαν κατά τά τελευταία πενήτηκοντα έτη, ή χρήςις, του πετρελαίου, τής μηχανής έσωτερικής καύσεως και των λοιπών συγχρόνων κινητηρίων μηχανών, είναι τοιαύτη ώστε, ή σημερινή έμπορική ναυτιλία δέν έχει πολλά τά κοινά προς τήν πρό πενήτηκοντα έτών ύπάρξασαν.

* Αντιστοίχως, «FJORDAAS» (Fairplay No 3853), και «BERGECAPTAIN» (Shipping World No 3409) υπό Νορβηγικήν σημαίαν και τό «SVEN SELEN» υπό Σουηδικήν μόλις παραδοθέν. (Lloyd's List - 22 Οκτωβρίου 1958).

* Fairplay 3918/7 Αύγουστου 1958.

¹⁹ Ο πόλεμος προεκάλεσε προσωρινήν άναστολήν τής έπεκτάσεως τής χρησιμοποίησεως τής και ταύτο διότι, εκείνο τό όποιοι τότε προείχεν ήτο ή ταχύτης κατασκευής των πλοίων—ή ναυπήγησις των μέ ρυθμόν ταχύτερον εκείνου μέ τον όποιοι έβυθίζοντο. Διά τήν έπίτευξιν του σκοπού τούτου, άπαραίτητος ήτο ή μεγίστη δυνατή άπλοποίησις των πάντων και συνεπώς και ή χρησιμοποίησις του άπλουστέρου τύπου μηχανής, άπλουστέρα δέ μηχανή από τήν παλιυδρομικήν άτμομηχανήν δέν ύπάρχει. Έπιπροσθέτως, έφ' όσον ούδέ ή εκτέλεσις και ένός μόνου ταξιδίου υπό των ναυτηγούμενων πλοίων ήτο εξηραλισμένη πρό τής βυθισεώς των, μικρά, φυσικώ τώ λόγω, προσοχή έδίδετο εις τήν βελτίωσιν των μεθόδων προώσεως και άπεφεύγετο ή χρησιμοποίησις διαπαντρών τύπων μηχανών, ως ή μηχανή έσωτερικής καύσεως. Διά τούς άνωτέρω λόγους άπαντα τά κατά σειράν ναυτηγηθέντα κατά τον πόλεμον πλοία ήσαν άτμόπλοια, ως εκ τούτου δέ, τό ποσοστόν συμμετοχής αυτών εις τήν παγκόσμιον χωρητικότητα εύρέθη ηύξημένον μετά τον πόλεμον.

Περισσότερον επαναστατικά εξέλιξεις δύνανται να αναμένονται εις τὸ μέλλον, ἐκ τῆς ἐπιδιωκομένης ἀναπτύξεως μιᾶς ὄπως νέας μεθόδου προώσεως τῶν πλοίων, τοῦ ἀεριοστροβίλου (Gasturbine). Ἡ ἀρχὴ ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται ἡ νέα μέθοδος εἶναι παρεμφερὴς πρὸς τὴν τῶν ἀεριοπροωθουμένων ἀεροπλάνων. Τὸ νέον σύστημα ἐφηρμόθη τὸ πρῶτον, ἐπιτυχῶς, ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ δεξαμενοπλοίου «Auriga» ἀπὸ τοῦ 1951, ἤδη δὲ αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, ἐπιδιώκουσαι τὴν δημιουργίαν στόλου ἱκανοῦ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ ὑποβρύχια τοῦ μέλλοντος εἰς ἐνδεχόμενον πόλεμον, προέβησαν εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν μηχανῶν δύο πλοίων τύπου «Liberty» δι' ἀεριοστροβίλου ἀποδίδοντος ταχύτητα 16.8 μιλίων¹¹.

Ἡ ἐφαρμογὴ, τέλος, τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας εἰς τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων, εὐρισκομένη εἰσέτι, εἰς προκαταρκτικὰ στάδια, περικλείει δυνατότητας ἀπεριορίστων ἐξελίξεων εἰς τὸ ἀπώτερον μέλλον, δυναμένων νὰ φθάσουν μέχρις ἀντικαταστάσεως τοῦ πετρελαίου διὰ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, ὡς μέσου διὰ τὴν παραγωγὴν κινητηρίου δυνάμεως εἰς τὰ πλοῖα.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς καταναλώσεως ὕγρων καυσίμων κατὰ τὸ 1955, ὑπολογίζεται ὅτι τὰ γνωστὰ εἰς τὸν κόσμον ἀποθέματα πετρελαίου, ἐξαρκοῦν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν παγκοσμίων καταναλωτικῶν ἀναγκῶν ἐπὶ 150 περίπου ἔτη. Ἀντιθέτως τὰ ἀποθέματα ὀρυκτῶν παραγωγῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, ὑπολογίζονται ὅτι εἶναι 500 φορές μεγαλύτερα τῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου. Εἶναι εὐλογον, ὅθεν, νὰ ὑπολογισθῇ τις ὅτι ἡ ἀτομικὴ ἐνέργεια θὰ κληθῇ μελλοντικῶς νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ πετρέλαιον. Καὶ ἡ πρόοδος ἡ σημειουμένη εἰς τὴν σχεδίασιν, τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν λειτουργίαν ἀτομικῶν ἀντιδραστήρων εἶναι τόσο ταχεῖα, ὥστε αἱ πιθανότητες κατασκευῆς ἐμπορικῶν ἀτομοκινήτων πλοίων νὰ ἀφοροῦν πλέον τὸ παρὸν ἢ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον, εἰς ὅ, τι ἀφορᾷ, τούλάχιστον, τὴν ὑπερπήδησιν τῶν τεχνικῶν ἐμποδίων.

Ὡς ἀπεδείχθη διὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ ὑποβρυχίου «Ναυτίλος», τοῦ πρώτου ἀτομοκινήτου πλοίου εἰς τὸν κόσμον, τὸ ὁποῖον εὐρίσκεται ἐν ἐνεργείᾳ ἀπὸ τοῦ 1954, ἐπίσης δὲ τοῦ ἀεροπλανοφόρου καὶ ἐπτά ἄλλων ἀτομοκινήτων ὑποβρυχίων τὰ ὁποῖα ἐναυπήγησεν ἡ ναυπηγεῖ

¹¹ Ἡ δαπάνη τῆς μετατροπῆς ἀνήλθεν εἰς 3.800.000 δολλ. Παρὰ τοῦτο τὸ πείραμα θεωρεῖται ἐπιτυχὲς ἀπὸ οικονομικῆς ἀπόψεως, ἐὰν δὲ ἀποβῇ ἐπιτυχὲς καὶ ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, αἱ Ἀμερικανικαὶ Ἀρχαὶ θὰ ἐπιχειρήσουν τὴν ἐγκατάστασιν τοιοῦτων μηχανῶν εἰς πολλὰ ἀκόμη πλοῖα «Liberty» τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῆς χώρας.

τό 'Αμερικανικόν ναυτικόν¹¹, ή εφαρμογή της άτομικης ένεργείας εις την πρόωσιν των πλοίων, αποτελεί ήδη πραγματικότητα από τεχνικής απόψεως, έπιλυθέντων των τεχνικών προβλημάτων, προσφέρεται δέ ως ιδιαίτερος εύνοική διά τά υποβρύχια. 'Επί τοῦ παρόντος, έν τούτοις, τυχόν κατασκευαζόμενον άτομοκίνητον έμπορικόν σκάφος, δέν θά ήτο εις θέσιν νά ανταγωνισθῆ ώς πρὸς τοὺς δρους έκμεταλλεύσεως, ένα έμπορικόν πλοῖον κινούμενον δι' οἰουδήποτε, εκ των γνωστών, συστήματος προώσεως¹². Διά τόν λόγον τούτον, πιστεύεται ότι διά τό προσεχές μέλλον, ή άτομική ένεργεια θά χρησιμοποιηθῆ περισσότερο έντί των πολεμικῶν πλοίων¹³.

Παρά ταῦτα ήρχισεν ήδη ὁ ανταγωνισμός των μεγάλων δυνάμεων καί εις τόν τομέα των έμπορικῶν άτομοκινήτων πλοίων.

Οὕτω αἱ 'Ην. Πολιτεῖαι ἀνήγγειλαν τήν 22 Μαΐου 1958, ότι έτέθη ή τρόπις τοῦ πρώτου έμπορικοῦ άτομοκινήτου πλοίου, τοῦ N.S. «SAVANNAH», τό ὁποῖον ὑπολογίζεται νά ἀρχίσῃ τοὺς πλόας του τό 1960. Τό N.S. «SAVANNAH» θά εἶναι μικτόν πλοῖον, καί θά δύναται νά μεταφέρῃ 60 έπιβάτας καί 9.500 τόννους φορτίου μέ ταχύτητα 20 1/2 κόμβων. Τό πλοῖον τούτο θά εἶναι εις θέσιν νά ταξειδεύῃ επί 300.000 μίλλια άνευ άνεφοδισμοῦ! Παραλλήλως οἱ 'Αμερικανοί, μελετοῦν τήν δυνατότητα κατασκευῆς, ὑποβρυχίων έμπορικῶν πλοίων μέ ταχύτητα δυναμένην νά φθάσῃ τά 60 μίλλια, σκαφῶν δέ έπιφανείας μέ ταχύτητα 100 μίλλων. Σημειωτέον ότι κατά τοὺς Νορβηγούς, οὐδέ τό άτομοκίνητον tanker των 100.000 τόννων θά ήτο δυνατόν νά ανταγωνισθῆ έπιτυχῶς τά διά πετρελαίου κινούμενα δεξαμενόπλοια, από απόψεως δαπανῶν εκμεταλλεύσεως¹⁴. 'Εξ ἄλλου οἱ Ρώσοι, ἀνήγγειλαν τήν έντός τοῦ 1958 καθέλκυσιν τοῦ πρώτου άτομοκινήτου πλοίου των — παγοθραυστικοῦ 18.000 τόννων, οἱ Βρεταννοί δέ έξ ἄλλου, ὑπολογίζουν καί αὐτοί ότι μέχρι τοῦ 1964 θά έχουν ναυπηγήσει άτομοκίνητον δεξαμενόπλοιον μεγάλης χωρητικότητας. Οἱ 'Ιάπωνες

¹¹ Μόλις προσφάτως ὁ «Ναυτίλος» καί τό «Σκίπ» επέτυχον τό κατάρθωμα τῆς διελεύσεως κάτωθι τοῦ Βορείου Πόλου, διά τῆς εκτελέσεως πλοῦ καί παραμονῆς ὑπό τοὺς πάγους τῆς πολικῆς περιοχῆς, διανοιγομένου οὕτω νέων δυνατοτήτων άνυπολογίστου σημασίας διά τήν διεθνή ναυσιπλοΐαν, τήν επιστήμην ἄλλα καί τήν στρατηγικήν.

¹² Ὑπολογίζεται ότι ή δαπάνη εκτελέσεως τοῦ πρώτου ταξειδίου έξ 69.000 μίλλων τοῦ Ναυτίλου ὑπῆρξε εἰκοσαπλασία ἐκείνης ή ὁποία θά ήτο ἀπαραίτητος διά συνήθη καύσιμα. (Fairplay No 3923 σ. 682)

¹³ Κατά δημοσιογραφικῆς πληροφορίας αἱ 'Ην. Πολιτεῖαι έχουν ἀποφασίσει τήν ναυπήγησιν 29 εν ἄλλῳ άτομοκινήτων ὑποβρυχίων.

¹⁴ Fairplay No 3873, σ. 810.

τέλος έχουν σχεδιάσει την κατασκευή ενός δεξαμενοπλοίου 65.000 τόν. d.w. έφωδιασμένου και διά προστατευτικών εγκαταστάσεων, διά την περίπτωση διαφυγής ραδιενεργείας ή άτυχήματος¹⁶. Το πλοϊον προβλέπεται νά έχη και έφεδρικήν μηχανήν έσωτερικής καύσεως αποδίδουσαν ταχύτητα 7.6 μιλίων.

Άνακεφαλαιοϋντες τά έκτεθέντα άνωτέρω, σημειοϋμεν ότι, άνεξαρτήτως τών πιθανών μελλοντικών εξελίξεων, τά έμπορικά πλοϊα διακρίνονται μέχρι τοϋδε :

α) Ός προς τά καύσιμα, εις πλοϊα αναλίσκοντα πετρέλαιον (δηζελοπλοϊα και άτμοκίνητα πλοϊα έφωδιασμένα διά πετρελαιολεβήτων) άφ' ένός και πλοϊα αναλίσκοντα γαιάνθρακα άφ' έτέρου.

β) Ός προς τό σύστημα προώσεως.

βα) Εις άτμόπλοϊα, ήτοι τά έφωδιασμένα διά παλινδρομικών μηχανών, άτμοστροβίλου, μικτοϋ συστήματος παλινδρομικής μηχανής και στροβίλου και τέλος διά συστήματος στροβιλοηλεκτρικοϋ.

ββ) Πλοϊα με μηχανάς έσωτερικής καύσεως, περιλαμβανομένων και τών έφωδιασμένων διά συστήματος δηζελοηλεκτρικοϋ.

Πέραν τών γενικών παραγόντων τών καθοριζόντων την έκταση χρησιμοποίησεως έκάστου τών κυρίων τύπων μηχανών, περί των άνωτέρω έγένετο λόγος, ή εις έκάστην συγκεκριμένην περίπτωσην έπιλογή τοϋ κρινομένου ως πλέον καταλλήλου τύπου μηχανής, έπηρεάζεται από τας συγκεκριμένες συνθήκας της δρομολογιακής γραμμής ή της κατηγορίας τών μεταφορών τας όποιās τό πλοϊον πρόκειται νά έξυπηρετήση και γενικώς από ύποκειμενικά κριτήρια της ναυπηγούσης τό πλοϊον έπιχειρήσεως. Πλοϊα λ.χ. άπασχολούμενα εις δρομολογιακάς γραμμάς μεγάλων άποστάσεων, έφοδιάζονται κατά προτίμησιν διά

¹⁶ Πέραν τοϋ άντιοικονομικοϋ της έκμεταλλεύσεως τοϋ άτομοκινήτου πλοϊοϋ παραμένει προς έπίλυσιν τό θέμα τών κινδύνων εκ της ραδιενεργείας τόσοσ εις περίπτωσην άτυχήματος όσοσ και εις περίπτωσην διαφυγής αυτής. Οι κινδύνοι οϋτοι καθιστούν σοβαρόν τό πρόβλημα χρησιμοποίησεως τών λιμένων παρά τών άτομοκινήτων πλοϊων. Μέχρι τοϋδε οι Άμερικανοί, έμπιστευόμενοι εις προστατευτικάς εγκαταστάσεις των, επιτρέπουν την έλευθέρην χρησιμοποίησιν τών Άμερικανικών λιμένων υπό τών άτομοκινήτων ύποβρυχίων. Οι Δανοί εν τούτοις ήρήθησαν νά επιτρέψουν την προσέγγισιν εις Δανικούς λιμένες τοϋ ύποβρυχίου «Σκέτ» τοϋ διαπλευσαντος μετά τοϋ «Ναυτίλου» την πολιικήν περιοχήν κάτωθι τών πάγων, εν άντιθέσει προς τοϋσ Νορβηγούς, οι όποιοι έδέχθησαν προθύμως τοϋτο εις τό Μπέργκεν.

Τά σχετικά προβλήματα άσφαλείας προβλέπεται ότι θα άπασχολήσουν δεόντως την μέλλουσαν νά συνέλθη τό 1960 Διεθνή Διάσκεψιν προς άναθεώρησιν της Διεθνούς Συμβάσεως περί άσφαλείας της ζωής εν θαλάσση.

μηχανών έσωτερικής καύσεως, λόγω της ηύξημένης ακτίνας ένεργείας την όποιαν προσφέρουν αὐται κλπ.

2. Οικονομική σημασία τών τεχνικών εξέλιξεων.—Κάθε παρατήρησης σχετική πρὸς τὰς προόδους τὰς έπιτελουμένας εἰς τὴν κατασκευήν τών κινητηρίων μηχανών, εἰς ἕν χαρακτηριστικόν καταλήγει συμπέρασμα περί τοῦ έπιδιωκομένου αποτελέσματος. «Εύθηνή ταχύτης» εἶναι ἡ γενική έπίδιωξις, ἐπὶ τοῦ παρόντος δέ, φαίνεται ὅτι διὰ τούς περισσότερους τύπους πλοίων, ἡ μηχανή έσωτερικής καύσεως εἶναι ἡ ἀποδίδουσα τὸ καλλίτερον αποτέλεσμα ¹¹. Ἡ ταχύτης ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὴν εἰς φορτίον μεταφορικὴν Ικανότητα τοῦ πλοίου, ἀποτελεῖ παράγοντα πρωταρχικῆς σπουδαιότητος διὰ τὴν σύγχρονον ναυτιλιακὴν έπιχείρησιν. Αὐξανομένης τῆς ταχύτητος, αὐξάνει τὸ βάρος καὶ ὁ ὄγκος τῆς κινητηρίου μηχανῆς καὶ μειοῦται ἀντιστοίχως, ὁ διὰ παραλαβὴν φορτίου διατιθέμενος χῶρος. Ἐπιπροσθέτως αὐξάνεται τὸ κόστος κατασκευῆς τών μηχανών. Ἡ κατάσταση εἰς αὐτὴ έπιτείνεται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ηύξημένη ταχύτης, ἀπαιτεῖ έπίσης ηύξημένην κατανάλωσιν καυσίμων καὶ συνεπῶς μείωσιν τῆς εἰς βάρος ὠφελίμου μεταφορικῆς Ικανότητος τοῦ πλοίου καὶ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης. Οἱ οικονομικοί, συνεπῶς, παράγοντες περιορίζουν τὰ ὄρια ταχύτητος τοῦ φορ-

¹¹ Ἡ κατωτέρω σύγκρισις ἀριθμητικῶν στοιχείων εἶναι ἀποκαλυπτική τῆς σπουδαιότητος διαφορᾶς, ἡ ὅποια ὑπάρχει εἰς τὴν ἡμερησίαν ἐσπᾶνην διὰ καύσιμα, μεταξύ τών διαφόρων τύπων πλοίων. Λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν διὰ τὴν σύγκρισιν, πλοία 9.500 τόνων D. W., ταχύτητος 12 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν κατὰ 24ῶρον, 15 τόνων πετρελαίου τὸ δηζελόπλοιο, 30 τόνων τὸ καταναλίσκον πετρέλαιον λεβήτων ἀτμόπλοιο καὶ 45 τόνων τὸ χρησιμοποιοῦν γαιάνθρακος ἀτμόπλοιο (Fairplay, 3629, 3863, 3868).

Τύπος πλοίου καὶ εἶδος καυσίμων	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΕΙΣ ΛΙΡΑΣ						
	Ἰούν. 1951	Ἰούν. 1952	Ἰούν. 1955	Ἰούλ. 1956	Δεβρῖος 1956	Ἰούλιος 1957	Ὀβρῖος 1958
η)α—ἀκάθ. πετρέλαιον	165	185	170	188	238	200	180
η)α—έλαφρὸν πετρ. λεβήτων	120	135	110	125	177	140	115
α)η—πετρέλαιον λεβήτων	235	270	220	249	354	280	230
α)η—γαιάνθρακες	200	250	—	—	—	—	—

Χαρακτηριστική εἶναι ἡ οἰκονομία ἡ έπιτυγχανομένη διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ έλαφροῦ πετρελαίου λεβήτων εἰς τὰς μηχανὰς έσωτερικής καύσεως, ἥτις καθίσταται σημεῖον, περισσότερον ἐντυπωσιακὸν, τῶσον ἐναντι τοῦ καταναλίσκοντος ἀκάθαρτον πετρελαίου Motorship, ὅσον καὶ ἐναντι τοῦ ἀτμόπλοιοῦ τοῦ χρησιμοποιουόντος πετρέλαιον λεβήτων.

τηγοῦ πλοίου, εἰς μικροτέραν δὲ ἑκτασιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐπίσης. Αὐξήσις ἔστω κατὰ ἓν μόνον μίλλιον, τῆς ταχύτητος φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς 19 μιλίων, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα μείωσιν τῆς μεταφορικῆς του ἱκανότητος κατὰ 20 %, περίπου καὶ συνεπῶς ἀνάλογον μείωσιν τῆς οἰκονομικῆς τοῦ πλοίου ἀποδόσεως. Ἡ τοιαύτη δυσμενὴς ἐπίδρασις εἶναι σημαντικῶς ἀσθενεστέρα εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, δοθέντος ὅτι ὡς πρὸς αὐτά, ἐνδιαφέρει περισσότερο τὸ ἐπιβάτης καὶ ὀλιγώτερον τὸ φορτίον. Γενικῶς, δύναται νὰ παρατηρηθῇ ὅτι ἐάν ἡ ταχύτης τῶν πλοίων αὐξάνη σὺν τῷ χρόνῳ, τοῦτο ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν διὰ τῆς ἐξελλίξεως τῆς τεχνικῆς, ἐπίτευξιν μεγαλυτέρας ἀποδόσεως τῶν κινητηρίων μηχανῶν μὲ τὸν μικρότερον δυνατὸν ὄγκον καὶ βάρος αὐτῶν. Ὅταν κατορθοῦται μείωσις τοῦ βάρους τῆς μηχανῆς, λ.χ. διὰ τῆς κατασκευῆς τμημάτων αὐτῆς ἐξ ἐλαφρῶν μεταλλικῶν κραμάτων, ἢ μείωσις τοῦ ὄγκου αὐτῆς, ὡς λ.χ. εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως, τὸ ἐπιτυγχανόμενον κέρδος χρησιμοποιεῖται ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει διὰ τὴν αὐξήσιν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου. Εἶναι ἐξ ἄλλου ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ ὅτι, τὸ σύγχρονον πλοῖον, μὲ ταχύτητα, φερ' εἰπεῖν, 16 μιλίων, ἔχει, συνεπεία τῆς ἐπιτευχθείσης τεχνικῆς ἐξελλίξεως, μικροτέραν κατανάλωσιν καυσίμων, ἀπὸ ἐκείνην πλοίου τῆς ἰδίας χωρητικότητος, ναυπηγηθέντος πρὸ 25 ἐτῶν καὶ ἔχοντος ταχύτητα 12 μόνον μιλίων. Βασικὴν, κατὰ ταῦτα, σημασίαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἔχει ἡ δυνατότης αὐξήσεως τῆς ταχύτητος, ὅπο προϋποθέσεις αἰτινες νὰ καθιστοῦν αὐτὴν οἰκονομικῶς ἀποδοτικὴν. Χάρις εἰς τὰς προόδους τῆς τεχνικῆς, εἶναι γεγονός ὅτι, ἡ ἰσχυρὰ δύναμις τοῦ συνήθους φορτηγοῦ πλοίου ἠύξηθη κατὰ τὰ τελευταῖα τριάκοντα ἔτη περισσότερο τοῦ 100 %, καὶ ἡ μέση ταχύτης τοῦ νεοναυπηγουμένου πλοίου εἰς 14 μίλλια ἐναντι δέκα. Ἀποτελεῖ ἐν συμπεράσματι ἀντικείμενον μελέτης, ὁ προσδιορισμὸς τοῦ βαθμοῦ μέχρι τοῦ ὁποίου ἡ αὐξήσις τῆς ταχύτητος εἶναι οἰκονομικῶς ἀποδοτικὴ καὶ συμφέρουσα, εἰς τὸν δεδομένον χρόνον ναυπηγήσεως. Ὑπὸ τὰς νῦν ὀφισταμένας συνθήκας, ἡ ταχύτης τῶν 14 - 15 μιλίων θεωρεῖται, συνήθως διὰ τὸ φορτηγὸν πλοῖον 14.000 - 15.000 τόννων. Ἐπὶ πλέον οὐκ ὀλίγοι ἐκ τῶν νέων ναυπηγήσεων ἀφοροῦν πλοῖα μὲ ταχύτητα μέχρι καὶ 16 μιλίων.

Ἡ σημασία τῆς ἠύξημένης ταχύτητος ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος τῆς διαχειρίσεως φορτηγοῦ τινος πλοίου, καθίσταται προφανῆς ἐάν τὰ ἀποτελέσματα ταύτης κριθῶσι μὲ βάσιν τὴν περίοδον ἔτους. Ἐάν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν φορτηγὸν πλοῖον

τύπου Liberty, περίπου 10.000 τόννων φορτίου, ταχύτητας 10 μιλίων άφ' ενός και νεότευκτον φορηγόν 15.000 τόννων φορτίου, ταχύτητας 15 μιλίων και ύπολογίσωμεν ότι άμφότερα τά πλοία εύρίσκονται έν πλώ επί 200 ήμέρας τό έτος, έχομεν ώς άποτέλεσμα ότι τό νεότευκτον φορηγόν θά είναι ίκανόν νά διανύση έτησίως 24.000 μίλια περισσότερα τοϋ πλοίου «Liberty» και δή μεταφέρον κατά τά 50 % ηύξημένον φορτίον. Είς τό σημείον, άκριβώς, τοϋτο, δέον νά άναζητηθί ή αίτία διά τήν όποιαν ή ζωή τοϋ πλοίου, ύπολογίζεται, ύπό τών μεγάλων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, εις είκοσιν έτη. Έν τή πράξει τό πλοϊον δύναται νά ζήση και πραγματικώς ζή, επί πολλά περισσότερα τών είκοσιν έτη, αί τεχνικαί όμως εξέλιξεις αί σημειούμεναι κατά τό διάστημα τής ύπερικοσασετοϋς ζωής του, καθιστοϋν τήν έκμετάλλευσίν του άντιοικονομικήν, πολλώ μάλλον καθ' όσον τό παρήλικον πλοϊον, άπαιτεί όχι μόνον ηύξημένα έξοδα έκμεταλλεύσεως (καύσιμα, ασφάλιστρα κλπ.), άλλ' έπίσης και ηύξημένας δαπάνας έπισκευής και συντηρήσεως.

Αί μηχαναί μεγάλης ίπποδυνάμεως και ταχύτητας, λόγω τοϋ ηύξημένου όγκου αύτών, προσιδιάζουν καλλίτερον εις τά ηύξημένας χωρητικότητας πλοία, τό μεταπολεμικόν δέ φορηγόν πλοϊον, είναι πράγματι μεγαλύτερον από τόν άντιπροσωπευτικόν τύπον φορηγοϋ τής μεταξύ τών δύο πολέμων περιόδου. Είς τήν περίπτωσιν ταύτην, ή ηύξημένη ταχύτης, συνδυαζομένη με τήν ηύξημένην χωρητικότητα, άποδίδει βεβαίως και ηύξημένον οικονομικόν άποτέλεσμα εις όφελος τής έπιχειρήσεως. Τά πλεονεκτήματα γενικώς τοϋ μεγάλου πλοίου είναι σημαντικά. Έφ' όσον εξασφαλίζει πληρες φορτίον, δίδει μικρόν κατά τόννον μεταφερομένου φορτίου, κόστος έκμεταλλεύσεως, ίδίως εις τās μεγάλας διαδρομάς. Υπό τό μεταπολεμικόν, συνεπώς, καθεστώς τών συγκεντρωτικών, εκ μέρους τών Κυβερνήσεων, άγορών, πρώτων ύλών, βασικών ειδών διατροφής και καυσίμων, τό μεγάλης χωρητικότητας φορηγόν, κατ' αρχήν πλεονεκτεϊ. Άποτελεϊ έν τούτοις μειονέκτημα δι' αυτό, ότι δέν δύναται νά χρησιμοποιηθί, είμη μόνον διά μεταφοράς μεταξύ μεγάλων λιμένων, προσφερόντων έπαρκείς λιμενικάς εγκαταστάσεις και άλλας εύκολίας άπαραιτήτους διά μεγάλα πλοία. Τό γεγονός αυτό περιορίζει τās δυνατότητας χρησιμοποιήσεώς του, έχει δέ σημασίαν προκειμένου περί τών έλευθέρων φορηγών πλοίων, τά όποια δέν έχουν προκαθορισμένην τήν άπασχόλησιν, άλλ' άναζητοϋν έργασίαν εις τās ανά τόν κόσμον μεταφοράς όμοειδών φορτίων και συνεπώς πρέπει νά έχουν διαστάσεις έπιτρεπούσας τήν έργασίαν των, εις όσον τό δυνατόν πε-

ρισσοτέρους τομείς μεταφορών. Αντιθέτως ή σημασία του μειονεκτήματος τούτου, περιορίζεται σοβαρώς και εις πολλές περιπτώσεις εκμηδενίζεται, προκειμένου περί φορτηγών πλοίων τακτικών γραμμών, τὰ ὅποια προοριζόμενα νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἀνάγκας συγκεκριμένης τινός γραμμῆς, μὲ προκαθορισμένας προσεγγίσεις εἰς ὀλίγους, τοὺς αὐτοὺς πάντοτε λιμένας, ναυπηγοῦνται βάσει προδιαγραφῶν ἀνταποκρινομένων πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς δεδομένης δρομολογιακῆς γραμμῆς καὶ τὰς προσφερομένας ὑπὸ τῶν λιμένων προσεγγίσεως δυνατότητας.

Ἐτι εὐνοϊκώτερα ἐμφανίζεται ἡ περίπτωση τῶν δεξαμενοπλοίων, διότι ἐκτός τοῦ ὅτι ταῦτα, ἐκτελοῦν πάντοτε πλόας μεταξύ τῶν ὀλίγων κέντρων παραγωγῆς καὶ τῶν μεγάλων κέντρων καταναλώσεως ἢ ἐπεξεργασίας τῶν πετρελαιοειδῶν, ἅτινα ἅπαντα διαθέτουν εἰδικὰς ἐγκαταστάσεις ἐπιτρεπούσας τὴν προσέγγισιν εἰς μεγάλης χωρητικότητος πλοῖα, ἀσχολοῦνται εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων διατιθεμένων πάντοτε εἰς ποσότητας ἐξασφαλιζούσας πλήρη φόρτον. Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, τὸ δεξαμενόπλοιο ἀποτελεῖ τὴν πλέον κλασικὴν περίπτωσιν ἐφαρμογῆς τῆς ἐπιδιώξεως, ἀντιμετώπισεως τοῦ ἠϋξημένου κόστους ναυπηγήσεως, συντηρήσεως, πληρώματος κλπ., διὰ τῆς κατανομῆς του εἰς μεγάλην ποσότητα φορτίου. Ἡ χωρητικότης τῶν 30.000 τόννων d.w. εἶναι συνήθης προκειμένου περί δεξαμενοπλοίων, ἥδη δὲ ἐναυπηγήθησαν ἄρκετὰ δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 45.000 - 85.000 τόννων d.w., μὲ ταχύτητας 16 - 18 μιλίων. Ἐπιπροσθέτως κατὰ Νοέμβριον 1957, 63 δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 60.000 τόννων d.w. ἦσαν ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν, ἐντὸς δὲ τοῦ 1958 καθελκύεται ἐν Ἰαπωνίᾳ τὸ Δ/Ξ «Universe Apollo», 104.520 τόννων d.w.¹⁸, ἀνήκον εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐφοπλιστοῦ Λοὺντβιχ ἐλεγχομένην National Bulk Carriers Inc, ἐνῶ μόνον ἡ δεξύτες τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἦτο ἡ παρεμποδίσασα τὴν ἐκτέλεσιν ὄλων τῶν παραγγελιῶν τῶν Ἑλλήνων μεγαλοεφοπλιστῶν Σ. Νιάρχου καὶ Ἀ. Ὠνάση διὰ δεξαμενόπλοια 120.000 τόννων d.w. Ἐπὶ τοῦ παρόντος ὡς μεγαλύτερον φορτηγὸν πλοῖον εἰς τὸν κόσμον παραμένει τὸ Δ/Ξ «Universe Leader» 84.730 τόννων. d.w. ἀνήκον εἰς τὸν προαναφερθέντα Ἀμερικανὸν πλοιοκτῆτην.

¹⁸ Τὸ τεράστιον τοῦτο σκάφος ἔχει, μήκος 949 ποδῶν, βύθισμα 48 ποδῶν, μηχανισμὸς 25.000 ἵππων καὶ ταχύτητα 15,5 μιλίων, θὰ δύναται δὲ διὰ τῶν ἀντλιῶν του νὰ ἐκφορτώνῃ τὸ τεράστιον φορτίον του ἐντὸς 30 ὥρων!

Διά της ναυπηγήσεως τῶν μεγάλης χωρητικότητος πλοίων¹⁹, ἐπιδιώκεται, ὁδηλον ὅτι, ἡ εἰς τὸν μέγιστον βαθμὸν ἀνάπτυξις τοῦ βασικοῦ πλεονεκτήματος τοῦ πλοίου ἔναντι τῶν λοιπῶν μέσων μεταφορᾶς, διὰ τοῦ περαιτέρω ὑποβιβασμοῦ τοῦ ἤδη παρεχομένου παρ' αὐτοῦ, χαμηλοῦ, κατὰ μονάδα βάρους ἢ ὄγκου τοῦ μεταφερομένου φορτίου, κόστους²⁰.

Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο ἐπιτυγχάνεται διὰ τοὺς κάτωθι κυρίως λόγους:

α) Τὸ ναυπηγικὸν κόστος ὑποβιβάζεται, ὅσον τὸ πλοῖον καθίσταται μεγαλύτερον²¹. Συνέπεια τούτου εἶναι ὅτι αἱ ἐπιβαρύνσεις δι' ἀπόσβεσιν, τόκους καὶ ἀσφάλιστρα, πῖπτουν καὶ αὐταὶ ἀναλόγως.

β) Αἱ δαπάναι κινήσεως καὶ καυσίμων, αὐξάνονται, κατὰ ποσοστὸν μόνον, ἔναντι τῆς ἐπιτυγχανομένης μεγαλυτέρας μεταφορικῆς ἰκανότητος τοῦ πλοίου²². Τοῦτο διότι ἐπὶ σταθερᾶς ταχύτητος, ἡ κατὰ μονάδα ὄγκου τοῦ πλοίου, ἀναγκαιούσα ἰσχυρότατος, μειοῦται ὅσον αὐξάνει τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου.

γ) Αἱ διὰ τὸ πλήρωμα δαπάναι μειοῦνται μεγάλως κατὰ τόννον μεταφερομένου φορτίου, διότι αἱ εἰς προσωπικὸν ἀνάγκαι εἰς τὰ μέγιστα σκάφη περιορίζονται καὶ δὲν εἶναι κατ' εὐθείαν ἀνάλογοι πρὸς τὴν αὐξήσιν τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος²³.

¹⁹ Ἡ μέση χωρητικότης τῶν πλοίων ἐσημείωσε τὴν ἀκόλουθον ἐξέλιξιν ἀπὸ τοῦ 1900 καὶ ἐντεῦθεν:

1900 — 1002 κ.ο.χ.	1929 — 2096 κ.ο.χ.
1910 — 1394 κ.ο.χ.	1939 — 2227 κ.ο.χ.
1920 — 1814 κ.ο.χ.	1953 — 2936 κ.ο.χ.

²⁰ Ἐκ τῶν στοιχείων τούτων καταφαίνεται ἡ μεταπολεμικὴ τάσις πρὸς ναυπήγησιν ὁλοκλήρων καὶ μεγαλυτέρων πλοίων, ἀφοῦ ἐντὸς 14 ἐτῶν ἡ μέση χωρητικότης ἠξήθη κατὰ 709 κόρους, ἔναντι 413 κόρων ὁλοκλήρου τῆς προηγουμένης εικοσαετίας.

(Changes in the size of ships in the Inter war period-by Prof. Arnliot Stromm Svendsen—Bergen, December 1955).

²¹ Πόσον πλεονεκτεῖ τὸ μεγάλο πλοῖον ἔναντι τοῦ μικροῦ ὡς πρὸς τὰ ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ ὅτι εἰς περιόδους ναυτιλιακῶν κρίσεων καὶ χαμηλῶν ναύλων, ὡς ἡ νῦν διανομὴ, τὰ μικρότερα μεγέθη πλοία ὑποχρεοῦνται πρῶτα εἰς παρῶσιμόν.

²² Ἐναντι ναυπηγικοῦ κόστους Δολλ. 220 κατὰ τόννον τοῦ δεξαμενοπλοίου 32.000 τ. D.W., ὑπελογίζετο — Αὐγούστος 1957 — εἰς Δολλ. 170 τὸ ἀντίστοιχον κόστος εἰς δεξαμενόπλοιο 60.000 τ. D.W. (Business Week. Ἄρθρον ἀναδημοσιευθὲν εἰς «Ναυτικὰ Χρονικά» Νο 512|271).

²³ Ὑπολογίζεται ὅτι τὸ Δ/ξ «Universe Leader» 84.730 τόννων D.W. χρειάζεται καύσιμα κατὰ 28% μόνον ἠξήμενα, ἔναντι εἰς δεξαμενοπλοίου 32.000 τόννων ἴσης ταχύτητος.

²⁴ Ἐναντι 44 ἀνδρῶν τοῦ τύπου «T-2» δεξαμενοπλοίου 16.000 τ. D.W., τὸ

δ) Τὰ κατὰ τόννον μεταφερομένου φορτίου, ἀναλογούνται γενικά ἔξωδὰ τῆς ἐπιχειρήσεως, περιορίζονται ὅσον τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου αὐξάνει, ἀφοῦ οὐσιαστικῶς ταῦτα παραμένουν σταθερὰ καὶ ὅταν τὸ πλοῖον εἶναι μεγαλύτερον.

Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις τῶν δαπανῶν δὲν συνεχίζεται, ἀπεριορίστως. Πέραν ὀρίου τινος χωρητικότητος, τὰ ἀποκτώμενα οικονομικά πλεονεκτήματα περιορίζονται, ἐνῶ ἀντιστρόφως προβάλλονται περισσότερον ἀποφασιστικὰ τὰ μειονεκτήματα τοῦ μεγάλου πλοίου. Ἐν τούτοις, τὸ ὄριον μέχρι τοῦ ὁποίου ἡ αὐξήσις τῆς χωρητικότητος εἶναι εὐνοϊκὴ ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα, ὑφίσταται ραγδαίας μεταβολάς. Ὡς πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, λόγου χάριν, μόλις πρὸ ὀλίγων ἐτῶν ὑπεστηρίζετο ὅτι εὐρίσκετο μεταξύ τῶν 45 — 50.000 τόννων d.w.¹¹ δι' ὃ καὶ ἐπιστεύετο ὅτι ἡ χωρητικότης τῶν μεγαλύτερων ἐξ αὐτῶν θὰ ἐκυμαίνετο εἰς ἀνάλογα ἐπίπεδα¹².

Παρὰ ταῦτα, οἱ εἰδικοὶ ἐπὶ τῇ βάσει νεωτέρων ὑπολογισμῶν ὑποστηρίζουν ὅτι τὸ ὄριον τῶν 50.000 τόν. d.w., δὲν ὑφίσταται πλέον¹³ καὶ ὅτι

•World Glory• 48.000 τ. D.W., ἔχει 55, τὸ •Universe Leader• 50, τὸ δὲ δεξαμενόπλοιο τῶν 106.000 τ. D.W., ὑπολογίζεται νὰ ἔχη πλήρωμα 70 μόνον ἀνδρῶν.

¹¹ Εἰς Fairplay, 3633 σελ. 88 ὑπελογίζετο ὡς κάτωθι, τὸ συγκριτικὸν κόστος μεταφορᾶς, δεξαμενοπλοίων κατὰ τόννον καὶ μίλλον :

Χωρητικότης DW	Ταχύτης	Κόστος
12.000	12	100
18.000	14	80
24.000	15	70
30.000	16	65
36.000	17	62
44.000	17	61
50.000	17	60

¹² Σημειωτέον τὸ δεξαμενόπλοιο τῶν 45.000 τόν. DW τὸ ἔχον βύθισμα 35—36 ποδῶν, ὑποστηρίζεται, εἰσέτι, παρὰ πολλῶν εἰδικῶν ὅτι ἀποτελεῖ τὸν μᾶλλον ἀποδοτικὸν τύπον, διότι ἀντιπροσωπεύει τὸ μεγαλύτερον πλοῖον τὸ δυνάμιον νὰ χρησιμοποιηθῆ εἰς κατάστασιν πλήρους φόρτου τὰς διώρυγας Σουέζ καὶ Παναμᾶ, δύναται δὲ νὰ εὐρίσκη εὐκόλως προσεγγίσει πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς ὀρεκτοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Δ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικής. Ὑπολογίζεται ὅτι τὸ ἀποδιδόμενον ὑπὸ δεξαμενοπλοίου 45.000 τόν. DW χρησιμοποιουμένου καὶ κατὰ τὴν κάθοδον (κενόν) καὶ κατὰ τὴν ἀνοδον (ἐμφορτον) τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, κόστος μεταφορᾶς κατὰ τόννον φορτίου, δύναται, εἰς περιπτώσιν ταξιδίου διὰ τοῦ περιπέλου τῆς Ἀφρικής, νὰ ἐπιτευχθῆ μόνον διὰ δεξαμενοπλοίου 105.000 τόν D.W. (βλ. καὶ ἀρθρον «Αἱ ἀπὸ θαλάσσης εἰς χῆμα μεταφοραὶ» εἰς «Ναυτικὰ Χρονικὰ» 15]6]57). Ἡ ἄξια τῆς συγκρίσεως ταύτης καθίσταται περισσότερον καταφανὴς ἀν ληθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι 55¹⁴, τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων ἀπησχολήθησαν κατὰ τὸ 1957 εἰς μεταφορὰς ἐκ τῆς Μίσης Ἀνατολῆς (B.P.—Statistical Review of the world oil industry 1957).

¹³ Εἰς μελέτην τοῦ M. Perrachon, βοηθοῦ Γεν. Δ/ντοῦ τῆς Γαλλικῆς Compagnie Auxiliaire de Navigation, ὑπολογίζεται ὡς κατωτέρω τὸ συγκριτικὸν κόστος ἐκμε-

ἀπό ἀπόψεως καθαρῶς οἰκονομικῶν ὑπολογισμῶν, τὸ μέγιστον μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ εἶναι περίξ τῶν 80.000 τόννων d.w., διότι τοῦτο θὰ εἶναι τὸ μέγιστον πλοῖον τὸ δυνάμενον νὰ κινηθῇ μὲ μίαν ἑλικὰ καὶ μὲ ταχύτητα μέχρι 16 μιλίων. Πέραν τοῦ μεγέθους τούτου, δύο ἑλικες θὰ εἶναι ἀπαραίτητοι καὶ αὐτὸ σημαίνει ἠῤῥημένον κόστος κατασκευῆς, ἠῤῥημένον χῶρον μηχανοστασίου, μεγαλυτέραν κατανάλωσιν καυσίμων¹⁷. Παρὰ ταῦτα, ἐπικεῖται ὡς ἐλέχθη ἤδη ἡ καθέλκυσις δεξαμενοπλοίων μεγέθους ἄνω τῶν 100.000 τόννων d.w., εἰς τοῦτο δὲ συνέτεινεν ἡ ἀπόφραξις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, συνεπιὰ τῆς ὁποίας οἱ πολιτικοὶ ὑπολογισμοὶ ἐπεκράτησαν εἰς τινὰς περιπτώσεις τῶν καθαρῶς οἰκονομικῶν τοιούτων, ἐπιβαλόντες τὴν κατασκευὴν πλοίων δυναμένων νὰ ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἐκ Μέσης Ἀνατολῆς διὰ τοῦ περίπλου τῆς Ἀφρικῆς, ἄνευ ἐπιβαρύνσεως τοῦ σημερινοῦ συνήθους κόστους μεταφορὰς τῶν πετρελαίων.

Ὡς ἐνδιάμεσος τύπος δεξαμενοπλοίου μεταξὺ τοῦ πλοίου τῶν 45.000 τόν. d.w. καὶ τοῦ τῶν 80.000 τόννων d.w., προβάλλεται τὸ

ταλλεύσεως τῶν δεξαμενοπλοίων, ὡς βάσειος συγκρίσεως (100) λαμβανομένου τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως δεξαμενοπλοίου 31.000 τόν. DW (Fairplay 3852 σ. 1054).

15.000	τόνων	D.W.	163
22.000	»	»	120
31.000	»	»	100
43.000	»	»	77
65.000	»	»	62
80.000	»	»	55
100.000	»	»	49
130.000	»	»	45

Ἐὼς ἄνω, ἐν ταῦτοις, ὑπολογισμὸς φαίνεται λίαν αἰσιόδοξος συγκρινόμενος πρὸς ἀνάλογον γενόμενον ὑπὸ τοῦ Γ. Τρυπάνη Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου Σ. Νιάρχου Λονδίνου (Fairplay No 3866/8.8.57, σ. 413 καὶ «Ναυτικά Χρονικά» No 536]295]1.10.57 καὶ 537]296]15.10.57) ἔχοντα ὡς κατωτέρω:

Κόστος κατὰ τόννον φορτίου διὰ ταξείδιον Kuwait — San Francisco					
Διὰ πλοῖον	30.000	τόνων	ὑπολογίζεται	D.W. κόστος	100
»	»	40.000	»	»	85
»	»	50.000	»	»	80
»	»	60.000	»	»	77
»	»	80.000	»	»	75
»	»	100.000	»	»	74
»	»	120.000	»	»	73

¹⁷ α) Fairplay No 3840 σ. 406 καὶ 424. β) Γ. Τρυπάνη, Εἰσαγγήσις εἰς διάσκεψιν «Ἰνστιτούτου Πετρελαίου», Fairplay No 3866]8.8.57 καὶ «Ναυτικά Χρονικά» No 535]294]15.9.57 καὶ 536]295]1.10.57. γ) Esso Magazine—«More and Bigger Tankers» Fairplay No 3864 καὶ 3866 καὶ «Ναυτικά Χρονικά» No 535]294. δ) Business Week. Ἄρθρον ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ Σούπερ-Τάνκερς καὶ ἡ διώρυξ ἀναδημοσιευθὲν εἰς «Ναυτικά Χρονικά» No 512]291]1.10.56.

πλοίων των 60.000 - 65.000 τόννων d.w., τό όποϊον έχει τό πλεονέκτημα ότι δύναται νά διέρχεται κατά τήν κάθοδον κενόν τήν διώρυγα τοῦ Σουέζ, χωρίς πλήρη δέ φόρτον τήν διώρυγα τοῦ Παναμά. Φαίνεται ότι ό τύπος οὔτος τοῦ δεξαμενοπλοίου, συγκεντρώνει τήν προτίμησιν τῶν Ἀμερικανικῶν στρατιωτικῶν έπιτελείων καί ἡ ναυπήγησίς του θά τύχη τῆς ένισχύσεως τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως. Τό πλοϊον τοῦτο, έξασφαλίζει, σημειωτέον, κόστος μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου, ὀλίγον ὕψηλότερον ἄπό τό ἀποδιδόμενον ὑπό τοῦ δεξαμενοπλοίου 45.000 τόννων d.w. τοῦ διά τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ταξειδεύοντος **.

** Σχετική μόνις κόστους μεταφορᾶς πετρελαίου
 ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου
 (Στοιχεῖα : Financial Times — «N. Χρονικά» Νο 5227281)

Μέγεθος Δεξαμενοπλοίου	Κόστος Μεταφορᾶς	
	Διά Σουέζ	Διά περίπλου Ἀφρικής
19.500 τόν. D.W.	100	139
32.000 » »	88	138
38.000 » »	82	103
45.000 » »	85	91
65.000 » »	—	85 (1)

(1) Κάθοδος διά τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

1. Αίτια διαχωρισμού τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας. — Τὸ πλοῖον εἶναι οἰκονομικὴ μονάς. Δὲν παράγει ὅμως ἀγαθὰ. Παράγει ὑπηρεσίας καὶ ἐπομένως δὲν ἔχει οἰκονομικὴν χρησιμότητα ἐὰν δὲν προσφέρονται ἐμπορεύματα ἢ ἐπιβάται διὰ τὴν ἀπασχόλησίν του καὶ τὴν παραγωγὴν οἰκονομικοῦ ἔργου. Τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἀνάγκη διαθέσεως ἐκάστοτε τῶν καταλλήλων ἀπὸ ἀπόψεως τύπου, χωρητικότητος, ταχύτητος καὶ λοιπῶν χαρακτηριστικῶν πλοίων, δημιουργεῖ τὰς προϋποθέσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζεται καὶ ἐκ τῶν ὁποίων προήλθεν ὁ διαχωρισμὸς τῶν πλοίων εἰς διαφόρους κατηγορίας.

Μέχρι καὶ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, δύο κατηγορίαι πλοίων, τὸ φορτηγὸν καὶ τὸ ἐπιβατηγόν, ἦσαν, παρά τὴν ἀλματικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου, ἀρκεταὶ διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν αὐτοῦ. Ὁ γενικὸς τύπος τοῦ φορτηγοῦ πλοίου ἦτο ἐπαρκὴς διὰ τὴν ἐνέργειαν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Ἡ ἐξειδίκευσις τῶν πλοίων εἰς ποικίλους τύπους καὶ κατηγορίας, ἐπιβληθεῖσα ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 20οῦ αἰῶνος κυρίως, ὑπῆρξεν ἀποτέλεσμα τῆς καταπληκτικῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῶν νεωτέρων χρόνων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς μεταβολῆς τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀφ' ἑτέρου.

Ὁ πολλαπλασιασμὸς τῶν κατηγοριῶν τῶν πρὸς μεταφορὰν βιομηχανικῶν προϊόντων καὶ τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν γενικῶν φορτίων καὶ ἡ ἐκ τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως δημιουργηθεῖσα ἀνάγκη μαζικῆς μεταφορᾶς διαφόρων πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων κατέστησε, βαθμιαίως, ζωτικὴν τὴν ἀνάγκην τῆς κατασκευῆς πλοίων, κατάλληλων ἐχόντων, τὴν ἐσωτερικὴν διασκευὴν ἀλλὰ καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν, διὰ τὸν χειρισμὸν, τὴν ἱκανοποιητικὴν καὶ εὐχερῆ στοιβασίαν καὶ τὴν ἀσφαλῆ

μεταφοράν τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων ἢ τῶν διαφόρων μαζικῶς μεταφερομένων πρώτων ὕλων καί τῶν διαφόρων ἄλλων εἰδικῆν μεταχειρίσιν ἀπαιτούντων φορτίων, ἐπί σκοπῷ ὅπως διὰ τῆς πληρεστέρας δυνατῆς προσαρμογῆς τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου πρὸς τὰς ἀνάγκας καί ἰδιότητος τῶν φορτίων τὰ ὅποια προορίζεται τοῦτο συνήθως νά μεταφέρῃ, ἐπιτευχθῆ ἢ ἀπόδοσις τοῦ μεγίστου δυνατοῦ οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος.

Ἡ ἐπαναστατικῆ, ἐξ ἄλλου, μεταβολή, ἢ ὅποια ἐπραγματοποιήθη εἰς τὴν ναυπηγικὴν, μετὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ χάλυβος ὡς ὕλικου κατασκευῆς τῶν πλοίων καί τὰς ἐπιτευχθείσας εἰς τὰ μέσα καί μεθόδους προώσεως τῶν πλοίων ἐξελίξεις, ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ναυπήγησιν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος καί ταχύτητος, τῶν ὁποίων ὅμως τὸ κόστος κατασκευῆς ἦτο, πλέον, πολλαπλασιῶς, δαπανηρὸν ἐν σχέσει πρὸς τὸ τοῦ μικροῦ ἱστιοφόρου. Ἡ οἰκονομικῆ, κατὰ ταῦτα, βάσις τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως μετεβλήθη καί ἡ συγκέντρωσις μεγάλων κεφαλαίων πρὸς ἄσκησιν αὐτῆς, κατέστη ἀπαραίτητος.

Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις ἀπεμάκρυνεν ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ὅλους τοὺς μὴ κατ' ἐπάγγελμα μὲ αὐτὴν ἀσχολουμένους καί ἰδίᾳ τοὺς ἐμπόρους, οἵτινες μέχρι τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, ἐσυνήθιζον νά ἐπεκτείνουν τὴν δραστηριότητά των εἰς κάθε στάδιον τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς, εἰς πλείστας περιπτώσεις διαθέτοντας ἰδιόκτητα σκάφη διὰ τῶν ὁποίων μετέφερον τὰ ἴδια των ἐμπορεύματα εἰς τὰς καταναλωτικὰς ἀγορὰς πρὸς πώλησιν. Οὕτω, τὸ τέλος τοῦ δεκάτου ἐνάτου αἰῶνος, εὔρε τὴν διεθνή ναυτιλίαν εἰς χεῖρας εἰδικευμένων πλοιοκτητῶν καί ἐφοπλιστῶν, ὁ μεταξὺ αὐτῶν δέ, ὄξυς συναγωνισμὸς καί ἡ ἐξ αὐτοῦ προκύψασα προσπάθεια τῆς μεγίστης δυνατῆς ἀποδόσεως τῆς ἐπιχειρήσεως μὲ τὸ ἐλάχιστον δυνατόν κόστος, ἀποφασιστικῶς συνέβαλον εἰς τὴν ἐξειδίκευσιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, διαδραματίζουσα ρόλον ὑπηρετοῦ τοῦ ἐμπορίου πρέπει πάντοτε νά προσαρμώζῃ ἑαυτὴν πρὸς τὰς ἀνάγκας αὐτοῦ καί εἶναι γεγονός ὅτι αἱ ποικίλλουσαι ἀπαιτήσεις τοῦ συγχρόνου ἐμπορίου, ἔχουν προκαλέσει διαφοροποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν τὰς ὁποίας τὸ ἐμπορικὸν πλοῖον δύναται νά προσφέρῃ καί ἐξειδίκευσιν τούτου εἰς τοὺς διαφόρους τύπους καί κατηγορίας τοὺς ὁποίους συναντῶμεν σήμερον. Ἡ ἐξειδίκευσις αὕτη ἀποβαίνει ὡς εἶναι προφανές, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Πλοῖον ναυπηγούμενον ἐπὶ τῇ βάσει εἰδικῆς προδιαγραφῆς, διὰ νά χρησιμοποιηθῆ εἰς μίαν κατηγορίαν τῶν παγκό-

σμίων μεταφορών, είναι έπόμενον νά παρουσιάξη μεγαλυτέραν έπάφκειαν διά τόν συγκεκριμένον αυτόν τομέα τών μεταφορών και κατ'άκολουθίαν τό μικρότερον, συγκριτικώς, κόστος κατά μονάδα μεταφερομένου φορτίου.

Ή έξειδίκευσις δέν άφορᾷ μόνον τά γενικά χαρακτηριστικά τών πλοίων, τά προσδιοριζόμενα άπό τό άντικείμενον τών μεταφορών τάς όποιας προορίζονται νά ίκανοποιήσουν· λ.χ. έπιβατηγά, φορτηγά κλπ.· άλλ' εισέρχεται έν τή πράξει εις λεπτομερείας κατασκευής τών πλοίων, επί τῷ σκοπῷ τής μεγίστης αὐτῶν άποδόσεως εις ένα ή περισσοτέρους· αλλά συγγενείς· τομείς μεταφορών¹.

2. Κατηγορίαι πλοίων. — Αί λεπτομερειακάί, έν τούτοις, διαφοραί εις τήν κατασκευήν τών πλοίων, μολοντί είναι ούσιαστικῆς σημασίας διά τήν έκμετάλλευσιν αὐτῶν, δέν έπηρεάζουν τόν βασικόν

¹ Οὔτω λ.χ. εύρέα και ελεύθερα ύπερκατασκευασμάτων άνοιγματα κυτῶν, είναι άπαραίτητα εις τά πλοία τά προοριζόμενα διά μεταφοράς γαιανθράκων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ταχείας φορτοεφορτώσεως αὐτῶν. Προκειμένου άντιθέτως, περί πλοίων προοριζομένων διά μεταφοράς σιτηρῶν, τά μεγάλα στόμια κυτῶν οὐ μόνον έξυτηρητικά δέν είναι—δοθέντος ότι τά πλοία ταῦτα φορτοεφορτώνουν μέσω σωληνώσεων εισερχομένων εις τό κύτος—άλλ' άποτελοῦν ίσως μειονέκτημα, διότι προκαλοῦν δυσχερείας εις τήν στεγανότητα τῶν κυτῶν και τήν άσφαλή των κάλυψιν πρὸς προφύλαξιν τοῦ φορτίου άπό τά ύδατα τῶν βροχῶν και τῆς θαλάσσης. Πλοία, έξ άλλου, προοριζόμενα άποκλειστικῶς διά μεταφοράς μεταλλευμάτων, άνάλογον πρὸς τάς ιδιότητες τῶν φορτίων τούτων έχουν τήν κατασκευήν. Τά μεταλλεύματα έχουν τήν ιδιότητα νά σχηματίζουν έντός τοῦ κύτους πυραμίδα, τοῦτο δέ σοβαρῶς έπηρεάζει τήν ευστάθειαν τοῦ πλοίου. Ἐπί πλέον, μικρὸν έχοντα τόν όγκον κατά τόνων βάρους, συμπληροῦν τήν εις βάρος μεταφορικὴν ίκανότητα τοῦ πλοίου χωρὶς νά καλύπτουν τήν εις όγκον χωρητικότητα αὐτοῦ. Ἡ δευτέρα αὐτῆς ιδιότης έπιτρέπει τήν εύχεριστέραν αντιμετώπισιν τῆς πρώτης, κατά τήν ναυπήγησιν τῶν ειδικῶς διά τοιαύτας μεταφορᾶς προοριζομένων πλοίων, διότι έπιτρέπει τήν κατασκευήν τῶν κυτῶν εις σχῆμα περίπου άνεστραμμένου άνοικτοῦ διαβήτου, τό όποιον εξασφαλίζει τήν αυτόματον καλήν εὐθέτησιν τοῦ φορτίου πρὸς όφελος τῆς ευσταθείας τοῦ πλοίου και άποφυγὴν κοπώσεως του κατά τόν πλοῦν λόγω τῆς μεταφορᾶς πρὸς τά άνω τοῦ μετακεντρικοῦ ύψους. Ἡ τοιαύτη ρύθμισις, έχει τό πρόσθετον πλεονέκτημα, ότι έπιτρέπει τήν κατασκευήν εις τά πλευρά τοῦ πλοίου, μεταξύ τοῦ έξωτερικοῦ τοῦ σκάφους και τοῦ χωρίσματος τῶν κυτῶν, δεξαμενῶν χρησιμοποιουμένων διά μεταφοράς πετρελαιοειδῶν, όταν τό πλοίον δέν φέρει φορτίον μεταλλεύματος. Τά διά μεταφορᾶν μεταλλευμάτων προοριζόμενα πλοία, άπαραίτητον χαρακτηριστικόν έχουν έπίσης, ότι ούσιαστικῶς ολόκληρον τό κατάστρωμά των καταλαμβάνεται ὑπὸ τῶν άνοιγμάτων τῶν κυτῶν καθ' όλον τό μήκος και τό πλάτος του, ώστε νά διευκολύνεται ή ταυτόχρονος εργασία πολλῶν μηχανικῶν μέσων φορτοεφορτώσεως, επί σκοπῷ ταχείας άπλευθέρωσεως τοῦ πλοίου. Πλοία, τέλος, προοριζόμενα διά μεταφορᾶς ποικίλων και ελαφρῶν φορτίων, κατασκευάζονται κατά τρόπον ώστε νά διαθέτουν μεγάλην χωρητικότητα (κυβισμόν) κατά τόνων φορτίου, έχουν δέ κατά κανόνα πολλαπλά καταστρώματα έπιτρέποντα καλλιτέραν στοιβάσιαν τοῦ φορτίου.

διαχωρισμόν τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας, ὅστις στηρίζεται ἐπὶ τῶν γενικῶν χαρακτηριστικῶν ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς κατασκευῆς τῶν πλοίων ἐν συσχετίσει πρὸς τὸν προορισμόν αὐτῶν. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν γενικῶν αὐτῶν γνωρισμάτων, προορισμοῦ καὶ κατασκευῆς, τὰ πλοῖα δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς ἐπιβατηγά, φορτηγά πλοῖα γραμμῶν, ἐλεύθερα φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοῖα εἰδικῶν φορτίων, πλοῖα βοήθητικῆς ναυτιλίας καὶ ἀλιευτικά.

α) **Ἐπιβατηγά**¹. Ἀντιπροσωπεύουν τὴν τελειοτέραν ἔκφρασιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανουργικῆς, ἀλλὰ ἀποτελοῦν ἐπίσης καὶ τὸ ἀντικείμενον ἐφαρμογῆς καὶ ἐπιδείξεως, πλείστων εἰσέτι τεχνῶν, ἀπὸ τῆς ζωγραφικῆς μέχρι τῆς ξυλογλυπτικῆς καὶ πεδίων ἐνδιαφέροντος πλείστων συγχρόνων βιομηχανιῶν.

Ὁ ὄγκος τῶν ἐπιβατηγῶν, ποικίλλει ἀπὸ τὸν τοῦ ὑπερωκεανείου «Queen Elizabeth» τῶν 83.000 κ.ο.χ., μέχρι τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν τῶν κόλπων, τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης δυνατόν νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τοὺς 100 κόρους, ἐξ ἴσου δὲ ποικίλλει ὁ βαθμὸς πολυτελείας καὶ ἀνέσεως τὸν ὁποῖον προσφέρουν. Τὸν πλέον ἀντιπροσωπευτικὸν ἐν τούτοις τύπον τοῦ συγχρόνου ἐπιβατηγοῦ, ἀποτελεῖ τὸ πλοῖον τῆς γραμμῆς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ὁποῖου, ἡ ἐπίδοσις εἶναι ὄντως καταπληκτικὴ εἰς ὄγκον, πολυτέλειαν, ταχύτητα καὶ ἀσφάλειαν. Ὡς πρὸς τὸν ὄγκον, ἡ μεταπολεμικὴ τάσις διαφέρει τῆς μεταξὺ τῶν δύο πολέμων ἀκολουθηθείσης. Ἡ χωρητικότης τῶν 50.000 - 55.000 κόρων κρίνεται ὡς ἀντιπροσωπεύουσα τὸ σὺνηθες ὄριον χωρητικότητος τὴν ὁποῖαν θὰ ἔχουν τὰ μεγάλα πλοῖα τῆς γραμμῆς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ. Ἡ μεταβολὴ αὕτη τῶν ἐπιδιώξεων, πλοιοκτητριῶν ἐταιριῶν τε καὶ ναυπηγῶν, δυνατόν νὰ ὀφείλεται, κατὰ τινα λόγον, εἰς τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς δι' ἀεροπλάνου συγκοινωνίας εἰς βάρος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν πρώτης θέσεως τῶν διὰ θαλάσσης ταξιδευόντων, κυρίως ὁμως ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι αἱ σύγχρονοι ἐξελίξεις εἰς τὴν κατασκευὴν ναυτικῶν μηχανῶν καὶ τὴν ναυτικὴν ἀρχιτεκτονικὴν ἐπιστήμην, καθιστοῦν οὐχὶ ἀναγκαῖον τὴν κατασκευὴν πλοίων τύπου τῶν Βρετανικῶν «Queen Elizabeth» καὶ «Queen Mary». Ἡ μεγάλη δηλαδὴ χωρητικότης τῶν πλοίων ταύτων, ἦτο συνέπεια τῆς ἐπιθυμίας ὅπως τὰ σκάφη ταῦτα εἶχον ταχύτητα ἐπιτρέπουσαν τὴν

¹ Ὡς ἐπιβατηγά χαρακτηρίζονται, κατ' ἀρχὴν, συμφώνως πρὸς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσει, ὅπαντα τὰ πλοῖα τὰ προοριζόμενα νὰ μεταφέρουν πλείονας τῶν δώδεκα ἐπιβάτας, ὅτινα καὶ ὑποχρεοῦνται νὰ καλύπτουν τὰς ἀπαιτήσεις τῶν εἰδικῶν κανονισμῶν οἱ ὅποιοι διέπουν τὴν κατασκευὴν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὡς πρὸς τὴν ἀσφάλειαν αὐτῶν ἐν θαλάσσει.

καθιέρωσιν, διά τῶν δύο πλοίων, εβδομαδιαίων δρομολογίων μεταξύ Σαουθάμπτον καί Νέας Ὑόρκης καί καθωρίσθη ἀφ' ἑνός μὲν ἀπὸ τὸν ὄγκον τῶν μηχανῶν αἱ ὁποῖαι ἦσαν ἀπαραίτητοι διὰ νὰ δώσουν εἰς τὰ πλοῖα τὴν ἐπιθυμητὴν ταχύτητα, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν θέσεων τοὺς ὁποίους θὰ ἔπρεπε νὰ μεταφέρουν ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους ὁρους ἀνέσεως, διὰ νὰ ἦτο ἡ ἐκμετάλλευσίς των ἐπιτυχής. Ἡδὴ ἡ ἐπίτευξις τῆς ταχύτητος τῶν 30 μιλίων κρίνεται δυνατὴ καὶ ὡς πρὸς πλοῖα μέχρι 40.000 κ.ο.χ., τὰ ὁποῖα πλεονεκτοῦν τῶν κατὰ πολὺ μεγαλυτέρων, ἀφ' ἑνός εἰς ἕξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου διότι δύνανται ἀποδοτικῶς νὰ χρησιμοποιηθοῦν κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας διὰ τουριστικὰ ταξίδια πολυτελείας, ἐνῶ τοιαύτη χρησιμοποίησις ἀποκλείεται, ὡς οἰκονομικῶς ἀσύμφορος, εἰς πλοῖα τοῦ τύπου τῶν «Queens». Τὸ θέμα τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς ταχύτητος τῶν συγχρόνων πλοίων γραμμῆς, ἀποτελεῖ ἀντικείμενον γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, Μολονότι πολλοὶ εἶναι οἱ ὑποστηρίζοντες ὅτι, ἀπὸ ἐμπορικῆς ἀπόψεως, αἱ ἀπαιτήσεις διὰ μεγάλην ταχύτητα θὰ ἀντιμετωπισθοῦν, εἰς τὸ μέλλον, ἐπιτυχέστερον ἀπὸ τὸ ἀεροπλάνον ἢ ἀπὸ τὸ πλοῖον, γεγονός εἶναι ὅτι μὲ τὰς σημερινὰς τεχνικὰς δυνατότητας, ἡ κατασκευὴ οἰουδήποτε τύπου πλοίου, μέσης ἀκόμη χωρητικότητος, διαθέτοντος ταχύτητα εἴκοσι πέντε ἕως τριάκοντα μιλίων, δὲν παρουσιάζει δυσχερείας, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὴν διὰ τῶν νέων τύπων μηχανῶν, ἐπιτυχανομένην μείωσιν τοῦ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν προωστηριῶν μέσων διατιθεμένου χώρου. Ἡ ἐπίτευξις τούτέστιν ὑψηλῶν ταχυτήτων, ἐμφανίζεται πολὺ περισσότερον οἰκονομικῶς ἀποδοτικὴ ἢ κατὰ τὸ παρελθόν, εἰς βαθμὸν ὥστε ἡ ταχύτης τῶν δέκα ὀκτώ ἢ καὶ εἴκοσιν ἀκόμη μιλίων, νὰ ἀποτελῇ σήμερον οὐχὶ ἀσύνθητες χαρακτηριστικὸν τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, ἐνῶ κατὰ τὰ πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη, τοιαύτη ἦτο ἡ ταχύτης τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ἀποικιακῶν γραμμῶν, ἢ δὲ τῶν 15 μιλίων νὰ εἶναι συνήθης εἰς πολλὰ νέα ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα.

Τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον διαθέτει σχεδὸν πάντοτε καὶ ἄλλο διὰ παραλαβὴν φορτίου, ὁ βαθμὸς ὁμοῦ ἐξαρτήσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸ φορτίον, ποικίλλει· καὶ εἰς ἄλλας μὲν γραμμάς, ὡς αἱ τοῦ βορείου Ἀτλαντικοῦ, προέχουσιν σημασίαν ἔχει διὰ τὸ πλοῖον, ἢ ἰκανοποίησις τοῦ ἐπιβάτου—εἰς τινα ὑπερταχέα πλοῖα, ὡς τὸ «United States» καὶ τὰ «Queens» εἰς ἀπόλυτον βαθμὸν—εἰς ἄλλας δὲ, ἐξυπηρετούσας εἴτε περισσότερον περιορισμένην ἐπιβατικὴν κίνησιν, εἴτε κίνησιν ἐπιβατῶν ἀδυνατούντων νὰ καταβάλουν ὑψηλοὺς ναύλους, τὸ φορτίον βαρύνει περισσότερον ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ἐπιχειρή-

σεως. Είς άπάσας τάς περιπτώσεις, ή έκ τοϋ φορτίου έξάρτησις τής άποδόσεως τής έπιχειρήσεως, άπέβη μεταπολεμικώς μεγαλυτέρα, λόγω τής άνάγκης όπως οί ναϋλοι έπιβατών κρατηθούν εις κατά τό δυνατόν χαμηλά επίπεδα, τό μέν δυνάμενα να συναγωνισθούν τούς ναύλους τής άεροπορικής συγκοινωνίας, τό δέ έπιτρέποντα εύχερεστέραν άντιμετώπιον τών εις τάς περιπτώσεις τών πλείστων χωρών, έπιβληθέντων συναλλαγματικών ποσοτικών περιορισμών διά τούς ταξι-δεύοντας..

Ό άριθμός τών έπιβατηγών πλοίων, τοϋ τύπου τής γραμμής τοϋ Β. Άτλαντικού, τών στηριζομένων κατά κύριον λόγον εις τόν έπιβάτην είναι μικρός¹. Αί πλείσται τών λοιπών γραμμών, άπαιτούν πλοία διαθέτοντα περισσότερον χώρον διά παραλαβήν φορτίου, εις περιπτώσεις δέ δρομολογιακών γραμμών έξυπηρετουσών χώρας παραγωγικάς κτηνοτροφικών και πτηνοτροφικών προϊόντων και κρεάτων, χαρακτηριστικών στοιχείον τών πλοίων άποτελεί ή ύπαρξις έπ' αύτών μεγάλων ψυκτικών χώρων². Η έκ τοϋ φορτίου έξάρτησις, φθάνει εις άρκετάς δρομολογιακάς γραμμάς μέχρι τοιούτου βαθμού, ώστε τό

¹ Ίδιαίτερος άξιοσημείωτος είναι ή περίπτωση τοϋ Βρετανικού Υ/κ «Southern Cross», 20.204 κ.ο.χ., τό όποιον είναι τό πρώτον τής κατηγορίας του και τό όποιον έκ κατασκευής προορίζεται άποκλειστικώς διά τήν μεταφοράν έπιβατών. Οί πλοιοκτήται υπέλογισαν ότι αι εις τούς λιμένας καθυστερήσις διά τήν παραλαβήν και παράδοσιν φορτίου ήσαν περισσότερο σημαντικά διά τήν εκμετάλλευσιν τοϋ πλοίου, όπό τήν έκ τών άποδιδομένων υπό τοϋ φορτίου ναύλων ώφέλειαν. Συγκεκριμένως τό πλοιον, ως καθαρώς έπιβατηγόν, δύναται να εκτελή τέσσαρα κυκλικά ταξίδια έτησίως έκ Μ. Βρετανίας, εις Ν. Ζηλανδιαν, Αυστραλίαν και Ν. Άφρικήν, αντί τριών άτινα άλλως θα ήδύνατο να εκτελέσῃ. Τό πλοιον είναι πρωτοπορειακόν και έκ τοϋ ότι είναι τό πρώτον υπερωκεανειον εις τόν κόσμον, τό όποιον φέρει τό μηχανοστάσιον εις τήν πρόμηνη. Η τοιαύτη ρύθμισις εκρίθη πρόσφορος διότι έπιτρέπει πλήρη αξιοποίησιν τοϋ κέντρου τοϋ πλοίου υπέρ τοϋ έπιβάτου και δέν διακόπτει τήν συνέχειαν τών κοινοχρήστων χώρων τοϋ πλοίου.

² Χαρακτηριστική είναι ή ακόλουθος σύγκρισις συγχρόνων υπερωκεανείων έξυπηρετουμένων διαφόρους δρομολογιακάς γραμμάς :

Γραμμής Β. Άτλαντικού :

Τά Υ/κ «Saxonia» και «Ivernia» άδελφά πλοία 21.637 κ.ο.χ. μεταφέρουν 125 έπιβάτας Α' θέσεως, 800 τουριστικής τό πρώτον, 110 Α' θέσεως, 833 τουριστικής τό δεύτερον, διαθέτουν δε χώρον 300.000 κ.π. διά φορτίον. Άνάλογα χαρακτηριστικά έχουν τά έπίσης άδελφά πλοία «Carinthia» και «Sylvania».

Τό Υ/κ «Empress of Britain», 22.500 κ.ο.χ. μεταφέρει έπιβάτας 150 Α' θέσεως και 900 τουριστικής, διαθέτει δε χώρον 380.650 κ.π. διά φορτίον.

Γραμμής Νοτίου Άφρικής :

Τά Υ/κ «Pretoria Castle» και «Edinburgh Castle» άμφότερα 28.700 κ.ο.χ., με-

πλοίων να είναι κατά κύριον λόγον φορτηγόν και δευτερευόντως να άπασχολήτοι εις την μεταφοράν έπιβατών. Εις την περίπτωσιν ταύτην έχομεν τόν τύπον τοῦ μικτοῦ λεγομένου πλοίου, τό όποϊον χρησιμοποιεῖται, κυρίως, εις έξυπηρέτησιν γραμμών συνδεδουσών τούς μητροπολιτικούς λιμένας τών μεγάλων χωρών μετά τών άποικιων αὐτών*. Εϊδικόν τύπον έπιβατηγοῦ πλοίου, άποτελεῖ τό πλοϊον διά μεταναστας, προοριζόμενον διά τήν επί εὐθηνῶ ναύλω μεταφοράν μεταναστών. Τά πλοία ταῦτα δέν δίδουσι εις τόν μετανάστην τάς άνέσεις τών όποϊων άπολαμβάνουσι οί έπιβάται τουριστικῆς θέσεως τών συνηθων υπερωκεανείων. Ήξασφαλιζουσι έν τούτοις, άληθώς υγιεινούς και εὐχαρίστους δρους ταξειδίου και δη βελτιουμένους σὺν τῷ χρόνῳ*.

β) Φορτηγά πλοία γραμμών. (Cargo Liners). Εις τήν κατηγορίαν αὐτήν περιλαμβάνονται άπαντα τά φορτηγά έκείνα πλοία, τά όποια χρησιμοποιουσι εις τήν εκτέλεσιν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμών, επί σκοπῶ έξυπηρησεως τοῦ κατά θάλασσαν διακινουμένου γενικοῦ έμπορίου.

Τό μέγεθος των ποικίλλει μεταξύ τών 100 και τών 20.000 τόννων d.w., αναλόγως τῆς εκτάσεως τών πλώων και τών άναγκών τάς ό-

ταφέρουσι 698 έπιβάτας (224 Α' και 474 Β' θέσεως) διαθέτουσι δέ χῶρον 594.000 κ.π. εκ τοῦ όποϊου 326.000 κ.π. διά κατεφυγμένα φορτία.

Γραμμῆς Νοτίου Ἀμερικῆς :

Τό Υ/κ «Andes» 25.676 κ.ο.χ., μεταφέρει 553 έπιβάτας (349 Α' και 204 Β' θέσεως) διαθέτει δέ χῶρον 442.268 κ.π. εκ τοῦ όποϊου 309.068 κ.π. διά κατεφυγμένα φορτία.

Γραμμῆς Αὐστραλίας :

Τά Υ/κ «Orsona», 28.790 κ.ο.χ., «Arcadia», 29.734 κ.ο.χ., «Iberia» 29.613 κ.ο.χ. μεταφέρουσι περίπου 1400 έπιβάτας έκαστον (670 Α' και 730 τουριστικῆς θέσεως), διαθέτουσι δέ χῶρον 320.000 κ.π. διά φορτία σχεδόν κατά τό σύνολον κατεφυγμένα.

Τό μεγαλύτερον υπερωκεανείον τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας θά εἶναι τό «Καμπέρρα» 45.000 κ.ο.χ. ἤδη υπό ναυπήγησιν έν Ἱρλανδίᾳ διά λογαριασμόν τῆς Peninsular and Oriental Navigation Co εις τήν όποϊαν άνήκουσι και τά προαναφερθέντα τρία πλοία. Τό «Καμπέρρα» θά μεταφέρει 2.250 έπιβάτας εκ ὧν 600 εις Α' θέσιν και θά έχη ταχύτητα 27½ μιλίων.

* Πλοία λ.χ. 14.000 κ.ο.χ. τῆς British India Steam Navigation Co έξυπηρετουσι τήν γραμμήν Ἀνατ. Ἀφρικῆς, μεταφέρουσι 273 έπιβάτας (174 Α' θέσεως και 99 τουριστικῆς) εκὼ διαθέτουσι χῶρον 415.000 κ.π. διά παραλαβήν φορτίου.

* Προσφάτως λ.χ. ἡ έν Γενική Διακυβερνητικῆ Ἐπιτροπῆ Μεταναστεύσεως εκ Εὐρώπης, άπεφάσισεν όπως επιδιώξη τήν εγκατάστασιν συστήματος κλιματισμοῦ εις όλα τά παρ' αὐτῆς χρησιμοποιουμένα πλοία.

ποίας ή παρ' αὐτῶν ἐξυπηρετουμένη δρομολογιακὴ γραμμὴ καλύπτει. Ἐξ Ἰσοῦ ποικίλλουν καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς αὐτῶν καὶ τοῦτο διότι τὰ πλοῖα γραμμῶν, ναυπηγοῦνται, κατὰ κανόνα, ἐπὶ τῆ βάσει εἰδικῶν προδιαγραφῶν, ἐπὶ σκοπῷ ὅπως καλύπτουν τὰς εἰδικὰς καὶ συγκεκριμένας ἀπαιτήσεις τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς τὴν ὁποῖαν προορίζονται νὰ ἐξυπηρετήσουν. Κοινὰ ὁπωσδήποτε γνωρίσματα ἔχουν, τὴν μεγάλην εἰς κυβικὰ μέτρα, κατὰ τόννον μεταφερομένου φορτίου, χωρητικότητα τῶν κυτῶν των, τὴν ἠύξημένην ταχύτητα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν των διὰ περισσοτέρων καὶ τελειοτέρων μηχανικῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως.

Ἡ ἀνάγκη διαθέσεως μεγάλου χώρου, κατὰ τόννον μεταφερομένου φορτίου, ἀπορρέει ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεως τῶν μεταφερομένων ὑπὸ τῶν πλοίων γραμμῶν φορτίων. Τὰ γενικὰ φορτία, ὄντα κατὰ πλειονότητα βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ πάντοτε συσκευασμένα, καταλαμβάνουν μεγάλον χώρον κατὰ τόννον βάρους, ἔχουν δηλαδὴ μεγάλον κυβισμόν. Ἐπὶ πλεόν ἀποτελοῦνται, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ πληθος ἐπὶ μέρους φορτίων εἰς μικρὰς ποσότητας, μὲ ποικίλην συσκευασίαν καὶ διάφορον τὸν προορισμὸν, πάντα δὲ ταῦτα σημαίνουν ἀπώλειαν χώρου. Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, ἰδιαίτερα καταβάλλεται φροντίς ὥστε τὸ πλοῖον γραμμῆς νὰ διαθέτῃ μεγάλον κυβισμόν κατὰ τόννον τῆς μεταφορικῆς του ἰκανότητος, σὺνηθες δὲ εἶναι ὅπως τὰ πλοῖα ταῦτα διαθέτουν ἄνωγρον 65 - 80 κυβικῶν ποδῶν κατὰ τόννον d.w.

Ὁ ἐξοπλισμὸς, ἐξ ἄλλου, τοῦ πλοίου γραμμῆς διὰ περισσοτέρων καὶ τελειοτέρων μέσων φορτοεκφορτώσεως εἶναι ἀπαραίτητος, διότι ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ μεταφέρον ὁμοειδῆ φορτία πλοῖον, οὐχὶ σπανίως προσεγγίζει εἰς δευτερευούσης σημασίας λιμένας, στερουμένους ἐπαρκῶς μηχανικοῦ καὶ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ, εἰς τοὺς ὁποίους ὑποχρεοῦται νὰ παραλαμβάνῃ ἢ παραδίδῃ τὸ φορτίον του δι' ἰδίων μέσων. Ἐκτὸς τούτου ὅμως, τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς εἶναι τόσοσ ὕψηλόν, ὥστε δὲν συγχωρεῖται ἡ καθυστέρησις αὐτοῦ εἰς τοὺς λιμένας. Ἐντεῦθεν, ἐπομένως, δημιουργεῖται ἡ σκοπιμότης ἀλλὰ καὶ ἡ ἀνάγκη χρησιμοποίησεως τῶν ἰδίων τοῦ πλοίου φορτοεκφορτωτικῶν μηχανημάτων, πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῶν ἐργασιῶν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ περιορισμὸν, ἀντιστοίχως, τοῦ χρόνου παραμονῆς αὐτοῦ ἐν λιμένι.

Ἡ ἠύξημένη, τέλος, ταχύτης, ἐπιδιώκεται πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογιῶν, ἧτις εἶναι ἀναγκαῖα, τόσοσ διὰ τὴν πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἐπιτυχεστέραν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, διευκολύνεται δὲ ἐκ τοῦ

λόγου ότι τα μεταφερόμενα συνήθως διά του πλοίου γραμμής φορτία, έχουν ύψηλὴν τὴν ἀξίαν καὶ δύνανται, ὡς ἐκ τούτου, νὰ ἐπιβαρυνθοῦν μὲ τὸ ἠΰξημένον κόστος μεταφορᾶς, τὸ ὁποῖον συνεπάγεται, ὡς γνωρίζομεν, ἡ μεγάλης ἰσποδυνάμειος καὶ ταχύτητος μηχανῆς.

Ὡς χαρακτηριστικόν, τῶν φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, δύνανται ἐπίσης νὰ ἀναφερθῆ, ὅτι ταῦτα ἔχουν ἐσωτερικὴν διαρρύθμισιν ἐπιτρέπουσαν τὴν καλὴν καὶ ταχεῖαν στοιβασίαν τῶν πολυπληθῶν φορτίων τὰ ὁποῖα ταῦτα μεταφέρουν, ἦτοι πολλὰ ὑποφράγματα κλπ.

Τὰ πλοῖα γραμμῆς, δύνανται συνήθως νὰ μεταφέρουν μέχρι δώδεκα ἐπιβάτας, ὡς ἀντιπροσωπευτικὸς δὲ τύπος αὐτῶν, δύνανται νὰ θεωρηθῆ τὸ πλοῖον 14-16.000 τόννων d.w., ταχύτητος 16-17 μιλίων, φέρον, κατὰ τὴν μεγίστην πλειονότητα, μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως.

γ) Ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα (Tramps). Εἶναι τὰ πλοῖα τὰ ἀσχολούμενα μὲ τὴν μεταφορὰν τῶν διαφόρων ὁμοειδῶν φορτίων, ἀναζητοῦντα τὴν ἀπασχόλησιν των εἰς ὄλους τοὺς γεωγραφικοὺς τομεῖς τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, εἰς φορτία οἰασδήποτε προελεύσεως καὶ οἰουδήποτε προορισμοῦ. Τὰ κυριώτερα τῶν ὁμοειδῶν φορτίων προσδιωρίσθησαν ἐν τοῖς προηγουμένοις. Εἶναι ἅπαντα φορτία εὐτελοῦς ἀξίας, μὴ δυνάμενα νὰ ἐπιβαρυνθοῦν δι' ὑψηλοῦ μεταφορικοῦ κόστους, ἡ δὲ μεταφορὰ των, σπανίως ἔχει ἐπείγοντα χαρακτηριστῆρα, διότι ὑφίστανται διαθέσιμα ἀποθέματα, πρὸς ἐνίσχυσιν ἢ ἀντικατάστασιν τῶν ὁποίων διενεργοῦνται αἱ μεταφοραί. Εὐλογον εἶναι, ὅθεν, ὅτι τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον ἔχει ἀπλὴν τὴν κατασκευὴν ἐπὶ σκοπῷ περιορισμοῦ τῆς δι' αὐτὴν ἀναγκαιούσης δαπάνης, ἀλλὰ καὶ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως ἐπίσης. Ὁ μέσος τύπος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, πρέπει νὰ εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν βασικῶν, τούλάχιστον, ἐκ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, ἦτοι τῶν δημητριακῶν, σιδηρομεταλλευμάτων, γαιανθράκων καὶ ζακχάρεων.

Τὸ μέγεθος τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, ποικίλλει, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν πλοίων, φθάνει δὲ τοὺς 15.000 τόννους d.w. Ἐνδιαφέρον διὰ τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς, παρουσιάζουν τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ μεγάλου μεγέθους, κυρίως τὰ ἄνω τῶν 7.000 τόννων φορτίου, δευτερευόντως δὲ, δι' ὠρισμένης κατηγορίας μεταφορῶν τὰ πλοῖα 4.000-7.000 τόννων. Ἐπιπεριωρισμένην — καὶ δὴ τοπικῶς — σημασίαν ἐμφανίζουν τὰ πλοῖα μέχρις 3.000-4.000 τόννων φορτίου, ἀπασχολούμενα, κυρίως, εἰς μεταφορὰς μεταξύ λιμένων τῆς ΒΔ. Εὐρώπης, Βαλτικῆς, Μεσογείου, Εὐξείνου Πόντου καὶ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης.

Κατὰ τὰ ἀμέσως μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον ἔτη καὶ

μέχρι το 1955, ως αντιπροσωπευτικός τύπος έλευθέρου φορτηγοπλοίου, έθεωρείτο ό το 6 πλοίου πολεμικής κατασκευής «Liberty» 10.700 τόννων d.w., ταχύτητας 10 1/2, μιλιών, φέροντος παλινδρομικές μηχανές. Ταχυτάτη 6πρηξεν ή έξέλιξις ή κατά τά δύο ακολουθήσαντα 6τη πραγματοποιηθείσα διά τών νέων όγκωδών ναυπηγήσεων τών άπό το 1954 άρξαμένων. Κύρια χαρακτηριστικά τής εξέλιξεως ταύτης 6πρηξαν ή μεγάλη αύξεισις τής χωρητικότητας τών έλευθέρων φορτηγών 1 και τής ταχύτητος αούτων. Τό σύνολον σχεδόν τών νέων όκεανοπόρων φορτηγών, είναι μεταφορικής Ικανότητας μεγαλύτερας τών 12.000 τόννων d.w. *, παρατηρείται δέ τάσις πρός περαιτέρω αύξησιν τής χωρητικότητας τών ναυπηγουμένων πλοίων. Ούτω 53,2 %, τών κατά τό 1957 ναυπηγηθέντων πλοίων ησαν μεταξύ 13.000 - 16.000 τόννων d.w. έναντι 47,4 % το 6 αντιστοιχου ποσοστού κατά τό 1956. Τό μέγεθος πάντως τών 16.000 - 17.000 τόννων d.w., φαίνεται νά αποτελή τό άνώτατον όριον διά τά έλεύθερα φορτηγά το 6 παρόντος και το 6 προσεχούσι, τούλάχιστον, μέλλοντος. Το 6το πιστοποιούν αί στα-

* Η τοιαύτη εξέλιξις άπεικονίζεται διά τών κάτωθι στοιχείων άναφερομένων εις τήν μέση χωρητικότητα τών πομποπόρων - άνω τών 3.000 κ.α. - έλευθέρων φορτηγών πλοίων άπό το 6 1914 και έντεθέν (Fr. Fisser - Tramp Shipping σελ. 227).

Έτος	Μέση χωρητικότητα έλευθέρων φορτηγών	Μέση χωρητικότητα φορτηγών πλοίων γραμμής
1914	3874	—
1920	4333	—
1926	4521	—
1939	4800	8000
1949	6000	8400
1954	6000	8300
1957	6500	8500

* Κατά τήν 31/12/1957 εν όλω 272 πλοία 3.714.400 τόννων d.w., έκαστον άνω τών 12.000 τόννων d.w. εύρίσκοντο εν 6πρησίά, κατανεμώμενα κατά 6μάδας χωρητικότητας 6ς 6ξης, εν συγκρίσει πρός τήν αντίστοιχον ημερομηνίαν το 6 1956.

(Στοιχεία Westinform Ltd)

Μεγέθη εις τόννους d.w.	Άριθ. πλοίων		Σύνολον εις τόννους d.w.			
	1956	1957	1956	%	1957	%
12000 - 12999	71	120	890.600	46.4	1.504.700	40.5
13000 - 13999	19	44	252.600	13.2	583.600	15.7
14000 - 14999	24	54	346.700	18.1	781.300	21.0
15000 - 15999	20	40	307.800	16.1	611.500	16.5
16000 - 16999	5	11	80.400	4.2	177.200	4.8
17000 και άνω	2	3	38.300	2.0	56.100	1.5
	141	272	1.916.400	100.0	3.714.400	100.0

τιστικά των νέων ναυπηγήσεων, αλλά και αί γινώμαι πολλών ειδικών, αί λόγοι δέ εἶναι οἰκονομικοί, ἀπορρέοντες ἀπό τήν φύσιν τοῦ ἔργου τό ὁποῖον ἔχει νά ἐπιτελέσῃ τό ἐλεύθερον φορτηγόν πλοῖον, συνιστάμενον εἰς τήν μεταφοράν ποικίλων ὁμοειδῶν φορτίων, μὴ προσφερομένων πάντοτε εἰς πολὺ μεγάλας ποσότητας, μεταξύ τῶν ἀνά τόν κόσμον κατεσπαρμένων κέντρων παραγωγῆς καί καταναλώσεως τῶν φορτίων τούτων.

Χαρακτηριστικόν γνώρισμα τῶν νέων μεγάλων tramps, εἶναι αἱ ὕψηλα αὐτῶν ταχύτητες. Ἡ μέση αὐτῶν ταχύτης ὑπολογίζεται εἰς 14.3 μίλλια⁹, ἐπίπεδον τό ὁποῖον, μόλις πρό ὀλίγων ἐτῶν, ἐθεωρεῖτο ἀντιοικονομικόν—ὡς λίαν δαπανηρόν—διὰ τὰ ἐλεύθερα φορτηγά πλοῖα. Σημειωτέον, ἐν τούτοις, διτι παρά πολλῶν ἐκφράζονται ἀμφιβολίαι, κατά πόσον, εἰς περιόδους χαμηλῶν ναύλων, αἱ ὕψηλα αὐταί ταχύτητες ἀποδίδουν εἰς ἄλην αὐτῶν τήν ἔκτασιν, τὰ ἐξ αὐτῶν ἀναμενόμενα πλεονεκτήματα. Οἱ ἀμφιβάλλοντες διερωτῶνται κατά πόσον αἱ ἀπαιτούμεναι διὰ κινήσιν τῶν πλοίων ὑπό ὕψηλάς ταχύτητας δαπάναι, εἶναι δυνατόν νά καλύπτονται ἀπό τοὺς ἐνίοτε ἐξαιρετικῶς χαμηλοὺς ναύλους. Φαίνεται, πράγματι, διτι εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, πολλὰ πλοῖα, πρὸς περιορισμὸν τῶν δαπανῶν των, κινουῦνται μέ μειωμένην ταχύτητα, ἀπαιτοῦσαν ὀλιγώτερα καύσιμα.

Ἀμφίβολον εἶναι ἐπίσης, κατά πόσον αἱ νέαι ναυπηγήσεις ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, θά ἐξακολουθήσουν νά ἀφοροῦν, εἰς τόν αὐτὸν ὡς σήμερον βαθμὸν, πλοῖα μεγάλου μεγέθους. Πλείστοι τομεῖς ἀπασχολήσεως τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν—λ. χ. ἐν τῇ Μεσογείῳ ἢ ὁ τοῦ ποταμοῦ La Plata—δὲν προσφέρονται διὰ μεγάλου μεγέθους πλοῖα, ἐξυπηρετοῦνται δὲ ἐπὶ τοῦ παρόντος ὑπό πλοίων προπολεμικῆς καί πολεμικῆς κατασκευῆς τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης εἶναι κατωτέρα τῶν 7.000-7.200 κόρων, τὰ ὁποῖα ὁμῶς μετὰ πάροδον χρόνου τινος θά πρέπη νά ἀντικατασταθοῦν.

Διὰ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἄνω λόγους τὰ νέα μεγάλα φορτηγά χρησιμοποιοῦνται σχεδόν κατά τό σύνολον εἰς τόν Β. Ἀτλαντικόν, ὅπου μεγάλα φορτία γαιανθράκων, σιτηρῶν καί σιδηρομεταλλευμάτων διατίθενται, σχεδόν πάντοτε, πρὸς φόρτωσιν, ἐνῶ ἀντιθέτως εἰς τό Νότιον ἡμισφαίριον, τήν Ἄπω Ἀνατολήν, Μεσόγειον κλπ. τὰ μέσης καί μικροτέρας χωρητικότητος πλοῖα πλεονεκτοῦν.

δ) Δεξαμενόπλοια. Ταῦτα εἶναι τὰ πλέον ἐξειδικευμένα

⁹ Στοιχεῖα Westinform Ltd.

τήν κατασκευήν, από τὰ μεταφέροντα φορτία εἰς χῶμα πλοῖα καὶ εἶναι προϊόντα ὕψλης ἀποδόσεως τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς καὶ μηχανικῆς ἐπιστήμης, λόγω δὲ τοῦ πολυπλόκου τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν καὶ τῆς εἰδικῆς κατασκευῆς τῶν, ἀποτελοῦν λίαν δαπανηρὸν τύπον πλοίου. Τὸ δεξαμενόπλοιο εἶναι τὸ μόνον φορτηγὸν πλοῖον τὸ ὁποῖον δύναται νὰ μεταφέρῃ «ἐλεύθερον» ὑγρὸν φορτίον, ἀλλὰ καὶ τὸ μόνον τὸ ὁποῖον εἶναι ἠναγκασμένον νὰ ἐκτελῇ πάντοτε τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως κενόν, τοῦτο δὲ διότι δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς μεταφοράς ἄλλου τύπου φορτίων. Ἀσχολεῖται συνεχῶς εἰς μεταφοράς ἐκ τῶν κέντρων παραγωγῆς πρὸς τὰ κέντρα κατεργασίας ἢ ἐκεῖθεν πρὸς τὰ κέντρα καταναλώσεως, ἐπιστρέφον κενόν, πλὴν τοῦ «μεταλλοφόρου-δεξαμενοπλοίου» περὶ οὗ ἐν τοῖς ἐπομένοις.

Ἄλλα σχεδὸν τὰ δεξαμενόπλοια ἔχουν τοποθετημένας τὰς μηχανάς τῶν εἰς τὴν πύμνην. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς διαφόρους λόγους, κυριώτεροι τῶν ὁποίων εἶναι ὅτι κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἀποφεύγεται ἡ διακοπὴ τῆς συνεχείας τῶν δεξαμενῶν τῶν, περιορίζεται ὁ κίνδυνος ἀνεφλέξεως ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου καὶ τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν πυρκαϊῆς καὶ τέλος ἀποφεύγεται ἡ ἐγκατάστασις διπλῶν ἀντλιοστασίων καὶ σωληνώσεων διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ἡ πλειονότης τῶν πετρελαιοφόρων προορίζεται διὰ μεταφορὰν ἀκατεργάστων πετρελαίων (Black), ἐνῶ ἄλλα χρησιμοποιοῦνται διὰ μεταφορὰν κατεργασμένων πετρελαίων (White).

Ἐπάρχουν δεξαμενόπλοια πάσης χωρητικότητος. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 12.000 τόννων d.w., ἦσαν οἱ μᾶλλον ἀντιπροσωπευτικοὶ τύποι καὶ οἱ πλέον κατάλληλοι διὰ τὰς εἰς τὰ σημεῖα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως παρεχομένας λιμενικὰς εὐκολίας. Μέχρι πρὸ ὀλίγων ἐτῶν ὡς μέση χωρητικότης ἔθεωρεῖτο ἡ τῶν 18.000 - 20.000 τόννων d.w. Ἡδὴ τὸ ἥμισυ περίπου τῶν νέων δεξαμενοπλοίων, ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 30.000 - 33.000 τόννων d.w. ¹⁰ μὲ ταχύτητα 16 - 18 μιλίων, γενικὴ δὲ εἶναι ἡ τάσις πρὸς ναυπήγησιν ὀλονέν καὶ μεγαλυτέρων πλοίων ¹¹, ἐκδηλουμένη διὰ τῆς

¹⁰ 56 πλοῖα ἐπὶ 122 ναυπηγηθέντων κατὰ τὸ πρῶτον ἔξάμηνον 1958. (Ἐκθεσις Davis & Newman Ltd).

¹¹ Ἐπὶ 877 δεξαμενοπλοίων ὑπὸ παραγγελίαν ἢ ναυπήγησιν κατὰ τὴν 30 Ἰουλίου 1958, 344 (39,2%) εἶναι τῆς τάξεως τῶν 40.000 τόννων d.w. καὶ ἄνω, μόνον δὲ 194 ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 16.000 - 24.000 τόννων d.w. (Ἐκθεσις Davies & Newman Ltd).

σταθερῶς ἀξίσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἄνω τῶν 40.000 τόννων d.w.¹¹ ἀκόμη δὲ τῶν ἄνω τῶν 60.000 τόννων d.w. πλοίων¹².

Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ εἰκοστοῦ αἰῶνος, ἀλματική ἐσημειώθη αὐξήσις εἰς τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων, ὀφειλομένη εἰς τὴν ἀντίστοιχον ἐπέκτασιν τῆς χρησιμοποιοῦσεως τοῦ πετρελαίου εἰς βάρους τοῦ γαιάνθρακος. Ἐναντι 16.000.000 τόννων d.w. τοῦ 1939, ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων (πλοῖα ἄνω τῶν 2.000 τόννων d.w.) ἀποτελεῖται ἤδη ἀπὸ 3.129 πλοῖα 52.578.459 τόννων d.w.¹³, αὐξηθεὶς κατὰ 328,6 % ἐνῶ ἡ μεταφορική του ἰκανότης, ἂν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ ἐπιτευχθεῖσα αὐξήσις τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, ἠύξθη

¹¹ Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ παραγγελίᾳ δεξαμενοπλοίων κατὰ τὴν 30 Ἰουνίου 1958 κατατάσσεται κατὰ κατηγορίας χωρητικότητος ὡς κάτωθι. (Ἐκδόσεις Davies & Newman Ltd).

Κατηγορία μεγέθους	Ἐν ἐπιτηρείᾳ καὶ καθελιμισθέντα	ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν
7.000—12.999	572	8
13.000—15.999	342	19
16.000—18.999	1028	53
19.000—23.999	303	141
24.000—39.999	484	312
40.000—79.999	62	337
80.000 καὶ ἄνω	7	7
	2798	877

¹² Κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς 30 Ἰουνίου 1958 τοῦ Γραφείου John I. Jacobs & Co Ltd, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ μεταφορική ἰκανότης τῶν ἄνω τῶν 60.000 τόννων d.w. δεξαμενοπλοίων ἔχει ὡς ἑξῆς :

Ὅμιδες χωρητικότητος	Ἐν ἐπιτηρείᾳ		ὑπὸ παραγγελίαν	
	Ἀριθμὸς	Τοννάς	Ἀριθμὸς	Τοννάς
60.000—74.999	—	—	51	3.352.500
75.000 καὶ ἄνω	6	513.202	4	399.000
	6	513.202	55	3.751.500

¹³ Ἐξελικτικῶς ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπέστη τὰς κάτωθι μεταβολάς. (Ἰούλιος ἐκάστου ἔτους).

1939	16.000.000	τόνοι D.W.
1948	23.582.222	»
1951	29.491.417	»
1954	37.143.547	»
1956	42.956.495	»
1957	47.010.784	»
1958	52.578.459	»

ακόμη περισσότερο. 'Η αύξησης του διεθνούς στόλου των δεξαμενοπλοίων συνεχίζεται με τον αυτόν ρυθμόν¹⁰ και θα εξακολουθήσει, δοθέντος ότι η χωρητικότης των υπό ναυπήγησιν και παραγγελίαν δεξαμενοπλοίων άτινα προβλέπεται να παραδοθούν έντός των προσεχών έξ έως έπτά έτών, είναι ίση προς ποσοστόν 55 % του νυν ύφισταμένου τοννάζ¹¹, παρά τας συνεπεία της ναυτιλιακής κρίσεως καταστάσας άναγκαίως άκυρώσεις παραγγελιών¹².

ε) Πλοία ειδικών φορτίων. 'Η διαρκής τάσις προς έξειδίκευσιν των πλοίων, διεμόρφωσε σύν τω χρόνω τά πλοία της κατηγορίας ταύτης, άντιπροσωπευτικώτεροι τύποι της όποιας, πλην του δεξαμενοπλοίου, είναι τό μεταλλοφόρον πλοϊον υπό τας διαφόρους μορφάς αυτού, τό πλοϊον ψυγείον, τό φαλαινοθηρικόν κλπ. 'Η τάσις προς έξειδίκευσιν γενικεύεται τόσον ταχέως ώστε έχουν ήδη ναυπηγηθή πλείστοι είσέτι ειδικοί τύποι πλοίων ως λ.χ. διά μεταφοράς οίνων, χαρτοπολλτού, ασφάλτου, ζακχάρεως, ζώντων σφαγίων, βρωσίμων έλαίων κλπ.

Τά είδικά μεταλλοφόρα πλοία είναι τά σημαντικώτερα μεταξύ των πλοίων είδικών φορτίων. 'Ο ρόλος των κατέστη άπαραίτητος, άφ' ης λόγω των ταχύτατα αύξανομένων άναγκών της βιομηχανίας χάλυβος, έδημιουργήθη ή άνάγκη μεταφορών πλουσιών εις σίδηρον μεταλλευμάτων έκ μακρυνών παραγωγικών χωρών ως ό Καναδάς, ή Βενεζουέλα, ή Βραζιλία, ή Χιλή, ή Γουϊνέα, ή 'Ινδία. 'Αρκετά μεταλλοφόρα προέρχονται έκ μετασκευής δεξαμενοπλοίων, τό μέγιστον όμως μέρος της διεθνούς χωρητικότητος είναι πλοία νεότευκτα¹³. Παρά τούς κινδύνους τούς όποιους τό σιδηρομετάλλευμα, ως βαρύ φορτίον, έμφανίζει, τό πλοϊον σιδηρομεταλλευμάτων άκολουθει την γενικήν τάσιν των μεγάλων χωρητικότητων έν τη έπιδιώξει χαμηλού μεταφορικού κόστους. 'Υπάρχουν, όθεν, άρκετά μεταλλοφόρα 60.000 τόννων d.w. χρησιμοποιούμενα είδικώς εις τας 'Αμερικανικάς μεταφο-

¹⁰ Είς μόνον τό πρώτον εξάμηνον του 1958 έπραγματοποιήθη καθαρά προσθήκη 2.996.122 τόννων d.w.

¹¹ 877 πλοία 29.004.475 τόννων d.w.

¹² 'Υπολογίζεται περαιτέρω ότι μέχρι του 1972, ό στόλος των δεξαμενοπλοίων θα έχη αύξηθή εις 95.000.000 τόννων d.w., αι δε διά θαλάσσης μεταφοράι πετρελαίων εις 750 εκ. τόννων. (Έκθεσις Suez Canal Co — New York Times 10/8/57).

¹³ Λαμβανομένης ύπ' όψιν της υπό ναυπήγησιν χωρητικότητος, υπολογίζεται ότι ό στόλος των είδικών μεταλλοφόρων πλοίων θα ύπερβή κατά τό 1962 τά 4.5 εκ. τόννων d.w., έναντι 3 περίπου εκ. τόννων d.w. κατά τό τέλος του 1957.

ράς, τελούν δε υπό ναυπήγησιν μεταλλοφόρα 87.000 τόννων d.w. Έν τούτοις, τὰ τόσον μεγάλου μεγέθους μεταλλοφόρα θεωρούνται μειονεκτούντα ὡς πρὸς πολλοὺς τομεῖς μεταφορῶν, λόγω τοῦ μεγάλου βυθίσματος των καὶ τῆς ἀνεπαρκείας τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων πλείστων χωρῶν. Ὡς μέσου μεγέθους μεταλλοφόρα θεωροῦνται τὰ ἔχοντα μεταφορικὴν ἱκανότητα 20.000 - 30.000 τόννων d.w., ὧν ὁ ἀριθμὸς αὐξάνει σταθερῶς διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων, ἐνῶ τὰ περισσότερα ἐξακολουθοῦν νὰ ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 10.000 - 15.000 τόννων d.w.

Τὰ μεταλλοφόρα ἐκτελοῦν συνήθως τὴν μίαν ἐκ τῶν δύο διαδρομῶν τοῦ ταξειδίου των κενά. Τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦτο ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν τρόπον κατασκευῆς τῶν κυτῶν¹⁵ ἀποβλέποντα εἰς τὴν ἐπίτευξιν ταχείας καὶ αὐτομάτου στοιβασίας τοῦ φορτίου, ἐπέτρεψε τὴν κατασκευὴν τοῦ μικτοῦ «μεταλλοφόρου - δεξαμενοπλοίου» τοῦ ἐναλλάξ μεταφέροντος πετρέλαια καὶ μεταλλεύματα. Τοιαῦτα πλοῖα χρησιμοποιοῦνται κυρίως εἰς τὰς Σουηδικὰς μεταφορὰς, ἐξασφαλιζομένης τῆς ἀπασχολήσεως των κατὰ τὴν ἐπιστροφήν διὰ τῆς παραλαβῆς πετρελαίων. Ἐξ ἄλλου τὰ Ἀμερικανικὰ «μεταλλοφόρα - δεξαμενόπλοια» χρησιμοποιοῦνται ὡς δεξαμενόπλοια, ὅταν κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον διακόπτεται λόγω πάγων ἡ ναυσιπλοῖα εἰς τὸν Καναδᾶν¹⁶.

Ἡ ἐπιδίωξις ἐξασφαλίσεως ἀπασχολήσεως τῶν μεταλλοφόρων τοῦ Λαμπραντόρ, κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ὅτε αἱ ἐκεῖσε μεταφοραὶ διακόπτονται λόγω τῶν πάγων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐπιθυμίαν τῶν πλοιοκτητῶν ὅπως εἶναι δυνατὴ, ἐν ἀνάγκῃ, ἢ εἰς πλείονας τομεῖς ἐργασίας, ἀπασχόλησις τῶν πλοίων των ὠδήγησε ταχέως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς τύπου φορτηγοῦ γενικῆς χρήσεως τοῦ γνωστοῦ ὡς «Bulk Carrier», τὸ ὁποῖον μολονότι κατὰ βάσιν προοριζόμενον νὰ μεταφέρῃ μεταλλεύματα, εἶναι ἐπίσης κατάλληλον, χάρις εἰς τὴν ἠυξημένην κατὰ τόννον d.w. χωρητικότητά του - πενήτηνδεκάτα περίπου κυβικῶν ποδῶν - διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν καὶ ἄλλων ὁμοειδῶν φορτίων.

Ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων τὰ «Bulk Carriers» τείνουν νὰ τυποποιηθοῦν, μολονότι διαφέρει ἡ κατασκευὴ των ὡς πρὸς χαρακτηριστικὰ τινα. Συνήθως ἔχουν τὰς μηχανὰς των εἰς τὴν πρύμνην καθὼς καὶ τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, διαθέτουν δὲ μεγάλα ἀνοίγματα κυτῶν ἀνοιγοκλειόμενα διὰ μηχανικῶν συστημάτων. Εἰς τὰς νέας ναυ-

¹⁵ Βλ. ἄνωτέρω σελ. 65.

¹⁶ Τὸ μεγαλύτερον εἰς τὸν κόσμον μικτὸν μεταλλοφόρον δεξαμενόπλοιον εἶναι τὸ «Esso Puerto Rico» 32.817 τόννων d.w., ταχύτητος 17 μιλίων, εὑρίσκεται δὲ εἰσέτι ὑπὸ ναυπήγησιν ἐν Τεργέστη.

αυτοῦ πλήρη σταθμὸν μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων, ἀλλὰ καὶ ἀεροσκάφος χρησιμοποιούμενον διὰ τὴν ἔρευναν πρὸς ἐντοπισμὸν τῆς θέσεως τῶν φαλαίνων. Τὸ γεγονός, ἐξ ἄλλου, ὅτι τὸ πλοῖον - ἐργοστάσιον, ἀποτελεῖ τὴν μητέρα - πλοῖον διὰ δωδεκάδα περίπου μικρῶν σκαφῶν, διὰ τῶν ὁποίων ἐνεργεῖται ἡ θήρα τῆς φαλαίνης, ἐπιβάλλει τὴν ἐπ' αὐτοῦ ὑπαρξιν χώρων ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν αὐτῶν κατὰ τὰς ἡμέρας ἀναπαύσεώς των. Ἡ λειτουργία τέλους τῶν πολυπλόκων ἐγκαταστάσεων βιομηχανικῆς καὶ χημικῆς ἐπεξεργασίας τῆς φαλαίνης καὶ τῶν προϊόντων αὐτῆς ἀπαιτεῖ πολυάριθμον ἐπιστημονικόν, τεχνικόν καὶ ἐργατικόν προσωπικόν. Ὑπὸ τὰς προεκτεθεισας συνθήκας, τὸ πλοῖον - ἐργοστάσιον, δὲν δύναται ἢ νὰ εἶναι μεγάλου μεγέθους καὶ πράγματι συνήθως εἶναι ἄνω τῶν 20.000 κ.ο.χ.⁴¹. Σημειωτέον ὅτι ἐνίοτε τοῦτο κατασκευάζεται κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν χρησιμοποίησίν του ὡς συνήθους δεξαμενοπλοίου⁴².

στ) Πλοῖα βοηθητικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν περιλαμβάνονται τὰ σκάφη ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα σκοπὸν ἔχουν ὄχι τὴν ἐνέργειαν μεταφορῶν, ἀλλὰ τὴν διευκόλυνσιν τῶν κυρίως ἐμπορικῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀποστολὴν των. Τὰ ρυμουλκὰ, τὰ ναυαγοσωστικά, τὰ πλοῖα ποντίσεως καλωδίων κλπ., εἶναι σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας.

⁴¹ Τὰ τῆς θήρας τῆς φαλαίνης διέπονται ὑπὸ διεθνῶν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, σκοπῶν ἔχουσῶν τὴν ἀποφυγὴν ἰξοντώσεως τῶν φαλαίνων καὶ ἔξαιτίας αὐτῶν ἐκ τῶν ὠκεανῶν. Τὸ ὄριον τῶν κατὰ περίοδον δυναμένων νὰ ἀλιευσθῶν φαλαίνων ὀρίζεται ἐκάστοτε εἰς μονάδας καὶ ἡ περίοδος τερματίζεται ὅμα τῇ συμπληρώσει τοῦ ὁρίου τούτου. Ἡ μεγάλη (Blue) φάλαινα ἀντιστοιχεῖ πρὸς μίαν μονάδα ἐνῶ ἡ μικρά (Pin) πρὸς ἡμίσειαν.

Μεταξὺ τῶν χωρῶν τῶν ἐπιδιδομένων εἰς τὴν ἀλίειαν τῆς φαλαίνης, ἡ Νορβηγία κατέχει ἀδιαφιλονίκητον τὴν πρώτην θέσιν καὶ ἡ Μ. Βρετανία ἀκολουθεῖ. Κατὰ τὴν περίοδον λ.χ. 1953-1954 ἐργάσθησαν πλοῖα ἐργοστάσια 9 Νορβηγικά, 3 Βρετανικά, 2 Ἰαπωνικά καὶ ἀνὰ ἐν Ρωσικόν, Ν. Ἀφρικῆς, Ὀλλανδίας, Ἀργεντινῆς. Ἐπὶ 34.872 φουθεσιῶν φαλαίνων, οἱ Νορβηγοὶ ἐφόνησαν 13.632, οἱ Βρετανοὶ 6345, οἱ Ἰάπωνες 4218 καὶ οἱ Ρῶσοι 3086.

Ἐπὶ τρεῖς περιόδους κατὰ τὰ ἔτη 1950-1953 τῆς ἀλίειας τῆς φαλαίνης μετέσχε καὶ συγκρότημα ἰδιοκτησίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας (Α. Ὠνάση), τὸ ὁποῖον ὅμως μεταγενεστέρως ἐξπιοήθη, λόγῳ τῆς ἀξυτάτης ἀντιδράσεως τῆν ὁποῖαν ὑπέστη, ἐκ μέρους τῶν Νορβηγῶν ἰδία.

Ἡ ἀλίεια τῆς φαλαίνης διεξάγεται κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς μέρος (70%) εἰς τὸν Ἀνταρκτικόν Ὠκεανόν, πλὴν δὲ τῶν πλοίων-ἐργοστασίων μετέχουν αὐτῆς καὶ σταθμοὶ ξηρῆς ἐγκαταστημένοι εἰς προκαχωρημένα σημεία.

⁴² Τοιαύτης κατασκευῆς εἶναι τὸ Ὀλλανδικόν «Willem Barzag» 26.380 κ.ο.χ., τὸ ὁποῖον ὅταν ἐναυπηγήθη ἦτο τὸ μεγαλύτερον Ὀλλανδικόν πλοῖον. Διαθέτει 48 δεξαμενὰς πετρελαίου καὶ ἐγκαταστάσεις ἀντλιῶν ὠριαίας ἀποδόσεως 2.000 τόννων.

Αι υπηρεσίαι τὰς ὁποίας προσφέρουν εἶναι πολὺ σημαντικώτεραι ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν καὶ τὴν χωρητικότητα τὴν ὁποίαν ἀντιπροσωπεύουν ἢ τὸ προσωπικὸν τὸ ὁποῖον ἀπασχολοῦν, ἰδιαιτέρας δὲ σπουδαιότητος διὰ τὴν διεθνή ναυτιλίαν εἶναι ἐξ αὐτῶν τὰ ρυμουκκά, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς δύο μεγάλας ὁμάδας. Τὰ ἐντὸς τῶν λιμένων ἐργαζόμενα ἀφ' ἑνὸς καὶ τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ὑπερποντίους ρυμουκκῆσεις καὶ ναυαγρῶστικὰς ἐργασίας ἀφ' ἑτέρου. Αἱ διαστάσεις τῶν ποικίλλουν μεγάλως, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει καὶ ὡς πρὸς τὴν ἵπποδύναμιν τῶν μηχανῶν τῶν. Εἰς ἓν μέγα ὠκεανοπλοῦν ρυμουκκόν, αἱ μηχαναὶ ἔχουν δύναμιν ὑπερβαίνουσαν ἐνίοτε τοὺς 3.000 ἵππους, ἐνῶ διὰ τὸ μικρὸν ρυμουκκὸν τοῦ λιμένος, ἀρκεῖ ἡ μηχανὴ τῶν 100 ἵππων. Τὸν μέσον τύπον τοῦ ρυμουκκοῦ, ἀντιπροσωπεύει τὸ εἰς ρυμουκκῆσεις πλοίων ἐντὸς τῶν λιμένων καὶ εἰς ὑποβοηθήσιν τῆς παραβολῆς ἢ πρυμνοδοτήσεως αὐτῶν ἐργαζόμενον, τὸ ὁποῖον εἶναι μετρίων διαστάσεων καὶ ἔχει δύναμιν μηχανῶν μεταξύ πεντακοσίων καὶ χιλίων ἵππων.

Τὰ ἀλιευτικὰ, ὄχι μόνον ἀποτελοῦν ἰδίους τύπους πλοίων ἀλλὰ καὶ ἀνήκουν εἰς τομέα οἰκονομικῆς δραστηριότητος, διάφορον ἔχοντα τὴν ὀργάνωσιν καὶ τὰ κατ' ἰδίαν χαρακτηριστικὰ, ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τὴν ἀσχολουμένην μὲ τὰς μεταφοράς, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ καὶ τὸ ἀντικείμενον τοῦ παρόντος. Δὲν θὰ ἐπιχειρηθῇ συνεπῶς ἡ ἐξέτασις τῶν τύπων τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, διότι ἀποτελεῖ θέμα εὐρισκόμενον ἐκτὸς τῶν τεθέντων διὰ τὸ παρὸν.

Αἱ ἀνωτέρω διαγραφεῖσαι κατηγορίαι τῶν ἐπιβατηγῶν, φορτηγῶν καὶ πλοίων φορτίων, ἀναφέρονται κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν θαλασσοπλοῦσαν ναυτιλίαν. Ἐνάλογοι ἐν τούτοις εἶναι καὶ αἱ κατηγορίαι εἰς τὰς ὁποίας δύνανται νὰ διακριθῶσι καὶ τὰ ποταμόπλοια.

Τὰ ἐπιβατηγὰ ποταμόπλοια ἀσχολοῦνται εἴτε εἰς ἐκτέλεσιν τακτικῶν δρομολογίων, εἴτε εἰς ἐκδρομάς καὶ τουριστικὰ γενικῶς ταξείδια. Μερικὰ ἐξ αὐτῶν, ἐμφανίζουν πολυτέλειαν καὶ ἀνέσεις μὴ συναντωμένας συνήθως, εἰς ἀκτοπλοῦντα ἐπιβατηγὰ σκάφη. Τόσον τὰ ἐπιβατηγὰ ὅσον καὶ τὰ φορτηγὰ ποταμόπλοια, ἔχουν διαστάσεις προσδιοριζόμενας ἀπὸ τὸ πλάτος καὶ τὸ βάθος κυρίως, ἀλλὰ καὶ τὰς λοιπὰς συνθήκας φυσικῆς διαμορφώσεως τῶν ποταμῶν εἰς τοὺς ὁποίους προορίζονται νὰ ἐργασθῶσιν. Τὰ ποταμόπλοια, ἐπὶ παραδείγματι, τοῦ ποταμοῦ Πλάτα, δύνανται νὰ ἔχουν χωρητικότητα μέχρι 2.000 κόρων ἀλλὰ τὸ βύθισμά των δὲν ὑπερβαίνει τοὺς ἐννέα πόδας, διότι ἀνάλογον εἶναι τὸ βάθος τοῦ ποταμοῦ.

Τὰ φορτηγὰ ποταμόπλοια, εἴτε προορίζονται διὰ τὴν μεταφο-

ράν όμοειδών και γενικώς ξηρών φορτίων, είτε είναι δεξαμενόπλοια, φθάνουν δέ να έχουν έκαστον χωρητικότητα μέχρι τριών χιλιάδων τόννων φορτίου. Τινά έξ αútων στεροθνται ίδίας προωστηρίου δυνάμεως, τά πλείστα όμως είναι μηχανοκίνητα έφωδισμένα διά μηχανών έσωτερικής καύσεως. Κοινόν χαρακτηριστικόν στοιχείον τών ποταμοπλοίων, έπιβατηγών, φορτηγών και ρυμουλκών, είναι ότι έχουν έξαλα χαμηλά, έπιτρέποντα τήν διέλευσίν των, διά τών μή μετακινουμένων γεφυρών τών ποταμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

1. Γενικά.—Ἡ κατάταξις καὶ διάκρισις τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας, ἀσχολουμένας εἰς διαφόρους τομεῖς μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, δὲν ἔχει συνεπείας περιοριζομένας εἰς μόνην τὴν τεχνικὴν πλευράν, τὸν τρόπον—δηλον ὅτι—καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς αὐτῶν. Ἀναφέρεται, ὡσαύτως εἰς διαφοροποιημένας συνθήκας ἐσωτερικῆς ὀργανώσεως τῶν ἀσχολουμένων εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς τῶν μεταφορῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ διαφορετικὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ ὅλου συστήματος τῶν μεταφορῶν εἰς τοὺς καθ' ἕκαστα τομεῖς αὐτῶν.

Ἐκάστη τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων κατηγοριῶν φορτίων, διάφορα παρουσιάζει, ἀπὸ ἀπόψεως συνθηκῶν μεταφορᾶς, προβλήματα. Τὰ δημητριακά, τὰ καύσιμα, τὰ μεταλλεύματα, πολλὰ γεωργικὰ καὶ πρῶται ὕλαι κλπ., μεταφέρονται εἰς μεγάλας ποσότητας. Τὰ βιομηχανικὰ καὶ βιοτεχνικὰ προϊόντα καὶ πλήθος ἄλλο γεωργικῶν προϊόντων καὶ πρῶτων ὀλῶν, φορτῶνται, ἀντιθέτως, εἰς μικρὰς ἐκάστοτε ποσότητας. Αἱ φορτώσεις τῶν γεωργικῶν προϊόντων ὑπόκεινται εἰς μεγάλας ἐποχιακὰς διακυμάνσεις καὶ εἶναι ὀγκῶδεις κατὰ γεωγραφικὰς περιοχὰς, ἀμέσως μετὰ τὴν περίοδον τῆς συγκομιδῆς. Αἱ φορτώσεις τῶν γαιανθράκων καὶ ὑγρῶν καυσίμων κυμαίνονται ἐπίσης, κατὰ ἐποχὰς, οὕσαι κατὰ πολὺ μεγαλύτεραι τὸν χειμῶνα. Αἱ καιρικὰ μεταβολαὶ ἐπιηρεάζουσαι τὸν ὄγκον τῆς κατὰ περιοχὰς παραγωγῆς τῶν δημητριακῶν εἰς μέγαν βαθμόν, ἀνάλογον ἔχουσι τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ἀντιστοιχῶν μεταφορῶν. Τὴν αὐτὴν ἐπίδρασιν ἀσκεῖ τὸ ἡπιον ἢ μὴ, χειμερινῆς τινος περιόδου ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῶν καυσίμων. Αἱ φορτώσεις, ἀντιθέτως, τῶν προϊόντων βιομηχανίας καὶ βιοτεχνίας, εἶναι σταθεραὶ, κατανεμόμεναι σχεδὸν ἐξ ἴσου, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους. Τὰ δημητριακά, τὰ καύσιμα, τὰ μεταλλεύματα, αἱ γεωργικὰ πρῶται ὕλαι, τὰ λιπάσματα, αἱ ζακχάρις κλπ., πρέπει νὰ

Έχουν κόστος μεταφοράς χαμηλόν, διὰ τὸ νὰ εἶναι ἡ διακίνησις αὐτῶν οἰκονομικῶς συμφέρουσα, τοῦτο δὲ καθίσταται εὐεξήγητον, ἐὰν ληθῆ ὅτι ὅσον εἰς πολλὰς περιπτώσεις, λόγω τοῦ εὐτελοῦς τῆς ἀξίας αὐτῶν, ὁ ναύλος ἀντιπροσωπεύει σημαντικόν ποσοστὸν αὐτῆς. Ἀντιθέτως τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα δύνανται νὰ ἐπιβαρυνθοῦν διὰ μεγαλύτερου ναύλου, διότι καὶ ἡ ἀξία των εἶναι, κατὰ κανόνα, ὑψηλὴ μὲ συνέπειαν ὅτι ὁ ναύλος μικρὸν μόνον ποσοστὸν αὐτῆς ἀντιπροσωπεύει¹.

Τέλος αἱ τόσον συχναὶ διακυμάνσεις τῆς δραστηριότητος τῆς διεθνούς οἰκονομίας, διαφορετικόν ἔχουν τὸν βαθμὸν ἐπιδράσεως, ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων ἢ ἐπὶ τῶν τοιούτων τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων. Καὶ εἶναι εὐνόητον τοῦτο, ἀφοῦ πολλαπλασία ἀπαιτεῖται ποσότης καυσίμου καὶ πρώτης ὑλης, διὰ τὴν παραγωγήν ποσότητός τινος βιομηχανοποιημένου προϊόντος, τὴν βᾶσιν δὲ τῆς συγχρόνου βιομηχανίας ἀποτελεῖ ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος, διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ὄγκωδεις μεταφοραὶ σιδηρομεταλλευμάτων καὶ γαιάνθρακος, ἐπηρεαζόμεναι πολλαπλασιαστικῶς εἰς ἐκάστην περίπτωσιν διακυμάνσεως τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς αὐτοῦ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ἐν συντομίᾳ διαγραφέντων χαρακτηριστικῶν, τῶν βασικῶν κατηγοριῶν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων, προκύπτει ὅτι, ἰδιόμορφοι καὶ τελείως ἀπ' ἀλλήλων διάφοροι, εἶναι καὶ αἱ οἰκονομικαὶ συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας ἔχει ὀργανωθῆ ἡ ἐκτέλεσις τῶν μεταφορῶν αὐτῶν, ἀποτέλεσμα δὲ τῆς ἰδιομορφίας ταύτης, εἶναι ἡ ἀνάλογος ὀργάνωσις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὰς μεταφορὰς ἐκάστης κατηγορίας φορτίων πλοίων, δηλαδὴ τῶν πλοίων γραμμῆς ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ἀφ' ἑτέρου.

Ἡ ἐσωτερικὴ, ἐπίσης, οἰκονομικὴ συγκρότησις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, μολοντί παρουσιάζουσα γενικά τινα κοινὰ χαρακτηριστικά, διαφέρει μεγάλως κατὰ κλάδον δραστηριότητος, προσαρμοζομένη πρὸς τὰς ἰδιαιτέρας, ἐκάστου ἐξ αὐτῶν συνθήκας.

Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἄλλὰ καὶ ἡ ἐσωτερικὴ ὀργάνωσις τῶν ἐξυπηρετουσῶν αὐτὰς ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, εἴτε

¹ Ἡ Ἐπιτροπὴ θαλασσιῶν μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., ὑπολογίζει ὅτι εἰς τινὰς περιπτώσεις φορτίων τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν ὡς λ.χ. ὁ καφῆς, τὰ ἕλαια κλπ. ὁ ναύλος ἀντιπροσωπεύει μόνον 2—3% ἐπὶ τῶν τιμῶν τῆς τοῦ ἐμπορεύματος, ἐνῶ ἀντιθέτως εἰς τὰς περιπτώσεις πλείστων ἐκ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, λόγω τοῦ εὐτελοῦς τῆς ἀξίας των, ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν πλεον τοῦ 10%, μολοντί εἶναι κατὰ πολὺ χαμηλότερος (OEBC—Maritime Transport 1957, σ. 59).

πρόκειται περί έπιβατών, είτε περί έμπορευμάτων, εμφανίζουσι πολλά κοινά ή παράλληλα σημεία. Άνάλογόν τι συμβαίνει ως προς τας μεταφοράς των ξηρών και ύγρων όμοειδών φορτίων. Ός έκ τούτου, ή σπουδή της ναυτιλίας της έξυπηρετούσης τακτικής δρομολογιακάς γραμμάς και ή της έλευθέρας φορτηγού ναυτιλίας της μεταφερούσης όμοειδη φορτία, έπιχειρείται κεχωρισμένως έν τω παρόντι και έν τω έπομένω κεφαλαίω.

2. Έπιβατηγά πλοία — Η διά θαλάσσης μεταφορά έπιβατών, παραμένει, κατά κανόνα, ή πλέον εύθιγη, άσφαλής και εύχάριστος διά τόν έπιβάτην μεταφορά, διά τοϋτο και τό ρεύμα των διά θαλάσσης ταξειδευόντων έξακολουθεϊ, έν τω συνόλω του, άναπτυσσόμενον, παρά τόν δξύτατον άνταγωνισμόν τόν όποϊον τό πλοϊον άντιμετωπίζει έκ μέρους τοϋ άεροπλάνου. Τό ρεύμα των ταξειδευόντων, δύναται βασικώς νά διακριθῆ εις τό διπλήν κατεύθυνσιν έχον άφ' ένός και τό άπλήν τοιαύτην άφ' έτέρου. Εις τήν πρώτην περίπτωση, τό πλοϊον στηρίζει τήν έκμετάλλευσίν του εις τήν προς άμφοτέρας τας κατευθύνσεις μεταφορικήν κίνησιν. Εις τήν δευτέραν, τό πλοϊον μειονεκτεϊ, διότι πρέπει νά καλύψη τας δαπάνας έκμεταλλεύσεως του διά των ναύλων των προς μίαν κατεύθυνσιν μεταφερομένων μεταναστών, οι όποιοι έν τούτοις, μεταβαίνοντες εις τας χώρας προορισμού προς άναζητήσιν τύχης, άδυνατοϋν νά καταβάλουν ύψηλόν ναύλον. Έντεϋθεν προέκυψεν ή ανάγκη της δημιουργίας τοϋ μεταναστευτικού πλοϊου όπερ έπιτυγχάνει τήν κίνησιν του επί χαμηλῶ ναύλω, λόγω χαμηλοϋ κόστους έκμεταλλεύσεως, έξασφαλιζόμενου διά περιορισμού τοϋ κατά μετανάστην διατιθεμένου χώρου και των προσφερομένων εις αυτόν εύκολιών και άνέσεων, έν συγκρίσει προς τά επίπεδα τά παρεχόμενα από τά συνήθη έπιβατηγά πλοία.

Τό διπλήν έχον τήν κατεύθυνσιν, ρεύμα ταξειδευόντων, συνιστᾷ τήν συνήθη έπιβατικήν και τουριστικήν κίνησιν, ύφίσταται δέ κυρίως μεταξύ των βιομηχανικών χωρών της δύσεως έκαστέρωθεν τοϋ Β. Άτλαντικού. Τό ρεύμα μεταναστών προέρχεται έκ των πυκνοκατοικημένων χωρών της Εύρώπης και κατευθύνεται προς τας ύπερποντίους, άραιώς κατοικημένας χώρας, δύναται δέ νά ύποστηριχθῆ ότι ή διάρθρωσις των διεθνών θαλασσιών συγκοινωνιών, ήκολούθησε πάντοτε τήν κατεύθυνσιν των μεγάλων, μεταξύ Ήπειρών, μεταναστευτικών ρευμάτων*. Καί είναι μόν άληθές ότι, κατά τήν μεταξύ των δύο πολέμων περίοδον, ή ύπερωκεάνειος μεταναστευτική κίνησις εις τόν Άτλαντι-

* Βλ. Ι. Τουρνάκη — Διεθνής μεταναστευτική κίνησις και μεταναστευτική πολιτική — Άθήναι 1930.

κόν υπέστη ριζικήν αλλοίωσιν, μειωθείσα εἰς μικρὸν ποσοστὸν τῆς πρὸ τοῦ 1914 κινήσεως λόγῳ τῶν ὑπὸ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν ἐπιβληθέντων ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως περιορισμῶν, ἢ παράλληλος ὅμως ἀνάπτυξις τῆς μεγάλης βιομηχανίας καὶ τοῦ μεταξὺ τῶν Ἑπείρων ἐμπορίου καὶ ἡ ἀνύψωσις τοῦ βιωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν πληθυσμῶν, κατέστησαν δυνατὴν τὴν ἀναπλήρωσιν τοῦ δημιουργηθέντος συνεπειᾶ τῶν μεταναστευτικῶν περιορισμῶν κενοῦ, διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς μεταξὺ τῶν δύο Ἑπείρων συνήθους ἐπιβατικῆς καὶ τουριστικῆς κινήσεως. Μεταπολεμικῶς, ἔντονοι καταβάλλονται προσπάθειαι συνεχοῦς ἀναπτύξεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως, μεταξὺ τῶν δύο πλευρῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐπὶ τῆς ὁποίας καὶ θὰ στηρίζεται τοῦ λοιποῦ, κατὰ κύριον λόγον, ὁ ὄγκος τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν.

Αἱ βαθεῖαι μεταβολαὶ τὰς ὁποίας προεκάλεσεν ὁ παγκόσμιος πόλεμος εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου καὶ ἡ καταβαλλομένη ἐντατικὴ προσπάθεια ἐκβιομηχανοποιήσεως μεγάλων ἀγροτικῶν καὶ ἀραιῶς κατοικημένων περιοχῶν, ὡς ἡ Αὐστραλία, Ν. Ζηλανδία, Καναδᾶς, Ν. Ἀμερικῆ, Ν. Ἀφρική, προεκάλεσαν μεγάλην ἔντασιν τῶν πρὸς τὰς κατευθύνσεις αὐτὰς μεταναστευτικῶν ρευμάτων ἐκ τῆς εὐρωπαϊκῆς Ἑπείρου, μὲ ἀντίστοιχον ἔντασιν κινήσεως τῆς διεθνοῦς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ ἀνθρώπινον, κατὰ ταῦτα, στοιχεῖον ἐξακολουθεῖ νὰ ἀποτελῇ τὸν σπουδαιότερον συντελεστὴν τῆς ἀναπτύξεως τῶν διεθνῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Ἐν τούτοις, τὸ μεταπολεμικὸν ἐπιβατηγὸν πλοῖον, στηρίζει ὅλον ἐν καὶ περισσότερον τὴν οἰκονομικὴν του ἀπόδοσιν ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς φορτίων, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νὰ κρατήσουν τοὺς ναύλους ὅσον τὸ δυνατόν χαμηλοτέρους, παρὰ τὴν συνεχῆ αὐξήσιν τοῦ κόστους κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ὥστε ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ διευκολύνουν τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν ἐπιτυχεστέραν δυνατὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου, τὸ ὁποῖον, λόγῳ ἰδίᾳ τῆς ταχύτητός του, ἀπορροφᾷ ἀξιόλογον ποσοστὸν τῶν ἐπιβατῶν θέσεων τῶν πλοίων, προσφέρον ἐνίοτε καὶ εὐθηνότερον ναῦλον. Βεβαίως τὸ μακρὰς διαρκείας ἀεροπορικὸν ταξίδιον, δὲν δύναται νὰ συγκριθῇ πρὸς τὸ ἐπὶ πλοίου ὑπερωκεάνειον ταξίδιον, κατὰ τὸ ὁποῖον προσφέρεται εἰς τὸν ἐπιβάτην ἡ μεγαλυτέρα δυνατὴ πολυτέλεια, ἀνεσις καὶ ψυχαγωγία. Εἶναι ἀναπόφευκτον, ἐν τούτοις, τὸ ἀεροπλάνον νὰ ἀπορροφᾷ σοβαρὸν ποσοστὸν τῶν δι' ἐπαγγελματικῶς λόγους ταξιδευόντων, οἵτινες ἐνδιαφέρονται κυρίως διὰ τὴν ἐξοικονόμησιν χρόνου.

Αἱ γραμμαὶ τοῦ βορείου Ἀτλαντικοῦ ὠκεανοῦ, συγκεντρῶνουν τὸ

μεγαλύτερον ποσοστόν κινήσεως ἐξ ὄλων ὑπερωκεανείων ὁδῶν, εἶναι δὲ κατ' ἐξοχὴν αἱ γραμμαὶ ἔκειναι, εἰς τὰς ὁποίας τὸ κύριον στοιχεῖον διὰ τὸ ὁποῖον ἐνδιαφέρεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἶναι ὁ ἐπιβάτης. Ἀποτελεῖ, ὅθεν, φυσικὴν μόνον συνέπειαν τοῦ γεγονότος τούτου, ὅτι τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν Β. Ἀτλαντικοῦ ἀποτελοῦν τὴν τελειοτέραν ἔκφρασιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανικῆς ἐπιστήμης. Τὸ ὑπερωκεάνειον τῆς γραμμῆς ταύτης, προορίζεται νὰ μεταφέρῃ τοὺς ἔχοντας τὰς περισσότερας ἀπαιτήσεις ἐπιβάτας, ἴδια δὲ τοὺς διατεθειμένους νὰ πληρώσουν μέγαν ναῦλον, ἀρκεῖ νὰ ἐξασφαλίσουν τὸ ἀνώτατον δυνατὸν ὄριον πολυτελείας καὶ ἀνέσεως³. Διατυπώνονται ἐν τούτοις ἀμφιβολαί, κατὰ πόσον δικαιολογεῖται ἀνάλογος μελλοντικὴ προοπτικὴ καὶ ἐκφράζεται ἡ γνώμη ὅτι λόγω τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τῶν συχνὰ ἐπιβαλλομένων εἰς πλείστας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν διὰ τοὺς ταξειδεύοντας, ἡ μελλοντικὴ τάσις θὰ συνίσταται ἀφ' ἑνός, εἰς τὴν διάθεσιν — παραλλήλως πρὸς τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐπιβατῶν πρώτης θέσεως — περισσότερων χώρων δι' ἐπιβάτας δυναμένους νὰ καταβάλλουν χαμηλότερον ναῦλον⁴ καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν ἐξασφάλισιν εἰς τὰ πλοῖα, τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς, ὑπὸ εὐνοϊκᾶς οἰκονομικᾶς προϋποθέσεις ἀπορροῦσας ἀπὸ τὴν ἐξέλιξιν τῆς τεχνικῆς, ταχύτητος, ἡ ὁποία θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ταχύτεραν ἐκτέλεσιν τῶν ταξειδίων μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐπιτυχεστέραν ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου ἀλλὰ καὶ τὸν περιορισμὸν τοῦ κατὰ ταξειδίων κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Αἱ ἐκμεταλλεῶμεναι τὰς γραμμάς τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐπιχειρήσεις, ἀπέκτησαν σαφὴ ἀντίληψιν τῆς σημασίας τὴν ὁποίαν ἔχει ὁ ἐπιβάτης τῆς «τουριστικῆς» θέσεως, ὁ δὲ ἀναψυχὴν κυρίως ταξειδεύων, ἀλλὰ καὶ ὁ σύγχρονος μετανάστης, ἀπόδειξιν δὲ ἀποτελεῖ τὸ γεγονός ὅτι εἰς ὅλας τὰς νέας ναυπηγήσεις ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν μετασκευὴν τῶν

³ Τὸ νέον Ὀλλανδικὸν ὑπερωκεάνειον «Rotterdam» 37.000 κ.σ.χ. τῆς «Holland-America Linie», ὑπολογίζεται ὅτι θὰ στοιχίσῃ 12¹/₂, ἐκ λίρῶν Ἀγγλίας, ἤτοι 9.000 λίρας κατὰ κλίνην ἐπιβάτου ἢ 340 περίπου λίρας κατὰ κερωνόλικῆς χωρητικότητος καὶ δεῖν νὰ σημειωθῇ ὅτι τοῦτο σημαντικῶς ἀπέχει ἀπὸ τὰ πολυτελῆ ὑπερωκεάνεια τῆς κλάσεως τῶν Βρετανικῶν «Queens» ἢ τοῦ Ἀμερικανικοῦ «United States».

⁴ Πραγματικῶς ἐπαναστατικὴν ἐξέλιξιν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ἐπιτεύξεως εὐθημοῦ κόστους μεταφορᾶς, θὰ ἀποτελέσῃ, ἐὼν τελικῶς πραγματοποιηθῆ, ἡ ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανοῦ H. Cantor σχεδιαζομένη ναυπήγησις δύο ὑπερωκεανείων 90.000 κόρων, ἱκανῶν νὰ μεταφέρουν ἕκαστον 6.000 ἐπιβάτας ἐπὶ κούρῳ Δολλ. 50 κατ' ἄτομον, οὐκ ὑποχρεώσεως παροχῆς τροφῆς ἡ ὁποία θὰ παρέχεται εἰς «cafeterias» χωρητικότητος 1500 θέσεων, ἐπ' ἰδιαιτέρᾳ πληρωμῇ. Τὴν ναυπήγησιν τῶν δύο κολοσσῶν διαπραγματεύεται ὁ Ἀμερικανὸς ἐφοπλιστὴς μὲ τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα «Sasebo Ship Industry Co.», μὲ ὑπολογιζόμενον κόστος Δολλ. 140.000.000 (Lloyd's List).

ὡς ὀπλιταγωγῶν χρησιμοποιηθέντων κατὰ τὸν πόλεμον πλοίων ἢ τῶν ἐκουγχρονιζομένων παλαιότερας κατασκευῆς ὑπερωκεανείων, υἱοθετήθησαν κατὰ γενικὸν κανόνα αἱ ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσαι γενικαὶ κατευθύνσεις. Ἀξιοσημείωτον εἶναι ὅτι ναυτιλιακαὶ τινες ἐπιχειρήσεις, προχώρησαν ἐπι περαιτέρω καὶ υἱοθέτησαν εἰς τὰς ναυπηγήσεις των, τύπους ὑπερωκεανείων ἐνιαίας τουριστικῆς θέσεως ἢ ἐλάχιστον μόνον ἀριθμὸν κλινῶν πρώτης θέσεως διαθετόντων¹. Αἱ νέαι αὐταὶ κατευθύνσεις στηρίζονται εἰς τὴν ἀντίληψιν σὺν τῇ ἐξελιζομένῃ τῶν ἀναγκῶν τῆς ζωῆς καὶ τῇ ἀναπτύξει τοῦ ἐπιπέδου διαβιώσεως τῶν λαῶν, σταθερῶς θὰ αὐξάνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν μέσης οικονομικῆς δυναμικότητος προσώπων, οἵτινες θὰ ἐπιθυμοῦν νὰ προσφέρουν εἰς ἑαυτοὺς τὴν ἱκανοποίησιν ἑνὸς ὑπερωκεανείου ταξειδίου.

Ἐπὶ τῆς ἐξέλιξιν αὐτῆς οἱ ὅποιοι δὲν ἐδίστασαν νὰ προβλέψουν ὡς ἐπικείμενον τὸ τέλος τῶν ὑπερωκεανείων καὶ τὴν πλήρη ἐπικράτησιν τοῦ ἀεροπλάνου, ἐστήριζον δὲ τὴν πρόβλεψιν ταύτην εἰς τὴν καταπληκτικὴν πράγματι ἀνάπτυξιν τοῦ τελευταίου τούτου κατὰ τὰ μετὰ τὸν πόλεμον ἔτη καὶ τὴν συμμετοχὴν του εἰς τὴν ὑπερωκεανείων διακίνησιν ἐπιβατῶν, αὐξηθεῖσαν — προκειμένου περὶ τῶν γραμμῶν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, αἵτινες εἶναι καὶ αἱ σπουδαιότεραι — ἀπὸ 29,1% κατὰ τὸ 1947 εἰς 50% κατὰ τὸ 1957², κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου, ὁ ἀριθμὸς τῶν δι' ἀέρος μεταφερθέντων ἐπιβατῶν, ἐσημείωσεν αὐξήσιν κατὰ 29% ἔναντι αὐξήσεως 2% μόνον, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διὰ θαλάσσης διακινηθέντων. Ἐξ ἄλλων ἐν τούτοις στοιχείων, προκύπτει ὅτι ὁ συντελεστὴς ἀπασχολήσεως τῶν διατιθεμένων ὑπερωκεανείων εἶναι ἐξ ἴσου ὕψηλός πρὸς τὸν τῶν ἀεροπλάνων καὶ κατὰ πολὺ ὕψηλότερος τοῦ προ-

¹ Ἡ «Holland-America Line» προῖθη εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν ὑπερωκεανείων «Kynclani» καὶ «Maasdam», ἕκαστον τῶν ὁποίων διαθέτει 40 μόνον κλινῶν πρώτης θέσεως, ἔναντι 850 κλινῶν τουριστικῆς θέσεως.

Σύγκρισις κινήσεως ἐπιβατῶν διὰ θαλάσσης καὶ ἀέρος
μεταξὺ Β. Ἀμερικῆς καὶ Εὐρώπης

(Εἰς χιλιάδας ἀτόμων)

(Στοιχεῖα Ο.Ε.Ο.Σ.)

Ἔτος	Ἀριθμὸς διακινηθέντων		Σύνολον	Ποσοστὰ % ἐπὶ συνόλου	
	Διὰ θαλάσσης	Δι' ἀέρος		Διὰ θαλάσσης	Δι' ἀέρος
1947	470	193	663	70.9	29.1
1948	620	350	970	63.6	36.4
1952	842	433	1290	65.4	34.6
1953	892	522	1415	63.0	37.0
1954	938	578	1516	62.0	38.0
1955	964	692	1656	58.0	42.0
1956	1018	796	1814	56.0	44.0
1957	1037	1023	2059	50.0	50.0

πολεμικοῦ, παρουσιάζει δὲ ἀξιοσημείωτον σταθερότητα[†]. Ἐκ τούτου, ἀγεται τις εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἀντίληψεως ὅτι ἡ βραδεία αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων ἐπιβατῶν, ὀφείλεται, ἐν τινι μέτρῳ καὶ εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διατιθεμένων ὑπερωκεανείων καὶ τῆς συχνότητος τῶν δρομολογίων αὐτῶν. Ἡ ἀντίληψις αὕτη ἐνισχύεται ἐκ τῆς συνεχοῦς ναυπηγήσεως νέων ὑπερωκεανείων, διὰ τὴν γραμμὴν Β. Ἀτλαντικοῦ, συνετεία τῶν ὁποίων, ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἠρέθη κατὰ 16 μονάδας μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1955 καὶ 1957, ἐνῶ ἕτερα ὀκτώ, συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 10.625 ἐπιβατῶν κατὰ ταξειδίου, εὑρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν[‡], χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ἡ πιθανὴ ναυπήγησις τῶν δύο ὑπερωκεανείων 90.000 κῶρων μεταφορικῆς ἱκανότητος 12.000 ἐπιβατῶν, περὶ ἧς ἐγένετο ἤδη λόγος[§].

Τριάκοντα ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις^{||} μετέχουσαι ἅπασαι τῆς

† Συγκριτικὸς πίναξ ἀπασχολήσεως ὑπερωκεανείων καὶ ἀεροπλάνων
Γραμμῶν Β. Ἀτλαντικοῦ

(Some Thoughts on Passenger Shipping - By C.M. SQUERBY -
The Journal of Commerce - Annual Review 1955)

Ἔτη	Ἐπερωκεάνεια		Ἀεροπλάνα		Ἀριθμὸς ταξειδίων	
	Σύνολ. θέσεων	Βαθμ. ἀπασχ.	Σύνολ. θέσεων	Βαθμ. ἀπασχ.	Διὰ θαλάσσης	Δι' ἀέρος
1936	1.336.000	44.6 %	—	—	1368	—
1937	1.338.000	48.5 %	—	—	1367	—
1938	1.314.000	43.2 %	—	—	1353	—
1947	550.000	83.2 %	311.000	62.0 %	453	—
1948	810.000	77.9 %	420.310	60.0 %	746	10.513
1949	894.000	74.2 %	430.160	63.5 %	961	10.754
1950	942.000	72.0 %	480.150	66.0 %	1103	10.670
1951	994.155	71.0 %	487.800	70.0 %	1149	10.240
1952	1.078.656	74.0 %	611.040	73.0 %	1129	12.176
1953	1.138.946	76.0 %	756.945	70.0 %	1270	14.255

* Στοιχεῖα Ο.Ε.Ο.Σ.

† Προκαταρκτικὰ στοιχεῖα περὶ τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν κατὰ τὸ 1958 εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικόν, φέρουν τὸν ἀριθμὸν τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων μειωθέντα εἰς 960.000 (44,5 %), τὸν δὲ δι' ἀέρος αὐξηθέντα εἰς 1.200.000 (55,5 %) (Lloyd's List 20/12/58). Ἡ μεταβολὴ αὕτη ἀποδοσιμὴ εἰς τὴν κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο καθιερωθεῖσαν παρὰ τῶν ἀεροπορικῶν ἐταιριῶν «οἰκουμηνική» θέσιν, εἶναι ἔκωρις, εἰσέτι, διὰ τὴν κρίσιν ἐάν θὰ εἶναι παροδικὸν φαινόμενον ἢ θὰ ἔχη μόνιμωτέρας συνεπειᾶς ἐπὶ τῶν συγκοινωνιῶν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ.

|| Ἐκ τούτων ὀκτὼ Βρετανικαί, τέσσαρες Ἀμερικανικαί, ἀνὰ δύο Ἰταλικαί, Ἑλληνικαί καὶ ἀνὰ μία Ὀλλανδική, Καναδική, Γαλλικὴ, Βελγικὴ, Αἰγυπτιακὴ, Νορβηγικὴ, Ἰσπανικὴ, Δανικὴ, Σουηδικὴ, Ἰσραηλινὴ, Γερμανικὴ.

Atlantic Conference¹⁴, διατηροῦν δρομολογιακὰς γραμμάς ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ Δ. Εὐρώπης πρὸς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ τὸν Καναδὰ καὶ ἀντιστρόφως δι' ἐξήκοντα περίπου ὑπερωκεανείων¹⁵. Ὁ συναγωνισμὸς μεταξύ τῶν μετεχουσῶν χωρῶν ἦτο ἀνέκαθεν οὐζύτατος, ἐξελιχθεὶς προπολεμικῶς εἰς ἀγῶνα ἐπικρατήσεως μεταξύ τῶν μεγάλων ναυτικῶν δυνάμεων Μ. Βρεταννίας, Γερμανίας, Γαλλίας, Ἰταλίας καὶ Ἡν. Πολιτειῶν. Ἡ θέσις τῶν Βρεταννικῶν ἑταιρειῶν ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι κυριαρχική, μὲ δεσπόζουσαν τὴν περίφημον Cunard Line, διαθέτουσαν δέκα τρία ὑπερωκεάνεια ἱκανὰ νὰ παράσχουν ἐνδιαίτησιν εἰς 12.000 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως, 6.000 δευτέρας καὶ 17.000 τουριστικῆς τοιαύτης. Αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, ἀναλαβοῦσαι μεταπολεμικῶς τὴν ἡγεσίαν τοῦ κόσμου, ἀπεδύθησαν εἰς προσπάθειαν καταλήψεως πρωταγωνιστοῦσης θέσεως καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν συγκοινωνιῶν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ. Μετὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν ὑπερωκεανείων «Independence» καὶ «Constitution» διατεθέντων πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μετὰ τῆς Μεσογείου συγκοινωνιῶν καὶ τοῦ ὑπερωκεανείου «United States» 53.300 κ.ο.χ., τὸ ὁποῖον εἶναι τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων μεταπολεμικῶς ὑπερωκεανείων καὶ ἀντιπροσωπεύει τὴν μεγαλύτεραν προσπάθειαν ἐπιβολῆς τῶν Ἡν. Πολιτειῶν εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικόν, κατακτήσαν καὶ τὸν τίτλον τοῦ ταχυτέρου ἐμπορικοῦ πλοίου εἰς τὸν κόσμον μὲ ταχύτητα 35.59 μιλλιῶν, ἐξαγγέλλεται ἤδη ἡ ναυπήγησις ἑνὸς εἰσαέτι παρομοίου μεγέθους καὶ χαρακτηριστικῶν super liner, τῆς

¹⁴ Ἡ Atlantic Conference ἔβρῆθη τὸ 1908 καὶ ὑπῆρξε τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ προηγηθέντος μακροχρόνιου συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων (rate war), κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῦ οὗ ναῦλος Εὐρώπης-Ν. Ὑόρκης ὑπεβιβάσθη μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν δύο λιρῶν. Ἡ «Atlantic Conference» καθορίζει τὰ ἰσχύοντα ἑκάστοτε ἐλάχιστα ὅρια ναύλων ἐπιβατῶν, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας τοῦ πλοίου (βαθμοῦ πολυτελείας καὶ ἀνέσεων), ταχύτητος καὶ ἡλικίας αὐτοῦ, ὡς ἐπίσης καὶ τὰ ποσοστὰ ἀμοιβῆς τῶν πρακτῶρων τῶν πλοίων. Πρὸς ἀποφυγὴν ἀνταγωνισμοῦ ἐπὶ τῆς ἀκολουθουμένης κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δρομολογιῶν τῶν πλοίων πορείας καὶ ἰδίᾳ πρὸς ἀποφυγὴν πλοῦ διὰ τοῦ τόξου μεγίστου κύκλου, ὁστις εἶναι ὁ συντομώτερος, κατὰ τὴν ἐποχὴν καθόδου τῶν ὄγκοτάγων, ἡ Conference καθορίζει δι' ἑκάστην περίοδον τοῦ ἔτους, τὴν ἀκολουθητέαν πορείαν.

¹⁵ Ἐκ τούτων :

Βρεταννικά	17	476.002	κ.ο.χ.
Ἰταλικά	6	144.351	»
Ἡν. Πολιτειῶν	4	127.081	»
Γαλλικά	3	116.664	»
Ὀλλανδικά	6	113.875	»
Ἑλληνικά (ἐν οἷς καὶ τὸ Υ/κ ΟΛΥΜΠΙΑ)	4	78.544	»
Σουηδικά	3	58.806	»
Νορβηγικά	3	48.917	»
Γερμανικά	2	31.174	»

άξιας του υπολογιζομένης εις Δολλ. 80.206.000¹³.

Γενικώς αι υπερωκεάνειοι μεταφοραί επιβατών ελέγχονται μεταπολεμικώς υπό της Μ. Βρεταννίας, Ίταλίας, Γαλλίας, Όλλανδίας, Ήν. Πολιτειών¹⁴ και ειδικώς εις τόν τομέα της Κεντρικής και Νοτίου Αμερικής, υπό της Ίσπανίας επίσης¹⁵, χαρακτηριστικόν δέ στοιχείον αύτων είναι ότι σχεδόν κατά τό σύνολον, έξυπηρετοῦνται υπό «έθνικῶν γραμμῶν», ὅτι, δηλαδή, δέν ὑφίσταται ὡς πρός τάς πλείστας χώρας, ἔσωτερικός ἀνταγωνισμός μεταξύ υπερωκεανείων υπό τήν αὐτήν σημαίαν τελούστων. Μεταξύ τῶν ἐξαιρέσεων περιλαμβάνεται — ἀτυχῶς — καί ἡ περίπτωσις τῶν δύο Ἑλληνικῶν ἐταιριῶν, αἱ ὁποῖαι ἀνταγωνίζονται ἀλλήλας — ἐπί προφανεῖ ὠφελείᾳ τῶν ξένων — μολοντί ἡ πείρα τῶν πέντε τελευταίων ἐτῶν κατέδειξε τό δυνατόν καί συμφέρον τῆς συνυπάρξεώς των καί κατά συνέπειαν τῆς συνεργασίας αὐτῶν.

Αἱ χαρακτηρίζουσαι τάς λοιπὰς υπερωκεανείους γραμμάς συνθηκαί, εἶναι διάφοροι τῶν τῆς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ. Αἱ γραμμαί τῆς Κεντρ. καί Ν. Αμερικής έξυπηρετοῦν κατά σημαντικόν λόγον μετανάστας. Συνεπῶς τά πλοῖα των εἶναι μέσης χωρητικότητος, μολοντί δέ διαθέτουν πολυτελεῖ διαμερίσματα πρώτης θέσεως, ἡ διαρρύθμισις των ἀποβλέπει κυρίως εις τόν ὄγκον τῶν μεταναστῶν. Ὁ διεθνῆς συναγωνισμός εἶναι καί ἐδῶ ὀξύς, μεταξύ, κυρίως, τῆς Μ. Βρεταννίας, Γαλλίας, Ίταλίας. Μεταπολεμικώς ἡ γραμμῆ Ν. Αμερικής ὑπῆρξεν ἀντικείμενον λίαν οὐσιαστικοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καί ἀριθμός υπερωκεανείων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας εἰργάσθη ἀποδοτικῶς εις αὐτήν.

Αἱ γραμμαί τοῦ Εἰρηνικοῦ ὠκεανοῦ, διαφέρουν τῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ κατά τό ὅτι αἱ ἀποστάσεις εἶναι κατά πολύ μεγαλύτεραι ἐκεῖ,

¹³ Συμφώνως πρός τόν ψηφισθέντα σχετικόν Νόμον, τό πλοῖον θά πωληθῆ εις τήν Ἐταιρίαν «United States Lines» εις τήν τιμήν 47 ἐκ., Δολλ. ὅπερ σημαίνει ὅτι ἡ Ἀμερικανική Κυβέρνησις ἐπιχορηγεῖ τήν ναπήγησιν αὐτοῦ διὰ ποσοῦ 33.206.000 Δολλ. (Shipping World — No 3387 καί κείμενον 85-521/15.758 Νόμου τοῦ 85ον Congress).

¹⁴ Ἐπί συνόλον 300.449 κλιῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας αἱ ὡς ἀνω χώραι διαθέτουν (Shipping Statistics — Institute of Shipping Research — Bremen — October 1958)

Μ. Βρεταννία	70.090	κλιῶν
Ίταλία	38.119	»
Γαλλία	26.585	»
Όλλανδία	19.866	»
Ἡν. Πολιτεῖαι	19.682	»

ἤτοι 174.342 » ἀντιστοιχοῦσας πρός 58.1% τοῦ συνόλου.

¹⁵ Ἡ Ίσπανία διαθέτει 19.075 κλιῶν.

συνέπεια δὲ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ εἶναι ὅτι τὰ ἐξυπηρετοῦντα αὐτὰς πλοῖα, παρέχουν ἐν τῷ συνόλῳ των εἰς τὸν ἐπιβάτην μεγαλυτέραν πολυτέλειαν καὶ ἄνεσιν ἢ τὰ ὑπερωκεάνεια τοῦ Ν Ἀτλαντικοῦ. Τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν αὐτῶν πρέπει νὰ εἶναι ἰκανὰ διὰ ταξείδια δέκα τουλάχιστον ἡμερῶν ἄνευ ἐνδιαμέσου προσεγγίσεως, μὲ τὴν μεγίστην δυνατὴν εἰς αὐτὰ ταχύτητα, τοῦτο δὲ σημαίνει, ἐκτὸς τῶν ἄλλων, διάθεσιν μεγάλου χώρου διὰ καύσιμα εἰς βάρος τῆς εἰς φορτίον μεταφορικῆς ἰκανότητος αὐτῶν. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἀποκτᾶ ἰδιαιτέραν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσίν των σημασίαν, ἢ χρησιμοποίησιν των πλέον οἰκονομικῶν, εἰς καύσιμα, τύπων κινητηρίων μηχανῶν.

Τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, κύριον χαρακτηριστικὸν ἔχουν ὅτι προορίζονται νὰ μεταφέρουν ἐπιβάτας διὰ τῶν τροπικῶν περιοχῶν. Ἐν ἀντιθέσει, συνεπῶς, πρὸς τὰ πλοῖα τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ἔχουν ἀνοικτὰ καταστροφώματα καὶ καλῶς ἀεριζομένους τοὺς κλειστοὺς των χώρους. Ἐκ τῶν ἐξυπηρετούντων τὰς γραμμάς αὐτὰς πλοίων, τὰ Ὀλλανδικὰ ἔχουν τὸ ἰδιάζον χαρακτηριστικὸν ὅτι διαθέτουν τέσσαρας διαβαθμίσεις θέσεων¹⁴.

Αἱ ὑπερωκεάνειοι μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Βρετανικῆς κοινοπολιτείας συγκοινωνοῦν, ἀποτελοῦν μίαν ἀκόμη κατηγορίαν, οὐσιαστικώτερον χαρακτηριστικὸν τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ τὸ ὅτι τελεῖ ὑπὸ τὴν ἀποκλειστικὴν σχεδόν, ἐκμετάλλευσιν τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας.

Κοινὸν χαρακτηριστικὸν τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως ὄλων, πλὴν τῶν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, τῶν προαναφερθεῖσων ὑπερωκεανείων γραμμῶν, εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ἐξάρτησις τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως τῶν πλοίων ἐκ τῶν φορτίων, ἐν πολλοῖς κατεφυγμένων φορτίων, ἀνάλογος δὲ εἶναι καὶ ἡ κατανομή των χώρων, τῶν ἐξυπηρετούντων αὐτὰς πλοίων. Μολονότι τὰ πλείστα τούτων ἔχουν χωρητικότητα καὶ ταχύτητα ἀνάλογον πρὸς τὴν των πλείστων ὑπερωκεανείων τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν — καὶ δὴ ἐπιβατῶν τουριστικῆς θέσεως — τὸν ὁποῖον παραλαμβάνουν, εἶναι μικρὸς εἰς ὄφελος τοῦ διὰ φορτίον προοριζομένου χώρου. Ἐναντι λ.χ. 1246 ἐπιβατῶν καὶ 390.000 κυβικῶν ποδῶν διὰ φορτίον τοῦ ὑπερωκεανείου «Mauritania», τὸ «Dominion Monarch»

¹⁴ Αἱ Ἦν. Πολιτεῖαι ἐξεδήλωσαν καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς τὴν πρόθεσίν των νὰ κατακτήσουν δεσπόζουσαν θέσιν, διὰ τῆς ἀποφάσεως κατασκευῆς ἑνὸς superliner διὰ τὰς γραμμάς τοῦ Εἰρηνικοῦ Ὑκεανοῦ, τὸ ὁποῖον θὰ πωληθῆ εἰς τὴν American President Lines Ltd ἀντὶ ποσοῦ Δολλ. 34.000.000, ἀντιπροσωπεύοντος 45% τῆς προβλεπομένης συναλικῆς βαρῆνης κατασκευῆς αὐτοῦ. Τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν θὰ βαρῆσῃ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν (Public Law 85-521/15.7.58, 85 th Congress, H.R. - 11451).

της γραμμής Αυστραλίας - Ν. Ζηλανδίας παραλαμβάνει μόνον 517 επιβάτας ένιαίας θέσεως, αλλά διαθέτει χώρον 660.000 κυβικών διά φορτία, έκ του οποίου τὰ πέντε έκτα διά κατεψυγμένα φορτία.

Αί μεταξύ λιμένων της Μεσογείου συγκοινωνίαι, εμφανίζουν ζωηρότατον έπίσης διεθνές ενδιαφέρον και αποτελοϋν άντικείμενον όξέος άνταγωνισμού μεταξύ των έξυπηρετουσών αύτάς σημαιών. Αί γραμμαί της Μεσογείου διασχίζουν αύτήν, πρός πάσαν κατεύθυνσιν. Όλοι αί γραμμαί δέν έχουν τό αύτό ενδιαφέρον διά τήν διεθνή ναυτιλίαν. Αί μεταξύ Γαλλίας λ.χ. και των έν Β. Άφρική άποικιών της, θεωροϋνται ως άκτοπλοϊκαι και διαφυλάσσονται μονοπωλιακώς όπέρ της Γαλλικής σημαίας. Όμοια, ούσιαστικώς, είναι ή θέσις της Γαλλικής ναυτιλίας και ως πρός τας συγκοινωνίας των τέως Γαλλικών άποικιών της Β. Άφρικής, τόσον λόγω παραδόσεως, όσον και λόγω Ισχυρών οικονομικών δεσμών αυτών μετά της Γαλλίας. Άντικείμενον όξέος άνταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιών είναι κυρίως αί γραμμαί α) Δυτικής Μεσογείου - Μέσης Άνατολής - Κύπρου - Αιγύπτου (ή Τουρκίας), β) Άδριατικής - Άν. Μεσογείου (Μέσης Άνατολής), γ) Άδριατικής - Ελλάδος - Τουρκίας, δ) Νοτίου Ιταλίας - Ελλάδος και Τουρκίας άφ' ένός - Μ. Άνατολής άφ' έτέρου. Είς τήν έκμετάλλευσιν των γραμμών συναγωνίζονται κυρίως ή Ιταλική, Έλληνική και Τουρκική ναυτιλία. Η Έλληνική ναυτιλία, έχει σοβαρώς επέκτείνει τήν δραστηριότητά της είς τας ως άνω γραμμάς κατά τήν μεταπολεμικήν περίοδον, παρά τήν, κατά τό πλείστον, παλαιότητα του πλωτου ύλικου τό όποιον διαθέτει, στηριζομένη, ως πρός τας γραμμάς Άνατολικής - Δυτικής Μεσογείου, είς τήν ποιότητα των πρός τόν έπιβάτην παρεχομένων ύπηρεσιών, αλλά και είς τὰ φορτία έπίσης.

Έάν λάβη τις ύπ' όψιν ότι ή ναυτιλιακή έπιχείρησις έπιβατηγών γραμμών αναλαμβάνει ύποχρέωσιν νά διαθέση τὰ κατάλληλα πλοία πρός μεταφοράν των έπιβατών της γραμμής τήν όποιαν έξυπηρετεί, ότι τό έπιβατηγόν πλοϊον είναι κατ' έξοχήν δαπανηρόν, τόσον ως πρός τήν κατασκευήν, λόγω των άνέσεων τας όποιας προσφέρει είς τόν έπιβάτην, όσον και ως πρός τήν έκμετάλλευσιν, λόγω του πολυπληθοϋς του προσωπικού του, είς θαλαμηπόλους, μαγείρους κλπ., ότι διατήρησις μιås δρομολογιακής γραμμής άπαιτεί τακτικήν έξυπνρήτησιν των προκαθορισθέντων δρομολογιών ανεξαρτήτως ύπάρξεως ή μη ίκανου αριθμού έπιβατών, ότι τέλος έπιτυχής λειτουργία μιås τιαύτης γραμμής προϋποθέτει ύπαρξιν έκτεταμένης όργανώσεως κεντρικής και είς τούς διαφόρους λιμένας και χώρας όπου ή έπιχείρησις άναζητεί τήν πελατείαν της, εύχερώς καταλήγει είς τήν διαπίστωσιν ότι ή έπιβατηγός ναυτιλία άπαιτεί μεγάλα κεφάλαια, τὰ όποια κατά κανό-

να, μόνον ή μεγάλη επιχείρησις δύναται νά διαθέση. Έξ άλλου ή διάθεσις μεγάλων κεφαλαίων¹¹ άπαιτεί έξυπνήτησιν, δυναμένην νά εξασφαλισθ ή μόνον διά διατηρήσεως τών ναύλων εις σταθερά επίπεδα, μή επηρεαζόμενα από την ύπαρξιν άνταγωνισμού πλειόνων επιχειρήσεων. Η επίδιωξις αύτη επιτυγχάνεται διά τής καθιερώσεως του θεσμου τών διασκέψεων μεταξύ τών έκμεταλλευομένων μίαν δρομολογιακήν γραμμήν ή ομάδα γραμμών επιχειρήσεων. Έξασφαλιζομένης τής σταθερότητος τών ναύλων, ό άνταγωνισμός μεταξύ τών έξυπηρετουσών μίαν δρομολογιακήν γραμμήν ή ομάδα δρομολογιακών γραμμών επιχειρήσεων, περιορίζεται εις τήν προσπάθειαν προσελκύσεως του επιβάτου διά τής προσφορής εις αυτόν τών καλλιτέρων ύπηρεσιών, άνέσεων κλπ. Καθίσταται, δήλον ότι, ό άνταγωνισμός ποιοτικός και ταυτο συνεπάγεται έτι μεγαλυτέραν επιβάρυνσιν τών επιχειρήσεων.

3. Φορτηγά πλοία γραμμών.—Ως τοιαύτα δύνανται νά χαρακτηρισθόν τά πλοία εκείνα τά όποία έξυπηρετούν μίαν τακτικήν δρομολογιακήν γραμμήν, κατά προκαθωρισμένα, σταθερά, χρονικά διαστήματα, μεταξύ τών αυτών κατά κανόνα λιμένων, προς μεταφοράν τών οίωνδήποτε φορτίων, οίουνδήποτε φορτωτου, τά όποια είναι έτοιμα προς διακίνησιν μεταξύ τών λιμένων τούτων. Χαρακτηριστικά, έπομένως, στοιχεία τής έννοιας του φορτηγου πλοίου γραμμής, δέν είναι τόσοσ ό τύπος κατασκευής ή ή ταχύτης ή ή χωρητικότης πλοίου τινος, όσον α) έκτέλεσις ταξειδίων συμφώνως προς έξαγγελθέν πρόγραμμα, εις συγκεκριμένον τομέα μεταφορών, β) ή ύποχρέωσις τής άποδοχής παντός φορτίου, οίουνδήποτε φορτωτου προς οίουνδήποτε παραλήπτην, έδρεύοντα εις λιμένα έξυπηρετούμενον υπό του πλοίου, άποστελλόμενον και γ) ή ύποχρέωσις του πλοίου προς άπόπλουσν τήν καθορισθείσαν χρονολογίαν και ή έκτέλεσις του δρομολογίου, άνεξαρτήτως τής ύπάρξεως ή μή φορτίου προς συμπλήρωσιν τών κυτών αυτού¹².

Τό πλοίον γραμμής, ασχολούμενον μέ τήν μεταφοράν γενικών φορτίων (General Cargoes), μεταξύ τών όποιών προέχουσιν θέσιν έχουσν τά βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα, είναι τό κατ' έξοχήν έξυπηρετούν τό διεθνές έμπόριον και διευκαλύνον τήν ανάπτυξιν αυτού πλοίου. Δέν πρέπει έν τούτοις νά ύποτεθ ή ότι τό φορτηγόν πλοίον γραμμής ούδέποτε άπασχολείται μέ τήν μεταφοράν όμοειδών φορτίων, τά όποια, ως άνεφέρθη ήδη, άποτελοούν κατ' άρχήν άντικείμενον άπ-

¹¹ Η κατασκευή λ.χ. έκάστου τών μεσογειακών λιβατηγών ά/π «Αγαμέμνων» και «Αχιλλεύς» άπήτησε διαπάνω τισιν προς εκείνην ένός δεξαμενοπλοίου 25.000 τόν. δ. w.

¹² Μεταβολαί τινες εις λιμένες προσεγγίσεως είναι πάντοτε δυνατά και έξαρτώνται εκ τής ύπάρξεως άντιστοιχών μεταφορικών άναγκών.

ασχολήσεως του έλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου. Από πολλοῦ χρόνου, τὸ πλοῖον γραμμῆς συμμετέχει καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις κατέλαβε κυριαρχικὴν θέσιν, εἰς τὴν μεταφορὰν τινῶν ἐκ τῶν φορτίων τούτων, ὡς ὁ σίτος, τὰ ἄλευρα, ἡ ζάκχαρις, τὰ λιπάσματα, ὁ βάμβαξ, τὸ ἐλαστικόν κλπ. Συνήθως τὸ πλοῖον γραμμῆς ἀποδέχεται καὶ ἀναζητεῖ τοιαῦτα φορτία — τὰ ὅποια εἶναι γνωστά ὡς «Berth Cargoes» — διότι δὲν δύναται νὰ συμπληρώσῃ τὴν εἰς βάρος καὶ διατιθέμενον χῶρον μεταφορικὴν του ἰκανότητα μὲ γενικὰ φορτία καταβάλλοντα ὑψηλότερον ναῦλον. Τοῦτο ἰδίως συμβαίνει εἰς μεγάλους λιμένας εἰς τοὺς ὁποίους πολλὰ πλοῖα γραμμῶν προσεγγίζουν, κατὰ τρόπον ὥστε ἡ προσφερομένη χωρητικότης νὰ ὑπερκαλύπτῃ τὰς ἐμπορικὰς ἀνάγκας αὐτῶν. Οἱ φορτωταί, ἐξ ἄλλου, προτιμοῦν τὰ πλοῖα γραμμῶν διὰ φορτώσεις τῶν «Berth Cargoes» ὅταν δὲν ἔχουν ἐπαρκεῖς ποσότητας διὰ συμπλήρωσιν πλήρους φορτίου ἐνὸς ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου. Ὅταν ἡ ποσότης τοῦ φορτίου εἶναι ἀρκετὴ διὰ τὴν ναύλωσιν φορτηγοῦ πλοίου, τὸ πλοῖον γραμμῆς δύναται διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ὑπὲρ αὐτοῦ διαφύλαξιν τούτου, μόνον ἐὰν ὑποβιβάσῃ τὸν ναῦλον του εἰς ἐπίπεδον ἀνάλογον πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ προσφερόμενον. Γενικῶς εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ φορτωτοῦ περιωρισμένων ποσοτήτων ὁμοειδῶν φορτίων, ἡ χρησιμοποίησις τῶν πλοίων γραμμῆς, διότι ἐκτός τοῦ ὅτι εἶναι αὕτη οἰκονομικῶς συμφέρουσα, ἐξασφαλίζει παραλλήλως καὶ τὴν ταχύτεραν παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν προορισμόν του.

Ἡ βασικὴ ὁπωσδήποτε ἀπασχόλησις τοῦ πλοίου γραμμῆς, συνίσταται πάντοτε, εἰς τὴν συγκέντρωσιν καὶ μεταφορὰν μικρῶν, κατὰ μερίδα, ποσοτήτων εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου καὶ κυρίως εἰδῶν ὑψηλὴν ἐχόντων ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ὁμοειδῆ φορτία τὴν ἀξίαν καὶ συνεπῶς ἰκανῶν νὰ καταβάλουν ὑψηλὸν ἐπίσης ναῦλον. Ἡ τοιαύτη μορφή τῆς ἐργασίας τοῦ πλοίου γραμμῆς ἀπαιτεῖ ἐκτεταμένην ὀργάνωσιν. Διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς κανονικότητος τῶν ἀναχωρήσεων, κυρίως ὅταν τὸ φορτίον ἀποτελεῖται ἀπὸ μεγάλην ποικιλίαν εἰδῶν, ἀπαιτεῖται ὄγκος ἐργασίας καὶ προσπάθεια ὀργανωμένη καὶ ἐπιμελημένη, ἡ διεξαγωγή τῆς ὁποίας εἶναι λίαν δαπανηρὰ καὶ συνεπῶς ἀποτελεῖ πρόσθετον αἰτίαν ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Ἐκαστον φορτηγὸν πλοῖον γραμμῆς, προορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἀνάγκας μιᾶς κατηγορίας δρομολογιακῶν γραμμῶν. Ἡ ἐκμετάλλευσίς του συνεπῶς θὰ ἀποδίδῃ τὸ μέγιστον δυνατὸν οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα, μόνον ὅταν ἡ χωρητικότης του, ἡ ἐσωτερικὴ του διαρρυθμίσις καὶ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμὸς του εἰς μηχανήματα φορτοεκ-

φορτώσεως, ή ταχύτης του και γενικώς αι χαρακτηριστικά ιδιότητες αυτού ανταποκρίνονται προς τας ανάγκας και απαιτήσεις των δρομολογιακών γραμμών τας οποίας προορίζεται να εξυπηρετήση. Διά τόν λόγον τούτον, τό φορτηγόν πλοίον γραμμής ναυπηγείται, συνήθως, επί τη βάσει ειδικών προδιαγραφών, τούτο δέ σημαίνει ηύξημένον κόστος κατασκευής. Γενικώς αι απαιτήσεις τας οποίας τό πλοίον γραμμής είναι υποχρεωμένον να ικανοποιήση είναι κατά πολύ βαρύτεραι ή εκείναι τας οποίας αντιμετωπίζει τό ελεύθερον φορτηγόν πλοίον. Ός απόδειξις και επιβεβαίωσις τούτου δύναται να θεωρηθῆ, ότι ή μέση ηλικία των φορτηγών πλοίων γραμμής είναι μικρότερα από όσον ή των ελευθέρων φορτηγών πλοίων¹⁹ και αντιστρόφως ή μέση ταχύτης αυτών μεγαλύτερα ή ή των ελευθέρων φορτηγών²⁰.

Τά άνωτέρω έκτεθέντα δέν έχουν τήν έννοιαν ότι έν τη πράξει, άπαντα τά εις έκτέλεσιν τακτικών γραμμών χρησιμοποιούμενα πλοία, παρουσιάζουν τά προεκτεθέντα ειδικά χαρακτηριστικά. Υπάρχουν περιπτώσεις πλοίων τακτικών γραμμών, κατ' ούδέν τό ουσιαστικόν πλεονεκτούντων των ελευθέρων φορτηγών πλοίων²¹. Χαρακτηριστικόν παράδειγμα άποτελοϋν τά τύπου «Liberty» πλοία, τινά των οποίων χρησιμοποιούνται εισέτι εις τας τακτικάς γραμμάς, ένώ ώς έκ τής άρχικής κατασκευής των προορίζονται διά μεταφοράς όμοειδών φορτίων. Έξ άλλου αι έταιρείαι τακτικών γραμμών, εύρίσκονται συχνά εις τήν ανάγκην, να χρονοναυλώνουν πλοία συνήθως έργαζόμενα ώς

¹⁹ Chamber of Shipping Report 1956 - 57 — Στοιχεία διά Βρετανικήν ναυτιλίαν

²⁰ Chamber of Shipping Report 1955 - 56.

²¹ Έκ λίαν έπιβαφερούσης άπεκδότου συγκριτικής μελέτης υπό τόν τίτλον «The Liner and Tramp Shipping» τού νέου έπιστήμονος Ι. Δ. Παλαιοκροσσά λαμβάνοντα, οι κάτωθι χαρακτηριστικοί σχετικοί άριθμοί :

Αύξησις χωρητικότητας ελευθέρων φορτηγών πλοίων
και ποσοστά προερχόμενα εκ πλοίων τακτικών γραμμών
(Μεγέθη εις χιλιάδας κ.σ.χ.)

	1955				1956				1957		Σύνολον
	Μαρ.	Ίούν.	Σεπτ.	Δεκ.	Μαρ.	Ίούν.	Σεπτ.	Δεκ.	Μαρ.	Ίούν.	
Αύξησις Τραμπ	318	404	348	577	680	780	670	670	367	559	5875
*Έξ τής διά προσθήκης τέως Liners	140	142	138	128	280	130	150	130	197	74	1510
ποσοστόν αύξησης προερχομενον εκ Liners	44	35	39	22	41	17	22	19	23	13	25.8

tramps και να τὰ ἐντάσσουν εἰς τὰς γραμμάς των, πρὸς κάλυψιν ἐκτάκτων ἀναγκῶν αὐτῶν. Ἐξ ἄλλου, πλεῖστα ἐκ κατασκευῆς πλοῖα γραμμῶν, ἐπερχομένου τοῦ χρόνου τῆς ἀντικαταστάσεώς των διὰ νεοναυπηγουμένων πλοίων, ἐκποιοῦνται εἰς διαχειριστὰς ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων καὶ χρησιμοποιοῦνται ἐπωφελῶς ὡς τοιαῦτα—πλὴν ἂν εἶναι ἐξαιρετικῶς εἰδικῆς κατασκευῆς—εἰς διαφόρους τομεῖς μεταφορῶν, λόγῳ τῆς μεγάλης χωρητικότητος τὴν ὁποίαν διαθέτουν κατὰ τόννον d.w.

Ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἐγκαίρως ἐξαγγελλομένου προγράμματος δρομολογίων, ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ φορτίων πρὸς πλήρωσιν τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου, ἥτις ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικόν τοῦ δρομολογημένου πλοίου, ἔχει οἰκονομικὰς συνεπειὰς μὴ ἀπαιτούσας ἰδιαίτεράν ἀνάπτυξιν. Τὸ πλοῖον γραμμῶν δὲν δύναται νὰ διακόψῃ τὰ δρομολόγια του, ὅταν ὑπάρχει ἔλλειψις ἐπαρκῶν φορτίων, ἀφ' ἑνὸς μὲν διότι αἱ μεγάλαι πάγια ἐπιβαρύνσεις τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὴν ὁποίαν τοῦτο ἀνήκει—περὶ ὧν ἐν συνεχείᾳ γίνεται λόγος—ὑπολογιζόμεναι εἰς 20-25%, τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως** θὰ ἐξακολουθήσουν ὑφιστάμεναι, ἀφ' ἑτέρου δὲ διότι ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν φορτωτῶν ἀποκτᾶται μόνον διὰ τῆς συνεποῦς ἐπὶ μακρὸν ἐξυπηρετήσεως τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς τὴν ὁποίαν τοῦτο ἔχει ἀναλάβει.

Ἡ ἐξυπηρέτησις ἐξ ἄλλου μιὰς δρομολογιακῆς γραμμῆς, δύναται νὰ εἶναι ἐπιτυχῆς μόνον ὅταν ἡ συχνότης τῶν δρομολογίων εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐμπορικῶν ἀναγκῶν αὐτῶν. Ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει ἡ ἀπώλεια πελατῶν εἰς ὄφελος ἐπιχειρήσεων προσφεροσῶν ἐπαρκῆ συχνότητα ἐξυπηρετήσεως εἶναι λίαν πιθανή.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον, τὸ ὁποῖον πλέει πρὸς τοὺς λιμένας ἔνθα ὑπάρχει φορτίον, ἀναζητοῦν αὐτό, τὸ πλοῖον γραμμῶν ἐξαγγέλλει τὰ δρομολόγια του, γνωστοποιεῖ ταῦτα εἰς τοὺς φορτωτὰς τῆς ἐνδοχώρας τὴν ὁποίαν ὁ λιμὴν ἀφετηρίας του ἐξυπηρετεῖ καὶ καταπλέει κατὰ τὸν προκαθορισθέντα χρόνον πρὸς παραλαβὴν τῶν συγκεντρωθέντων πρὸς φόρτωσιν παρτίδων φορτίου.

Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας ἡ ἐξασφάλισις πλήρους φορτίου καθ' ἕκαστον ἀπόπλου ἀπαιτεῖ ἐκτεταμένην καὶ δαπανηράν ὀργάνωσιν, τόσον εἰς τὴν ἔδραν τῆς ἐπιχειρήσεως, ὅσον καὶ εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως καὶ προορισμοῦ τῶν πλοίων. Περιοδεύοντες ὑπάλληλοι,

** 1. Παλαιοκρασοῦ — σ. 16.

μόνιμοι αντιπρόσωποι, πράκτορες και άλλαι ακόμη κατηγορίαί προσώπων, προσφέρουν εις τὸ ἔργον τοῦτο τὰς ὑπηρεσίας των, πέραν τῆς προσωπικῆς ἀπασχολήσεως τῶν διευθυνόντων τὴν ἐπιχείρησιν.

Ἡ ὑπόδοχή, τέλος, τῶν φορτίων τῶν κομιζομένων πρὸς φόρτωσιν, ἀπαιτεῖ ὄχι μόνον τὴν ὑπαρξιν παρὰ τῇ ἐπιχειρήσει μεγάλου καὶ ἐξειδικευμένου προσωπικοῦ, διὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ὀγκώδους ἐν τῇ ξηρᾷ ἐπιτελουμένου ἔργου, ἀλλὰ καὶ τὴν διάθεσιν δαπανηρῶν ἀποθηκευτικῶν καὶ ἄλλων ἐγκαταστάσεων, ἢ φόρτωσις δὲ τῶν πλοίων, προϋποθέτει τὴν ἀπασχόλησιν ἐιδικῶν ἐμπείρων προσώπων πρὸς κατάρτισιν τῶν σχεδίων στοιβασίας.

Τὰ ἀνωτέρω, ἐν γενικαῖς, μόνον, γραμμαῖς προσδιορισθέντα χαρακτηριστικὰ τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τῶν διὰ τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν ἐκτελουμένων μεταφορῶν, σαφὲς καθιστοῦν ὅτι λίαν βεβαρυμένον εἶναι τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως αὐτῶν. Τὸ γεγονός, ἐν τούτοις, ὅτι τὰ πλεῖστα τῶν ὑπὸ τῶν πλοίων γραμμῶν μεταφερομένων φορτίων, εἶναι ἱκανὰ νὰ καταβάλλουν ὑψηλὸν ναύλον, ἀντισταθμίζει τὰς ἐκ τοῦ μεγάλου κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τούτων ἀπορροεούσας δυσχερείας. Ὑπάρχει, ἄλλως τε, πάντοτε ἡ εὐχέρεια κλιμακώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων κατὰ κατηγορίας καὶ εἶδη φορτίων ἀναλόγως τῆς ἀντοχῆς καὶ τῆς ἱκανότητος αὐτῶν πρὸς πληρωμὴν ναύλου. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ταχύτης ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς αὐτῆ καθ' ἑαυτὴν, θεωρεῖται καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς φορτωτάς, σημαντικὸς παράγων καὶ εἶναι διὰ τοῦτο προητοιμασμένοι οὗτοι, νὰ καταβάλουν ὑψηλότερον ναύλον πρὸς ἐξασφάλισίν τῆς. Οἱ συνηγοροῦντες ὑπὲρ τῆς τοιαύτης θέσεως τῶν φορτωτῶν λόγοι, δύνανται νὰ ἀναζητηθοῦν κυρίως εἰς τὸ ὅτι ὁ περιορισμὸς τοῦ διαστήματος τοῦ ἀναγκαιοῦντος εἰς τοὺς παραλήπτας τῶν φορτίων εἰσαγωγεῖς, νὰ παραλάβουν τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀποστελλόμενα φορτία των, περιορίζει ἀντιστοίχως τὴν ἐπιβάρυνσιν τῶν διατιθεμένων πρὸς τοῦτο κεφαλαίων, δεδομένου ὅτι ὁ χρόνος διαρκείας τῆς μεταφορᾶς εἶναι διὰ τὸν εἰσαγωγέα νεκρὸς. Ἡ συντόμευσις συνεπῶς τῆς ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς, ἐνίοτε κατὰ πολλὰς ἡμέρας, ἀντιπροσωπεύει οὐσιαστικὴν οἰκονομίαν, ἢ ἀξίαν τῆς ὁποίας εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ ὑπὸ διακίνησιν φορτίου. Ἀλλὰ καὶ δι' ἄλλον εἰσέτι λόγον ἡ ταχεῖα μεταφορὰ εἶναι συμφέρουσα εἰς τὸν φορτωτὴν καὶ ζητεῖται παρ' αὐτοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταφορᾶς τῶν διαφόρων φορτίων, ταῦτα εὐρίσκονται οὐσιαστικῶς «ἐκτὸς τῆς ἀγορᾶς». Παρὰ ταῦτα αἱ τιμαὶ των ὑφίστανται διακυμάνσεις. Ἡ ταχεῖα ὄθεν ὀλοκλήρωσις τῆς μεταφορᾶς περιορίζει τὸν κίνδυνον ζημίας ἐκ τῶν τοιούτων μεταβολῶν τῶν τιμῶν.

Τέλος, ἡ δυνατότης ταχείας μεταφορᾶς περιορίζει τὴν ἀνάγκην

της ύπαρξεως μεγάλων αποθεμάτων εις την καταναλωτικήν αγοράν και τοῦτο σημαίνει ἐπίσης περιορισμόν τῶν ἀναγκαιούτων κεφαλαίων, ἀλλ' ἐπίσης και μείωσιν τοῦ κόστους τῶν διαφόρων ἐμπορευμάτων, ἀφοῦ ἐλλείπουν αἱ ἐπιβαρύνσεις ἐκ τῆς ἐπί μακρόν ἀποθηκεύσεως.

Πάντα ταῦτα ἰδιαιτέραν ἀξίαν ἔχουν, ὡς πρός τὰ γενικά φορτία και δὴ τὰ βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα ἅτινα και ἀποτελοῦν τὸ κύριον ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῶν.

Αἱ ἐν συντομίᾳ διαγραφείσαι ἀνωτέρω, οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις τῆς ὀργανώσεως τῶν διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μεταφορῶν, ὀδηγοῦν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι, ὡς συμβαίνει και εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἡ διατήρησις τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα σχετικῶς σταθερά, εἶναι πρωταρχικῆς δι' αὐτάς σημασίας. Μόνον οὕτω δύναται αἱ πολλαπλαῖ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου γραμμῆς νὰ ἀντιμετωπισθῶσιν ἐπιτυχῶς. Ἡ ἀποφικς αὕτη ἀποτελεῖ και τὸ δικαιολογητικόν ἐπιχείρημα τῆς ὑπαρξεως τῶν conferences (διασκέψεων), μεταξὺ τῶν βασικῶν σκοπῶν τῶν ὁποίων εἶναι ἡ ἀπὸ κοινοῦ παρά τῶν μετεχουσῶν εἰς αὐτάς ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, παραδοχὴ και ἐφαρμογὴ σταθερῶν ναυτολογίων και ὁ ἀποκλεισμός τῆς μειώσεως τῶν ναύλων ὡς μέσου ἀνταγωνισμοῦ και ἐπικρατήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν δεδομένην δρομολογιακὴν γραμμὴν ἢ τὴν ὁμάδα γραμμῶν τὰς ὁποίας ἡ διάσκεψις ἀφορᾷ. Ἐνῶ συνεπῶς, προκειμένου περί τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, ὁ φορτωτῆς θὰ χρησιμοποίησιν διὰ τὴν μεταφοράν του, τὸ πλοῖον οἰασδήποτε σημαίας ἢ πλοιοκτῆτου, τὸ ὁποῖον ἤθελεν ἀποδεχθῆ τὸν εὐθηνότερον διὰ τὴν ἀνάληψίν τῆς ναῦλον, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου γραμμῆς, ἡ δυνατότης ἐπιζητήσεως εὐθηνότερου ναύλου ἐκμηδενίζεται. Ὁ ναῦλος, ἀλλὰ και οἱ ὄροι ἐν γένει τῆς μεταφορᾶς, εἶναι γνωστοὶ ἐκ τῶν προτέρων εἰς τοὺς φορτωτάς και δὲν ἀποτελοῦν ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων. Ἐπομένως ἡ προτίμησις τοῦ φορτωτοῦ, πρός τὸ πλοῖον ἢ πλοῖα μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, θὰ ἐξαρτηθῆ κατὰ πρωταρχικόν λόγον, ἐκ τῆς ποιότητος τῶν παρ' ἐκάστης τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν «διάσκεψιν» ἐταιριῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν. Ἡ ἐπάρκεια και ἡ ποιότης τῆς προσφερομένης ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐργασίας, ἡ φερεγγυότης αὕτης, ἡ φήμη ἢ ἀποκτηθεῖσα διὰ τῆς ἐπί μακρόν διάστημα ἀνελλιποῦς ἐξυπηρετήσεως τῶν αὐτῶν γραμμῶν, μῆνα πρός μῆνα και ἔτος πρός ἔτος, προσέτι δὲ και ἡ δημιουργία στενῶν σχέσεων συνεργασίας μετὰ τῶν φορτωτῶν, ἐπιτυγχανομένη δι' ἀόκνου ἐργασίας και καλῆς ὀργανώσεως δικτύου μονίμων και περιοδεούντων ἀντιπροσώπων, ἀποτελοῦν τοὺς παράγοντας τοὺς ἐπηρεάζοντας τὸν φορτωτὴν εἰς τὴν πρός τινα

ἐκ τῶν μετεχουσῶν τῆς «διασκέψεως» ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, προτίμησίν του.

Σημειώτεον ὅτι καὶ ἡ ὑπαρξίς εἰς τινὰ δρομολογιακὴν γραμμὴν πλοίων, μὴ ἀνηκόντων εἰς τὴν διάσκεψιν καὶ συνεπῶς μὴ ὑποχρεωμένων εἰς τὴν τήρησιν τῶν παρ' αὐτῆς καθοριζομένων ναυτολογίων, δὲν ἐπηρεάζει ἀπαραιτήτως πρὸς διάφορον κατεύθυνσιν, τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων γραμμῆς, λόγῳ τῆς ἐφαρμογῆς παρὰ τῶν «διασκέψεων», τοῦ συστήματος τῆς παραχωρήσεως πρὸς τοὺς φορτωτὰς «ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων» (deferred rebates)²¹.

Αἱ ἀναβαλλόμεναι ἐκπτώσεις, ἀνερχόμεναι συνήθως εἰς ποσοστὸν μέχρι 10%, ἐπὶ τοῦ ναύλου, ἀποτελοῦν τὸ κυριαρχοῦν στοιχεῖον εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῶν μεταφορῶν διὰ τακτικῶν γραμμῶν. Ἀναγνωρίζονται εἰς τοὺς φορτωτὰς ἐκείνους, οἱ ὅποιοι, κατὰ τὴν διάρκειαν ἑνὸς ἔξαμήνου, ἐνήργησαν ἀπάσας τὰς φορτώσεις τῶν ἀποκλειστικῶς διὰ τῶν πλοίων τῆς conference εἰς ὅλας τὰς παρ' αὐτῆς ἐξυπηρετούμενας γραμμάς καὶ καταβάλλονται εἰς αὐτοὺς, μόνον ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν λήξιν ἑνὸς εἰσέτι ἔξαμήνου ἤθελε διαπιστωθῆ ὅτι ἐξακολουθοῦν νὰ ἐνεργοῦν τὰς φορτώσεις τῶν διὰ τῶν πλοίων τῆς conference. Ἐάν κατὰ τὴν διάρκειαν ἔξαμήνου τινός, φορτωτῆς τις ἐνεργήσῃ ἔστω καὶ μίαν μικρὰν φόρτωσιν εἰς πλοῖον μὴ ἀνήκον εἰς τὴν conference καὶ εἰς γραμμὴν παρ' αὐτῆς ἐξυπηρετούμενην, τὸ δικαίωμα πρὸς ἐκπτώσιν ἐπὶ τοῦ ναύλου, διὰ τὰς φορτώσεις τοῦ ἔξαμήνου τούτου, ἀλλ' ἐπίσης καὶ τοῦ ἀμέσως προηγουμένου, παύει νὰ ὑφίσταται.

Ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ συστήματος τούτου καθίσταται πρόδηλος, ἐάν ληθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν μεγάλων φορτωτῶν, τὰ ποσὰ τῶν ἐκπτώσεων ἀνέρχονται εἰς πολλὰς χιλιάδας δολλαρίων ἑτησίως. Ὁ φορτωτῆς, ὑπάρχοντος τοῦ συστήματος τούτου, δύναται νὰ ἀγνοήσῃ εἰς τινὰ περίπτωσιν τὴν conference, μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχει διαφορὰ ναύλου τόσον σημαντικὴ, ὥστε νὰ καλύπτῃ τὴν ἀπώλειαν τῆς ἐκπτώσεως.

Τὰ αὐτὰ ἀποτελέσματα ἐπιτυγχάνονται διὰ τοῦ Dual System διὰ τοῦ ὁποίου παραχωροῦνται ἡλαττωμέναι τιμαὶ ναύλων εἰς τοὺς φορτωτὰς οἱ ὅποιοι διὰ συμβολαίου ἀναλαμβάνουσι τὴν ὑποχρέωσιν ἐνεργείας πάσης φορτώσεως διὰ τῶν πλοίων τῆς conference ἢ πλοίων μίᾶς τῶν μετεχουσῶν τῆς conference ἐπιχειρήσεως. Σημειώτεον ὅτι οἱ πολέμιοι τοῦ συστήματος τούτου, ἰσχυρίζονται ὅτι ἐν τῇ πραγματικῷ

²¹ Τὸ σύστημα τῶν ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων ἐφῆρσαν πρῶτοι οἱ Ἄγγλοι ἀπὸ τοῦ 1877 εἰς τὴν Calcutta Conference.

τητι δὲν παραχωρεῖται ἔκπτωσις ὑπὲρ τοῦ συμβεβλημένου μετὰ τῆς conference φορτωτοῦ, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐπιβάλλεται πρόστιμον εἰς τὸν μὴ συμβεβλημένον, δοθέντος ὅτι οἱ εὐρυτέραν ἐφαρμογὴν ἔχοντες ναῦλοι εἶναι οἱ τῶν συμβεβλημένων φορτωτῶν καὶ ἐπομένως αὐτοὶ εἶναι οἱ κανονικοὶ ναῦλοι. Ὡς ποινή, διὰ τὴν περίπτωσιν παραβάσεως τοῦ συμβολαίου, ἐπιβάλλεται εἰς τὸν φορτωτὴν ἡ ὑποχρέωσις ἀποδόσεως εἰς τὴν conference, τῆς διαφορᾶς τοῦ ναύλου, δι' ὀλόκληρον τὸ διαρρεῦσαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἐφαρμογῆς τοῦ συμβολαίου διάστημα.

Ἀνεξαρτήτως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω συστημάτων, ὁ ἐκτὸς τῆς conference πλοιοκτήτης, τελῶν ὑπὸ δυσμενεῖς ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης συνθήκας, δὲν εἶναι πάντοτε σταθερός, οὔτε διατηρεῖ δρομολόγια διὰ πλοίων του εἰς ὅλας τὰς ὑπὸ τῆς conference ἐξυπηρετούμενας γραμμὰς, δὲν εἶναι δὲ δυνατόν νὰ ἐξασφαλίσῃ ἐξυπηρετήσιν ὄλων τῶν λιμένων μιᾶς δρομολογιακῆς γραμμῆς. Ὑπάρχει, ἐπιπροσθέτως, τὸ ἐνδεχόμενον ἐξαναγκασμοῦ τοῦ μὴ μετέχοντος τῆς conference πλοιοκτήτου, νὰ ἀποσύρῃ τὰ πλοῖα του, λόγω ζημιῶν. Εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις ταύτας, ὁ ἔστω καὶ προσωρινῶς ἢ διὰ μέρος μόνον τῶν φορτώσεων του ἀπομακρυνθεὶς τῆς conference φορτωτῆς, ἐπανερχόμενος πρὸς χρησιμοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῆς, κινδυνεύει νὰ ἴδῃ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων του νὰ καθυστερῇ ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ ὅτι τὰ πλοῖα αὐτῆς δὲν ἔχουν διαθέσιμον χῶρον. Φυσικὸν εἶναι αἱ διασκέψεις νὰ ἀρνοῦνται ὅτι ἐφαρμόζουν τοιαύτας μεθόδους ἀντιποίνων, παραδέχονται ὁμῶς ὅτι εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὑπάρχει πληθώρα φορτίων, προτιμοῦν τὰ φορτία τῶν τακτικῶν τῶν πελατῶν — καὶ εἶναι πάντοτε τόσον δυσχερῆς ἡ ἐξακριβωσις τοῦ ἀληθοῦς τοῦ λοχυρισμοῦ περὶ μὴ ὑπάρξεως διαθέσιμου χῶρου!

Ἡ δραστηριότης τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῶν, ἐπεκτείνεται ὁσημέραι σταθερῶς²¹ ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ ἢ ἐπέκτασις αὕτη πραγματοποιεῖται εἰς βάρος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου. Δὲν πρέπει, ἄλλωστε, νὰ λησμονηθῇ ὅτι ἀρχικῶς, τὸ σύνολον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἐνηργοῦντο διὰ τῶν κοινῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ ὅτι τὸ πλοῖον γραμμῆς ἐδημιουργήθη σὺν τῇ βιομηχανικῇ ἀναπτύξει τῆς Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς, εὐρύνον ἐκτοτε σταθερῶς τὸ πεδίον τῆς δραστηριότητός του ὀλίγον κατ' ὀλίγον. Εἶναι πιθανόν ὅτι, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον γραμ-

²¹ Κατὰ τὸ 1950 διεκινήθησαν εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς 161,1 ἐκ. τόνων γενικῶν φορτίων ἔναντι 102,1 ἐκ. τόνων τοῦ 1913. Κατὰ τὸ αὐτὸ δίσστημα αἱ μεταφοραὶ τῶν κυρίων ὁμοειδῶν φορτίων (δημητριακῶν, γαιάνθρακος, σιδηρομεταλλεύματος καὶ ξυλίας) ἐμειώθησαν ἀπὸ 187,1 ἐκ. τόνων εἰς 138,9 ἐκ. τόνων. (Βλ. Prof. Arnljot Stromme Svendsen).

μης θά είναι Ικανόν νά δέχεται ναύλον χαμηλόν, συναγωνιζόμενον τούς υπό τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ προσφερομένους τοιούτους, θά ἀπορροφᾷ ὅλον ἐν καί νέον τμήμα τῆς ἐργασίας ἐκείνου. Εἶναι ἐπίσης γεγονός ὅτι ὑπάρχοντος τοῦ συστήματος τῶν ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων καί τοῦ Dual System, ὁ μεταξὺ τοῦ πλοίου γραμμῆς καί τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου ἀνταγωνισμός, ἀποβαίνει εἰς βάρος τοῦ δευτέρου καί τοῦτο διότι καθίσταται οὐσιαστικῶς ἀδύνατος ἡ ὑπό ὀμαλᾶς συνθήκας εἰσοδος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ εἰς τήν σφαῖραν δραστηριότητος τοῦ πλοίου γραμμῆς, καθ' ὅν χρόνον, βραδέως ἀλλά σταθερῶς, ἡ ἰδική του δραστηριότης περιορίζεται. Πράγματι, ἡ ἐγκατάστασις ἔστω καί παροδική, εἰς τινα γραμμὴν ἐνός ἐλευθέρου φορτηγοῦ, δέν συγκινεῖ τούς φορτωτάς οἱ ὅποιοι ἀνεξαρτήτως τῆς βεβαίας ἀπωλείας τῶν ἐκπτώσεων των, δέν ἐπιθυμοῦν, κατ' ἀρχήν, νά δυσχερῶσιν ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις παρά τῶν ὁποίων σταθερῶς καί Ικανοποιητικῶς ἐξυπηρετήθησαν. Ἐξ ἄλλου ἡ ἀναζητήσις καί ἐξασφάλισις φορτίου, προϋποθέτει ὀργάνωσιν δικτύου πρακτόρων καί ἀνταποκριτῶν καί τοῦτο δέν δύναται νά ἐπιτευχθῆ ἀπὸ τῆς μίας ἡμέρας εἰς τήν ἄλλην, ἀλλ' εἶναι προϊόν μακρᾶς προσπάθειας, πείρας καί δαπανῶν. Ἐν συμπεράσματι, δύναται νά παρατηρηθῆ, ὅτι ὑπό ὀμαλᾶς συνθήκας ἐμπορίου, δέν ὀφίσταται περιθώριον εἰσελεύσεως τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, εἰς τὸ πεδῖον δράσεως τοῦ πλοίου γραμμῆς. Ἐννοεῖται ὅτι καί ἡ ἐγκατάστασις τακτικῆς γραμμῆς δέν εἶναι πάντοτε δυνατὴ εἰς βάρος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ. Δέν δύναται τακτικὴ γραμμὴ ἐπωφελῶς νά ἐγκατασταθῆ εἰς περιοχὰς μὴ παρουσιαζούσας ἀξιόλογον ἐμπορικὴν κίνησιν. Βασικόν στοιχεῖον τῆς ἐπιτυχοῦς ἐγκαταστάσεως μίας τακτικῆς γραμμῆς, εἶναι ἡ ὑπαρξις ἀνεπτυγμένης βιομηχανικῆς οἰκονομίας ἀφ' ἐνός καί καταναλωτικῆς ἀγορᾶς ἀφ' ἑτέρου, ἀνεπτυγμένων ἐμπορικῶν, δηλὸν ὅτι, σχέσεων τόπου τινός μὲ ἄλλας περιοχὰς τοῦ κόσμου, εἴτε πρὸς ἐξαγωγήν γεωργικῶν καί πάσης φύσεως βιομηχανικῶν προϊόντων, εἴτε πρὸς εἰσαγωγήν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν εἴτε καί πρὸς ἀμφοτέρους τούς σκοποὺς τούτους.

4. Διασκέψεις. — Τὸ ὄνομα τοῦτο φέρουν ὀμάδες ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν συνεργαζομένων πρὸς ἐξάλειψιν ἢ περιορισμὸν τοῦ μεταξὺ αὐτῶν συναγωνισμοῦ, ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἐκπρόσωποι αὐτῶν συνέρχονται, κατὰ διαστήματα, εἰς διασκέψεις (conferences) πρὸς καθορισμὸν τῶν ὄρων τῆς μεταξὺ των συνεργασίας ἢ ρύθμισιν ζητημάτων ἀνακυπτόντων κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συμφωνηθέντων ὄρων συνεργασίας. Αἱ διασκέψεις ὀργανοῦνται καί δροῦν, κατὰ γεωγραφικούς τομεῖς, μὴ ἀποκλειομένης τῆς ὑπάρ

Ξεως πλειόνων διασκέψεων εις γεωγραφικούς τομείς εξυπηρετουμένους υπό μεγάλου αριθμού δρομολογιακών γραμμών²³.

Ἡ conference, ὅπως καί τό σύνολον σχεδόν τῶν θεσμῶν οἱ ὁποῖοι ὀφίστανται εἰς τήν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καί τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, ἀποτελεῖ Ἀγγλικήν ἐπινόησιν, ἐφαρμοσθεῖσαν ἀπό τοῦ 1875, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ σταθερῶς αὐξανομένου ἀνταγωνισμοῦ τῶν πλοίων τῶν ξένων σημαίων, τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης ἠῤῥξανεν ἀλμστωδῶς²⁴, ἀφ' ἧς ἀπό τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰῶνος, καταργηθέντων τῶν ναυτιλιακῶν νόμων τοῦ Κρόμβελ, ἐπετράπη διὰ πρώτην φοράν ἡ συμμετοχὴ ξένων σημαίων εἰς τὰς Βρετανικὰς αὐτοκρατορικὰς μεταφοράς. Σημειωτέον ὅτι καί μετὰ τήν κατάργησιν τῶν ναυτιλιακῶν νόμων, αἱ Ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι δὲν ἔπαυσαν ἀπολαμβάνουσαι ἰσχυρὰς προστασίας ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ὑπὸ μορφήν ταχυδρομικῶν ἐπιχορηγήσεων αἱ ὁποῖαι εἰς τὰς πλείστας περιπτώσεις ἦσαν κατὰ πολὺ μεγαλύτεραι τῆς ἀξίας τῶν ὑπὸ τῶν πλοίων προσφερομένων, βάσει τῶν ὑπογραφομένων συμβάσεων, εἰδικῶν ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν. Ἐν τούτοις, ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἀντιπάλων σημαίων, ἀπέβη ταχέως τόσον ἀποτελεσματικὸς, ὥστε ἀνεζητήθησαν νέα μέσα προστασίας καὶ διατηρήσεως τῆς Βρετανικῆς ὑπεροχῆς, καθιερωθέντος συστήματος τῶν διασκέψεων.

Ἡ Calcutta conference, ἦτο ἡ πρώτη ἰδρυθεῖσα. Ἠκολούθησαν ταχέως, αἱ τῶν γραμμῶν, Κίνας (1879), Αὐστραλίας (1884), Νοτίου Ἀφρικῆς (1886), Δ. Ἀφρικῆς (1895), Βορείου Βραζιλίας (1895), Plate καὶ Νοτίου Βραζιλίας (1896). Ἐκτοτε τό σύστημα τῶν διασκέψεων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἐν τοῖς προηγουμένοις ἀναφερθέν σύστημα τῶν ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων, ὑπάρχει ἐπεκτεινόμενον, εἰς διαρκῆ λειτουργίαν εἰς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν, βαθμιαίως δὲ περιελήφθησαν εἰς αὐτό, πολλὰ τῶν κυρίων ἀτμοπλοικῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, προσλαβόν οὕτω διεθνή χαρακτῆρα.

²³ Ὑπολογίζεται εἰς ὑπερδιακοσίας ὁ ἀριθμὸς τῶν λειτουργουσῶν εἰς διαφόρους τομείς μεταφορῶν διασκέψεων.

²⁴ Ἡ ἔντασις τοῦ ἀναπτυχθέντος ἀνταγωνισμοῦ ἀποδίδεται κατὰ τὸν καλλίτερον τρόπον, ἀπὸ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τὰ ἀφορῶντα τὴν χωρητικότητα τῶν ἀτμοπλοίων τῶν διαφόρων, πλὴν τῆς Βρετανικῆς, σημαίων, ἐν σχέσει πρὸς τὴν Βρετανικὴν χωρητικότητα. Οὕτω, ἐνῶ κατὰ τὸ 1850 αἱ λοιπὰὶ χῶραι ἐπέκτεινον εἰς ἀτμόπλοια μόνον 44.700 κ.ο.χ., ἦτοι 24% τῆς ἐξ 187.600 κόνων ἀντιστοίχου Βρετανικῆς χωρητικότητος, τριάκοντα ἔτη ἀργότερον, ἡ χωρητικότης τῶν ἄλλων σημαίων ἠῤῥξθη εἰς 1.257.000 κόνους, ἦτοι εἰς 43% τῆς Βρετανικῆς χωρητικότητος. ἦτις ἀνήρχετο κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον εἰς 2.949.300 κόνους.

Κατά την Βρεταννικήν άποψιν, ή πλειονότης τών διασκέψεων συνεστήθησαν ως άποτέλεσμα τής πικράς πείρας, τής κτηθείσης έκ του επί μακρόν έφαρμοσθέντος μεταξύ τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων συναγωγισμού επί τών ναύλων (tate wats), του όποιου τας καταστρεπτικές συνεπειάς ύφίσταντο όχι μόνον αι άντιμαχόμεναι έπιχειρήσεις, αλλά και αι φορτωται έπίσης, διότι υπό τοιαύτας συνθήκας ήτο άδύνατος ή τακτική έξυπνότης τών γραμμών, ήτις όμολογουμένως είναι άπαραίτητος διά τήν διεξαγωγήν και άνάπτυξιν του διεθνούς έμπορίου *.

Ό σκοπός τών διασκέψεων είναι διπλοός:

α) Άποφυγή του συναγωνισμού μεταξύ τών μετεχουσών αύτων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, έπιτυγχανομένη διά διαφόρων μεθόδων έν αις:

1α) Η καθιέρωσις κατωτάτων όρίων ναύλων, άναθεωρουμένων κατά διαστήματα.

2α) Η καθιέρωσις σταθερών ναυλολογίων δυναμένων να τροποποιηθούν μόνον κατόπιν είδοποιήσεως υπό προθεσίαν.

3α) Ό καθορισμός αριθμού δρομολογίων δυναμένων να έκτελεσθώσι παρά τών πλοίων έκάστης τών μετεχουσών έπιχειρήσεων ή ποσοστού συμμετοχής έκάστης έξ αύτων εις τήν διακίνησιν τών φορτίων μιås περιοχής.

4α) Η κατανομή τών δρομολογιακών γραμμών μιås γεωγραφικής περιοχής μεταξύ τών μετεχουσών έπιχειρήσεων.

5α) Η σύστασις κοινού ταμείου ναύλων κατά τούς συμφωνουμένους έκάστοτε δρους.

β) Άντιμετώπισις του συναγωνισμού έκ μέρους έπιχειρήσεων μη μετεχουσών τής διασκέψεως ή άκριβέστερον καταπολέμησις πάσης προσπάθειάς άνεξαρτήτου ναυτιλιακής έπιχειρήσεως προς έγκατάστασιν τής εις δρομολογιακήν γραμμήν έξυπηρετουμένην υπό τής διασκέψεως. Το άποτέλεσμα τουτο έπιδιώκεται:

1β) Διά του συστήματος τών αναβαλλομένων έκπτώσεων (Deferred Rebates) περί ου άνωτέρω έγένητο λόγος **.

2β) Διά τής έφαρμογής του προαναφερθέντος έπίσης Dual System **.

* Είναι άληθές ότι ό σχαλίωτος συναγωνισμός είναι έπιζήμιος όχι μόνον διά τας ύφισταμένας αύτον έπιχειρήσεις, είτε αύται έξουτωθούν είτε άντιστούν έπιτυχώς, αλλά και διά τούς καταναλωτάς έπίσης — έν προκειμένω τούς φορτωτάς—διότι δεν είναι δυνατόν τελικώς ή να άποβαίη εις βάρος τής ποιότητος τών προσφερομένων όπό τών μεταφορέων ύπηρεσιών και έπομένως εις βάρος του διεθνούς έμπορίου.

** Σελίς 100.

** Σελ. 100 - 101.

3β) Διά της τουτοχρόνου πρὸς τὰ πλοῖα τοῦ ἀντιπάλου δρομολογήσεως πλοίων τῆς conference, πρὸς ἐξυπηρέτησιν ὄλων τῶν λιμένων-τούς ὁποίους ἐκεῖνος ἐξυπηρετεῖ καὶ μὲ τιμὰς ναύλων ἐνίστε ἐξευτελιστικὰς, μὲ σκοπὸν τὴν συντριβὴν τοῦ ἀποπειρωμένου τὴν ἐγκατάστασιν τῆς νέας γραμμῆς. Τὰ οὕτω δρομολογούμενα πλοῖα τῆς διασκέψεως καλοῦνται «*Fighting Ships*», αἱ δὲ ζημίαι καὶ τὰ διαφυγόντα κέρδη αὐτῶν, καλύπτονται, κατ' ἀναλογίαν, ὑπὸ τῶν μετεχουσῶν τῆς διασκέψεως ἐπιχειρήσεων. Ἄλλως τε, οἰαδῆποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ πραγματοποιηθεῖσα ζημία, ἡ διάσκεψις εἶναι βεβαία ὅτι μετὰ τὴν ἐξόντωσιν τοῦ ἀντιπάλου, θὰ εἶναι εὐχερές νὰ ἀποκαταστήσῃ αὐτὴν δι' αὐξήσεως τοῦ ναυλολογίου τῶν πλοίων τῆς²⁹.

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν ὑπὸ τῶν διασκέψεων καθοριζομένων ναύλων, εἶναι ὅτι διαμορφοῦνται οὗτοι χωρὶς τὴν συνεργασίαν τῶν φορτωτῶν, οἱ ὅποιοι εὐρίσκουν ἑαυτοὺς ὑποχρεωμένους νὰ δέχωνται τὰς ἀποφάσεις τῶν διασκέψεων λόγῳ ἀδυναμίας ἀντιδράσεως. Πρόκειται, δηλαδὴ, περὶ ἐφαρμογῆς ἀποτελεσμάτων μονοπωλίου. Δυνατότης ἀντιδράσεως ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν, θὰ ὑπῆρχεν ἔαν θὰ ἐπετύγχανον οὗτοι νὰ ἐνωθοῦν καὶ νὰ ὀργανωθοῦν κατὰ περιοχάς, ὥστε διὰ τῆς οὕτω ἀποκτωμένης δυνάμεως νὰ ἐπετύγχανον τὸν σεβασμὸν καὶ συζήτησιν τῶν ἀπόψεων τῶν ὑπὸ τῶν διασκέψεων, ἀλλ' ἡ τοιαύτη ὀργάνωσις ἀπεδείχθη ἐν τῇ πράξει ἀδύνατος, λόγῳ τοῦ πολυαριθμοῦ τῶν φορτωτῶν, τῆς ποικίλης οἰκονομικῆς ὑποστάσεως καὶ προελεύσεως αὐτῶν κ.λ.π.

Ἡ ἱκανότης τῶν διασκέψεων νὰ ἐπιβάλουν καὶ διατηρήσουν σταθεράς τιμὰς ναύλων, εἶναι σχεδὸν ἀπόλυτος, δεδομένου ὅτι ἐλέγχουν ἀποτελεσματικῶς τοὺς τομεῖς τῶν μεταφορῶν, τοὺς ὁποίους αἱ μετέχουσαι αὐτὰς ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις — ὀλιγόριθμοι καὶ αὐταὶ — ἐκμεταλλεύονται. Μόνη ἀντίθετος περίπτωσις θὰ ἦτο ἐκεῖνη κατὰ τὴν ὁποίαν μία μεγάλη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις θὰ παρέμενεν ἐκτὸς τῆς διασκέψεως ὅτε βεβαίως ὁ μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς conference ἀνταγωνισμὸς, θὰ ἐπεξετεινέτο πιθανώτατα καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Ἐν τῇ πράξει, ἐν τούτοις, οὐδεμία ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐπιθυμεῖ νὰ παραμῆνῃ μονίμως ἐκτὸς τῆς διασκέψεως, ὅσάκις δὲ παρουσιάζεται τοιαύτη περίπτωση, ὀφείλεται εἴτε εἰς τὴν ἄρνησιν τῆς conference νὰ δεχθῆ εἰς τοὺς κόλπους τῆς, νεοεγκατασταθεῖσαν εἰς τινὰς δρομολογιακὰς γραμμάς ἐπιχειρήσιν καὶ εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῆς ὅπως διὰ τοῦ ὑποβιβασμοῦ

²⁹ Νοεῖται ὅτι ἔαν ὁ παρείσακτος ἀποδειχθῆ ἀρκετὰ ἰσχυρὸς, ὥστε νὰ ἀσθῆ ἐπ' ἀρκετὸν τὸν ἐξοντωτικὸν πόλεμον, τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ὅτι καθίσταται καὶ αὐτὸς μέλος τῆς διασκέψεως καὶ τὸ μονοπώλιον ἀποκαθίσταται.

των ναύλων, ένιστε εις επίπεδα έξευτελιστικά, έξοντώση οικονομικώς τόν παρείσαστον, είτε εις τήν προσωρινήν άποχώρησιν εκ της conference μιάς ή πλειοτέρων των μετεχουσών επιχειρήσεων λόγω διαφωνιών, ότε αι άποχωρούσαι εταιρίαί επιδιώκουν, διά τοϋ έξοντωτικού, ένιστε, συναγωνισμού και ύποβιβασμού των ναύλων, να επιτύχουν τήν υπό της conference παραδοχήν εύνοϊκοτέρων δι' αυτάς όρων συμμετοχής.

Είναι φανερόν ότι ό θεσμός των διασκέψεων, ως επιδιώκων τήν επίτευξιν μονοπωλιακών αποτελεσμάτων, πλειστους συναντῶ επικριτάς. Έξ Ισου πολλοί, έν τούτοις, είναι και οι ύπερμαχοι τοϋ θεσμοϋ. Κατωτέρω, εκτίθενται, συνοπτικώς, τά έκατέρωθεν προβαλλόμενα επιχειρήματα.

Υπέρ των διασκέψεων :

α) Η καθιέρωσις και διατήρησις τακτικών και συχνών δρομολογιών άποτελεί παράγοντα, πρωταρχικής σημασίας διά τήν ανάπτυξιν τοϋ διεθνoϋ έμπορίου. Άνευ των διασκέψεων, ό ανταγωνισμός θα ήτο άπεριόριστος και έξοντωτικός, έν τοιαύτη δέ περιπτώσει, θα άπέβαινε προβληματική ή σταθερά έξυπνρήτησις δρομολογιών της άπαραϊτήτου πυκνότητοϋ.

β) Η σταθερότης των ναύλων, έξασφαλίζουσα τήν έξυπνρήτησιν των διατιθεμένων μεγάλων κεφαλαίων και τήν εις εύλογον χρόνον άπόσβεσιν αυτών, διευκολύνει τήν ανανέωσιν και βελτίωσιν τοϋ πλωτοϋ ύλικoϋ και τήν χρησιμοποίησιν ύψηλών ταχυτήτων, αίτινες συνεπάγονται ύψηλόν ναυπηγικόν κόστος και ηύξημέναϋ δαπάναϋ διά καύσιμα κλπ. Άντιθέτωϋ, μη ύπαρχουσών των διασκέψεων και της δι' αυτών παρεχομένης έγγυήσεωϋ σταθερότητοϋ των ναύλων θα ήτο προβληματική και πάντωϋ περιωρισμένη ή διάθεσις κεφαλαίων, μέ αποτέλεσμα τήν πτώσιν τοϋ ποιοτικοϋ επιπέδου των πλοίων και των παρ' αυτών παρεχομένων ύπηρεσιών, τοϋτο δέ θα ήτο επιζήμιον διά τό διεθνές έμπόριον, άφοϋ δέν θα ύπάρχουν τά κατάλληλα και άπαραϊτήτα εις ποιότητα και αριθμόν, διά τήν όμαλήν διακίνησιν του, πλοία.

γ) Αί διασκέψεις ρυθμίζουν τά δρομολόγια των πλοίων των, κατά τρόπον ώστε να έξυπνρετοϋνται, μέ πυκνότητα δρομολογιών άντίστοιχον πρόϋ τήν ύπαρχουσαν κίνησιν έμπορευμάτων, τόσον οι μεγάλοι λιμένες της περιοχής της, όσον και τό πλῆθος των μικρών τοιοϋτων. Οϋτω διευκολύνεται ή ανάπτυξις των διεθνών συναλλαγών, διά της δημιουργίαϋ νέων καταναλωτικών άγορών αλλά και διά της μειώσεωϋ τοϋ κόστους μεταφοράϋ μειοϋται και ή τιμή διαθέσεωϋ των φορτίων, συνεπεία άποφυγήϋ, μεταφορτώσεωϋ, καθυστερήσεωϋ αλλά και ζημιών. Τοιαύτη έξυπνρήτησις δέν θα ύπῆρχεν άνευ των διασκέψεων, διότι, ως

είναι εύλογον, αί έν έλευθέρω, μεταξύ των, συναγωνισμῶ έργαζόμε-
ναι έπιχειρήσεις, θά άπέφευγον τās προσεγγίσεις εις τούς μικρούς
λιμένας.

δ) Ἡ σταθερότης τῶν ναύλων εἶναι έπιθυμητή εις τούς φορτωτάς
καί συμφέρουσα εις αὐτούς, διότι δύνανται νά γνωρίσουν τās τιμάς
τῶν προϊόντων αὐτῶν εις τούς λιμένας προορισμοῦ καί νά ρυθμίζουν
άναλόγως τās συναλλαγάς των.

ε) Αἱ διασκέψεις διά τῆς κανονικότητος καί σταθερότητος τῶν
δρομολογίων τῶν πλοίων των, συνέβαλον εις τήν βαθμιαίαν έγκατά-
λειψιν τοῦ συστήματος τῆς περιοδικῆς άπασχολήσεως τῶν έργατῶν
τῶν λιμένων, ἡ όποία άπέτέλει, κατά τό παρελθόν, έν τῶν χειροτέ-
ρων γνωρισμάτων τῆς έκμεταλλεύσεως τῶν λιμένων όφειλόμενον εις
τήν τότε άστάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς καί έμπορευματικῆς κινήσεως.

στ) Δέν εὔσταθεῖ ό Ισχυρισμός ότι διά τῶν διασκέψεων έπιβάλ-
λεται εις τās μεταφοράς καθεστῶς μονοπωλίου, δοθέντος ότι αὐται
εις τās πλείστας περιπτώσεις έλέγχουν μόνον τούς ναύλους, όχι όμως
καί τήν προσφοράν χωρητικότητος έκ μέρους τῶν μετεχουσῶν εις αὐ-
τάς ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων, αἱ όποῖαι έπιδιώκουν έν άνταγωνισμῶ
μεταξύ των, νά έπιτύχουν τήν διά προσθήκης πλειόνων πλοίων των,
εύρυτέραν συμμετοχήν εις τήν έκμετάλλευσιν μιᾶς δρομολογιακῆς
γραμμῆς. Ἡ σταθερότης, όθεν, τῶν ναύλων, άποτελεσμα έχει οὐχί
μονοπωλιακά κέρδη, αλλά ύψηλόν βαθμόν πυκνότητος δρομολογίων,
έπ' όφελειᾶ τῶν φορτωτῶν.

Κατά τῶν διασκέψεων :

α) Οἱ ναῦλοι καθορίζονται μέ μόνον κριτήριον τά συμφέροντα
τῶν μετεχουσῶν τῆς conference έπιχειρήσεων, έρήμην τῶν φορτωτῶν
οἱ όποῖοι καλοῦνται νά καταβάλουν τούς ύψηλοῦς ναύλους καί τῶν
καταναλωτῶν, οἱ όποῖοι φέρουν τελικῶς τήν σχετικήν έπιβάρυνσιν.

β) Ἡ έξάλειψις τοῦ συναγωνισμοῦ έπί τῶν ναύλων, δημιουργεῖ
μονοπωλιακά άποτελέσματα εις βάρος τοῦ έξυπηρετουμένου έμπορίου,
διότι οἱ ναῦλοι όρίζονται εις πολύ ύψηλά επίπεδα. Ἐναγνwrίζεται πάν-
τως ότι έπί τῆς τάσεως ταύτης τῶν διασκέψεων, έπιδρά, μέχρι σημείου
τινος, άνασταλτικῶς, ἡ εις περίπτωσιν πολύ ύψηλῶν ναυτολογίων δημι-
ουργία εύκαιριῶν εἴτε πρός έγκατάστασιν νέας ανεξαρτήτου δρομο-
λογιακῆς γραμμῆς, εἴτε τήν προσωρινήν δρομολόγησιν εις τās γραμ-
μάς τῆς conference έλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, τά όποῖα θά ἦσαν
ικανά δι' άξιολόγου, αλλά οὐχί έπιζημίου δι' αὐτά, ύποβιβασμοῦ τῶν
ναύλων, νά άποσπάσουν ικανάς ποσότητας φορτίων καί νά προκαλέ-
σουν άντιπερισπασμόν, ύποχρεοῦντα τās διασκέψεις εις άναθεώρη-
σιν τῶν ναυτολογίων των.

Ἡ ἐπίδρασις τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν εἶναι ὄντως σημαντικὴ. Τὰ μεγάλα κέρδη τῶν πλοίων γραμμῶν δὲν προέρχονται μόνον ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν μικρομερίδων φορτίων. Στηρίζονται, κατὰ μέγαν βαθμὸν, εἰς τοὺς ναύλους τῶν φορτίων τῶν προσφερομένων εἰς μεγάλας σχετικῶς ποσότητος. Ἀλλὰ τὰ φορτία ταῦτα, εἶναι ἐπόμενον νὰ ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, ὅταν οἱ ναῦλοι τῶν conferences εἶναι ὑπερβαλλόντως ὑψηλοί. Ἡ ἐπέμβασις, ἄλλως τε, αὕτη τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ πλοίου γραμμῆς ὀφείλεται ὄχι μόνον εἰς τὴν, φυσικὴν ἄλλως τε, ἐπιθυμίαν τῶν πλοιοκτητῶν τῶν tramp ὅπως ἐκμεταλλεθοῦν τὴν διδομένην εἰς αὐτοὺς εὐνοϊκὴν εὐκαιρίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀντίδρασιν τῶν μεγάλων φορτωτῶν, ἐκδηλουμένην διὰ τῆς παρ' αὐτῶν ναυλώσεως ἐλευθέρων φορτηγῶν πρὸς μεταφορὰν τῶν φορτίων των.

γ) Αἱ διασκέψεις κατηγοροῦνται ὅτι εἰς ἱκανὰς περιπτώσεις, ἐχρησιμοποιήθησαν ὡς μέσα ἀσκήσεως ἐξαπλωτικῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς τῶν χωρῶν, τὴν σημαίαν τῶν ὁποίων ἔχουν τὰ πλοῖα τῶν μετεχουσῶν ἐπιχειρήσεων καὶ εἰς βάρος χωρῶν μὴ μετεχουσῶν. Τοιαῦται κατηγορίαι διετυπώθησαν κατὰ τὸ παρελθόν, ἰδίως ἐκ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν, ὑποστηριζάντων εἰς πλείστας περιπτώσεις, ὅτι αἱ εὐρωπαϊκαὶ διασκέψεις ποικιλοτρόπως ἠνθούουν τοὺς Εὐρωπαίους φορτωτὰς καὶ συνεπῶς τὰ εὐρωπαϊκὰ προϊόντα, εἴτε διὰ προτιμήσεως των εἰς τὰς φορτώσεις, εἴτε καὶ διὰ καθορισμοῦ εὐνοϊκωτέρων δι' αὐτοὺς ναυλογιῶν. Ἡ ἀκρίβεια τῶν αἰτιάσεων τούτων, βεβαίως ἀμφισβητεῖται. Ὑποστηρίζεται, πράγματι, ὅτι θὰ ἦτο τοῦλάχιστον παράξενος ἡ ὑπόθεσις ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δρομολογοῦν μὲν τὰ πλοῖα των μεταξὺ λιμένων, καταβάλλουν ὅμως, πρὸς ἰδίαν αὐτῶν ζημίαν, πᾶσαν προσπάθειαν πρὸς περιορισμὸν τῶν ἐκ τῶν ξένων χωρῶν φορτώσεων, ἐργαζόμενοι οὕτω, ἐφ' ὠφελείᾳ τῶν ὁμοεθνῶν των ἐξαγωγέων, ἀλλὰ ἐπὶ προφανεῖ τῶν ἐπιχειρήσεων των ζημίᾳ.

δ) Τὸ σπουδαιότερον κατὰ τῶν διασκέψεων ἐπιχείρημα, ἀνάγεται εἰς τὴν προσπάθειάν των πρὸς ἐξάλειψιν παντὸς συναγωνισμοῦ καὶ ἀποκλεισμοῦ τῆς δυνατότητος ἐγκαταστάσεως ἄλλων ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν δρομολογιακᾶς γραμμᾶς. Πράγματι, μεταξὺ τῶν βασικῶν σκοπῶν αὐτῶν, περιλαμβάνεται ὡς εἶδομεν, ἡ λήψις μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ ἐκ μέρους ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μὴ μετεχουσῶν εἰς αὐτάς. Ἐν ἄλλοις λόγοις, ὁ ἀποπειρώμενος νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὰς παρὰ τῶν διασκέψεων ἐξυπηρετουμένης γραμμᾶς, ἀντιμετωπίζει συλλογικὴν, ὀργανωμένην, σφοδρὰν καὶ πείσμονα τὴν ἀντίδρασιν καὶ πρέπει νὰ εἶναι πολὺ ἰσχυ-

ρός διά νά μήν καμφθη και νά κατορθώση νά επιτύχη συμβιβαστικόν και Ικανοποιητικόν δι' αυτόν τερματισμόν τοῦ πολέμου τούτου.

Ὅσονδήποτε σοβαρά και ἐάν εἶναι τὰ κατά τῶν διασκέψεων ἐπιχειρήματα, αἱ εἰδικαί συνθήκαι ὑπό τὰς ὁποίας διεξάγεται ἡ ναυτιλιακή ἐπιχείρησις ἢ ἐξυπηρετοῦσα τακτικάς δρομολογιακάς γραμμάς και αἱ μεγάλαι ὑποχρεώσεις, μέ τὰς ὁποίας αὕτη εἶναι βεβαρυμένη, καθιστοῦν ἀπαραίτητον τήν ὑπαρξιν ἐνός συστήματος, διά τοῦ ὁποίου θά ἐξασφαλισθῇ ἡ κανονικότης ἐξυπηρετήσεως τῶν διαφόρων ὑπερωκεανείων γραμμῶν πρὸς ὄφελος τοῦ διεθνούς ἐμπορίου και ἡ οἰκονομική ἀπόδοσις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐν συνδυασμῶ πρὸς προστασίαν τῶν νομίμων συμφερόντων τῶν φορτωτῶν ἀπό τὰς συνεπειάς τῶν μονοπωλιακῶν τάσεων τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων, δεδομένου δέ ὅτι ἡ συνίερευσε ἀποτελεῖ πρακτικὴν, ἀπό πολλοῦ διεθνῶς καθιερωμένην, ἔχει γίνει πλέον δεκτὴ ὡς θεσμός ἀπαραίτητος, παρὰ τὰ μειονεκτήματά του, τὰ ὁποία ἄλλωστε δύνανται νά περιορισθοῦν.

Αἱ διασκέψεις εἶναι θεσμός εἰσαχθεὶς και καθιερωθεὶς ὑπό τῆς Μ. Βρεταννίας ἀρχικῶς, υλοθετηθεὶς δέ ὑπό τῶν λοιπῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Δ. Εὐρώπης, αἱ ναυτιλῖαι τῶν ὁποίων ἐγκοίρως περιληφθεῖσαι εἰς τὰς διασκέψεις, ἀπολαμβάνουν ἔκτοτε τὰ ἐκ τῆς λειτουργίας αὐτῶν ἀπορρέοντα πλεονεκτήματα. Εἶναι φυσικόν ὅθεν ὅτι ἀπολαμβάνει τῆς πλήρους ὑποστηρίξεως αὐτῶν και θά ἡδύνατό τις νά διακινδυνεύσῃ τήν γνώμην ὅτι αἱ κατά καιροὺς γενόμεναι ἐν Μ. Βρεταννίᾳ ἔρευναι ἐπὶ τῆς λειτουργίας τοῦ θεσμοῦ, μόνον σκοπὸν εἶχον νά ἐπιβεβαιώσουν τήν περὶ πλήρους χρησιμότητος αὐτοῦ και τοῦ συστήματος *Deferred Rebates* ἢ τοῦ *Dual System* Βρεταννικὴν ἀποψιν, πλαισιωμένην διά τινος ἐπιχειρηματολογίας.

Δὲν συνέβη, ἐν τούτοις, τὸ αὐτό, εἰς ἄλλας χώρας αἱ ναυτιλῖαι τῶν ὁποίων εὐρισκόμεναι ἐν ἀναπτύξει, παρεμποδίζονται εἰς τὴν προσπάθειάν των πρὸς ἐγκατάστασιν δρομολογιακῶν γραμμῶν, ἔστω και ἐάν αὗται προορίζονται νά ἐξυπηρετήσουν τὸ ἐθνικόν, τῶν χωρῶν των ἐμπόριον. Ἡ ἀντίδρασις τῶν χωρῶν αὐτῶν, στρέφεται ὄχι κατά τοῦ θεσμοῦ τῶν διασκέψεων, ὅστις κρίνεται παρ' ὄλων ἀπαραίτητος, ἀλλὰ κατά τῶν περιοριστικῶν μονοπωλιακῶν μεθόδων τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπό τῶν διασκέψεων. Οὕτω εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας, τὸ σύστημα τῶν «*Deferred Rebates*» ἔχει ἤδη ἀπό τοῦ 1916 κηρυχθῆ ἀπηγορευμένον, ὡς ἐπίσης ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις «*Fighting Ship*», ἢ ἄρνησις ἀποδοχῆς φορτίου τινος ἐφ' ὅσον ὑπάρχει διαθέσιμος χώρος ἢ ἡ χρησιμοποίησις μέσων συνιστῶντων διάκρισιν εἰς βάρος φορτωτοῦ τινος, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι οὗτος ἐχρησιμοποίησε τὰς ὑπηρεσίας ἄλ-

λου μεταφορέως κλπ., ενώ έξ ἄλλου ἐπιβάλλεται ἔλεγχος ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν διασκέψεων καὶ ἀπαιτεῖται ἔγκρισις αὐτῶν καὶ τῶν περὶ ναυτολογίων κλπ. ἀποφάσεων αὐτῶν παρὰ τοῦ Federal Maritime Board¹¹. Τὸ Dual System κριθέν νόμιμον ὑπὸ τῶν Ἀμερικανικῶν Ἀρχῶν, καὶ ἐπὶ μακρὸν ἐφαρμοσθέν, συνήνησε πείσμονα τὴν ἀντίδρασιν Ἀμερικανικῶν Ἐταιριῶν, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὴν μεγάλην ναυτιλιακὴν ἔταιρίαν Isbrandtsen Co Inc., ἡ ὁποία διεξήγαγε μακρὸν δικαστικὸν ἀγῶνα κατ' αὐτοῦ, ἐπιτυχοῦσα μόλις προσφάτως τὴν ἔκδοσιν ἀποφάσεως τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἡν. Πολιτειῶν κηρυσσοῦσης αὐτὸ παράνομον¹².

Ἡ Ἑλλάς ὁμοίαν ἀντιμετωπίζουσα κατάστασιν, περιέλαβε διατάξεις εἰς τὴν περὶ ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν νομοθεσίαν, θεσπιζούσας ἀπαγορεύσεις παρεμφερεῖς πρὸς τὰς ἀνωτέρω μνημονευθείσας ὡς πρὸς τὰς Ἡν. Πολιτείας, ἐπὶ σκοπῶ προστασίας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς, ἀπὸ τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν διασκέψεων. Παρὰ ταῦτα σπανίως μέχρι τοῦδε τὰ Ἑλληνικά πλοῖα μετέσχον εἰς τὰς πρὸς τὴν Μ. Βρεταννίαν μεταφορὰς ἑλληνικῶν προϊόντων, ἐξακολουθοῦν δὲ μετὰ εικοσιπενταετίαν περίπου ἀπὸ τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς γραμμῆς Β.Α. Εὐρώπης - Ἀγγλίας νὰ ἀντιμετωπίζουν τὴν πίεσιν τῆς ὑπὸ τῶν Βρεταννῶν ἐλεγχομένης conference Ἀγγλίας.

5. Σύγχρονος μορφή τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.—Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία δὲν εἶναι εἰθισμένη εἰς ἀποτόμους μεταβολάς. Περὶσσότερον εἰς αὐτὴν ἢ εἰς οἰονδήποτε ἄλλον κλάδον οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἡ συντηρητικότης ἔχει καλλιτέραν τὴν ἔκφρασιν. Κάθε μεταβολὴ εἰς τὰ ἀφορῶντα αὐτὴν καὶ ἰδίᾳ εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς ὀργάνωσιν, ἐπῆλθε βαθμιαίως καὶ μὲ τὴν πάροδον ἱκανοῦ ἐκάστοτε χρόνου. Παρὰ ταῦτα, ὁ παρατηρῶν τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ὅπως αὕτη ἐμφανίζεται σήμερον, εἶναι ἀδύνατον νὰ συλλάβῃ τὴν πλήρη εἰκόνα τῆς ἐπαναστάσεως, ἡ ὁποία ἔλαβε χώραν εἰς κάθε πλευράν τῆς βιομηχανίας κατὰ τὴν τελευταίαν ὀγδοηκονταετίαν καὶ ἰδιαίτερος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως χρησιμοποίησεως τοῦ πετρελαίου ὡς καυσίμου ὕλης διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων καὶ τῆς κατασκευῆς τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως χωρὶς νὰ ἀναδράμῃ εἰς τὰς πρώτας ἡμέρας ἐφαρμογῆς τοῦ

¹¹ Ἀρθρ. 14 καὶ ἐπόμενα τοῦ Public Law No 260 τῆς 7 Σεπτεμβρίου 1916 (Bl. «Laws Relating to Shipping and Merchant Marine» - U.S.A — Government Printing Office - 1951).

¹² Περὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ μακροῦ αὐτοῦ ἀγῶνος βλ. J. Latty «Traité d' Economie Maritime» - Tome II, σελῖς 434 - 436 καὶ Fairplay No 3908 καὶ 3909.

ατμού, τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ χάλυβος εἰς τὴν πρόωσιν καὶ κατασκευὴν τῶν πλοίων ἵνα συγκρίνη τὴν ἀπλὴν μορφήν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, μὲ τὸν πολὺπλοκον μηχανισμόν τὸν ὁποῖον ἐμφανίζει αὕτη σήμερον, ὅτε ἡ μεγάλη οἰκονομικὴ μονὰς ὑπὸ τὴν μορφήν τῆς συγχρόνου ἀνωνόμου ἐταιρίας ἢ ἐταιρίας περιωρισμένης εὐθύνης ἔχει ὑποκαταστήσει εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, τὴν μικράν, κατὰ τὸ πλεῖστον, προσωπικὴν ἐπιχείρησιν.

Ἡ μεταβολὴ αὕτη τῆς οἰκονομικῆς συγκροτήσεως τῆς διεθνoῦς ναυτιλίας, ἔφερε μεθ' ἑαυτῆς, τεραστίας οἰκονομικάς, ἀλλὰ καὶ ψυχολογικάς ἀκόμη συνεπειάς. Χάρις εἰς αὐτὴν, κατέστη δυνατὴ, ἡ εἰσαγωγή καὶ ταχεῖα παραδοχὴ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ὄρων καὶ κανονισμῶν ἐργασίας ὡς οἱ διεθνῶς σήμερον ἰσχύοντες, ἢ ἡ ἔκτασις τῆς παρεχομένης εἰς τὸν ναυτικόν προστασίας, ἐνῶ ἐξ ἄλλου, τὸ συναίσθημα τῆς εὐθύνης εἰς τὴν οὐρανὴν αὐτῆς μορφήν καὶ ἐκδήλωσιν, εἶναι κατὰ πολὺ περισσότερον ἀνεπτυγμένον εἰς τὸν ἐκπροσωποῦντα τὴν μεγάλην ἐπιχείρησιν ἢ τὸν μεμονωμένον μικρὸν ἐπιχειρηματίαν ὃ ὁποῖος εἰς τὸ στενὸν προσωπικόν του συμφέρον ἀποβλέπων, δὲν διστάζει ἐνίοτε νὰ μεταχειρισθῇ μεθόδους μὴ συναδούσας πάντοτε, πρὸς τὰς καλῶς ἐννοουμένας ὑποχρεώσεις του.

Ἡ οἰκονομικὴ συγκρότησις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, μολοντί παρουσιάζει γενικά τινα κοινὰ χαρακτηριστικά, διαφέρει μεγάλως κατὰ κλάδον δραστηριότητος προσαρμοζομένη πρὸς τὰς ἰδιαιτέρας συνθήκας ἐκάστου ἐξ αὐτῶν.

Ὅταν τις ἔχη ὑπ' ὄψιν τὰς συνθήκας τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων γραμμῶν, ἀντιλαμβάνεται εὐκόλως, ὅτι ἐκτεταμένη εἶναι ἡ ὀργάνωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τῆς μὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν γραμμῶν ἀσχολουμένης. Ἡ ἐξασφάλισις κανονικῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐξαγγελλομένων δρομολογίων, ἰδίᾳ ὅταν πρόκειται περὶ δρομολογιακῶν γραμμῶν ἐξυπηρετουσῶν ἐπιβάτας ἢ ποικιλίαν φορτίων, ἐπιτυγχάνεται μόνον διὰ τῆς ἐκτελέσεως ὄγκου ἐργασίας εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν λιμένα. Ἡ διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἀπαιτεῖ καὶ αὕτη ὀργάνωσιν, εἰδικευμένον προσωπικόν καὶ ἐγκαταστάσεις. Καὶ τοῦτο συμβαίνει ὄχι μόνον ὡς πρὸς τοὺς λιμένας ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ, ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τοὺς κυριωτέρους τοῦλάχιστον ἓκ τῶν ἐνδιαμέσων λιμένων προσεγγίσεως. Ἀπαραίτητος, ἐπομένως, εἶναι ἐπίσης ἡ ὑπαρξίς δικτύου ὑποκαταστημάτων, πρακτορείων, μονίμων καὶ περιοδεούντων ἀντιπροσώπων ἀσχολουμένων μὲ τὴν συγκέντρωσιν φορτίων κλπ. Παρουσιάζεται, ἐν ἄλλοις λόγοις, ἐνταῦθα, ἡ πλεον πολὺπλοκος μορφή μηχανισμοῦ τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ὡς αὕτη διεξάγεται σήμερον. Ἐπί

πλέον, ή τοιαύτη δαπανηρά οργάνωσις, περιλαμβανομένης και της κανονικής έκτελέσεως ικανοποιητικού αριθμού δρομολογίων, κατ' ανάγκην διατηρείται τόσοσιν εις περιόδους έντατικής κινήσεως, όσον και εις περιόδους έλλείψεως έργασιών — αι όποισι είναι τόσοσιν συχναι διά την ναυτιλιακήν επιχείρησιν — διότι άλλως ή επιχείρησις θά διεκινδύνευε τά ισχυρότερα εκ των εις την διάθεσιν της προς αντιμετώπιον του ανταγωνισμού των αντιπάλων της όπλα, την καλήν της, δηλαδή, φήμην και την έπαφήν της μετά των φορτωτών.

Ή επιχείρησις τακτικών γραμμών, απαιτεί, κατ' ακολουθίαν, μεγάλα κεφάλαια, τά όποια, κατά κανόνα, μόνον διά της μορφής της ανωνύμου εταιρίας δύνανται να συγκεντρωθώσι, πράγματι δέ, αντιπροσωπευτική έν προκειμένω οικονομική μονάς είναι ή σύγχρονος μεγάλη εταιρία μέ την εύρειαν έσωτερικήν οργάνωσιν, τό πολυάριθμον προσωπικόν, τάς μεγάλας εγκαταστάσεις ξηράς κλπ.

Τό έκτεταμένον της έσωτερικής οργάνωσεως της επιχειρήσεως και τό πολύπλοκον του μηχανισμού της, έν συνδυασμῶ προς την λίαν σταθεροποιημένην μορφήν της άπασχολήσεώς της και τόν όγκον της καθ' ήμέραν εργασίας, καθιστούν σκόπιμον άλλά και αναπόφευκτον την ιεραρχικήν οργάνωσιν της διευθύνσεως και τόν καταμερισμόν και κλιμάκωσιν δικαιοδοσίας και εύθύνης έν τη διοικήσει και διαχειρίσει της επιχειρήσεως. Βεβαίως ή εύθύνη του καθορισμού της γενικής πολιτικής και των κατευθύνσεων της επιχειρήσεως, ανήκει και έν προκειμένω εις τούς έλέγχοντας τό κεφάλαιον αύτης και φέροντας τόν επιχειρηματικόν κίνδυνον, άλλ' ή καθ' ήμέραν διεξαγωγή της εργασίας και ή αντιμετώπισις των ανακυπτόντων ζητημάτων αποβαίνει αδύνατος άνευ έξουσιοδοτήσεως αρμοδίων οργάνων προς ενέργειαν και λήψιν αποφάσεων. Όσον δέ εύρυτέρα είναι ή συγκρότησις της επιχειρήσεως και μεγαλύτερος ό αριθμός του προσωπικού τόν όποιον άπασχολεί, τόσοσιν περισσότερο κατάδηλος καθίσταται ή ανάγκη της όρθολογικής οργάνωσεως αύτης, επί σκοπῶ συντονισμού της εργασίας όλων και της δι' αύτης έπιτεύξεως του μεγίστου οικονομικού αποτελέσματος.

Ή σύγχρονος τάσις της δημιουργίας μεγάλων οικονομικών μονάδων εύρίσκει πλήρη την έκδήλωσιν της εις την βιομηχανίαν των θαλασσιών μεταφορών, ιδίαι δέ εις τόν τομέα των τακτικών γραμμών, όστις και έξ αύτης της οργάνωσεως του, απαιτεί την ύπαρξιν μεγάλων κεφαλαίων. Ό μικρός πλοιοκτήτης έξακολουθεϊ, βεβαίως, να ύπάρχη και να έμφανίζεται συνεχῶς επί σκηνης, αύτή δέ ή συνεχής ανανέωσις του επιχειρηματικού υλικού της ναυτιλίας, αποτελεί παράγοντα, επηρεάζοντα αποφασιστικῶς την πρόοδον της βιομηχανίας των

θαλασσιών μεταφορών, διότι οί νέοι επιχειρηματίαι, περισσότερον ἢ οί παλαιοί, εἶναι πρόθυμοι νά καινοτομήσουν, νά ἀκολουθήσουν νέας μεθόδους καλλιτέρας τῶν παλαιῶν. Ἡ φορὰ ἐν τούτοις τῶν πραγμάτων, τείνει εἰς τήν δημιουργίαν ἐπιχειρηματικῶν συγκροτημάτων ἐλεγχόντων, εἰς ἀρκετάς περιπτώσεις, ἑκατομμύρια τόννων. Ὑπολογίζεται ὅτι 34% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καί 53,8% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἀνήκον ἐν ἀρχῇ τοῦ 1955 εἰς 158 ναυτιλιακά συγκροτήματα, ἀντιπροσωπεύοντα μόνον 2.1% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων²¹.

Ἡ ἀνώνυμος ἐταιρία καί ἡ ἐταιρία περιορισμένης εὐθύνης, εἶναι ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι διευκολύνουν, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, τήν συγκέντρωσιν τῶν ἀπαιτουμένων, διὰ τήν μεγάλην ἐπιχείρησιν κεφαλαίων, διὰ τῆς ἀξιοποιήσεως καί τῶν μικρῶν ἀκόμη ἀποταμιεύσεων. Ἐντεθθεν ἡ τάσις πρὸς δημιουργίαν ἐπιχειρήσεων τῶν ὡς ἄνω ἐταιρικῶν μορφῶν, αἱ ὁποῖαι εὐχερῶς ἐλκύουν πρὸς ἑαυτάς τὸ κεφάλαιον, ἀφ' ἑνὸς διότι συνήθως ἀποδίδουν μέρισμα μεγαλύτερον τοῦ ἐπι δανείῳ τόκου, προσφέρουσαι οὕτω εὐνοϊκοὺς ὄρους τοποθετήσεως τῶν ἀποταμιεύσεων καί ἀφ' ἑτέρου, διὰ τὸν λόγον ὅτι καί εἰς περιπτώσιν ἀποτυχίας τῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ εὐθύνη ἐκάστου τῶν ἐταίρων

²¹ Ὑπολογισμὸς A. S. Svendsen (βλ. Sea Transport and Shipping Economics, σελ. 449) ἀναφερόμενος εἰς τὰ μὴ κρατικῆς ἰδιοκτησίας πλοῖα 100 κ.ο.χ. καί ἄνω, ἀποδίδει τὴν κατωτέρω εἰκόνα :

Ἐπιχειρήσεις κατέχουσαι	Φορτηγά - Μικτά Ἐπιβατηγά			Δεξαμενόπλοια			Σύνολον		
	Ἀριθμὸς		Ὅγκος εἰς χιλ. κ.ο.χ.	Ἀριθμὸς		Ὅγκος εἰς χιλ. κ.ο.χ.	Ἀριθμὸς		Ὅγκος εἰς χιλ. κ.ο.χ.
	Ἐπιχ.	πλοίων		Ἐπιχ.	πλοίων		Ἐπιχ.	πλοίων	
Ἐν πλοῖον	4595	4595	6786	479	479	2593	5074	5074	9379
μέχρι 10.000 κ.ο.χ.	1161	3830	3378	117	422	382	1278	4252	3760
μέχρι 25.000 κ.ο.χ.	388	2086	6379	97	286	1774	485	2372	8153
μέχρι 50.000 κ.ο.χ.	172	1415	5998	101	446	3574	273	1861	9571
μέχρις 100.000 κ.ο.χ.	97	1407	6777	73	540	4929	170	1947	11706
ἄνω 100.000 κ.ο.χ.	109	6646	39088	49	1288	11302	158	7934	50390
Σύνολον	6522	19979	68406	916	3461	24554	7438	23440	92959

τά συμφέροντά του εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν γραμμῶν μιᾶς γεωγραφικῆς περιοχῆς (λ.χ. τὸ Royal Mail τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἢ Cunard τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, ἢ Peninsular and Oriental τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς κλπ.) ὥστε οὐδὲν ἐξ αὐτῶν ἀνταγωνίζεται ἀπ' εὐθείας οἰοδῆποτε ἐκ τῶν ἄλλων, παραμένον ἀπερίσπαστον εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων. Ἡ τοιαύτη ἐπιχειρηματικὴ συγκέντρωσις, μολονότι ἀποτελοῦσα χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῆς ὀργανώσεως τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν, ἀπαντᾶται ὄχι μόνον εἰς αὐτὴν, ἀλλ', ὡς ἐξετέθη, εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν ἐν γένει¹⁸. Τὰ 80%, λ.χ. τῆς Ὀλλανδικῆς χωρητικότητος, ἐλέγχονται ὑπὸ ὀκτῶ μεγάλων ἐταιριῶν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου τέσσαρες Ἰαπωνικαὶ ἐταιρίαι ἐλέγχουν 280 πλοῖα 2.8 ἐκ. τόννων d.w.

Τὰ ἀνωτέρω δὲν ὑποδηλοῦν ὅτι ἀντιπροσωπευτικὴ μόνος εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, εἶναι ἡ μεγάλη ἐπιχείρησις. Ἀντιθέτως, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐμφανίζουσιν ὡς πρὸς τὸν τύπον καὶ τὴν ὀργάνωσιν αὐτῶν, μεγαλυτέραν ποικιλίαν ἀπὸ ὅ,τι οἱ πλείστοι ἄλλοι κλάδοι οἰκονομικῆς θράσεως—ἀπὸ τῆς συμπλοιοκτησίας ἐπὶ μικροῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, μέχρι τοῦ γιγαντιαίου συγκροτήματος ὡς τὰ προαναφερθέντα. Ἡ μεγάλη ἐπιχείρησις καὶ ἡ ἐπιχειρηματικὴ συγκέντρωσις μὲ τὰς μονοπωλιακὰς ἐπιδιώξεις των, συμβαδίζουν κυρίως πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τομέως τῶν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν καὶ εὐρίσκουν πρόσφορον ἔδαφος ἐφαρμογῆς εἰς αὐτάς, ὡς ἐκ τῆς μορφῆς τῆς οἰκονομικῆς των ὀργανώσεως.

Ἡ τάσις πρὸς δημιουργίαν μεγάλων ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπιχειρηματικὴν συγκέντρωσιν, ὀφείλεται γενικῶς, εἰς τὴν ἐπιδίωξιν ἀφ' ἐνός μὲν, τοῦ μικροτέρου δυνατοῦ κόστους κατὰ μονάδα παραγομένου ἔργου διὰ τῆς διεξαγωγῆς τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς μεγάλην κλίμακα, ἀφ' ἑτέρου δέ, τῆς μεγαλυτέρας ἀποτελεσματικότητος τῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τομέων τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν. Ἡ ἐπίτευξις τῶν ἀνωτέρω ἐπιδιώξεων, διευκολύνεται ἐκ τοῦ ὅτι τὸ μονοπῶλιον καὶ ἡ δι' αὐτοῦ ἐξασφαλιζομένη κανονικὴ ἀπόδοσις τῶν διατιθεμένων διὰ τὴν ἀπόκτησιν νέων πλοίων κεφαλαίων, διευκολύνει τὴν ναυπήγησιν καὶ δρομολόγησιν τῶν καταλλήλων, διὰ

¹⁸ Τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐπιχειρηματικῆς συγκεντρώσεως, ὑπὸ τὴν σύγχρονον αὐτῆς μορφήν, εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀπέτελες κατὰ τοὺς Βρεταννοὺς, ἡ προσπάθεια τῆς Ἀμερικανικῆς International Mercantile Company κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰῶνος, νὰ μονοπωλήσῃ τὰς συγκοινωνίας τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, διὰ τῆς ἐξαγορᾶς τῶν μετοχῶν πλείστων Ἀμερικανικῶν καὶ Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐν αἷς καὶ τῶν White Star, American and Red Star, Holland—America Line κ. ἄ.

τήν Ικανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου πλοίων, μέ ὅλα ἐκεῖνα τὰ χαρακτηριστικά, ἅτινα ὑποδηλοῦν ἠὺξημένον κόστος κατασκευῆς — μεγάλην ταχύτητα, ἀρτίαν ἐσωτερικὴν διαρρύθμισιν, ψυκτικούς χώρους, πλούσια εἰς ἀριθμὸν καὶ ἐπαρκῆ μέσα φορτοεκφορτώσεως κλπ. Ὑποστηρίζεται τουτέστιν, ὅτι τὰ ἐκ τῶν ὑψηλῶν καὶ σταθερῶν ναυολογιῶν καὶ τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν ἠὺξημένα κέρδη, ἀξιοποιοῦνται ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν, διότι διατίθενται πρὸς ναυπήγησιν καλλιτέρων τύπων πλοίων, προσέτι δέ, διὰ τὴν πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεγάλων διεθνῶν θαλασσιῶν ἀρτηριῶν. Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο, ζωηρῶς, ἐν τούτοις, ἀμφισβητεῖται, πρῶτον μὲν διότι ἡ ἐπιθυμητὴ ἐπάρκεια πυκνότητος δρομολογιῶν, οὐδέποτε ἐν τῇ πράξει ἐπιτυγχάνεται κατὰ τὰς περιόδους ἐντατικῶν ἐργασιῶν — ὅτε καὶ εἶναι, κατὰ κύριον λόγον ἀπαραίτητος — με ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν ἐργασίας διὰ τοὺς φορτωτὰς λόγω τῶν καθυστερήσεων εἰς τὰς φορτώσεις, δεῦτερον δέ διότι ἡ πέραν ὀρισμένων ὁρίων βελτίωσις τοῦ πλωτοῦ ὕλικου, εἶναι λίαν ἀμφίβολον ἐὰν συνεπάγεται διὰ τοὺς φορτωτὰς οἰκονομικά πλεονεκτήματα, ἀνάλογα εἰς σημασίαν πρὸς τὰς ἐπιβαλλομένας εἰς αὐτοὺς οἰκονομικὰς θυσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΔΙ' ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

1. Ἐλεύθερα φορηγὰ πλοῖα.—Τὰ πλοῖα ταῦτα ἔχουν νὰ ἐκπληρώσουν τὸν ρόλον τοῦ εὐθηνότερου μεταφορικοῦ μέσου, δοθέντος ὅτι προορίζονται νὰ μεταφέρουν ὁμοειδῆ φορτία εὐτελεῖ ἔχοντα τὴν ἀξίαν. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο, πρέπει αἱ δαπάναι τῆς ἐκμεταλλεύσεως των, νὰ διατηροῦνται εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ἡ ἱκανοποίησις τῆς ἐπιδιώξεως ταύτης, ὑποβοηθεῖται διὰ τοῦ χαμηλοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τοῦ πλοίου γραμμῆς, κόστους ναυπηγήσεως. Τὸ πλοῖον γραμμῆς, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἀντιπάλων του, πρέπει νὰ συγκεντρῶνῃ, ἔναντι ἐκείνων, προσόντα τὰ ὅποια μόνον διὰ μεγάλης ἐπιβαρύνσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους (μεγαλυτέρα ταχύτης, ἐκτεταμένη ἐσωτερικὴ διασκευὴ, ἐγκατάστασις ψυκτικῶν χώρων, συστήματα ἀερισμοῦ¹ φορτίων, περισσότερα καὶ ἰσχυρότερα φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα κλπ.), ἐξασφαλίζονται. Τὸ ἐλεύθερον πλοῖον, ἀκόμη καὶ τὸ πλέον σύγχρονον, ἔχει τὴν κατασκευὴν ἀπλουστέραν ἀπὸ τὴν τοῦ πλοίου γραμμῆς καὶ ἐπομένως ὀλιγώτερον δαπανηράν.

Γνωρίζομεν ὅπωςδήποτε ¹ ὅτι τὰ χαρακτηριστικά τῆς κατασκευῆς, δὲν εἶναι, τὰ ἀποδίδοντα τὴν ἔννοιαν τοῦ πλοίου tramp—τοῦ ἐλεύθερου φορηγοῦ πλοίου. Ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ φορηγοῦ πλοίου γραμμῆς, οὕτω καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐλεύθερου φορηγοῦ πλοίου τὰ χαρακτηριστικά του εὗρηνται εἰς τὸν τρόπον καὶ τὰς συνθήκας τῆς ἀπασχολήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ, δὲν ὀφίσταται δὲ καθωρισμένος καὶ γενικῶς παραδεδεγμένος προσδιορισμὸς τῆς ἐννοίας αὐτοῦ. Δύναται, ἐν τούτοις, νὰ ὑποστηρίξῃ τις ὅτι tramp εἶναι τὸ πλοῖον ἐκεῖνο, τὸ μὴ ἐξειδικευμένης κατασκευῆς, τὸ ὅποιον

¹ Βλ. ἄνωτέρω σελ. 96 ἐπ.

δὲν ἀπασχολεῖται εἰς συγκεκριμένην τινα δρομολογιακὴν γραμμὴν, ἢ εἰς τὰς μεταφορὰς συγκεκριμένου τινος, πάντοτε τοῦ αὐτοῦ, φορτίου, ἀλλὰ μεταφέρει τὸ οἰονδήποτε κατάλληλον φορτίον, τὸ διατιθέμενον ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ, μεταξύ οἰονδήποτε λιμένων, ἐφ' ὅσον ἡ μεταφορὰ αὕτη κρίνεται συμφέρουσα¹. Πολλάκις ὁ λιμὴν προορισμοῦ ὀρίζεται ἐνῶ τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῶ, οὐχὶ δὲ σπανίως ἀλλάσσει.

Χαρακτηριστικά, ὅθεν, στοιχεῖα τῆς ἐννοίας τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου εἶναι ὅτι :

α) Δὲν ὑπάρχει συγκεκριμένον, προκαθορισμένον δρομολόγιον, πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπὸ τοῦ πλοίου.

β) Εἰς πολλὰς περιπτώσεις δὲν εἶναι γνωστός, κατὰ τὴν φόρτωσιν οὐδὲ ὁ συγκεκριμένος λιμὴν ἐκφορτώσεως, ὀριζόμενος ὀλίγον πρὸ τοῦ κατάπλου ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ.

γ) Τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἀσχοληθῇ εἰς τὴν μεταφορὰν οἰουδήποτε καταλλήλου φορτίου, τὸ ὁποῖον ὁ ναυλωτὴς ἔχει πρὸς φόρτωσιν. Συνήθως μεταφέρει ὁμοειδῆ φορτία, οὐχὶ σπανίως ὅμως οἱ φορτωταὶ τὸ χρησιμοποιοῦν διὰ μεταφορὰν γενικῶν φορτίων ἐπίσης.

δ) Τὸ φορτίον ἐξευρίσκει ὁ φορτωτὴς, τοῦ πλοίου οὐδεμίαν σχετικὴν εὐθύνην ἔχοντος, δικαιουμένου δὲ εἰς εἴσπραξιν τοῦ συμφωνηθέντος ναύλου, δι' ὀλόκληρον τὴν δηλωθεῖσαν ποσότητα.

ε) Ἀστάθεια ἀπασχολήσεως.

Ἡ ἀστάθεια τῆς ἐργασίας ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας. Αἱ οἰκονομικαὶ διακυμάνσεις ἔχουν ἄμεσον τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐπι τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς. Ἐξ ἄλλου τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον, ἀναζητεῖ τὸ φορτίον του εἰς τὰ ἀνά τὸν κόσμον μεγάλα κέντρα παραγωγῆς γεωργικῶν προϊόντων, στερεῶν καυσίμων, μεταλλευμάτων καὶ ἄλλων πρώτων ὑλών, διὰ νὰ τὸ μεταφέρῃ εἰς τὸν οἰονδήποτε προορισμόν². Δὲν εἶναι σὺνηθες νὰ ἐργάζεται εἰς πλείονα ταξείδια μεταξύ τῶν αὐτῶν λιμένων, τὸ ἀντίθετον δὲ συμβαίνει μόνον ἐὰν ἔχη χρονοναυλωθῇ εἰς ἐταιρίαν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς κάλυψιν ἐκτάκτων ἀναγκῶν τῆς ἢ ἐὰν ἐπιτύχη ναύλων διὰ συνεχῆ ταξείδια. Ἡ ἀνάγκη τῆς μεταβολῆς τῶν τομέων ἀπασχολήσεώς του, ἐπιτείνεται ἐκ τῆς περιοδικότητος τῶν μεταφορῶν, τῶν

¹ Περὶ τῶν διαφορῶν ὀρισμῶν τῆς ἐννοίας τοῦ tramp. Βλ. «Tramp Shipping» by Fr. Pissier — Βρέμη 1957.

² Ὑπὸ εὐρυτέραν ἑννοίαν, εἰς τὴν ἐλευθέρου φορτηγὸν ναυτιλίαν, καταλέγονται ἐπίσης τὰ δεξαμενόπλοια τὰ ἐλευθέρως ναυλωτόμενα πρὸς ἐκτέλεσιν διαφορῶν μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων.

δημητριακῶν κυρίως, ἀλλὰ καὶ τῶν γαιανθράκων, ἀκόμη δὲ τῶν σιδηρομεταλλευμάτων καὶ τῆς ξυλίας, τῶν φορτίων δηλαδή ἅτινα εὐρίσκονται ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ἀγαθῶν, ἀποτελοῦντων τὸ ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος αὐτοῦ.

Ὡς εἶναι εὐνόητον, ὁ ὄγκος τῶν πρὸς ἐξαγωγήν ἢ εἰσαγωγήν, εἰς δεδομένην χώραν ἢ περιοχὴν, φορτίων, ποικίλλει κατὰ ἐποχὴν καὶ εἶναι ἰδιαίτερος μέγας, ἀμέσως μετὰ τὴν συγκομιδὴν τῶν ἐξαγωγικῶν χωρῶν, μίαν δὲ τῶν βασικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ὑπὸ τῆς ἐλευθέρως φορτηγοῦ ναυτιλίας παρεχομένων εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ἀποτελεῖ ἡ ἱκανοποίησις ἐκάστοτε τῶν εἰς χωρητικότητα ἀναγκῶν τούτων. Ἡ περιοδικότης τῆς συγκομιδῆς τῶν γεωργικῶν προϊόντων καὶ συνεπῶς καὶ τῶν διαφόρων παραγωγικῶν κέντρων μεταφορῶν, εἶναι βασικῆς σπουδαιότητος διὰ τὴν ἐλευθέρως φορτηγὸν ναυτιλίαν, διότι διὰ τῆς μετακινήσεως, κατὰ ἐποχάς, τῆς χωρητικότητος, ἀπὸ τῆς μίως περιοχῆς εἰς τὴν ἄλλην, ἐξασφαλίζεται ἡ ἀπασχόλησις τῶν πλοίων καθ' ἄλλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους. Ὅταν ὁ ὄγκος τῶν φορτώσεων ἐκ τινος περιοχῆς ἀρχίξῃ νὰ μειοῦται, ἡ συγκομιδὴ εὐρίσκεται ἀκριβῶς εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς εἰς ἄλλην περιοχὴν τῆς ὕδρωγειοῦ, δημιουργουμένων οὕτω νέων δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως χωρητικότητος¹.

¹ Ἡ φαινομενικῶς, ἐν τούτοις, ἀνευ προγράμματος περιπλάνησις τοῦ ἐλευθέρως φορτηγοῦ, εἰς τὴν πραγματικότητα σχεδιάζεται καὶ ὀργανοῦται μὲ τὴν μεγαλύτεραν προσοχὴν καὶ διορατικότητά. Βεβαίως ἕνα οἰονδήποτε φορτίον εἶναι πάντοτε ἐπιθυμητόν, ἀλλὰ πάντως φορτία τιὰ εἶναι περισσότερον ἐπιθυμητὰ ἀπὸ ἄλλα, ὄχι μόνον διαφόρου εἶδους, ἀλλὰ καὶ τοῦ αὐτοῦ εἶδους, διαφορετικοῦ ὅμως προορισμοῦ καὶ προελεύσεως. Βασικὴν ἐπιδίωξιν διὰ τὸν πλοιοκτῆτην, ἀποτελεῖ ἡ ἐξεύρεσις φορτίου διὰ προορισμὸν ἀπὸ οὗτου ἐλπίζεται ἡ ὑπαρξίς δυνατότητος παραλαβῆς ἑτέρου. Εἶναι δυνατὸν, ἐπὶ παραδείγματι, νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ καύλωσις ἐνὸς ἐλευθέρως φορτηγοῦ ἀπὸ Β. Ἀφρικῆς εἰς Ἡν. Πολιτείαν διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος, ἐκείθεν γαιάνθρακος διὰ Ν. Ἀμερικὴν καὶ περαιτέρω, σιτηρῶν ἐξ Ἀργεντινῆς διὰ ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην οὗτου δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν ἐπιβίβες ἐξεύρεσεως ἑτέρου φορτίου λ.χ. σιδηρομεταλλεύματος ἐξ Ἰσπανίας δι' Ἡν. Πολιτείαν, ὁπόθεν ἡ ἐξεύρεσις ἄλλου φορτίου κρίνεται πάντοτε εὐχερῆς. Ἐν τῇ πράξει, αἱ ἀνωτέρω κινήσεις τοῦ πλοίου δὲν καινίζονται χρονικῶς ὡς ἀνωτέρω διεγράφησαν, ἀλλ' ὁ πλοιοκτῆτης ἢ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου, ὑπολογίζων τὰ ἀναγκαζοῦντα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐκάστου ταξιδίου χρονικὰ διαστήματα προσπαθεῖ νὰ ἐπιτύχῃ προκαταβολικῶς τὸν συνδυασμὸν δλων αὐτῶν τῶν ναυλώσεων, ὥστε νὰ ἔχῃ ἐξησφαλισμένην τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ πλοίου του ἐπ' ἀρκετὸν διάστημα.

Τὸ ἀνωτέρω δοθέν πρόχειρον παράδειγμα, ἀφορᾷ τὴν περίπτωσιν μεμονωμένου πλοίου. Ἐν τῇ πράξει, σινηθεστέρα εἶναι ἡ περίπτωσις πλοιοκτητῶν ἢ ἐφοπλιστικῶν γραφείων, ἐχόντων ἢ διαχειριζομένων μεγάλων ἀριθμῶν πλοίων, ἐν οἷς καὶ πολλὰ ἀνήκοντα εἰς μεμονωμένους πλοιοκτῆτας. Τὸ σύνολον λ.χ. τῆς ἑλληνικῆς χωρητικότητος ἐλευθέρως φορτηγῶν, ἐκπροσωποῦν ἐν Λονδίῳ καὶ Νέῳ Ἰόρκῳ ὀλιγόριθμος μεγάλα Ἑλληνικά γραφεῖα, ἐλέγχοντα, εἰς τινος περιπτώσεις, ἑκατοντάδας χιλιάδων τόνων πλοίων. Τὰ ἐφοπλιστικά ταῦτα γραφεῖα, τὰ ὅποια ἐνεργοῦν ὡς ναυλομεστῆαι, ἔχουν τὸ

Ἡ ζήτησις, ἐπομένως καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν γοιανθράκων, ἐμφανίζουσι ἐπίσης διακυμάνσεις ἐποχιακὰς καὶ εἶναι μεγαλύτεραι ἐπὶ τῇ ἐλεύσει τῆς χειμερινῆς περιόδου. Ἐποχιακαὶ εἶναι, ὡσοῦτως, αἱ μεταφοραὶ σιδηρομεταλλευμάτων τοῦ Λαμπραντόρ ὡς καὶ αἱ μεταφοραὶ ξυλείας ἐκ πλείστων κέντρων ἐξαγωγῆς, λόγῳ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν λιμένων ἐξαγωγῆς ὑπὸ τῶν πάγων κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει καὶ ὡς πρὸς τὰς ἐξαγωγὰς δημητριακῶν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ St. Lawrence τοῦ Καναδά.

Τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον ἀντιπροσωπεύει εἰσέτι πρὸς τὸν 19%, περίπου * τῆς χωρητικότητος τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας καὶ ἡ μέση χωρητικότης τῶν tramps εἶναι μικροτέρα τῆς τῶν ἐπιβατηγῶν ἢ τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν ἢ τῶν δεξαμενοπλοίων **. Τὸ γεγονός, συνεπῶς, ὅτι τὰ tramps εἶναι τόσο πολυάριθμα καὶ ὅτι εὐρίσκουσι τὴν ἀπασχόλησίν των εἰς πληθύν μεταφορῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ὅτι αἱ πλοιοκτῆται εἶναι ἐπίσης πολυάριθμοι, καθιστᾷ ἀδύνατον κάθε ἄλλην βᾶσιν διεξαγωγῆς τοῦ μεταξύ των συναγωνισμοῦ, πλην τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐπὶ τοῦ ναύλου. Οἰανδήποτε, ἐθνικότητα καὶ ἐὰν ἔχη ὁ ναυλωτής, εἶναι λίαν ἀμφίβολον, ἂν μὴ παντελῶς ἀπραγματοποιήθων, ὅτι θὰ προτιμήσῃ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς του, ἄλλο πλοῖον ἀπὸ ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον θὰ προσφέρῃ εἰς αὐτόν, τὸν εὐθηνότερον ναύλον, ἐνῶ τοῦτο δὲν συμβαίνει εἰς τὰς διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μεταφορᾶς. Ἡ διαπίστωσις αὕτη, ἔχει ἰδιαιτέραν σημασίαν, διὰ τὰ πλοῖα τῶν σημαίων ἐκείνων, τῶν ὁποίων τὸ ἐπίπεδον τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως εἶναι ὑψηλόν. Εἶναι φανερόν ὅτι ἡ διατήρησις μεγάλου στόλου ἐλευθέρων φορτηγῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινος ἐξαρτᾶται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τὴν ἰκανότητα τῆς χώρας ταύτης ὅπως διατηρήσῃ τὰς δαπάνας καὶ τὰς συνθήκας ἐν γένει ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς, εἰς ἐπίπεδα εὐνοικώτερα ἐκείνων τῶν ὁποίων ἀπολαμβάνουν τὰ πλοῖα τῶν ἀνταγωνιζομένων αὐτὴν χωρῶν. Ἡ ἐλευθέρη φορτηγὸς ναυτιλία, εἶναι, ἐν συμπεράσματι, βιομηχανία διεθνῆς, ὑποκειμένη εἰς ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν καὶ στηριζομένη διὰ τὴν ἀπασχόλη-

πλεονέκτημα νὰ ἀποδέχονται οἰανδήποτε συμφέρουσαν περίπτωσιν ναυλώσεως, χωρὶς νὰ προσδιορίζουν ἀμέσως τὸ ὄνομα τοῦ προσφερομένου πλοίου, ἵνα βάσιν τῆς ὀλης εἰς χεῖρας των ἐργασίας καὶ τῆς θέσεως τῶν παρ' αὐτῶν ἐλεγχομένων πλοίων, καθορίζουν ἐκάστοτε τὸ μέλλον νὰ ἐκτελέσῃ τὴν συγκεκριμένην μεταφορὰν πλοῖον, τὸ ὁποῖον πάντως δέον νὰ καλύπτῃ τὰ δοθέντα εἰς τὸν ναυλωτὴν χαρακτηριστικὰ χωρητικότητος, χρόνου ἐτοιμότητος κλπ.

* Βλ. Fr. Fisser «Tramp Shipping» Bremen 1938, σελ. 21 καὶ 214.

** Βλέπε ἄνωτέρω σελ. 69 ἑπ.

σίν της, όχι τόσον εις τήν σημαίαν τήν ὁποίαν φέρει, ὅσον εις τὸ προσφερόμενον εις τὸν φορτωτὴν κόστος μεταφορᾶς.

Ἐν ὄψει τῶν ἐν τοῖς προηγουμένοις ἐκτεθέντων, καθίσταται προφανές ὅτι ἡ ποντοπόρος ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία, ἀποτελεῖ ἕνα τῶν μᾶλλον πολυπλόκων τήν ὕψην κλάδων οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀπαιτοῦντα, ἀπὸ τὸν ἀσκοῦντα αὐτήν, ἐξειδικευμένας γνώσεις, πλουσίαν πείραν καὶ φυσικὰς ἱκανότητας οὐχὶ τὰς τυχοῦσας, διότι διὰ τήν ἐπιτυχὴ διεύθυνσίν της ἀπαιτοῦνται, τόλμη, εὐατροφία καὶ ἀποφασιστικότης.

Ὁ διαχειριζόμενος, πράγματι, τὸ σύγχρονον ἐλεύθερον φορτηγόν, δύναται νὰ ἐκμεταλλεῖται ἐπιτυχῶς τὸ πλοῖον του, μόνον ὅταν κατέχη τὰς βασικὰς τοῦλάχιστον γνώσεις εις ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς προωθηρίους μηχανάς, τὰ καύσιμα, τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου, τὰς ναυτικὰς ἀσφαλείας, τὰς εὐκολίας τῶν κυρίων ἀνὰ τὸν κόσμον λιμένων καὶ τὰς συνθήκας ἐργασίας ὡς καὶ τὸ κόστος χρησιμοποίησεως αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ πλείστα ὅσα ἀκόμη, παρεμφερῆ θέματα. Πρέπει νὰ εἶναι ἐνήμερος τῶν κρατουσῶν ἐκάστοτε εις τὰ διάφορα παραγωγικὰ καὶ καταναλωτικὰ κέντρα συνθηκῶν, νὰ παρακολουθῇ τὴν ὕψισταμένην προοπτικὴν ὡς πρὸς τὸν ὄγκον ἐσοδείας τῶν κυρίων γεωργικῶν προϊόντων, ἐν σχέσει μὲ τὰς προβλεπομένας ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως καὶ νὰ συναγάγῃ τὰ συμπεράσματά του ὡς πρὸς τὸν ὄγκον τῶν περιοδικῶν μεταφορῶν. Ἐν ἄλλοις λόγοις, πρέπει νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ γνωρίζῃ εις οἰανδήποτε στιγμήν, τὰς δυνατότητας τῆς ἀγορᾶς καὶ νὰ διεξαγάγῃ τὴν ἐργασίαν κατὰ τρόπον ὥστε τὰ πλοῖα του νὰ εὐρίσκωνται εις τὴν κατάλληλον στιγμήν ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχει ζήτησις χωρητικότητος, διότι μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ καλλίτερον διὰ τὴν ἐπιχειρήσιν του οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα. Ὁ ἰδιοκτῆτης καὶ διαχειριστὴς τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πρέπει, κατὰ ταῦτα, νὰ εἶναι πρόσωπον μὲ ποικιλομόρφους γνώσεις, ἐμπειρικὰς ἴσως, ἀλλὰ πλουσίας καὶ ἰδιότητος οὐχὶ τὰς τυχαίας. Ἡ εὐστροφία πνεύματος, ἡ τόλμη, ἡ ἀποφασιστικότης δὲν δύνανται νὰ λείπουν ἀπὸ αὐτόν, ἐὰν πρόκειται νὰ εἶναι ἐπιτυχής. Εἰς τὰς ἀνωτέρω χαρακτηριστικὰς ἰδιότητας, δύναται πιθανῶς νὰ εὐρεθῇ καὶ ἡ ἐξήγησις τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ Ἕλλην ἐφοπλιστὴς εἶναι ὁ ἐπιτυχέστερος ἐπιχειρηματίας εις τὸν τομέα τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, τόσον ἐπιτυχής, ὥστε νὰ ἔχη ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν του χωρητικότητα δώδεκα περίπου ἑκατομμυρίων τόννων καὶ μερικὰ ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα εις τὸν κόσμον.

Ὡς ἐκ τῶν συνθηκῶν ἀπασχολήσεώς της, ἡ μὲ τὰς ἐλευθέρου με-

ταφοράς ασχολουμένη ναυτιλιακή επιχείρησις, είναι δυνατόν να υπάρξη και να εργασθῆ ἀποδοτικῶς καὶ ἐάν ἔστω, ἐν μόνον πλοῖον διαθέτη. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς ὄχι μόνον ἡ τύχη ἐκάστου τῶν πλοίων τῆς εἶναι διάφορος ἀπὸ τὴν τῶν ἄλλων καὶ ἀνεξάρτητος ἐκείνης, ἀλλὰ δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἀκόμη καὶ ἕκαστον ταξειδιὸν ἀποτελεῖ, ἐν πολλοῖς, μίαν κεχωρισμένην, οἰκονομικὴν δρῶσιν, παράγουσαν ἴδιον οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα. Τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν, δὲν ἀπαιτεῖ πολὺπλοκὸν ὀργάνωσιν διοικήσεως, οὔτε πολυπληθὲς προσωπικὸν ἢ ἐγκαταστάσεις, οὔτε μόνιμον πρακτόρευσιν καὶ λοιπὰ παρόμοια χαρακτηριστικά τὰ ὁποῖα ἐπιβαρύνουν τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἰς περιόδους δὲ κρίσεως καὶ ἐλλείψεως ἐργασιῶν, παροπλίζεται περιοριζομένων τῶν δαπανῶν του εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἐν ἀναμονῇ καλλιτέρων ἡμερῶν. Τὰ κεφάλαια συνεπῶς, τὰ ἀναγκαιοῦντα διὰ τὴν ἀπόκτησιν καὶ ἐκμετάλλευσίν του, εἶναι συγκριτικῶς μικρά, διὰ τοῦτο καὶ ἀποτελεῖ τὸ ὀντικείμενον ἀπασχολήσεως κυρίως τῶν μικρῶς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐπιχειρήσεων. Τὸ γεγονός, ἐξ ἄλλου, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσίν του, περισσώτερον ἢ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην, εἶναι πλεονεκτικὴ ἢ ὑπαρξίς ἐνός ἰθύνοντος νοῦ, καθιστᾷ τὴν ἐκμετάλλευσίν του, ἰδιαιτέρως πρόσφορον διὰ τὴν προσωπικὴν ἐπιχείρησιν, ἢ ὁποῖα παρουσιάζει, ὑπὸ τοιαύτας προϋποθέσεις, σοβαρὰ πλεονεκτήματα, λόγῳ τοῦ ὅτι συνεπάγεται, κατὰ κανόνα, αὐτοπρῶσπον διεύθυνσιν τῶν ἐργασιῶν ὑπὸ τοῦ ἀσκοῦντος αὐτῶς καὶ ἐμφανίζει οἰκονομίαν δαπανῶν ἰδρύσεως, ὀργανώσεως, ἐγκαταστάσεως, διοικήσεως καὶ λειτουργίας ἐν σχέσει πρὸς οἰανδήποτε ἐταιρικῆς μορφῆς ἐπιχείρησιν.

Τὰ ἀνωτέρω δὲν σημαίνουν ὅτι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, ἔχουν τὴν μορφήν προσωπικῶν ἐπιχειρήσεων μόνον. Ἀντιθέτως τόσον ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ὅσον καὶ παρ' ἡμῖν, εὐρείαν ἔχει τὴν ἐφαρμογὴν παρ' αὐταῖς, ἡ ἀνώνυμος ἐταιρία καὶ ἡ ἐταιρία περιορισμένης εὐθύνης. Προκειμένου, ἐν τούτοις, περὶ τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων, δεόν νὰ σημειωθῆ ὅτι παρὰ τὴν ἐμφάνισιν τῶν ὡς ἀνωνύμων ἐταιριῶν ἢ περιορισμένης εὐθύνης ἐταιριῶν, ἐξακολουθοῦν αἱ πλείσται ἐξ αὐτῶν, νὰ εἶναι κατὰ βάσιν προσωπικαί, περιβληθεῖσαι τὴν μορφήν τῆς ἀνωνύμου ἐταιρίας, οὐχὶ τόσον πρὸς ἱκανοποίησιν οὐσιαστικῶν ἀναγκῶν ὀργανώσεως καὶ διεξαγωγῆς τῶν ἐργασιῶν αὐτῶν, οὐδέ πρὸς συγκέντρωσιν κεφαλαίων ἐξωθεν, ἀφοῦ τὸ σύνολον σχεδόν

ἰ Κατὰ τινὰ ὑπολογισμὸν, τὰ πάγια γενικά ἐξοδα τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, δὲν ὑπερβαίνουν ποσοστὸν 3,5% ἐπὶ τοῦ συνόλου, ἐνῶ προκειμένου περὶ πλοίων γραμμῶν, τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν κυμαίνεται μεταξύ 20-25%.

των μετοχών εύρισκονται εις χεῖρας ὀλίγων μόνον προσώπων, ἀλλὰ κυρίως ἐκ λόγων συνδεομένων πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς εὐθύνης τῶν μετόχων ἐκ τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ κινδύνου, ἢ τὴν ρύθμισιν τῶν φορολογικῶν ὑποχρεώσεων τῆς ἐπιχειρήσεως.

2. Περιορισμός τῆς ἐργασίας τῶν Tramps. — Ὅταν ὁ τύπος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου ἐδημιουργήθη εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς, κύριον προορισμὸν εἶχε νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς τότε τεραστίας μεταφορικὰς ἀνάγκας εἰς γαιάνθρακας καὶ δημητριακὰ, αἱ ὁποῖαι μάλιστα συνεδυάζοντο κατὰ τρόπον ἐξασφαλίζοντα, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, τὴν ἀπασχόλησιν τῶν tramps τόσοσιν κατὰ τὰ ταξείδια ἀνόδου ὅσον καὶ ἐπιστροφῆς, δεδομένου ὅτι εἶχον ταῦτα νὰ ἀξιοποιήσουσιν τὰς ἀνάγκας μεταφορᾶς σιτηρῶν καὶ δημητριακῶν ἐν γένει ἐκ τῶν παραγωγικῶν — γεωργικῶν χωρῶν πρὸς τὴν Β. Δ. Εὐρώπην, ἀντιστρόφως δὲ τὰς ἐξαγωγὰς γαιανθράκων ἐκ Μ. Βρετανίας, τόσοσιν πρὸς τὰς ἰδίας αὐτὰς γεωργικὰς χώρας — κυρίως πρὸς ἐφοδιασμὸν τῶν πλοίων — ὅσον καὶ πρὸς τὰς λοιπὰς περιοχὰς τῆς ὑδρογείου, δοθέντος ὅτι ὁ γαιάνθραξ ἀπετέλει, τότε τὴν κυρίαν καύσιμον ὀλην.

Αἱ ἔκτοτε σημειωθείσαι ἐξελίξεις εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἔμπορίου, ἐπηρέασαν ἀναλόγως τὰς ἐργασίας τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ ἐπομένως τὸν ὄγκον αὐτῆς, ἐπίσης δὲ τὸν βαθμὸν συμμετοχῆς αὐτῆς εἰς τὸ σύνολον χωρητικότητος τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Βασικώτεραι τῶν ἐπελθουσῶν μεταβολῶν ὑπῆρξαν:

α) Ἡ μείωσις τοῦ ὄγκου τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν γαιανθράκων, τῶν δημητριακῶν, τῶν γεωργικῶν ἐν γένει προϊόντων καὶ τῶν πρώτων ὀλῶν.

β) Ἡ παράλληλος αὐξήσις τῶν διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν γαιανθράκων διανυομένων ἀποστάσεων.

γ) Ἡ αὐξήσις τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλευμάτων ὡς καὶ ἡ αὐξήσις τῶν πρὸς ἐνέργειαν αὐτῶν διανυομένων ἀποστάσεων.

δ) Ἡ ἀνάπτυξις τῶν πλοίων βιομηχανικῶν μεταφορῶν (Industrial Carriers) καὶ τῶν ἐξειδικευμένης κατασκευῆς πλοίων.

ε) Ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν εἰς βάρου τῶν tramps.

Ἐκ τῆς ἀπλῆς ἀπαριθμήσεως τῶν ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, καταφαίνεται ὅτι αἱ πλείσται, δυσμενῆ εἶχον τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ἡ βαθυτέρα ἀνάλυσις τῶν ἐπελθουσῶν μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρω:

7) Κατά τὸ 1913 αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων ἀνερχόμεναι εἰς 171 ἑκ. τόννων ἐκάλυπτον ποσοστὸν 31,3%, τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ παγκοσμίου κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου. Κατὰ τὸ 1957, τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν γαιανθράκων εἰς τὰς παγκοσμίας μεταφορὰς ἔφθασεν εἰς 11%, καὶ ἡ μεταφερθεῖσα ποσότης μόνον εἰς 88 ἑκ. τόννων.

Τὴν δυσμενῆ ταύτην ἐξέλιξιν, ἀντισταθμίζει εἰς σημαντικὸν βαθμὸν τὸ γεγονὸς ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν, αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων ἐπεμηκύνθησαν, μολονότι αἱ ἐκ Μ. Βρεταννίας μεταφοραὶ πρὸς τὴν Ν. Ἀμερικὴν ἐμειώθησαν μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1938 καὶ 1953 κατὰ 80%*. Ἡ ἐπιμήκυνσις ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι, κατὰ τὸ ὡς ἄνω διάστημα, ἐμειώθησαν, ἐπίσης, εἰς τὸ ἐλάχιστον, αἱ ἄλλοτε μεγάλαι μεταφοραὶ γαιανθράκων ἐκ Μ. Βρεταννίας πρὸς τὴν Ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην¹⁰, ἀντικατασταθεῖσαι ἀπὸ μεταφορὰς ἐξ Ἠν. Πολιτειῶν καὶ εἰς τὴν παράλληλον αὐξῆσιν τῶν ἐξαγωγῶν τῶν Ἠν. Πολιτειῶν πρὸς τὴν Ν. Ἀμερικὴν ἐπίσης.

2) Σημαντικὴ ἐπίσης, τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὑπῆρξεν ἡ μείωσις τῶν ἀναγκῶν τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν εἰς δημητριακὰ¹¹, ἰδίᾳ σιτηρά¹², συνδουασθεῖσα πρὸς περιορισμὸν τῶν διανοομένων ἀποστάσεων, δοθέντος ὅτι τὰς ἐξ Ἀργεντινῆς μεταφορὰς πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἀντικατέστησαν αἱ ἐξ Ἠν. Πολιτειῶν τοιαῦται.

3) Ἡ τεχνικὴ ἐξ ἄλλου ἐξέλιξις εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας, κατέστησε δυνατὴν τὴν παραγωγὴν ἀρκετῶν συνθετικῶν πρώτων ὕλων, αἱ ὁποῖα ἀντικατέστησαν ἀντιστοιχοῦς φυσικὰς πρώτας ὕλας, αἵτινες μετεφέροντο καὶ διὰ πλοίων τραπεζῶν.

4) Ἡ παραλλήλως πρὸς τὰς ὡς ἄνω μεταβολὰς πραγματοποιηθεῖσα αὐξῆσις τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν σιδηρομεταλλευμάτων¹³ καὶ

1938	25.7 ἑκ. μιλλιομετρικοὶ τόνοι
1953	3.8 » » »

(Sea Transport etc. — A. S. Svendsen - 1958).

* Αἱ Βρεταννικαὶ ἐξαγωγαὶ γαιανθράκων ἐσημείωσαν τὴν ἑξῆς ἐξέλιξιν :

1913	76 ἑκ. τόννων
1933	52.5 » »
1956	12.7 » »

(Στοιχεῖα : Merchant Navy To-day καὶ Annual Report of British Chamber of Shipping 1957).

¹⁰ Βλ. ἀνωτέρω σελ. 35 ὑποσημείωσιν 41 καὶ σελ. 36 ὑποσημ. 42.

¹¹ Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1938 καὶ 1956 αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὸν Ο.Ε.Ο.Σ χωρῶν εἰς σιτηρὰ ἐμειώθησαν ἀπὸ 23.2 εἰς 18.7 ἑκ. τόννων.

¹² Μόσαι αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν Ἠν. Πολιτειῶν εἰς σιδηρομεταλλεύματα ηὔξηθησαν ἀπὸ 1,3-3 ἑκ. τόννων τῆς πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περιόδου, εἰς 23 ἑκ. τόννων κατὰ τὸ 1955.

των διανυομένων κατ' αὐτάς ἀποστάσεων¹³, εἰς μικρὸν μόνον βαθμὸν ἀντεστάθμισε τὰς εἰς βάρος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ συνεπείας καὶ τοῦτο λόγω τῆς δημιουργίας καὶ ταχείας αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων πλοίων¹⁴, παρὰ τῶν ὁποίων καὶ καλύπτονται, κατὰ τὸ πλεῖστον¹⁵, αἱ ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβας προκληθεῖσαι ἠϋξημέναι εἰς σιδηρομετάλλευμα ἀνάγκαι.

Πρόσθετον εἰς βάρος τῆς δραστηριότητος τῶν πλοίων traps, δυσμενῆ ἐξέλιξιν, προκαλεῖ ἡ ἀνάπτυξις τῆς κατηγορίας τῶν πλοίων βιομηχανικῶν μεταφορῶν. Οὕτω καλοῦνται τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἐξαρτωμένας ἀμέσως ἀπὸ μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα.

Ὅπως εἰς παλαιότερας ἐποχὰς οἱ ἔμποροι, οὕτω νῦν, τὰ μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα γίνονται καὶ μεταφορεῖς, πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἰδίων αὐτῶν ἀναγκῶν, κυρίως εἰς πρῶτας ὕλας. Ἡ ἐξέλιξις αὕτη ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ὅπως :

α) Ἐχουν ἐξησφαλισμένην τὴν ἱκανοποίησιν τῶν μεταφορικῶν τῶν ἀναγκῶν καὶ κατὰ τὰς περιόδους μεγάλης ζητήσεως χωρητικότητος.

β) Ἀποφεύγουν τὰς μεγάλας διακυμάνσεις ναύλων τῆς ἐλευθέρου ἀγορᾶς, αἵτινες παρεμποδίζουν τὴν σταθεροποίησιν τοῦ παραγωγικοῦ κόστους.

γ) Καρποῦνται αἱ ἴδιαι τὸ κέρδος τοῦ μεταφορέως, τοῦ ὁποίου ἡ

¹³ Χαρακτηριστικὰ εἶναι τὰ κάτωθι στοιχεῖα ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τῶν ἐξαγωγῶν σιδηρομεταλλευμάτων τῶν κυρίων ἐξαγωγῶν χωρῶν.

(U.N.O.—Yearbook of International Trade Statistics, 1956)

	1953		1956	
Καναδᾶς	4.4	ἐκ. τόννων	18.4	ἐκ. τόννων
Σουηδία	14.7	» »	17.5	» »
Βενεζουέλα	5.5	» »	10.9	» »
Βραζιλία	1.5	» »	2.7	» »
Σιέρρα Λεόνε	0.9	» »	1.4	» »
Ἰνδία	1.0	» »	1.3	» »

Μέχρι τοῦ 1950 ἡ Βενεζουέλα, ἡ Ἰνδία, ἡ Σιέρρα Λεόνε, οὐδέ καν περιλαμβάνοντο μεταξὺ τῶν ἐξαγωγικῶν χωρῶν σιδηρομεταλλεύματος.

¹⁴ Εἰς 3.6 ἐκ. τόννων d.w. ὑπελογίζετο ὁ στόλος τῶν πλοίων μεταλλευμάτων τὴν 1 Ἰουλίου 1958, προβλέπεται δὲ περαιτέρω κατὰ 50% αὐξήσις κατὰ τὰ προσεχῆ τρία ἕως πέντε ἔτη (W. G. Weston Ltd — Westinform Shipping Report No 120).

¹⁵ Ὑπολογίζεται ἐν τῇ ἀνωτέρω σημειώσει ἐκθέσει τοῦ Γραφείου Weston Ltd ὅτι ἡ μεταφορική ἱκανότης τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων πλοίων θά φθάσῃ κατὰ τὸ 1961 εἰς 71 ἕως 82 ἐκ. τόννων μεταλλεύματος ἑτησίως, ἐπὶ συνόλου μεταφορῶν, ὑπολογιζομένων, ἐν τῇ ἰδίᾳ ἐκθέσει, εἰς 120 ἐκ. τόννων.

υπαρξεις, άλλως τε, είναι άσφαλής, άφοϋ είναι έξησφαλισμένη ή άπασχόλησις τής ιδιοκτήτου χωρητικότητας. "Άλλως τε καί έάν ύπάρξη αντίθετος περίπτωσης, ύφίσταται πάντοτε ή εύχέρεια στροφής τών πλοίων πρός τάς μεταφοράς τής έλευθέρης άγοράς, πρός συμπλήρωσιν τής άπασχολήσεως των.

Τό πλοϊον βιομηχανικών μεταφορών, οϋδόλως είναι συμπαθές μεταξύ τών έφοπλιστών, διότι άποτελεϊ σοβαρόν αντίπαλον περιορίζοντα, σημαντικώς, τάς έργασίας τών έλευθέρων φορτηγών πλοίων. Έπιπροσθέτως, τό πλοϊον βιομηχανικών μεταφορών, θεωρείται ως άποτελοϋν έκδήλωσιν μονοπωλιακών τάσεων εις τάς θαλασσίας μεταφοράς. Εις άς περιπτώσεις, πράγματι, αϊ βιομηχανικαί έπιχειρήσεις έλέγχουν μεγάλην χωρητικότητα, έπιτυγχάνουν νά γίνωνται ρυθμισταί τής άγοράς, εις τόν συγκεκριμένον τομέα μεταφορών εις τόν όποϊον ένδιαφέρονται, έπ' ώφελεία τών ίδιων αϋτών συμφερόντων καί εις βάρος τών μέ τάς αϋτάς μεταφοράς άσχολουμένων άνεξαρτήτων έφοπλιστικών έπιχειρήσεων.

Έπιπροσθέτως πρός τάς ως άνω δυσμενεϊς έξελίξεις, τό έλευθερον φορτηγόν πλοϊον άντιμετωπίζει σϋν τή παρόδω του χρόνου, όξύτερον τόν άνταγωνισμόν του φορτηγοϋ πλοϊου γραμμής¹⁴, ίδια εις τάς δρομολογιακάς εκείνας γραμμάς εις τας όποϊας δέν ύφίσταται έπάρκεια γενικών φορτίων πρός συμπλήρωσιν τών κυτών τών πλοίων, τόσον κατá τήν άνοδον όσον καί κατá τό δρομολόγιον έπιστροφής. Εϊναι άξιοσημείωτον ότι άκόμη καί εις μεταφοράς γαιανθράκων, άνεμίχθησαν τά πλοϊα τακτικών γραμμών καί δη διά τής ύπογραφής συμβολαίων μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων, έντός εύρέων χρονικών περιθωρίων.

Τό κυριώτερον όθεν άντιστάθμισμα τών έκτεθεισών δυσμενών έξελίξεων, εις ό,τι άφορá τήν δραστηριότητα τής έλευθέρης φορτηγοϋ ναυτιλίας, άποτελεϊ ή μεταβολή τής διαρθρώσεως τών μεταφορών γαιανθράκων καί δημητριακών ως πρός τήν προέλευσιν καί προορισμόν αϋτών. Τό έργον τής μεταφοράς τών γαιανθράκων καί τών δημητριακών, εις έλαχίστας πλέον περιπτώσεις άλληλοσυμπληροϋται, ως συνέβαινε κατá τό παρελθόν ότε αϊ έξαγωγαί γαιανθράκων έκ Μ. Βρετανίας πρός τήν Ν. Άμερικήν, συνεπληροϋντο διά τών εκείθεν μεταφορών δημητριακών πρός Β. Δ. Εϋρώπην καί έξησφάλιζον εις μέγα μέρος τής έλευθέρης φορτηγοϋ ναυτιλίας πλήρη άπασχόλησιν. Τήν θέσιν τής Μ. Βρετανίας ως πρός τούς γαιάνθρακακας καί τήν τής

¹⁴ Βλ. άνωτέρω σ. 101 έπ.

‘Αργεντινής’¹⁷ ως προς τὰ διημετριακά, κατέλαβον ἤδη αἱ ‘Ἡν. Πολιτεῖαι’, τοῦτο δὲ σημαίνει ὅτι τὰ πλοῖα, πλὴν ἐκτόκτων περιπτώσεων, ἐκτελοῦν τὴν μίαν τῶν δύο διαδρομῶν μὲ τὰ κύτῃ κενά, ὅπερ ὡς συνέπειαν ἔχει τὴν ἀνάγκην μεγαλυτέρας χωρητικότητος πρὸς ἐκτέλεισιν ἑνὸς συγκεκριμένου ἔργου. Εἰς τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα κατατείνει τὸ ὅτι τὸ πετρέλαιον ἀντικατέστησεν, σχεδὸν ὀλοσχερῶς, τὸν γαιάνθρακα ὡς καύσιμον ὕλην, διότι περιώρισε καὶ εἰς ἄλλας ἐπίσης διαδρομὰς τὴν πιθανότητα ἐπιτεύξεως παρὰ τῶν πλοίων ναύλων κατ’ ἀμφοτέρας τὰς διαδρομὰς, ὡς συνέβαινε καθ’ ἣν ἐποχὴν τὰ ξηρὰ φορτία ἐκυριάρχουν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν.

Ἐν τῷ συνόλῳ τῶν, αἱ πραγματοποιηθεῖσαι μεταβολαὶ εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὰς μεταφορὰς τῶν ξηρῶν ὁμοειδῶν φορτίων, δυσμενῶς ἐπέδρασαν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τῆς ἐλευθέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐπιτελουμένου ἔργου. Τοῦτο ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ἡ χωρητικότης αὐτῆς ὄχι μόνον δὲν ἀκολουθεῖ τὰς ἐξελίξεις τῆς συνολικῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἀλλ’ ἀντιθέτως ἐμφανίζει κάμψιν. Ἐναντι 22.7 ἐκ. κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος τῆς παγκοσμίου ἐλευθέρας φορτηγοῦ ναυτιλίας κατὰ τὸ 1914¹⁸, ὑπολογίζεται αὕτη κατὰ τὸ 1957 καλύπτουσα 20.1 ἐκ. κ.ο.χ.¹⁹ ἦτοι ὁ ὄγκος τῆς ναυτιλίας τῶν Tramps ἐμειώθη μεταξὺ τῶν

¹⁷ Ἐναντι ἐξαγωγῶν ἐκ 18 ἐκ. τόνων τοῦ 1937, αἱ ἐξαγωγαὶ τῆς Ἀργεντινῆς κατὰ τὸ 1947, ἔφθασαν εἰς 9,3 ἐκ. τόνων.

¹⁸ Εἰς 46.7 ἐκ. τόνων ἀνήλθον κατὰ τὸ 1951 αἱ φορτώσεις, ἐκ μόνων τῶν λιμένων τῶν Ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς Β. Ἀμερικῆς εἰς ὁμοειδῆ φορτία, ἔναντι 21.7 ἐκ. τόνων φορτωθέντων κατὰ τὸ 1925. (Sea Transport and Shipping Economics—by A.S. Svendsen—Bremen 1958).

¹⁹ Ἡ αὐξουσα συμμετοχὴ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καταδεικνύεται ὡσαύτως ἐκ τῶν ἀκολουθῶν ἀριθμητικῶν στοιχείων τῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.

Κατανομὴ διεθνoῦς θαλασσιoῦ ἐμπορίου κατὰ περιοχὰς
(Σύνολον ἐισαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν εἰς ἑκατομύρια τόνων)

	1928	1938	1952
Ἀφρική	47.4	51.6	68.8
Β. Ἀμερική	180.7	180.5	391.2
Ν. Ἀμερική	69.4	71.8	146.4
Ἀσία	—	151.6	220.1
Εὐρώπη	434	451	473.—
Ὑκεανία	—	16.8	25.8

¹⁹ P. Fisser -Tramp Shipping - 1957* σ. 21 ἐνθα ἀναφέρονται καὶ αἱ πηγαὶ ἐξ ὧν ἐλήφθησαν τὰ στοιχεία ταῦτα.

²⁰ Τὸ Γραφεῖον Weston Ltd ἐξ ἄλλου, ὑπολογίζει κατὰ Ἰούνιον 1958 τὴν ὠκεανοπλοῦσαν—πλοῖα ὄνα τῶν 4000 d.w.—ἐλευθέραν φορτηγὸν ναυτιλίαν, μὴ περιλαμβανομένων τῶν bulk carriers, εἰς 23.976.000 τόνων d.w., ἔναντι 22.466.000 τόνων d.w. τοῦ Σεπτεμβρίου 1957.

έτων 1914 και 1957 κατά 8,8%. Κατά τὸ αὐτὸ διάστημα ἡ χωρητικότης τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἠρέθη ἀπὸ 49,1 κ.ο.χ. εἰς 110,2¹¹ κ.ο.χ., ἦτοι κατὰ 226%. Ἐπακόλουθον εἶναι ὅτι ἐνῶ κατὰ τὸ 1914 ἡ ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία συμμετεῖχε κατὰ ποσοστὸν 46% ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, κατὰ τὸ 1957 τὸ ποσοστὸν τοῦτο εἶχεν ἤδη μειωθῆ εἰς 18,2%. Δέον, ἐν τούτοις, νὰ ὑπογραμμισθῆ ὅτι ἡ διόγκωσις τῆς διεθνούς ναυτιλίας, ὀφείλεται κατὰ μέγα μέρος εἰς τὴν ταχυτάτην ἀνάπτυξιν τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων ἧτις κατὰ τὸ 1957, ἀνήλθεν εἰς 29.937.882 κ.ο.χ. Ἡ παρατήρησις αὕτη ἀμβλύνει μὲν τὴν ἐκ τῶν προταχθέντων στοιχείων ἀποβιδομένην εἰκόνα, ἀλλὰ δὲν ἀνατρέπει τὴν διαπίστωσιν ὅτι ἡ χωρητικότης τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων παρουσιάζει κάμψιν, καθ' ὃ διάστημα ἡ διεθνὴς ναυτιλία — ἐξαιρουμένων ἔστω τῶν δεξαμενοπλοίων — ἠρέθη κατὰ 31 ἐκ. κόρων.

Αἱ ὡς ἄνω παρατηρήσεις οὐδόλως ἀποβλέπουν ἢ δύνανται νὰ δώσουν τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἡ ἐλευθέρα φορτηγὸς ναυτιλία εὐρίσκεται ἐν ἐπικινδύνῳ παρακμῆ. Ἀντιθέτως δέον νὰ θεωρηθῆ ὡς βέβαιον ὅτι τὸ πλοῖον *transport* θὰ ἐξακολουθήσῃ διαδραματίζον τὸν ρόλον τοῦ εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς, μεταφέρον τὸν μεγάλον ὄγκον τῶν βασικῶν ἐκεῖνων φορτίων, τὰ ὅποια θὰ εἶναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ ραγδαίως ἀύξανουμένου πληθυσμοῦ τῆς γῆς¹² καὶ διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν βιομηχανιῶν εἰς ἣν ἔκτασιν θὰ εἶναι ἀπαραίτητον πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν ἠῤῥημένων τούτων πληθυσμῶν, μὴ ὑπολογιζομένων καὶ τῶν ἐκ τῆς ἀνυψώσεως τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν λαῶν τῆς γῆς, δημιουργουμένων, σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ἀναποφεύκτως, προσθέτων μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

3. Δεξαμενόπλοια. — Τὸ πετρέλαιον ἀποτελεῖ παράγοντα ἀναμφισβητήτως κυριαρχοῦντα ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τοῦ κόσμου καὶ δὴ παράγοντα ἀλματωδῶς ἀύξανουμένης σπουδαιότητος. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1938 καὶ 1953, ἡ παραγωγή πετρελαίων εἰς ὁλόκληρον τὸν κόσμον ἠῤῥηθη κατὰ 146%. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἡ παραγωγή τοῦ

¹¹ Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping.

¹² Ὁ Hans Stench Γενικὸς Διευθυντὴς τῆς Baltic and International Maritime Conference ὑπολογίζει ὅτι ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς, ὅστις σήμερον ἀνέρχεται εἰς 2800 ἐκ., θὰ φθάσῃ κατὰ τὸ 1975 εἰς 3828 ἐκ. καὶ κατὰ τὸ ἔτος 2000 θὰ ἔχη ὑπερβῆ τὰ 5000 ἐκ. (Lloyd's List - 9 Ὀκτωβρίου 1958).

γαιάνθρακος ηύξήθη κατά 24%, μόνον ¹¹, ή μεταξύ δέ τών δύο καυσίμων σύγκρισις αποβαίνει καταθλιπτική διά τόν γαιάνθρακα ως πρός τας μεταφοράς, άφοϋ αύται άνήλθον κατά τό 1957 εις 88 εκ. τόννων περίπου διά τόν γαιάνθρακα και εις 440 έκατ. διά τό πετρέλαιον. Σημειωτέον ότι ή τεραστία αύξησις του όγκου τών μεταφορών τών ύγρών καυσίμων, συνδυάζεται πρός αύξησιν τών διανυομένων αποστάσεων. Συμφώνως πρός ύπολογισμούς τών 'Ην. Έθνών, τό μέσον μήκος τών διαδρομών πρός μεταφοράν πετρελαίων ηύξήθη από 2.680 μίλλια κατά τό 1937 εις 3.050 μίλλια κατά τό 1954 ¹². Συνέπεια τών εξελίξεων τούτων είναι ότι μεταξύ τών έτών 1937 και 1954 αι μεταφοραι ύγρών καυσίμων εις μίλλιομετρικούς τόννους ηύξήθησαν κατά 242%, ένϋ αι τών ξηρών φορτίων μόνον κατά 5% ¹³.

Θεμελιώδους σημασίας διά τήν δλην όργάνωσιν και διεξαγωγήν τών παγκοσμίων μεταφορών πετρελαίων κατά τήν μεταπολεμικήν περίοδον ύπήρξεν ή έγκατάστασις εις τήν Δυτικήν Εύρώπην, ήτοι μακράν από τά κέντρα παραγωγής πετρελαίων, διύλιστηρίων εις μεγάλην κλίμακα. Μεταξύ τών έτών 1948 και 1956 ή παραγωγή τών διύλιστηρίων τών χωρών - μελών του Όργανισμου Εύρωπαϊκής Οικονομικής Συνερ-

¹¹ Συγκριτικός πίναξ παραγωγής γαιάνθρακος και πετρελαίου
(Στοιχεία U.N.O. - Statistical Year Book - 1957)

Έτη	Παραγωγή εις εκατομμύρια τόννους	
	Γαιάνθραξ	Πετρέλαιον
1913	1.220.2	—
1929	1.325.8	—
1938	1.177.8	274
1952	1.434.8	637
1953	1.428.3	674
1955	1.506.7	773

¹² «Fuel for the World's Ships» εις Petroleum Press Service - May 1958.

¹³ Στοιχεία Ο.Η.Ε. εις χιλιάδας εκατομμυρίων μίλλιομετρικών τόννων.

Έτη	Ξηρά φορτία	Υγρά φορτία	Σύνολον
1929	2250	350	2600
1937	2280	520	2800
1950	1840	1260	3100
1954	2316	1778	4094

(Pissier - Tramp Shipping - σ. 158)

γασίας, ηύξηθη από 17.5 εκ. τόννων εις 102.7 εκ. τόννων²⁰. Ἡ θεμελιώδης αὐτὴ μεταβολή, προεκάλεσε τὴν ἀνάγκην μεταφοράς μεγάλων φορτίων ἀκατεργάστου πετρελαίου, ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν κυρίως, ἀντὶ τοῦ ποικίλου βαθμοῦ κατεργασμένων φορτίων, ἅτινα πρότερον εἰσήγοντο ἀπὸ τὰς Ἡν. Πολιτείας. Οὕτω, τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιο, ὑπερ ἠδύνατο νὰ μεταφέρῃ, χωριστά, πετρελαιοειδή διαφόρων βαθμῶν, ἀντικατεστάθη ἀπὸ τὸ Supertanker, τὸ μεγάλο καὶ ταχὺ μέσον μεταφοράς πετρελαίου, διὰ τοῦ ὁποίου ἐπιτυγχάνεται σταθερὰ καὶ συνεχῆς μεταφορικὴ ὑπηρεσία μεταξὺ τῶν κέντρων παραγωγῆς καὶ τῶν κέντρων ἐπεξεργασίας τῶν ἐγκατεστημένων πλησίον τῶν κέντρων καταναλώσεως, μὲ χαμηλὸν κόστος. Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ταχυτάτην ἀνάπτυξιν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης ὡς τῶν κυρίων κέντρων ἐξαγωγῆς πετρελαίων, μετέβαλε ριζικῶς τὴν διάρθρωσιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων. Χαρακτηριστικὰ ταύτης ἤδη εἶναι ὅτι 55% καὶ 23% τῶν ἐξαγωγῶν προέρχονται ἀντιστοίχως ἀπὸ τὰς προρηθείσας δύο παραγωγικὰς περιοχάς, 48% δὲ τῶν εἰσαγωγῶν ἀπορροφῶνται ὑπὸ τῆς Δ. Εὐρώπης²¹. Ὑπὸ τὴν τοιαύτην διάρθρωσιν μεταφορῶν, ἀποφασιστικὴ προβάλλεται ἡ σημασία τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ διὰ τὰς μεταφοράς

²⁰ Παραγωγή διυλιστηρίων χωρῶν Ο.Ε.Ο.Σ εἰς ἑκατομμύρια τόννων.

1948	17.5	1953	77.2
1949	26. -	1954	88.7
1950	36.8	1955	94.2
1951	53.9	1956	102.7
1952	68.0		

(O.E.E.C. - Europe's Need for Oil - 1958)

²¹ Ἀπασχόλησις ὠκεανοπλοούντων δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1957
(Πηγή: BP Statistical Tables of the World Oil Industry 1957)

Χῶραι προορισμοῦ	Χῶραι προελεύσεως				Σύνολα
	Ἡν. Πολιτείας	Καραϊβικὴ	Μ. Ἀνατολή	Λ. Χῶραι	
Ἡν. Πολιτείας	12 %	7 %	5 %	1 %	25 %
Καναδῶς	—	3 %	—	—	3 %
Ἑπὶ τῶν ἠπείρων Δ.	2 %	5 %	2 %	—	9 %
Δ. Εὐρώπης—Β.Δ.	3 %	8 %	36 %	1 %	48 %
Ἀφρικῆ	—	—	2 %	—	2 %
Λοιπὴ Ἀφρικὴ	—	—	10 %	2 %	13 %
Ἀπὸ Ἀνατολῆς	1 %	—	—	—	—
Σύνολα	18 %	23 %	55 %	4 %	100 %

των πετρελαίων. Ἡ διά τῆς διώρυγος μεταφορά εἶναι κατὰ πολὺ εὐθηνότερα τῆς τοῦ περιπλοῦ τῆς Ἀφρικῆς. Ὑπελογίσθη ὅτι εἰς τόννος d.w. δεξαμενοπλοίου κινούμενος ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην διὰ τῆς διώρυγος μεταφέρει ἑτησίως ποσότητα 50 βαρελίων πετρελαίου, ἐνῶ τὸ αὐτὸ δεξαμενόπλοιο, περιπλέον τὴν Ἀφρικὴν θὰ μεταφέρῃ εἰς τὸ αὐτὸ διάστημα ποσότητα 25 μόνον βαρελίων. Ἐπὶ τῆς ἀδιαφιλονικῆτος ταύτης διαπιστώσεως, στηρίζονται οἱ ἀπόψεις καθ' ἃς ὁ ὄγκος τῆς διεθνούς ναυτιλίας δεξαμενοπλοίων δὲν θὰ παύσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον νὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη δυνάμενα νὰ χρησιμοποιήσουν τὴν διώρυγα.

Αἱ μεταφοραὶ τῶν πετρελαίων, παρουσιάζουν ἰδιομορφίαν, ὀφειλομένην ὄχι μόνον εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια, λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ παρ' αὐτῶν ἐπιτελουμένου μεταφορικοῦ ἔργου, ἐπιστρέφουν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως κενά, ἀλλ' ἐπίσης—καὶ κυρίως—εἰς τὸ ὅτι τὸ ἐμπόριον καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν ὑγρῶν καυσίμων, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν μέρος, εὐρίσκονται εἰς χεῖρας τῶν μεγάλων συγκροτη-

²² Ὑπολογισμὸς Ἠνωμένων Ἐθνῶν. (βλ. «Ν. Χρονικά» 522/281/1.3.57).

²³ βλ. ἄνωτέρω σελ. 62, ὑπόσημ. 28.

²⁴ Κατανομή παγκοσμίου χωρητικότητας τῶν δεξαμενοπλοίων ἄνω 2000 τόννων d.w. τὴν 31 Δεκεμβρίου 1957

(Στοιχεῖα British Petroleum Co)

Σημεία	Εἰς ἑκατομμύρια τόννων d.w.			Ποσοστὸν ἐπὶ
	Ἑταιριῶν	Ἀνεξαρτήτων	Σύνολον	% ἑταιριῶν
Ἀγγλική	5.8	2.6	8.4	69
Λιβερτιανή	1.4	6.9	8.3	16.9
Ἡν. Πολιτειῶν	4.3	3.6	7.9	54.4
Νορβηγικὴ	0.1	7.2	7.3	1.4
Παναμαϊκὴ	1.7	1.7	3.4	50
Χωρῶν Δ. Εὐρώπης	3.4	6.8	10.2	33
Λοιπαὶ Σημεία	1.2	2.9	4.1	30
Σύνολα	17.9	31.7	49.6	36.1

Τὸ Γραφεῖον Jon Jacobs & Co Ltd ἐξ ἄλλου, ὑπολογίζει διὰ τὴν 30 Ἰουνίου 1958, ὡς ἑξῆς τὴν κατανομὴν τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (ἄνω 2000 τόννων d.w.)

Ἑταιρία: πετρελαίου	1.247	πλοία	19.527.724	τόνων d.w.
Ἀνεξάρτητοι ἰδιοκτῆται	1.597	»	29.647.840	»
Ἰδιοκτησία Κυβερνήσεων	250	»	2.996.002	»
Διάφορα	35	»	406.893	»
Σύνολον	3.129	»	52.578.459	»

μάτων παραγωγής πετρελαίων, ως ή Shell Oil Company, ή British Petroleum Company, ή Standard Oil Company κλπ.. Έν άλλοις λόγοις τὰ συγκροτήματα αὐτὰ συγκεντρώνουν ἐν ἑαυτοῖς τὰς ἰδιότητας παραγωγῆς, ἐπεξεργαστοῦ, φορτωτοῦ, μεταφορέως καὶ διαθέτοντος τὰ ὑγρά καύσιμα. Τοιαύτης ἐκτάσεως κάθετος καὶ συνάμα ὀριζοντία συγκέντρωσις οἰκονομικῆς δράσεως, εἰς οὐδένα, ἴσως, ἄλλον κλάδον τῆς παραγωγῆς ἐμφανίζεται.

Σημειωτέον ὅτι πέραν τῆς ἰδιοκτητοῦ αὐτῶν χωρητικότητος, αἱ μεγάλαι ἑταιρίαι πετρελαίων, ἐλέγχουν ἐπίσης διὰ χρονοναυλώσεως τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἀνηκούσης εἰς ἀνεξαρτήτους πλοιοκτητῆς χωρητικότητος¹¹. Ὑπολογίζεται, ὡς ἐκ τούτου, ὅτι 80%, τῶν παγκοσμίων διὰ θαλάσσης μεταφορῶν πετρελαίων, διενεργοῦνται διὰ πλοίων εἴτε ἀνηκόντων εἰς τὰς ἑταιρίας πετρελαίων, εἴτε χρονοναυλωμένων διὰ μακρὰ χρονικά διαστήματα παρ' αὐτῶν¹². Ἀναφέρονται, μάλιστα, πλείοται περιπτώσεις χρονοναυλώσεως πλοίων διὰ διαστήματα μέχρις 20 ἐτῶν ἀκόμη, ἧτοι δι' ὀλόκληρον τὴν ὑπολογιζομένην, ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως, διάρκειαν τῆς ζωῆς τῶν πλοίων¹³. Ὡς εἶναι φανερόν, εἰς τὰς περιπτώσεις τοσοῦτον μακροχρονίων ναυλώσεων, ἡ μόνη οὐσιαστικὴ διαφορὰ μεταξὺ τῆς ναυλώσεως καὶ τῆς ἰδιοκτησίας διὰ τὰς μεγάλας ἑταιρίας πετρελαίων, εἶναι ἡ ἀποφυγὴ διαθέσεως τῶν ἰδίων αὐτῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων.

Ἡ τοιαύτη ὀργάνωσις τῶν μεταφορῶν πετρελαίων, ἦτο ἐκείνη ἡ ὁποία κατέστησε δυνατόν τὸν πρωτοφανῆ ὀργανισμόν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου εἰς τὰς ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων, χάρις εἰς τὸν ὁποῖον, ἐντὸς τῆς δεκαετίας 1948-1958, ὁ στόλος τῶν πλοίων τούτων ηὔξηθη ἀπὸ 23,6 ἐκ. εἰς 52,6 ἐκ. τόννων d.w., ἧτοι κατὰ 123%. Ἡ προκαταβολικὴ χρονοναυλώσις τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ καὶ παραγγελίαν ἀκόμη, δεξαμενοπλοίων καὶ ἡ οὕτω ἐξασφαλιζομένη προοπτικὴ σταθερᾶς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων καὶ ἐξυπηρητήσεως τῶν πρὸς ναυπήγησιν αὐτῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων, ἀναμφισβητήτως ἐνθαρρύνει τὴν διάθεσιν τῶν πρὸς ναυπήγησιν τῶν κολοσσῶν μέχρις 110.000 τόν. d.w., ἀπαιτουμένων ὀγκωδῶν κεφαλαίων, ἀκόμη δὲ καὶ τὴν διὰ δανεισμοῦ ἐξεύρεσιν αὐτῶν.

¹¹ Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1956 τὸ συγκρότημα τῆς Ἀγγλο-Ὀλλανδικῆς «Shell» εἶχεν εἰς τὴν διάθεσίν του πλοία 8.600.000 τόν. d.w., ἐκ τῶν ὁποίων μόνον 3.000.000 τόν. d.w. πλοία ἦσαν ἰδιόκτητα. (Fairplay 3853,9.5.57).

¹² O.E.E.C.— Report on the freight market — Paris 1958.

¹³ Joesten J. — Oil today — Part II (the Giant Tanker Boom) — N. York 1957.

Ἐν τῇ πραγματικότητι, οἱ πλοιοκτῆται σπανίως διαθέτουν ἐξ ἰδίων τὴν ἀξίαν τῶν ναυπηγουμένων Supertankers. Τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων προέρχεται ἐκ τῶν μεγάλων διεθνῶν τραπεζῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ ἐπασαστατικὴν, τῷ ὄντι, μεταβολὴν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν, οἱ μεγάλοι πιστωτικοὶ ὀργανισμοί, ἔτι δὲ περισσότερο αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι, ἀπέφευγον τὰς ἐπενδύσεις εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἢ τὸν δανεισμὸν αὐτῶν, ὡς ἄκρως ἐπισηφαλεῖς. Εἰς τὴν ἐξέλιξιν ταύτην τὰ μέγιστα συνέβαλον οἱ μεγάλοι Ἕλληνες πλοιοκτῆται, οἱ ὁποῖοι πρῶτοι ἐπέτυχον τὴν προσέλκυσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, πρὸς τὰς χρηματοδοτήσεις ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων, ἰδίᾳ ἔναντι παραχωρήσεως τῶν ἐκ τῆς χρονοναυλώσεως αὐτῶν δικαιωμάτων τῶν καὶ ὑποθηκείσεως τῶν ναυπηγουμένων πλοίων¹⁴.

Ἐν συμπεράσματι, δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ πετρελαίων, ἀνεπτύχθησαν καλλίτερον καὶ σταθερώτερον, ἀπὸ ὅτι αἱ μεταφοραὶ ξηρῶν φορτίων, ἀκριβῶς διότι κατὰ τὸ πλεῖστον ἐλέγχονται ὑπὸ τῶν ὀλίγων μεγάλων συγκροτημάτων παραγωγῆς τῶν πετρελαίων.

Μεταξὺ τῶν ἀνεξαρτήτων ἰδιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων, ἐξέχουσαν θέσιν κατέχουσιν οἱ Νορβηγοί, οἱ ὁποῖοι—μολονότι ξένοι πρὸς τὴν παραγωγὴν, ἐπεξεργασίαν καὶ διάθεσιν τῶν πετρελαιοειδῶν—διαθέτουν 15.45% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος¹⁵ τούτους δὲ συναγωνίζονται σοβαρῶς, οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται λογιζόμενοι ὡς ἐλέγχοντες περίπου 60% τῶν ὑπὸ Λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίων καλυπτόντων 10.625.233 τόν. d.w.¹⁶

Μολονότι τὸ δεξαμενόπλοιο, δὲν ἐκτελεῖ πλοῦς ἐπὶ τῇ βάσει συγκεκριμένου, γνωστοῦ ἐκ τῶν προτέρων, δρομολογίου καὶ παρὰ τὸ γεγονὸς ἐπίσης ὅτι ἀπασχολεῖται εἰς μεταφοράς ὁμοειδῶν φορτίων, ἡ ἐργασία του, εἰς πολλὰς περιπτώσεις προσομοιάζει περισσότερο

¹⁴ Ἀναφέρεται ὅτι τὸ συγκρότημα Στ. Νιάρχου ὑπῆρξεν πρωτοπόρον εἰς τὴν προσπάθειαν ἐξασφαλίσεως χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγησῶν του, παρὰ τῶν Ἀμερικανικῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν. Ἡ Metropolitan Life and Insurance Co. φέρεται νῦν ὡς ἔχουσα 10% τῶν ἐξ ὀκτῶ δισεκατομμυρίων δολλαρίων ἐπενδύσεών της εἰς τὴν ναυτιλίαν, χρηματοδοτοῦσα τὰ συγκροτήματα Νιάρχου, Ὠνάση, Γουλανβρῆ καὶ Κουλουκουνητῆ (Fairplay No 3839/31/1/1957).

¹⁵ Πλοία ἄνω τῶν 500 κ.ο.χ. μὲ συνολικὴν μεταφορικὴν ἰκανότητα 8.466.273 τόν. d.w. κατὰ τὴν 1 Ἰουλίου 1958.

¹⁶ Shipping World, 30 Ἰουλίου 1958.

πρός τὴν τοῦ πλοίου γραμμῆς. Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, ἡ ἀσάθεια καὶ ποικιλία τῆς ἀπασχολήσεως, εἰς πολλὰς περιπτώσεις δὲν ὑφίσταται, διότι, τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου ἰδιόκτητα αὐτῶν ἢ χρονοναυλωμένα διὰ μακρὰ διαστήματα δεξαμενόπλοια, χρησιμοποιούμενα διὰ συγκεκριμένην κατηγορίαν μεταφορῶν μεταξύ τῶν αὐτῶν, συνήθως, κέντρων παραγωγῆς καὶ ἐπεξεργασίας ἀφ' ἑνὸς καὶ καταναλώσεως ἀφ' ἑτέρου, βάσει μακροχρονίου προγράμματος, εὐλόγως, δύναται νὰ χαρακτηρισθῶσιν ὡς *liners*. Εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν, ἀνήκει τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος, ἐνῶ ἀντιθέτως περιωρισμένος εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν πράγματι εἰς ἐλευθέρᾳ μεταφορᾷ (*tramping*) χρησιμοποιουμένων, δύναται δὲ νὰ λεχθῆι ὅτι ἐν τῇ πράξει, ὀλίγοι μόνον εἶναι οἱ πλοιοκτῆται οἱ ὅποιοι κατὰ σύστημα ἐπιδιώκουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων τῶν διὰ τῆς κατὰ ταξείδιον ναυλώσεως. Συνήθως πράττουν τοῦτο παροδικῶς καὶ καθ' ὄν χρόνον ἐπιδιώκουν νέαν χρονοναύλωσιν, ἴδια δὲ ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ τῆς εἰς σύντομον χρόνον βελτιώσεως τῶν κρατουσῶν ὡς πρὸς τὰς χρονίας ναυλώσεις συνθηκῶν.

Πολλὰ τῶν ὡς *liners* χρησιμοποιουμένων δεξαμενοπλοίων, ἀπασχολοῦνται κυρίως εἰς τὰς μεταφορὰς μόνον καθαρῶν (ἐπεξεργασμένων) πετρελαίων, ἐνῶ τὰ *tramps* πρέπει νὰ εἶναι κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν μεγαλύτερας ποικιλίας φορτίων, ἐν οἷς καὶ τὸ ἀκοτέργαστον πετρέλαιον, διὰ νὰ ἔχουν περισσοτέρας δυνατοῦτητας ἀπασχολήσεως, ὅπως καὶ τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ⁵⁷.

Παρά τὰ ἀμέσως ἀνωτέρω ἐκτεθέντα καὶ τὸν γενόμενον παραλληλισμὸν τῶν δεξαμενοπλοίων πρὸς τὰ φορτηγὰ πλοῖα γραμμῶν ἢ ὀργάνωσις τῆς εἰς τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων ἀσχολουμένης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι παρεμφερῆς, πρὸς τὴν τοῦ ἐλευθέρου

⁵⁷ Τὸ συγχρονον δεξαμενόπλοιο δύναται νὰ φορτώσῃ (διὰ τῶν ἐγκαταστάσεων ξηρῶς) καὶ νὰ ἐκφορτώσῃ (διὰ τῶν ἰδίων τοῦ ἀντλητικῶν ἐγκαταστάσεων) τόσον ταχέως, ὥστε ὡσάκις δὲν ἀναγκάζεται νὰ ἀναμένῃ σειρὰν φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἐλάχιστον μόνον χρόνον διαπαύῃ διὰ παραμονὴν εἰς λιμένας. Ἐπιπροσθέτως, λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ φορτίου του, αἱ θέσεις προσαρμοσῆώς του εὐρίσκονται πάντοτε εἰς σημαντικὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τοὺς κυρίως λιμένας καὶ τὰ ἀστικά κέντρα, οὕτως ὥστε, ἐν τῇ πράξει, εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὁ χρόνος παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν ὄρμῳ εἶναι ἀνεπαρκῆς διὰ τὴν ἐξοδὸν τοῦ πληρώματος, τὸ ὅποιον εἶναι ὑπὸ τῆς συνθήκᾳ αὐτῆς ὑποχρεωμένον νὰ παραμῆνῃ «ἐνεον» πολὺ περισσότερον, ἀπὸ ὅ,τι τὸ πλήρωμα οἰουδήπητε ἄλλου πλοίου, διάστημα. Εἶναι κατὰ ταῦτα εὐνόητον τὸ ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον παρέχει εἰς τὸ πλήρωμά του τὸ μέγιστον ὄριον ἀνάσεως καὶ ψυχαγωγίας, τὸ ὅποιον θὰ ἠδύνατό τις, νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ φορτηγῶν πλοίου.

φορτηγοῦ πλοίου. Εἰς τοῦτο δὲ ὀφείλεται, ἀναμφιβόλως, ὅτι εἶναι συνήθης ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος ἐφοπλιστοῦ ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ πρὸς τὸ δεξαμενόπλοιον. Ἡ διαχειρίσις, ἐν τούτοις, τοῦ δεξαμενοπλοίου, εἶναι σημαντικῶς ἀπλουστερά τῆς τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, ἀφ' ἑνὸς μὲν λόγῳ τῆς μικρᾶς μόνον ποικιλίας τῶν φορτίων καὶ τοῦ περιωρισμένου τῶν τομέων ἀπασχολήσεώς του, ἀφ' ἑτέρου δὲ λόγῳ τοῦ ὅτι αἱ συνθήκαι τῆς ἐργασίας του παρουσιάζουν, λόγῳ τῆς εὐρυτάτης χρησιμοποίησεως τῶν χρονοναυλώσεων, σταθερότητα κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν τῆς χαρακτηριζούσης τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα.

Ἐνάλογον παρατήρησιν δύναται τις νὰ διατυπώσῃ καὶ ὡς πρὸς τὰ εἰδικὰ μεταλλοφόρα πλοῖα. Ἡ διαχείρισις καὶ ἐκμετάλλευσίς των δὲν ἐμφανίζει ἰδιαιτέρως ἀξιοσημείωτον ἰδιομορφίαν καὶ εἶναι εὐλογον τοῦτο, ἀφοῦ τὸ σιδηρομετάλλευμα εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ ὁποῦ εὐρίσκουν ταῦτα τὴν ἀπασχόλησίν των, περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων ὧν τὰ γενικὰ χαρακτηριστικὰ εἶναι κοινά. Εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἄλλως τε, τῶν μεταλλοφόρων πλοίων—ὅταν ταῦτα δὲν ἀνήκουν εἰς τὰ μεγάλα συγκροτήματα παραγωγῆς χάλυβος—ἀσχολοῦνται οἱ πλοιοκτῆται οἱ διαχειριζόμενοι τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα. Εἶναι, πάντως, εὐχερεστερά ἢ διαχειρίσις τοῦ μεταλλοφόρου πλοίου, διότι ἐξευρίσκει τοῦτο τὴν ἀπασχόλησίν του εἰς σταθεροὺς τομείς τῶν μεταφορῶν καὶ ἐπιπροσθέτως χρησιμοποιεῖται, εὐρύτατα καὶ εἰς τὴν περίπτωσίν του, ἢ χρονοναύωσις καὶ δὴ διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα.

Ἡ ἐκμετάλλευσίς τέλος τῶ Bulk Carriers ἀποτελούντων μικτόν, ἐνδιάμεσον, τύπον πλοίου, μεταξὺ τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ καὶ τοῦ εἰδικοῦ μεταλλοφόρου πλοίου, προσιδιάζει ἀκόμη περισσότερο, σχεδὸν ταυτιζομένη, πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ ΝΑΥΛΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

1. Γενικά χαρακτηριστικά λειτουργίας.— Τό έργον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, διεξάγεται ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν μέρος, ἐπιτελεῖται δὲ παρ' εἰδικευμένων μεταφορέων—τῶν ἐφοπλιστῶν—ἐργαζομένων ἐν ἀνταγωνισμῷ. Αἱ μεταφοραὶ ἐκτελοῦνται ἔναντι καταβολῆς ναύλων, τὸ ὕψος τῶν ὁποίων κυμαίνεται, ἀναλόγως πρὸς τὴν σχέσιν τὴν διαμορφουμένην μεταξύ τῶν ἐκάστοτε ὀφισταμένων παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον διαθέσιμου, πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τούτων, χωρητικότητος τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ὁ Νόμος προσφοράς καὶ ζήτησεως, ἀποτελεῖ, κατὰ ταῦτα, τὴν βάσιν ἐφ' ἧς στηρίζεται ἡ διαμόρφωσις τοῦ κόστους τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, ἔχει δὲ πληρεστέραν τὴν ἐφαρμογὴν εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἢ εἰς οἰονδήποτε ἄλλον κλάδον τῆς παραγωγῆς ἢ τῶν μεταφορῶν καὶ τοῦτο διότι, ἐξαιρουμένων τῶν μεταφορῶν τῶν ἐκτελουμένων διὰ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, αἱ συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας διεξάγεται ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ, πλησιάζουν νὰ δημιουργοῦν καθεστῶς ἀπολύτου ἀνταγωνισμοῦ.

Ἐξετάζοντες τὰ τῆς ὀργανώσεως τῶν δι' ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἐκτελουμένων μεταφορῶν, διεπιστώσαμεν ὅτι ἐπιτυχῶς δύναται νὰ ἀσκηθῇ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἰς τὸν τομέα τοῦτον καὶ ἐάν ἐν μόνον πλοῖον διαθέτῃ. Ἐκ τούτου, ἔπεται ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν δυναμένων νὰ εἰσέλθουν, εἰς τὰς παγκοσμίους διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς, πλοιοκτητῶν, εἶναι—θεωρητικῶς τουλάχιστον—ἀπεριόριστος, πάντες δὲ οὗτοι ἐργάζονται ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ μεταξύ τῶν.

Παρά τὴν ὑπαρξιν, ἐξ ἄλλου, μεταξύ τῶν ἀντικειμένων τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πολυτελῶν τινῶν εἰδῶν, δυναμένων, ὑπὸ οἰασθῆποτε συνθήκας, νὰ καταβάλουν ὕψηλόν ναύλον, τὸν μέγιστον

δγκον τοῦ διεθνoῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, καλύπτουν φορτία εὐ-
θηνά τὴν ἀξίαν — δημητριακά, διάφορα ἄλλα εἶδη διατροφῆς, καύσιμα,
πρῶται ὕλαι — ἢ βιομηχανικά προϊόντα πρώτης ἀνάγκης, τὰ ὅποια,
πάντοτε, ἀναζητοῦν καὶ καταβάλλουν τὸν μικρότερον, δυνατόν,
ναῶλον.

Οἱ ἀνωτέρω δύο χαρακτηριστικοὶ παράγοντες, ἐν συνδυασμῷ
πρὸς τὴν ὑπὸ τῶν συγχρόνων μέσων τηλεπικοινωνίας παρεχομένην
εὐχέρειαν ἀμέσου παρακολουθήσεως τῶν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἐξελί-
ξεων εἰς ὅλας τὰς ἀγορὰς τῆς ὑδρογείου, ἀναποφεύκτως ὀδηγοῦν εἰς
ἐνοποιήσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν ναύλων εἰς τὴν δημιουργίαν, ὄφλον ὅτι,
μίας παγκοσμίου ἀγορᾶς ναύλων, ἧς ἡ λειτουργία στηρίζεται εἰς τὸν
ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν μεταξὺ τῶν μεταφορέων, ἀλλὰ καὶ τῶν φορ-
τωτῶν ἐπίσης καὶ δεσπάζεται ἀπὸ τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ ζη-
τήσεως.

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔργον ἔχει νὰ προσφέρῃ ἑαυτὴν, ἐν ἐλευ-
θέρῳ ἀνταγωνισμῷ, πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν
ἀναγκῶν, τὸ ὕψος καὶ ἡ ἐξέλιξις τῶν ὀπίων, προσδιορίζονται, ἐν
τούτοις, τῇ συμβολῇ παραγόντων οὐδόλως ἐλεγχομένων παρ' αὐτῆς.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ἀποτέλεσμα ἔχει βε-
βαίως τὴν ἐξελικτικὴν αὐξήσιν τοῦ ὄγκου τοῦ διὰ θαλάσσης διεθνoῦς
ἐμπορίου. Ἡ ἐξέλιξις ὁμοῦ αὕτη δὲν εἶναι ὁμοιόμορφος καὶ ὁμαλή,
ἴδια ὅταν ἡ παρατήρησις ἀφορᾷ εἰς περιωρισμένα χρονικὰ διαστή-
ματα. Αἰφνίδιαι καταστάσεις δημιουργοῦμεναι ἀπὸ ἐξαιρετικὰ καὶ
ἔκτακτα γεγονότα, προκαλοῦν ἀποτόμους καὶ ὀξείας διακυμάνσεις εἰς
τὸν ὄγκον τῶν μεταφορῶν καὶ ἐπομένως εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότη-
τος. Πλημμῦραι, λιμοί, κακαὶ ἢ ἀντιστρόφως καλαὶ ἐσοδεῖσαι, τὸ ὄρυμν
ἢ ὄχι μίας χειμερινῆς περιόδου, πολιτικαὶ ἀνωμαλίαι καὶ διαταραχαὶ
τῆς διεθνoῦς εἰρήνης εἰς τινα περιόχην καὶ ἄλλαι παρόμοιαι ἔκτακτοι
καταστάσεις, εἰς σοβαρὸν βαθμὸν ἐπηρεάζουν τὸ ὕψος τῶν μεταφορι-
κῶν ἀναγκῶν κατὰ τινα χρονικὴν περίοδον καὶ δημιουργοῦν, ἐνίοτε,
ὀξείας καταστάσεις λόγω ἀνατροπῆς τῆς ἰσορροπίας μεταξὺ μεταφο-
ρικῶν ἀναγκῶν καὶ διατιθεμένης πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν χωρητι-
κότητος.

Βασικῶς, ἐν τούτοις, αἱ διακυμάνσεις τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν,
εἰς εὐρύτερα χρονικὰ περιθώρια ἐντασσόμεναι, ἀπορρέουν ἐκ τῆς ἐξε-
λίξεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Ἀνάπτυξις τῆς οἰκονομικῆς δρα-
στηριότητος τοῦ κόσμου, συνεπάγεται ἐπέκτασιν τοῦ διεθνoῦς ἐμπο-
ρίου καὶ αἱ διακυμάνσεις εἰς τὴν παραγωγήν ἴδια τῶν βιομηχανικῶν
χωρῶν, ἀμεσον καὶ ἀποφασιστικὸν ἔχουν τὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ ὄγ-

κου των μεταφορικών αναγκών και επομένως επί της ζητήσεως χωρητικότητας.

Ο κατά τό δυνατόν ακριβέστερος προσδιορισμός των μεταφορικών αναγκών και ή καλλιτέρα έκτιμησις των προβλεπομένων ως προς αúτας εξέλιξεων, είναι τὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζεται ή εξέλιξις τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος διὰ τῆς ἀναλόγου ρυθμίσεως τῶν ναυπηγικῶν προγραμμάτων τῆς διεθνοῦς βιομηχανίας τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν.

Ἀπασαι αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις, ἐπιβεβαιοῦν τὴν ἀποψιν ὅτι τὸ ὕψος τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν και ή εξέλιξις αὐτῶν, διαμορφοῦνται τῇ ἐπιδρᾶσει παραγόντων, οὐδόλως ἐλεγχομένων ὑπὸ τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Κατ' ἐξαιρέσειν αὐτῆς ὡς μεταφορεῦς, ἐπιδρᾶ ἐπὶ τοῦ ὕψους τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, μόνον ὡς πρὸς τὰ ἀγαθὰ ἐκεῖνα, τῶν ὁποίων ή μεταφορὰ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ ὕψος τοῦ ἀπαιτουμένου πρὸς ἐκτέλεσιν αὐτῆς, εἰς δεδομένην στιγμὴν, κόστους.

Πλεῖστα ἀγαθὰ εἶναι, ὑπὸ οἰασδῆποτε συνθήκας κόστους μεταφορᾶς, ἀπαραίτητα εἰς τὴν κατανάλωσιν, ὡς λ.χ. συμβαίνει εἰς τὴν περίπτωση τῶν βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς, πολλῶν πρώτων ὕλων, καυσίμων κ.λ.π. Τούτων ή μεταφορὰ θὰ ἐκτελεσθῇ, ἔστω και ὑπὸ ὕψηλόν κόστος. Ὑπάρχουν ὅμως ἐπίσης κατηγορίαι ἀγαθῶν, μὴ ἀμέσως ἀπαραιτήτων εἰς τὴν κατανάλωσιν. Ἡ ζήτησις τούτων, εἰς τὰς ἀγορὰς κατανάλωσεως, ὑφίσταται μόνον ἐφ' ὅσον συντρέχουσι προϋποθέσεις καθιστώσαι τὴν ἀγορὰν και μεταφορὰν οἰκονομικῶς συμφέρουσαν. Πρέπει, ὁβλον ὅτι, νὰ ὑφίσταται διαφορὰ τιμῶν τῶν ἀγαθῶν τούτων εἰς δύο περιοχάς, ἀρκετὴ διὰ νὰ καλύψῃ τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορᾶς και τὰ συναφῆ πρὸς αὐτὴν φορτοεκφορτωτικὰ ἔξοδα, ἀσφάλιστρα και ἄλλας ἐπιβαρύνσεις, νὰ καταλείπῃ δὲ ἐπὶ πλεόν εὐλογον ἐμπορικόν κέρδος εἰς τὸν παραλήπτην. Ἄλλως ή μεταφορὰ ἀναβάλλεται μέχρι διαμορφώσεως εὐνοϊκωτέρων ὄρων, μειουμένου ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν κατὰ τὴν μέχρι τότε χρονικὴν περίοδον. Ὅσον δὲ μεγαλύτερον προσοτόν ἐπὶ τῆς ἀξίας ἀγαθοῦ τινος ἀντιπροσωπεύει ὁ ναῦλος, τόσο μεγαλύτερα εἶναι ή ἐπίδρασις ἢ ή τυχόν αὐξησις τῆς τιμῆς αὐτοῦ, ἀσκεῖ ἐπὶ τῆς ζητήσεως τοῦ ἀγαθοῦ, ὥστε καθίσταται ρυθμιστικὸς παράγων ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς. Ἐκάστη, ἐπομένως, ὕψωσις τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων, ἀπομακρύνει, πρῶσωρινῶς, ἐκ τῆς ἀγορᾶς πωχὰ τινὰ φορτία, οὐχὶ πρώτης ἀνάγκης, ἀδυνατοῦντα νὰ καταβάλουν ἠῦξημένον ναῦλον και ἀντιθέτως ἐκάστη μείωσις τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων, προκαλεῖ ἐπέκτασιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν μεταφορέων εἰς προσθέτους τινὰς κατηγορίας φορτίων τῶν ὁποίων ή μεταφορὰ εἶχε προσκαίρως παραμερισθῆ κατὰ τὴν

περίοδον τῶν ὑψηλῶν ναύλων. Διὰ τῆς τοιαύτης αὐτομάτου ἐνεργείας τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς, ἐπηρεάζεται κατὰ τινα βαθμὸν, ἢ σχέσις μεταξύ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν διατιθεμένης χωρητικότητος, κατὰ τρόπον ὑποβοηθοῦντα τὴν ἐκάστοτε, ἐξισορρόπησιν αὐτῶν.

Ὡς ἀποτέλεσμα, τῶν διακυμάνσεων τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν κατ' ἀκολουθίαν προκαλουμένων μεταβολῶν εἰς τὴν σχέσιν αὐτῶν πρὸς τὴν διατιθεμένην, εἰς δεδομένην χρονικὴν περίοδον, χωρητικότητα, ἔχομεν παραλλήλους διακυμάνσεις τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

Ὅταν ἡ διατιθεμένη χωρητικότης ὑπερκαλύπτει τὴν ζήτησιν καὶ πλεονάζει, ὁ μεταφορεὺς, μόνον δι' ὑπόβιβασμοῦ τοῦ ναύλου εἰς ἐπίπεδον χαμηλότερον τοῦ προσφερομένου ὑπὸ τῶν ἀνταγωνιστῶν αὐτοῦ, θὰ δυνηθῆ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς χωρητικότητός του. Ἡ τοιαύτη τάσις ἀποτέλεσμα ἔχει τὸν γενικὸν ὑπόβιβασμὸν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, εἰς ἐπίπεδα, πολλάκις, ἐπιζήμια. Εἰς τὴν ἀντίστροφον περίπτωσιν, κατὰ τὴν ὁποίαν αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι εἶναι ὑπερπεραι τῶν δυναμένων νὰ καλυφθοῦν ὑπὸ τῆς προσφερομένης χωρητικότητος, ὁ φορτωτὴς θὰ δυνηθῆ νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ἀναγκαιοῦσαν αὐτῷ χωρητικότητα, μόνον διὰ τῆς προσφορᾶς εἰς τὸν μεταφορέα ὑψηλοτέρου ναύλου, ἀπὸ τὸν ὑπὸ τῶν ἄλλων φορτωτῶν διὰ τὴν αὐτὴν ἢ ἀνάλογον μεταφορὰν προσφερόμενον. Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις ὁδηγεῖ εἰς γενικὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. Φορτωταὶ καὶ πλοιοκτῆται, κατὰ ταῦτα, ἀποτεινόμενοι πρὸς ἀλλήλους, διὰ τῶν μεσιτῶν των, πρὸς ἐξευρεσὶν χωρητικότητος οἱ μὲν, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων των οἱ δὲ, ἐπιδιώκουν νὰ ἐξασφαλίσουν ἕκαστος δι' ἴδιον λογαριασμὸν τοὺς εὐνοϊκωτέρους, ὑπὸ τὰς ἐκάστοτε ὑφισταμένας συνθήκας, δυνατοὺς ὄρους μεταφορᾶς.

Ἡ λειτουργία τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς ναύλων, δὲν ἐξαντλεῖται εἰς τὰς μέχρι τοῦδε ἀναφερθείσας ἐκδηλώσεις. Κατὰ βάσιν τείνει εἰς ἐξισορρόπησιν τῆς ζήτησεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος, εἰς τὴν διὰ μὲν μορφῶν, δηλὸν ὅτι, ὑγιῶν συνθηκῶν ἐνεργείας τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ ἡ ἐξέλιξις αὕτη πραγματοποιεῖται ἀνευ ἐξωτερικῶν παρεμβάσεων.

Ἡ ἱκανοποίησις τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, δὲν ἐξαρτᾶται μόνον ἐκ τοῦ ὄγκου τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Ἐπηρεάζεται, ἐπίσης, σπουδαίως ἐκ τῆς μέσης διάρκειας τῶν ἐκτελεσθέντων ταξειδίων, ἐκ τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται ὁ ἀριθμὸς τῶν κατ' ἔτος δυναμένων νὰ ἐκτελεσθῶσιν ἐμφόρων πλοίων. Μεγαλυτέρας διάρκειας πλόες, σημαίνουν, φυσικά, περιορισμὸν τῆς κατὰ τινα χρονικὴν περίο-

1) δον, μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, αύξησιν τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συνόλου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ὄγκου χωρητικότητος καὶ συνεπῶς περιορισμὸν τῆς προσφοράς χωρητικότητος, ἄρα ἀνυψωτικὴν τάσιν εἰς τοὺς ναύλους. 2) Ἡ ἀντίδρασις εἰς τὴν οὕτω διαμορφουμένην κατάστασιν, ἐκδηλοῦται ἀναποφεύκτως καὶ προέρχεται πρωτίστως ἀπὸ τοὺς εἰσαγωγεῖς τῶν διαφόρων χωρῶν, οἱ ὅποιοι καταβάλλουν πᾶσαν προσπάθειαν ἐξασφαλίσεως τῶν εἰσαγωγῶν τῶν ἐκ τῶν πλησιεστέρων ἀγορῶν, περιορίζοντες οὕτω κατὰ τὸ δυνατόν, τὸ μεταφορικὸν κόστος τοῦ ἐμπορεύματός των. 3) Ἄλλ' ἱκανοποίησις τῶν ἀναγκῶν εἰς ἀγαθὰ διὰ μεταφοράς αὐτῶν ἐκ μικροτέρων ἀποστάσεων, ὁδηγεῖ βαθμιαίως εἰς περιορισμὸν ζητήσεως χωρητικότητος καὶ ἡ ἐξέλιξις αὕτη ἐπιδρᾷ ἀνασταλτικῶς ἐπὶ τῶν ἀνυψωτικῶν τάσεων τῆς ἀγορᾶς. 4) Εἰς τὸ αὐτὸ ἀποτέλεσμα ἄγει καὶ ἡ τάσις τῶν πλοιοκτητῶν, κατὰ τὰς περιόδους ὕψηλῶν ναύλων, ὅπως ἀπασχολοῦν τὰ πλοῖα τῶν εἰς μεταφοράς μικρῶν, κατὰ προτίμησιν, ἀποστάσεων, ἐν τῇ ἐπιδιώξει ταχείας ἀπελευθερώσεως τοῦ πλοίου ἵνα τοῦτο ἐπωφεληθῇ τῶν ἀνατιμητικῶν τάσεων τῆς ἀγορᾶς, εἰς νέαν ναύλωσιν, ἀλλὰ καὶ διότι ὁ ναῦλος δὲν εἶναι ἀπολύτως ἀνάλογος τῆς ἀποστάσεως ἐπιτρέπων μεγαλύτερον κατ' ἀναλογίαν κέρδος εἰς μικροτέραν ἀπόστασιν. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις παραμερίζονται τὰ φορτία ἐκ μεγάλων ἀποστάσεων καὶ τοῦτο σημαίνει, περιορισμὸν, κατὰ τινα βαθμὸν, τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

Ἐξ ἄλλου, ἡ τυχὸν ὑπαρξίς ὕψηλῶν ἐπιπέδων¹ ναύλων κατὰ τινα

¹ Ἡ κατωτέρω συσχέτισις τοῦ ναυλαρίθμου πρὸς τὴν διαλυθείσαν χωρητικότητα εἶναι παραστατική. Σημειωτέον ὅτι οἱ ναυλαρίθμοι ἀφοροῦν ἡμερολογιακὰ ἔτη, ἐνῶ οἱ σχετικοὶ πρὸς τὰς διαλύσεις ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς 12 μῆνα λήγοντα τὴν 30 Ἰουνίου τοῦ ἔτους εἰς τὸ ὅποιον ἀναφέρονται. Ὡς ἐκ τούτου ἡ κατὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον 1950 καὶ 1954 πραγματοποιηθεῖσα ἀνατίμησις τῶν ναύλων δὲν κατοπτρίζεται εἰς τοὺς ἀριθμούς τῆς διαλυθείσης χωρητικότητος τῶν ἀντιστοιχῶν ἀλλὰ τῶν ἀμέσως ἐπομένων ἐτῶν.

Ἔτος	Ναυλαρίθμοι	Διαλυθείσα
	1952 = 100	χωρητικότης εἰς κ.ο.χ
1949	82.8	622.530
1950	84.4	913.898
1951	179.6	475.327
1952	100.—	821.561
1953	77.5	1.136.454
1954	86.	1.505.377
1955	127.6	920.426
1956	157.—	528.322
1957	111.1	729.939

χρόνον, καθιστά οικονομικώς συμφέρουσας τὴν ἐκκίνησιν τῶν παλαιῶν πλοίων ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων τοῦ παροπλισμοῦ των, ἐνῶ ἡ πώλησις, πλοίων πρὸς διάλυσιν περιορίζεται ἐπίσης. Ἐπιπροσθέτως, εἰς περιόδους ἐντατικῶν ἐργασιῶν καὶ ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων, ἀποφεύγεται πᾶσα μὴ ἀναπόφευκτος καθυστέρησις εἰς τοὺς λιμένες, ἀναβαλλομένων καὶ αὐτῶν τῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς καὶ συνιηρήσεως τῶν πλοίων, πλὴν τῶν ὅλων ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἀσφαλῆ κίνησιν αὐτῶν. Ἐπιδιώκεται, τούτέστιν, ἡ ἐντατικωτέρα δυνατὴ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων καὶ ἀξιοποίησις τῶν μεταφορικῶν αὐτῶν δυνατοτήτων. Τέλος ἡ περίοδος τῶν ἐντατικῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας καὶ ἠύξημένης ζητήσεως χωρητικότητος, ἀποτελεῖ πάντοτε περίοδον ὁμοίου ὄρασμοῦ καὶ διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἡ ναυπήγησις δὲ νέων πλοίων ἐνίστε ἐξακολουθεῖ καὶ ὅταν ἀκόμη αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τείνουν νὰ ἰκανοποιηθοῦν¹. Πάντα ταῦτα, σημαίνουν βαθμιαίαν ἀμβλύνσιν τοῦ ἀνοίγματος μεταξὺ ζητήσεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος, μέχρι πλήρους ἐξισορροπήσεως αὐτῶν.

Ἄντίστροφος εἶναι ἡ λειτουργία τῆς ἀγορᾶς ναύλων, εἰς περιπτώσιν περιορισμένων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν προσφερομένην πρὸς ἰκανοποίησιν αὐτῶν χωρητικότητα. Προσθετέον ὅτι κατὰ τὴν πρώτην φάσιν τῆς ὑφέσεως ἢ κρίσεως, παρατηρεῖται σοβαρὰ αὐξήσις τοῦ τοννάξ τοῦ τιθεμένου ὑπὸ ἐπισκευῆν, ὑποχωροῦσα

Χρονολογία	Ναυλάρθμος 1948=100 1952=100	Ναυπηγήσεις Κόροι ὀλικῆς χωρητικότητος
1949 Ἰανουάριος	87.1	8.023.000
1949 Ὀκτώβριος	69.8	7.031.000
1950 Ὀκτώβριος	95.8	7.187.000
1951 Ἰανουάριος	151.9	7.894.000
1951 Ἰούλιος	176.6	11.739.000
1952 Ἰανουάριος	163.9	14.275.000
1952 Ὀκτώβριος	84.9	15.809.000
1954 Μάρτιος	77.4	12.497.000
1954 Ὀκτώβριος	99.5	10.392.000
1955 Ἰανουάριος	115.1	11.249.000
1955 Ἰούνιος	128.0	11.980.000
1956 Ἰανουάριος	144.3	17.821.000
1956 Ὀκτώβριος	153.6	25.505.000
1957 Ἰανουάριος	173.7	29.248.000
1957 Ἰούλιος	101.9	35.062.000
1958 Ἰανουάριος	64.9	34.500.000
1958 Ἰούλιος	66.6	31.234.000

ἐφ' ὅσον ἡ κρίσις παρατείνεται μέ παράλληλον αὔξειν τῆς ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος *. Ἡ αἰτία εὑρηται εἰς τὴν ἐπιθυμίαν τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀποφύγουν τὸν παροπλισμὸν μέχρις οὗ αἱ περαιτέρω ἐξελίξεις καταδείξουν τὴν ὑπαρξίν παρατεταμένης κρίσεως, τοῦ χρόνου ἀναμονῆς διατιθεμένου πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν συντηρήσεως ἢ ἐπισκευῆς αἵτινες εἶχον παραμερισθῆ κατά τὴν περίοδον τῶν ἐντόνων ἐργασιῶν.

Ἡ τοιαύτη λειτουργία τοῦ μηχανισμοῦ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν προϋποθέτει, τὴν ἀνυπαρξίαν περιορισμῶν καὶ Κυβερνητικῶν παρεμβάσεων, εἴτε ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐξέλιξιν καὶ τὸν ὄγκον τοῦ διεθνοῦς θαλασσοῦ ἐμπορίου, εἴτε ἐν σχέσει πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

2. Παράγοντες ἐπιδρῶντες ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.—

Μολοντί, κατὰ βάσιν, τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ναύλων εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν ἐξαρτᾶται, ὡς ἀνωτέρω ἐξετέθη, ἐκ τῆς σχέσεως τῆς ὕφισταμένης μεταξὺ τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζήτησεως χωρητικότητος, αἱ καθ' ἕκαστα τιμαὶ τῶν ναύλων τῶν καταβαλλομένων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διαφόρων μεταφορῶν, ἐπηρεάζονται, ἀπὸ πλείστους ἀκόμη παράγοντας, γενικὴν ἢ εἰδικὴν ἔχοντας τὴν μορφήν. Ἐπιπροσθέτως καὶ αὐταὶ αἱ ἐξελίξεις τῆς ἀγορᾶς τῶν ναύλων δὲν εἶναι πάντοτε ὁμοίομορφοι. Διαφοροποιοῦνται συνεπεὶα ἐπιδράσεως ἐξελίξεων ἐκτάκτου μορφῆς, ὡς αἱ ἐν τοῖς προηγουμένοις ἀναφέρθεισαι—λ.χ. πολιτικαὶ ἀνωμαλίαι, διαταραχαί, σιτοδείαι κ.λ.π. Οὕτω ἐν τῇ πραγματικότητι οἱ ναῦλοι ποικίλλουν κατὰ τομεῖς μεταφορῶν, ἀλλ' ἐνίοτε καὶ ἐντὸς ἐνὸς τομέως μεταφορῶν ἐπίσης. Δύναται τις νὰ εἴπῃ ὅτι κάθε φορτίον ἔχει τὸν ἰδικόν του ναῦλον καὶ ὁ ναῦλος αὐτὸς δὲν εἶναι πάντοτε σταθερός. Κυμαίνεται, ἐνίοτε, ἀπὸ ὥρας εἰς ὥραν.

* Ἐξελίξις ναυλαριθμῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν χωρητικότητα τελοῦσαν ὑπὸ ἐπισκευῆν καὶ ἐν παροπλισμῷ εἰς λιμένας τῆς Μ. Βρετανίας.

(Στοιχεῖα British Chamber of Shipping)

Μῆνες	Ναυλαριθμὸς κατὰ ταξίδιον 1952 = 100	Χωρητικότης ὑπὸ ἐπισκευῆν εἰς κ.ο.χ.	Χωρητικότης ἐν παροπλισμῷ εἰς κ.ο.χ.
1957 Νοέμβρ.	82.3	839.236	277.960
1958 Ἰανουάρ.	64.9	775.596	537.814
» Μάρτιος	63.3	528.809	967.655
» Ἰούλιος	66.5	363.191	1.484.151
» Αὐγουστος	65.0	284.382	1.525.929
» Νοέμβριος	76.4	368.411	1.530.727

Μεταξύ των παραγόντων των έπηρεαζόντων την εις έκαστην περίπτωσηιν πραγματοποιουμένην τιμήν του ναύλου δύνανται τις να έπισημάνη τους κάτωθι.

α) Γενικοί παράγοντες. Ός τοιοῦτοι νοοῦνται οἱ παράγοντες εκείνοι οἱ ὅποιοι, ἂν καὶ οὐχὶ ὁμοιομόρφως, έπηρεάζουν πάντοτε τὴν τιμὴν τοῦ ναύλου καὶ εἶναι :

αα) Ἡ διανυομένη ἀπόστασις. Ὁ κατὰ μονάδα μεταφερομένου φορτίου ναύλος εἶναι φυσικόν νὰ αὐξάνη ὅσον ἡ μέλλουσα νὰ διανυθῆ ἀπόστασις έπιμηκύνεται, χωρὶς πάντως νὰ εἶναι ἀναλογος τῆς ἀποστάσεως, δοθέντος ὅτι, σὺν τοῖς ἄλλοις, καλύπτονται δι' αὐτοῦ δαπάναι, ὡς λ.χ. λιμενικὰ δικαιώματα καὶ φορτοεκφορτωτικὰ, μὴ έπηρεαζόμεναι ἐκ τῆς ἀποστάσεως. Διὰ τοῦτο καὶ οἱ ναῦλοι τῶν μεγάλων ἀποστάσεων εἶναι, κατ' ἀναλογίαν, εὐθηνότεροι, κατὰ τόνον καὶ μίλλιον τῶν ναύλων τῶν μικρῶν ἀποστάσεων.

αβ) Ὁ ὄγκος τοῦ φορτίου κατὰ τόννον ἢ γενικώτερον κατὰ μονάδα βάρους. Τὰ φορτία εἴτε ὁμοειδῆ εἴτε γενικά, δέν ἔχουν τὸν αὐτὸν ὄγκον κατὰ μονάδα βάρους. Ἡ διαφοροποίησις ὅθεν τοῦ ναύλου, ἀναλόγως τοῦ ὄγκου τοῦ φορτίου, καθίσταται ἀναπόφευκτος, τόσον εις τὴν περίπτωσιν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, ὅσον καὶ τῶν πλοίων γραμμῶν. Τὰ βαρέα φορτία καταβάλλουν χαμηλότερον ναῦλον, διότι τὸ πλοῖον ἀξιοποιεῖ, εις τὴν περίπτωσιν αὐτῶν, ὀλόκληρον τὴν εις βάρος μεταφορικὴν του ἱκανότητα. Ός βαρέα λογίζονται, κατὰ τὴν διεθνή πρακτικὴν, τὰ φορτία τὰ ἔχοντα ὄγκον κατώτερον τῶν 40 κυβικῶν ποδῶν κατὰ τόννον, ἐλαφρὰ δὲ τὰ μεγαλυτέρου ὄγκου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐλαφρῶν φορτίων τὸ πλοῖον συμπληρῶνει τὴν εις ὄγκον χωρητικότητά του, χωρὶς καὶ νὰ καλύπτῃ παραλλήλως τὴν εις βάρος φορτίου ἱκανότητά του. Εὐλογον, ὅθεν εἶναι ὅτι, διὰ τὴν ἀπώλειαν ταύτην, ὁ πλοιοκτήτης πρέπει νὰ ἀποζημιωθῆ καὶ τοῦτο φυσικὰ ἐπιδιώκεται, διὰ τῆς καταβολῆς παρὰ τοῦ ἐλαφροῦ φορτίου ἠύξημένου ναύλου, τόσον ἠύξημένου, ὥστε ὁ συνολικῶς εἰσπραχθησόμενος ὑπὸ τοῦ πλοίου ναύλος, νὰ μὴν ἀφίσταται ἐπὶ ἔλαττον, ἐκείνου τόν ὅποιον τὸ πλοῖον θὰ εἰσέπραττεν ἐὰν μετέφερε βαρὺ φορτίον.

Ἡ σχέσηις τοῦ ὑπὸ τοῦ ἐλαφροῦ φορτίου καταβαλλομένου ναύλου πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ βαρέος τοιούτου καταβαλλόμενον, εἶναι συνεπῶς, ἀνάλογος πρὸς τὴν σχέσηιν τοῦ ὄγκου αὐτῶν. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, ἐνδιαφέρον εἶναι νὰ σημειωθῆ ὅτι ἡ κατὰ ταξειδίον ἀπόδοσις τοῦ πλοίου, σπουδαίως έπηρεάζεται ἀπὸ τὴν εις χῶρον ἱκανότητα αὐτοῦ, ἡ ἱκανότης δὲ αὕτη δέν εἶναι πάντοτε ἡ αὕτη, δι' ἰδίας, εις

τόννους φορτίου, χωρητικότητας πλοία ποικίλλει αναλόγως του τύπου και του τρόπου κατασκευής αυτών. 'Επί τη βάσει ενός και του αυτού, κατά τόννον, ναύλου και διά την αυτήν διαδρομήν, πλοίων διαθέτον χώρον περισσότερων κυβικών ποδών κατά τόννον βάρους της μεταφορικής του Ικανότητας, θα άποκομίση συνολικόν ναύλον μεγαλύτερον από τόν εισπραχθησόμενον από έτερον πλοϊον, της ίδιας χωρητικότητας, αλλά μέ μικροτέραν εις όγκον Ικανότητα κατά τόννον φορτίου.

αγ) Ο χρόνος ό απαιτούμενος προς έκτέλεσιν της μεταφοράς, ό όποιος έξαρτάται όχι μόνον από την διανυομένη απόστασιν και την ταχύτητα του πλοίου, άλλ' επίσης από την διάρκειαν παραμονής αυτού εις τους λιμένας φορτώσεως και έκφορτώσεως είτε προς έκτέλεσιν των αντίστοιχων έργασιών είτε — όπερ ούχι άσύνηθες — έν άναμονή φορτώσεως ή έκφορτώσεως.

β) Ειδικοί Παράγοντες. Πέραν των γενικών παραγόντων των έπιρραζόντων τας τιμάς των ναύλων των υπερωκεανείων μεταφορών, πλείστοι ειδικοί παράγοντες έπαισέρχονται επίσης. Μεταξύ αυτών δύνανται νά μνημονευθοούν οι άκόλουθοι:

βα) Η θέσις του πλοίου, κατά τόν χρόνον της ναυλώσεώς του, έν σχέσει προς τόν λιμένα της φορτώσεως και ή απόστασις την όποιαν θα έχη τουτο νά διανύση κενόν μέχρι του λιμένος αυτού.

ββ) Η γεωγραφική θέσις του λιμένος έκφορτώσεως και ή ύπαρξις ή μή, δυνατότητος έξασφαλίσεως, έκείσε, διά τό πλοϊον, περαιτέρω άπασχολήσεως και δή φορτίου έπιστροφής προς τά μεγάλα ναυτιλιακά και παραγωγικά κέντρα'.

βγ) Τά έξοδα φορτοεκφορτώσεως εις τους διαφόρους λιμένας και τά έξοδα χρησιμοποίησεως αυτών — λιμενικά κλπ. τέλη.

βδ) ΑΙ Ιδιότητες του φορτίου, ώς λ.χ. ή δυνατότης εύχεροϋς φορτώσεως ή έκφορτώσεως ή εύχεροϋς στοιβασίας αυτού άνευ άπώλειας χώρου διά τό πλοϊον.

βε) Έκτακτοι καταστάσεις, συνεπεία πολιτικών ή

* Μολοντί από εύρύτερας οικονομικής σκοπιās, ή έπιστροφή του πλοίου κενού, σημαίνει άπώλειαν έργου και έπομένως θετικήν ζημίαν, διά τό πλοϊον δέν είναι πάντοτε πρατιμητέα και συμφέρουσα ή έξασφάλισις ναύλου έπιστροφής. Τουτο συμβαίνει, κυρίως, εις περιόδους ύψηλών ναύλων, ότε ή άπώλεια χρόνου προς φόρτωσιν και έκφόρτωσιν του φορτίου έπιστροφής δέν άντισταθμίζεται υπό του βιά τό φορτίον τουτο καταβαλλομένου ναύλου.

άνωμάλων διεθνών εξελίξεων ή άλλων άπροόπτων εξελίξεων δημιουργούμεται.

βσι) Ἡ τυχόν συμπτωματική προσφορά εἰς τινά περιοχὴν δυσαναλόγως ηὔξημένης ή περιορισμένης ἐν σχέσει πρὸς τὰς τοπικὰς ἀνάγκας, χωρητικότητας.

βζ) Αἱ ἐποχικαὶ διακυμάνσεις εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητας πρὸς μεταφορὰν λ.χ. δημητριακῶν, καυσίμων, ξυλείας, σιδηρομεταλλευμάτων κλπ.

βη) Αἱ περαιτέρω προθέσεις τοῦ πλοιοκτῆτου ἐν σχέσει πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου. Πλοιοκτῆτης ἐπιδιώκων τὴν μετακίνησιν τοῦ πλοίου πρὸς τινά τομέα μεταφορῶν, θὰ εἶναι ἱκανοποιημένος ἐάν ἐπιτύχη ναύλωσιν πρὸς τὴν ἐπιθυμητὴν κατεύθυνσιν καὶ εἶναι διατεθειμένος νὰ ὑποβιβάσῃ σημαντικῶς τὸν ναύλον προκειμένου νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν προώθησιν τοῦ πλοίου πρὸς τὸν ἐπιθυμητὸν τομέα.

Ὁ βαθμὸς ἐπιδράσεως τῶν ὡς ἄνω καὶ ἄλλων εἰσέτι παραγόντων, ποικίλλει, ἐξαρτώμενος ἐκ τῆς ἐν γένει καταστάσεως τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς ναύλων. Δυσμενεῖς γενικαὶ συνθήκαι ἐργασιῶν, ὑποχρῶνουν, ἐνίοτε, τὸν πλοιοκτῆτην ἐλευθέρου φορτηγοῦ ή δεξαμενοπλοίου, πρὸς ἀποφυγὴν παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου του, νὰ δεχθῇ τοὺς δρους τοῦ φορτωτοῦ, ἔστω καὶ ἐάν δὲν τὸν ἱκανοποιοῦν. Κάθε ὑπολογισμὸς κέρδους ὑποχωρεῖ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, πρὸ τῆς ἀνάγκης νὰ διατηρηθῇ τὸ πλοῖον ἐν ἐνεργείᾳ, ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς.

3. Ναῦλοι ἐλευθέρων φορτηγῶν - Bulk Carriers. - Δεξαμενοπλοίων. — Ὁ τομεὺς τῶν μεταφορῶν τῶν ὁμοειδῶν φορτίων ξηρῶν τε καὶ ὑγρῶν, προσφέρεται εἰς διακυμάνσεις τῶν ναύλων¹ πολὺ περισ-

¹ Τὴν καλλιτέραν εἰκόνα τῆς ἀσταθείας τῶν ναυτιλικῶν ἐργασιῶν καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν διακυμάνσεων τῶν ναύλων, δίδουν οἱ συγκριτικοὶ ναυλάρημοι ἀπὸ τοῦ 1898 καὶ ἔπειθεν :

α) Ναυλάρημος 1898 - 1924 (Στοιχεῖα τῆς ἡμερησίας Ἐκνομιστ).

² Ὡς βάσις 100 λαμβάνεται ὁ μέσος ὄρος ναύλων τῆς ἀνω-περιόδου.

Ἔτη	Ναυλάρημος	Ἔτη	Ναυλάρημος	Ἔτη	Ναυλάρημος
1898	121.91	1905	88.88	1912	130.95
1899	119.46	1906	89.37	1913	116.34
1900	134.64	1907	90.90	1920	510.17
1901	103.05	1908	78.32	1921	184.28
1902	86.99	1909	82.02	1922	141.96
1903	87.26	1910	48.48	1923	130.08
1904	88.17	1911	96.94	1924	129.38

σότερον ή αι μεταφοραι των γενικων φορτιων τουτο δε είναι ευλογον, αφου ή δλη οργάνωσις των μεταφορων δι' ελευθέρων φορτηγων πλοίων και δεξαμενοπλοίων, αποκλείει κάθε άλλην βάσιν ανταγωνισμού πλην του επί των τιμών του ναύλου.

Τά δημοειδη φορτία μεταφέρονται υπό πλοίων τά όποια, από άπόψεως τρόπου έκμεταλλεύσεως και άπασχολήσεως, δύνανται νά διαιρεθώσιν εις τρεις ομάδας⁶:

β) Ναυλάριθμος 1924 - 1939. Βάσις 100 ο ναυλάριθμος του έτους 1923. Στοιχεία British Chamber of Shipping.

*Έτη	Ναυλάριθμος	*Έτη	Ναυλάριθμος
1924	107.40	1932	67.07
1925	92.97	1933	64.05
1926	102.40	1934	65.90
1927	98.90	1935	66.37
1928	89.65	1936	76.48
1929	89.42	1937	115.60
1930	72.61	1938	91.34
1931	70.55	1939	115.32

γ) Ναυλάριθμος 1948 - 1952. Στοιχεία British Chamber of Shipping.

1948	100.00	1951 α' εξάμηνον	176.13
1949 α' εξάμηνον	93.93	1951 β' »	171.20
1949 β' »	70.76	1952 α' »	123.05
1950 α' »	74.03	1952 β' »	91.40
1950 β' »	93.95		

δ) Ναυλάριθμος 1953 - 1958. Βάσις 100 ο ναυλάριθμος του 1952. Στοιχεία British Chamber of Shipping.

1953 α' εξάμηνον	80.6	1956 α' εξάμηνον	150.1
β' »	74.4	β' »	163.9
1954 α' »	76.2	1957 α' »	141.2
β' »	95.9	β' »	84.1
1955 α' »	118.2	1958 α' »	64.3
β' »	137	β' »	69.8

⁶ Κατά τά τελευταία έτη νέα εισήχθη παρά των μεγάλων πλοιοκτητών πρακτική. *Υπογράφονται παρά αύτων συμβόλαια αναλήψεως μεταφορής μεγάλων ποσοτήτων δημοειδών φορτιων κατά προκαθορισμένα διαστήματα και διατηρούν πλέον ούτοι την εύχρησιον, άλλα και την εύθνην της διαθέσεως της αναγκαίουσής χωρητικότητος. *ώς είναι άντιληπτόν ή πρακτική αύτη είναι επιζημία διά τους μικρούς πλοιοκτήτας, πολλή μάλλον διότι αι σχετικαι συμβάσεις συνάπτονται δι' άπ' εύθείας έπαφών μεταξύ μεταφορέων - φορτωτών, άνευ παρεμβάσεως χρηματιστηρίων ναύλων, ως τό παγκοσμιου φήμης Baltic Exchange. *Άγονται, δηλαδή, αι μεγάλοι μεταφοραι προς μοισιπώλησιν υπέρ των μεγάλων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

α) Πλοίων βιομηχανικών μεταφορών, ή άπασχόλησις τών όποιών εξασφαλίζεται άνευ άνταγωνισμού.

β) Πλοίων ναυλουμένων πρός έκτέλεσιν συγκεκριμένων μεταφορών επί τινά περίοδον ή επί ώρισμένον άριθμόν ταξειδίων. Είς άμφοτέρας τάς περιπτώσεις, ή άπασχόλησις τών πλοίων δύναται νά είναι εξηφαλισμένη διά περιόδους μέχρι δέκα ή καιείκοσιν έτών¹.

γ) Πλοίων ναυλουμένων πρός έκτέλεσιν μεμονωμένων ταξειδίων. Είς τάς περιπτώσεις (β) και (γ) οι καταβαλλόμενοι ναύλοι, προσδιορίζονται, κατά βάσιν, αναλόγως τής γενικής σχέσεως προσφοράς και ζητήσεως χωρητικότητας. Παρά ταύτα διαφέρουν μέγάλως μεταξύ των. Οι άφορώντες τάς βραχυχρονίους ναυλώσεις και μεμονωμένας μεταφοράς ποικίλλουν είς μέγλην κλίμακα, διότι ώς πρός αύτούς έκδηλοῦται είς πλήρη έκτασιν ή επίδρασις όλων τών παραγόντων τών έπηρεαζόντων τάς τιμάς τών ναύλων. Αντιθέτως είς τάς ναυλώσεις μακράς διάρκειας, οι ναύλοι παρουσιάζουν άξιοσημείωτον σταθερότητα, μέ άποτέλεσμα νά είναι μέν χαμηλότεροι τών έπιτυχανομένων είς βραχυχρονίους ναυλώσεις κατά τάς περιόδους όξείας ζητήσεως χωρητικότητας, σημαντικώς δέ ύψηλότεροι τών τρεχου-

¹ Ένδιαφέροντα σχετικά στοιχεία, περιλαμβάνει ή έκθεσις του Γραφείου Weston Ltd, του δευτέρου τριμήνιου 1958, άναφερομένη είς τάς ναυλώσεις τάς πραγματοποιηθείσας κατά τά έτη 1956 και 1957, ειδικώτερον δέ, κατά τό δεύτερον τρίμηνον 1957 και 1958 και είς τήν κατανομήν αύτών μεταξύ μακροχρονίων ναυλώσεων και μεμονωμένων ταξειδίων.

(Είς χιλιάδας τόνων)

Φορτία	Έτη		Β' Τρίμηνον	
	1956	1957	1957	1958
Γαϊάνθρακις	48341	38523	7112	2883
Δημητριακά	17751	14115	3093	4312
Σιδηρομεταλλεύματα	5681	9322	2880	1053
Παλαιοσιδηρος	3717	3174	881	219
Ζακχάρεις	2122	2766	722	893
Λιπάσματα	2583	3134	825	800
Ξυλεία	705	1170	206	294
Λοιπά είδη	2313	3530	1126	783
Σύνολον	83213	75734	16845	11237

Κατανομή :

Πολλαπλά ταξείδια	41855	28705	5253	1266
Μεμονωμένα ταξείδια	41358	47029	11592	9971

¹ Έκ τών άνωτέρω στοιχείων διαφαίνεται ότι α) αί διά πολλά ταξείδια ναυλώ-

σών τιμών ναύλων τών προσφερομένων εις περιόδους ύφέσεως ή κρίσεως έργασιών τής ναυτιλίας. Έλλείπει, όθεν, έξ αούτων—έν σημαντικώ μέτρω—τό στοιχείον τής άσταθείας και τών μεγάλων διακυμάνσεων αι όποιαι, έκδηλοϋνται μέν κατά διαστήματα, δέν έπηρεάζουν, όμως, τήν μακροχρόνιον εξέλιξιν τών μεταφορών.

Δεδομένου ότι αι μακροχρόνιοι ή διά μέγαλον αριθμόν ταξειδίων ναυλώσεις, τυγχάνουν εύρυτάτης χρησιμοποίησεως εις πλείστους τομείς μεταφορών, ίδια τών ύγρών καυσίμων, άλλ' έπίσης τών γαιανθράκων* και σιδηρομεταλλευμάτων, οι ναυλοι τών όμοειδών φορτίων τείνουν να άποκτήσουν βαθμόν σταθερότητας, άγνωστον κατά τό παρελθόν. Παρά ταύτα, ή κοινή προσοχή στρέφεται πάντοτε προς τήν παρakoλούθησιν τών ναύλων μεμονωμένων ταξειδίων ή βραχυχρονίων ναυλώσεων, αι διακυμάνσεις τών όποιων έπηρεάζουν, μόνον, τόν κατά τινα χρόνον πραγματοποιούμενον αριθμόν ναυλώσεων. Τό γεγονός, άλλως τε, ότι, ως προς τά δημητριακά, τών όποιων αι όγκώδεις μεταφοραί υπόκεινται εις μεγαλυτέρας ή τά άλλα φορτία έποχιακός και άλλας έκτάκτους διακυμάνσεις, κυριαρχούν αι βραχυχρόνιοι ναυλώσεις, είναι άρκετόν διά να έξηγήση τήν σοβαράν σημασίαν τήν όποιαν Έχουν διά τας έργασίας τής έλευθέρας φορτηγοϋ ναυτιλίας, αι συνεχείς μεταβολαί τής παγκοσμίου άγορας ναύλων. *Ετι πλέον σοβαρά, καθιστάται ή επίδρασις τών διακυμάνσεων τής ναυλαγορας, εις περιόδους μακροχρονίων ύφέσεων ή ναυτιλιακών κρίσεων, κατά τας όποιας όλονέν και μεγαλύτερος αριθμός πλοίων, ληγόντων τών μακροχρονίων συμβολαίων των, προστίθενται εις τήν προσφερομένην, έκάστοτε, εις τήν άγοράν χωρητικότητα.

Πάντα τά άνωτέρω έκτεθέντα έν σχέσει προς τας συνθήκας τας άφορώσας τήν λειτουργίαν τής παγκοσμίου άγορας ναύλων, τούς παράγοντας τούς άσκούοντας επίδρασιν επί τών επιπέδων τών ναύλων κλπ., Έχουν τήν έφαρμογήν των και εις τήν περίπτωσηιν τών μεταφορών τών ύγρών καυσίμων. Λόγω, έν τούτοις, του ίδιόμορφου τής οργανώσεως τών μεταφορών αυτών και τής εύρυτάτης χρησιμοποίησεως

αις έχρησιμοποιήθησαν κατά κύριον λόγον εις τας μεταφοράς γαιανθράκων και σιδηρομεταλλευμάτων β) ότι εις περιόδους περιωρισμένων μεταφορικών άναγκών, ως ή από έτους διανομένη, οι μεταφορείς άποφεύγουν τήν διά μακρά χρονικά διαστήματα διέμεισιν τών πλοίων των, έλπίζοντας εις βελτίωσιν τών συνθηκών έργασίας αυτών.

* Κατά τήν έτησίαν έκθεσιν τής Maritime Transport Committee του ΟΕΟΣ διά τό 1958, τά 2/3 (30 εκ. τόνων) τών κατά τό 1957 γενομένων έξ Ήν. Πολιτειών προς τήν Ευρώπην εξαγωγών γαιανθράκων, έφορτώθησαν επί πλοίων εργαζομένων επί τή βάσει μακροχρονίων συμβολαίων.

της χρονίας ναυλώσεως εις αὐτάς, αἱ κατὰ περιόδους σημειούμεναι μεγάλοι διακυμάνσεις εις τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, πολὺ περισσότερον περιωρισμένην ἔχουν τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ ὅσον ἐπὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ξηρῶν φορτίων*.

Ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε, ἐν τῷ παρόντι κεφαλαίῳ, ἀναπτυχθέντων, προκύπτει ὅτι κυριώτερα χαρακτηριστικὰ τῶν ναύλων τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἀποτελοῦν, αἱ μεγάλοι διακυμάνσεις τῶν τιμῶν αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀδυναμία τῶν μεταφορέων νὰ ἐπηρεάσουν εἰς ἀξιωματικῶν βαθμῶν τὰς ἐξελίξεις αὐτῶν. Κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, οὐδεμίαν ἀσκεῖ ἐπ' αὐ-

* Αἱ διακυμάνσεις τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων, δὲν παρακολουθοῦνται, οὐδὲ ἐκφράζονται εἰς ἀπολύτους ἀριθμοὺς, ὡς συμβαίνει μὲ τοὺς ναύλους διὰ μεταφοράς τῶν ξηρῶν φορτίων ἐν γένει. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου εἶχον ἐπιβληθῆ παρα τῆς Ἀμερικανικῆς Maritime Commission (U.S.M.C.) ἀφ' ἑνὸς καὶ τοῦ Βρετανικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν (M.O.T.), ἀφ' ἑτέρου, σταθερὰ ναυλολόγια διὰ τὰς διαφόρους διαδρομὰς πρὸς μεταφορὰν πετρελαιοειδῶν. Τὰ ναυλολόγια ταῦτα ἀνεφέροντο εἰς ὁμαλὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ ἐξησφάλιζαν εὐλογον κέρδος εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, εὐρίσκοντο δὲ ἐν ἀντιστοιχίᾳ μεταξὺ τῶν Μολοντί ἀπὸ τοῦ 1947, αἱ μεταφοραὶ πετρελαίων ἀπὸ πηλᾶγγησαν παντὸς ἐλέγχου καὶ περιορισμοῦ, οἱ ναῦλοι τῶν ἐλευθέρως, πλέον, συναπταμένων ναυλώσεων, ἐξηκολούθησαν νὰ ἀναφέρονται εἰς τὰ δύο ὡς ἄνω ναυλολόγια λογιζόμενα ὡς ἀποτελοῦντα βῆσιν = 100. Σημειωτίον ὅτι ἀπὸ τῆς κατὰ τὸ 1949 ὑποτιμήσεως τῆς Στερλίας, ἔπαυσε νὰ ὑπάρχη ἀντιστοιχία μεταξὺ τῶν δύο ναυλολογίων, τοῦ Ἀγγλικοῦ ὄντος πλέον σταθερῶς ἀνωτέρου. Ἐξ ἄλλου ἀπὸ τοῦ 1952, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Στερλίας εἰσῆχθη καὶ χρησιμοποιοῦται ἡ λεγομένη «LONDON SCALE», διαφέρουσα τῆς κλίμακος «M.O.T.» μόνον ὡς πρὸς διορθώσεις τινὰς ναύλων διὰ τῶν διαρῶν Σουέζ καὶ Παναμᾶ.

Αἱ ὑπὸ τῶν κλιμάκων U.S.M.C. καὶ M.O.T. προβλεπόμεναι τιμαὶ ναύλων ἔχουν ὡς κατωτέρω :

Κλίμαξ U.S.M.C.

Ἦν. Πολιτεία (Κόλπος Μεξικῶ) εἰς Μ. Βρετανίαν - Δ. Εὐρώπην	Δολλ.	7.65
Αἰθαβὰ ἢ Curaçao εἰς Ἦν. Πολιτείας (Βορεῖος Χατέρως)	»	2.70
Αἰθαβὰ ἢ Curaçao εἰς Μπουένος Ἀϊρες	»	7.20
Αἰθαβὰ ἢ Curaçao εἰς Μ. Βρετανίαν - Δ. Εὐρώπην	»	6.55
Ἄμπαντάν εἰς Μ. Βρετανίαν - Δ. Εὐρώπην	»	11.60
Ἄμπαντάν - Περιοχὴν Νεαπόλεως - Vado	»	8.85

Κλίμαξ M.O.T.

Αἰθαβὰ ἢ Curaçao εἰς Μ. Βρετανίαν - Δ. Εὐρώπην	32/6
Ἡ.Π.Α. (Κόλπος Μεξικῶ) - εἰς Μ. Βρετανίαν - Δ. Εὐρώπην	38/-
Ἄμπαντάν - εἰς Μ. Βρετανίαν - Δ. Εὐρώπην	57/6
Ἄμπαντάν - εἰς περιοχὴν Νεαπόλεως - Vado	44 -
Ἄμπαντάν - εἰς Αὐστραλίαν	59/6

Οἱ ναῦλοι τῶν ἄλλων διαδρομῶν, καθορίζονται κατ' ἀναλογίαν πρὸς τοὺς ἀνωτέρω.

των επίδρασιν τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ οἰουδήποτε μεμονωμένου πλοίου τοῦ προσφερομένου πρὸς ἐργασίαν. Βεβαίως τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου πρέπει νὰ εἶναι γνωστόν εἰς τὸν ἐκμεταλλεύμενον αὐτό—ἔστω κατὰ προσέγγισιν. Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ ὅμως εἶναι χρήσιμος, μόνον πρὸς διαπιστώσιν, κατὰ πόσον ἢ ἐπὶ ὠρισμένη τιμῇ ναύλου προσφερομένη μεταφορά, εἶναι δυνατόν νὰ ἀποβῇ ἐπωφελῆς διὰ τὸ πλοῖον. Ἐν καταφατικῇ περιπτώσει ἡ μεταφορά ἐκτελεῖται. Ἐν ἀποφατικῇ, τὸ πλοῖον ζητεῖ ἄλλην, ὑπὸ σχετικῶς, ἔστω, συμφέροντας ὁδὸν προσφερομένην καὶ ἐν ἑλλείψει τοιαύτης ἐργασίας, ἀποσύρεται προσωρινῶς τῶν μεταφορῶν παροπλιζόμενον. Οὐδέν, διὰ τοῦ παροπλισμοῦ, διακυβεύει τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν. Ἡ ἀγορὰ παραμένει πάντοτε ἀνοικτὴ καὶ εὐθὺς ὡς ἡ ἐξέλιξις τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου θὰ ἐπιτρέψῃ ταύτην, ἢ ἐπάνοδος τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀγορὰν θὰ εἶναι εὐχερῆς. Οὐδεὶς θὰ ἔχη καταλάβει τὴν θέσιν του, διὰ τὸν ἄπλοον λόγον ὅτι οὐδεμίαν τοιαύτην θέσιν ἐξησφαλισμένην εἶχεν. Τὰ ὁμοειδῆ φορτία, λόγῳ τοῦ τρόπου καθ' ὃν εἶναι ὠργανωμένοι αἱ μεταφοραὶ τῶν διὰ θαλάσσης, ἀσήμαντον προσφέρουν τὴν δυνατότητα δημιουργίας καὶ διατηρήσεως παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, προσωπικῶν δεσμῶν μετὰ τῶν φορτωτῶν, οἱ ὅποιοι, ἐξαιρουμένης, ἴσως, μιᾶς κατ' ἀρχὴν, προτιμήσεως τῆς ἐθνικῆς τῶν σημαίας ὅταν αἱ συνθῆκαι τὸ ἐπιτρέπουν, στρέφονται πάντοτε πρὸς τὸ εὐθηνότερον πλοῖον καὶ προτιμοῦν αὐτό.

4. Παροπλισμός.—Ὁ παροπλισμὸς τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος τῆς ἐλευθέρως φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀποτελεῖ τὸν συνήθη τρόπον ἀντιμετώπισεως τῶν περιόδων ἠλαττωμένων ἐργασιῶν καὶ χαμηλῶν ναύλων συνιστᾷ δὲ οὗτος οἰκονομικὴν πράξιν, ἀπορρέουσαν ἐκ τῆς ἐκτιμήσεως τῶν στοιχείων τῆς ἀγορᾶς, πρὸς διαπιστώσιν τοῦ ἂν αὕτη εἶναι τόσο δυσμενῆς, ὥστε ἡ περαιτέρω διατήρησις πλοίου τινος ἐν κινήσει νὰ εἶναι περισσότερο ἐπιζήμια ἀπὸ τὴν ἀκίνητοποίησιν αὐτοῦ. Σκαπὸν, ὁ παροπλισμὸς τοῦ πλοίου ἔχει τὸν περιορισμὸν τῶν θετικῶν ζημιῶν τῆς ἐπιχειρήσεως. Παρὰ τὴν ἀγορὰν, ἐν τούτοις, συνεπάγεται, ὅταν μέγας ἀριθμὸς πλοίων ἀποσυρθεὶν τῆς ἀγορᾶς, ἀποτελέσματα γενικωτέρας σημασίας, ἐπιδρῶντα ἐπὶ τῆς σχέσεως τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς πρὸς ἰκανοποίησιν αὐτῶν προσφερομένης χωρητικότητος καὶ συντελεῖ εἰς τὴν βαθμιαίαν ἐξισορρόπησιν αὐτῶν. Εἰς παροπλισμὸν ἐξαναγκάζονται πρῶτα τὰ πλοῖα τὰ ἐργαζόμενα ὑπὸ δυσμενεῖς ὁδοὺς ἐκμεταλλεύσεως, εἴτε λόγῳ παλαιότητος, εἴτε συνετεία ἐπιβαρύνσεων ἐπιβαλλομένων ἐκ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθεσίας τῶν χωρῶν τὴν σημαίαν τῶν ὁποίων φέρουσιν, εἴτε ἐξ ἄλλων ὑποκειμενικῶν αἰτίων.

Ἡ ἐν παροπλισμῷ θέσις καὶ παραμονὴ τοῦ πλοίου ἀπαιτεῖ δαπάνας. Αὗται εἶναι, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἔκτακτοι, ἀφ' ἑτέρου δὲ τακτικά.

Ὡς ἔκτακτοι λογίζονται αἱ δαπάναι αἱ καταβαλλόμεναι διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς περὶ παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου ἀποφάσεως. Τὸ ὕψος αὐτῶν ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου. Εἶναι δυνατόν ὅτι τοῦτο θὰ εὑρεθῇ ὑποχρεωμένον νὰ πλεύσῃ κενὸν εἰς σημαντικὴν ἀπόστασιν, εἴτε λόγῳ ἐλλείψεως θέσεως παροπλισμοῦ εἰς τὴν περιοχὴν πλησίον τῆς ὁποίας τοῦτο εὑρίσκεται, εἴτε διὰ νὰ παροπλισθῇ εἰς λιμένα εἰς τὸν ὁποῖον ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου παρακολούθησις τῆς καταστάσεώς του καὶ ἡ συντήρησις αὐτοῦ θὰ εἶναι εὐχερεστέρα, ἀλλὰ καὶ ὀλιγώτερον δαπανηρά. Ἐξ ἄλλου, ὑπάρχει σχεδὸν πάντοτε ἡ περίπτωσις ἀποζημιώσεως τοῦ ἀπολυομένου πληρώματος, ἐνίοτε δὲ καὶ ἡ δαπάνη παλιννοστήσεως αὐτοῦ. Ἐπιπροσθέτως ὡς πρὸς τὰς μηχανάς, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ σκάφος ἐπίσης, ἀπαιτοῦνται ἀξιόλογοι δαπάναι προκειμένου νὰ τεθοῦν εἰς κατάστασιν συντηρήσεως, πρὸς ἀφυγὴν ἀδικαιολογήτων φθορῶν.

Ὡς ἔκτακτοι, λογίζονται ἐπίσης αἱ δαπάναι αἱ ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἐπανεκκίνησιν τοῦ παρωπλισμένου πλοίου, ὅταν ἡ κατάστασις τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς ναύλων ἐπιτρέψῃ ταύτην, ἀφοροῦν δὲ εἰς τὴν προετοιμασίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ πληρώματός του.

Αἱ ἔκτακτοι δαπάναι εἶναι σχεδὸν αἱ αὐταὶ εἴτε τὸ πλοῖον παραμείνῃ ἐπὶ σύντομον χρόνον, εἴτε ἐπὶ μακρὸν ἐν παροπλισμῷ. Ἡ ἐπίδρασις τῶν ἐπομένως ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου εἶναι ἀντιστρόφως ἀνάλογος τοῦ χρόνου διαρκείας τοῦ παροπλισμοῦ αὐτοῦ. Αἱ δαπάναι παροπλισμοῦ—ὕπολογιζομένων καὶ τῶν τακτικῶν τοιοῦτων περὶ ὧν ἐν συνεχείᾳ γίνεται λόγος—δὲν εἶναι, ὡς ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει, ὅμοιαι δι' ὅλα τὰ ἐν παροπλισμῷ πλοῖα, ἀντιπροσωπεύουν δὲ μικροτέραν ἐπιβάρυνσιν ἐὰν τὸ πλοῖον ἐτέθη ἐν παροπλισμῷ κατὰ τὸν κατάλληλον χρόνον. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, δύναται τις νὰ εἴπῃ ὅτι πλοῖον τὸ ἐνωρίτερον παροπλισθὲν δὲν εἶναι πάντοτε εἰς τὴν δυσμενεστέραν θέσιν.

Τακτικά δαπάναι παροπλισμοῦ, εἶναι αἱ καταβαλλόμεναι διὰ τὸ πλῆρωμα συντηρήσεως ἢ ἔστω φυλάξεως τοῦ πλοίου, τὰ ἀσφάλιστρα τοῦ πλοίου, τὰ λιμενικά τέλη, ἡ ἀναλογία τῶν γενικῶν ἐξόδων τῆς ἐπιχειρήσεως, αἱ δαπάναι συντηρήσεως τοῦ πλοίου, ἀκόμη δὲ ἡ ἀπόσβεσις καὶ ὁ τόκος τοῦ κεφαλαίου τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ ἔκτακτος φθορὰ τὴν ὁποῖαν τὸ πλοῖον ὑφίσταται συνεπείᾳ τῆς ἀδρανεῖας του.

Καθίσταται, ἐκ τῶν ἀνωτέρω, καταφανές, ὅτι ἡ περὶ παροπλισμοῦ ἀπόφασις δὲν εἶναι εὐχερῆς καὶ προϋποθέτει ὀρθὴν ἐκτίμησιν

ἄλλων τῶν στοιχείων τῆς ἀγορᾶς εἰς τὴν δεδομένην στιγμήν ὄσον καὶ ὀρθὴν πρόβλεψιν τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων. Ἐνίοτε ἢ ἐπὶ ζημίᾳ ἐκτέλεσις ταξειδίου, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ διατήρησις τοῦ πλοίου ἐν προσωρινῇ ἀδρανεΐᾳ καθ' ὅλα ἔτοιμόπλου καὶ ἐπηδρωμένου, καθίστανται οἰκονομικῶς συμφερώτεραι ἢ ὁ παροπλισμός, τοῦτο δὲ συμβαίνει ὅταν προσδοκᾶται ἢ εἰς σύντομον χρόνον βελτίωσις τῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἐν τῇ ἀγορᾷ. Βασικῶς τὸ πλοῖον παραμένει ἐν ἐνεργείᾳ, ἐφ' ὅσον χρόνον ἢ οὕτω πραγματοποιουμένη ζημία εἶναι μικρότερα ἢ ἴση, πρὸς τὰς παγίας δαπάνας παροπλισμοῦ, ἔχον οὕτω ὡς κέρδος τὰς ἐκτάκτους δαπάνας τὰς διὰ τὸν παροπλισμὸν ἀπαραιτήτους καὶ τὸ πλεονέκτημα ὅτι εὐρίσκεται ἐν δράσει ἔτοιμον νὰ ἐπωφεληθῆ πάσης παρουσιασθησομένης εὐκαιρίας.

Αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς τρεῖς ὁμάδας :

α) Τὰς παγίας δαπάνας (τόκος διατεθέντος κεφαλαίου, ἀπόσβεσις, γενικὰ ἔξοδα) τὸ ὕψος τῶν ὁποίων παραμένει σταθερὸν εἴτε τὰ πλοῖα κινουῦνται εἴτε παραμένουν ταῦτα ἐν ἀδρανεΐᾳ.

β) Τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων, αἱ ὁποῖαι πραγματοποιοῦνται μὲν καὶ αὐταὶ εἴτε τὰ πλοῖα κινουῦνται εἴτε ἀδρανοῦν, οὐχὶ ὁμοῦ εἰς τὸν αὐτὸν βαθμὸν.

γ) Τὰς δαπάνας κινήσεως τῶν πλοίων (καυσίμων, ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων, πληρώματος καὶ χρησιμοποίησεως λιμένων) αἱ ὁποῖαι σχεδὸν ἐξαφανίζονται ὅταν τὰ πλοῖα τίθενται ἐν παροπλισμῷ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι ὁ παροπλισμὸς καθίσταται δυσχερέστερος, ὄσον αἱ ὑπὸ στοιχεῖα (α) καὶ (β) δαπάναι εἶναι μεγαλύτεραι, ὁθέντος ὅτι ἀντιστοίχως ἠϋξημένα θὰ εἶναι αἱ τακτικαὶ δαπάναι κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτοῦ.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο εὔρηται εἰς τῶν βασικῶν λόγων διὰ τοὺς ὁποίους παροπλισμὸς δρομολογημένου φορτηγοῦ πλοίου δὲν πραγματοποιεῖται, εἰμὴ μόνον εἰς ἐξαιρετικῶς ἐκτάκτους περιπτώσεις μακρᾶς διάρκειας ναυτιλιακῶν κρίσεων, συνεπαγομένων περιορισμὸν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου εἰς βαθμὸν καθιστῶντα ἀναπόφευκτον σημαντικὴν μείωσιν τῆς ἐν ἐνεργείᾳ χωρητικότητος τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν πλοίων.

5. Ναῦλοι φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.—Ὀλως διάφοροι εἶναι αἱ συνθήκαι αἱ ὁποῖαι διέπουν τὰ τῶν ναύλων τῶν διὰ πλοίων γραμμῶν μεταφερομένων φορτίων. Ὑπαρχουσῶν τῶν διασκέψεων, τὸ στοιχεῖον τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ναύλων ἐκλείπει ἀφοῦ τὰ κατώτατα ὄρια αὐτῶν εἶναι σταθερά. Ἡ ἐξασφάλις τοῦ βασικοῦ τούτου χαρακτηριστικοῦ, κατέστη δυνατή,

διὰ τῆς συνεργασίας τῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν, λόγω τοῦ περιωρισμένου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς ὅ,τι συμβαίνει ὡς πρὸς τὴν ἐλευθέραν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Ὡς ἤδη ἀλλαχοῦ ἀνεφέρθη τὸ ἡμῶν τῆς χωρητικότητος τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐλέγχεται οὐσιαστικῶς ὑπὸ ἕξι μεγάλων συγκροτημάτων καὶ περίπου τὰ τέσσαρα πέμπτα τῆς Ὀλλανδικῆς ναυτιλίας, τελοῦν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον ὀκτῶ μεγάλων ἐταιριῶν, τὰ συγκροτήματα δὲ ταῦτα ἀσχολοῦνται εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν μεγάλων τῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν.

Ἄληθές, παρά ταῦτα, εἶναι ὅτι αἱ ὑπὸ τῶν διασκέψεων καθοριζόμεναι τιμαὶ ναύλων, τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τοῦ νόμου τῆς προσφοράς καὶ ζήτησεως τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν, τῆς σχέσεως, δηλὸν ὅτι, τῆς ὀφισταμένης, μεταξύ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν εἰς τοὺς τομεῖς τῆς δράσεως τῶν, πρὸς τὴν πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν προσφερομένην χωρητικότητα. Κατὰ τοὺς ὑποστηρικτάς, ἄλλως τε, τοῦ θεσμοῦ τῶν διασκέψεων, πᾶν ὅ,τι ἐκάστη τούτων δύναται νὰ ἐπιτύχῃ εἰς ὄφελος τῶν μετεχουσῶν εἰς αὐτὴν ἐπιχειρήσεων—καὶ τοῦτο ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι εἶναι καλῶς ὀργανωμένη—εἶναι ἢ ἐπίτευξις τῶν καλλιτέρων—ὑπὸ τὰς ἐκάστοτε ὀφισταμένας συνθήκας—δυνατῶν ναύλων διὰ τὰ μέλη τῆς, ἀφ' ἑνὸς μὲν, διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῆς μειώσεως τῶν ναύλων μέχρι τοῦ τελευταίου δυνατοῦ ὁρίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ, διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν εὐθὺς ὡς ἢ ἀγορὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν αὐξησιν.

Αἱ διακυμάνσεις, ὅμως, αἱ σημειούμεναι εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος εἶναι πολὺ ὀλιγώτερον εὐρεῖται εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων γραμμῶν, ἀπὸ ὅ,τι προκειμένου περὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν. Καὶ εἶναι τοῦτο συνέπεια τοῦ ὅτι ὄγκος τῶν ἐτησίως διακινουμένων βιομηχανοποιημένων ἢ ἡμικατεργασμένων προϊόντων καὶ γενικῶς τῶν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου παρουσιάζει σημαντικὴν σταθερότητα, μὴ ἐπηρεαζομένην ἀπὸ παροδικὰς ὑφέσεις εἰς τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ἐνῶ τὸ ἀντίθετον συμβαίνει ὁ προκειμένου περὶ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, ἢ ἐπὶ τῶν ὁποίων κάθε ἐπίδρασις μεταβολῆς εἰς τὴν διεθνή οἰκονομίαν, εἶναι ἀμεσος καὶ ζωηρά.

Εἰς τὴν διαφορὰν ταύτην, κατὰ κύριον λόγον, ὀφείλεται τὸ φαινόμενον ὅτι αἱ καμπύλαι τῶν διακυμάνσεων τῶν ναύλων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ἐξελίσσονται πολὺ περισσώτερον ὁμαλῶς ἢ ἐκεῖναι τῶν ναύλων τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων. Ἀποτέλεσμα τοῦ φαινομένου τούτου, εἶναι ὅτι, εἰς περιόδους ἐντατικῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας, οἱ ναῦλοι τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν εἶναι σημαντικῶς χαμηλότεροι τῶν εἰς τὰς μεταφοράς δι' ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἰσχυόντων, ἐνῶ ἀντιθέτως εἰς ὁμαλὰς περιόδους ἢ περιόδους ὑφέσεων

ἡ ναυτιλιακῶν κρίσεων, διατηροῦνται εἰς ἐπίπεδα πολὺ ὑψηλότερα τῶν ἀφορώντων τοὺς ναύλους τῶν ἐλευθέρων φορηγῶν πλοίων, πάντοτε ὑπὸ τὸν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλόμενον περιορισμόν, ὅτι ἡ διαφορὰ αὕτη δὲν εἶναι τόσο μεγάλη ὥστε νὰ δημιουργήσῃ προὔπο- θέσεις ἐπιτυχοῦς παρεμβολῆς τοῦ ἐλευθέρου φορηγοῦ πλοίου εἰς τὰς διὰ φορηγῶν πλοίων γραμμῶν μεταφοράς.

Πλὴν τούτου, οὐσιώδεις χαρακτηριστικῶν τῶν ναύλων τῶν φορηγῶν πλοίων γραμμῶν, εἶναι ἡ βραδύτης τῶν ἐξελίξεων αὐτῶν, ἰδίᾳ ὅταν ἡ ἀγορὰ ἐμφανίζει τάσεις ὑποτιμῆσεως, καθίσταται δὲ αὕτη δυνατὴ, λόγω τῆς ὑπάρξεως τῶν διασκέψεων.

Ἐναντι τῶν πλεονεκτημάτων τῶν ἀπαρρεόντων ἐκ τῆς σταθερό- τητος τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, τὰ φορηγὰ πλοία γραμμῶν, ἀντιμετω- πίζουν τὸ πρόβλημα τῆς μὴ ὀλοκληρωτικῆς χρησιμοποίησεως τῆς με- ταφορικῆς τῶν ἱκανότητος, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ ἐλεύθερον φορηγόν πλοῖον, τὸ ὁποῖον ταξειδεύει, κατὰ κανόνα, φέρον πλήρες φορτίον. Τὰ αἷτια τῆς ὑποαπασχολήσεως — οὕτως εἶπείν — τῆς μεταφορικῆς ἱκα- νότητος τῶν liners, ὀφείλονται εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἡ διατήρησις — μέσῳ τῶν διασκέψεων — τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ὑψηλότερα ἐκείνων τὰ ὁποῖα ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ θὰ ὑπῆρχον, παρέχει εἰς τὰς μετεχούσας τῆς Conference ἐπιχειρήσεις τὴν δυνατότητα νὰ ἐπιδιώκουν αὐξήσῃν τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὸ μεταφορικὸν ἔργον καὶ ἐπομένως εἰς τὰ κέρδη διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς χωρητικότητός των. Τοι- αῦται ἐξελίξεις ἀποφεύγονται μόνον εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας αἱ διασκέψεις πλὴν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, ἐλέγχουν καὶ τὴν συχνότητα τῶν δρομολογίων τῶν μετεχουσῶν αὐταῖς ἐπιχειρήσεων ἢ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐκάστης ἐξ αὐτῶν εἰς τὸ σύνολον τῶν μετα- φορῶν δρομολογιακῆς τινος γραμμῆς.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω διαγραφέντων χαρακτηριστικῶν τῶν ναύλων τῶν δρομολογημένων φορηγῶν πλοίων, ἔκδηλον καθίσταται ὅτι δὲν ὑφίστανται ὡς πρὸς αὐτά, αἱ ὀξεῖαι καταστάσεις τὰς ὁποίας ἀντιμε- τωπίζει τὸ ἐλεύθερον φορηγόν πλοῖον, ἀλλ' ἀντιθέτως ἀπολαμβάνου- νου ταῦτα σταθερότητος ἐπιτρεπούσης ἐπικερδῆ ἐργασίαν εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων. Ἡ τοιαύτη μορφή τῶν πραγμάτων εἶναι τῷ ὄντι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιτυχῆ λειτουργίαν τῶν τακτικῶν δρο- μολογιακῶν γραμμῶν, λόγω τοῦ μεγάλου ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν παγίων ἐξόδων τῶν πλοίων γραμμῶν εἰς τὸ σύνολον τῶν ἐξόδων τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ἥτις καθιστᾷ δι' αὐτά, ἀσύμφορον τὸν παρο- πλισμόν, ὡς μέσον ἀντιμετωπίσεως ἡλαττωμένων ἐργασιῶν.

Καθίσταται, ὅθεν, προφανές ὅτι μόνον εἰς περιόδους παρατετα- μένων κρίσεων, ὅτε ὁ ὄγκος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου περιορίζεται κατὰ

μεγάλον βαθμόν καί επί μακρόν χρόνον, δημιουργοῦνται προϋποθέσεις ἀλλά καί ἀνάγκη περιορισμοῦ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος τῶν δρομολογημένων φορτηγῶν πλοίων, διὰ τοῦ παροπλισμοῦ αὐτῶν εἰς μεγάλην κλίμακα. Καί τότε ὁμως περιορίζεται μέν ἡ πυκνότης τῶν δρομολογίων, διατηρουμένων ὁμως πάντοτε ἱκανοῦ ἀριθμοῦ πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορίου. Διακοπή, ὅπωςδῆποτε, τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς, δὲν εἶναι νοσητή, εἰ μὴ μόνον εἰς περίπτωσιν ὀριστικῆς ἐγκαταλείψεως ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς ταύτης, διότι εἶναι βέβαιοι ὅτι εἰς τὴν ἐκκενουμένην θέσιν, θὰ ἐπεισέλθῃ καί θὰ ἐγκατασταθῇ ἕτερα ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις τῆς αὐτῆς ἢ ἄλλης ἐθνικότητος.

6. Σχέσις ναύλων καὶ τιμῶν πλοίων.—Τὰ πλοῖα δὲν ἀποκτῶνται μόνον διὰ τῆς ναυπηγήσεως τῶν. Εἰς πλείστας περιπτώσεις ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἀγοραπωλησίας, περισσοτέρας τῆς μιᾶς φορᾶς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς τῶν. Ὑπολογίζεται ὅτι ποσοστὸν 4-5% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, πωλοῦνται κατ' ἔτος εἰς νέους ἰδιοκτητῆς. Αἱ συναλλαγᾶί, ἐπὶ σωμάτων πλοίων, διεξάγονται μέσῳ ἀγορᾶς παγκοσμίου ἐκτάσεως¹⁸, πλὴν ἂν κυβερνητικαὶ παρεμβάσεις, θέτουν περιορισμοὺς εἴτε εἰς τὴν πώλησιν πλοίων πρὸς ἄλλοδαποὺς ἐν γένει, εἴτε πρὸς ἄλλοδαποὺς ὠρισμένων ἐθνικοτήτων, ὅτε ἡ ἀγορᾶ

¹⁸ Ἡ ἀγοραπωλησία τῶν πλοίων γίνεται τῇ μεσολαβήσει μεσιτῶν, εἴτε ἀποκλειστικῶς ἀσχολουμένων εἰς τὴν ἔργασίαν ταύτην, εἴτε παραλλήλως πρὸς ναυλομοιτικὰς ἐργασίας ἀσκούτων αὐτήν. Τὰ πρὸς πώλησιν πλοῖα προσφέρονται συνήθως εἰς τὴν ἀγορᾶν, διὰ τῶν ὑπὸ τῶν μεσιτῶν ἐκδοδιωμένων δελτίων, τὰ ὅποια περιλαμβάνουν συγκριμένα στοιχεῖα περὶ ἐκάστου τῶν πρὸς ἐκποίησην πλοίων. Τοιαῦτα στοιχεῖα εἶναι : ἡ χωρητικότης καὶ διαστάσεις τοῦ πλοίου· τὸ ἔτος ναυπηγήσεως καὶ οἱ κατασκευασταὶ ἢ εἰς κυβικούς πόδας χωρητικότης καὶ τὸ βῦθισμα τοῦ πλοίου· τυχόν εἰδικαὶ λεπτομέρειαι περὶ τῶν κυτῶν αὐτοῦ· ἡ κλάσις τοῦ πλοίου εἰς νηογνώμονα καὶ ὁ χρόνος τῆς τελευταίας ἐπιθεωρήσεως αὐτοῦ· ἡ ἐπιστῶσα θέσις καὶ κατάστασις τοῦ πλοίου· ὁ ἀριθμὸς, τὸ εἶδος, ἡ ἱπποδύναμις τῶν μηχανῶν, ὡς καὶ ἀνάλογοι πληροφορίες περὶ τῶν λεβήτων ἢ ἀποδιδομένη ταχύτης καὶ ἡ ἀνὰ 24ωρον ἢ ὥραν κατανάλωσις κασιμῶν καὶ λιπαντικῶν ἐλαίων ἢ χωρητικότης τῶν δεξαμενῶν καυσίμων· ὁ ἐξοπλισμὸς διὰ φορτοεκφορτωτικῶν μηχανημάτων καὶ οἱ διαστάσεις τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κυτῶν· ὁ ἀριθμὸς τῶν κινῶν καὶ αἱ παρεχόμεναι ἀνέσεις προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἢ ζητουμένη διὰ τὸ πλοῖον τιμῆ, ὁ τρόπος τῆς πληρωμῆς τοῦ τιμήματος· ὁ τόπος παραδόσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου κλπ. Παράδειγμα ἀγγελίας πωλήσεως πλοίου :
 * «Single-deck» 7200 tons gross, 5100 tons net, carrying about 10,800 tons d.w.
 * on a Summer draft of 28 ft. 530,000 cu. ft. built by . . . in 1943, oil-burner, with engines 24 in., 36 in and 50 in., by 47 in. stroke by . . .
 * (ὄνομα κατασκευαστῶν μηχανῶν), One boiler type . . . Speed 11 miles, on
 * 25 tons fueloil class . . . American Bureau of Shipping, Surveyed July
 * 1957, 4 derricks, Winches dimensions . . . Try. £ 140,000 — Might ar-
 * range terms on payment.

εις ἣν διεξάγονται αἱ περὶ ἀγοραπωλησίας τῶν πλοίων συναλλαγαὶ περιορίζεται ἀναλόγως.

Ἐπὶ τῆς ἀγοραπωλησίας πλοίου πραγματοποιηθῆ ὁ πωλητὴς ὀφείλει νὰ παρουσιάσῃ τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὸ πλοῖον ἔγγραφα. Τοιαῦτα εἶναι, ὁ τίτλος κυριότητος τοῦ πλοίου, πιστοποιητικόν ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐλεύθερον βαρῶν, πιστοποιητικόν περὶ τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου παρὰ τινι ἐκ τῶν νηογνωμόνων, πιστοποιητικόν περὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως ἢ καὶ ἄλλα εἰσέτι ἔγγραφα τοῦ πλοίου.

Ἐφ' ὅσον τὰ πλοῖα προσφέρονται πρὸς πώλησιν πρὸς οἰονδήποτε ἀγοραστήν, φανερόν εἶναι ὅτι αἱ τιμαὶ αὐτῶν διαμορφοῦνται διὰ τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ. Συνήθως ἡ τελικὴ τιμὴ πωλήσεως καθορίζεται διὰ συμφωνίας μεταξὺ ἀγοραστοῦ καὶ πωλητοῦ. Ἐνίοτε ὅμως ἡ ἐκποίηση τῶν πλοίων πραγματοποιεῖται διὰ πλειστηριασμοῦ, ἐνεργουμένου εἴτε οἰκιοθελῶς ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ μὲ σκοπὸν τὴν ἐπίτευξιν ὑψηλοτέρας τιμῆς, εἴτε ἀναγκαστικῶς, τῇ ἐπισπεύσει ἐνυποθήκου προτιμωμένου δανειστοῦ ἢ κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως.)

✓ Ἡ ἀγορὰ τῶν πλοίων ὑφίσταται διακυμάνσεις. Ἡ ἕκτασις τῶν διακυμάνσεων τούτων ἐξαρτᾶται κατὰ βάσιν ἐκ τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τῆς μεταχειρισμένης χωρητικότητος. Ἡ προσφορὰ χωρητικότητος πρὸς πώλησιν δὲν εἶναι πάντοτε ἡ αὐτὴ. Κατ' ἀρχήν, ἡ ἐκποίηση τῶν παλαιότερων πλοίων γίνεται ἐν συναρτήσει πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ ἀκολουθούμενον πρόγραμμα ἀνανεώσεως τῆς χωρητικότητος του. Εἶναι σὺνήθης, ὅθεν, ὅτι τὰ πλοῖα ἐκποιοῦνται μετὰ τὸ εἰκοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας των ἢ περίξ τοῦ ὅριου τούτου ἡλικίας.

✓ Ἐξ ἄλλου ἡ πώλησις δὲν πραγματοποιεῖται ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας ἀγορᾶς. Δὲν εἶναι συνήθης ἡ πώλησις πλοίων, ὅταν ὑφίστανται καλὰ προϋποθέσεις ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων καὶ προοπτικαὶ περαιτέρω εὐνοϊκῆς ἐξελίξεως αὐτῶν. Ἐπομένως ὑπὸ συνθήκας ἐργασιῶν ἐξασφαλιζούσας σημαντικὰ κέρδη εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, ὁ ἀριθμὸς τῶν πρὸς πώλησιν προσφερομένων σκαφῶν εἶναι περιορισμένος.

✓ Τὸ περιορισμένον τῆς προσφορᾶς καὶ ἡ παρὰ τῶν ὑποψηφίων ἀγοραστῶν προσδοκία τῆς ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πρὸς ἀγορὰν πλοίου, λόγω τῶν ὑψηλῶν ναύλων, ὀδηγοῦν εἰς ἀνατίμησιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, ἐνίοτε ὀξυτάτην. Εἶναι φανερόν ὅτι ὁ πωλὼν πλοῖον εἰς περίοδον ζωηρῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας ἐπιδιώκει νὰ ἐξασφαλίσῃ τίμημα καλύπτον ἐἰς τὸν μέγιστον βαθμὸν καὶ τὰ πιθανὰ κέρδη ἅτινα τὸ πλοῖον θὰ ἀπέδιδεν εἰς αὐτὸν ἐάν δὲν θὰ ἐπωλεῖτο. Παρὰ τὴν ἀνάγκην ὅμως κερδοσκοπεῖ, ὑπολογίζων τὰς πιθανὰς ἐξελίξεις εἰς τὴν ἀγορὰν

των ναύλων και προσπαθών να πωλήση όταν νομίση ότι διαφαίνεται κάμψις των έργασιών της ναυτιλίας.

Συνήθως ή προσφορά πλοίων προς πώλησιν είναι μεγαλύτερα κατά τας περιόδους ύφέσεων εις τας ναυτιλιακάς εργασίας, ό καταλληλότερος δέ χρόνος προς πώλησιν είναι πρό της έκδηλώσεως της πραγματικής ύφέσεως έργασιών ή κρίσεως εις τας εργασίας της ναυτιλίας, ότε αί τιμαί των πλοίων παραμένουν εισέτι άρκούντως ύψηλαί, ένφ τά έκ της έκμεταλλεύσεως αυτών κέρδη έχουν περιορισθη.

Ό χρόνος της πωλήσεως των πλοίων, δέν δύναται, έν τούτοις, πάντοτε να καθορισθη κατά την έλευθέραν βούλησιν του πλοιοκτήτου. Υφιστάμεναι ύποχρεώσεις συνεπεία νέων άγορών ή ναυπηγήσεων πλοίων ή έλλειψις άποθεματικών προς άντιμετώπισιν τρεχουσών άναγκών της έπιχειρήσεως έπιβάλλουν, ένίοτε, την έκποίηση πλοίων, άκόμη και έν παροπλισμώ τελούντων, εις πολύ χαμηλάς τιμάς.

Η τάσις προς άγοράν χωρητικότητος έντείνεται άμα τη ένάρξει βελτιώσεως της άγοράς ναύλων και βαινει παραλλήλως προς την εξέλιξιν των έργασιών της ναυτιλίας. Καί είναι τόσοσ μεγαλύτερα ή προσφερομένη διά την άπόκτησιν του μεταχειρισμένου πλοίου τιμή, όσοσ περισσότερον βάσιμος ύπολογίζεται ή έπικερδής, κατά τον χρόνον της άγοράς και μετ' αυτόν, ή έκμετάλλευσις του πλοίου ότε έπιτυγχάνεται ή ταχεία άπόσβεσις έστω και ύψηλης τιμής προσκτήσεως.

Καθίσταται, ούτω, φανερόν ότι αί τιμαί των έτοιμών πλοίων, άντιπροσωπεύουν την έμπορικην αξίαν αυτών και εξέλισσονται άναλόγως προς τας τιμάς των ναύλων, συνήθως άκολουθοΰσαι τας διακυμάνσεις αυτών, μέ διαφοράν μηνών τινων ¹¹. Ό άντίκτυπος των έργα-

¹¹ Συγκριτικός πίναξ εξέλιξεως ναυαρίθμου και τιμής πλοίου «Liberty» κατά τά έτη 1950 - 1958.

Ναυαρίθμοι: British Chamber of Shipping, 1952=100

Τιμαί, κατά Ίούλιον και Δεκέμβριον. (Πηγή: Lloyd's List)

Έξάμηνα	Ναυαρίθμος	Άξία εις λίρας	Έξάμηνα	Ναυαρίθμος	Άξία εις λίρας
1950 A	74.3	110.000	1954 B	95.9	275.000
B	94.4	190.000	1955 A	118.2	320.000
1951 A	177.2	385.000	B	137	400.000
B	172.1	590.000	1956 A	150.1	450.000
1952 A	100	600.000	B	163.9	670.000
B		315.000	1957 A	141.2	300.000
1953 A	80.6	240.000	B	84.1	225.000
B	74.4	175.000	1958 A	64.3	115.000
1954 A	76.2	191.000	B	69.8	120.000

οίων τῆς ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων, εὐλόγως ἐκδηλοῦται μὲ ποίαν τινα καθυστέρησιν, συνεπεί τῆς ἀπροθυμίας τόσοσ τῶν πωλητῶν, ὅσον καὶ τῶν ἀγοραστῶν— ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῶν ἰδίων αὐτῶν συμφερόντων ἐνεργούντων— νά προσαρμοσθοῦν ἀμέσως εἰς τὰς σημειουμένας ἐξελίξεις, ὑπολογίζοντες τὸ ἐνδεχόμενον ἐπανόδοσ τῶν πραγμάτων εἰς τὴν προτέραν τῶν θέσιν. Ἐκδηλουμένων λ.χ. ὑποτιμητικῶν τάσεων εἰς τὴν ναυλαγοράν, αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἐπὶ τὶ διάστημα συγκρατοῦνται πλησίον τῶν διαμορφωθέντων προηγουμένως ὑψηλῶν ἐπιπέδων, διότι οἱ μὲν πωληταὶ δὲν σπεύδουσι νά ὑποβιβάσουσι τὰς τιμάς, μέχρις οὗτος διαπιστώσουσι ὅτι ἡ κάμψις δὲν εἶναι προσωρινῶς χαρακτηῖρος, οἱ δὲ ἀγορασταὶ ἐξακολουθοῦν νά ἐπιζητοῦν ἀγοράς προσφέροντες σχετικῶς ὑψηλάς τιμάς, ἐλπίζοντες εἰς ἀποκατάστασιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς τὰ προγενέστερα ἐπίπεδα ἢ εἰς σταθεροποιήσιν αὐτῶν εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα σημαντικόν κέρδος.

Αἱ τιμαὶ τῶν ἐτοιμῶν νεοτεύκτων πλοίων, σπανίως εὐρίσκονται εἰς τὰ αὐτὰ πρὸς τὰς τιμάς ναυπηγήσεως ἐπίπεδα. Πλοία ναυπηγηθέντα ὑπὸ ἐξαιρετικῶν ὑψηλῶν κόστος εἰς περιόδον ἐπικερδῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας, ἔχουσι ἐμπορικὴν ἀξίαν μικροτέραν τῆς τιμῆς ναυπηγήσεως. Τῶν λοιπῶν νεοτεύκτων αἱ τιμαὶ, εἰς μὲν τὰς περιόδους ἐντατικῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας, ὑπερτεροῦν τὰς τιμάς ναυπηγήσεως, εἰς δὲ τὰς περιόδους ὀφέσεων, ὕστεροῦν ἐκείνων ἢ διατηροῦνται εἰς ἐπίπεδα παραπλήσια πρὸς ἐκείνας.

Πέραν τῆς ἐπιδράσεως ἦν ἡ κατάστασις τῆς ἀγορᾶς ναύλων, ἀσκει ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων, πλεῖστοι εἰδικοί παράγοντες ἐπενεργοῦν εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῆς πραγματοποιουμένης τιμῆς πωλήσεως. Μεταξὺ αὐτῶν, ἐπὶ ἴσης χωρητικότητος καὶ ἡλικίας πλοίων, δύνανται νά μνημονευθοῦν, ἡ χωρητικότης κατὰ τόννον τῆς μεταφορικῆς τοῦ πλοίου ἰκανότητος· ἡ κατάστασις αὐτοῦ ἀπὸ ἀπόψεως συντηρήσεως· ἡ ταχύτης ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὴν εἰς καύσιμα κατανάλωσιν· ὁ χρόνος διενεργείας τῆς τελευταίας ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου· ἡ τυχόν πλεονεκτήματα— ἢ ἀντιστρόφως μειονεκτήματα— τοῦ πλοίου· ἢ θέσις αὐτοῦ κατὰ τὸν χρόνον παραδόσεως εἰς τὸν ἀγοραστὴν· οἱ ὄροι τῆς κατὰ τὸν χρόνον πωλήσεως, ὑφισταμένης, τυχόν, ναυλώσεως κλπ. Ὡς ἐκ τούτου, δύναται νά ὑποστηρίξη τις, ὅτι κάθε πλοῖον ἔχει τὴν ἰδικὴν του τιμὴν, ἐνίοτε σημαντικῶς διαφέρουσαν τῆς τιμῆς ὁμοίου— τύποις— πλοίου κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ἐκπονηθέντος.

7. Ναυτιλιακαὶ Κρίσεις.— Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀποτελεῖ τὸν ὀπηρῆτην τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ παράγει οἰκονομικόν ἔργον, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουσι ἀγαθὰ πρὸς μεταφοράν. Ταύτου συνέπεια εἶναι ἢ εἰς μέγι-

στον βαθμόν εφαρμογή του νόμου της προσφοράς και ζήτησεως εις τας εργασίας της ναυτιλίας και εις τὰ επίπεδα των ναύλων, εκ των οποίων εξαρτάται ή δυνατότης της οικονομικώς επωφελούς απασχολήσεως ολοκλήρου της διεθνοῦς χωρητικότητος.

✓ Θεωρητικῶς επιθυμητή και οικονομικῶς ὑγιής, εἶναι ή κατάσταση εκείνη κατά την οποίαν ὑπάρχει ἰσορροπία μεταξύ της προσφοράς και ζήτησεως χωρητικότητος. Προϋποθέσεις διὰ την διατήρησιν τιαυτῆς καταστάσεως εἶναι:

α) Ἡ σταθερά ἀνάπτυξις της παγκοσμίου οικονομίας, ἀνευ διακυμάνσεων της οικονομικῆς δραστηριότητος των Ἐθνῶν και διαταραχῶν εις την ἰσορροπίαν μεταξύ παραγωγῆς και ζήτησεως, βιομηχανικῶν ἰδία, ἀγαθῶν.

β) Ἡ ἰσορροπημένη και παράλληλος, ἀνάπτυξις του διεθνοῦς ἐμπορίου και της πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτοῦ διατιθεμένης χωρητικότητος. ✓

Ἐν τῇ πραγματικότητι τὰ οικονομικά φαινόμενα δὲν ἐξελίσσονται κατά τοσοῦτον ὁμαλὸν τρόπον. Ἡ οικονομική ζωὴ ὑπόκειται εις διαρκεῖς μεταβολὰς και ἄλλοτε μὲν ἐκδηλοῦται ἔντονος ζήτησις ἀγαθῶν και ἐργασίας με ἐπακόλουθον την τόνωσιν της οικονομικῆς δραστηριότητος, αὐξησιν των τιμῶν, αὐξησιν των νέων ἐπενδύσεων κλπ., ἄλλοτε δὲ σημειοῦται ἀπότομος πτώσις της ζήτησεως ἀγαθῶν, στασιμότης εις την οικονομικὴν ζωὴν και τὰς συναλλαγὰς, διακοπὴ της παραγωγῆς, αὐξησις της ἀνεργίας και πτώσις των τιμῶν—ἐνίστε εις ἐπίπεδα καταλείποντα θετικὴν ζημίαν εις τὸν ἐπιχειρηματίαν. Παρατηροῦνται, δηλαδή, συνεχεῖς διακυμάνσεις, σημειούμεναι κατά διαδοχὴν ὥστε νὰ συμπληροῦνται κύκλοι, οἱ καλούμενοι οικονομικοὶ κύκλοι. Διακυμάνσεις ὡς αἱ ἀνωτέρω, δὲν εἶναι πάντοτε γενικαί περιορίζονται ἐνίστε εις τινὰς μόνον τομεῖς της παραγωγῆς. Οὐδὲ ἔχουν πάντοτε την αὐτὴν ἔκτασιν· συνήθως αἱ ἐναλλαγαὶ εἶναι περιορισμέναι την ἔκτασιν και κυμαίνονται πῆριξ του ἐπιθυμητοῦ μέσου ἐπιπέδου της ἰσορροπίας προσφοράς και ζήτησεως ἀγαθῶν. Κατὰ περιόδους, ἐν τούτοις, ή ἔκτασις των διακυμάνσεων εἶναι εὐρυτάτη και ή συνεπεία αὐτῶν διαταραχὴ ὀξυτάτη, εκ της μελέτης δὲ των οικονομικῶν φαινομένων, ἔχει διαπιστωθῆ ὅτι ὁσάκις ή ἐπὶ τὰ χεῖρω στροφὴ παρουσιάζει διαρκεστέραν και ὀξυτέραν μορφήν, ἔχει πάντοτε προηγηθῆ περίοδος ἐντόνου και κερδοφόρου δραστηριότητος.

Ἡ διάρκεια της περιόδου της ὑφέσεως, ή ἔκτασις την οποίαν αὐτὴ προσλαμβάνει και ή ὀξυτήτης της προκαλουμένης παρ' αὐτῆς διαταραχῆς—περιορισμὸς παραγωγῆς, στασιμότης ἐργασιῶν, γενικὴ οἰκο-

νομική δυσπραγία, ιδίως των πτωχοτέρων τάξεων, άνεργία κλπ. — άπο-
τελοθν τά στοιχεία τά δημιουργοθντα τήν έννοιαν τής οικονομικής
κρίσεως, ήτις, κατά ταύτα, ύπάρχει όταν ή ύφεσις είναι όξεία, διαρ-
κή επί μακρόν, έχη εύρειαν έκτασιν, προκαλή βίαιαν και εις βάθος
άναταραχήν τής οικονομικής ζωής, έκδηλοθται δέ μετά περίοδον έν-
τόνου ζωηρότητος — πιθανώς ως άποτέλεσμα τής προηγηθείσης ύπερ-
εντάσεως και άποτελει μίαν φάσιν κατά τήν διαδρομήν τής οικονομι-
κής συγκυρίας ¹¹.

Τό σπέρμα διά τήν γένεσιν των οικονομικών κρίσεων, αίτινες άλ-
λοτε μέν είναι γενικαί, άλλοτε δέ ειδικαί, ένυπάρχει εις αυτό τοῦτο
τό κεφαλαιοκρατικόν σύστημα και άποτελει μειονέκτημα τής έλευθέρας
οικονομίας, μη δυναμένης — άνευ ρυθμιστικής παρεμβάσεως — νά έπι-
τύχη συνοχήν εις τήν παραγωγήν και συμμετρίαν μεταξύ ¹² αύτης και
τής καταναλώσεως.

✓ Η συνεπεία των οικονομικών κρίσεων έπερχομένη στασιμότης
τής παραγωγής και των έμπορικων συναλλαγών, συνεπαγομένη πε-
ριορισμόν τοῦ όγκου των διά θαλάσσης μεταφορών, έχει άμεσον
άλλα και έντονον τόν αντίκτυπον επί των έργασιών τής έμπορικής
ναυτιλίας ¹³. Αναπόφευκτος, όθεν, συνέπεια έκάστης οικονομικής
κρίσεως ή ύφέσεως είναι ή έκδήλωσις ναυτιλιακής κρίσεως έπίσης ¹⁴.

¹¹ Περί κρίσεων βλ. έπίσης α) Δ. Καλλιτσουδάκη «Οικονομική πρόγνωσις. Ο ρυθμός
έν τή οικονομία» 1943 β) τοῦ αὐτοῦ «Κρίσις» άρθρ. εις 'Εγκυκλοπαιδικόν Λεξικόν ΗΛΙΟΥ
γ) Γ. Χαριτάκη «ΑΙ Οικονομικαί διακυμάνσεις και κρίσεις. 1932.

¹² Η περίοδος τής κρίσεως, έχει έν έαυτή τά στοιχεία τής άναρρώσεως και δημι-
ουργίας των προϋποθέσεων νέας προόδου, άμης και έντόνου οικονομικής δράσεως. Η
οικονομία δύναται, όθλου ότι, διά των ίδιων της δυναμέων νά έξέλθη από τήν κρίσιν,
συντελουμένης έντός των πλαισίων αύτης, τής άναπροσαρμογής και άνασυγκροτήσεως, διά
τής ολοκληρώσεως των όποίων τίθενται αι βάσεις διά μίαν νέαν περίοδον άνθήσεως.

¹³ Χαρακτηριστική είναι ή κατωτέρω συσχέτισις τοῦ όγκου τοῦ διεθνούς έμπο-
ρίου πρὸς τάς τιμάς των ναύλων κατά τήν περίοδον 1929—1936.

*Έτη	*Όγκος διεθνούς έμπορίου 1929 = 100	Ναυλάριθμος 1929 = 100
1929	100.00	100.00
1933	75.90	72.00
1934	78.60	75.83
1935	82.30	76.28
1936	85.70	90.79

¹⁴ Η Αυστριακή και Γερμανική — ως άπεκλήθη — κρίσις τοῦ έτους 1873, ή όποία
προέβουσα έκ των ως άνω χωρών έξηπλώθη — μέ διάρκειαν και όξύτητα άσυνήθη — εις
όλόκληρον τήν Εύρώπην και εις τήν Ν. Αμερικην, προέκάλεσε τόν πανικόν των ναύ-

Υ Τό ναυτιλιακόν, κατά ταῦτα, πρόβλημα, εἶναι στενῶς συνυφασμένον πρὸς τὸ πρόβλημα τῆς καλῆς ὀργανώσεως τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ διανομῆς τῶν ἀγαθῶν. Παραγωγή, μεταφορὰ καὶ διανομὴ τῶν ἀγαθῶν, ἀποτελοῦν, ἐνιαῖον οἰκονομικόν σύστημα, εἰς τὴν καλὴν καὶ ὁμαλὴν λειτουργίαν τοῦ ὁποίου, δύναται καὶ μόνον, νὰ ἀναζητηθῆ, εἰς μίαν μακρὰν περίοδον, ἢ εὐημερία τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Αἱ ναυτιλιακαὶ κρίσεις, δὲν ἔχουν ἐξωτερικὰ πάντοτε τὰ αἷτια. Πλεῖστα ἐξ αὐτῶν εἶναι ἐνδογενεῖς, τῆς δημιουργικῆς τῶν αἰτίας συνισταμένης εἰς παραγνώρισιν τῆς θεμελιώδους ἀρχῆς, ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς διεθνούς ἐμπορικῆς ναυτιλίας πρέπει νὰ σημειοῦται ἐν ἁρμονίᾳ καὶ ἐν παραλλήλῳ πρὸς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ὄγκου τοῦ διεθνούς ἐμπορίου. Προκαλοῦνται, δηλὸν ὅτι, ἐσωτερικαὶ κρίσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν, συνεπιὰ ναυπηγήσεως νέας χωρητικότητος, πέραν πάσης πραγματικῆς ἀνάγκης καὶ εὐλόγου προγνώσεως. Παρατηρητέον ὅτι, ἡ ὑπέρμετρος ἔντασις τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυπηγήσεων σημειοῦται κατὰ τὰς περιόδους ἐντατικῆς ἐργασίας τῆς διεθνούς ναυτιλίας, χαρακτηριστικόν δὲ εἶναι ὅτι αἱ εἰς μεγάλην κλίμακα ναυπηγήσεις συνεχίζονται — ἐπὶ ἱκανὸν διάστημα — καὶ μετὰ τὴν ἐκδήλωσιν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἐπιτείνουσαι τὰς συνεπιὰς τῆς Ψ

Τοιαύτη ἦτο ἡ μορφή, τῶν ναυτιλιακῶν κρίσεων τῶν ἐτῶν 1921 — 1924 ¹⁴ ἀφ' ἐνός καὶ τῶν ἐτῶν 1935 — 1938 ἀφ' ἑτέρου. Κατὰ τὸ μεταξὺ

τῶν τοῦ ἴδιου ἔτους. Ἡ ἐκ τῆς Γαλλικῆς χρηματιστηριακῆς κρίσεως τοῦ 1882, προκληθεῖσα γενικωτέρα οἰκονομικὴ διαταραχὴ, προσκάλεσε τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν τῶν ἐτῶν 1885—86. Ὁλίγων βραδύτερον, ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις τῶν ἐτῶν 1890—95, ὑπήρξε συνέπιὰ τῆς τροπικῆς κρίσεως ἐν Ἀγγλίᾳ (1890) καὶ τῆς κρίσεως τοῦ 1893 εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας. Ἐπίσης ἡ κατὰ τὰ πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἐπιπερίοδος δυσπραγίας τῆς ναυτιλίας, ὑπήρξεν ἀπόρροια τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1908—1913, ἐνῶ ἡ δευτέρα εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς διεθνούς ναυτιλίας, κρίσις κατὰ τὰ μετὰ τὸ 1930 ἔτη, ἐκδηλώθη συνεπιὰ τῆς παγκοσμίου κρίσεως τῶν ἐτῶν 1928—1932. Τέλος ἡ ἀπὸ τοῦ 1957 ἐκδηλωθεῖσα ὀξυτάτη ναυτιλιακὴ κρίσις, ὀφείλεται καὶ εἰς τὴν σημειωθεῖσαν κατὰ τὸ αὐτὸ ἔτος, ὑφεσιν εἰς τὴν βιομηχανικὴν βραστηριότητα τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ τινῶν τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

¹⁴ Βλ. ἄνωτ. σ. 142 ὑποσημ. 2.

¹⁵ Χαρακτηριστικαὶ τῆς ὀξυτήτος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1921—1924, εἶναι οἱ διὰ τὴν περίοδον ταύτην ναυλάρθμοι.

(Στοιχεῖα London «Statist»).

Ἔτη	Κατὰ ταξείδιον ναυλώσεις	Χρόνια ναυλώσεις
1920	100.0	100.0
1921	37.6	36.3
1922	29.7	26.6
1923	28.4	21.6
1924	29.6	23.5

1913 και 1936 διάστημα, η διεθνής χωρητικότητα ηρέθη κατά 38,5%, ενώ ο όγκος του διεθνούς εμπορίου, μόλις κατά 11% ηρέθη κατά το αυτό διάστημα, πρέπει δε προσθέτως να ληφθούν υπ' όψιν, η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, ως εκ της χρησιμοποίησης τύπων μηχανών προώσεως καταλαμβάνουσών μικρόν χώρον και απαιτούσων μικράν κατανάλωσιν καυσίμων, ως και η μείωσις του χρόνου παραμονής αυτών εις τους λιμένας, λόγω βελτιώσεως των μεθόδων και μέσων φορτοεκφορτώσεως, ήτις και αυτή έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ετήσιας μεταφορικής ικανότητας των πλοίων.

Κατά σοβαρόν λόγον, έσωτερικά είναι, ώσαύτως, τὰ αίτια τής από του φθινοπώρου του 1957, συνεχιζομένης νέας ναυτιλιακής κρίσεως. Κατά τό 1957, ο όγκος του διεθνούς εμπορίου, ηρέθη κατά ποσοστόν 7%, έναντι του 1956¹¹. Κατά τό μέχρι του Ιουνίου 1957 δωδεκάμηνον, μή λαμβανομένης υπ' όψιν τής 'Αμερικανικής 'Εφεδρικής χωρητικότητας¹² η διεθνής ναυτιλία ηρέθη κατά 5,4%. Παραλλήλως η μέση ταχύτης των νεοτεύκτων έλευθέρων φορτηγών πλοίων ηρέθη κατά 40%¹³ έναντι τής ταχύτητος των φορτηγών πλοίων τύπου «Liberty» τὰ όποια μέχρι του 1956 άπετέλουν τον κύριον όγκον τής διεθνούς φορτηγού ναυτιλίας. 'Η αύξησης, όμως, τής διεθνούς χωρητικότητας δέν αναφέρεται όμοιομόρφως εις όλας τὰς κατηγορίας πλοίων¹⁴.

¹¹ Στοιχεία Κοινωνίας των Έθνών.

¹² Βλ. σελ. 23 ύποσημ. 6. Σημειώτέον ότι τό ποσοστόν 7% άποτελεί τήν μέση αύξησην του έτους 1957, είναι δε ύψηλόν, λόγω τής εξαιρετικής ζωηρότητος των μεταφορών κατά τους πρώτους μήνας του έτους τούτου, τήν όποιαν ήκολούθησεν, από του θέρος, κατακόρυφος πτώσις των μεταφορικών άναγκών πραγματοποιηθείσα καθ' όν χρόνον ηρέξατο ο άριθμός των εκ των διεθνών ναυπηγείων παραδιδόμενων νεοτεύκτων πλοίων.

¹³ 'Υπολογιζομένης εις 12 εκ. κ.ο.χ. κατά μέσον όρον.

¹⁴ Βλ. άνωτέρω σελ. 73.

¹⁵ Κατά ύπολογισμούς του Institute of Shipping Research τής Βρέμης, η κατά τήν 1 Ιουλίου 1958 ύπό ναυπήγησιν ή παραγγελίαν χωρητικότης, ανέλυτο ως κατωτέρω :

Κατηγορία πλοίων	Πλοίων		Ποσοστόν % έπι ναυπηγήσεων
	Άριθμ.	Τόννοι D. W.	
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
'Επιβατηγά και μικτά	33	266.130	0.6
Cargo - Liners	432	3.935.894	8.4
Σύνολα	2297	46.623.997	100.0

Αί νέαι ναυπηγήσεις άφορουν κυρίως δεξαμενόπλοια και πλοία ξηρών όμοειδών φορτίων (Tramp, Μεταλλοφόρα, Bulk Carriers) των όποιων, ώς έκ τούτου αί χωρητικότητες ηύξηθησαν κατά ποσοστόν πολύ μεγαλύτερον του ποσοστού καθ' ό ηύξηθη τό διεθνές έμπόριον²².

Ή κρίσις ένετάθη κατά τό πρώτον έννεάμηνον του 1958, του μέν διεθνούς έμπορίου μή άνακτήσαντος εις αξιόλογον βαθμόν τήν προτέραν του ζωηρότητα²³, τής δέ χωρητικότητος τής ναυτιλίας αύξηθείσης²⁴ περαιτέρω κατά τό μέχρι τής 30 'Ιουνίου 1958 δωδεκάμηνον διάστημα, κατά 8.3%²⁵.

²² Ό στόλος των δεξαμενοπλοίων ηύξηθη, κατά τό λήξαν τήν 30 'Ιουνίου 1958 δωδεκάμηνον, κατά 11.9%. Έξ άλλου μόνα τά διαρκούντος του 1957 παραδοθέντα Tramp 12000 τόνκων δ.κ. και άνω, αντιπροσωπεύουν αύξησιν 8.2% έναντι του τονάζ του προηγούμενου έτους (βλ. άνωτ. σ. 72 ύποσημ. 8 και σ. 75 ύποσημ. 14).

²³ Μελέτη υπό τον τίτλον «The future Outlook for Tanker Markets» δημοσιευθείσα υπό του Γραφείου Μελετών τής Iino Kaifu Kaisha Ltd, Tokyo, ύπολογίζει ως κατωτέρω, διά τά προσεχή έτη, τήν σχέσηιν μεταξύ των μεταφορικών εις ύγρά καύσιμα άναγκών και τής διαθέσιμου χωρητικότητος άναγομένης εις μονάδας ίσοδυνάμου προς δεξαμενόπλοια τύπου «T-2» πολεμικής κατασκευής (Fairplay No 3937/18.12.58).

α) Έάν πραγματοποιηθούν διαλύσεις των άνω των 25 έτών πλοίων.

	Προσφορά χωρητικότητας	Ζήτησις χωρητικότητος διά μεταφοράς ύπερποντίους		πλεόνασμα
		άκτοπλοϊκάς		
1958	3204	2385	596	223
1959	3583	2589	647	347
1960	3917	2841	710	366
1961	4179	3141	785	253
1962	4381	3467	869	45

β) Έάν πραγματοποιηθούν διαλύσεις των άνω των 20 έτών πλοίων, ως και 30% των πλοίων «T-2».

	Προσφορά χωρητικότητας	Ζήτησις χωρητικότητος διά μεταφοράς ύπερποντίους		πλεόνασμα ή έλλειμμα
		άκτοπλοϊκάς		
1958	3204	2385	596	223
1959	3548	2589	647	312
1960	3808	2841	710	257
1961	3997	3141	785	71
1962	4162	3467	869	(έλλειμμα) 174

²⁴ Μή λαμβανομένης πάντοτε ύπ' όψιν τής 'Αμερικανικής 'Επιδερικής χωρητικότητος.

²⁵ Εις τήν δημιουργίαν τής παρούσης ναυτιλιακής κρίσεως, ύφ' ήν έντασιν έχει έλσει αυτή πλην των έντόκων ναυπηγήσεων και τής ύφίσεως εις τήν παραγωγικήν δραστηριότητα των 'Ην. Πολιτειών και τικων Εύρωπαϊκών χωρών, συνέβαλαν και άλλοι παράγοντες επιδράσαντες άνασταλτικώς επί των μεταφορών. Μεταξύ τούτων πρωτεύουσαν θέσιν καταλαμβάνει ή ύπαρξις, έν Εύρώπη, τρισάκτων άποθεμάτων και-

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων καθίσταται φανερόν, ὅτι ἐάν καὶ διακυμάνσεις καταστάσεων εἰς τὴν ἐν γένει οικονομικὴν ζωὴν, ἀποτελοῦν δυσάρεστον περιοδικὸν φαινόμενον, αὐτὸς ὅμως αἰ συνέπειαι ἐλέγχονται σὺν τῷ χρόνῳ, ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων, περισσότερο ἀποτελεσματικῶς ἢ κατὰ τὸ παρελθόν, προκειμένου περὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εἶναι τόσον συχναί ὥστε ἀποβαίνουν παθητικὸν στοιχεῖον δημιουργοῦν, ἀστάθειαν ἐκ τῆς ὁποίας ὑπέφερε πάντοτε ἡ ναυτιλία, καὶ δυσμενεῖς καταστάσεις ὀξυτάτης, πολλᾶκις, μορφῆς.

Ἡ ἀντιμετώπισις τοιούτων καταστάσεων καὶ ἡ λύσις τῶν ἐξ αὐτῶν ἀπορροόντων προβλημάτων, δύναται νὰ ἀναζητηθῆ, μόνον εἰς τὴν μεταξὺ τοῦ διεθνoῦς ἐφοπλισμοῦ συνεργασίαν. Μία τοιαύτη συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, δύναται νὰ ἐπιτευχθῆ κατόπιν κυβερνητικῆς παρεμβάσεως ἥτις δὲν εἶναι συνήθως κατωτάτων ὀρίων ναύλων διὰ τὰς ἀπασχολούσας ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα μεταφοράς β) εἰς τὸν ἔλεγχον τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τοῦ πλεονάζοντος, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ὄγκον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ποσοστῶ αὐτῆς, ἐξ ὧν τῶν συνεργαζομένων σημαίων καὶ κατὰ λόγον τοῦ εἰς ἐλεύθερα φορτηγὰ ὄγκου τῆς ναυτιλίας αὐτῶν γ) εἰς τὴν διάλυσιν τοῦ μεγάλῃς ἡλικίας τόννάξ καὶ δ) εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυπηγήσεων *.

Κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου δεκαετίαν, κατὰ τὴν ὁποίαν ἐσημειώθη καὶ ἡ μεγαλύτερα τὴν διάρκειαν ναυτιλιακὴ κρίσις, σημαντικῶς ἐκαλλιεργήθη ἡ προσπάθεια πρὸς διεθνή συνεργασίαν, ἐπιτευχθεῖσης τελικῶς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς αὐτῆς

σήμερον, ἰδίᾳ γαιανθράκων, δημητριακῶν καὶ πρώτων ὕλων, δημιουργηθέντων διαρκούσης τῆς κρίσεως τοῦ Σουέξ καὶ τῆς διακοπῆς λειτουργίας τῆς διώρυγος. Ἀποκαταθεῖσις τῆς λειτουργίας ταύτης πολὺ ταχύτερον ἀπὸ ὅτι προβλέπετο, τὰ ἀποθέματα δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ἀπορροφηθοῦν ταχέως καὶ πάντως περιώρισαν τὴν ἀνάγκην νέων μεταφορῶν. Ἡ κατάσταση ἐπεδειώθη, ἐτι πλέον, λόγω τῆς ἀρίστης γεωργικῆς παραγωγῆς τοῦ 1956 ἐν Εὐρώπῃ καὶ τῶν ἡπίων χειμῶνων 1956/57 καὶ 1957/58. Ἀποτελεσμα εἶναι ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην, ὑπολογίζεται ὅτι δὲν θὰ ὑπερβοῦν κατὰ τὸ 1958 τὰ 40 ἐκ. τόννων, ἐναντι 50 ἐκ. τόννων κατὰ τὸ 1957 (*Ἐκθέσις Ἰουλίου 1958, Γραφείου Weston Ltd.).

* Βλέπετε καὶ Σ. Ζάρκου. «Ἡ παγκόσμιος κρίσις τῆς ναυτιλίας». Ἐπιθεώρησις Ἐμπ. Ναυτικοῦ» Μάιος 1930 ἐνθα σελ. 454 ἐπ. Ὁμοίως Γ. Ι. Β. «Ἡ κρίσις τῆς ναυτιλίας καὶ τὰ πρὸς ἀντιμετώπισίν της συστήματα». Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Σεπτέμβριος 1938 σελ. 737 ἐπ. Ἐπίσης «Τὰ προτεινόμενα μέτρα διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν κρίσιν». Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ 1932 σελ. 888 ἐπ., ὡς καὶ πλῆθος ἄρθρων δημοσιευθέντων εἰς τὸν διεθνή ναυτιλιακὸν τύπον ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐπιστάσεως κρίσεως.

διὰ τῆς καθιερώσεως κατωτάτων ὁρίων ναύλων.

Κοινόν χαρακτηριστικόν τῶν ὑποβληθέντων καὶ ἐξετασθέντων κατὰ τὴν περίοδον 1932 - 1936 σχεδίων συνεργασίας, ἦτο ὅτι, κατὰ ἓνα ἢ ἄλλον βαθμὸν, προεβλέπετο ἡ παρέμβασις ἢ συμμετοχὴ τῶν κυβερνήσεων εἰς αὐτά, παρέμβασις ἢ συμμετοχὴ τὴν ὅποιαν ἐφαίνετο νὰ καθιστᾶ ἀπαραίτητον, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ ἀνάγκη ἐξασφαλίσεως ἐφαρμογῆς τῶν συμφωνιῶν ἐκ μέρους τῶν μεμονωμένων πλοιοκτητῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ προστασία τῶν συμφερόντων τῶν φορτωτῶν ἀπὸ τυχόν μονοπωλιακὰς τάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ ὅτι ἡ κυβερνητικὴ παρέμβασις, δὲν ἦτο ἐπιθυμητὴ εἰς τοὺς πλείστους τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ἀπετέλεσε, πιθανῶς μίαν ἀπὸ τὰς αἰτίας τῆς ἐπὶ μακρὸν μὴ ἐπιτεύξεως οὐσιαστικῶν συμφωνιῶν καὶ τῆς ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν ὅπως μετᾶσχουν τῶν προταθέντων σχεδίων. Πρόσθετος πρὸς αὐτὴν λόγος ἀρνήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ αὐτοδεσμευθῶσιν, δέον νὰ ἀναζητηθῆ εἰς τὸ ὅτι ἡ ὀρθολογικὴ ὀργάνωσις τῶν ἐλευθέρων θαλασσίων μεταφορῶν (rationalization), σκοπὸν θὰ εἶχε τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα τὴν ἐπικερδῆ ἐκμετάλλευσιν καὶ τῶν ἐχόντων ὑψηλὰ ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως πλοίων. Τοῦτο ὁμῶς ἦτο ἐπὶ ζημίᾳ, ἀφ' ἑνὸς μὲν τῶν φορτωτῶν οἱ ὅποιοι θὰ ἐστεροῦντο τῆς δυνατότητος χρησιμοποίησεως τῶν εὐθηνότερων σημαιῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῶν πλοίων τῶν ἐχόντων μειωμένα ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως, διότι θὰ ἀπεστέρει αὐτὰ τοῦ πρὸς ἐπιτυχῆ ἀνταγωνισμὸν ὄπλου των, ἦτοι τῆς δυνατότητος προσφορᾶς χαμηλοῦ ναύλου.

Ἐξ ἴσου βασικόν, ἐτι δὲ δυσχερέστερον σημεῖον, διὰ τὰς ναυτιλίας χωρῶν, ὡς ἡ Ἑλλάς, ἡ Νορβηγία κλπ., αἱ ὅποια στεροῦμεναι ἰδίων ὀγκωδῶν μεταφορῶν ἀνεζήτουν τὴν ἀπασχόλησιν των, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἦτο ὁ προσδιορισμὸς τῶν κριτηρίων βάσει τῶν ὁποίων θὰ ἐγίνετο ὁ καθορισμὸς τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς αὐτῶν εἰς τὸν ὄγκον τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος καὶ τὰς μεταφοράς, διότι ὅλαι αἱ προτάσεις αἱ σχετικαὶ πρὸς κατανομήν, δὲν ἐστηρίζοντο ἐπὶ ἀντικειμενικῶν κριτηρίων ὡς ταῦτα ἀπέρρεον ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, ἀλλ' εἰς τὴν ἐπιθυμίαν καὶ προσπάθειαν τῶν μεγάλων, νὰ ἀπαλλαγῶσι, κατὰ τὸ δυνατόν, ἀπὸ τὸν ἐνοχλητικὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν μικρῶν σημαιῶν. Οὕτω, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, αἱ προτάσεις περὶ καθορισμοῦ συμμετοχῆς τῶν διαφόρων χωρῶν εἰς τὸν ὄγκον τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος καὶ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἠθέλησαν νὰ στηριχθοῦν εἰς κριτήρια, ὡς ὁ πληθυσμὸς ἐκάστης χώρας ἢ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς αὐτῆς εἰς διεθνὲς ἐμπόριον καὶ ἄλλα παρόμοια ἐξ ἴσου ἀπαράδεκτα διὰ τὰς μικρὰς χώρας κριτήρια.

Τό τελικῶς υἱοθετηθὲν ²¹ καί ἐφαρμοσθὲν σχέδιον, προετάθη ὑπὸ τῆς Βρεταννικῆς Tramr Shipping Administrative Committee κατὰ τὸ 1937 καί προέβλεπε τὸν καθορισμὸν κατωτάτων ὀρίων ναύλων εἰς τινὰς μεταφορὰς. Ἡ ὡς ἄνω ἐπιτροπὴ, συνεστήθη ἀπὸ τὸν νόμον περί ἐπιχορηγήσεως τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ. Τό σχέδιον ἐφηρμόσθη πρῶτον, μεταξύ τῶν Βρεταννῶν ἐφοπλιστῶν καί ἐστηρίζετο εἰς τὴν ἐθελοντικὴν αὐτῶν συμμετοχὴν καί συνεργασίαν, ἐτέλει δὲ ὑπὸ τὴν διοίκησιν καί ἔλεγχον αὐτῆς ταύτης τῆς βιομηχανίας, ἄνευ κυβερνητικῆς συμμετοχῆς. Βαθμισίως ἐγένετο ἀποδεκτὸν ἀπὸ τὰς πλείστας τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν μεταξύ τῶν ὁποίων καί ἡ Ἑλλάς, εἰς τινὰς περιπτώσεις τῆς ἀποδοχῆς τοῦ ἐπιβληθείσης διὰ κυβερνητικῆς παρεμβάσεως ²². Συμφώνως πρὸς τὰς συναφθείσας συμφωνίας, ἐκάστη ἐθνικὴ ὀργάνωσις ἐφοπλιστῶν, ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ λάβῃ τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν καί τήρησιν τῶν ἀμοιβαίως συμφωνηθέντων, ἀλλ' ἐπίσης καί διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισιν τῶν τυχόν παραβάσεων. Ὑποχρέωσις, ἐξ ἄλλου, τῶν κυβερνήσεων, ἦτο νὰ συνδράμουν τὰς ἐφοπλιστικὰς ὀργανώσεις εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἄνω ἐπιδιώξεως τῶν ²³.

Πολὺ εὐχερεστέρα καί πλέον ἀποτελεσματικῆ, ὄσον καί ἐκτετα-

²¹ Προηγουμέναι ἀγγλικαὶ προσπάθειαι κατὰ τὸ μετὰ τὸ 1932 ἔτη τῆς κρίσεως, μερικὴν μόνον εἶχαν ἐπιτυχίαν, λόγω τῆς μὴ συμμετοχῆς εἰς αὐτὰς τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν μικρῶν χωρῶν, διὰ τοὺς ἀνωτέρω ἐκτεθέντας λόγους. Παρὰ ταῦτα, τὰ ἀποτελέσματα ἦσαν εὐεργετικά, ἀπεικονίζονται δὲ ἀπὸ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν ἐξ Ἀργεντινῆς εἰς Δ. Εὐρώπην, αἰτίας ἀπετέλουσαν πρὸ τοῦ πολέμου τὸ κύριον ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας. Οὕτω ἀπὸ 12/- κατὰ τόνον τὸ 1934, οἱ ναῦλοι πῆξήθησαν εἰς 16/6 κατὰ Μάιον 1935, εἰς 17/9 κατὰ Ὀκτώβριον ἴδιου ἔτους καί εἰς 22/3 κατὰ Ὀκτώβριον 1936.

²² Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου, ἀπαραίτητος ἦτο ἡ ἐξ ἐκάστης χώρας συμμετοχὴ πλοιοκτητῶν καλυπτόντων πρὸς τὸν 90%, τῆς χωρητικότητος τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας τῆς χώρας ταύτης, μολοντί δὲ, σημαντικὸς ἀριθμὸς Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν εἶχε προσχωρήσει ἀπ' ἀρχῆς εἰς τὰς συμφωνίας, πολλοὶ ἤρυσοντο νὰ δεσμευθῶν ἐπίσης καί ἐκαρποῦντο τοὺς ναύλους ἀποδεχόμενοι τιμὰς κάτω τῶν ὀρίων τῶν συμφωνιῶν. Τοῦτο ἦτο φυσικὸν νὰ προκαλῆ τὰς διαμαρτυρίας τῶν λοιπῶν καί νὰ ἔχη ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μὴ ἐφαρμογὴν τῶν συμφωνιῶν δι' ὀλόκληρον τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Διὰ τοὺς λόγους τούτους τὸ Κράτος, προτάσει τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καί τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν, προέβη εἰς τὴν ἐκδοσιν τοῦ Α.Ν. 1310/1938 διὰ τοῦ ὁποίου ἐπέβαλε τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συμφωνιῶν ὡς ὑποχρεωτικῶν καί προέβλεψε τὴν ἐπιβολὴν σοβαρῶν χρηματικῶν ποινῶν διὰ τοὺς παραβάτας.

²³ Βλ. σχετικῶς Γ. Χ. Λαιμοῦ «Δὲν γαλουχοῦμεν αὐτοπρίαν» εἰς Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ - Ἰούλιος 1938 σελ. 326 ἐπ. - Ὁμοίως εἰς Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ - Ἰούλιος 1938 σελ. 312 καί ἐπ., ἄρθρον ὑπὸ τὸν τίτλον «Δύο σοβαρὰ μέτρα».

μένη, ήτο ή συνεργασία ή έπιτευχθείσα εις τόν τομέα τών μεταφορών ύγρων καυσίμων. Κατά τό 1934, συνεστήθη ή International Tanker Owners Association Ltd. ως έταιρία άνευ κεφαλαίων σκοπόν έχουσα τήν έφαρμογήν σχεδίου περιλαμβάνοντος τά άνω τών 2000 κόρων δεξαμενόπλοια. Οί μετέχοντες πλοιοκτήται, ύποχρεούντο εις καταβολήν τμήματος τών κερδών των, ως ύποχρεωτικής εισφοράς, έκ τών συγκεντρουμένων δέ τοιουτοτρόπως κεφαλαίων, άπεζημιούντο οί πλοιοκτήται χωρητικότητας ή όποία παρωπλίσθη συμφώνως πρός τό σχέδιον. Κατώτατα όρια ναύλων δέ έτέθησαν. Τό σχέδιον γενικώς έπέτυχε, μολοντί δέν ειχε τήν ύποστήριξιν όλων τών έφοπλιστών¹⁶.

Μετά πολυμήνους προσπάθειας και συνεννοήσεις, άρξαμένας τή πρωτοβουλία τών Έλλήνων έφοπλιστών¹⁷ εκπρόσωποι δώδεκα χωρών¹⁸ συνελθόντες τήν 18 Δεκεμβρίου 1958 ύπό τήν αιγίδα τοϋ Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου, ένέκριναν κατ' άρχήν σχέδιον συνεργασίας τής διεθνούς έλευθέρας φορτηγοϋ (ξηρών φορτίων) ναυτιλίας πρός άντιμετώπισιν τής άπό τοϋ 1957 συνεχιζομένης ναυτιλιακής κρίσεως και άπεφάσισαν νά προβοϋν εις τελικήν διατύπωσιν αύτοϋ, ίνα είναι έτοιμον πρός έφαρμογήν.

Τό υιοθετηθέν σχέδιον στηρίζεται κατά βάσιν εις τήν α) έπιδίωξιν παροπλισμοϋ τής πλεοναζούσης χωρητικότητας, β) ένθάρρυνσιν διαλύσεως τών παλαιών, άντιοικονομικών πλοίων.

Διαφέρει όθεν τοϋ ύπό τής Trampets Shipping Administrative Committee έφαρμοσθέντος κατά τό 1937 και είναι ευρύτερον τοϋ ύπό τοϋ International Tanker Owners Association Ltd. έφαρμοσθέντος κατά τοϋ 1934 διά τά δεξαμενόπλοια σχεδίου, διότι προβλέπει άποζημιώσεις ένθάρρυντικής τής διαλύσεως παλαιών πλοίων, φανερόν δέ είναι ότι διευτώθη έν δψειτής έκ τής έφαρμογής τών δύο ως άνω σχε-

¹⁶ Κατά 'Ιούλιον 1934 μετείχον τών συμφωνιών πλοία 2.204.000 τόννων, ή δέ παρωπλισθείσα χωρητικότης άνήρχετο κατά τήν Ιβίαν περίοδον εις 668.000 τόννων. 'Η μετέχουσα χωρητικότης ηύξήθη μέχρι τοϋ 1938 εις 3.328.000 τόννων, ή δέ ύπό παροπλισμόν, μειώθεισα εις 14.000 κατά 'Ιούνιον 1937, ηύξήθη και πάλιν εις 542.000 κατά 'Ιούλιον 1938.

¹⁷ 'Ο Πρόεδρος τής Greek Shipowners Union τής Ν. 'Υόρκης κ. Έμμ. Κουλουκουντής υπήρξεν ό αναλαβών όχι μόνον τήν πρωτοβουλία τών συζητήσεων πρός διεθνήν συνεργασίαν αλλά και τό βάρος τών κοπιωδών προσπαθειών, αίτινες άποβλέπουσιν εις τήν ύπό τών ξένων πλοιοκτητών, αλλά και τών Έλλήνων έπίσης, υιοθέτησιν τής συνεργασίας ως τοϋ μόνου μέσου πρός άντιμετώπισιν τής παρούσης κρίσεως.

¹⁸ Αυστραλίας, Καναδά, Γαλλίας, Γερμανίας, Έλλάδος, Έλβετίας, 'Ινδίας, 'Ιταλίας, 'Ιαπωνίας, 'Ισπανίας, Μ. Βρετανίας και 'Ολλανδίας.

δίων αποκτηθείσης πείρας και της νέας πραγματικότητας την οποίαν δημιουργεί ή ύπαρξις μεγάλης χωρητικότητας πλοίων υπό τας σημαίας Λιβερίας, Παναμά κ.λ.π., Κρατών, δηλαδή, μη άσκούντων αποτελεσματικόν έλεγχον επί των πλοίων των φερόντων τας σημαίας των.

Τό υλοθετηθέν σχέδιον προβλέπει :²¹

α) Σύστασιν εταιρίας περιορισμένης εϋθύνης, τῇ συμμετοχῇ των έλευθέρων φορτηγών πλοίων 5000 τόννων d.w. και άνω, μέ δυνατότητα επέκτάσεως της έφαρμογῆς και εις μικροτέρου μεγέθους πλοία.

β) Συνεισφοράν επί τῇ έγγραφῇ των πλοίων εις τὴν εταιρίαν και έτησίαν συνδρομήν, εκάστην οὐχί μείζονα των 100 λιρών κατά πλοϊον.

γ) Εισφοράν 2% επί των ακαθαρίστων ναύλων των εργαζομένων πλοίων, έφ' όσον ή παρωπλισμένη χωρητικότης θά καλύπτῃ ποσοστόν 15% τοῦ μετέχοντος εις τὴν εταιρίαν τοννάξ και 3 - 4% όταν ή παρωπλισμένη χωρητικότης θά φθάσῃ ποσοστόν 20 - 25% τοῦ συνόλου της μετεχούσης.

δ) Έπιδότηοιν της παρωπλισμένης χωρητικότης κατά ποσόν οριζόμενον υπό της Διοικήσεως αναλόγως των συνθηκῶν της άγοράς.

ε) Καταβολήν αποζημιώσεως εις περίπτωσιν διαλύσεως, μετεχούσης της εταιρίας χωρητικότης, κατά ποσόν οριζόμενον επίσης υπό της Διοικήσεως.

στ) Άπόλυτον έλευθερίαν διαχειρίσεως και χρησιμοποίησεως των έν ενεργεία παραμενόντων εκάστοτε πλοίων²².

Τό σχέδιον στηρίζεται επί της προϋποθέσεως εκουσίας συνεργασίας των πλοιοκτητῶν. Η ύπαρξις της προϋποθέσεως ταύτης, καθιστᾷ τὴν έναρξιν έφαρμογῆς τοῦ σχεδίου και τὴν έπιτυχίαν αὐτοῦ δυσχε-

²¹ Lloyd's List 19/12/58 και Οικονομικὸς Ταχυδρόμος 18/12/58.

²² Τρία σχέδια απέτέλεσαν αντικείμενον μελέτης υπό της ειδικῆς συσταθείσης Έπιτροπῆς :

α) Τό Έλληνικόν σχέδιον προέβλεπε συνεργασίαν υπό τὴν μορφήν «Συμφωνίας Κυρίων» επί σκοπῶ καθορισμοῦ κατωτάτων όρίων ναύλων, κυρώσεις κατά των παραβατῶν, όχι όμως και αποζημιώσιν των παρωπλισμένων πλοίων. Έστηρίζετο επί της βασικῆς άρχῆς της μη εκμεταλλεύσεως πλοίων επί ζημία.

β) Τό Ίταλικόν σχέδιον, προέτεινε καθωρισμένα ποσά συνεισφορᾶς και αποζημιώσεως, ύπολογιζόμενα επί της μεταφορικῆς ικανότητος των πλοίων, ως τοιαύτης νοσημένης τοῦ Dead Weight μειωμένου κατά 12%. Τό σχέδιον προέβλεπε, επίσης, υπό ώρισμένας προϋποθέσεις τὴν καταβολήν αποζημιώσεως εις διαλυόμενα πλοία.

γ) Τό Βρετανικόν σχέδιον προέβλεπε τὴν σύστασιν κοινῶ ταμείου, χρηματοδοτουμένου δι' εισφορῶν συσταμένων εκ ποσοστοῦ επί των ναύλων των μετεχόντων πλοίων. Τό ταμειον τοῦτο θά κατέβαλλεν αποζημιώσεις εις τὰ έν παρωπλισμῶ πλοία, μετά πάροδον διαστήματος τινος από τοῦ παρωπλισμοῦ των. Δυνατῆ θά ήτο επίσης ή καταβολή αποζημιώσεως διὰ τὰ πρὸς διάλυσιν αποστελλόμενα πλοία (Journal de la Marine Marchande - 25 Ιανουαρίου 1959).

ρεστέραν, λόγω των αλληλοσυγκρουομένων συμφερόντων όχι μόνον των ναυτιλιών των διαφόρων χωρών ²⁵, αλλά και των επί μέρους ναυτιλιακών επιχειρήσεων ²⁶. Ἡ ύφισταμένη ἐν τούτοις εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν σήμερον, πραγματικότης δὲν ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν κυβερνητικῆς παρεμβάσεως, δοθέντος ὅτι α) αἱ Εὐρωπαϊκαὶ ναυτικά χωρὰ ἀρνοῦνται νὰ δεχθοῦν τὸ ἐνδεχόμενον συνεργασίας των μετὰ τῆς Λιβερίας, Παναμᾶ κ.λ.π., β) καὶ ἐὰν ἐτι ἐπεθύμουν τοῦτο ἡ ἔλλειψις πάσης οὐσιαστικῆς ἐξουσίας τῶν Κυβερνήσεων τῶν προσαναφερθεῖσων χωρῶν, ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν φερόντων τὰς σημαίας αὐτῶν, θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ καταστήσῃ ὅπωςδήποτε τὴν λύσιν ταύτην ἀδύνατον.

Εἶναι ἄλλως τε σχεδὸν βέβαιοι, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται πλοίων ὑπὸ τὰς σημαίας Λιβερίας, Παναμᾶ κλπ., οὐδέποτε θὰ ἐδέχοντο νὰ τεθοῦν τὰ πλοῖα καὶ αἱ ἐπιχειρήσεις των, ὑπὸ τὸν οὐσιαστικὸν ἔλεγχον τῶν κυβερνήσεων τῶν χωρῶν αὐτῶν.

Ἡ βᾶσις, ὅπωςδήποτε, ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται τὸ σχέδιον, εἶναι ὑγιῆς καὶ ἐπιτρέπει αἰσιοδοξίαν — παρὰ τὰς ὑφισταμένας δυσχερείας — ὡς πρὸς τὴν τελικὴν ἐφαρμογὴν του, διότι, διὰ τῆς προβλέψεως ἱκανοποιητικῶν ἀποζημιώσεων ἀφ' ἑνὸς μὲν δημιουργεῖ, κίνητρον πρὸς παροπλισμὸν χωρητικότητος, ἀφ' ἑτέρου δὲ καθιστᾷ ἀσύμφορον τὴν ἐπανεκκίνησιν τῶν ἅπαξ παροπλισθέντων πλοίων πρὶν ἢ δημιουργηθοῦν ἐν τῇ ἀγορᾷ ναύλων συνθήκαι ἐπιτρέπουσαι τὴν σταθερὰν πρόβλεψιν καθαροῦ κέρδους διὰ τὸ πλοῖον, μεγαλυτέρου ἐκείνου, οὐτίνως θὰ ἀπολαμβάνῃ τοῦτο παραμένον ἐν παροπλισμῷ.

²⁵ Σοβαραὶ δυσχερεῖαι εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἐπιδιωκομένης συνεργασίας, ἀποτελεῖ ἡ ἐπίμονος ἀρνήσις τῶν Νορβηγῶν καὶ λοιπῶν Σκανδιναυῶν πλοιοκτῆτῶν ὅπως συνεργασθοῦν μετὰ τῶν συναδελφῶν των τῶν ἄλλων χωρῶν πρὸς ἀντιμέτωπιαν τῶν συμπεριῶν τῆς κρίσεως. Ὁ κύριος λόγος τῆς ἀρνήσεως τῶν Νορβηγῶν εὐρηται, ἴσως, εἰς τὸ γεγονός ὅτι, κατὰ προσέγγισιν, ποσοστὸν 7¹/₂ μόνον τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος τρανιμ² τελεῖ ἐν παροπλισμῷ, ἐναντι 24¹/₂ τῆς διεθνoῦς χωρητικότητος, 40¹/₂ τῆς Ἑλληνικῆς, 13¹/₂ τῆς Βρετανικῆς καὶ 40¹/₂ τῆς ὑπὸ Λιβεριανὴν σημαίαν. Ἡ εὐνοικὴ αὐτῆ θέσις τῶν Νορβηγῶν ὀφείλεται κυρίως εἰς τὸ ὅτι συστηματικῶς ἐπεδίωξαν, κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη, τὴν διὰ μακροχρονίων συμβολαίων ναυλώσεως ἐξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων των. Παρὰ ταῦτα, ἐὰν τὸ σχέδιον τύχῃ τελικῶς τῆς ὑποστηρίξεως τῶν Βρετανικῶν καὶ τῆς μεγίστης πλειονότητος τῶν πλοιοκτῆτῶν τῶν ἄλλων χωρῶν, θὰ ὑπάρξουν ἱκανοποιητικαὶ προϋποθέσεις ἐφαρμογῆς του.

²⁶ Μέχρι τοῦδε, οὐδὲ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτῆτῶν ἐξηραλίσθη ἡ συμμετοχὴ. Ἐπιπέτως τινὲς ἐξ αὐτῶν δημοσίᾳ ἐκήλωνουν τὴν ἀπίθεισιν των πρὸς αὐτὸ καὶ τὴν πεποίθησιν των περὶ ἀδυναμίας ἐφαρμογῆς του (βλ. «Ναυτικά Χρονικά» Νο 568/327 σελ. 5.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΒΔΟΜΟΝ

ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΕΥΝΟΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΑΥΤΗΣ

1. Σημασία τῆς Ναυτιλίας.— Ἡ γενικωτέρα συμβολή τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἀλλὰ καὶ τοῦ πολιτισμοῦ ἐπίσης, διηρηνήθη ἐν τῷ πρώτῳ κεφαλαίῳ τοῦ παρόντος. Παραλλήλως ἅμως πρὸς ταύτην, ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἀποτελεῖ παράγοντα ἐπηρεάζοντα εὐρέως τὴν ζωὴν καὶ ἰσχύον τῶν χωρῶν εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκει. Ἔχει, ὡς πρὸς αὐτάς, σημασίαν πολλαπλῆν, δυναμένην νὰ προσδιορισθῇ εἰς :

- α) Οἰκονομικὴν.
- β) Ἐθνικοπολιτικὴν.
- γ) Δημοσιονομικὴν.
- δ) Πολεμικὴν.

Κατωτέρω ἀναλύονται ἐν συντομίᾳ στοιχεῖα καταδεικνύοντα τὴν σημασίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς ἕκαστον τῶν ὡς ἄνω τεσσάρων τομέων :

α) Οἰκονομικὴ σημασία τῆς ναυτιλίας. Αὕτη εἶναι πολύμορφος καὶ συνίσταται εἰς τὸ ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία :

αα) Ἐξυπηρετεῖ τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς χώρας καὶ δὴ τὸ μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ ὀποβοηθοῦσα τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ καὶ κῶν προϊόντων. Τοῦτο ἰσχύει ἰδίως διὰ τὴν ναυτιλίαν τακτικῶν γραμμῶν, ἡ ὁποία διὰ τῆς καθιερώσεως καὶ τακτικῆς ἐξυπηρετήσεως δρομολογίων συνδεόντων τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας μετὰ λιμένων τρίτων χωρῶν, διανοίγει καὶ κατακτᾷ ὑπὲρ τοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκει νέας καταναλωτικὰς ἀγοράς. Θεωρεῖται ὡς ἀξίωμα ὅτι τὸ ἐμπόριον ἀκολουθεῖ τὴν σημασίαν, τοῦτο δὲ ὀφείλεται κατὰ σοβαρὸν λόγον εἰς τοὺς μεταξύ τῶν ἐξαγωγέων καὶ τῶν ναυτι-

λιακών επιχειρήσεων αναπτυσσομένους δεσμούς, αλλά και εις τό διαι ναυτιλιακαί επιχειρήσεις επιδιώκουσαι τήν διεύρυνσιν τών έμπορικών συναλλαγών, εις τούς τομείς τών μεταφορών τούς όποιους έξυπηρετούν, επί σκοπώ έξασφαλίσεως τής άπασχολήσεως τών πλοίων τών, άποβαίνουν κήρυκες ύπέρ τών έθνικών προϊόντων έξαγωγής εις τας χώρας εις άς προσεγγίζουν ταύτα.

Ή έθνική ναυτιλία έξυπηρετεί έπίσης τό έθνικόν έμπόριον προστατεύουσα αύτό έναντι δυσμενοδς μεταχειρίσεως έκ μέρος ναυτιλιών άλλων χωρών ανταγωνιζομένων τά έθνικά προϊόντα. Ή σημασία τής ύπηρεσίας ταύτης, καθίσταται περισσότερο προφανής, άν ληφθῆ ύπ' όψιν ότι υπό καθεστώς διεθνοδς οικονομικοϋ ανταγωνισμοϋ μεταξύ τών μεγάλων βιομηχανικών Κρατών, εις Ικανάς περιπτώσεις, τά προϊόντα τών ξένων χωρών έπεβαρύνθησαν δι' ύψηλοτέρων ναύλων ή έτυχον δυσμενοδς μεταχειρίσεως κατά τήν φόρτωσιν (καθυστερήσις φορτώσεως κλπ.) ή αντιθέτως τά έθνικά προϊόντα μετεφέρθησαν μέ μειωμένους ναύλους¹. Αναφέρονται άκόμη περιπτώσεις κατά τας όποιας τά όνόματα και αι διευθύνσεις παραληπτών φορτίων έξαχθέντων ύπό έξαγωγέων τρίτων χωρών, μετεδόθησαν ύπό τών μεταφερόντων τά φορτία πλοίων εις έξαγωγείς όμοειδών προϊόντων τής Ιδίας των χωρας, προς άποκατάστασιν έπαφής μετ' αυτών. Τοιαύται αιτιάσεις κατ' έπανάληψιν διετυπώθησαν κατά τό παρελθόν ύπό τών Άμερικανών έξαγωγέων εις βάρος Εύρωπαϊκών ναυτιλιών έξυπηρετουσών δρομολογιακάς γραμμάς έξ Ήν. Πολιτειών προς άλλας χώρας.

αβ) Προσφέρουσα τας ύπηρεσίας τής εις μεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρών, άποβαίνει πηγή προσκτήσεως ξένου συναλλάγματος, άπαραιτήτου διά τήν σταθερότητα τοϋ ίσοζυ-

¹ Μάλις προσφάτως ή 'Οργάνωσις τοϋ GATT άπασχαλήθη μέ περίπτωσιν κατά τήν όποιαν οι ναϋλοι χάρτου ποιότητων τινων μεταφερομένων διά πλοίων σημαίας τινος και έξαγομένων παρά τής χώρας εις ήν τά πλοία άνήκουν εις τήν Νοτιοαφρικανικήν Ένωσιν, έμειώθησαν άπρόσπτως κατά 40 %,, μέ άποκλειστικόν σκοπόν να καταστήσουν τήν τιμήν ειί τοϋ χάρτου τούτου εις τήν ρηθείσαν χώραν εύθηνοτέραν έκείνης τοϋ έντοπίου χάρτου, ώστε να επιτευχθῆ ή διεσβυσις εις τήν Νοτιοαφρικανικήν άγοράν τοϋ ξένου χάρτου.

Φαίνεται ότι ή Νοτιοαφρικανική Ένωσις άποτελεί τελευταίως στόχου παρομοίων ενεργειών, διότι αναφέρεται ως κατακλυσθείσα αφηνιδίως ύπό βιομηχανικών προϊόντων Εύρωπαϊκής χώρας, αποδίδεται δέ ή εξέλιξις αύτη εις τό ότι τά πλοία τής έξαγαγούσης τά προϊόντα ταύτα χώρας, εφαρμόζουν προς χάριν αυτών έξαιρετικώς χαμηλοδς ναύλους, ώστε ταύτα να προσφέρωνται εις τήν Ν. Άφρικανικήν άγοράν εις πολύ εύθηνοδς τιμάς.

γίου, έξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας. Αυτό τοῦτο τὸ ἔργον τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ ἐθνικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου ὑπὸ τῆς ναυτιλίας, συνέπειαν ἔχει τὴν ἀποφυγὴν ἐξαγωγῆς συναλλαγμάτων, ὅπερ ἄλλως θὰ κατεβάλλετο εἰς ξένας ἐπιχειρήσεις πρὸς ἐκτέλικότητα κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν τῆς ἀναγκαιότητος πρὸς ἐξυπηρετήσιν τῶν ἰδίων αὐτῶν ἀναγκῶν, ἐπιδίδονται εἰς τὸν ρόλον τοῦ διεθνοῦς μεταφορέως ἀποκομίζουσαι ναύλους εἰς ξένον συνάλλαγμα, χρησιμοποιοῦμενον πρὸς κάλυψιν τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῶν¹.

αγ) Ἡ ἐπιβατηγὸς ἐμπορικὴ ναυτιλία ὑποβοηθεῖ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ τῆς χώρας, διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως δρομολογιακῶν γραμμῶν, ἀλλὰ κυρίως διὰ τῆς διαφημιστικῆς προσπάθειάς τὴν ὁποίαν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις διεξάγουσιν ὑπὲρ τῆς χώρας τῶν, ἐν τῇ ἐπιδιώξει προσελκύσεως ἐπιβατῶν, διὰ τῆς ὁργανώσεως ἐκδρομῶν πρὸς αὐτὴν κλπ.

αδ) Διὰ τοῦ παραγομένου παρ' αὐτῆς ἔργου, αὐξάνεται τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα καὶ ὁ ἐθνικὸς πλοῦτος¹.

αε) Ἀπασχολεῖ σοβαρὸν ἀριθμὸν ἐργατικῶν χερῶν. Τοῦτο ἔχει ἰδιόζουσαν σημασίαν διὰ χώρας ἀδυνατούσας νὰ προσφέρουν ἀπασχόλησιν ἐν τῇ ξηρᾷ εἰς ὁλόκληρον τὸν ἐνεργὸν πληθῶ-

¹ Στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ ΟΕΟΣ (Maritime Transport - April 1958) παρέχουν τὴν κάτωθι εἰκόνα ὡς πρὸς τὰ καθαρὰ εἰς συνάλλαγμα ἴσοθα τῶν κυριωτέρων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῶν κατὰ τὸ 1957.

(Εἰς ἑκατομύρια Δολλαρίων)

Χώρα	Ἴσοζύγιον πληρωμῶν		Τμῆμα πιστώσεων ἐξ ἐσόδων ναυτιλίας
	Χρέωσις	Πιστώσις	
Μ. Βρετανία	12.772	13.542	302
Νορβηγία	1.675	1.669	388
Σουηδία	2.697	2.670	235
Ὁλλανδία	3.914	3.747	147
Ἰταλία	3.473	3.398	61
Δανία	1.502	1.483	51

¹ Κατὰ ὑπολογισμὸν τῆς Νορβηγικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας τὸ σύνολον τῶν ναύλων τῶν εἰσπραχθέντων ὑπὸ τῆς Νορβηγικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατὰ τὸ 1954 ἀνῆλθεν εἰς 3.572 ἑκατομύρια Κορωνῶν.

σμόν των ¹. Έκ παρατήρησης διαπιστώνεται πράγματι ότι η συμβολή της ναυτιλίας ως προς την άπασχόλησιν εργατικών χειρών βαίνει αύξανόμενη κατά βαθμόν παράλληλον και ανάλογον προς τόν βαθμόν συμμετοχής αυτής εις την διαμόρφωσιν του Ισοζυγίου πληρωμών της χώρας. Εύλογον είναι ότι προκειμένου περί χωρών με μεγάλην βιομηχανικήν και γεωργικήν παραγωγήν και άνεπτυγμένον εμπόριον, ή συμβολή της ναυτιλίας είναι περιωρισμένη τόσοσν ως προς την συμμετοχήν των εσόδων της εις τας εισπράξεις εις συνάλλαγμα, όσον και έν σχέσει προς τόν αριθμόν του προσωπικού τό όποιον άπασχολεί, άφοϋ έν τή ξηρά προσφέρονται δυνατότητες άπασχολήσεως.

αστ) Άποτελεϊ τόν πυρήνα, πέριξ του όποιου άναπτύσσονται πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δράσεως, έν οίς, ή ναυπηγική βιομηχανία, ή βιομηχανία έπισκευών πλοίων, ή προς άμφοτέρας συνδεδεμένη σιδηροβιομηχανία και πλείστοι άλλοι έπιχειρήσεις σχετιζόμεναι προς την κατασκευήν, έξοπλισμόν, συντήρησιν, έφοδιασμόν, κίνησιν και έκμετάλλευσιν των πλοίων.

β) Έθνικοπολιτική σημασία της ναυτιλίας. Η σημασία της ναυτιλίας και ως προς τόν έθνικοπολιτικόν τομέα είναι μεγάλη διότι :

βα) Τά έθνη κατά τας ειρηνικάς περιόδους δέν παύουσιν νά εύρίσκωνται έν άνταγωνισμόν μεταξύ των και νά διεξάγουν πολιτικόν και οικονομικόν άγώνα έπικρατήσεως, γενικώτερον δέ άγώνα γοήτρου, ή έμπορική δέ ναυτιλία προσφέρει θαυμάσιον πεδίον, προς ίκανοποίησιν των τοιούτων έπιδιώξεων. Τά δημιουργήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας άποτελούν έπιβλητικούς έκπροσώπους των τεχνικών δυνατοτήτων της χώρας παρ' αίς έναυπηγήθησαν, όρομολογούμενα δέ ή χρησιμοποιού-

¹ Κατά στατιστικά στοιχεία του ΟΕΟΣ (Maritime Transport - April 1958) ή δύναμις του έμφύχου ύλικού των κυρίων Εύρωπαϊκών χωρών (πλοία άνω των 100 κ.ο.χ.) κατά τό 1957 είχαν ως έξης :

Χώροι	Αξιωματικοί		Λοιποί	Σύνολον
	Καταστρώματος	Μηχανής		
Μ. Βρετανία	24619	28399	95110	148128 (α)
Νορβηγία	6980	5680	36989	49649 (β)
Ίταλία	6825	7950	30265	45040
Όλλανδία	5899	6548	31346	43793
Γερμανία	5589	4129	32203	41921
Γαλλία	4242	3407	29506	37155
Σουηδία	4046	2905	18330	25281
Δανία	2000	2500	9100	13600

(α) Προσθετίοι 48.000 ξένοι. (β) Έξ ών 8122 ξένοι.

μενα υπό τινα σημαίαν και προσφέροντα τας υπηρεσίας των εις τό διεθνές ταξειδεύον κοινόν ή εις τό διεθνές έμποριον, χρησιμεύουν ώς άριστοι διαφημισται τής χώρας ής τήν σημαίαν φέρουσι, τών έθιμων τής, τοϋ πολιτισμοϋ τής και ώς τό καλλίτερον μέσον προβολής τοϋ έθνικοϋ γοήτρου αύτης.

ββ) Διά τής υπάρξεως ανεπτυγμένης έμπορικης ναυτιλίας, συντηρείται ή έθνική ναυτική παράδοσις, ώς πηγή και κέντρον νέων έθνικών έξορμήσεων και πραγματοποιήσεων.

γγ) Η χώρα ή όποια έλέγχει μεγάλην χωρητικότητα έμπορικοϋ στόλου, καθίσταται και εκ μόνου τοϋ λόγου τούτου, σοβαρός παράγων εις τήν διεθνή πολιτικήν σκηνήν και αποκτά εν αύτῃ βαρύτητα, ένίστε δυσανάλογον πρός τήν λοιπήν ισχύν αύτης. Η Πορτογαλία και ή Όλλανδία κατά τόν παρελθόν, ή Νορβηγία σήμερα, αποτελοϋν χαρακτηριστικά παραδείγματα μικρών χωρών, τών όποιων ή πολιτική ισχύς, έστηρίχθη ή στηρίζεται εις τήν επίδοσίν των εις τά θαλάσσια έργα.

γ) **Δημοσιονομική σημασία τής ναυτιλίας.** Τα έσοδα τής ναυτιλίας, αποτελοϋν άντικείμενον φορολογήσεως και έπομένως σοβαράν πηγήν έσόδων διά τό Κράτος. Εις τό ενεργητικόν τής ναυτιλίας δέον να ύπολογισθοϋν και τά έσοδα τά άντλούμενα υπό τοϋ Κράτους, εκ τής φορολογήσεως κερδών τοϋ πλήθους εκείνου τών βιομηχανικών και λοιπών κατηγοριών επιχειρήσεων, τών όποιων ή δραστηριότης αναπτύσσεται περίξ τής έμπορικης ναυτιλίας και έξ αίτίας ταύτης.

δ) **Πολεμική σημασία τής ναυτιλίας.** Αύτη είναι τούλάχιστον ίσασια τής εν ειρήνῃ, διότι ή ναυτιλία :

δα) Προετοιμάζει από τοϋ καιροϋ τής ειρήνης και εκπαιδεύει τό έμφυχον ύλικόν, τό εν πολέμῳ άπαραίτητον διά τό πολεμικόν ναυτικόν, τά έφεδρικά, δηλαδή, στελέχη τά άπαραίτητα διά τήν επάνδρωσιν τών πολεμικών μονάδων και πολεμικών ναυτικών υπηρεσιών.

δβ) Έξασφαλίζει εν πολέμῳ τήν εκτέλεσιν τών καθαρώς στρατιωτικών μεταφορών (μονάδων στρατοϋ, ύλικοϋ, έξοπλισμοϋ), ή προσφέρει τά μέσα πρός εκτέλεσιν ύπερποντίων επιχειρήσεων (άποβάσεις κλπ). Έπιτελεϊ επίσης τό τεράστιον έργον τοϋ άνεφοδιασμοϋ όχι μόνον τών μαχομένων δυνάμεων αλλά και τής έμπολέμου χώρας εις τρόφιμα, παντοειδές ύλικόν, πρώτας ύλας, καύσιμα και λοιπά βασικά είδη άνευ τών όποιων έπιτυχής πολεμική προσπάθεια καθίσταται, αδύνατος. Έν τῇ άποστολῇ ταύτῃ τής έμπορικῆς ναυτιλίας εύρίσκει τήν πλήρη δικαίωσιν τής, ή χρησιμοποίησις δι' αύτήν τοϋ τίτλου τοϋ «τετάρτου δπλου».

2. Ίημασία τής ναυτιλίας δια τήν Έλλάδα. — Η Έλλάς χαρακτηρίζεται ως χώρα γεωργική, σὺν τοῖς ἄλλοις ἐκ τοῦ λόγου ὅτι 49.32% ἐκ τοῦ συνολικοῦ πληθυσμοῦ αὐτῆς φέρονται ἀποτελοῦντα τὸν γεωργικὸν πληθυσμὸν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου ἐπὶ συνόλου 2.839.481 ἐργαζομένων προσώπων 1.367.271 ἦτοι ποσοστὸν 48.16%, ἀσχολοῦνται εἰς τὴν γεωργίαν, τὰ δάση καὶ τὴν κτηνοτροφίαν *. Ἐν τούτοις, ἐπὶ συνολικῆς ἐπιφανείας 132.562.000 στρεμμάτων μόνον 36.055.000 στρεμμάτων, ἦτοι ποσοστὸν 27.2%, εἶναι καλλιεργήσιμος ἔκτασις, ἀπασχολοῦσα 1.006.937 ἀγροτικὰς οἰκογενείας, εἰς ἐκάστην τῶν ὁποίων ἀναλογεῖ κατὰ μέσον ὄρον ἔκτασις 35.8 στρεμμάτων *.

Τὸ μέσον ἐτήσιον εἰσόδημα ἐκάστης γεωργικῆς ἐκμεταλλεύσεως ὑπελογίζετο κατὰ τὸ 1951 ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Οἰκονομικῆς Ἀποστολῆς εἰς ὄρχ. 4.500 ἴ. Προστίθεται ὅτι ἐκάστη γεωργικὴ οἰκογένεια ἔχη 4.7 ἄτομα *, καὶ ἐπομένως ὅτι διὰ τοῦ προαναφερθέντος εἰσοδήματος ἀνάλογοι ἔδει νὰ καλυφθοῦν ἀνάγκαι. Εἶναι ἀληθές ὅτι κατὰ τὰ διαρρεῦσαντα ἔκτοτε ἔτη, ἡ γεωργικὴ παραγωγή ηὔξηθη, ὡς ἐπίσης ηὔξηθη καὶ ἡ κατὰ στρέμμα ἀπόδοσις, ἐνῶ ἐξ ἄλλου ἡ νομισματικὴ ἀναπροσαρμογὴ τοῦ 1953 εὐμενῆ εἶχεν ἀποτελέσματα ἐπὶ τῶν εἰσοδημάτων τῶν γεωργικῶν ἐκμεταλλεύσεων. Βέβαιον ἐπίσης εἶναι ὅτι αἱ χρησιμοποιούμεναι μέθοδοι καὶ μέσα καλλιεργείας, σταθερῶς ἀναπτύσσονται, ἐπ' ὠφελεία τοῦ ἐτησίου γεωργικοῦ εἰσοδήματος. Παρὰ ταῦτα, παραμένει πραγματικότης ὅτι ὁ Ἕλληνας γεωργὸς εἶναι πτωχός, ἐκ τῶν πτωχοτέρων εἰς τὴν Εὐρώπην. Ἀποτελεῖ φυσικὴν μόνον συνέπειαν τῆς τοιαύτης καταστάσεως, ἡ συνεχὴς μετακίνησις τῶν ἀγροτικῶν πληθυσμῶν πρὸς τὰς πόλεις πρὸς ἀναζήτησιν τῶν μέσων διαβιώσεως.

Ἄλλ' ἡ ἀπασχόλησις εἰς τὰ ἀστικά κέντρα, ἐάν δὲν θὰ ἦτο παρασιτικὴ, θὰ ἔπρεπε νὰ ἐξασφαλίζεται κυρίως εἰς τὴν βιομηχανίαν. Ἐν τούτοις ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐργατικῶν χειρῶν παραμένει οὐσιαστικῶς ἀμετάβλητος ἀπὸ τοῦ 1951 *, μολονότι ὁ δείκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἐσημείωσε κατὰ τὸ ἀντίστοιχον διάστημα αὐξήσιν κατὰ 61.5 μονάδας, ὁ δὲ πληθυσμὸς

* Στατιστικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος — 1957 (Στοιχεῖα 1951).

* Στοιχεῖα 1950 ἐκ τῆς Στατιστικῆς Ἐπετηρίδος τῆς Ἑλλάδος — 1956.

† Ἡ Ἀμερικανικὴ βοήθεια πρὸς τὴν Ἑλλάδα 1945 - 51» — Ἀθήναι 1951.

* Στατιστικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος 1956.

* Λεπτομερέστερον, οἱ δείκται τῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐργαζομένων καὶ τῆς βιο-

της χώρας, υπολογίζεται ότι ηξήθη κατά 384.611 πρόσωπα ¹¹.

Φανερόν είναι ὅθεν ότι ἡ βιομηχανία, παρά τὴν διαρκούσης τῆς τελευταίας πενταετίας κατὰ 50% ἐπαύθησιν τῆς παραγωγικῆς ικανότητος αὐτῆς, δὲν ἠδυνήθη νὰ συμβάλῃ, ὄχι μόνον εἰς τὴν ἀπορρόφησιν τῶν πλεοναζουσῶν ἐργατικῶν χειρῶν τῆς ὑπαίθρου, ἀλλ' οὐδὲ μέρους τῶν συνεπείᾳ τῆς αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Χώρας, προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν κατ' ἔτος νέων ἐργατικῶν χειρῶν.

Συνέπειαι εἶναι, τὰ φαινόμενα τοῦ παρασιτισμοῦ, τῆς ὑποαπασχολήσεως καὶ ἀνεργίας, ἐκ τῶν ὁποίων τόσον σοβαρῶς πάσχει ἡ οἰκονομία τῆς χώρας. Κατὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ 1951, οἱ ἀνεργοὶ ἀνῆρχοντο εἰς 179.400 ¹², τὸ Ὑπουργεῖον Ἐργασίας υπολογίζει αὐτοὺς διὰ τὸ 1957 εἰς 137.000 καὶ ἡ Γενικὴ Συνομοσπονδία Ἐργατῶν Ἑλλάδος εἰς 200.000. Ἐάν, ἔστω, δεχθῆ τις ὡς ἀκριβεστεροὺς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Ὑπουργείου Ἐργασίας, ἡ εἰκὼν εἶναι ἀπογοητευτικὴ, λαμβανομένου ὅπ' ὄψιν ὅτι ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ἄλλας χώρας, παρ' ἡμῖν μόνον 13.05% τῶν γυναικῶν ἐργάζονται, με ἀποτέλεσμα ὅτι ὡς «ἐνεργός» πληθυσμὸς τῆς χώρας, λογίζεται μόνον 35.36% τοῦ συνόλου, ἐνῶ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ διὰ τὰς χώρας τῆς Δ. Εὐρώπης εἶναι κατὰ πολὺ ὑψηλότερα ¹³.

μηχανικῆς παραγωγῆς, ἐξελίχθησαν ὡς ἑξῆς :

Δείκτης ἀσχολουμένων εἰς βιομηχανίαν	Δείκτης βιομηχανικῆς παραγωγῆς 1939 = 100
1952 = 100	125
1951 - 99,5	124
1952 - 100	141
1953 - 96,5	172
1954 - 100,9	183
1955 - 102,5	186,5
1956 - 100	

¹¹ Ἡ εἰς ἀριθμοὺς κατάστασις, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς εἰς τὴν βιομηχανίαν ἀσχολουμένους, ἀπεικονίζεται διὰ τῶν ὑπὸ τοῦ Συνδέσμου Ἑλλήνων Βιομηχάνων, τηρουμένων στοιχείων, ἀφορώντων 570 βιομηχανίας τοῦ κέντρου καὶ τῶν ἐπαρχιῶν, ἔχοντων ὡς κατωτέρω :

1951	80.924
1952	78.155
1953	78.158
1954	81.270
1955	79.893
1956	79.168

¹² Στοιχεῖα Στατιστικῆς Ἐπετηρίδος Ἑλλάδος - 1956.

¹³ Στατιστικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος - 1957.

Γαλλία	52%	Μ. Βρετανία	47%
Δ. Γερμανία	50%	Σουηδία	45%
Δανία	50%	Ἰταλία	44%
Αὐστρία	49%		

(Ἐφημερὶς «Βῆμα» 11.1.58)

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα προβάλλουν ἀποφασιστικῶς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ὡς παράγοντα ἀπορροφήσεως ἐργατικῶν χειρῶν καὶ δὴ παράγοντα οὕτινος ὁ δυναμισμὸς εὐρίσκεται εἰσέτι ἐν πλήρει ἀνελιξει. Εἰς 41.876 ἀνήλθον κατὰ τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, οἱ ἐργασθέντες ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ναυτικοὶ κατὰ τὸ 1957 ¹².

Ἐκ τῶν ἀφορώντων τὰ φορτηγὰ πλοῖα καὶ δεξαμενόπλοια ἀριθμῶν προκύπτει ὅτι εἰς ἕκαστον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖον τῆς κατηγορίας ταύτης ἀναλογοῦν περίπου 27.5 ναυτικοί, ἐνῶ εἰς ἕκαστον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας 20.5 ἄνδρες, μολοντί τὰ πλοῖα ταῦτα εἶναι κατὰ τὸ πλεῖστον μεγαλυτέρας χωρητικότητος τῆς τῶν Ἑλληνικῶν ¹³ καὶ ἐπομένως ἀπασχολοῦν πολυαριθμότερα πληρώματα. Φανερόν εἶναι, ὅθεν, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα μερικῶς, μόνον, εἶναι ἐπηνδρωμένα δι' Ἑλλήνων ναυτικῶν, δεδομένου ὅτι, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ταῦτα οὐδεμίαν δέσμευσιν ἔχουν νὰ χρησιμοποιοῦν Ἑλλήνας ναυτικούς. Ὑφίσταται ὅθεν δυνατότης βαθμιαίας αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπὶ πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν κατὰ 8000—10000 περίπου ἄνδρας, διότι προσθέτως πρὸς τοὺς ἀνωτέρω λόγους θὰ ὑπάρξῃ καὶ ἡ ἀνάγκη ἐπανδρώσεως τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν πλοίων ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ὑπελογίζετο ἐν ἀρχῇ τοῦ 1959 εἰς 161 ὀλικῆς χωρητικότητος 2.471.650 κόρων ¹⁴.

Ἄλλ' ἡ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δὲν περιορίζεται εἰς τὴν ἱκανότητα αὐτῆς πρὸς ἀπορρόφησιν ἐργατικῶν χειρῶν.

Τὸ ἐμπορικὸν ἰσοζύγιον τῆς χώρας ὑπῆρξε πάντοτε παθητικόν,

¹² Ὁ ἀριθμὸς οὗτος ἀναλύεται ὡς κατωτέρω :

Πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν		
ἐπὶ 234 κωντοπόρων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων		6.389
ἐπὶ 30 ἐπιβατηγῶν ἐν γένει		1.705
ἐπὶ 571 π.κ. καὶ φορτηγῶν πλοίων 30-500 κ.ο.χ.		7.323
ἐπὶ 3163 πλοίων καὶ πλαταρίων κάτω 30 κ.ο.χ.		7.618
		23.035
Πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας		
ἐπὶ 902 φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων		18.441
ἐπὶ 3 ὑπερωκεανείων		400
		41.876

¹³ Μῆση χωρητικότητος τῶν ἄνω τῶν 300 κ.ο.χ. Ἑλληνικῶν πλοίων 4800 κ.ο.χ. ἐναντι 9240 κ.ο.χ. τοῦ ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλου. (Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς Στατιστικῆς τοῦ περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά» Νο 566/325/1.1.59).

¹⁴ «Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 566/325/1.1.59.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα προβάλλουν ἀποφασιστικῶς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ὡς παράγοντα ἀπορροφήσεως ἐργατικῶν χειρῶν καὶ δὴ παράγοντα οὗτινος ὁ δυναμισμὸς εὐρίσκεται εἰσέτι ἐν πλήρει ἀνελιξει. Εἰς 41.876 ἀνήλθον κατὰ τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, οἱ ἐργασθέντες ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ναυτικοὶ κατὰ τὸ 1957 ¹⁵.

Ἐκ τῶν ἀφορώντων τὰ φορτηγὰ πλοῖα καὶ δεξαμενόπλοια ἀριθμῶν προκύπτει ὅτι εἰς ἕκαστον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖον τῆς κατηγορίας ταύτης ἀναλογοῦν περίπου 27,5 ναυτικοί, ἐνῶ εἰς ἕκαστον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας 20,5 ἄνδρες, μολονότι τὰ πλοῖα ταῦτα εἶναι κατὰ τὸ πλεῖστον μεγαλυτέρας χωρητικότητος τῆς τῶν Ἑλληνικῶν ¹⁶ καὶ ἐπομένως ἀπασχολοῦν πολυαριθμότερα πληρώματα. Φανερόν εἶναι, ὅθεν, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα μερικῶς, μόνον, εἶναι ἐπὶ ἀνδρωμένα δι' Ἑλλήνων ναυτικῶν, δεδομένου ὅτι, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ταῦτα οὐδεμίαν δέσμευσιν ἔχουν νὰ χρησιμοποιοῦν Ἑλληνας ναυτικούς. Ὑφίσταται ὅθεν δυνατότης βαθμιαίας αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπὶ πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν κατὰ 8000—10000 περίπου ἄνδρας, διότι προσθέτως πρὸς τοὺς ἀνωτέρω λόγους θὰ ὑπάρξῃ καὶ ἡ ἀνάγκη ἐπανδρώσεως τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν πλοίων ὁ ἀριθμὸς τῶν ὁποίων ὑπελογίζετο ἐν ἀρχῇ τοῦ 1959 εἰς 161 ὁλικῆς χωρητικότητος 2.471.650 κόρων ¹⁷.

Ἄλλ' ἡ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δὲν περιορίζεται εἰς τὴν ἰκανότητα αὐτῆς πρὸς ἀπορρόφησιν ἐργατικῶν χειρῶν.

Τὸ ἐμπορικὸν ἰσοζύγιον τῆς χώρας ὑπῆρξε πάντοτε παθητικόν.

¹⁵ Ὁ ἀριθμὸς οὗτος ἀναλύεται ὡς κατωτέρω :

Πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν		
ἐπὶ 234 κωνσταντινουπόλεως φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων		6.389
ἐπὶ 30 ἐπιβατηγῶν ἐν γένει		1.705
ἐπὶ 571 π.κ. καὶ φορτηγῶν πλοίων 30 - 500 κ.ο.χ.		7.323
ἐπὶ 3163 πλοίων καὶ πλοισαριῶν κάτω 30 κ.ο.χ.		7.618
		23.035

Πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας		
ἐπὶ 902 φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων		18.441
ἐπὶ 3 ὑπερωκεανείων		400
		41.876

¹⁶ Μία χωρητικότητος τῶν ἑκ τῶν 300 κ.ο.χ. Ἑλληνικῶν πλοίων 4800 κ.ο.χ. ἐναντι 9240 κ.ο.χ. τοῦ ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλου. (Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς Στατιστικῆς τοῦ περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά» Νο 566/325/1.1.59).

¹⁷ «Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 566/325/1.1.59.

διευρύνεται δὲ τὸ ἔλλειμμα αὐτοῦ, ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος σημαντικῶς¹⁰. Ἡ τοιαύτη ἐξέλιξις ἔφερε τὴν Ἑλλάδα τελευταίαν μεταξὺ τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ὡς πρὸς τὴν σχέσιν μεταξὺ ἐξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν¹¹. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὴν χώραν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα καλοῦσαν κατὰ τὸ 1957 ποσοστὸν 21,8%, τοῦ ἔλλειμματος τοῦ ἐμπορικοῦ ἰσοζυγίου αὐτῆς¹², ἀποτελεῖ ἕνα τῶν κυρίων παραγόντων ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζεται τὸ Κράτος πρὸς ἐξασφάλισιν τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, καταλαμβάνει, διὰ τοῦ παρ' αὐτῆς εἰσαγομένου εἰς τὴν χώραν συναλλάγματος, τὴν δευτέραν μετὰ τὸν καπνὸν θέοιν ὡς βιομηχανίας ἐξαγωγικῆς, εἶναι δὲ ἄξιον ὑπογραμμίσσεως ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ὑπερέβη ἐν ἔτει 1957, κατὰ 6 περίπου ἐκ. Δολλα-

¹⁰ Τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ ἰσοζυγίου καὶ ἡ σχέσις εἰσαγωγῶν-ἐξαγωγῶν ἐσημείωσαν τὴν ἀκόλουθον ἐξέλιξιν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. (Μηνιαῖον Στατιστικὸν Δελτίον Τραπεζῆς Ἑλλάδος, Τόμος XXIII - Ἀριθ. 11).

Ἔτη	Ποσὸν ἔλλειμματος εἰς ἑκατομύρια δραχμῶν	Ποσοστὸν ἐξαγωγῶν ἐπὶ εἰσαγωγῶν
1953	3.760	47.4
1954	5.345	46.0
1955	5.980	47.8
1956	8.213	41.0
1957	9.163	41.8

¹¹ Ποσοστὰ καλύψεως εἰσαγωγῶν δι' ἐξαγωγῶν εἰς διαφόρους Εὐρωπαϊκὰς χώρας κατὰ τὸ 1956 :

Δ. Γερμανία	113.9 %	Αἴγυπτος	76.6 %
Βέλγιον-Λουξεμβούργον	96.6 %	Τουρκία	74.6 %
Σουηβία	87.9 %	Ἰταλία	68.7 %
Φινλανδία	87.5 %	Γιουγκοσλαβία	68.1 %
Αὐστρία	87.2 %	Πορτογαλία	67.5 %
Ἡν. Βασίλειον	84.8 %	Νορβηγία	63.7 %
Δανία	84.7 %	Γαλλία	59.6 %
Ἑλβετία	81.6 %	Ἰσπανία	55.5 %
Ὀλλανδία	77.1 %	Ἑλλὰς	41.0 %

(Στοιχεῖα Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε. ληφθέντα ἐκ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 16 Οἰκονομικοῦ Δελτίου Ἐμπορικῆς Τραπεζῆς Ἑλλάδος).

¹² Αἱ εἰσπράξεις ἐκ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἐμφανίζουσι τὴν ἑξῆς ἐξέλιξιν. (Μηνιαῖον Στατιστικὸν Δελτίον τῆς Τραπεζῆς Ἑλλάδος).

	(Εἰς χιλιάδας Δολλαρίων)
1951	23.406
1952	30.819
1953	22.804
1954	28.136
1955	35.525
1956	48.262
1957	66.593

ρίων τὸ προϊόν ἐκ τῆς ἐξαγωγῆς τοῦ συνόλου τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, ὡπρωῶν, πάσης φύσεως πρώτων ὑλών καὶ ἄλλων προϊόντων, πλην καπνοῦ, σταφίδος, βάμβακος καὶ ἐλασιολάδου ¹³.

Σημειωτέον ὅτι τοιαύτη εἶναι ἡ συμβολὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, μολονότι ὁ μέγιστος ὄγκος τῆς Ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας, ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγά, ξηρῶν καὶ ὑγρῶν φορτίων, μεταξὺ ξένων λιμένων, κατὰ τὸ σύνολον σχεδόν, κινούμενα, εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν ἀνεφοδιαζόμενα, ἐπισκευαζόμενα καὶ ἐνεργοῦντα, γενικῶς, τὰς δαπάνης των, μικράν, δηλὸν ὅτι, προσφέροντα—κατὰ πλοῖον—τὴν συμβολὴν των εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα γραμμῶν, ἐπιβατηγὰ τε καὶ φορτηγὰ, τὰ ὁποῖα κινούμενα μὲ βάσεις αὐτῶν τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας, ποικίλην ὄσον καὶ σοβαρὰν δημιουργοῦν οἰκονομικὴν δραστηριότητα καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν, πλήθους ἐξηρητημένων ἐργασιῶν, ἐπὶ ἀμέσῳ ὠφελείᾳ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας.

Τὰ αἷτια τῆς μονομεροῦς ταύτης συγκροτήσεως, ἀποτελοῦσης χαρακτηριστικόν μειονέκτημα τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δεόν νὰ ἀναζητηθοῦν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, ἀπαιτεῖ, ὡς γνωρίζομεν, μεγάλα κεφάλαια καὶ βαρεῖας ὑποχρεώσεις, ἐνῶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἐδημιουργήθη, κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς ἐξελιξεῶς τῆς, ἀπὸ μικροῦς, μεμονωμένους, πλοιοκτῆτας, μὴ δυναμένους, ἐπομένως, νὰ ἐπιδοθοῦν ἢ μόνον εἰς τὸν τομέα τῆς ἐλευθέρως φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖ μικρὰ κεφάλαια καὶ οὐδεμίαν ἀξιόλογον ἐπιχειρηματικὴν ὀργάνωσιν. Προσπάθειαν δημιουργίας μεγαλυτέρων Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανισμῶν, συναντῶμεν μόνον κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετίας καὶ ἰδίᾳ μετὰ τὸν δεῦτερον παγκόσμιον πόλεμον, αὐτὴ δὲ παρουσιάζεται ὡς συνέπεια ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως, τῶν εὐνοϊκῶν διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν συνθηκῶν τῶν δημιουργηθεισῶν ὑπὸ τῶν δύο πολέμων.

¹³ Εἰσαχθέν εἰς τὴν χώραν, κατὰ τὸ 1957, συνάλλαγμα ἐξ ἐξαγωγῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς ναυτιλιακόν :

	(Εἰς χιλιάδας Δολλαρίων)
Καπνοῦ	Δολλ. 88.030
Ναυτιλιακῶν	» 66.593
Σταφίδος	» 31.736
Ὀρυκτῶν	» 15.967
Βάμβακος	» 14.568
Ἐλασιολάδου	» 11.782
Κολοφωνίου	» 2.860
Σύνολον λοιπῶν προϊόντων	» 57.915

(Μηνιαῖον Στατιστικὸν Δελτίον Τραπεζῆς Ἑλλάδος - Τόμος XXIII - Ἀριθ. 12)

Ἡ εἰκὼν τῆς οἰκονομικῆς καὶ δημοσιονομικῆς σημασίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, συμπληροῦται ἐὰν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ πολλαπλαῖ εὐκαιρίαι τὰς ὁποίας αὕτη προσφέρει, πρὸς δημιουργίαν ἢ ἀνάπτυξιν ἐξηρημένων ἀπὸ αὐτὴν ἐπιχειρήσεων (βιομηχανιῶν ἐπισκευῆς πλοίων, ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, πρακτορειακῶν, ἐφοδιασμοῦ πλοίων, ταξιδιωτικῶν γραφείων, ἀσφαλιστικῶν κλπ.) εἰς τὸ κέντρον καὶ ἄλλα ναυτικά κέντρα τῆς χώρας, ἢ συμβολὴ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ ἐν τῇ χώρῃ, διὰ τῆς ἐντόνου διαφημιστικῆς προσπάθειάς τὴν ὁποίαν καταβάλλουν αἱ ἐνδιαφερόμεναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὸ ἐξωτερικόν, τέλος δὲ τὰ ἐκ τῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν καὶ ὄλων τῶν ἐξηρημένων ἀπὸ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἐπιχειρήσεων, ἔσοδα τοῦ Δημοσίου, ἅτινα ἀτυχῶς δὲν ὑφίστανται διαχωρισμένα τῶν λοιπῶν.

Ὁμοίως ἐξάρσεως εἶναι ἀξία ἡ ἐθνικοπολιτικὴ καὶ στρατιωτικὴ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Διὰ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξηρηθήσθη εἰς ὄλους τοὺς πολέμους ἡ ἐγκαιρὸς ἐνέργεια τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν, ὁ ἀνεφοδιασμός τῆς χώρας καὶ τῶν μαχομένων δυνάμεων, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ ἐνεργὸς συμμετοχὴ τῆς χώρας εἰς τὸν δευτέρον παγκόσμιον πόλεμον καὶ ὅταν ἀκόμη αὕτη στρατιωτικῶς εἶχε καταρρεύσει. Πέραν τούτων, ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἐκπαιδεύει καὶ προετοιμάζει τὸ ἔμπυχον ὕλικόν, τὸ συμπληροῦν τὰς ἀνάγκας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ ἐν καιρῷ ἐπιστρατεύσεως.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων προβάλλεται καὶ ἡ ἐθνικοπολιτικὴ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ σπουδαιότης, δηλονότι, ἣν θὰ εἶχε, διὰ τὴν Κυβέρνησιν τῆς χώρας χειριζομένην ἐθνικὰ καὶ πολιτικὰ θέματα ἐπὶ διεθνoῦς πεδίου, ἡ ὑπάρξις μεγάλης χωρητικότητος ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν, χωρητικότητος ἀπαραιτήτου διὰ τὰς παγκοσμίου μεταφοράς, ἰδίᾳ ἐν καιρῷ ἀνάγκης. Ἄς μὴ λησμονῆται ὅτι ἡ ἐκβάσις τῶν δύο μεγάλων πολέμων, διεκυβεύθη περισσώτερον, ἴσως, εἰς τὴν θάλασσαν ἢ τὴν ξηράν.

Ἐὰν εἰς τὰ ἀνωτέρω, προστεθῇ καὶ ἡ σημασία ἣν ἔχει τὸ ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἐμφανίζεται διὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ λιμένας τοῦ κόσμου, ἐνίοτε ἐπικρατοῦσα τῶν σημαιῶν μεγάλων Κρατῶν καὶ ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα εἰς πολλὰς περιπτώσεις μόνον διὰ τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων, γίνεται γνωστὸν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ὁλοκληροῦται μία συνοπτικὴ εἰκὼν τῆς ἐθνικοπολιτικῆς σημασίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν χώραν.

Ἐναντι τῶν ἐκ τῆς ὑπάρξεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὠφελημά-

των, ὧν τὸ Κράτος καὶ ἡ ἔθνικὴ οἰκονομία ἀπολαμβάνουν, ὡς μόνον ἀντιστάθμισμα ὑφίσταται ἡ πολιτικὴ προστασία τὴν ὁποίαν τὸ Κράτος παρέχει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, διὰ τῶν ὑπηρεσιῶν του, τῶν διπλωματικῶν του ἀρχῶν, διεθνῶν συμβάσεων κλπ.

Ἡ ἔμπορικὴ ναυτιλία εἶναι, ὀφλον δι, ὁ μοναδικός, ἴσως, κλάδος τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας, ὁ ὁποῖος μόνον προσφέρει εἰς ταύτην χωρὶς οὐδενός θετικοῦ οἰκονομικοῦ ἀνταλλάγματος νὰ ἀπολαμβάνη. Χρηματοδοτήσεις καὶ ἄλλαι πιστωτικαὶ εὐκολίαι, δασμολογικὴ προστασία, πριμοδοτήσεις καὶ ἄλλοι ἀκόμη τόσον γνώριμοι εἰς τὴν γεωργίαν, τὴν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον τῆς χώρας, τρόποι ἐνισχύσεως αὐτῶν, εἶναι ἔννοιοι ἀγνωστοὶ ὡς πρὸς τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς οἰκονομικῆς ὁράσεως, εἰς τὸν ὁποῖον ἐν τούτοις, ἀνέκαθεν διεκρίθησαν οἱ Ἕλληνες καὶ ἀπὸ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ὁποῖου, πολλὰ περισσώτερα τῶν ἤδη ἐπιτυγχανομένων, δύναται νὰ ἀποκομίσῃ ἡ χώρα.

Ἄνωδυνος εἶναι, κατὰ ταῦτα, διὰ τὸ Κράτος καὶ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἡ προσπάθεια πρὸς δημιουργίαν τῶν συνθηκῶν ἐκείνων αἱ ὁποῖαι θὰ ἐπιτρέψουν καὶ θὰ διευκολύνουν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικοῦ στόλου, ὥστε σὺν τῷ χρόνῳ ἡ ἔθνικὴ σημαία νὰ καλύψῃ κατὰ τὸ μέγιστον μέρος τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

3. Συνδῆκαι εὐνοοῦσαι τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας.— Δὲν εἶναι ἔργον τύχης, δι, χωραὶ τινές, ἔχουν μεγάλους ἐμπορικοὺς στόλους, ἐνῶ ἄλλαι στεροῦνται ἔθνικῆς ναυτιλίας ἢ μικρὰν μόνον χωρητικότητα διαθέτουν. Εἶναι ἀποτέλεσμα ὑπάρξεως ἢ ἐλλείψεως εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκάστης χώρας, πλείστων παραγόντων, οἰκονομικῶν, φυσικῶν κλπ. Μολονότι ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἶναι διεθνῆς τὸν χαρακτήρα, καθ' ὃ ἐξυπηρετοῦσα τὰς ὑπερωκεανείους μεταφορὰς ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ, ἡ ὕπαρξις καὶ ἀνάπτυξις αὐτῆς ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινός, ἐξαρτᾶται ἐκ προϋποθέσεων ἔθνικῆν ἔχουσῶν τὴν μορφήν. Ὁ συνολικὸς ὄγκος τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὀφείλει νὰ εὐρίσκειται ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὸν ὄγκον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ὁποίων ἀποβλέπει. Ἡ κατανομὴ ὁμῶς τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν, ἐξαρτᾶται κατὰ βάσιν, ἀπὸ τὰς ἀφορώσας ἐκάστην χώραν συνθήκας.

Ἡ γεωγραφικὴ θέσις χώρας τινός καὶ ἡ γειτνίασις αὐτῆς πρὸς τὴν θάλασσαν ἢ μορφολογία τῶν ἀκτῶν, τοῦ ἐδάφους καὶ ὑπεδάφους αὐτῆς ἢ ἀριθμητικὴ σχέσις τοῦ πληθυσμοῦ πρὸς τὴν συνολικὴν ἐδαφικὴν ἔκτασιν ἀφ' ἑνός καὶ τὴν καλλιεργήσιμον ἔκτασιν ἀφ' ἑτέρου ἢ

στρεμματική απόδοσις τοῦ καλλιεργουμένου ἐδάφους· τὸ ἐπίπεδον τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας καὶ ἡ ὑπαρξίς ἢ μὴ πλεοναζουσῶν ἐργατικῶν χειρῶν, ἀλλὰ καὶ διαθεσίμων πρὸς τοποθέτησιν κεφαλαίων ἢ ἱστορικῆ παράδοσις· οἱ προσφερόμενοι εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν οἰκονομικοὶ ὄροι καὶ συνθήκαι ἐκμεταλλεύσεως καὶ διαχειρίσεως τῶν πλοίων καὶ πλεῖστοι εἰσέτι παράγοντες, ἀποφασιστικὴν ἀσκοῦν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ βαθμοῦ τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως χώρας τινός. Οἱ κυριώτεροι ἐκ τῶν παραγόντων τούτων ἀναλύονται, ἐν συντομίᾳ, κατωτέρω.

Ἐθνικὸν ἔμπόριον. Ἡ ποντοπόρος ἐμπορικὴ ναυτιλία δὲν στηρίζει τὴν ὑπόστασιν τῆς ἐπὶ μόνου τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκει. Εἶναι, ἐν τούτοις ἀναντίρρητον ὅτι, ἡ ὑπαρξίς μεγάλου ὄγκου ἐθνικῶν μεταφορῶν, οὐ μόνον διευκολύνει, ἀλλὰ, δύνатаί τις εἰπεῖν, καθιστᾷ ἀναγκαίαν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς²¹. Κατὰ κανόνα, ἡ ἐπίδρασις τοῦ ὄγκου τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν, εἶναι περισσότερον σημαντικὴ ὡς πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν τακτικῶν γραμμῶν, μετὰ τῆς ὁποίας τὸ ἐθνικὸν ἔμπόριον εὑρίσκεται εἰς ἄμεσον ὀργανικὸν σύνδεσμον. Παρὰ τοῦτο, ἀξιόλογον ἔχει σημασίαν καὶ διὰ τὴν ἐλευθέραν φορτηγὸν ναυτιλίαν, διότι ἡ ναυτιλία ἢ στερουμένη ἀναλόγων πρὸς τὸν ὄγκον αὐτῆς ἐθνικῶν μεταφορῶν καὶ ἐξαρτωμένη ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ τὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν μεταφορᾶς πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων τῆς, ὑφίσταται ὀλοκληρον τὸ βῆρος τῆς διαρκῶς ἐξαπλουμένης πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας ὑπὸ τῶν διαφόρων κυβερνήσεων ὑπὲρ τῆς ἰδίας αὐτῶν ναυτιλιακῆς, ἀλλὰ καὶ τῶν διακυμάνσεων τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

Πτωχεῖα ἐδάφους. Παρὰ τὴν ἀναμφισβήτητον σοβαρότητα τῆς ὑπάρξεως ἀνεπτυγμένου ἐθνικοῦ ἐμπορίου διὰ ναυτιλίαν, ἀρκεταὶ τῶν κυρίων χωρῶν ἐπὶ διαφόρων συνθηκῶν καὶ προϋποθέσεων, ἐστήριξαν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς τῶν. Ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ἑλλάς, αἱ χώραι αἱ ὁποῖαι ἐλέγχουν τὴν μεγαλυτέραν ἐν σχέσει πρὸς τὸν πληθυσμὸν τῶν χωρητικότητά²² εἶναι χώραι πτωχαί. Ἡ ἀνεπάρ-

²¹ Βλ. ἄνωτ. σ. 171 ἑπ.

ἡ Χῶραι	Ἐλεγχόμενη χωρητικότης	Πληθυσμὸς	Ἀναλογία ²³ / 100
Νορβηγία	» 9.9 ἐκ κ.ο.χ.	3.3	3.
Ἑλλάς	» 13.5 » »	8.- »	1.69
Σουηδία	» 3.5 » »	7.- »	0.05
Δανία	» 2.1 » »	4.4 »	0.48
Μ. Βρετανία	» 20.3 » »	50.- »	0.04
Ὁλλανδία	» 4.5 » »	10.3 »	0.04
Η.Π.Α.	» 25.6 » »	168.- »	0.15

κεια τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος, τοῦ ἐντός τῆς χώρας παραγομένου, πρὸς ἐξασφάλισιν ἱκανοποιητικοῦ ἐπιπέδου διαβιώσεως εἰς τὸν πληθυσμὸν καὶ ἡ ἀδυναμία ἀπασχολήσεως εἰς ἐπιχειρήσεις ξηρᾶς, τοῦ ἐνεργοῦ πληθυσμοῦ αὐτῆς, δημιουργοῦσαι τάσιν πρὸς ἀναζήτησιν πόρων ζωῆς ἐκτός τῆς χώρας καὶ παρακινοῦσαι εἰς ἐπίδοσιν πρὸς τὸ ἐμπόριον, σοβαρῶς ὑποβοηθοῦν τὴν στροφὴν τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς ἐργασίας πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἐτι πλέον εὐνοϊκαί, ὑφίστανται συνθηκαί, εἰς τὴν περίπτωσιν τοιούτων χωρῶν μὲ ἐκτεταμένα παράλια καὶ ὄρεινόν ἔδαφος, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας ἡ ἐπίδοσις εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ὀφειλομένη εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν φύσιν, ἀποτελεῖ παράδοσιν. Τοῦτ' αὐτὸ ἰσχύει καὶ ὡς πρὸς τὰς χώρας ἐκείνας αἰτινες ἐκ τῆς γεωγραφικῆς τοποθετήσεως αὐτῶν, ἀποτελοῦν τὰς θύρας δι' ὧν διέρχεται ὁ ὄγκος τοῦ ἐμπορίου μεγάλης βιομηχανικῆς ἢ καταναλωτικῆς ἐνδοχώρας, ὡς ἡ περίπτωσις τῆς Ὀλλανδίας.

Τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῶν πτωχῶν χωρῶν εἶναι πάντοτε παθητικόν, ἡ κάλυψις δὲ τοῦ ἐλλείμματος, ἀποτελεῖ πρόβλημα τὸ ὁποῖον ἐπηρεάζει ἕνα ἕκαστον ἐκ τοῦ πληθυσμοῦ των, διότι ἀπὸ τὴν ἐπιτυχῆ ἐπίλυσίν του, ἐξαρτᾶται ἡ διατήρησις τοῦ ὑπάρχοντος ἐπιπέδου διαβιώσεως αὐτοῦ καὶ ἡ περαιτέρω βελτιώσις του. Οἱ πληθυσμοὶ τῶν χωρῶν αὐτῶν, δὲν δύνανται νὰ ἐξακολουθήσουν νὰ ἀπολαμβάνουν τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ἀνέσεων τὰς ὁποίας ὁ σύγχρονος πολιτισμὸς παρέχει, ἐφ' ὅσον ἐν τῷ συνόλῳ των, ὡς ἔθνος, θὰ δαπανοῦν περισσότερα ἀπὸ ὅσα παράγουν διότι θὰ ὀδηγηθοῦν μοιραίως εἰς χρεωκοπίαν.

Ἐφ' ὅσον ὅθεν, δὲν δύνανται νὰ καλύψουν τὴν ἀξίαν τῶν εἰσαγωγῶν των, δι' ἀντιστοιχῶν ἐξαγωγῶν γεωργικῶν ἢ βιομηχανικῶν προϊόντων ἢ πρώτων ὑλῶν, προσφέρονται ὡς ἔθνη νὰ παράσχουν τὰς πάσης φύσεως ὑπηρεσίας των εἰς διεθνὲς ἐπίπεδον ἵνα δι' αὐτῶν ἐξασφαλίσουν τοὺς ἀπαραιτήτους διὰ τὰς ἀνάγκας των πόρους, μεταξὺ δὲ τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν, πρωτεύουσαν θέσιν ἔχουν, δι' ἔθνη ἐκ φύσεως καὶ παραδόσεως ναυτικά, αἱ ὑπὸ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὡς διεθνοῦς μεταφορέως, παρεχόμεναι.

Δυνατότης πιστοδοτήσεως τῆς ναυτιλίας. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις ἀπαιτεῖ ὕψος κεφαλαίων μέγα, λόγῳ τῆς μεγάλης ἀξίας τῶν συγχρόνων πλοίων²², ταῦτα δὲ ἀδυνατεῖ, κατὰ κανόνα, νὰ διαθέσῃ ἐξ ἰδίων. Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ὅθεν προϋποθέτει δυνατότητας δανεισμοῦ ὑπὸ ὄρους εὐνοϊκοῦς, ἡ ὑπαρξίς δὲ ἐθνικῆς πι-

²² Βλ. κατωτέρω Κεφ. «Συντελεσταὶ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων».

στοιτικής αγοράς Ικανής να χρηματοδοτήσει την ναυτιλιακήν επιχειρήσιν, σπουδαίως επηρεάζει τον βαθμόν ανάπτυξεως της ναυτιλίας εις κάθε χώραν, δοθέντος ότι τό διεθνές κεφάλαιον δέν είναι πάντοτε πρόθυμον να χρηματοδοτή την ναυτιλίαν άδιακρίτως σημαίων. Χαρακτηριστικώς σημειούται ότι ή άφειδής χρηματοδότησις των υπό σημαίαν Λιβερίας πλοίων, υπό του Άμερικανικού, Ιδία, κεφαλαίου υπήρξε μία των κυρίων αίτιών της ταχυτάτης ανάπτυξεως της υπό την σημαίαν ταύτην χωρητικότητος, ενώ αναφέρονται, έτι και σήμερα, περιπτώσεις άρνήσεως πιστοδοτήσεως πλοίων υπό την ελληνικήν σημαίαν.

Πλείστοι εισέτι οικονομικοί παράγοντες θα ήδύναντο να μνημονευθοούν ως επηρεάζοντες την ανάπτυξιν της έμπορικης ναυτιλίας. Ή ύπαρξις ναυπηγικής βιομηχανίας έξυπηρετούσης υπό δρους εύνοϊκούσ (έν σχέσει πρός, τιμάς, ποιότητα έργασίας, χρόνον παραδόσεως, διευκολύνσεις πιστωτικάς κ.λ.π.) τας ανάγκας της ναυτιλίας, ως και άσφαλιστικής αγοράς μετεχούσης εις την κάλυψιν των πλοίων της έθνικης ναυτιλίας, ώστε αύτη να άποφεύγη την αυθαίρετον κρίσιν των ξένων άσφαλιστών, νοούνται έκ των κυριωτέρων μεταξύ αυτών.

Έξασφάλισις ύψηλης ανταγωνιστικής Ικανότητος. Ύπό οιασδήποτε προϋποθέσεις, ή έθνική ναυτιλία δέν θα δυνηθή να επικρατήσει εις τας διεθνείς μεταφοράς και διατηρήση την θέσιν της, εάν δέν είναι εις θέσιν να προσφέρει — Ιδία ή έλευθέρα φορτηγός ναυτιλία — εις τα πλοία της ύψηλόν βαθμόν ανταγωνιστικής Ικανότητος, στηριζόμενον εις χαμηλόν κόστος έκμεταλλεύσεως αυτών, και άδέσμευτον έκ κυβερνητικων παρεμβάσεων διαχείρισιν των πλοίων, επιτρέπουσαν την άμεσον λήψιν αποφάσεων εις τον δέοντα χρόνον ²¹.

Ή περίπτωσις των ναυτιλιών υπό τας σημαίας Λιβερίας, Παναμά κλπ. επιβεβαιού την άξίαν του παράγοντος τούτου. Ούδεις όργανικός, οικονομικός ή άλλης μορφής σύνδεσμος, ύφίσταται μεταξύ των ως άνω χωρών και του όγκου της υπό τας σημαίας αυτών καλυπτομένης χωρητικότητος, ή δέ κατά θάλασσαν δραστηριότης και επίδοσις των πληθυσμών των ήτο και είναι άνύπαρκτος. Ή παρ' αυτών προσφερομένη οικονομική, φορολογική και διοικητική άσудоσία, άποτελεί τό θεμέλιον έφ' ού έστηρίχθη — άφθόνως χρηματοδοτουμένη υπό των πιστωτικων όργανισμών, Ιδία της Άμερικανικής αγοράς — ή δημιουργία των νυν υπό τας σημαίας αυτάς ύφισταμένων μεγάλων στόλων.

²¹ Βλ. κατ. Κεφ. «Κρατική Ναυτιλιακή Πολιτική».

Όταν προϋποθέσεις, ως οι ανωτέρω έκτεθεισαι, έλλείπουν, είναι αδύνατος ή υπό οίανδήποτε σημαίαν ύπαρξιν και ανάπτυξιν έμπορικης ναυτιλίας, πλην μόνον εάν στηρίζεται αύτη επί κυβερνητικών παρεμβάσεων, έπιχορηγήσεων και μέτρων διακρίσεως σημαίας και τοϋτο πράγματι εις πλείστας περιπτώσεις συμβαίνει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΟΓΔΟΟΝ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

1. Τό άτομον και ή κοινωνία. — Ἡ ἀνάγκη τῆς κοινωνικῆς συμβιώσεως προέρχεται ἐξ αὐτῆς τῆς φύσεως τοῦ ἀνθρώπου, μὴ δυναμένου, μόνου, οὔτε ἱκανοποιῆσιν τῶν ἀναγκῶν του νά ἐπιτύχη ἀλλ' οὔδ' ἐάν νά ἀναπολλαπλασιασθῆ φυσικῶς¹. Τό Κράτος ἀποτελεῖ τήν ἔκφρασιν τῆς πλέον ἐξειλιγμένης μορφῆς κοινωνικῆς συμβιώσεως, δεδομένου δέ ὅτι εἰς πᾶσαν περίπτωσιν κοινωνικῆς συμβιώσεως, γεννᾶται ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως τῶν διαφορῶν, μεταξύ τῶν ἀποτελούντων τήν κοινωνικήν ομάδα ἀτόμων ἀναπτυσσομένων σχέσεων. ἔπεται ὅτι καί εἰς τήν περίπτωσιν τοῦ Κράτους, ἡ ρύθμισις αὐτῆ εἶναι ἀπαραίτητος, ἀσκεῖται δέ διά τῶν πολιτειακῶν ὀργάνων, ἡ μορφή καί ὁ τρόπος ὀργανώσεως τῶν ὁποίων, μεταβάλλονται κατὰ τόπον καί χρόνον.

Τό Κράτος εἶναι τό πλαίσιον ἐντός τοῦ ὁποίου κινεῖται ἡ ὅλη κοινωνική καί οἰκονομική ζωὴ τῶν ἐν αὐτῷ συμβιούντων ἀτόμων, οἳανδήποτε δέ περί τοῦ Κράτους δεχθῆ τις θεωρίαν, εἴτε χαρακτηρισμὸν τοῦτο ὡς ζῶντα ὀργανισμόν, εἴτε μόνον ὡς μίαν πολύπλοκον μηχανήν, παραμένει ὡς πραγματικότης ὅτι τό Κράτος προηγείται παντός ἀτόμου, διότι τό ὅλον πρέπει ἀναγκαστικῶς νά προηγῆται τοῦ μέρους. Βεβαίως τό σύγχρονον Κράτος, πόρρω ἀπέχει ἀπό τοῦ νά θεωρηθῆ τό «πᾶν». Παρά ταῦτα, ἀσκεῖ οὐσιαστικὴν ἐπιρροήν ἐπὶ ὅλων τῶν οἰκονομικῶν φαινομένων, τό μὲν ὡς φορεὺς τοῦ δικαίου, τό δέ διά τῆς ἀσκήσεως συγκεκριμένης οἰκονομικῆς πολιτικῆς.

Ἡ εἰς τὰ οἰκονομικά ἀνάμιξις τοῦ Κράτους, γίνεται μὲ διάφορον, κατὰ τόπον καί χρόνον, ἔντασιν. Κατὰ τήν περίοδον τῶν ἐμποροκρατῶν — ἀπὸ τοῦ 16ου μέχρι καί τοῦ 18ου αἰῶνος — τό Κράτος εἶχεν ἀπολυταρχικόν χαρακτήρα καί ἀπετέλει τόν κύριον ρυθμιστὴν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς. Ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνος οἱ φυσιοκράται διά τοῦ

¹ Βλ. καί Δ. Καλιτσουδάκη, Ἐφηρμοσμένη Πολιτικὴ Οἰκονομία σ. 5 ἑπ.

«Laissez - Faire, Laissez - Passer» και ή σχολή του έλευθέρου έμπορίου του Smith, διειτείνοντο ότι ή παρέμβασις του Κράτους εις την οίκονομίαν δέν ήτο πλέον άνεκτή. Τό άτομον και ή έλευθερία του κυριαρχεί, εις την θεωρίαν και την πρακτικήν, κατά την περίοδον ταύτην. 'Ο έλευθερος άνταγωνισμός, παρά την φαινομενικήν αντίθεσιν των καθ' έκαστα οίκονομιών, θά ήτο εκείνος ό όποιος θά επέφερε την εύημερίαν της δλότητος. Διεκηρύσσεται ότι σί έλεύθεραι έμπορικά συναλλαγά μεταξυ των έθνών, άνευ περιορισμών και κυβερνητικών παρεμβάσεων, θά έξησφάλιζον, άνάπτυσιν των άνθρωπίνων γνώσεων, δημιουργίαν μεταξυ των κρατών άκαταλύτων οίκονομικών δεσμών, οίτινες περισσότερον παντός άλλου στοιχείου, θά συνετέλουσιν εις την έδραίωσιν της ειρήνης του κόσμου, τέλος δε άνάπτυσιν του διεθνοδς έμπορίου εις τό μέγιστον δυνατόν σημείον, μέ άποτέλεσμα την καθολικήν εύημερίαν των έθνών. 'Υπό καθεστώς έλευθέρων συναλλαγών, έκαστος θά ήγόραζε τά άναγκαιούντα αύτῷ άγαθά εις την εύθηνότεραν άγοράν, θά έπώλει εις την προσφέρουσαν την καλλιτέραν δυνατόν τιμήν και θά μετέφερε τά έμπορεύματά του, χρησιμοποιών τάς ύπηρεσίας του μεταφορέως του προσφέροντος τους εύνοϊκώτερους οίκονομικώς και καλλιτέρους ως πρός την ποιότητα των παρεχομένων ύπηρεσιών δρους, άποτέλεσμα δε των συνθηκών αύτών θά ήτο ή διατήρησις των τιμών εις φυσικά και έλευθέρως διαμορφούμενα έπίπεδα, εις όφελος του βιοτικού έπίπέδου των λαών.

'Ο δέκατος ένατος δε αίών, χαρακτηρίζεται ως ό κατ' έξοχήν αίών των φιλελευθέρων οίκονομικών άρχών. 'Ηρχισεν υπό την έπήρειαν των ιδεών του Adam Smith και των άρχών των διατυπωθεισών εις τό περίφημον βιβλίον αύτου «'Ο πλούτος των 'Εθνών» (1776), Μεσοϋντος του αίώνος, ό οίκονομικός φιλελευθερισμός κορυφούται και τελειούται διά της διδασκαλίας του John Stuart Mill*, όστις απέβη ό σπουδαιότερος οίκονομολόγος της έποχής του, ό,τι δε οί οίκονομολόγοι διά της σκέψεως έδημιούργησαν, ό Γλάδστων μετέτρεψε διά της πολιτικής του εις πραγματικότητα, δώσας εις την Μεγάλην Βρεταννίαν τόν ήγετικόν ρόλον εις την νέαν όργάνωσιν των οίκονομικών σχέσεων των έθνών και του έμπορίου. Μεταξυ άλλων οί ναυτιλιακοί νόμοι του Κρόμβελ, χάρις εις τους όποιους ή Μεγάλη Βρεταννία έκυριάρχησε των θαλασσών, καθρηγήθησαν και διά πρώτην φοράν άπό των μεσαιωνικών χρόνων σί ώκεανοί και τό διεθνές έμπόριον παρέμειναν έλεύθεροι δι' όλους τους λαούς. Μέ την παράλληλον έπίδρασιν της βιομηχανικής έπαναστάσεως

* Κυριώτερον έργον του τό «Principles of political economy with some of their applications to social philosophy» 1848.

καί τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητηρίου δυνάμεως, τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἀνεπτύχθη καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔλαβε τότε, τεραστίαν ὠθησιν πρὸς τὰ ἔμπροσ. Ἦτο, βραχείας διαρκείας θαυμασία ἐποχὴ, κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ τῆς ἰσότητος τῶν σημαίων * εὔρε τὴν ὀλακληρωτικὴν ἐφαρμογὴν του. Λαμπράς, πράγματι, προόδους ἐπέτελεσεν ἡ ἀνθρωπότης εἰς ὄλους τοὺς τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς δράσεως ἀλλὰ καὶ τοῦ πολιτισμοῦ ἐπίσης, κατὰ τὴν περίοδον ταύτην. Ὑπὸ τὴν πίεσιν, ἐν τούτοις τῶν πραγμάτων διεμορφώθη βαθμιαίως, ἡ σύγχρονος περίοδος τοῦ κοινωνικοῦ, λεγομένου, κράτους, τοῦ ἐν μέτρῳ παρεμβαίνοντος εἰς τὰ οἰκονομικά, πρὸς ἐξουδετέρωσιν ἢ περιορισμὸν ἔστω, τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἄκρως φιλελευθέρων ἀρχῶν, προκυπτόντων μειονεκτημάτων.

Τὸ σύγχρονον μὴ σοσιαλιστικὸν Κράτος, ἀποδέχεται τὴν ἀρχὴν τῆς οἰκονομικῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου καὶ θεωρεῖ τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν ὡς τὴν μᾶλλον ἱκανοποιούσαν τὰς ἀνάγκας τοῦ οἰκονομικῆς μονάδα. Ποιεῖται ὁμως διάκρισιν μεταξύ τῆς κοινωνικῆς καὶ ἀντικοινωνικῆς ἐλευθερίας. Ἀντικοινωνικὴν δὲ θεωρεῖ τὴν ἐλευθερίαν ἐκείνην, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα ἢ συνέπειαν, τὸ δικαίωμα τοῦ ἀτόμου νὰ χρησιμοποιοῖ τὴν δυνάμιν του ἀδιαφοροῦν διὰ τὰς ἐπιθυμίας ἢ τὰ συμφέροντα οἰουδήποτε ἄλλου ἔκτος τοῦ ἑαυτοῦ. Ἡ τοιαύτη ἐλευθερία δὲν εἶναι δυνατόν νὰ συγχωρηθῇ εἰς μίαν ὁμάδα συμβιούντων ἀνθρώπων, διότι μοιραίως θὰ φέρῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διάλυσιν αὐτῆς. Ἡ ἐλευθερία γενικῶς, ἄρα καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἐλευθερία, εἶναι καλὴ, ὅταν δὲν ἀσκήται εἰς βάρος καὶ δαπάναις τῶν ἄλλων, ἀλλ' εἶναι ἐλευθερία τῆς ὁποίας δύναται νὰ ἀπολαύσῃ κάθε ἄτομον-μέλος τῆς κοινωνικῆς ὁμάδος. Ἡ κοινωνικὴ αὕτη ἐλευθερία, ἐξαρτᾶται καὶ ἀποδίδεται ἀπὸ τὴν πληρότητα μὲ τὴν ὁποίαν, διὰ νόμων, ἐθίμων ἀλλὰ καὶ διὰ τοῦ αὐτοπεριορισμοῦ, τὰ ἄτομα προστατεύονται ἀπὸ ἀμοιβαίαν ζημίαν καὶ βλάβην. Δημιουργεῖται συνεπῶς ἀνάγκη παρεμβάσεως τοῦ Κράτους, πρὸς τὸν σκοπὸν ρυθμίσεως τῶν ἐκ τῆς ἐν τῇ κοινωνίᾳ συμβιώσεως καὶ δράσεως τῶν πολιτῶν του, προκυπτουσῶν σχέσεων. Τὸ ἄτομον διατηρεῖ τὴν ἐλευθερίαν του καὶ τὰ δικαιώματά του. Ἀλλὰ καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον, ἔχει καὶ αὐτὸ τὰ δικαιώματά του, ἀνήκει δὲ εἰς τὴν μέριμναν τοῦ Κράτους, ἢ προστασία τῶν δικαιωμάτων τούτων τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, ἀπὸ τῶν τυ-

* Περὶ τῆς ἐννοίας αὐτῆς βλ. ἐν τοῖς ἑπομένοις.

χόν αυθαιρεσιών του ατόμου, διά της θεσπίσεως των αναγκαιούντων προς τουτο μέτρων και της επιβολής αυτών.

Αποτελεί συνθήειαν του ατόμου να παραγωνώριξη εις τας περισσότερας των περιπτώσεων, τας υπό του Κράτους παρεχομένας εις αυτό υπηρεσίας. Υπό τας συγχρόνους συνθήκας, είναι πάντοτε έτοιμον, να σκεφθῆ ότι, το Κράτος είναι, απλούστατα, υποχρεωμένον να πράξη πᾶν ὅ,τι πράττει δι' αυτό ἢ ὅτι δικαιούται να χρησιμοποιήσῃ τὴν παρεχομένην αὐτῷ προσωπικὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν ἐλευθερίαν τοῦ λόγου ἢ τοῦ γράφειν, ὡς μέσον διὰ να κατηγορῆ κάθε κρατικὴν ἐνέργειαν καὶ να καταγγέλῃ τὴν κρατικὴν ἐξουσίαν ὡς βασιανιστικὴν δι' αυτό. Δέν δυσκολεύεται να σχηματίσῃ τὴν ἀντίληψιν, ὅτι εἶναι δικαίωμα του να θεωρῆ καὶ να τοποθετῆ ἑαυτόν, κατὰ τὸ δοκοῦν καὶ κατὰ τὸ συμφέρον του, ἄλλοτε μὲν ὡς μέλος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου καὶ ἄλλοτε ὡς ἐκτός αὐτοῦ εὐρισκόμενον. Ἀποδέχεται καὶ ἐπικαλεῖται τὸν Νόμον, τοῦ ὁποῖου τὴν ἐφαρμογὴν κρίνει συμφέρουσαν εις ἑαυτόν, ἀλλ' αὐταπαλλάσσει τὴς υποχρεώσεως να συμμορφωθῆ ἐπίσης, πρὸς Νόμον, ὁ ὁποῖος δέν τοῦ εἶναι ἀρεστός, διότι κατὰ τινα τρόπον τὸν θίγει. Λησμονεῖ ἢ δέν λαμβάνει τὸν κόπον να σκεφθῆ ὅτι, ἐάν πᾶς τις ἔπραττεν ὁμοίως, ἡ κοινωνικὴ μηχανὴ θά ἔπαυεν, ἀπλούστατα, να ἐργάζεται. Διότι βεβαίως δέν θά ἦτο δυνατόν να ὑπάρξῃ ὠργανωμένον κοινωνικόν σύνολον, ἐφ' ὅσον ἕκαστος τῶν μετεχόντων εις αὐτό, θά διεφύλασσειν εις ἑαυτόν τὸ δικαίωμα να παραβαίῃ πάντα Νόμον καὶ κανονισμόν τὸν ὁποῖον ἤθελε κρίνει ἐσφαλμένον ἢ θίγοντα τὰ συμφέροντά του. Ὁ ἀμοιβαῖος σεβασμός εἶναι τελείως ἀπαραίτητος. Τὸ Κράτος ὀφείλει τὸν μέγιστον δυνατόν σεβασμόν εις τὴν ἐλευθερίαν δράσεως τοῦ ατόμου καὶ τὰ ἀντίστοιχα δικαιώματά του. Ἀλλὰ καὶ τὸ ἄτομον ὀφείλει τὸν δέοντα σεβασμόν πρὸς τὸ Κράτος, ὡς φορέα τῆς ὑπὲρ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου ἀσκουμένης ἐξουσίας του. Διὰ τοῦ ἀμοιβαίου σεβασμοῦ δικαιωμάτων καὶ υποχρεώσεων καὶ διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς κοινωνικῆς συνειδήσεως τοῦ ατόμου, ἀσφαλῶς θά ἐπέλθῃ ἡ ἀμοιβαία κατανόησις, ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν περιορισμόν τῶν ἀντιθέσεων καὶ συγκρούσεων μεταξὺ τοῦ ατόμου καὶ τῆς κοινωνικῆς ὁμάδος - ἐκπροσωπουμένης ὑπὸ τοῦ Κράτους - καὶ διὰ τὴν βαθμιαίαν ἐπίτευξιν τῆς τόσο ἐπιθυμητῆς κοινωνικῆς ἁρμονίας. Ἐλευθερία καὶ ἀναγκαστικὸς περιορισμός τῆς ἀσκήσεως αὐτῆς ἐντὸς ὁρίων μὴ παραβλαπτόντων τοὺς ἐν τῇ ἰδίᾳ ὁμάδι διαβιοῦντας, ἀποτελοῦν ὑπὸ τὴν σύγχρονον κοινωνικὴν ὀργάνωσιν, ἐννοίας ἀλληλοσυμπληρουμένας.

Τὸ σύγχρονον κράτος ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἐνὸς ἐλαχίστου ἐπιπέδου, ζωῆς εις τὸ σύνολον τῶν πολιτῶν του. Ἐν-

τεῦθεν ἀναπτύσσεται ἑτέρα ἄποψις τῆς δραστηριότητός του, ἀφο-
ρῶσα πᾶν ὅ,τι τὸ Κράτος ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πράξῃ ὑπέρ
τῶν πολιτῶν του ἐν τῇ ἐνασκήσει τῆς κοινωνικῆς ἀποστολῆς αὐ-
τοῦ. Τοῦτο οὐδόλως σημαίνει ὅτι τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει νὰ
πράξῃ ὑπὲρ τοῦ ἰδιώτου, πᾶν ὅ,τι ὀφείλει οὗτος νὰ πράξῃ δι' ἑαυ-
τόν. Ἐξακολουθεῖ νὰ ἀνήκῃ εἰς τὸν ἰδιώτην ἡ φροντίς νὰ ἐξασφαλίσῃ
τὰ ἀναγκαιοῦντα εἰς αὐτόν καὶ τὴν οἰκογένειάν του. Ἀλλὰ ἀνήκει εἰς
τὴν φροντίδα καὶ εὐθύνην τοῦ Κράτους νὰ ἐξασφαλίσῃ τοὺς ὄρους
ἐκείνους, ὑπὸ τοὺς ὁποίους θὰ εἶναι ἐφικτόν εἰς τοὺς πολίτας νὰ
κερδίσουν διὰ τῶν ἰδίων των προσπαθειῶν τὰ ἀπαραίτητα αὐτοῖς διὰ
τὴν ζωὴν. Τὸ Κράτος, δηλαδή, δὲν παρέχει τροφὴν, στέγην, ρουχισμόν.
Εἰς τὴν φροντίδα του ὅμως, ἀνήκει ἡ διαμόρφωσις οἰκονομικῶν συν-
θηκῶν, ἐπιτρεπουσῶν εἰς τὸν κοινὸν ἄνθρωπον νὰ κερδίῃ διὰ τῆς ἐρ-
γασίας του, τὰ πρὸς τὸ ζῆν τῆς οἰκογενείας του καὶ αὐτοῦ τοῦ ἰδίου,
ἀναγκαιοῦντα.

Εἰς τὸ σύγχρονον Κράτος, τὸ δικαίωμα πρὸς ἐργασίαν καὶ τὸ δι-
καίωμα τοῦ ἀποκομίζειν ἐκ τῆς ἐργασίας ταύτης εἰσόδημα ἐξασφαλί-
ζον τὸ πρέπον ἐπίπεδον διαβιώσεως, ἔχει τὴν αὐτὴν σπουδαιότητα
πρὸς τὸ δικαίωμα τῆς ἰδιοκτησίας ἢ τῆς ἐλευθερίας τῆς οἰκονομικῆς
ἐνεργείας, διότι μόνον οὕτω διαφυλάσσεται ἡ καλὴ κοινωνικὴ τάξις.
Κοινωνία εἰς τὴν ὁποίαν ὁ κοινὸς ἄνθρωπος μὲ τὰς συνήθεις ἰκανό-
τητας, δὲν ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ ἐξασφαλίσῃ τὰ μέσα τῆς ζωῆς, διὰ
τῆς ἀπασχολήσεώς του εἰς χρήσιμον ἐργασίαν, σημαίνει ὅτι πάσχει
ἐκ κακῆς ὀργανώσεως. Τὸ Κράτος ὀφείλει νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν ὑπαρ-
ξιν τῆς δυνατότητος πρὸς ἐργασίαν καὶ τὴν δικαίαν ἀμοιβὴν αὐτῆς,
ἀποτελεῖ ὅμως δικαίωμα καὶ ὑποχρέωσιν τοῦ ἀτόμου νὰ κάμνῃ τὴν
ἀρίστην χρῆσιν τῆς παρεχομένης αὐτῷ δυνατότητος καὶ συνεπῶς ἡ
ἀποτυχία βαρύνει πλέον αὐτό. Ἀλλὰ, ἐὰν τὸ ἄτομον ἔχη—καὶ ὀφεί-
λει νὰ ἔχη—τὴν ἰκανότητα νὰ ἀξιοποιῇ τὰς παρεχομένας αὐτῷ δυνα-
τότητας πρὸς ἐργασίαν, οὐδεμίαν ἢ πολὺ μικράν μόνον, ἀσκεῖ ἐπί-
δρασιν, ἐπὶ τῆς παροχῆς τῶν πρὸς ἐργασίαν δυνατοτήτων, διότι αὐ-
ταὶ προσδιορίζονται ἀπὸ πλῆθος κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν παρα-
γόντων, οἱ ὁποῖοι μόνον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Κράτους, ὡς φορέως
τῆς ἐξουσίας τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου δύνανται νὰ τεθοῦν.

Ἐν συμπεράσματι, δύναται ἀδιστάκτως νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι, ἡ
κοινωνικὴ εὐδαιμονία εἶναι ἀρρήκτως συνδεδεμένη, μὲ τὴν εὐδαιμο-
νίαν τοῦ ἀτόμου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως ὅτι ἡ τελευταία αὐτῇ
στηρίζεται ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀτόμου ὡς λογικοῦ κοινωνι-
κοῦ ὄντος, ἐπὶ δραστηριότητος, τοῦτέστιν, αὐτοελεγχομένης καὶ αὐ-
τοπεριοριζομένης. Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ἀνάπτυξις τῆς κοινωνικῆς

συνειδήσεως του ατόμου και του αίσθηματος της κοινωνικής αυτού ευθύνης. Διότι κατ' αυτόν τον τρόπον, το άτομον καθίσταται Ικανόν να κάμη καλήν χρήσιν της ελευθερίας και των δικαιωμάτων του, περιορίζον ούτω εις τό ελάχιστον, τας περιπτώσεις ανάγκης παρεμβάσεως του Κράτους, προς ρύθμισιν των ιδιωτικών οικονομικών σχέσεων. Έννοείται ότι ο περιορισμός είναι έξ ίσου απαραίτητος και από της πλευράς του Κράτους, διότι άλλως ή παρεμβασίς του, καταλήγει να έχη ως αποτέλεσμα την απώλειαν του γοήτρου του και να γίνεται επικίνδυνος διά τά συμφέροντα ού μόνον του ατόμου αλλά και του κοινωνικού συνόλου, διότι θά παρεμποδίζη την ανάπτυξιν της ιδιωτικής οικονομικής δραστηριότητος, εκ της οποίας, ως έδέχθημεν, έξαρτάται ή εύημερία του συνόλου. Κατά βάσιν θθεν, ή έπιρροή του Κράτους εις την διαμόρφωσιν των οικονομικών φαινομένων και ή παρεμβασίς του εις την οικονομικήν ζωήν των ατόμων, δικαιολογείται, αφ' ενός μέν όταν τείνη εις αποφυγήν αναρχίας εις τας οικονομικάς σχέσεις, αφ' ετέρου δέ εις ός περιπτώσεις άφορᾷ διαμόρφωσιν συλλογικών σχέσεων μεταξύ μερών υπό άνίσους οικονομικούς και κοινωνικούς όρους τελούντων.

2. Τό Κράτος και ή Ναυτιλία.—Αί σχέσεις μεταξύ της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και του Κράτους, αποτελοῦν άνεκαθεν πρόβλημα δυσχερέστατον την έπιλυσιν δι' όλας τας ναυτικές χώρας. Καί άλλοτε μέν έμφανίζει όξύτητα έπηρεάζουσαν αυτήν την ανάπτυξιν της έμπορικης ναυτιλίας ως κλάδου της οικονομικής ζωής αυτών, άλλοτε δέ, έπετεύχθη βαθμιαίως ή διαμόρφωσις σχέσεων ικανοποιητικών. Κατά γενικόν, όπωσδήποτε, κανόνα, αί κυβερνήσεις κατηγοροῦνται επί άγνοία των συνθηκών αί όποιαί διέπουν την ναυτιλιακήν έπιχείρησιν και επί άδυναμία, συνεπώς, κατανοήσεως των άναγκών αυτής, αλλά και της σπουδαιότητος ήν έχει διά την οικονομικήν ζωήν της χώρας εις την όποιαν ανήκει¹.

Αί έν τοίς προηγούμενοις διατυπωθείσαι σκέψεις, επί των σχέσεων του ατόμου προς τό κοινωνικόν σύνολον και επί της αίτιολογι-

¹ Χαρακτηριστικόν είναι, από της άπόψεως ταύτης, άπόσπασμα, εκ κυρίου άρθρου της Άγγλικής ναυτιλιακής έπιθεωρήσεως «Shipping World» (τεύχος 19/7/51 σελ. 187) έχον έν ελευθέρα μεταφράσει ως εξής: «Ο κίνδυνος διά την χώραν ταύτην έγκειται εις τό γεγονός ότι οι Έπουργοί έν κατανοούν την ναυτιλιακήν έπιχείρησιν, τό αυτό δέ συμβαίνει ως προς την πλειονότητα των μελών του κοινοβουλίου. Ο Έπουργός των Οικονομικών, ως αί όμιλίες του άποκαλύπτουν, δέν είναι Ικανός να 15η διαφοράν μεταξύ της σπουδαιότητος των πλοίων και των αυτοκινητών διά μίαν νησιωτικήν χώραν και συνεπώς έπιβάλλει τά αυτά φορολογικά βάρη εις άμφότερα».

κῆς βάσεως τῆς ρυθμιστικῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους εἰς τὴν οἰκο-
νομικὴν ζωὴν τῶν πολιτῶν του, ἔχουν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προκειμέ-
νου καὶ περὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ παρέμβασις τοῦ Κρά-
τους εἰς τὴν ναυτιλίαν, εἶναι, κατὰ ταῦτα, ἀναπόφευκτος, μέχρι ση-
μείου δὲ τινος ἀπαραίτητος, ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς ἀσφαλείας τῶν
πλοίων, τῶν ἐπ' αὐτῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τοῦ φορτίου. Ἡ δυσχέρεια
συνίσταται εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν ὁρίων μέχρι τῶν ὁποίων ἡ ἀνάμι-
ξις τοῦ Κράτους εἶναι ἐποικοδομητικὴ καὶ δὲν ἀποβαίνει ἐπὶ ζημίᾳ τῆς
δραστηριότητος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς συναγωνιστι-
κῆς αὐτῆς ἰκανότητος. Ὁ ἐπιτυχὴς προσδιορισμὸς τῶν ὁρίων αὐτῶν,
ἔχει ὡς προϋπόθεσιν τὴν εὐκρινῆ συνεργασίαν μεταξὺ Κράτους καὶ
τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ συνεργασία δὲ αὕτη εἶναι ἐπίσης
ἀπαραίτητος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν συνεπειῶν τῆς παρά δια-
φόρων χωρῶν ἀσκουμένης ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν ναυτιλιακῆς προστα-
σίας, ἀλλὰ καὶ πολιτικῆς διακρίσεως τῆς σημαίας ἐπίσης. Συνεργασία,
ἐν τούτοις, κατανόησις καὶ συμφωνία, εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξουν μό-
νον ὅταν, οἱ μὲν ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματῆαι ἀντιλαμβάνωνται, ἐνθου-
μοῦνται πάντοτε καὶ σέβωνται τὰς ἔναντι τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου
ὕποχρεώσεις των, τὸ δὲ Κράτος — Κυβέρνησις καὶ ὑπηρεσίαι — εἶναι
εἰς θέσιν νὰ γνωρίζουν καὶ νὰ κατανοοῦν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν
καὶ τὰς ἀνάγκας αὐτῆς, μετὰ συνεπειῶν δὲ καὶ σταθερότητος τηροῦν
τὰς ἔναντι αὐτῆς ἀναλαμβανόμενας, τυχόν, δεσμεύσεις καὶ ὑποχρεώ-
σεις των. Μόνον οὕτω δύναται νὰ δημιουργηθῆ καὶ ἐδραιωθῆ ὁ ἀπα-
ραίτητος, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, βαθμὸς
ἐμπιστοσύνης ἐπὶ τὴν σταθερότητα τῶν σχέσεων μεταξὺ Κράτους
καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ παραχώ-
ρησις εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τοῦ μεγίστου δυνατοῦ
ὁρίου ἐλευθερίας, ὡς πρὸς τὴν διαχείρισιν τῶν ὑποθέσεων τῆς, ἀπο-
τελεῖ προϋπόθεσιν τῆς ἐπιτυχοῦς παρ' αὐτῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ διε-
θνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐκτάκτων καταστάσεων τῶν ἐκά-
στοτε διαμορφουμένων, συνεπειῶν τῶν συχνῶν διακυμάνσεων τοῦ διε-
θνοῦς ἐμπορίου ἢ τῆ συνδρομῆ ἄλλων ἀπροβλέπτων παραγόντων.

Οὐδεὶς ποτε ἐβαρύνθη νὰ τονίξῃ ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, εἶναι
βιομηχανία κατ' ἐξοχὴν διεθνῆς, ἀλλὰ καὶ εὐπαθῆς καὶ ἰδιόμορφος.
Τὸ διέπον, συνεπῶς, αὐτὴν νομοθετικὸν καὶ διοικητικὸν ἐν γένει καθε-
στῶς, πρέπει νὰ εἶναι διαρθρωμένον, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ παρέχε-
ται εἰς αὐτὴν, ἡ ἀπαραίτητος ἐλευθερία ἐνεργείας καὶ ἀποφεύγεται
πᾶσα μὴ ἐκ πραγματικῆς δημοσίας ἀνάγκης ἐπιβαλλομένη παρέμβασις.

Ἡ ἀποφίσις αὕτη, οὐδόλως σημαίνει ἀσυδοσίαν. Τὸ σύγχρονον
Κράτος, ἐδέχθημεν ἤδη, ὅτι εὐλόγως ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν εὐημερίαν

των πολιτών του. Έπαναλαμβάνεται, έξ ἄλλου, ὅτι ἡ ἐλευθερία παντός πολίτου καὶ ἡ οἰκονομική, συνεπῶς, ἐλευθερία τὴν ὁποῖαν ὑποστηρίζομεν, εἶναι καλὴ ὅταν δὲν ἀσκήται εἰς βᾶρος τῶν ἄλλων—καὶ δὴ τῶν ἀσθενεστερῶν. Τὸ ἐνδιαφέρον, ὅθεν, τοῦ Κράτους τὸ ἀναφερόμενον εἰς τοὺς βασικούς ὄρους ἐργασίας καὶ προστασίας τῶν πληρωμάτων, εἶναι ἐπαρκῶς νομιμοποιημένον καὶ παραδεκτόν, πλέον δὲ τούτου ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ὡς κλάδος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς ζωῆς, δεῖν νὰ συμβάλλῃ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας εἰς ἣν ἀνήκει, καὶ νὰ μετέχη εἰς τὰ βάρη τὰ ὁποῖα τὸ σύγχρονον Κράτος φέρει.

Πάντα τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποῖαν τὸ ἔργον τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν ἀσκεῖται ὑπὸ ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, τοῦ Κράτους κατατείνοντος, διὰ τῆς πολιτικῆς του, εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν ἀπαραιτήτων, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς του ναυτιλίας, πλαισίων καὶ προϋποθέσεων.

Ὑπάρχουν, ὁμῶς, χώραι ὡς πρὸς τὰς ὁποίας, δὲν ὑφίστανται αἱ προϋποθέσεις αἰτινες θὰ ἐπέτρεπον τὴν ἰδιωτικῇ πρωτοβουλίᾳ, ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐπὶ συνήθων ἐμπορικῶν βάσεων. Ἐν ὄψει, ὅθεν, τῆς ποικίλης ὅσον καὶ σπουδαίας σημασίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας—ὡς αὕτη ἐν τοῖς προηγουμένοις ἀνελύθη—Κυβερνήσεις τινες προσέφυγον εἰς τὴν κατασκευὴν κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων, εἰς τὴν ἰδίαν δὲ προσπάθειαν, ἄλλαι Κυβερνήσεις ἀπεδύθησαν ἐκ λόγων δογματικῶν, ἤτοι συνεπείᾳ τῆς ἐσωτερικῆς πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τῶν ἀντιστοίχων χωρῶν.

Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, τὸ Κράτος, ἀποδουόμενον εἰς τὴν δημιουργίαν δημοσίων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, πράττει τοῦτο εἰς ἀναπλήρωσιν τῆς ἀπουσιαζούσης ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ πιθανῶς μέχρι ἐκδηλώσεως ταύτης. Εἰς τὴν δευτέραν, ἡ δημιουργία τῶν δημοσίων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐμφανίζεται ὡς συνέπεια τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς τῆς κοινωνικότητος τῶν μέσων τῆς παραγωγῆς καὶ διανομῆς τῶν ἀγαθῶν.

Ὑπὸ οἰασδῆποτε συνθήκας δημιουργουμένη, ἡ δημοσία ἐπιχειρήσεις, ἐμφανίζει μειονεκτήματα, μὴ δυνάμενα—καὶ δὴ χάριν δογματικῶν λόγων—νὰ παροραθοῦν. Μεταξύ αὐτῶν κυριώτερα εἶναι τὰ ἑξῆς:

α) Τὰ διὰ τὴν ἀσκήσιν τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως ἐπιλεγόμενα κρατικά ὄργανα, δὲν εἶναι, πάντοτε, τὰ κατάλληλα.

β) Τὸ Κράτος, λόγω τῆς ἐναλλαγῆς τῶν Κυβερνήσεων, δὲν ἔχει πάντοτε συνοχὴν προγράμματος, ἢ ὁποῖα τόσον εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιχειρήσεως.

γ) Ἡ μεταξύ τῶν ἀσκοῦντων τὴν δημοσίαν ἐπιχείρησιν κρατικῶν ὀργάνων, ἔλλειψις ἀμέσου ἀτομικοῦ συμφέροντος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν

αυτής, καθιστά, αναποφεύκτως, χαλαράν τήν απόδοσιν αὐτῶν.

δ) Ἡ κατ' ἀνάγκην γραφειοκρατικὴ ὀργάνωσις τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως καὶ ἡ κατ' ἀκολουθίαν πρὸς αὐτὴν ἑλλειψίς ἐλαστικότητος ἐνεργείας, καθιστοῦν ἀδύνατον τὴν λήψιν ἀμέσων ὑπευθύνων ἀποφάσεων.

Ἡ σπουδαιότης τῶν μειονεκτημάτων τούτων — ὑφισταμένων εἰς πᾶσαν περίπτωσιν δημοσίων ἐπιχειρήσεων — προβάλλεται περισσότερο ἀποφασιστικὴ εἰς τὰς περιπτώσεις ἐπιχειρήσεων, ὡς ἡ ναυτιλιακὴ, ὁ χαρακτήρ καὶ τὸ ἀντικείμενον τῶν ὁποίων, ἀπαιτεῖ, ἀκριβῶς, ταχύτητα ἐνεργείας καὶ ἱκανότητα ταχείας προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἐκάστοτε διαμορφουμένας καταστάσεις, διὰ τὴν πληρεστέραν ἀξιοποίησιν αὐτῶν.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους, ὁσάκις εἰς οἰανδήποτε χώραν, τὸ Κράτος ἐπεχείρησε νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν δραστηριότητά του εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, ἀπέτυχεν ἐξ ὀλοκλήρου. Τὸ γραφειοκρατικὸν πνεῦμα καὶ ἡ ἀδυναμία υἱοθετήσεως καὶ ἐφαρμογῆς ὑγιῶν οἰκονομικῶν ἀρχῶν εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως — ἅτινα, ἀμφότερα ὡς ἀποτέλεσμα ἔχουν ἠύξημένον κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων — ὁμοῦ μετὰ τῶν λοιπῶν, ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, μειονεκτημάτων τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, εἶναι ἀρκετὰ διὰ νὰ προκαλοῦν βεβαίαν τὴν ἀποτυχίαν αὐτῆς, ἀκόμη καὶ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, παρὰ τὰς ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκὰς συνθήκας αἵτινες ὑφίστανται εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν περίπτωσιν, ὅταν ἐφαρμόζονται ὑποχρεωτικὰ ναυλαλόγια καὶ ἀποκλειστικὸν μονοπώλιον διὰ τῶν μέτρων προστασίας τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἔχει καθιερωθῆ. Ἐτι περισσότερο βεβαία εἶναι, ἐπομένως, ἡ ἀποτυχία τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ὅταν αὕτη στρέφεται πρὸς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ὅπου ὀξότατον ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἀνταγωνισμόν τῶν ἄλλων σημασιῶν. Ἡ ποντοπόρος ναυτιλία, ἀποτελεῖ ἓνα ἐκ τῶν πλέον πολυπλόκων κλάδων οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀπαιτοῦντα, ὡς κατεδείχθη, ἐξειδικευμένας γνώσεις, πλουσίαν πείραν καὶ φυσικὰς ἱκανότητας οὐχὶ τὰς τυχούσας ἀπὸ τὸν ἀσκοῦντα αὐτὴν, διὰ νὰ δυνηθῆ καὶ ἀποβῆ ἐπιτυχῆς. Ἐπιχειρήσεις ὅθεν, τόσον πολὺπλοκος, κύριον χαρακτηριστικόν ἔχουσα τὴν ἀσάθειαν, ἀπαιτοῦσα διὰ τὴν ἐπιτυχῆ διεύθυνσίν της, τόλμην, εὐστροφίαν καὶ ἀποφασιστικότητά, πλοῦτον δὲ πείρας καὶ γνώσεων ἀποκτωμένων διὰ μακρὰς ἀσκήσεως αὐτῆς, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ παρέχῃ ἐπιτυχῆ πεδίων ἀσκήσεως διὰ τὴν δύσκαμπτον δημοσίαν ἐπιχείρησιν¹.

¹ Τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου εὗρε καὶ πάλιν πλείστους χώρας

Ἡ ὕπαρξις, εἰσέτι, πολλῶν κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων, δὲν ἀνατρέπει τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἀνωτέρω ἀπόψεων. Οὐδεὶς ἐξ αὐτῶν χρησιμοποιοεῖται ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως. Ἡ ἀπασχόλησις των εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν χωρῶν εἰς ἃς ἀνήκουσιν, εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἀνεξαρτήτως τοῦ μεταφορικοῦ κόστους τὸ ὅποιον προσφέρουσιν. Ἀποποιοῦνται, δηλονότι, αἱ ἐνδιαφερόμεναι Κυβερνήσεις, τὰς ἐπὶ χαμηλῶ ναύλω προσφερομένας ὑπηρεσίας τῶν ξένων ναυτιλιῶν καὶ διαφυλάσσουσι τὸ ἐθνικὸν των ἐμπόριον εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτους αὐτῶν στόλους, ἐπιβαρύνουσαι εἴτε τὸν δημόσιον προϋπολογισμόν εἴτε τὴν κατανάλωσιν, μὲ τὴν ἐντεῦθεν προκύπτουσαν σοβαρὰν ἐπιβάρυνσιν.

3. Ἰσότης—Διάκρισις σημαίων.—Ὅπως τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, οὕτω καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, διὰ τὴν ἀναπτυχθῆ ἔχει ἀνάγκην ἐλευθερίας ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, προσφέρει δὲ ὑπὸ εὐνοϊκωτέρους ὅρους, διὰ τὸν ἐπιβάτην ἢ τὸ ἐμπόρευμα, τὰς ὑπηρεσίας της ὅταν τὰ πλοῖα ὄλων τῶν σημαίων ἐργάζωνται ἐν ἰσότητι καὶ ἐλευθέρῳ μεταξύ αὐτῶν ἀνταγωνισμῶ. Ἡ ἀρχὴ τῆς ἰσότητος τῶν σημαίων

κατόχους κρατικῆς χωρητικότητος. Ἡ ἰδιωτικὴ ἐξ ἄλλου χωρητικότης, βαρεῖας εἶχεν ὑποστῆ ἀπώλειαν. Τὸ θέμα, συνεπῶς, τῆς κρατικοποιήσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, κινήθη νὰ εἶναι σοβαρῶς ὑπὸ συζήτησιν. Οἱ θιασῶται τοῦ συστήματος, ἐξήντησαν τὴν ἐπιχειρηματολογία των, στηριζομένην τόσο ἐν οἰκονομικοῦ ὅσον καὶ ἐν πολιτικοῦ καὶ στρατιωτικοῦ λόγους. Ἡ κρατικοποιημένη ναυτιλία, ἀπέτελε κατὰ τοὺς ὑποστηρικτὰς της, τὸν μόνον κατάλληλον τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῶν νέων συνθηκῶν αἱ ὅποια ἐξημουργήθησαν ἀπὸ τὴν εἰσοδὸν εἰς τὸν διεθνή στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τῆς ὀγκωδεστάτης τυποποιημένης Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, πολλῶ μᾶλλον, ἢ ὅσον, εἰς χεῖρας τῶν Κυβερνήσεων, εὐρίσκονται ἐπίσης, αἱ μεταφοραὶ τῶν βασικῶν τροφίμων, πρώτων ὕλων καὶ καυσίμων. Ἡ ἐθνικοποιημένη ἐμπορικὴ ναυτιλία, θὰ ἀπέβη, κατὰ τοὺς ὑποστηρικτὰς της, ὄργανον πολιτικῆς ἐπεκτάσεως καὶ ἀσκήσεως ἐθνικῆς πολιτικῆς ἀπηλλαγμένης μικροπνοῶν οἰκονομικῶν ὑπολογισμῶν, αἱ ὅποια μοιραίως εἶναι συνδεδεμένοι μὲ τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν, ἐνῶ τίλος ἡ ὀλοκληρωμένη ὑπὸ τοῦ Κράτους ὀργάνωσις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ καιροῦ τῆς εἰρήνης, θὰ ἐπέτρεπε τὴν καλλίτερον προετοιμασίαν αὐτῆς διὰ τὰς ἐν καιρῷ πολέμου ἀνάγκας τῆς δεδομένης χώρας.

Ἡ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ἀνοδος τοῦ Βρετανικοῦ Ἐργατικοῦ Κόμματος εἰς τὴν ἀρχὴν, ἐνομίση πρὸς στιγμήν ὅτι θὰ προσέβη νέον παράγοντα ὑπὲρ τῶν ὑποστηριζόντων τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις καὶ αἱ πάντες ἀνέμενον μετ' ἐξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος τὸν καθορισμὸν τῆς ἐναντι τῆς ναυτιλίας, πολιτικῆς τῆς ἐργατικῆς Κυβερνήσεως. Ἡ κατάστασις ταχίως ἀπεσαφηνίσθη. Ἡ ἐθνικοποίησις τῆς ναυτιλίας ἀπερρίθη καὶ μετὰ βραχείαν περίοδον κυβερνητικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς, ἐπὶ σκοπῶ ἐξασφαλίσεως τῆς ἀπαρατήτου διὰ τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς χωρητικότητος, ἡ ναυτιλία ἐπαήλθη εἰς χεῖρας τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὅποια καλλίτερον ἢ οἰοδῆποτε κυβερνητικῶν κλιμάκων, γκαρρίζουν νὰ ἐξασφαλίζουσι τὴν ἐπιτυχῆ αὐτῆς ἀσκήσιν.

ύφίσταται, όταν τὰ ἔμπορικά πλοῖα, ὑπὸ οἰανδήποτε σημαίαν καὶ ἐάν ταξειδεύωσιν, ἀπολαμβάνουσιν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων τῶν διαφόρων χωρῶν, ὡς μόνων κριτηρίων διὰ τὴν προτίμησίν των πρὸς ἀπασχόλησιν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν, τῆς εὐθηνείας τοῦ ναύλου καὶ τῆς ποιότητος τῶν προσφερομένων παρ' αὐτῶν ὑπηρεσιῶν.

Αἱ ἰδανικαὶ αὐταὶ, διὰ τὴν διεθνή ναυτιλίαν, συνθήκαι ἐργασίας, ἐπὶ μικρὸν μόνον ἐφημέροσθησαν—ὡς ἐξετέθη ἀνωτέρω. Ἦτο τόσο ἀξύς, ἐν τούτοις, ὁ ἔμπορικός καὶ ὁ εἰς τὴν ναυτιλίαν μεταξύ τῶν διαφόρων χωρῶν, ἰδίᾳ δὲ τῶν μεγάλων δυνάμεων, ἀναπτυχθεὶς ἀνταγωνισμός, ὥστε ταχέως τὰ ἔμπορικά συμφέροντα, συνεδέθησαν στενῶς μὲ τὰ πολιτικά τοιαῦτα τῶν Κρατῶν καὶ ὁ ἀνταγωνισμός μετεβλήθη εἰς πολιτικόν, συνδεθεὶς ἐπίσης μὲ τὸ ἔθνικόν γόητρον τῶν διαφόρων χωρῶν. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, τὸ καθεστῶς ἤλλαξεν. Ἡ παρέμβασις τῶν Κυβερνήσεων πρὸς προστασίαν τῶν ὁμοεθνῶν ἔμπορικῶν καὶ οἰκονομικῶν συμφερόντων ἀπὸ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων, ἐπανε¹ λήφθη, περισσότερον ἴσως ἢ κατὰ τὸ παρελθόν συγκεκαλυμμένη, ἀλλὰ πάντως εἰς ἀρκετὴν ἔκτασιν, ὥστε νὰ καταστήσῃ τὰ περὶ ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, λόγους ἀνευ πολλῆς πρακτικῆς ἀξίας. Ὡς ἐκ τούτου, ἐνῶ κατὰ κόρον γίνεται χρῆσις τοῦ ὄρου «ἐλεύθερον ἐμπόριον», εἰς μικρὰν μόνον περίοδον, μεταξύ τοῦ 1860 καὶ τοῦ 1880, υἱοθετήθη πράγματι παρὰ τῶν ἰσχυρῶν, τοιαύτη πολιτικὴ. Ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἡ ὁποία ἠγήθη τότε εἰς τὴν καθιέρωσιν τῶν φιλελευθέρων οἰκονομικῶν ἀρχῶν εἰς τὸ ἐμπόριον, ἐξακολουθεῖ καὶ σήμερον, λόγοις, νὰ πρωτοστατῇ εἰς πᾶσαν κίνησιν ἀποβλέπουσαν εἰς τὴν καταδίκην τῶν πάσης φύσεως περιορισμῶν εἰς τὰς διεθνεῖς ἔμπορικὰς συναλλαγὰς καὶ μεταφορὰς καὶ ἐπιτίθεται κατὰ τῆς προστατευτικῆς, ὑπὲρ τοῦ ἔθνικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς τῶν Ἠνωμ. Πολιτειῶν καὶ ἄλλων Ἀμερικανικῶν Κρατῶν. Ἐάν ἐν τούτοις ἀνατρέξῃ τις εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς, θὰ διαπιστώσῃ ἐνδεχομένως, ὅτι μὲ τὴν ἐξάφρασιν τοῦ μεγαλυτέρου μέρους τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 19ου αἰῶνος, ὅτε πράγματι υἱοθέτησε τὴν πολιτικὴν τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου² καθ' ὅλην τὴν ὑπόλοι-

¹ Εἰς τὸ βιβλίον του «Foreign trade and shipping», ὁ Κ. J. E. Otterson, πρόεδρος τοῦ American Maritime Council, ὑποστηρίζει ὅτι καὶ κατὰ τὴν περίοδον ταύτην, ἡ Μ. Βρεταννία ἠκολούθησε φιλελευθέρων πολιτικὴν, μόνον διότι ἦτο τόσο βεβαία διὰ τὴν ὑπεροχὴν τῆς, ὥστε δὲν ἠσθάνετο τὴν ἀνάγκη ἐφαρμογῆς περιοριστικῶν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων σημασιῶν μεθόδων, ἐνῶ ἐπιπροσθέτως διηκολύνετο εἰς τὴν ἔμπορικὴν καὶ οἰκονομικὴν διεύθυνσίν τῆς εἰς ἄλλας χώρας.

πον περίοδον τῆς ἱστορίας τῆς, ἀπὸ τοῦ μεσαιῶνος, ὅτε ἐψηφίσθη ὁ πρῶτος ναυτιλιακὸς νόμος, μέχρι τοῦ 1939, ἄλλοτε μὲν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ἠλαττωμένων δασμολογιῶν, ἄλλοτε δὲ διὰ τοῦ Empire preferential system ἢ διὰ τῶν διασκέψεων καὶ τῶν ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων, διὰ τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων ἢ καὶ ἀμέσων ἐπιχορηγήσεων ὡς αἱ παραχωρηθεῖσαι κατὰ τὰ ἀμέσως πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔτη, προσεπάθησε πάντοτε νὰ διατηρήσῃ πλεονεκτικὴν τὴν θέσιν τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐναντι τῶν ξένων ἀντιπάλων τῆς. Τὸ Βρεταννικὸν παράδειγμα ὑπερέβαλον τινὲς τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ ἡ Ἰαπωνία ἀφ' ἑτέρου. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ Γερμανικὴ, ἡ Γαλλικὴ καὶ ἡ Ἰαπωνικὴ ναυτιλία, ποικιλοτρόπως καὶ ἰσχυρῶς προστατευόμεναι ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις τῶν, ἀπέβησαν ἐπικίνδυνοι ἀντίπαλοι τῆς Βρεταννικῆς. Ἡ Γερμανικὴ ἰδίως ἀπειλὴ, κατὰ τῆς θαλασσοκρατίας καὶ τοῦ ἐμπορίου τῶν Βρεταννῶν ἦτο ἰσχυροτάτη. Ἐντὸς τῶν τριάκοντα τελευταίων ἐτῶν τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, τὸ Γερμανικὸν ἐμπόριον ὑπερεδιπλασιάσθη, καθ' ὃν χρόνον τὸ Βρεταννικὸν ἠύξθη μόνον κατὰ 65%., ἀνάλογος δὲ καὶ συνδεδεμένη πρὸς τὴν ἐπέκτασιν ταύτην τῆς Γερμανικῆς οἰκονομικῆς ἰσχύος, ἦτο καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς Γερμανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ ὁποία ταχέως ἔλαβε τὸν χαρακτήρα βιομηχανίας μεγάλης ἐθνικῆς σπουδαιότητος, ὑπερεδιπλασιάσασα τὴν χωρητικότητά τῆς¹. Ἡ ἀπειλὴ, ἐν τούτοις, δὲν προήρχετο τόσον ἀπὸ τὸν ὄγκον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, δεδομένου ὅτι οὐδέποτε οὗτος ὑπερέβη τὸ 1/3 τοῦ ὄγκου τῆς Βρεταννικῆς χωρητικότητος, ὅσον ἀπὸ τὸ ποιοτικὸν ἐπίπεδον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὀλόκληρος σχεδὸν ὁ ὄγκος αὐτῆς, ἀπησχολεῖτο εἰς τακτικὰς γραμμάς, ὠργανωμένας καὶ ἐξυπηρετούμενας κατὰ τρόπον προκαλοῦντα τὸν θαυμασμόν καὶ τὴν ἐκτίμησιν τόσον τῶν φορτωτῶν ὅσον καὶ τῶν ἀνταγωνιζομένων τὰ Γερμανικὰ πλοῖα ξένων ἐφοπλιστῶν.

Ὁ πρῶτος παγκόσμιος πόλεμος καὶ ἡ παράλυσις τὴν ὁποίαν προεκάλεσαν εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν χωρῶν τῶν στερουμένων ἰδίας χωρητικότητος, λόγω τῆς διακοπῆς πολλῶν δρομολογιῶν ἐξυπηρετούμενων ὑπὸ ἐμπολέμων σημαίων καὶ τῆς στροφῆς τῶν οὐδετέρων πρὸς τοὺς μᾶλλον ἐπικερδεῖς καὶ ὀλιγώτερον ἐπικινδύνους τομεῖς μεταφορῶν, ἐπεβεβαίωσε τὴν σπουδαιότητα τῶν προαναφερθεισῶν διαπι-

¹ Ἐναντι 1.181.000 κάρων κατὰ τὸ 1880 ἡ Γερμανικὴ χωρητικότης ἴφθασε κατὰ τὸ 1910 τοὺς 2.910.000 κάρους, αὐξηθεῖσα κατὰ 148%., ἐνῶ κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἡ Βρεταννικὴ χωρητικότης ἠύξθη κατὰ 77%.

στώσεων, κατά τρόπον ὁ ὁποῖος ἤγαγε τὰς Κυβερνήσεις διαφόρων χωρῶν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἐνεργοῦ αὐτῶν ἀναμίξεως εἰς τὴν προσπάθειαν ἀποκτήσεως ἐθνικῆς χωρητικότητος*. Αἱ Ἑν. Πολιτεῖαι, αἱ ὁποῖαι περισσότερον πάσης ἄλλης χώρας ὑπέφερον κατὰ τὸν πόλεμον ἐκ τῆς ἔλλειψεως ἐπαρκoῦς χωρητικότητος ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἡ Ἰαπωνία, ἡ Ἰταλία, αἱ Βρεταννικαὶ Κτήσεις καὶ εἰς μικροτέραν κλίμακα ἄλλαι ἐπίσης χώραι, ἀπεφάσισαν πρὸς προστασίαν τῶν ἰδίων αὐτῶν στρατηγικῶν καὶ οἰκονομικῶν συμφερόντων, νὰ ἀποκτήσουν χωρητικότητα ἱκανοποιούσαν τὰς βασικὰς τουλάχιστον ἀνάγκας τοῦ ἐξωτερικοῦ τῶν ἐμπορίου, ἀδιαφοροῦσαι διὰ τὸ κόστος τῆς τοιαύτης προσπάθειας τῶν. Τινὲς μάλιστα τῶν χωρῶν αὐτῶν, ὡς ἡ Αὐστραλία καὶ αἱ Ἑνωμέναι Πολιτεῖαι, διὰ διαφόρους ἐκάστη λόγους, ἀνέλαβον τὴν συγκρότησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων. Καὶ ἡ μὲν Αὐστραλία ἠναγκάσθη νὰ ἐγκαταλείψῃ ταχέως τὸ πείραμα τῆς πρὸ τῶν τεραστίων ζημιῶν τὰς ὁποίας ὑπέστη*, ἐνῶ αἱ Ἑν. Πολιτεῖαι, ἐνδιαφερόμεναι περισσότερον διὰ τὰ γενικώτερα πολιτικοοικονομικὰ συμφέροντα τῶν ὡς μεγάλης δυνάμεως, ναὶ μὲν ἐπεδίωξαν τὴν μεταβίβασιν τοῦ κρατικοῦ στόλου εἰς ἰδιωτικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις¹⁰, ἐξηκολούθησαν ὁμοῦ φέρουσαι τὸ βῆρος τὸ ἀπορῆαν ἐκ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίων καὶ ἐκ τοῦ ἀντιοικονομικοῦ πολλῶν ἐκ τῶν ἐξυπηρετουμένων δρομολογιακῶν γραμμῶν, διὰ τῆς καταβολῆς μεγάλων ἐπιχορηγήσεων καὶ ἄλλων μεθόδων. Τὸ κόστος τῆς πολιτικῆς ταύτης

* Βλ. καὶ ἄρθρον «Ὁ προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας» εἰς Ἐπιθ. Ἐπιτ. Ναυτικοῦ — Ἰούλιος 1935 — σελ. 621 ἐπ., ἐν τῷ ὁποίῳ ὑποστηρίζεται ὅτι μόλις τὰ 15% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήκον κατὰ τὰ ἀμέσως πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔτη, εἰς χώρας αἱ ὁποῖαι δὲν ἤσκαυον πολιτικὴν ἀμέσῃ ἢ ἐμμέσῃ ἀρωγῆς τῆς ναυτιλίας τῶν.

⁹ Ὁ κρατικὸς Αὐστραλιανὸς στόλος ἐξποιήθη μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1928—1930.

¹⁰ Ἡ πρώτη σαφὴς ἐκδήλωσις τῆς πολιτικῆς τῶν Ἑν. Πολιτειῶν ὅπως στηρίξουν τὴν ἀόπτυσιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου ἐπὶ τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, εὑρηται εἰς τὸν Merchant Shipping Act (Public Law 835) 1936, ὅστις δηλοῖ ὅτι ἀποβλέπει εἰς τὴν δημιουργίαν ἐμπορικῆς ναυτιλίας «Owned and operated under the United States flag by citizens of the United States insofar as may be practicable». Ἡ ὑπὲρ Merchant Ship Sales Act (Public Law 321) 1946, κρίνοντας ἀπαραίτητον τὴν ὑπαρξίν ἐμπορικῆς ναυτιλίας «Owned and operated under the U.S.A. flag, by citizens of the United States», ἀπαλείψαντος, εἶπλον ὅτι, τὴν ἐπιφύλαξιν «insofar as may be practicable». Ὁ αὐτὸς νόμος ἐν ἄρθρ. 10, προβλέπει ὅτι ὅλα τὰ κρατικὰ πλοία ἄτινα δὲν θὰ ἐξποιούντο, θὰ ἀπετέλουν τὸν ἐθνικὸν ἐφεδρικὸν στόλον καὶ ὀρίζει ὅτι

ὑπῆρξεν ὕψηλόν¹¹, ὃ ἀκολουθήσας, ὅμως, δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, ἐδικαίωσε τοὺς καθιερώσαντας καὶ ἀναπτύξαντας αὐτήν, διότι τὰ κατ' ἐφαρμογὴν ταύτης ἐγκριθέντα — κατὰ τὰ ἄμέσως πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη — προγράμματα ναυπηγήσεων, ἀπετέλεσαν τὴν βᾶσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη, ἡ πρωτοφανὴς εἰς ἔκτασιν καὶ ταχύτητα ἐκτελέσεως, πολεμικὴ προσπάθεια τῶν Ἡν. Πολιτειῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι αἱ ἐκ τοῦ πολέμου προκληθεῖσαι εἰς τὴν ζωὴν τῶν ἐθνῶν, ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα, νέας Κυβερνητικὰς παρεμβάσεις καὶ περιορισμοὺς εἰς τὴν διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἐφαρμογὴν διαφόρων μέτρων, συγκεκριμένων καὶ μὴ, προτιμήσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, εἰς βᾶρος τῶν ἔστω καὶ εὐνοϊκωτέρους ὁρους προσφερουσῶν ξένων σημαίων. Πλεῖστοι χῶροι, καὶ δὴ αἱ μεταπολεμικῶς ἀνακηρυχθεῖσαι εἰς ἀνεξάρτητα Κράτη, ὑποστηρίζουν, ἄνευ προσχημάτων πλέον, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, δὲν δύναται νὰ προσδιορίζεται ἀπὸ τὴν ἱκανότητα τῆς ἐμπορικῆς αὐτῶν ναυτιλίας, νὰ ἐπιβληθῇ ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ ἐπὶ τῶν λοιπῶν σημαίων, διὰ τῆς προσφορᾶς εὐθηνωτέρων καὶ καλλιτέρων ὑπηρεσιῶν, ἀλλὰ ἀπὸ τὸν ὄγκον καὶ μόνον τοῦ ἐθνικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου αὐτῶν — ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων διὰ κυβερνητικῆς παρεμβάσεως διαφυλασσόμενον.

Ἐπὲρ ποτε ἄλλοτε ¹² αἱ Κυβερνήσεις διαφόρων χωρῶν, ἀσκοῦσι νῦν ἐντονώτερον πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας ¹³. Κατὰ

¹¹ «A vessel placed in such reserve shall in no case be used for commercial operation, except that any such vessel may be used during any period in which vessels may be requisitioned under section 902 of the Merchant Marine Act 1936».

¹² Εἰς 900 ἐκ. δολλαρίων, ὑπολογίζονται τὰ δαπανηθέντα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Η.Π.Α., διὰ τὴν ναυτιλίαν, μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1920 καὶ 1939.

¹³ Τὸ Βρετανικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ὑπολογίζει ὅτι ἐπὶ 64 χωρῶν εἰς ἃς Βρετανικὰ πλοία προσήγγισαν κατὰ τὸ 1957, αἱ 40 τουλάχιστον ἔχουν, κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, ἀσκήσει πολιτικὴν διακρίσεως τῆς σημαίας κατὰ τὸν ἓνα ἢ ἄλλον τρόπον (Lloyd's List, 24/2/59).

¹⁴ Ἄξιον παρατηρήσεως εἶναι ὅτι ἡ κατάσταση αὕτη, ὑφίσταται καὶ ὁσημέραι ἐντείνεται, ἐν ᾧ χρόνῳ αἱ πλεῖστοι τῶν ἀσκοῦσιν πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας, χῶροι, μετέχουσι τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὄργανισμοῦ (Intergovernmental Maritime Consultative Organization), ὀργάνου τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, συσταθέντος ἐν ἔτει 1948 καὶ τεθέντος ἐν λειτουργίᾳ ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1959 ὅτε συνήλθεν ἐν Λονδίῳ ἡ πρώτη αὐτοῦ Γενικὴ Συνέλευσις, μεταξὺ τῶν κυρίων σκοπῶν τοῦ ὁποίου εἶναι, ἡ προσπάθεια πρὸς ἐγκατάλειψιν μέτρων διακρίσεως τῶν σημαίων καὶ ἀποφυγῆν μὴ ἀπαραιτῶν περιορισμῶν ἐφαρμοζομένων ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων ἐπὶ

τὸν Ὄργανισμόν Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, διάκρισιν σημαίας, συνιστᾷ κάθε κυβερνητικὴ ἐνέργεια περιορίζουσα τὴν ἐλευθερίαν τῶν φορτωτῶν ὅπως ἐπιλέξουν τὰ πλοῖα τῆς ἀρεσκείας τῶν πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν μεταφορῶν αὐτῶν, παρεμβάλλουσα, οὕτω, ἐμπόδια εἰς τὴν ἐλευθερὰν διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς θαλασσοῦ ἐμπορίου¹⁴.

Αἰτία ἀσκήσεως πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας. Οἱ κύριοι λόγοι, οἱ προβλλόμενοι παρὰ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ἀκολουθουσῶν πολιτικῆν διακρίσεως σημαίας εἶναι :

α) Στρατηγικαὶ ἀνάγκαι καὶ ἐθνικοπολιτικοὶ σκοποὶ, διὰ τὴν ἰκανοποίησιν τῶν ὁποίων εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

β) Ἡ ἔστω καὶ διὰ μεθόδων διακρίσεως σημαίας, ἐξασφάλισις τῆς ἀπασχολήσεως ὑπαρχόντων κρατικῶν στόλων, εἶναι ἀναπόφευκτος, ἵνα περιορισθῇ ἡ ἐκ τῆς ὑπάρξεως τῶν στόλων αὐτῶν, ἐπιβάρυνσις τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ τῶν κατεχουσῶν αὐτοὺς χωρῶν.

γ) Ἡ ἀνάγκη προστασίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὡς παράγοντος τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας. Αἱ παραγωγικαὶ γεωργικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὑλῶν καὶ αἱ νεωστὶ ἀποκτήσασαι τὴν ἀνεξαρτησίαν τῶν χωρῶν, διεκδικοῦσαι τὸ δικαίωμα πρὸς ἀπόκτησιν ἐμπορικῶν στόλων ἀναλόγων πρὸς τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας, ὑποστηρίζουν ὅτι, ὅπως πλείοσται χωρῶν προστατεύουν τὴν βιομηχανίαν τῶν δι' ἀπροσπελάστων δασμολογικῶν τειχῶν, οὕτω καὶ αὐταὶ ὑποχρῶσιν ἔχουν νὰ ὑποβοηθήσων τὴν ἀνδρωσιν τῆς ναυτιλίας τῶν, διὰ τῆς

τῆς ναυτιλίας τῆς ἀσχολουμένης εἰς τὰς διεθνῆς μεταφορὰς, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ ἐξέτασις ζητημάτων, ἀφορῶντων περιπτώσεσις ἀθεμίτων περιοριστικῶν τῆς δραστηριότητος τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ἐνεργειῶν. Σημειωτέον ὅτι, ἰδιαίτερος ἀπασχόλησις τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεῆς τοῦ 1948, κατὰ τὴν ὁποίαν καθιερώθη καὶ ἐνεκρίθη ἡ προβλέπουσα τὴν σύστασιν τοῦ ὀργανισμοῦ διεθνῆς σύμβρασις, κατὰ πόσον ἡ καταβολὴ ἐπιχορηγήσεων θὰ ἔπρεπε νὰ θεωρηθῇ ὡς «ἀθέμιτος ἐνέργεια», τελικῶς δὲ ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ άρθρου 1 τῆς συμφάσεως, τοῦ καθορίζοντος τοὺς σκοποὺς τοῦ ὀργανισμοῦ, συμπληρώθη διὰ τῆς προσθήκης ὅτι, «βοήθεια καὶ ἐνθάρρυνσις δεδομένη ὑπὸ Κυβερνήσεώς τινος, ἐπὶ τῶν σκοπῶν ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ὡς καὶ διὰ σκοποὺς συνθεσμίους πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῆς χώρας, δὲν συνιστοῦν αὐταὶ καθ' ἑαυτὰς διάκρισιν σημαίας, ἐφ' ὅσον ἡ βοήθεια καὶ ἡ ἐνθάρρυνσις δὲν στηρίζονται ἐπὶ μέτρων ληφθέντων ἐπὶ σκοπῶν περιορισμοῦ τῆς ἐλευθερίας τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, ὅπως μετέχῃ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον». Εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτὸν ὅτι ἡ προσθήκη αὐτῆ σκοπὸν ἔχει νὰ νομιμοποιήσῃ κατὰ ὅποιον καὶ μόνον, εὐνοοῦνται νὰ στηρίξουν τὴν ὑπαρξίν των ναυτιλίας τινῶς ὡς λ.χ. ἡ Γαλλικὴ, ἡ Ἀμερικανικὴ κ.ἄ.

¹⁴ O.E.E.C.—Draft Report on flag discrimination - 1955.

ὕπερ αὐτῆς διαφυλάξεως τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου, ἔστω καὶ μὲ ἠόξημένον μεταφορικόν κόστος.

δ) Προστασία τῶν συναλλαγματικῶν πόρων τῆς χώρας καὶ ἐξαφάλισις τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν αὐτῆς ἢ μείωσις τοῦ ὑπάρχοντος ἐλλείμματος τοῦ ἰσοζυγίου τούτου, διὰ τῆς καταβολῆς τῶν ναύλων εἰς ἐθνικὸν νόμισμα, ἀφοῦ αἱ μεταφοραὶ διεξάγονται δι' ἐθνικῶν πλοίων.

ε) Προστασία τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἀπὸ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων, ἐν περιπτώσει ὑπερπροσφοράς χωρητικότητας, πρὸς ἀποφυγὴν παροπλισμοῦ τῶν ἐθνικῶν πλοίων, ἀπολύσεως τῶν πληρωμάτων κλπ.

Ὡς συνέπεια τῆς εἰς εὐρυτάτην κλίμακα ἀσκήσεως τῆς πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας, εἶναι ἡ ἔντονος διαφοροποίησις τῆς συνθέσεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας καὶ ἡ ταχεῖα αὐξήσις τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα τῶν ναυτιλιῶν χωρῶν ἀσκουσῶν συστηματικῶς πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας¹⁴.

¹⁴ Συγκριτικὸς πίναξ χωρητικότητος χωρῶν ἀσκουσῶν διάκρισιν σημαίας κατὰ τὰ ἔτη 1939 καὶ 1958.

Χῶραι	Ὅγκος εἰς χιλιάδας κόρους ὀλικῆς χωρητικότητος	
	1939	1958
Ἀργεντινὴ	268	1.029
Αἴγυπτος	128	129
Βραζιλία	542	911
Γιουγκοσλαβία	604	439
Ἰσπανία	913	1.607
Ἰνδία	277	607
Ἰνδονησία	—	119
Κίνα	132	540
Μεξικόν	32	162
Πακιστάν	—	172
Περσὺ	31	108
Πολωνία	109	457
Πορτογαλία	263	552
Ρωσσία	541	2.966
Τουρκία	224	596
Φιλιππῖναι	—	123
Χιλή	162	231
Ἐπὶ παγκοσμίου συνόλου	4.226 6.2% / ₁₁	10.748 10% / ₁₁

¹⁴ Ἡ Ἀμερικανικὴ ἱερειρική χωρητικότης ὑπολογιζομένη εἰς 12 ἐκ. κ.ο.χ. εἰν ἐλήφθη ὅπ' ἄμφιν.

Πηγαί: α) Jean Latty ἐνθ. ἄνωτ. σ. 687.

β) Lloyd's Register of Shipping - Statistical tables.

Μέθοδοι διακρίσεως σημαίας. Ἡ πολιτική διακρίσεως εἰς βάρους τῶν ξένων σημαίων, δύναται νὰ ἀσκήται :

α) Διὰ προνομίων ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Ἡ διὰ προνομίων διακρίσις σημαίας ἐχρησιμοποιήθη ἐνωρίτατα ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων, συνίστατο δὲ ἀρχικῶς εἰς τὴν κήρυξιν ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν ἀπὸ τοῦ συνόλου ἢ μέρους τῶν μεταφορῶν τῆς ἐπιβαλοῦσης τὸν ἀποκλεισμὸν χώρας καὶ εἰς τὴν διὰ παντός τρόπου, ἀκόμη καὶ διὰ πολέμου, ἐπιβολὴν αὐτοῦ. Κλασσικὴν περίπτωσιν ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς διεθνούς ναυτιλίας, ἀποτελοῦν οἱ ὑπὸ τοῦ Κρόμβελ ἐκδοθέντες ἐν ἔτει 1651 ἐν Μ. Βρεταννίᾳ Navigation Laws¹⁴. Καὶ αὐτοὶ οἱ Βρεταννοὶ ὁμολογοῦν ἐνίστε¹⁵, ὅτι ἡ τεραστία ἀνάπτυξις τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ δεκάτου ἐβδόμου αἰῶνος καὶ μετέπειτα, ὠφείλετο εἰς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν καὶ ἐστηρίχθη εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς νόμους τοῦ Κρόμβελ. Ὁ ἰσχυρισμὸς οὗτος, δὲν δύναται νὰ κριθῆ ὡς ἐνέχων ὑπερβολὴν τινα, ἐφ' ὅσον διὰ τῶν νόμων τούτων διεφυλάχθη καὶ διὰ τῶν μετέπειτα πολέμων ἐπεβλήθη ὑπὲρ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας, ἀπόλυτον μονοπώλιον τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, ὄχι μόνον μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς αὐτοκρατορίας, ἀλλ' ἐπίσης μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ λοιποῦ κόσμου, ἐτι δὲ καὶ τοῦ μεταξὺ εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ Μ. Βρεταννίας, ἐφ' ὅσον αἱ χώραι αὗται δὲν διέθετον ναυτιλίαν¹⁶.

Μορφαὶ τῆς διὰ οἰκονομικῶν ἢ ἄλλων προνομίων διακρίσεως σημαίας εἶναι :

αα) Ἡ διαφύλαξις τοῦ συνόλου ἢ μέρους τῶν μετὰ τῆς ἁλλοδαπῆς ἐθνικῶν μεταφορῶν ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Ἐκδήλωσιν τῆς μορφῆς ταύτης διακρίσεως σημαίας, ἀποτελεῖ, ἡ τόσον προσφιλεῖς, εἰς τὰ Νοτιοαμερικανικὰ κυρίως Κράτη, ἀλλὰ καὶ ἄλλας ἐπίσης χώρας,

¹⁴ Τὸ προνόμιον περιελάμβανε τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς, τὰς ἐξ Ἀσίας, Ἀφρικῆς, Ἀμερικῆς εἰσαγωγὰς, τὰς ἐκ τῆς Εὐρώπης μεταφορὰς ἐφ' ὅσον ἡ ἐξαγούσα χώρα δὲν ἠδύνατο νὰ ἐκτρέψῃ αὐτὰς δι' ἰδίαν τῆς πλοίων, τὰς μεταξὺ μητροπόλεως καὶ ἀποικιῶν μεταφορὰς καὶ τὰς ἐξ Ἀγγλίας ἐξαγωγὰς. Κύριος σκοπὸς τῶν ναυτιλιακῶν νόμων τοῦ Κρόμβελ, ἦτο ἡ ὑποτάξις καὶ κατάρρευσις τῆς κυριαρχίας τῶν Ὁλλανδῶν κατὰ θάλασσαν. Τολμηροὶ ναυτικοί, ὡς ἦσαν οἱ Ὁλλανδοί, εἶχον κατορθώσει διὰ τῆς ἱκανότητος καὶ τῆς ἀξιοπιστίας των ὡς ἐμπόρου καὶ μεταφορέου, νὰ γίνουσι οἱ κοινοὶ μεταφορεῖς τῆς Εὐρώπης καὶ οἱ ἀποκλειστικοὶ κύριοι τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς, ἀποκτήσαντες χωρητικότητα διπλασίαν τῆς Βρεταννικῆς καὶ κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν τῆς χωρητικότητος ὅλων τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, μὲ συνολικὸν ἀριθμὸν εἰκοσιν ἐξ χιλιάδων πλοίων.

¹⁵ Βλ. The war and the shipping industry, by E. Ernest Fayle, 1927 σελ. 19

¹⁶ Βλ. καὶ J. Latty ἐνθ. ἄνωτ. σελ. 138.

ὑπὲρ αὐτῆς διαφυλάξεως τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου, ἔστω καὶ μὲ ἠύξημένον μεταφορικόν κόστος.

δ) Προστασία τῶν συναλλαγματικῶν πόρων τῆς χώρας καὶ ἐξαφάλισις τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν αὐτῆς ἢ μείωσις τοῦ ὑπάρχοντος ἐλλείμματος τοῦ ἰσοζυγίου τούτου, διὰ τῆς καταβολῆς τῶν ναύλων εἰς ἐθνικὸν νόμισμα, ἀφοῦ αἱ μεταφοραὶ διεξάγονται δι' ἐθνικῶν πλοίων.

ε) Προστασία τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἀπὸ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων, ἐν περιπτώσει ὑπερπροσφοράς χωρητικότητος, πρὸς ἀποφυγὴν παροπλισμοῦ τῶν ἐθνικῶν πλοίων, ἀπολύσεως τῶν πληρωμάτων κλπ.

Ὡς συνέπεια τῆς εἰς εὐρυτάτην κλίμακα ἀσκήσεως τῆς πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας, εἶναι ἡ ἔντονος διαφοροποίησις τῆς συνθέσεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας καὶ ἡ ταχεῖα αὐξησις τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα τῶν ναυτιλιῶν χωρῶν ἀσκουσῶν συστηματικῶς πολιτικὴν διακρίσεως σημαίας¹⁴.

¹⁴ Συγκριτικὸς πίναξ χωρητικότητος χωρῶν ἀσκουσῶν διάκρισιν σημαίας κατὰ τὰ ἔτη 1939 καὶ 1958.

Χῶραι	Ὅγκος εἰς χιλιάδας κόρους ὀλικῆς χωρητικότητος	
	1939	1958
Ἀργεντινῆ	268	1.029
Αἴγυπτος	128	129
Βραζιλία	542	911
Γιουγκοσλαβία	604	439
Ἰσπανία	913	1.607
Ἰνδία	277	607
Ἰνδουησία	—	119
Κίνα	132	540
Μεξικόν	32	162
Πακιστάν	—	172
Περσὺ	31	108
Πολωνία	109	457
Πορτογαλία	263	552
Ρωσσία	541	2.966
Τουρκία	224	596
Φιλιππῖναι	—	123
Χιλή	162	231
Ἐπὶ παγκοσμίου συνόλου	4.226 6,2% / „	10.748 10% „

¹⁴ Ἡ Ἀμερικανικὴ ἐπιχειρηματικὴ χωρητικότης ὑπολογιζομένη εἰς 12 ἐκ. κ.ο.χ. εἰν ἐλήφθη ὡπ' ὄψιν.

Πηγαί: α) Jean Latty ἐνθ. ὄνωτ. σ. 687.

β) Lloyd's Register of Shipping - Statistical tables.

Μέθοδοι διακρίσεως σημαίας. Ἡ πολιτική διακρίσεως εἰς βάρους τῶν ξένων σημαίων, δύναται νὰ ἀσκηθῆται :

α) Διὰ προνομίων ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Ἡ διὰ προνομίων διακρίσις σημαίας ἐχρησιμοποιήθη ἐνωρίτατα ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων, συνίστατο δὲ ἀρχικῶς εἰς τὴν κήρυξιν ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν ἀπὸ τοῦ συνόλου ἢ μέρους τῶν μεταφορῶν τῆς ἐπιβαλοῦσης τὸν ἀποκλεισμόν χώρας καὶ εἰς τὴν διὰ παντός τρόπου, ἀκόμη καὶ διὰ πολέμου, ἐπιβολὴν αὐτοῦ. Κλασσικὴν περίπτωσιν ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς διεθνούς ναυτιλίας, ἀποτελοῦν οἱ ὑπὸ τοῦ Κρόμβελ ἐκδοθέντες ἐν ἔτει 1651 ἐν Μ. Βρεταννίᾳ Navigation Laws¹⁰. Καὶ αὐτοὶ οἱ Βρεταννοὶ ὁμολογοῦν ἐνίστε¹¹, ὅτι ἡ τεραστία ἀνάπτυξις τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ δεκάτου ἐβδόμου αἰῶνος καὶ μετέπειτα, ὠφείλετο εἰς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν καὶ ἐστηρίχθη εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς νόμους τοῦ Κρόμβελ. Ὁ ἰσχυρισμὸς οὗτος, δὲν δύναται νὰ κριθῆ ὡς ἐνέχων ὑπερβολὴν τινα, ἐφ' ὅσον διὰ τῶν νόμων τούτων διεφυλάχθη καὶ διὰ τῶν μετέπειτα πολέμων ἐπεβλήθη ὑπὲρ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας, ἀπόλυτον μονοπώλιον τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, ὄχι μόνον μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς αὐτοκρατορίας, ἀλλ' ἐπίσης μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ λοιποῦ κόσμου, ἐτι δὲ καὶ τοῦ μεταξὺ εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ Μ. Βρεταννίας, ἐφ' ὅσον αἱ χώραι αὗται δὲν διέθετον ναυτιλίαν¹².

Μορφαὶ τῆς διὰ οἰκονομικῶν ἢ ἄλλων προνομίων διακρίσεως σημαίας εἶναι :

αα) Ἡ διαφύλαξις τοῦ συνόλου ἢ μέρους τῶν μετὰ τῆς ἁλλοδαπῆς ἐθνικῶν μεταφορῶν ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Ἐκδήλωσιν τῆς μορφῆς ταύτης διακρίσεως σημαίας, ἀποτελεῖ, ἢ τόσον προσφιλῆς, εἰς τὰ Νοτιοαμερικανικὰ κυρίως Κράτη, ἀλλὰ καὶ ἄλλας ἐπίσης χώρας,

¹⁰ Τὸ προνόμιον περιελάμβανε τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς, τὰς ἐξ Ἀσίας, Ἀφρικῆς, Ἀμερικῆς εἰσαγωγὰς, τὰς ἐκ τῆς Εὐρώπης μεταφορὰς ἐφ' ὅσον ἡ ἐξάγουσα χώρα δὲν ἠδύνατο νὰ ἐκτρέψῃ αὐτὰς δι' ἰδίων τῆς πλοίων, τὰς μεταξὺ μητροπόλεως καὶ ἀποικῶν μεταφορὰς καὶ τὰς ἐξ Ἀγγλίας ἐξαγωγὰς. Κύριος σκοπὸς τῶν ναυτιλιακῶν νόμων τοῦ Κρόμβελ, ἦτο ἡ ὑπονόμισις καὶ κατάρρευσις τῆς κυριαρχίας τῶν Ὀλλανδῶν κατὰ θάλασσαν. Τολμηροὶ ναυτικοί, ὡς ἦσαν οἱ Ὀλλανδοί, εἶχον κατορθώσει διὰ τῆς ἱκανότητος καὶ τῆς ἀξιοπιστίας των ὡς ἐμπόρων καὶ μεταφορέων, νὰ γίνων οἱ κοινοὶ μεταφορεῖς τῆς Εὐρώπης καὶ οἱ ἀποκλειστικοὶ κύριοι τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς, ἀποκτήσαντες χωρητικότητα διπλασίαν τῆς Βρεταννικῆς καὶ κατὰ πολὺ μεγαλύτεραν τῆς χωρητικότητος ὅλων τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, μὲ συνολικὸν ἀριθμὸν εἰκοσιν ἐξ χιλιάδων πλοίων.

¹¹ Βλ. The war and the shipping industry, by E. Ernest Fayle, 1927 σελ. 19

¹² Βλ. καὶ J. Latty ἐνθ. ἄνωτ. σελ. 138.

άρχη ότι 50%, τουλάχιστον του εξωτερικού εμπορίου αυτών, πρέπει να διαφυλάσσεται υπέρ των πλοίων της ίδιας αυτών σημαίας¹⁸.

αβ) Η διαφύλαξις του δικαιώματος αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών υπέρ των εθνικών πλοίων, αποτελεί, κατά βάσιν, διάκρισιν σημαίας. Έχει, εν τούτοις, αναγνωρισθή διεθνώς και είναι δεδικοιολογημένη, διότι είναι άρρηκτως συνδεδεμένη προς την ασφάλειαν των θαλασσιών συνόρων του Κράτους¹⁹.

Χώραι τινες, εν τούτοις, χαρακτηρίζουν ως άκτοπλοϊκάς τας συγκοινωνίας μεταξύ αυτών και των άποικιών ή κητσεών των. Η Γαλλία λ.χ. χαρακτηρίζει ως άκτοπλοϊαν τας μετά της Β. Αφρικής και άλλων έδαφών της Γαλλικής Ένώσεως συγκοινωνίας και μεταφοράς, αι δέ Ήν. Πολιτεΐαι χαρακτηρίζουν όμοίως τας μετά της νήσου Χαβάη μεταφοράς και συγκοινωνίας. Όρθως οι Βρεταννοί παρατηρούν, ότι εάν ή χώρα των ήκολούθει τά παραδείγματα ταύτα, θά ήδύνατο να χαρακτηρίση ως άκτοπλοϊκάς τας μεταφοράς προς Αυστραλίαν ή Νέαν Ζηλανδίαν²⁰.

αγ) Η παροχή υπέρ των εθνικών πλοίων, άπαλλαγών από των λιμενικών, φαρικών, ύγειονομικών ή άλλων τελών· ό καθορισμός δι'

¹⁸ Αι Ήν. Πολιτεΐαι είναι ή χώρα, ή τό πρώτον καθιρώσασα την άρχην ταύτην, άλλ' υπό συνθήκας και προϋποθέσεις, αίτινες δύνανται να θεωρηθούν ως καθιστώσαι αύτην δεδικοιολογημένην. Καθώρισαν ότι άπασαι αι φορτώσεις, αι άμέσως ή έμμέσως παρ' αυτών χρηματοδοτούμεναι, θέον, όπως, κατά ποσοστόν 50%, τουλάχιστον, μεταφέρωνται δι' Αμερικανικών πλοίων.

Προκειμένου περί φορτώσεων επί έλευθέρων φορτηγών πλοίων, έξ Ήν. Πολιτειών τό μέτρον συνδυάζεται προς εφαρμογήν σταθερών ναύλων, τά έπίπεδα των οποίων έχουν προσδιορισθή κατά τρόπον ανταποκρινόμενον προς τό ύψηλόν κόστος διαχειρίσεως των υπό Αμερικανικήν σημαίαν πλοίων. Έξασφαλίζονται ούτω προϋποθέσεις επιτρέπουσαι την ύπαρξιν έλευθέρου φορτηγαύ ναυτιλιας υπό την σημαίαν των Ήν. Πολιτειών, ήτις άλλως, θά ήτο άδύνατος άνευ άμέσου έπιχορηγήσεως αύτης υπό της Κυβερνήσεως.

Τό σύστημα τούτο, προκαλεί σφοδράν την αντίθεσιν των Εύρωπαϊκών ναυτικών χωρών, σύν τοις άλλοις διότι έγινε άντικείμενον μάλιστα εκ μέρους πλείστων άλλων χωρών, χωρίς να συντρέχουν, μάλιστα, ως προς αύτάς, τά ήθικά έρείσματα τά ύφιστάμενα εις την περίπτωσιν των Ήν. Πολιτειών.

¹⁹ Αντιλαμβάνεται τις, εύχερώς, πόσον επικίνδυνος θά ήτο, διά χώραν ως λ.χ. ή Έλλάς, ή εκμετάλλευσις των έσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών και μεταφορών της, υπό πλοίων άλλοδαπής σημαίας — πιθανώς ούχι φιλικής χώρας — και πόσον άδυνάτ, δυναμένη να προκαλέση εξάρθρωσιν της οικονομικής ζωής της χώρας, θά ήτο ή τυχόν άποχώρησις, εις οιοδήποτε χρόνον, των ξένων πλοίων, δι' οιοδήποτε αίτίαν.

²⁰ British Chamber of Shipping, Annual Report - 1955.

αυτά μειωμένων τιμολογίων φορτοεκφορτώσεως ἢ ἀπαλλαγῆ ἀπό δασμῶν τῶν ἐμπορευμάτων τῶν κομιζομένων δι' ἔθνικῶν πλοίων ἢ ἀντιστρόφως ἢ ἐπιβολῆ ἠύξημένων δασμῶν ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν κομιζομένων διὰ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἢ προτίμησις τῶν ἔθνικῶν πλοίων εἰς τὸν καθορισμὸν σειρᾶς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως αὐτῶν ἢ εἰσόδου εἰς δεξαμενάς πρὸς καθορισμὸν ἢ ἐπισκευὴν κλπ.²²

αδ) Ἡ μὴ χορήγησις συναλλάγματος πρὸς καταβολὴν ναύλων διὰ χρησιμοποίησιν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας²³ ἢ ἡ διαφοροποίησις τῆς ἰσοτιμίας τῶν ξένων νομισμάτων, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἔθνικόν ὅταν πρόκειται περὶ ἔθνικῶν πλοίων καὶ ὑπὲρ αὐτῶν.

αε) Ἡ παραχώρησις εὐθηνωτέρων κομίστρων σιδηροδρομικῶν εἰς φορτία κομιζόμενα εἰς τοὺς λιμένας δι' ἔθνικῶν πλοίων.

β) Διὰ διμερῶν συμφωνιῶν μεταξὺ Κυβερνήσεων περιλαμβανουσῶν ρήτρας περὶ ἀποκλεισμοῦ τῶν ναυτιλιῶν τρίτων χωρῶν ἀπὸ τὰς μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων χωρῶν μεταφοράς, ἢ τοῦλάχιστον ρήτρας προβλεπούσας τὴν κατὰ προτίμησιν χρησιμοποίησιν τῶν πλοίων τῶν συμβαλλομένων χωρῶν εἰς τὰς μεταξὺ αὐτῶν μεταφοράς²⁴.

Οἰκονομικαὶ συνέπειαι διακρίσεως σημαίας. Ἡ ἄσκησις πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας εἶναι ἐπιζημία ὄχι μόνον διὰ τὰς χώρας εἰς βάρος τῶν ὁποίων ἀσκεῖται αὕτη. Εὐλόγως, ὑποστηρίζεται, ὅτι ζημιοῦνται, ὡσαύτως, αἱ χώραι αἱ ἀσκοῦσαι αὐτήν. Οὕτω :

α) Ἐάν αἱ ναυτιλιακαὶ χώραι²⁵ δὲν θά δύνανται νὰ πωλοῦν τὰς

²² Ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἄρσιν τῶν πάσης φύσεως διακρίσεων εἰς βάρος τῶν πλοίων τῆς διεθνούς ναυτιλίας εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, ἡ Διεθνὴς Σύμβασις 1923 «περὶ τοῦ διεθνούς καθεστώτος τῶν θαλασσίων λιμένων» θεσπίζει ἴσην μεταχείρισιν τῶν πλοίων τῶν μετεχουσῶν τῆς Συμβάσεως χωρῶν, πρὸς τὰ ἔθνικὰ πλοία τοῦ Κράτους εἰς ᾧ ἀνήκει ὁ λιμὴν, καταργουμένης πάσης διακρίσεως. Τῆς συμβάσεως ταύτης μετέχουσιν αἱ Αὐστραλία, Αὐστρία, Βέλγιον, Γαλλία, Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Δανία, Ἑλλάς, Ἑλβετία, Ἑσθονία, Ἰαπωνία, Ἰνδία, Ἰράκ, Ἰταλία, Μεξικόν, Μεγ. Βρετανία, Νέα Ζηλανδία, Ὀλλανδία, Οὐγγαρία, Σιάμ, Σουηδία, Τσεχοσλαβία.

²³ Συμφώνως πρὸς στοιχεῖα συγκειρωθέντα παρὰ τῷ Ὀργανισμῷ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, δέκα ἐξ ἐν ὄλων χωρῶν ἀσκοῦν διάκρισιν σημαίας διὰ τῆς μεθόδου ταύτης ὡς καὶ διὰ καθιέρωσης μειωμένων λιμενικῶν τελῶν ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν πλοίων.

²⁴ Ὁ Ὀργανισμὸς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ὑπολογίζει εἰς πενήκοντα μίαν τὰς κατὰ τὰ τελευταία ἔτη συναφθείσας καὶ ἤδη ἰσχυρούσας τοιαύτας συμφωνίας, χαρακτηριστικῶν δὲ εἶναι ὅτι εἰς δεκάδα περίπου ἐξ αὐτῶν μετέχουν καὶ χώραι-μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ, εἰς τῶν σκοπῶν τοῦ ὁποίου, εἶναι ἡ πλήρης ἀπελευθέρωσις τῶν ἐμπορικῶν ἐν γένει συναλλαγῶν !

²⁵ Τὸ χειρότερον εἶναι ὅτι τὰς συνέπειας τοῦ ἔθνικισμοῦ τούτου εἰς τὴν ναυτιλίαν

ύπηρεσίας τῆς ναυτιλίας των ἐλευθέρως, πρώτη συνέπεια θὰ εἶναι ὁ περιορισμὸς τῶν ἐσόδων των εἰς ξένον συνάλλαγμα, ἄρα ἡ μείωσις τῆς ἱκανότητός των πρὸς διενέργειαν ἀγορῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἡ ἐξέλιξις δὲ αὕτη εἶναι εἰς βάρος τῶν παραγωγικῶν, γεωργικῶν προϊόντων καὶ πρώτων ὑλῶν, χωρῶν, αἵτινες εἶναι καὶ αἱ κυρίως ἀσκοῦσαι διάκρισιν σημαίας χῶραι**.

β) Διὰ τῆς μὴ χρησιμοποίησεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ εὐθηνότερου καὶ καταλληλοτέρου πλοίου, αὐξάνεται τὸ μεταφορικόν κόστος, τῶν ἀγαθῶν τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς ἀσκοῦσας διάκρισιν σημαίας χῶρας ἐπὶ ζημίᾳ τῆς καταναλώσεως ἢ τῶν ἐξαγομένων ἀπὸ αὐτὰς φορτίων, ὅπερ σημαίνει μείωσιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος τῶν πρὸς ἐξαγωγήν προϊόντων εἰς τὰς ξένας ἀγοράς.

γ) Διὰ τῆς γενικεύσεως τῆς ἐφαρμογῆς μεθόδων διακρίσεως σημαίας, ὄχι μόνον καταβάλλονται ὑψηλότεροι ναῦλοι, ἀλλὰ καὶ διενεργοῦνται αἱ μεταφοραὶ ἐπὶ ἀντιοικονομικῆς καὶ μὴ ὀρθολογικῆς βάσεως (λ. χ. μεγάλαι διαδρομαὶ τῶν πλοίων κενῶν), πάντα ταῦτα δὲ σημαίνουν ἐπιβάρυνσιν τοῦ διεθνoῦς καταναλωτικοῦ κοινοῦ, μείωσιν τῆς ἀγοραστικῆς του ἱκανότητος, ἄρα παρεμπόδισιν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου ὄλων τῶν λαῶν.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἶναι ἐκ τῆς φύσεώς της τόσοσ περιπλοκος, ὥστε καὶ ὅταν ἀκόμη εὐρίσκεται εἰς χεῖρας εἰδικευμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐλευθέρως διαχειριζομένων αὐτήν, ἀρκετὰ καὶ δυσχερῆ προβλήματα ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ. Ἀντιλαμβάνεται τις, ὅθεν, πόσον δυσχερεστέρα ἀποβαίνει ἡ διαχείρισις αὐτῆς, ὅταν ἔχη νὰ ἀντιμετωπίσῃ, ἀφ' ἑνὸς μὲν ποικιλομόρφους περιορισμοὺς εἰς τὴν ἀπασχόλησίν της, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐπιχειρήσεις ἐργαζομένας οὐχὶ ἐπὶ συνῆ

ὀφίστανται κυρίως ἐκεῖναι ἐκ τῶν ναυτικῶν χωρῶν αἱ ὁποῖαι κέκτηνται χωρητικότητος πολὺ ὑπερτέρας τῆς ἀναγκαίουσῆς πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἔθνικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν των, ὡς ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ἑλλάς, θηλαθὴ χῶραι πτωχαί, ἐπιδιώκουσαι τὴν διὰ τῆς παροχῆς ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν ἐπὶ διεθνoῦς ἐπιπέδου, ἀπόκτησιν τοῦ ἀναγκαίουσῆς, διὰ τὰς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγωγὰς των συναλλάγματος.

** Ὁ ἀνωτέρω ἰσχυρισμὸς ἀποτελεῖ ἐν τῶν κυριωτέρων ἐπιχειρημάτων τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν κατὰ τὴν ἀσκήσιν πιέσεως ἐπὶ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν πρὸς ἀναθεώρησιν τῆς πολιτικῆς των περὶ διαφυλάξεως τοῦ 50%, τουλάχιστον τῶν παρ' αὐτῶν χρηματοδοτούμενων φορτίσεων ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων. Αἱ Εὐρωπαϊκαὶ χῶραι ὑποστηρίζουν προσθέτως, ὅτι τὸ Ἀμερικανικὸν παράδειγμα, ἔχει ὀλεθρίας συνεπείας, διότι βαθμιαίως ἐπαρρῶνει ἄλλας χῶρας, λαμβανούσας τὴν Ἀμερικανικὴν βοήθειαν, νὰ διεκδικοῦν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας των τὸ ὑπόλοιπον 50%,, ἀποκλειομένης οὕτω τῆς συμμετοχῆς τῶν ναυτιλιῶν τρίτων χωρῶν εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας.

θων ἐμπορικῶν βάσεων, ἀλλὰ πρὸς ἐξυπηρέτησιν γενικωτέρων πολιτικοοικονομικῶν συμφερόντων, μὲ τὰς ζημίας τῶν πλοίων εἰς βάρος κρατικοῦ τινος προϋπολογισμοῦ.

Οἰαδήποτε, συνεπῶς, ἐπιχειρήματα καὶ ἐὰν δύνανται νὰ προβληθῶσιν ὑπὲρ τοῦ οἰκονομικοῦ ἐθνικισμοῦ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐσωτερικῆς εἰς δεδομένην χώραν ἐφαρμογῆς του καὶ τῶν ἐπὶ τῆς χώρας ταύτης ἀποτελεσμάτων του, παραμένει ἐκτὸς ἀμφιβολίας ὅτι, διὰ τὴν διεθνή οἰκονομίαν καὶ ναυτιλίαν, ἀποβαίνει οὗτος πάντοτε ἐπιζήμιος. Εἶναι, ὡς ἐκ τούτου, εὐλογον, ὅτι τὰ ναυτικά, ἐμπορικά ἐπιμελητήρια, ἐθνικά τε καὶ διεθνή καὶ ὅλαι αἱ ἐπαγγελματικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις, ἐπιμόνωσ ἀγωνίζονται ὑπὲρ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἐλευθερίας τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν, ἄνευ ἐν τούτοις σημαντικοῦ ἀποτελέσματος, ἀφοῦ ἡ φορὰ τῶν πραγμάτων καθιστᾷ, ὁσημέραι, τὴν κατάστασιν δυσχερεστέραν.

4. Κρατικὴ μέριμνα ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας.—Ἡ πολλαπλὴ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα ὅτι αἱ τύχαι αὐτῆς, ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἐντόνου ἐνδιαφέροντος ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων τῶν καθ' ἕκαστα χωρῶν, ἐκδηλουμένου διὰ τῆς ἀσκήσεως συγκεκριμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς²¹, ἥτις δεόν νὰ ἀποβλέπη εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν καὶ προστασίαν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, χωρὶς νὰ χρησιμοποιοῖ μέσα καὶ μεθόδους συνιστώσας διάκρισιν σημαίας.

Τὰ μέτρα τὰ δυνάμενα νὰ χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, δύνανται νὰ καταταγοῦν εἰς :

- α) Μέτρα οἰκονομικῆς ἀρωγῆς.
- β) Δημοσιονομικὰ μέτρα.
- γ) Διοικητικὰ μέτρα.

Ἡ χρησιμοποίησις τῶν οἰκονομικῶν, δημοσιονομικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων δὲν εἶναι ὁμοιόμορφος εἰς ὅλας τὰς χώρας, οὐδέ δύνανται νὰ προσδιορισθῶσι περιοριστικῶς τὰ δυνάμενα νὰ ληφθῶσι μέτρα. Τὸ Κράτος ἐν τῇ διαμορφώσει τῆς πολιτικῆς του, λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τοὺς παράγοντας ἐκείνους οἱ ὅποιοι συνθέτουν τὴν συνολικὴν εἰκόνα τῆς ὀργανώσεως τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ ἀναλόγως τῶν ὑφισταμένων γενικῶν ἐν τῇ χώρᾳ καὶ εἰδικῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ συνθηκῶν, χρησιμοποιοῖ τὰς μεθόδους αἱ ὅποιοι προσφέρονται ὡς αἱ πλέον κατάλληλοι πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ καλλιτέρου ἀποτελέσματος, ἔναντι τῶν μικροτέρων θυσιῶν καὶ ἐνεργειῶν.

²¹ Βλ. σχετικῶς Δ. Καλιτσουιάκη ἐνθ. ἀνωτ. σ. 626 ἐπ.

Κατωτέρω, αναλύονται αί διάφοροι μορφαί υπό τας όποίος συνήθως έκδηλοῦται ή κρατική προστασία καί πολιτική.

α) Οίκονομική άρωγή. Ἡ δι' οίκονομικής άρωγής προστασία τής έθνικής ναυτιλίας, ήρξατο χρησιμοποιουμένη σὺν τή έξελίξει τοῦ διεθνούς άνταγωνισμοῦ εἰς τās διεθνείς θαλασσίας μεταφοράς, μετά τήν υιοθέτησιν τών άρχών τής έλευθερίας τοῦ έμπορίου καί τών μεταφορών, άντί μέτρων συνιστώντων διάκρισιν σημαίας. Εἰς άντιπαθμισμα, τούτέστιν, τών υπό τής έθνικής ναυτιλίας προσφερομένων εἰς τό έθνικόν σύνολον ύπηρεσιών, ύφίσταται τοῦτο ώρισμένης άμέσουσ ή έμμέσουσ οίκονομικός έπιβαρύνσεις, πρὸς παραχώρησιν άντιστοίχου ένισχύσεωσ πρὸς τήν έθνικήν ναυτιλίαν, επί σκοπῷ ίσχυροποιήσεωσ τής θέσεωσ τής, εἰς τόν διεθνή στίβον τών θαλασσιών μεταφορών.

Ἡ οίκονομική άρωγή δύναται νά εἶναι είτε άμεσος είτε έμμεσος.

Ἄμεσος οίκονομική άρωγή. Ταύτην συνιστοῦν αἱ πάσης μορφής έπιχορηγήσεις καί μισθώματα, διακρινόμεναι εἰς :

1) Ἐπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεωσ. Παραχώροῦνται πρὸς ένίσχυσιν τής έκμεταλλεύσεωσ τοῦ πλοίου καί υποβιβασμόν τοῦ κόστους αὐτής. Αὐξάνεται οὕτω ή άνταγωνιστική ίκανότησ τοῦ λαμβάνοντος τήν έπιχορήγησιν πλοίου. Ἐτι δέ πλέον, εἰς πολλάσ περιπτώσεις καλύπτονται έλλείμματα τής διαχειρίσεωσ αὐτοῦ. Αἱ έπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεωσ καταβάλλονται, κυρίως, εἰς τὰ πλοία τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, έπιβατηγῶν καί φορτηγῶν. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, έπιχορηγήθη—έν τούτοις—καί ή Βρεταννική έλευθέρα φορτηγός ναυτιλία, μεταπολεμικῶσ δέ κατ' έπανάληψιν ήχθη ένώπιον τοῦ Ἄμερικανικοῦ Congress ή τής διοικήσεωσ τής Ἄμερικανικής ναυτιλίας παρόμοιον αίτημα τών πλοιοκτητῶν τών Ἄμερικανικῶν Τραπρς.

Χῶραι τών όποίων ή ναυτιλία έργάζεται—συνεπεία ποικίλων αίτίων, συνδεομένων κυρίως, πρὸς τήν οίκονομικήν συγκρότησιν αὐτῶν, τās συνθήκασ άπασχολήσεωσ τών εργαζομένων εἰς τήν ξηράν, τό έπίπέδον άκριβείας τής ζωής, τό βιοτικόν έπίπέδον τοῦ πληθυσμοῦ των κλπ.—υπό δρους δυσμενεστέροισ τοῦ μέσου διεθνούς έπίπέδου, δέν δύναται νά έπιτύχουν τήν διατήρησιν τής έθνικής αὐτῶν ναυτιλίας ή μόνον έφ' όσον ήθελον έλθῃ, δι' έπιχορηγήσεων, άρωγοί πρὸς αὐτήν, εἰς τόσην έκτασιν οἷα εἶναι άπαραίτητος πρὸς άποκατάστασιν ίσορροπίας μεταξύ τών ὄρων διαχειρίσεωσ τής έθνικής ναυτιλίας άφ'

ένος και της διεθνούς τοιαύτης άφ' έτέρου ²¹.

2) Έπιχορηγήσεις προς έξασφάλισιν τακτικής διανομής μερίσματος προς ένθάρρυνσιν επενδύσεως κεφαλαίων εις την ναυτιλιακήν επιχείρησιν. Το σύστημα τούτο εφαρμόζεται κυρίως εις χώρας εις

²¹ Επί κεφαλής των ναυτιλιών των άπολαμβάνουσών επιχορηγήσεων προς ένισχυσιν της έκμεταλλεύσεώς των, εύρίσκεται ή των Ην. Πολιτειών της Αμερικής. Το κόστος ναυπηγήσεως και εκμεταλλεύσεως του Αμερικανικού πλοίου, είναι τόσον ύψηλόν συγκριόμενον προς τό των εύρωπαϊκών πλοίων, ώστε ή διατήρησις της Αμερικανικής ναυτιλίας εις χωρητικότητά και συγκρότησιν ικανών ν' ανταποκριθούσιν προς τάς στρατηγικάς, ίδία, ανάγκας της χώρας και τόν μεταπολεμικός άναληφθέντα παρ' αυτής ήγετικόν ρόλον εις τάς παγκοσμίους ύποθέσεις, είναι άπολύτως συνυφασμένη προς την καταβολήν επιχορηγήσεων. Η Αμερικανική πολιτική ύποστηρίξεως της ναυτιλίας στηρίζεται κατά βάση εις τόν Merchant Shipping Act (Public Law 835) 1936— περί ου έγένετο ήδη λόγος—ώς ούτος συμπληρώθη μεταγενεστέρως και προβλέπει κυρίως:

α) Έπιχορηγήσεις εξισώσεως του κόστους ναυπηγήσεως εις τά Αμερικανικά ναυπηγεία, προς τό μέσον κόστος έν τη διεθνεί ναυπηγική βιομηχανία. Αρχικός αι επιχορηγήσεις αύται κατεβάλλοντο, μόνον διά την ναυπήγησιν πλοίων έξυπηρετούτων βρομολογιακάς γραμμάς εκ των υπό της Διοικήσεως Ναυτιλίας έχουσών χαρακτηρισθή ώς «essential». Διά του Merchant Shipping Act (Public Law 586) 1952 ή καταβολή επιχορηγήσεων ναυπηγήσεως πλοίων έπεβεβάθη επίσης εις τά δεξαμενόπλοια, ελεύθερα φορτηγά και γενικώς εις όλα τά ποντοπλοία πλοία.

β) Έπιχορηγήσεις εκμεταλλεύσεως εις δρομολογημένα επί «essential routes» πλοία.

γ) Βραβεία διαλύσεως πλοίων.

δ) Ανάληψιν υπό της Διοικήσεως Ναυτιλίας της δαπάνης της προκαλουμένης, εκ τυχόν ειδικών απαιτήσεων των Αρχών έν σχέσει προς τά χαρακτηριστικά των ναυπηγούμενων πλοίων.

ε) Παραχώρησιν πιστώσεων επί χαμηλώ τόκω προς ναυπήγησιν πλοίων.

στ) Ναυπήγησιν πλοίων υπό του Κράτους, προς εκμίσθωσιν εις βιομηχανικήν επιχείρησιν.

ζ) Παροχήν κρατικής έγγγησεως, διά την παρά τρίτων χορήγησιν δανείων εις ναυτιλιακάς επιχειρήσεις, προς ναυπήγησιν πλοίων.

η) Προσθέτους επιχορηγήσεις, επί σκοπώ έξουδετερώσεως τυχόν επιχορηγήσεων καταβαλλομένων υπό ξένων Κυβερνήσεων εις ανταγωνιζόμενας την Αμερικανικήν ναυτιλιακήν σημαία.

Έπιχορηγήσεις εκμεταλλεύσεως καταβάλλει επίσης ή Γαλλία, δυνάμει Νόμου ίσχύοντος από του 1934, ύπολογιζόμενας κατά κόρον χωρητικότητας και ήμεραν ταξιδίου. Βλ. Jean Latty σ. 160.

Εις την Ιταλίαν, έξ άλλου, τό Κράτος μετέχει των κυριωτέρων επιχειρήσεων τακτικών γραμμών, πέραν δε τούτου καταβάλλει μεγάλας επιχορηγήσεις. Εις τόν προϋπολογισμόν 1959—1960, προβλέπεται ή διάθεσις ποσού 25,9 δισεκατομμυρίων λιρετών δι' επιχορηγήσεις τακτικών δρομολογιακών γραμμών έθνικού ένδιαφέροντος και ποσού 20,8 δισεκατομμυρίων λιρετών δι' επιχορηγήσεις της Ιταλικής ναυπηγικής βιομηχανίας. (Fairplay, τεύχος 19/2/1959).

τάς όποιάς, τό κεφάλαιον, είτε έλλείπει ναυτικής παραδόσεως, είτε έξ οικονομικών αίτιών, είναι έπιφυλακτικόν έναντι τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Δυνατόν, όμως, ή έπιχορήγησης, νά αποβλήτη επίσης, εις τήν ένθαρρυνσιν τοϋ ναυτιλιακοϋ κεφαλαίου πρὸς επένδυσιν εις συγκεκριμένον τομέα δρομολογιακῶν γραμμῶν ή καί εις τισα γραμμήν²². Τό Κράτος διά τής ανάληψεως τής εϋθύνης καταβολής ώρισμένου μερίσματος, καθ' ός περιόδους τά οικονομικά αποτελέσματα τής έπιχειρήσεως δέν έπιτρέπουν, άλλως, τήν διανομήν κερδῶν, έρχεται νά καταστήσῃ άποδοτική τήν τοποθέτησιν κεφαλαίων εις τήν ναυτιλίαν καί νά ένθαρρύνῃ τήν στροφήν αϋτῶν πρὸς τήν θάλασσαν. Άνάλογον αποτέλεσμα έπιτυγχάνεται καί εις τήν περίπτωση δρομολογιακής γραμμῆς, ής τήν έξυπηρέτησιν επιδιώκει τό Κράτος συνεπεία εύρυτέρων έθνικῶν, οικονομικῶν ή πολιτικῶν λόγων.

3) **Έπιχορηγήσεις ταχυδρομικαί ή μισθώματα.** Συνιστοϋν τήν συνηθετέραν μορφήν άμέσου οικονομικής ενισχύσεως τής ναυτιλίας, τήν μάλλον, άλλως τε, δεδικοιολογημένην, έφ' όσον συνδέεται αϋτή μέ τήν ανάληψιν ύποχρεώσεων εκ μέρους τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Καταβάλλεται καί αϋτή εις άτμοπλοϊκάς εταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, βάσει συμβάσεως δι' ής ή ένδιαφερομένη έπιχείρησις, έναντι τής χορηγίας ταϋτης, αναλαμβάνει τήν τακτικήν, επί διάστημα ώρισμένων έτών, έξυπηρέτησιν μίδς ή πλειόνων δρομολογιακῶν γραμμῶν, μέ προκαθωρισμένην συχνότητα δρομολογίων καί διά πλοίων καλυπτόντων τάς όπαιτήσεις τής συμβάσεως, από άπόψεως χωρητικότητας, ταχύτητος καί άλλων χαρακτηριστικῶν, ταϋτα δέ, επί τῆ δικαιολογητικῆ αίτια τής μεταφοράς ταχυδρομείου από τοϋ λιμένος άφετηρίας πρὸς τοϋς ένδιαμέσους λιμένας καί τόν τοϋ προορισμοϋ. Τό ποσόν τής έπιχορηγήσεως προκαθορίζεται έν τῷ συμβολαίῳ καί δέν επηρεάζεται από τά πραγματικά αποτελέσματα τής έπιχειρήσεως, κύριον δέ χαρακτηριστικόν αϋτή έχει, ότι συνδέεται πάντοτε πρὸς ύποχρεώσιν έξυπηρετήσεως γραμμῆς τινος, διά πλοίων καλυ-

²² Τοιαϋτή υπήρξεν ή περίπτωσης τής συμβάσεως, μεταξύ τοϋ Έλληνικοϋ Δημοσίου καί τῶν Άδελφῶν Γουλανδρή «Περὶ έξυπηρετήσεως δι' Έλληνικοϋ άτμοπλοίου τής συγκεκριμένης Έλλάδος - Β. Άμερικής» τής κυρωθείσης διά τοϋ Α.Ν. 1639/1939. Διά τοϋ άρθρ. 13 τής Συμβάσεως, τό Δημοσίον ανέλαβε τήν ύποχρέωσιν καταβολής, διαρκούσης τής δεκαετοϋς — ως προβλεπεται — ισχύος αϋτης, έτησίως έπιχορηγήσεως μόνον έφ' όσον καί καθ' ό μέτρον αϋτή δά ήτο άναγκαία πρὸς εξασφάλισιν καθαροϋ μερίσματος 6%, καί άποσβέσεως 7%. επί τής αξίας κτήσεως τοϋ πλοίου, υπό τήν προϋπόθεσιν ότι ή έπιχορήγησις αϋτή επί ούδενί λόγω ήδύνατο νά υπερβῆ τό ποσόν τῶν Δραχ. 11.700.000 έτησίως.

πτόντων ώρισμένες βασικές απαιτήσεις, ένιστε λίαν σημαντικές και συνεπώς ότι τείνει εις την βελτίωσιν του ποιοτικού επιπέδου του πλω- του ύλικου.

Ένισχυσις παρεχομένη υπό προϋποθέσεις ως αι άνωτέρω διαγρα- φείσαι, δέν δύναται, θεωρητικώς τουλάχιστον, νά χαρακτηρησθί ως έπιχορήγησις. Είναί άποζημιώσις, έναντι των έκ της συμβάσεως πα- ρεχομένων υπό της έπιχειρήσεως ύπηρεσιών. Άποτελεί μίσθωμα κα- ταβαλλόμενον έναντι άνταλλαγμάτων, λίαν ούσιαστικών άπό οικονο- μικής άπόψεως διά την ναυτιλιακήν έπιχείρησιν.

Έν τή πράξει έν τούτοις, τό ύψος των καταβαλλομένων εις τας ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις άποζημιώσεων, έξαρτάται εις πολλάς περι- πτώσεις, ούχι τόσοσ άπό τας άντιστοιχώς άναλαμβανομένας παρ' αυ- των ύποχρεώσεις, όσον άπό την έκτασιν της έπιθυμίας της Κυβερνή- σεως όπως ένισχύση διά λόγους έθνικοπολιτικούς κυρίως—τήν έθني- κήν ναυτιλίαν εις την προσπάθειαν έπικρατήσεώς της εις τας διεθνείς συγκοινωνίας και μεταφοράς. Υπό τό πρόσχημα όθεν, της ταχυδρο- μικής συμβάσεως, καταβάλλονται ούσιαστικώς έπιχορηγήσεις έκμε- ταλλεύσεως²¹.

4) Έπιχορηγήσεις πρός ναυπήγησιν πλοίων. Αυ- ται δύναται νά έχουσι διπλούν τόν σκοπόν. Καταβάλλονται α) εις περιπτώσεις κατά τας όποιαις αι προσφερόμεναι υπό των έθνικών ναυ- πηγείων τιμαί είναι μεγαλύτεραι των προσφερομένων εις την διεθνή άγοράν²², β) εις περιπτώσεις κατά τας όποιαις τό Κράτος έπιθυμεί διά της έπιχορηγήσεως νά ένθαρρύνη την άνανέωσιν της έθνικής χωρη- τικότητος, διά της μειώσεως του πρός έξυπηρέτησιν κεφαλαίου.

Εις την πρώτην έκ των προαναφερθεισών περιπτώσεων, ή έπιχο- ρήγησις άποβλέπει εις ένισχυσιν της έθνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, διά της έξασφαλίσεως εις αύτήν έργασίας ήτις άλλως, λόγω της δια-

²¹ Τό σύστημα των ταχυδρομικών έπιχορηγήσεων ή μισθωμάτων, έξρησιμοποιή- θη εύρύτατα εις πλείστας χώρας, έν αις ή Μ. Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία, Ίταλία, Νορβηγία, Σουηδία, Όλλανδία, Ήν. Πολιτεία κλπ. (Βλ. και Jean Latty, σ. 137 έπ. Έπίσης Δ. Παπαμιχαλοπούλου—σ. 19 έπ.).

²² Έπιχορηγήσεις πρός έξίσωσιν του ναυπηγικού κόστους καταβάλλουσι εις εύρυ- τάτην κλίμακα αι Ήν. Πολιτεία επί τη βάσει του Merchant Shipping Act 1936 (Βλ. άνωτ. σ. 209, ύποσ. 28). Επίσης ή Ίταλία επί τη βάσει άλλεπαλλήλων σχετι- κών κυβερνητικών προγραμμάτων. Εις την Γαλλίαν, εξ άλλου, ή Ισχύς του έν έπι 1951 έκδοθέντος Νόμου περί ένισχύσεως των ναυπηγήσεων παρετάθη μέχρι του 1963, μόλις δι έσχάτως άνεφέρθη ότι ή Γαλλική Κυβέρνησις θά καταβάλη £ 7,7 εκ. έκ του συνολι- κού κόστους ναυπηγήσεως του νέου Υ/κ «Γαλλία», ύπολογιζομένου εις 27,4 εκ. λιρών.

φορὰς κόστους κατασκευῆς, θὰ διέρρει πρὸς τὰ ξένα ναυπηγεία. Ἀποβαίνει ἐν τούτοις αὐτὴ ἐμμέσως, εἰς ὄφελος τῆς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπίσης, διότι διευκολύνει τὴν διὰ ναυπηγήσεως νέων πλοίων, ἀντικατάστασιν τῶν βεβαρυμένα ἐχόντων ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως παλαιῶν τοιούτων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσιν τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ὡς, τὸ μὲν ὑπερτεροῦσης ποιοτικῶς τῶν ἀντιπάλων τῆς, τὸ δὲ παρουσιαζούσης μειωμένα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως. Ἐπιπροσθέτως καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ γεγανός τῆς ἐνίσχυσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, εἶναι εἰς ὄφελος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, δεδομένου ὅτι ἡ ὑπαρξίς ἀνεπτυγμένης ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀποτελεῖ θαυμασίαν βάσιν διὰ τὴν ὑποστήριξιν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως¹¹.

Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἡ ἐπιχορήγησις ἀποβλέπει εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καταβαλλομένη καὶ εἰς ἣν ἐπι περίπτωσιν τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἶναι χαμηλὸν καὶ ἀνάλογον πρὸς τὰ διεθνή ἐπίπεδα.

5) Βραβεῖα λόγῳ διαλύσεως πλοίων. Ὁ σκοπὸς αὐτῶν εἶναι διπλοῦς. Ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς περιορισμὸν τοῦ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἀναγκαίου κεφαλαίου ἀφ' ἑνὸς καὶ τόνωσις τοῦ βαθμοῦ ἀπασχολήσεως τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀφ' ἑτέρου, δοθέντος ὅτι τὰ βραβεῖα καταβάλλονται συνήθως ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ διάλυσις τῶν παλαιῶν καὶ ἡ ναυπήγησις τῶν νέων πλοίων θὰ γίνῃ εἰς τὰ ἐθνικὰ ναυπηγεία.

6) Ἀποζημιώσεις πρὸς κάλυψιν εἰδικῶν κρατικῶν ἀπαιτήσεων κατὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων. Θεωρητικῶς τὰ οὕτω καταβαλλόμενα ποσὰ δὲν συνιστοῦν ἐπιχορηγήσεις, διότι ἀποβλέπουν εἰς τὴν κάλυψιν ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως συνεπείᾳ ἰκανοποιήσεως ἀπαιτήσεων, καθοριζομένων, συνήθως, ὑπὸ τῶν Στρατιωτικῶν Ἐπιτελείων. Ἐν τούτοις, ὁ ἔλεγχος τῆς ἀντιστοιχίας μεταξὺ ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους ναυπηγήσεως ἐκ τῆς ὡς ἀνω αἰτίας καὶ τῆς πρὸς κάλυψιν καταβαλλομένης ἀποζημιώσεως εἶναι ἀνέφικτος, κρατεῖ δὲ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ὡς συμβαίνει εἰς τὰ ταχυδρομικὰ μισθώματα, οὕτω καὶ ἐν προκειμένῳ, τὰ καταβαλλόμενα ὑπὸ τοῦ Κράτους ποσὰ, εἶναι ὑπέρτερα τῆς πραγματικῆς ἐπιβαρύνσεως καὶ συνιστοῦν καθαρὰν ἐπιχορήγησιν, πρὸς περιορισμὸν τοῦ

¹¹ Σημειωτέον προσθέτως, ὅτι πλείστα μεγάλα ναυτιλιακὰ ἐπιχειρήματα εἶναι μέτοχοι ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπομένως ἡ ἐκ τῆς πρὸς ἐξίσωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ἐπιχορηγήσεως ὠφέλεια εἶναι ὡς πρὸς αὐτὰς ἀμεσῶς.

ναυπηγικοῦ κόστους καὶ ἐνίσχουσιν τῆς ἐπιχειρήσεως καταβαλλομένην.

Ἡ ἐπιχειρηματολογία ὑπὲρ καὶ κατὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, ὑπὸ τὴν οἰανδήποτε αὐτῶν μορφήν, εἶναι πλουσία. Τὰ ἐπιχειρήματα εἶναι ἐθνικοπολιτικά καὶ στρατιωτικά ἀφ' ἑνὸς καὶ θεωρητικά ἀφ' ἑτέρου.

Τὰ ἐθνικοπολιτικά καὶ στρατιωτικῆς μορφῆς ἐπιχειρήματα, ἅτινα ἅπαντα ἀποβλέπουν εἰς τὴν δικαίωσιν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ προβολὴν τῆς ἀναγκαιότητος αὐτῶν, ἀνεπέτυχθησαν δεόντως ἐν τοῖς προηγουμένοις.

Ἀπὸ θεωρητικῆς πλευρᾶς, ἡ καταβολὴ ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν, δεόν νὰ ληφθῆ ὡς πολιτικὴ ἀντίστοιχος πρὸς τὴν διὰ τῶν ὕψηλων δασμολογιῶν προστασίαν τῆς ἐγχωρίου βιομηχανίας. Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι καὶ αὕτη κλάδος ἐθνικῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος καὶ δι' ἑκ τῶν σπουδαιότερων, διότι καταλέγεται μεταξύ τῶν βιομηχανιῶν ἐξαγωγῆς, διὰ τῶν ὁποίων ἐξασφαλίζεται τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον χώρας τινός, ἐξωτερικὸν συνάλλαγμα. Ὅπως οἱ προστατευτικοὶ δασμοὶ τείνουν νὰ ἐνισχύσουν τὴν ἐγχωρίαν βιομηχανίαν διὰ τῆς παροχῆς εἰς αὐτὴν εὐνοϊκῶν περιθωρίων ἐκμεταλλεύσεως, συνεπεῖα τῆς διὰ τῶν δασμῶν ἐξισώσεως τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων ἐξωτερικοῦ, οὕτω καὶ αἱ ἐπιχορηγήσεις, μειώνουσαι τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἐνισχύουν τὴν συναγωνιστικὴν αὐτῆς ἰκανότητα. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, τὸ κοινωνικὸν σύνολον ὑφίσταται οἰκονομικὴν τινα ἐπιβάρυνσιν διὰ τῆς καταβολῆς ὕψηλότερων τῶν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τιμῶν εἰς τὴν μὲν, διὰ τῆς καταβολῆς ἠϋξημένων φόρων πρὸς τὸ Κράτος εἰς τὴν δέ, εἰς ὄφελος τῆς οἰκονομικῆς τοῦ Ἔθνους δραστηριότητος, πολλῶ μᾶλλον ἐφ' ὅσον προσφέρονται οὕτω πρόσθετοι δυνατότητες ἀπασχολήσεως τοῦ ἐνεργοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας.

Τὰ κατὰ τοῦ συστήματος τῶν προστατευτικῶν δασμῶν ἐξ ἄλλου, ἐπιχειρήματα, προτείνονται καὶ κατὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐφ' ὅσον δι' αὐτῶν ἐπιδιώκεται ἡ τεχνητὴ καὶ ἀντιοικονομικὴ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας. Ὑποστηρίζεται δηλαδὴ, ὅτι ὑγιῆς οἰκονομία εἶναι μόνον ἡ φυσιολογικῶς ἀναπτυσσομένη καὶ ὅτι ἡ εὐημερία τῶν Ἐθνῶν, δύναται νὰ ἐξασφαλισθῆ μόνον διὰ τῆς ἐλευθέρως ἀνταλλαγῆς τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν μεταξύ αὐτῶν. Προσθέτως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, ὑποστηρίζεται ὅτι, ἡ πολιτικὴ τῆς ἐπιχορηγήσεως ἅπαξ ἀρξαμένη, δὲν δύναται μεταγενεστέρως νὰ διακοπῆ, ἔστω καὶ ἐάν ἡ ναυτιλία σὺν τῷ χρόνῳ ἀνδρωθῆ, ἀναφέρονται δὲ παραδείγματα ἀποδεικνύοντα ὅτι εἰς πολλὰς περιπτώσεις καθιεροῦνται καὶ ἐκτελοῦνται παρὰ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, δρομολόγια ἐκτεταμένα καὶ μὲ πολλὰς προσεγγίσεις, οὐχὶ πρὸς ἐξυπηρέτησιν οὐσιαστικοῦ τινος σκοποῦ οἰκονομικοῦ, πολι-

τικοῦ, ἔθνικοῦ, ἀλλὰ ἀπλῶς καὶ μόνον πρὸς εἰσπραξίν τῆς ἀξιολόγου ἐπιχορηγήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην πρόκειται περὶ σκατάλης τοῦ ἔθνικοῦ πλοῦτου, ἀνευ ὠφελείας τινός τοῦ ἔθνικοῦ συνόλου.

Ἐμμεσος Οἰκονομικὴ ἀρωγὴ δύναται νὰ παρέχῃται:

1) Διὰ τῆς δημιουργίας δυνατοτήτων χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτιλίας ἐπὶ χαμηλῷ τόκῳ καὶ ὑπὸ εὐνοϊκοῦς ἐν γένει ὄρους. Ἡ σύγχρονος ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ, ἔχει ἀνάγκην μεγάλων κεφαλαίων, ὅσονδήποτε δὲ εὐρεῖα καὶ ἐάν εἶναι ἡ οἰκονομικὴ βᾶσις ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται, δὲν εἶναι ποτὲ δυνατόν, νὰ διαθέτῃ αὐτὴ ὅλον τὸν ὄγκον τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἐπιθυμητὴν ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητός τῆς κεφαλαίων. Ἄν μὴ εἶχεν ἀναπτυχθῇ ἡ ναυτικὴ πίστις εἰς ὃ σημεῖον εὐρίσκεται αὐτὴ σήμερον, ἡ διεθνὴς ναυτιλία δὲν θὰ εἶχεν, ἀσφαλῶς, φθῶσει εἰς τὸν ἐπιτευχθέντα βαθμὸν ἀναπτύξεως¹¹. Ἡ ὑπαρξίς ἐπομένως, εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, πιστωτικῆς ἀγορᾶς, δυναμένης νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ὑπὸ εὐνοϊκοῦς γενικῶς ὄρους, ἀποτελεῖ παράγοντα πρωταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς. Ὡς ἐκ τούτου, τὸ Κράτος, ἐν τῇ ἐνασκήσει τῆς προστατευτικῆς διὰ τὴν ναυτιλίαν πολιτικῆς του, προσπαθεῖ νὰ ἐξασφαλίσῃ ὑπὲρ αὐτῆς τὴν βασικὴν ταύτην προϋπόθεσιν τῆς ἀναπτύξεώς τῆς¹², ἐπιτυγχάνει δὲ τοῦτο α) διὰ παροχῆς εἰς τὴν ναυτιλίαν μακροχρονίων δανείων ἐπὶ χαμηλῷ τόκῳ ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταμείου¹³, β) διὰ τῆς προ-

¹¹ Κατὰ τὸ 1958 ἐναυπηγήθησαν πλοῖα 9.269.983 tons gross ἐκ τῶν ὁποίων 52% εἶναι δεξαμενόπλοια. Ἐάν ἴστω εἰς £ 130 ὑπολογισθῇ τὸ κατὰ κῶρον ὀλικῆς χωρητικότητος ναυπηγικὸν κόστος, ἡ συνολικὴ ἀξία τῆς ναυπηγηθείσης χωρητικότητος ὑπερβαίνει τὸ ποσὸν τοῦ 1,2 δισεκατομμυρίου λιρῶν, ὅπερ εἶναι ἀδύνατον νὰ ὑποθέσῃ τις ὅτι θὰ ἠδύνατο νὰ διαθέσῃ ἡ διεθνὴς ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐξ ἰδίων καὶ δὴ ἐν περιόδῳ, πρὸ πολλοῦ ἀρξασμένης καὶ σοβαρᾶς κρίσεως εἰς τὰς ἔργασίας τῆς. (Στοιχεῖα ναυπηγήσεων Lloyd's Register of Shipping - Τιμὴ ναυπηγήσεως ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, Fairplay No 3940/8.1.59).

¹² Ὅλαι σχεδὸν αἱ ναυτικαὶ χῶραι εὐρέως χρηματοδοτοῦν τὴν ναυτιλίαν των. Ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλία, ἡ Σουηδία, ἡ Μ. Βρετανία, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Νορβηγία ἔχουν ἀνεπτυγμένην πιστωτικὴν ἀγορὰν καὶ εἰς μεγάλην κλίμακα ἐχρησιμοποίησαν τὴν ἐγγυήσιν δανείων ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. (Βλ. Jean Laffy σ. 159 ἐπ., Svendsen σ. 401 ἐπ. κ.ά.).

¹³ Τὸ Βρετανικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, ὑποστηρίζει, ὅτι ἡ Γερμανικὴ Κυβέρνησις, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐχρηματοδότησε τὴν ναυτιλίαν μὲ ἀτοκὰ δάνεια, συνολικοῦ ὕψους ἄνωγτόρο τῶν 100 ἐκ. λιρῶν καὶ ὅτι ἡ Ἰαπωνία δχι μόνον χρηματοδοτεῖ τὰ προγράμματα ἀνασυγκροτήσεως τῆς ναυτιλίας τῆς, ἀλλὰ καταβάλλει ἐπιχορηγήσεις ναυπηγήσεως, ἐπὶ πλείον δὲ ἐγγυᾶται τὴν ἐπὶ 11 ἔτη κάλυψιν τῶν τυχόν ἐλλειμμάτων (British Chamber of Shipping - Annual Report, 1958).

κοδοτήσεως κρατικῶν ἢ ἡμικρατικῶν ὀργανισμῶν, σκοπὸν ἔχόντων τὴν ὑπὸ ἀναλόγους ὄρους πιστοδότησιν τῆς ναυτιλίας, γ) διὰ τῆς παροχῆς τῆς ἐγγυήσεως πρὸς ἔθνικοὺς τραπεζιτικούς καὶ γενικῶς πιστωτικούς ὀργανισμοὺς ἢ τοιοῦτους τῆς ἀλλοδαπῆς, ὑπὲρ ἔθνικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπὶ σκοπῷ διευκολύνσεως τῆς πιστοδοτήσεως αὐτῶν.

Δάνεια εἰς πλείστας περιπτώσεις παρέχουν καὶ οἱ ναυπηγικοὶ αἰ-κοὶ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν παροχῆς ἐπαρκῶν ἐγγυήσεων καὶ ἀσφαλείας, τόσον ὑπὸ τῶν δανειζομένων ἐπιχειρήσεων ὅσον καὶ ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῆς χώρας, ἥς τὴν σημαίαν τὰ πλοῖα θὰ φέρωσιν. Σοβαρόν, ὅθεν, ρόλον ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως διαδραματίζει, ἡ ἀρτιότης τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ ἐν γένει τὰ πλοῖον καὶ τὴν διαχείρισιν τῶν ὑποθέσεων του, ἰδίᾳ ὁμῶς τὴν δυνατότητα ὑποθηκεύσεως τοῦ πλοίου κατὰ τρόπον ἀσφαλίζοντα πλήρως τὰ συμφέροντα τοῦ δανειστοῦ. Ἡ πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν ἄνω προϋποθέσεων φροντίς τοῦ Κράτους συνιστᾷ σοβαρὰν βοήθειαν πρὸς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

2) Διὰ καταβολῆς παρὰ τῶν ἔθνικῶν πλοίων μειωμένων φαρικῶν, ὑγειονομικῶν, ἀγκυροβολίας κλπ. τελῶν. Τὸ μέτρον ἐφαρμόζεται κατὰ τρόπον μὴ συνιστῶντα διάκρισιν σημαίας, μολονότι τείνει εἰς τὴν προστασίαν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Οὕτω, νομοθεσίαι τινες, καθορίζουν μειωμένα φαρικά κλπ. τέλη, ὑπὲρ τῶν πλοίων ἀδιακρίτως σημαίας, τὰ ὁποῖα καλύπτουν ὠρισμένους προϋποθέσεις, ἢ φύσιν ὁμῶς τῶν ὁποίων εἶναι τοιαύτη — λ.χ. ὠρισμένος ἀριθμὸς κατάπλων κατ' ἔτος εἰς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας — ὥστε ἐν τῇ πράξει ὑπὸ μόνον τῶν Ἐθνικῶν πλοίων καλύπτονται αὐταί.

Εἰς περιπτώσεις ἄλλων χωρῶν, τῶν μειωμένων φαρικῶν καὶ λοιπῶν τελῶν, ἀπολαμβάνουν ὄχι μόνον τὰ ἐθνικὰ πλοῖα, ἀλλ' ἐπίσης καὶ πλοῖα ξένων χωρῶν, ἅτινα δυνάμει εἰδικῶν συμφωνιῶν μετὰ τῶν χωρῶν αὐτῶν ἔχουν ἐξομοιωθῆ, ἐπ' ὁμοιότητι πρὸς τὰ ἐθνικὰ*.

3) Διὰ διμερῶν συμβάσεων, συμφωνιῶν κλπ. Ἀποτελεῖ πρακτικὴν εὐρύτητα διαδεδομένην ἢ ἐπιδιώξιν τῆς προστασίας τῶν ἔθνικῶν πλοίων εἰς τοὺς ξένους λιμένας διὰ τῆς συνάψεως :

3α) Συμβάσεων ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας.

3β) Συμφωνιῶν ἐμπορικῶν, περιλαμβανουσῶν παραχώρησιν τῆς

* Ἡ ἰδία μεταχείρισις διαφυλάσσεται — ὡς ἐλέγη — καὶ εἰς τὰ πλοῖα χωρῶν μετεχουσῶν τῆς Δ.Σ. ἐπερὶ τοῦ διεθνοῦς καθεστώτος τῶν θαλασσίων λιμένων.

ρήτρας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν συμβαλλομένων δύο χωρῶν,

3γ) Συμφωνιῶν πληρωμῶν καθοριζουσῶν διακανονισμόν τῶν ναύλων μέσῳ συμψηφιστικῶν λογαριασμῶν.

3β) Συμφωνιῶν περὶ ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας τῶν κερδῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Αἱ συμφωνίαι αὗται τείνουν νὰ ἀπαλλάξουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἀπὸ τοῦ ἐνδεχομένου καταβολῆς φόρου δις ἐπὶ τῶν κερδῶν ἑνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ταξειδίου²¹. Εἰς ἅς περιπτώσεις ἡ φορολογικὴ νομοθεσία τῶν διαφόρων χωρῶν προβλέπει ἔκπτωσιν τοῦ ὅπὸ τῶν ἐθνικῶν πλοίων καταβαλλομένου εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν φόρου, ἀπὸ τὸν φόρον εἰσοδήματος τὸν πρὸς αὐτὰς καταβαλλόμενον, αἱ φορολογικαὶ συμφωνίαι ἀποβλέπουν εἰς προστασίαν τῶν δημοσιονομικῶν συμφερόντων τῶν συμβαλλομένων χωρῶν.

3ε) Προξενικῶν συνθηκῶν καὶ συμβάσεων ἐγκαταστάσεως, εἰς ἅς ἐντάσσονται διατάξεις ἀποσκοποῦσαι εἰς τὴν ἐξασφάλισιν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας, παρὰ τῆ ἀντισυμβαλλομένη χώρα, μεταχειρίσεως ἴσης πρὸς τὴν ἐπιφυλασσομένην εἰς τὰ ἐθνικά της πλοία.

Γενικὴν ἐπίδωξιν τῶν διμερῶν συμφωνιῶν καὶ συμβάσεων ἀποτελεῖ ἡ διευκόλυνσις τῆς δραστηριότητος τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας εἰς τὰ χωρικά ὕδατα καὶ τοὺς λιμένας τῆς ἀντισυμβαλλομένης χώρας καὶ ἡ προστασία αὐτῆς ἀπὸ τοῦ ἐνδεχομένου ἐπιβαρύνσεως τῆς δι' ἠϋζημένων φαικῶν καὶ λοιπῶν λιμενικῶν τελῶν ἢ δυσμενοῦς μεταχειρίσεως, ἀποκλειομένης πάντοτε τῆς ἐντάξεως εἰς τὰς διμερεῖς ταύτας συμφωνίας καὶ συμβάσεις, ὅρων συνιστῶντων διάκρισιν εἰς βάρος τῶν ἄλλων σημειῶν.

4) Δι' ἀπαλλαγῆς ἀπὸ οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων, ὑπὲρ τρίτων ἐν γένει ἢ ἀπὸ τελῶν χαρτοσήμου.

β) Δημοσιονομικὰ μέτρα. Ὁμοῦ μετὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, τὰ δημοσιονομικῆς μορφῆς μέτρα, ἀποτελοῦν τὰς κυριωτέρας ἐκδηλώσεις προστατευτικῆς πολιτικῆς ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας ἐκ μέρους τοῦ Κράτους. Ὡς κυριώτερα τῶν δημοσιονομικῶν μέτρων δύνανται νὰ θεωρηθοῦν τὰ ἑξῆς:

²¹ Αἱ πλείους τῶν ἐξαγωγικῶν χωρῶν, ἰδίᾳ ὁμοειδῶν φορτίων, ἐπιβάλλουν φορολογίαν καὶ δι' ἐπὶ τῶν ἀκαθορίστων ναύλων πλοίων φορτωνόντων εἰς τοὺς λιμένας των. Οὕτω αἱ κάτωθι, μεταξύ ἄλλων, χώραι ἐπιβάλλουν τοιαύτην φορολογίαν. Ἡ Καΐβα 6.35^ο/₁₀₀, ἡ Δομινικανὴ Δημοκρατία 6 ἕως 20^ο/₁₀₀, ἡ Ἐθνικιστικὴ Κίνα 6.5^ο/₁₀₀, τὸ Ἰράκ 7.5 - 15^ο/₁₀₀, ἡ Ἰνδία 10^ο/₁₀₀, ἡ Βραζιλία 9^ο/₁₀₀, ἡ Αὐστραλία 5^ο/₁₀₀, ἡ Ν. Ζηλανδία 10^ο/₁₀₀, ἡ Ἀργεντινὴ 7.5^ο/₁₀₀ κ.ά.

1) Εύνοϊκή φορολογική μεταχείρισις τῆς ναυτιλίας. Ἐκδηλοῦται εἴτε διὰ καθιερώσεως ἐλαφρῶν φορολογικῶν συντελεστῶν, εἴτε δι' ἀναγνωρίσεως σοβαρῶν ἐκτάκτων ἀπορβέσεων ἐπὶ τῶν κερδῶν ὑπὸ διαφόρους μορφάς καὶ διὰ διαφόρους αἰτίας²⁵.

Κυβερνήσεις ἀδυνατοῦσαι νὰ παράσχουν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν, καθιερῶνουν ἐλαφρὸν φορολογικὸν καθεστῶς, παρέχουσαι οὕτω εἰς αὐτήν, σπουδαῖον ὄπλον κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ἀγῶνος ἐπικρατήσεως εἰς τὸν στίβον τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν²⁶.

2) Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ φορολογίας τῶν νεοτεύκτων ἢ τῶν ἐξυπηρετούντων τακτικὰς ὁρολογιακὰς γραμμὰς πλοίων ἢ καθορισμὸς μειοῦμένων φορολογικῶν συντελεστῶν ὡς πρὸς αὐτά, ἐπὶ σκοπῷ ἀνανεώσεως τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος ἢ ἐνίσχυ-

²⁵ Ἡ ἐμφάνισις καὶ περαστία ἀνάπτυξις τῶν ναυτιλιῶν ὑπὸ τὰς σημαίας Λιβερίας, Παναμᾶ κλπ. στηριζομένη, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὴν φορολογικὴν ἀουδοσίαν ἧς τὰ πλοία τῶν ρηθειῶν σημαῖων οὐσιαστικῶς ἀπολαμβάνουσιν, ἔχει καταστήσει τὸ θέμα τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας εἰς τὰς διαφόρους χώρας, θέμα πρωταρχικῆς σπουδαιότητος καὶ ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἐπέλεγχτος.

Ἐν τῇ αὐσίᾳ ὅλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι ἔχουν προβῆ καὶ προβαίνου, κατὰ διαστήματα, εἰς φορολογικὰς παραχωρήσεις πρὸς τὴν ἐθνικὴν τῶν ναυτιλιῶν. Ἐν Μ. Βρετανίᾳ ἀπὸ τοῦ 1957 ἀναγνωρίζεται ἑκτάκτος ἀπόσβεσις 40% ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. Ἐπιπροσθέτως πλοία νηολογημένα εἰς Βερμούδας ἀπαλλάσσονται πάσης φορολογίας, νῆα δὲ προτάσεις πρὸς παροχὴν προσθέτων φορολογικῶν διευκολύνσεων εὐρίσκονται ὑπὸ μελέτην παρὰ τῆς Κυβερνήσεως (Φεβρουάριος 1959). Ἡ Δανία ἐν φορολογεῖ τὰ εἰσοδήματα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τὰ προερχόμενα ἐξ ὑπεριτοντίων μεταφορῶν μεταξὺ τρίτων χωρῶν. Ἡ Νορβηγία παρέχει μεγάλας φορολογικὰς ἀπαλλαγὰς εἰς πλοία νηολογούμενα εἰς λιμένας τῶν Βορείων ἐπαρχιῶν τῆς χώρας. Ἐν Γερμανίᾳ 50% τῶν κερδῶν τῶν ποντοπόρων πλοίων θεωροῦνται ὡς ἀποκτηθέντα εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν καὶ ὑποβάλλονται εἰς φορολογίαν, ἐπὶ τῇ βάσει μειωμένου φορολογικοῦ συντελεστοῦ. Ἐξ ἄλλου, εἰς πλείστας χώρας (Ὀλλανδίαν, Νορβηγίαν κ. ὅ.) παρεχωρήθη ἐπ' ἄριστον τῆς περὶ κατασκευῆς αὐτῶν παραγγελίας, ἐν τῇ πράξει δὲ ἡ εὐχέρεια αὕτη σημαίνει πλήρη σχεδὸν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν τῶν εἰσοδημάτων τῶν ἤδη ἐν ἐκργείᾳ πλοίων τῶν ἐπιχειρήσεων, ἀφοῦ μόνον ἐξ αὐτῶν εἶναι, βεβαίως, δυνατὴ ἡ ἀπόσβεσις τῆς ἀξίας τῶν ὑπὸ παραγγελίαν ἢ νευπήγησιν πλοίων. (βλ. σχετ. Ἐλ. Γεωργαντοπούλου «Ἡ Ὀλλανδικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία» - Ν. Χρονικὰ Νο 409/168, 410/169 καὶ 411/170).

²⁶ Τὸ ἀσήμενον τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως ἀπέτελεσεν ἓνα τῶν βασικῶν παραγόντων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐστηρίχθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας κατὰ τὸ μέχρι τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου διάστημα.

σεως τῆς ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν, ἢ ὁποῖα εἰς πλείστας χώρας σοβαρῶν ἀπολαμβάνει ἐπιχορηγήσεων.

3) Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ πάσης ἐπιβαρύνσεως ἐκ φόρων, δασμῶν, τελῶν κλπ. τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὰ ἔθνικὰ ναυπηγεῖα πλοίων.

4) Δασμολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ ὑπὲρ τῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγομένων πλοίων, μηχανῶν, μηχανημάτων καὶ πάσης φύσεως ὑλικῶν συντηρήσεως, ἐπισκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων.

γ) **Διοικητικὰ μέτρα.** Ὁ χαρακτήρ τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, ὡς βιομηχανίας κατ' ἐξοχὴν διεθνῆ ἐχοῦσης τὸν χαρακτήρα, προσδίδει (ιδιάζουσαν βαρῦτητα εἰς τὴν ἐπίδρασιν τὴν ὁποῖαν δύναται νὰ ἔχη ἐπὶ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, τὸ καθεστῶς τὸ διαμορφούμενον διὰ τῶν Νόμων καὶ κανονισμῶν τῶν διεπόντων αὐτὴν ἐντὸς τῶν ἔθνικῶν πλαισίων, ἐπίσης δὲ ἡ πολιτικὴ προστασία τὴν ὁποῖαν δύναται νὰ παράσχη εἰς αὐτὴν ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας ἧς τὴν σημαίαν αὐτὴ φέρει.

Τὰ διοικητικὰ μέτρα, ἀφοροῦν, δηλονότι, ἐξ ἴσου, πρὸς τοὺς λοιπούς, σοβαρὸν τομέα ἐκδηλώσεως τῆς κρατικῆς μερίμνης ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας.

Μεταξὺ τῶν σκοπῶν εἰς τοὺς ὁποίους τὸ Κράτος δύναται νὰ ἀποβλέψη διὰ τῆς λήψεως νομοθετικῶν καὶ ἄλλων διοικητικῶν μέτρων εἶναι :

1) Ἡ διατήρησις ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τῶν ἔθνικῶν πλοίων. Ἡ ἐπιδίωξις αὕτη ἐξασφαλίζεται διὰ τῆς ἀποφυγῆς λήψεως παντός μέτρου ἐπιβαρύνοντος τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, πλὴν ἂν ἐπιτακτικὴ καὶ ἀναπόδραστος εἶναι ἡ ἀνάγκη ἢ ἐπιβάλλουσα τὴν υἱοθέτησιν αὐτοῦ, δύναται δὲ ἡ ἔθνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις νὰ φέρῃ τὴν σχετικὴν ἐπιβάρυνσιν. Αἱ δαπάναι λ.χ. διὰ τὸ πλήρωμα, τεραστίως ἐπηρεάζονται διὰ τῶν θεσπιζομένων ὑπὸ τοῦ Κράτους σχετικῶν πρὸς αὐτὸ μέτρων. Ὁ περιορισμὸς τῶν ὥρων ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἡ καθιέρωσις ὑψηλῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τὸ ὁποῖον ὀφείλει κατ' ἐλάχιστον ὄριον νὰ φέρῃ τὸ πλοῖον, τὸ ὕψος τῶν ἐπιβαρύνσεων λόγῳ κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος καὶ πλείσται εἰσέτι περιπτώσεις ἀναγόμεναι εἰς τοὺς δρῶντες ὅφ' οὓς παρέχεται ἢ ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασία, διάφορον κατὰ χώρας ἔχουν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ κόστους ἐκμετάλλευσεως τῶν πλοίων.

Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς μερίμνης πρὸς διατήρησιν ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἀνταγωνιστικῆς ἰκανότητος τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, περιλαμβάνεται καὶ ἡ φροντίς πρὸς ἐξασφάλισιν τοῦ ἀνωτάτου δυνατοῦ ἐπιπέδου θεωρητικῆς

καί πρακτικῆς κατάρτισεως τῶν στελεχῶν τῶν πλοίων, διὰ τῆς ἰδρύσεως, ὀργανώσεως, χρηματοδοτήσεως καί λειτουργίας τῶν πρὸς τοῦτο ἀναγκαιουσῶν εἰδικῶν Σχολῶν.

2) Ἡ παροχὴ τοῦ μεγίστου βαθμοῦ ἐλευθερίας εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων. Ἐν τοῖς προηγουμένοις, ἀνελύθησαν ἐπαρκῶς ἡ ἔννοια τῆς ἐλευθερίας ἥτις δεῖον νὰ παρέχεται εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ οἱ γενικοὶ λόγοι οἱ ἐπιβάλλοντες τὴν παραχώρησιν αὐτῆς. Τὰ ὄρια τῆς παρεχομένης εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἐλευθερίας δὲν δύνανται νὰ προσδιορισθοῦν δογματικῶς ἢ ὁμοιομόρφως δι' ὅλας τὰς χώρας. Ἡ ἔκτασις τῶν πρέπει νὰ εἶναι συνδεδεμένη πρὸς τὰς γενικὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας τελεῖ ἡ ναυτιλία μίση χώρας. Μέτρον δικαιολογούμενον ἐκ τῶν πραγμάτων εἰς μίαν χώραν καὶ ἐφαρμοζόμενον ἐπιτυχῶς εἰς αὐτὴν, μεταφερόμενον εἰς ἑτέραν, χωρὶς νὰ συντρέχουν αἱ ἀντίστοιχοι προϋποθέσεις, ἀποβαίνει ἐπιζήμιον, ἐνίοτε καταστρεπτικόν. Τὰ κυριώτερα θέματα ἐπὶ τῶν ὁποίων ἡ ὑπαρξὶς περιορισμῶν ἀσκεῖ ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι :

2α) Τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιχειρήσεως πρὸς λήψιν ἀποφάσεως περὶ τῆς ἐκποίησεως πλοίου εἰς ἄλλοδαπούς. Ἐν ὄψει τῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς ὁποίας διαμορφοῦνται αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων καὶ τῶν μεγάλων διακυμάνσεων εἰς τὰς ὁποίας ὑπάκεινται¹⁰, ἡ ὑπαρξὶς περιορισμῶν εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ καταλλήλου διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ πλοίου χρόνου, οὐδέποτε εἶναι ἐπωφελῆς διὰ τὴν ἐπιχείρησιν. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ ἐπιβολὴ τῶν εἶναι δυνατόν νὰ νηθηθῇ μόνον ἐκτάκτως, λ.χ. εἰς πολεμικὰς περιόδους ἢ ἀκόμη ἐάν ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις χρηματοδοτῆται ὑπὸ τοῦ Κράτους¹¹.

2β) Ἡ ναύλωσις τοῦ πλοίου. Ὑπαρξὶς περιορισμῶν καὶ ἐλέγχων, ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, ἀποτέλεσμα ἔχει, εἴτε τὴν ἀποστέρησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τῆς δυνατότητος ἐκμεταλλεύσεως πάσης προσφερομένης εἰς αὐτὴν ἐν τῇ διεθνείᾳ ἀγορᾷ ναύλων εὐκαιρίας, εἴτε τὸν περιορισμὸν τῶν τομέων δράσεώς της, ἐπομένως τῶν δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων της. Τὸ τελευταῖον τοῦτο συμβαίνει ὅταν ἐπιβάλλεται ἀπαγόρευσις ἀπασχολήσεως τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφορὰς μίας ἢ πλείονων χωρῶν ἢ εἰς μεταφορὰς κατηγοριῶν φορτίων πρὸς τινὰς χώραν ἢ χώρας. Τοιαῦτα

¹⁰ Βλ. ὄνωτ. σ. 156 ἑπ.

¹¹ Ὁ Ἄμερικανικὸς Merchant Shipping Act 1936, καθιεροῖ λ.χ. περιορισμοὺς πωλήσεως τῶν πλοίων, διὰ τὴν καινήγησιν τῶν ὁποίων κατεβλήθησαν κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις. Τοῦτο εἶναι εὐλογον.

περιοριστικά μέτρα, μόνον ως έκτακτα δύνανται να βοηθούν και ως έκτακτα συγχωρούνται μόνον εις περιόδους πραγματικής έκτάκτου ανάγκης⁴⁹.

2γ) Ἡ διαχείρισις τῶν εἰς συνάλλαγμα ἐσόδων τοῦ πλοίου. Εἶναι εὐλογον ὅτι ἐκάστη χώρα ἐπιδιώκει τὴν ἀπόκτησιν τῶν μεγαλυτέρων δυνατῶν ὠφελημάτων ἐκ τῆς ὑπάρξεως ἀνεπτυγμένης ναυτιλίας ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς. Μεταξὺ αὐτῶν προέχουσας θέσιν ἔχει ἡ εἰσαγωγή τοῦ ὑπὸ τῆς ναυτιλίας κτωμένου ξένου συναλλάγματος. Κατὰ βάσιν, τὸ ὕψος τοῦ εἰς τὴν χώραν εἰσαγομένου ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλάγματος εἶναι εὐθέως ἀνάλογον πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐν τῇ χώρᾳ δυνατότητας ἰκανοποιήσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας—εἰς ἀσφάλειαν, συντήρησιν, ἐπισκευὰς τῶν πλοίων, δαπάνας πληρώματος καὶ προσωπικοῦ διοικήσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, τόκους δανείων κλπ.—εἰς τὸ ἐθνικὸν νόμισμα. Ὅταν ἐπομένως ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ ναυτιλία ὑποχρεοῦται νὰ ἰκανοποιῇ τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἀναγκῶν τῆς εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἡ τυχόν ἐπιβολὴ περιορισμῶν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν εἰς ξένα νομίσματα εἰσοδημάτων αὐτῆς δὲν δύναται νὰ ἔχη ὡς ἀποτέλεσμα ἢ τὴν παρεμπόδισιν τῆς ὁμαλῆς διεξαγωγῆς τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς ἀναπτύξεώς τῆς καὶ ἐπομένως ἐπὶ γενικωτέρᾳ ζημίᾳ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας εἰς ἣν ἡ ναυτιλία ἀνήκει. Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τὰ ἀνωτέρω, ὕγιης εἶναι ἡ πολιτικὴ ἐκείνη τοῦ Κράτους, ἡ ὁποία τείνει εἰς τὴν δημιουργίαν συνθηκῶν καὶ μέσων διευκολυνουσῶν τὴν εἰς τὸν μέγιστον βαθμὸν ἰκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας ἐντὸς τῶν ἐθνικῶν πλαισίων καὶ τῆς ἐθνικῆς ἀγορᾶς. Τοῦτου ἐπιτυγχανομένου, ἡ αὐξήσις τῶν εἰς συνάλλαγμα ἐσόδων τοῦ Κράτους ἐκ τῆς ναυτιλίας, θὰ εἶναι ἀσφαλῆς συνέπεια.

2δ) Ἡ ἀσφάλεισις τῶν πλοίων. Ἡ διατήρησις ἐλευθερίας ἐπιλογῆς τῆς ἀγορᾶς, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ γίνῃ ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις, ἐπὶ τῇ βάσει ἐμπορικῶν καὶ μόνον κριτηρίων, ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν τῆς ἐπιτεύξεως τῶν καλλιτέρων οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν. Ἡ ἔννοια ἄλλως τε καὶ ὑπαρξίς τῆς ἐλευθερίας ταύτης, δεόν νὰ θεωρηθῇ ὡς συνυφασμένη πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ τὴν ἀρχὴν τῆς ἰσότητος τῶν σημαιῶν, ἐκ τῆς

⁴⁹ Ἐξ αἰτίας τῆς ἐπιθέσεως τῆς Κομμουνιστικῆς Κίνας κατὰ τῆς Κορέας, ἀπηγορεύθη ἐπὶ μακρὸν ἢ προσέγγισις πλοίων τῶν Δυτικῶν χωρῶν εἰς λιμένας τῆς χώρας ταύτης, ἔξακολουθοῦν δὲ νὰ ὑφίστανται εἰσέτι περιορισμοὶ ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς διαφόρων εἰδῶν κρινομένων χρησίων ἀπὸ στρατηγικῆς ἀπόψεως διὰ τὴν Κομμ. Κίνα.

έφαρμογής των οποίων εξαρτάται ή ανάπτυξις τής διεθνούς ναυτιλίας.

3) Ή παροχή προστασίας προς τήν ναυτιλίαν, ιδίως επί διεθνούς επιπέδου. Αύτη δυνατόν νά επιδιωχθῆ :

3α) Διά πολιτικών κυβερνητικών ενεργειών αποβλεπουσών εις τήν κατασφάλισιν των συμφερόντων τής έθνικῆς ναυτιλίας εις ξένας χώρας, είτε εις τήν ἄρσιν επιβληθέντων παρ' αὐτῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας.

3β) Διά συμμετοχῆς εις διακυβερνητικούς οργανισμούς καί συνέδρια καί ἀναπτύξεως δραστηριότητος προς προστασίαν των έθνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ἐν αὐτοῖς.

3γ) Δι' ενεργείας των έμπορικῶν συναλλαγῶν κατά τρόπον διευκολύνοντα τήν χρησιμοποίησιν έθνικῶν πλοίων προς έξυπηρέτησιν των μεταφορῶν τῆς χώρας, χωρίς ἐντεῦθεν νά γεννᾶται περίπτωσις διακρίσεως σημαίας. Ή τήρησις παρομοίας πολιτικῆς διευκολύνεται μεγάλως, ἀλλά καί ἀποκτᾶ μεγαλύτεραν σημασίαν, κατά τήν μετά τον πόλεμον περίοδον, κατά τήν ὁποίαν τό έμπόριον πλείστων ἐκ των βασικῶν ειδῶν διατροφῆς, καυσίμων καί πρώτων ὑλῶν περιήλθεν είτε ἀπ' εὐθείας εις τό Κράτος, είτε εις Ὄργανισμούς παρ' αὐτοῦ ἐλεγχόμενους, οὕτως ὥστε εις ἀμφοτέρας τās περιπτώσεις ἀποκτᾶ τοῦτο τήν δυνατότητα ἀποτελεσματικῆς καί ἐπί μεγάλης κλίμακος βοήθειας τῆς ναυτιλίας. Ταύτην δύναται, πράγματι, τό Κράτος νά παράσχη, ἐάν μεριμνᾷ ὥστε, κατά τό δυνατόν, τά μὲν προς έξαγωγήν φορτία παραδίδη εις τοὺς λιμένας προορισμοῦ, τά δὲ προς είσαγωγήν ἀγαθά, ἀγοράζῃ παραληπτέα εις τοὺς λιμένας φορτώσεως, ὥστε εις ἀμφοτέρας τās περιπτώσεις νά διατηρῆ τό δικαίωμα ἐπιλογῆς των προς ἐκτέλεσιν των μεταφορῶν ἀναγκασιούτων πλοίων καί ἀποκτᾶ οὕτω τήν εὐχέρειαν χρησιμοποίησεως έθνικῶν πλοίων, ὡσάκις τοῦτο εἶναι δυνατόν καί οἰκονομικῶς οὐχί ἐπιζήμιον.

4) Ή τόνωσις τῆς ναυτικῆς παραδόσεως καί ἀνάπτυξις τοῦ καταλλήλου προς ἀνάπτυξιν τῆς έθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως κλίματος καί περιβάλλοντος. Ἐν τῷ πλαισίῳ των τοιούτων σκοπῶν, λογίζεται περιλαμβανομένη, ή ἐνίσχυσις ἱδρυμάτων ἀποβλεπόντων, εις τήν συντήρησιν τῆς ναυτικῆς παραδόσεως (λ.χ. Μουσείων ναυτικῶν) είτε εις τήν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν των ναυτιλιακῶν θεμάτων, γενικώτερον δὲ πᾶσα ἐνέργεια καί δραστηριότης προβάλλουσα τήν έμπορικὴν ναυτιλίαν ὡς παράγοντα τῆς οἰκονομικῆς, έθνικῆς, πολιτικῆς καί στρατιωτικῆς ζωῆς καί θέσεως τῆς χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΑΤΟΝ

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ

ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Γενικά.—Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἔργον ἔχει νὰ προσφέρῃ ἑαυτὴν, ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ, ὡς τὸν εἰδικευμένον μεταφορέα, πρὸς διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, οἰοσδήποτε καὶ ἔαν εἶναι ὁ φορτωτὴς καὶ ὁ πρὸς ὃν τὸ ἐμπόρευμα προορίζεται. Αὐτὸς οὗτος ὁ σκοπὸς τὸν ὁποῖον ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἔχει νὰ ἐπιτελέσῃ, συνδυαζόμενος πρὸς τὴν ἰδιομορφίαν τῶν προβλημάτων τὰ ὁποῖα παρουσιάζει ἡ θαλασσίαι μεταφορὰ, καθιστᾷ τὴν ὄλην διεξαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἰδιαιτέρως πολὺπλοκον καὶ δυσχερῆ. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, αἱ διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραὶ, δύνανται κατὰ τρόπον ἐπαρκῆ νὰ ὀργανωθοῦν καὶ νὰ διενεργηθοῦν, μόνον ὅταν εὐρίσκωνται εἰς χεῖρας πεπειραμένων, κατ' ἐπάγγελμα ἀσκούντων τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, πλοιοκτητῶν. Μόνην ἐξαιρέσιν ἀποτελοῦν τὰ πλοῖα βιομηχανικῶν μεταφορῶν, ἀλλ' ἡ περίπτωσις τῶν εἶναι ἰδιάζουσα, διότι ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορὰς τῶν εἰς ἃς ἀνήκουσιν ἐπιχειρήσεων, ἄρα ἔλλειπει ἀπὸ τὰς ἐργασίας τῶν τῶ στοιχείων τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Ἐξ ἄλλου, διαχειρίσις ἐπιχειρήσεως, εὐλόγως χαρακτηριζομένης ὡς μίας τῶν πλέον πολυπλόκων καὶ δυσχερῶν ἐκδηλώσεων οἰκονομικῆς δραστηριότητος, σημαίνει πολὺ περισσότερα, ἀπὸ τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων, τὴν ὀργάνωσιν τῆς λειτουργίας καὶ τὴν ἀφ' ὕψηλοῦ, μετὰ ταῦτα, παρακολούθησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς. Ἀπαιτεῖ προσωπικὴν εὐθύνην, ἀκαταπόνητον δραστηριότητα, συνεχῆ καὶ κοπιώδη ἀπασχόλησιν, παρουσιάζει δέ, μεταπτώσεις οἰκονομικῆς ἀποδόσεως, εἰς ἕκτασιν μὴ ἀπαντωμένην εἰς ἄλλον κλάδον τοῦ ἐμπορίου ἢ τῆς βιομηχανίας.

Λόγω τοῦ ἰδιοτύπου καὶ ἀσταθοῦς τῶν ὄρων ὑπὸ τοὺς ὁποίους

διεξάγεται ἡ θαλασσία μεταφορά, καθίσταται προβληματικός ἀκόμη καὶ αὐτὸς ὁ κατὰ προσέγγισιν προσδιορισμὸς τοῦ ὕψους τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ἢ κάλυψις τοῦ ὁποίου εἶναι ἀπαραίτητος προκειμένου ἢ διαχειρίσις τῶν πλοίων, νὰ ἀποβῇ οἰκονομικῶς ἐπωφελής. Οἱ συγκεκριμένοι λόγοι, οἱ καθιστῶντες δυσχερῆ τὸν τοιοῦτον ὑπολογισμόν, ἐκτίθενται, ἐν συντομίᾳ, κατωτέρω.

Ὅταν ἐν πλοῖον προσφέρεται εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν πρὸς ναύλωσιν, πρέπει νὰ εἶναι, κατὰ προσέγγισιν ἔστω, γνωστὸν, τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ. Βεβαίως, ὁ ἐπιτευχθησόμενος ναύλας, οὐδόλως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ ὕψος τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δεδομένου πλοίου, οὐδὲ ἐπηρεάζεται παρ' αὐτῶν. Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ ὕψους τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως πλοίου τινός, εἶναι ἐπομένως χρήσιμος, μόνον πρὸς διαπίστωσιν, κατὰ πόσον ἢ ἐπὶ ὠρισμένη τιμῇ ναύλου, προσφερομένη μεταφορά, εἶναι δυνατόν νὰ ἀποβῇ ἐπωφελής διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο.

Ἡ ἀνάλυσις ὅμως καὶ ὁ προσδιορισμὸς τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἴδια τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, προσκρούει εἰς δυσχερείας, αἵτινες ἀπορρέουσιν κυρίως α) ἐκ τῆς διαρκούς μετακινήσεως τῶν πλοίων πρὸς ἐκτέλεσιν μεταφορῶν, β) ἐκ τῆς σημασίας τὴν ὁποίαν ἔχει ἐκάστοτε ὁ παράγων τοῦ χρόνου καὶ γ) ἐκ τῶν ἀπροβλέπτων καὶ τυχαίων περιστατικῶν, ἢ ἐμφάνισις τῶν ὁποίων, εἶναι τόσον συχὴ εἰς τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν.

Αἱ τιμαὶ τῶν ὑλικῶν, τῶν καυσίμων καὶ τῶν λοιπῶν ἐφοδίων, ἀλλὰ καὶ τῶν λιμενικῶν τελῶν καὶ τῶν δαπανῶν φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων, ποικίλλουσιν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, ἔτι δὲ περισσότερον ἀπὸ περιοχῆς εἰς περιοχὴν, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει καὶ ὡς πρὸς τὰς δαπάνας δι' ἐργασίας συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῆς τῶν πλοίων, τὰς μὴ πραγματοποιουμένας διὰ τῶν ἰδίων τῶν πλοίων μέσων, ἀλλ' ἀνατιθεμένας εἰς ἐργοστάσια. Ἀπρόβλεπτοι, ἐξ ἄλλου καταστάσεις, ὡς λ. χ. καθυστερήσεις εἰς τὴν φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν, ἀδράνεια τοῦ πλοίου λόγῳ ζημιῶν, καθυστερήσεις λόγῳ κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν παρεμποδιζουσῶν τὴν ὁμαλὴν περαιώσιν τοῦ πλοῦ ἢ τὴν ἐν λιμένι ἐργασιακῶν ἐλεγχῶν ἐκ μέρους τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Σπουδαίαν, τέλος, σημασίαν καὶ ἐπίδρασιν, ἔχει πάντοτε, ὁ προσδιορισμὸς τῆς σχέσεως μεταξὺ τῆς ἐκτελουμένης δαπάνης καὶ τοῦ ἐξ αὐτῆς προσδοκωμένου ἀποτελέσματος, ἴδια ἐν συναρτήσῃ πρὸς τὸν παράγοντα τοῦ χρόνου. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὁ χρόνος εἶναι τόσον πολύτιμος διὰ τὸ πλοῖον, ὥστε ἡ ἀνάληψις ἐκτάκτων δαπανῶν λ. χ. πρὸς ταχείαν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῆς τινος ἢ πρὸς μεταφορὰν πληρώμα-

τος αεροπορικῶς ἢ πρὸς ἐπιτάχυνσιν ἐργασιῶν φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως κλπ. καθίσταται συμφέρουσα. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, ὅσον μεγαλύτερα εἶναι ἡ ἀξία τοῦ κερδιζομένου διὰ τὸ πλοῖον χρόνου, τόσον μεγαλύτερας ἐκτάκτους δαπάνας εἶναι δυνατόν ἡ ἐπιχειρήσις ἐπωφελῶς νὰ ἐπωμισθῇ, πρὸς περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς τοῦ πλοίου.

Ὡς ἐκ τῶν ἀνωτέρω, αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως, ἀκόμη καὶ πλοίων τῆς ἰδίας κατηγορίας, ποικίλλουν, κατὰ τρόπον ὥστε δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξουν πάντοτε σταθερὰ καὶ ἀκριβῆ περὶ αὐτῶν στοιχεῖα. Παρὰ ταῦτα αἱ κύριαι δαπάναι εἶναι γνωσταὶ καὶ ἡ ἐπὶ μέρους διερεῦνησις αὐτῶν ἐπιβεβλημένη.

2. Κύριαι δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως.—Ὡς τοιαῦται δύνανται νὰ προσδιορισθοῦν αἱ κάτωθι: ¹

- α) Τόκος διατεθέντος κεφαλαίου καὶ ἀπόσβεσις.
- β) Γενικά ἔξοδα τῆς ἐπιχειρήσεως.
- γ) Δαπάναι ἀσφαλίσεως.
- δ) Δαπάναι συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν.
- ε) Δαπάναι πληρώματος.
- στ) Δαπάναι ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων.
- ζ) Δαπάναι καυσίμων καὶ λιπαντικῶν.
- η) Δαπάναι λιμένων καὶ φορτίου.

Ἡ συμβολὴ ἐκάστης τῶν ἀνωτέρω δαπανῶν, εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, δὲν εἶναι ὁμοίομορφος¹ ποικίλλει κατὰ κατηγορίας πλοίων. Ἡ ἐπιβάρυνσις λ. χ. τοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς ἐκ γενικῶν ἐξόδων καὶ ἄλλων παγίων δαπανῶν, εἶναι πολλαπλασία τῆς ἀντιστοίχου ἐπιβαρύνσεως τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, ἡ ὁποία δυνατόν νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον. Ἀκόμη περισσότερο διαφέρει τὸ πραγματικὸν ὕψος ἐκάστης τῶν κυρίων δαπανῶν καὶ τὸ συνολικὸν αὐτῶν ὕψος, κατὰ κατηγορίας πλοίων ¹.

Γενικὸν χαρακτηριστικόν, τῶν ὑπὸ στοιχεῖα (α) ἕως (στ) δαπανῶν τοῦ πλοίου, εἶναι ὅτι παραμένουν σταθεραὶ ἢ σχεδὸν σταθεραὶ, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐκτελουμένων παρ' αὐτοῦ κατ' ἔτος ταξειδίων καὶ τῶν διανυομένων ἀποστάσεων. Ἐπομένως ἡ ἐξ αὐτῶν ἐπιβάρυνσις τοῦ κόστους μεταφορᾶς κατὰ τόννον μεταφερομένου φορ-

¹ Βλ. καὶ σ. 153α.

¹ Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς μελέτης «The Economics of Ship Time» τοῦ R. M. Thwaites, Managing Director, Peninsular & Oriental Steam Navigation Co (Shipping World No 3416 καὶ 3417), τὸ συνολικὸν ὕψος τῶν ἔτησιων δαπανῶν, ἀποσβέ-

τίου ή κατά έπιβάτην και διανυόμενον μίλλιον, θά είναι άντιστρόφως άνάλογος τοῦ συνόλου τῆς ὑπό τοῦ πλοίου διανυθείσης εἰς περίοδον μεταφορικόν, ὅθεν, κόστος κατά έπιβάτην ή κατά τόννον και μίλλιον, μειοῦται ὅσον μεγαλύτερος εἶναι ὁ βαθμός χρησιμοποίησεως τοῦ χρόνου τοῦ πλοίου και ὁ βαθμός χρησιμοποίησεως τοῦ χρόνου τοῦ πλοίου εξαρτάται κατά βάσιν—ὑπαρχούσης άπασχολήσεως—άπό τήν ταχύτητα αὐτοῦ και τόν διατιθέμενον έν λιμένι διά φορτοεκφόρτωσιν χρόνον. Γνωστοῦ ὄντος ὅτι έκτέλεισις πλοῦ μέ τήν μεγίστην δυνατήν ταχύτητα, συνεπάγεται ηῤξημένην κατανάλωσιν καυσίμων και λιπαντι-

σικωσ και τόκου κεφαλαίου, μισθοτροφοδοσίας πληρώματος, έπισκευῶν και συντηρήσεως, ὀλικῶν και έφοδίων, καυσίμων, θύναται κα προσδιορισθῆ ὡς κατωτέρω :

Πλοία πρὸς σύγκρισιν	*Υψος έτησιας δαπάνης
α) *Έπιβατηγόν, 30.000 κ.ο.χ. 21 1/2 μίλλ. (άτμοστρόβιλοι)	£ 1.700.000
β) Φορτηγόν γραμμῆς, 8.800 κ.ο.χ., 18 μίλλ. (άτμοστρόβιλοι)	» 350.000
γ) *Έλεύθερον φορτηγόν, 9.300 τόν. δ.ω., 12 2/3 μίλλ. (μηχαναί έσωτερικῆς καύσεως)	» 170.000
δ) Δεξαμενόπλοιον, 19.000 τόν. δ.ω., 14 1/2 μίλλ. (άτμοστρόβιλοι)	» 390.000

*Η έκατοστιαία συμμετοχή τῶν επί μέρους δαπανῶν επί τῶν συνολικῶν τοιούτων ὑπολογίζεται ὡς ἑξῆς :

	*Έπιβατηγόν	Cargo Liner	Tramp	Δεξαμενόπλοιον
Τόκος κεφαλαίου και άπόσβεσις (10 %)	49.27	50.82	47.94	49.4
Δαπάναι πληρώματος	20.54	12.43	19.15	13.0
*Έπισκευαί, συντήρησις	10.99	13.10	19.97	12.5
Καύσιμα	19.20	23.65	12.94	25.1
Σύνολον	100.00	100.00	100.00	100.0

Σημειοῦται ὅτι :

- *Ο ὑπολογισμός άφορῶ Βρετανικά πλοία, ηλικίας κάτω τῶν 5 ἔτων, χρησιμοποιοῦντα και *Ασιατικά πληρώματα.
- Τό έπιβατηγόν και φορτηγόν πλοίου γραμμῆς χρησιμοποιοῦνται εἰς τήν γραμμὴν Αὔστραλιαν, τό έλεύθερον φορτηγόν εἰς διάφορα ταξείδια, τό δεξαμενόπλοιον μεταξύ Περσικοῦ κόλπου και Εὐρώπης.
- Τά πλοία γραμμῆς θεωροῦνται εὑρισκόμενα έν ένεργείᾳ επί 365 ἡμέρας, τό έλεύθερον φορτηγόν επί 347 ἡμέρας, τό δεξαμενόπλοιον επί 344 ἡμέρας.
- Δέν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ασφάλιστρα, έξοδα χρησιμοποίησεως λιμένων και έξοδα φορτίου.

κῶν ἄρα ἀντίστοιχον διόγκωσιν τῆς σχετικῆς δαπάνης · φανερόν καθίσταται ὅτι ὁ μεγαλύτερος βαθμὸς χρησιμοποίησεως τοῦ χρόνου τοῦ πλοίου διὰ τῆς ἀναπτύξεως μεγάλης ταχύτητος, εἶναι οἰκονομικῶς ἀποδοτικὸς καὶ προτιμητέος ὅταν τὸ οὕτω ἀποκτώμενον κέρδος, λόγῳ ὑψηλῶν ἐπιπέδων ναύλων, ὑπερκαλύπτει τὴν ἐκ τῆς ἠϋξημένης καταναλώσεως καυσίμων προκύπτουσαν ἐπιβάρυνσιν. Ἀντιθέτως, εἰς περιόδους χαμηλῶν ναύλων, συμφέρουσα ἀποβαίνει, εἰς ἄρκετάς περιπτώσεις, ἡ ἐκτέλεσις πλόων ἐπὶ μειωμένη ταχύτητι.

3. Διερεύνησις κυρίων δαπανῶν.—Προχωροῦμεν ἤδη εἰς τὴν διερεύνησιν ἐκάστης τῶν κυρίων δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

α) Ἐξυπηρέτησις κεφαλαίου - Ἀπόσβεσις. Ἡ δαπάνη προσκτήσεως τοῦ συγχρόνου πλοίου εἶναι, ἀκόμη καὶ διὰ τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον τὸ ἀντιπροσωπεῖον τὸν εὐθηνότερον τύπον ὅσον μεγάλη, ὥστε ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ διατιθεμένου κεφαλαίου καὶ ἡ ἀπόσβεσις αὐτοῦ ὑπολογιζόμεναι ἐκάστη πρὸς 5%, ἐτησίως, νὰ συνιστοῦν τὴν μεγίστην τῶν ἐπιβαρύνσεων τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων ἔξικνουμένων μέχρι 50%, τοῦ συνόλου δαπανῶν τῶν πλοίων. Τοῦτο σημαίνει ὅτι ἐπιτεύξις μειώσεως λ.χ. κατὰ 20%, τοῦ διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ πλοίου διατιθεμένου κεφαλαίου, σημαίνει καὶ μείωσιν τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως αὐτοῦ - ἀσφάλιστρα καὶ ἐξοδα φορτίου καὶ λιμένων δὲν ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν—κατὰ 10%, περίπου ὕπερ σημαντικώτατον. Θὰ ἀνέμενέ τις, ὡς ἐκ τούτου, ὅτι κατάλληλος ἐποχὴ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἢ ἀγορὰν πλοίου εἶναι ἐκείνη κατὰ τὴν ὅποιαν αἱ τιμαὶ, εἶναι χαμηλαί. Ἡ πρακτικὴ, ὡς κατεδείχθη, εἶναι διάφορος. Ὁργασμὸς ναυπηγήσεων καὶ ἀγορῶν παρατηρεῖται ὅταν αἱ τιμαὶ ἀκολουθοῦν τὴν ἀνιούσαν καὶ τοῦτο συμβαίνει εἰς περιόδους ἐντατικῶν ἐπικερδῶν ἐργασιῶν, ἐπὶ τῇ προσδοκίᾳ ταχείας ἀποσβέσεως ὅσον τῆς ὑπεραξίας ὅσον καὶ περαιτέρω, τῆς βασικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, διὰ τῶν ἐκ τῶν ὑψηλῶν ναύλων ἀφιεμένων μεγάλων περιθωρίων κέρδους. Ἡ τάσις αὕτη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐνισχύεται ἐπιπροσθέτως, ἐκ τοῦ

¹ Ἐν τῇ μνημονευθείσῃ μελέτῃ τοῦ R. M. Thwaites (ἀνωτέρω σ. 225) ἡ ἀξία τοῦ πλοίου ὑπολογίζεται (1958) :

Διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον εἰς	£ 283	κατὰ κ.ο.χ.
Διὰ τὸ φορτηγὸν γραμμῆς εἰς	» 200	» »
Διὰ τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν εἰς	» 91	» τόννον ἰ.ν.
Διὰ τὸ δεξαμενόπλοιον	εἰς, » 126	» » »

² Βλ. ἀνωτ. ὑποσ. 2 τοῦ παρόντος κεφαλαίου.

³ Βλ. ἀνωτέρω σ. 142, ὑποσημ. 1 καὶ σ. 156 ἐπ.

πραγματικού στοιχείου ότι και ή τόσοσιν απαραίτητος, διά τήν ανάπτυξιν τής διεθνούς ναυτιλίας, χρηματοδοτήσεις αúτης είναι εύχερεστέρα κατά τάς περιόδους έντατικών έργασιών τής ναυτιλίας. Προφανές είναι ότι οι πιστωτικοί όργανισμοί, συμμερίζονται τήν άποψιν ότι ή έξυπνέτησις τών δανειακών ύποχρεώσεων είναι περισσότεροσν άσφαλής υπό τοιαύτας συνθήκας, μολονότι αι χρηματοδοτήσεις αναφέρονται εις ύψηλοτέρας αξίας.

Έάν δέν ύπήρχον διακυμάνσεις, συνεπεία τών επιδράσεων, τών έκδηλουμένων αναλόγως τής καταστάσεως τών έργασιών τής ναυτιλίας κατά τινα χρόνον, τό κόστος κατασκευής πλοίων ίσου μεγέθους και όμοίων χαρακτηριστικών, μηχανής, ίπποδυνάμεως και ταχύτητος, θά έπρεπε να ήτο, υπό καθεστώς έλευθέρου άνταγωνισμού, όμοιόμορφον. Υπό τοιαύτην μορφήν πραγμάτων, διαφοροποιήσις του κόστους κυρίων χαρακτηριστικών κατασκευής, λ.χ. έξοπλισμού εις μέσα φορτοεκφορτώσεως, ειδικής ή μη έσωτερικής διαρρυθμίσεως τών κυτών, χρησιμοποίησεως διαφόρου τύπου ή ίπποδυνάμεως μηχανών κλπ. Αι τοιαύται μεταβολαι θά ήτο δυνατόν να προκαλούν είτε μειώσιν του κόστους ναυπηγήσεως είτε αύξησιν αυτού. Εις τήν πρώτην περίπτωσην ό πλοιοκτήτης περιορίζων λ.χ. τήν ίπποδύναμιν τής μηχανής και τήν ταχύτητα του πλοίου, ύπολογίζει, επί τή βάσει τών άναγκών τας όποιαις προβλέπει να έξυπνέτησιν διά του πλοίου του, ότι τα έκ τής μειωμένης ταχύτητος άπορρέοντα μειονεκτήματα, άντισταθμίζονται:

α) Διά του περιορισμού του πρós άπόσβεσιν και έξυπνέτησιν κεφαλαίου.

β) Διά του περιορισμού τών δια κάύσιμα καταβαλλομένων δαπανών, ένδεχομένως δε και διά περιορισμού του πληρώματος μηχανοστασίου.

γ) Δι' αύξησεως τής μεταφορικής - εις φορτίον - ικανότητος του πλοίου συνεπεία τής μειώσεως τής πρós έκτέλεσιν του ταξειδίου άναγκαιούσης ποσότητος καυσίμων και τής μειώσεως του δια τό πλήρωμα διατιθεμένου χώρου.

Διά τών πλεονεκτημάτων τούτων τό πλοίον άποκτá μικρότερον μεταφορικόσν κόστος άποδίδον εις αυτό ηύξημένην άνταγωνιστικήν ικανότητα. Τοιαύτη ρύθμισις δύναται να άποδειχθῆ συμφέρουσα όταν τό πλοίον άποβλέπη εις τήν έξυπνέτησιν μεταφορών πτωχών φορτίων, ώς συμβαίνει εις τήν περίπτωση τών πλοίων 'Tramps', δοθείσης τής

• Η ταχύτης έκτέλεσεως του ταξειδίου έχει οικονομικά άποτελέσματα όχι μόνο δια τό πλοίον, αλλά και δια τό φορτίον. Όταν ή αξία του φορτίου είναι μεγάλη, ό

έπιβαρύνσεως τήν ὁποίαν συνεπάγεται ἡ μεγαλύτερας ἰπποδυνάμεως μηχανή, ἡ ἀποδίδουσα τήν ἠύξημένην ταχύτητα¹.

Μεταβολή, ἀντιθέτως, τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ πλοίου καί δὴ τῆς ταχύτητος, ἐπιφέρουσα αὐξήσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ἀναλαμβάνεται παρὰ τοῦ πλοιοκτῆτου, ὅταν τὸ ἠύξημένον τοῦτο κόστος ὑπερκαλύπτεται ὑπὸ τῶν πλεονεκτημάτων τῆς μεγαλύτερας ταχύτητος, ὡς ταῦτα ἐκδηλοῦνται, κυρίως, εἰς τὰ πλοῖα γραμμῶν, τὰ ὁποῖα ἔχοντα

τόκος τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου, ὑπολογιζόμενος ἔστω πρὸς 5¹/₂%, καθίσταται σημαντικώτερος, καθ' ἡμέραν πλοῦ. Ἐντεῦθεν τὸ συμφέρον τοῦ φορτωτοῦ νὰ μεταφέρῃ τὸ φορτίον του διὰ πλοίου ἠύξημένης ταχύτητος, ἔστω καί ἐπὶ καταβολῇ τοῦ μεγαλύτερου ναύλου τὸν ὁποῖον συνεπάγεται, λόγω ἠύξημένων βαπανῶν, ἡ μεγάλη ταχύτης. Ἐπὶ φορτίων πτωχῶν, ὅμως, προέχων παράγων εἶναι (βλ. σελ. 71) ἡ εὐθὴνεια τοῦ μεταφορικοῦ κόστους, παραμεριζομένου τοῦ παράγοντος τῆς ταχύτητος.

Ὁ κατωτέρω πίναξ ἐπιβεβαιοῖ ὅτι προκειμένου περὶ πτωχῶν τὴν ἀξίαν φορτίων πρωτεύοντα ρόλον ἔχει ἡ ἐπίτευξις εὐθηνοῦ ναύλου, ἔστω καί ἰάν αὕτη ἐξασφαλίζεται μὲ ἐπιμήκυνσιν τῆς διαρκείας τοῦ ταξειδίου, συνεπεία μικρῆς ταχύτητος.

¹ Ὑπολογισμὸς διὰ φορτίον 10.000 τόνων

Ἄξια φορτίου εἰς Λίρας	Τόκος ἡμερησίως εἰς Λίρας	Ἐπιβαρύνσεις κατὰ τόνων ἡμερησίως εἰς Σαλλίνα
50.000	6.17.0	0.0137
250.000	34.05.0	0.0685
500.000	68.10.0	0.1370
1.000.000	137.00.0	0.2700

² Συσχέτισις ταχυτήτων πρὸς τὰ στοιχεῖα ἐκμεταλλεύσεως φορτηγαῦ ἀτμοπλοίου 12.000 τόνων ἰ.ν.

	12 μίλλια	14 μίλλια	16 μίλλια
Βάρος Σκάφους	100	100	100
» Μηχανῆς	100	153.4	234.1
» Πλοίου	100	108.6	121.5
Ἴπποδύναμις	100	164.9	273.6
Χῶρος πλοίου	100	95.6	89.0
» καυσίμων	100	130.8	179.8
» διὰ παραλαβὴν φορτίου	100	90.2	75.2
Ἴπποδύναμις κατὰ τόνων	100	182.6	357.7
Ναυπηγικὸν κόστος	100	113.5	134.1
Μεταφορικὴ ἰκανότης κατ' ἔτος	100	97.4	86.2
Κεφάλαιον ἀναλογούν κατὰ τόνων μεταφορικῆς ἰκανότητος	100	116.4	153.8

(A. Svendsen—Shipping Economics etc. 1955)

όψηλόν τόν συντελεστήν τῶν σταθερῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως, ἐπι-
διώκουν τὴν ἐπίτευξιν τοῦ μεγίστου δυνατοῦ βαθμοῦ χρησιμοποίησεως
τῶν πλοίων δι' ἠϋξημένης ταχύτητος — πολλῶ μᾶλλον ἀφοῦ αὕτη εἶναι
ἐπιθυμητὴ καὶ εἰς τοὺς φορτωτάς, λόγῳ τῆς μεγάλης ἀξίας τῶν διὰ
τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης, διακινουμένων φορτίων.

Συμπέρασμα τῶν ἀνωτέρω εἶναι ὅτι, ἡ ἐπιλογή τοῦ χρόνου ναυ-
πηγήσεως τοῦ πλοίου καὶ ὁ προσδιορισμὸς τῶν κυρίων χαρακτηριστι-
κῶν, μηχανῶν, ταχύτητος, ἐξοπλισμοῦ, διαρρυθμίσεως κλπ. αὐτοῦ, ἐκ
τῶν ὁποίων σοβαρῶς ἐπηρεάζεται τὸ ναυπηγικὸν κόστος, ἐξαρτῶνται
ἀπὸ πλείστους εἰδικούς παράγοντας καὶ προϋποθέσεις, συνδεομένους
μὲ τὰς ὑφισταμένας καὶ προβλεπομένας συνθήκας ἀπασχολήσεως τῶν
πλοίων, τὸ μεταφορικὸν ἔργον τὸ ὁποῖον ἕκαστον τούτων προορίζεται
νὰ ἱκανοποιήσῃ, ἀπόκειται δὲ εἰς τὸν ἐπιχειρηματίαν ἢ λήψις ἀποφά-
σεων, μετ' ἀκριβῆ ἐκτίμησιν τῶν συντρεχουσῶν οἰκονομικῶν συνθη-
κῶν καὶ ἄλλων δεδομένων, ὡς λ.χ. ὁ μέλλον νὰ ἀπαιτηθῇ διὰ τὴν
ναυπήγησιν τοῦ πλοίου χρόνος.

Τὸ πλοῖον ἔχει μακρὰν τὴν ζωὴν. Αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ ἡ φορολο-
γικὴ νομοθεσία διαφόρων χωρῶν, εἰς πλείστας περιπτώσεις ὑπολογί-
ζουν αὐτὴν εἰς 20ετη. Ἐντεῦθεν ὁ προσδιορισμὸς τοῦ συντελεστοῦ
ἀποσβέσεως τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου εἰς 5%, ἐτησίως. Εἰς τὴν πραγ-
ματικότητα τὰ πλοῖα ζοῦν τουλάχιστον 10 ἕως 15 ἔτη περισσότερον.
Ἐπιπροσθέτως, ὅμως, ὡς γνωρίζομεν * ἔναντι τῶν ἐκάστοτε νεοτεύκτων
εἰς ταχύτητα, ἐξοπλισμὸν, διαρρυθμίσιν, κατανάλωσιν καυσίμων. Ἐπι-
προσθέτως ἀπαιτοῦν δαπανηρὰν συντήρησιν καὶ ἐπιβαρύνονται δι' ἠϋ-
ξημένων ἀσφαλιστρῶν. Παρὰ ταῦτα, τὰ συμπληροῦντα τὸ ὄριον τῶν
20 ἕως 25 ἐτῶν πλοῖα, δὲν ἀποστέλλονται πρὸς διάλυσιν, οὐδὲ κἄν
ἐκποιοῦνται, εἰμὴ μόνον ὅταν ὑστεροῦν τόσον ἔναντι ἐνὸς νεοτεύκτου,
ὥστε ἡ ἀντικατάστασις νὰ καθίσταται ἐπιβεβλημένη. Ἀλλὰ καὶ ὅταν
ἐκποιοῦνται, ὑπάρχουν πάντοτε πρόθυμοι ἀγορασταί, προσφέροντες
τιμὸς σοβαρῶς ἠϋξημένους ἔναντι τῶν εἰς περίπτωσιν διαλύσεως προσ-
φερομένων, ἐπὶ σκοπῶ πραιτέρω ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πωλουμένου
πλοίου. Ἡ συναλλαγή εἶναι κατ' ἀρχὴν συμφέρουσα εἰς ἀμφοτέρους
τοὺς συμβαλλομένους. Ἡ πωλοῦσα ἐπιχείρησις ἀποκομίζει κέρδος, διότι
ἐπιτυγχάνει τιμὴν μεγαλυτέραν ἀπὸ τὴν τῆς διαλύσεως καὶ χρησιμο-
ποιεῖ τὸ κέρδος τοῦτο εἰς τὴν ναυπήγησιν νέου πλοίου, ἐπιτυχά-
νουσα οὕτω οὐσιαστικὸν περιορισμὸν τῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον
διατιθεμένων ἰδίων τῆς κεφαλαίων. Ὁ ἀγοράζων, ἐξ ἄλλου, ἀρχίζει

* Ἄκωστ. σ. 55 ἰπ.

την ἐπιχειρήσιν του ἔχων ὡς ἀντιστάθμισμα τῶν γνωστῶν μειονεκτημάτων τοῦ παλαιοῦ πλοίου, τὸ σοβαρὸν πλεονέκτημα, ὅτι μικρὸν μόνον κεφάλαιον ἔχει νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ νὰ ἀποσβέσῃ. Ἐὰν εἰς τὸ πλεονέκτημα τοῦτο δύναται νὰ προσθέσῃ τὴν καλὴν ἐκ μέρους τῶν πληρωμάτων συντήρησιν τοῦ πλοίου, τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον δαπανῶν τοῦ πληρώματος καὶ ἐνδεχομένως φορολογικὰς ἀπαλλαγὰς, ἔχει τὰς προϋποθέσεις εὐνοϊκῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ παλαιοῦ πλοίου, διὰ σημαντικὴν ἀκόμη περίοδον ἐτῶν, παρὰ τὰ ἠυξημένα ἀσφάλιστρα, τὰ ἐπιβαλλόμενα λόγῳ ἀκριβῶς τῆς μεγάλης ἡλικίας του. Ἐντεῦθεν αἱ κατὰ καιροὺς ἐγειρόμεναι εἰς τὰς μεγάλας ναυτιλιακὰς χώρας καὶ ἰδίᾳ εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρεταννίαν, ἀντιδράσεις κατὰ τῆς τακτικῆς τῆς πώλησεως παλαιῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς μικροτέρων σημαίων. Ὑποστηρίζεται δηλαδὴ, ὅτι φαινομενικὸν μόνον εἶναι διὰ τὸν πωλοῦντα, τὸ προερχόμενον ἐκ τῆς μὴ διαλύσεως τοῦ πλοίου κέρδος, ἐνδεχομένως δὲ καὶ ζημίᾳ οὐσιαστικῆ ὑπάρχει, ἀφοῦ διὰ τῆς διατηρήσεως τοῦ πωληθέντος πλοίου ἐν ἐνεργείᾳ καὶ μάλιστα ὑπὸ σημαίας χαμηλὰ ἐχούσας τὰ ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως, αὐξάνεται ἢ πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ δεδομένου ὄγκου τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν χωρητικότης καὶ ἐντείνεται ὁ εἰς βάρους τῶν νεοτεύκτων πλοίων ἀνταγωνισμὸς, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως αὐτῶν. Παρὰ τὰς ἀντιρρήσεις αὐτάς, τὸ σύστημα τῆς πώλησεως τῶν παλαιῶν πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἐξακολουθεῖ ἐφαρμοζόμενον, ἀποτελέσαν τὴν βάσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου* καὶ ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζονται καὶ σήμερον πλεῖστοι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀφ' ἑνὸς μὲν τῶν ἀσυδότην καλουμένων σημαίων Λιβερίας, Παναμᾶ, Χονδούρας κλπ., ἀφ' ἑτέρου δὲ καὶ ἄλλων νεοεισελθουσῶν εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς χωρῶν, ὡς ἡ Τουρκία, ἡ Ἰνδία κλπ.

β) Γενικὰ ἔξοδα τῆς ἐπιχειρήσεως. Εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν, περιλαμβάνονται τὰ ἐξοδα διοικήσεως, διαχειρίσεως, πρακτορεύσεως καὶ διαφημίσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δαπανῶν πρὸς ὑποδοχὴν τῶν φορτίων καὶ τὴν ἐναποθήκευσιν αὐτῶν. Τὰ γενικὰ ἐξοδα, ἀποτελοῦν παράγοντα ἐπιδρῶντα πολὺ περισσότερον ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν διαχειριζομένων πλοῖα γραμμῶν ἐπιχειρήσεων ἢ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν. Ἐπιπροσθέτως τὸ ὕψος αὐτῶν εὐχερῶς δύναται, ὡς πρὸς

* Κατὰ 1939 ποσοστὸν 61,4%, τῶν Ἑλληνικῶν ποντοπόρων πλοίων ἦσαν ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἔτων. (Στοιχεῖα Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας).

τά ελεύθερα φορτηγά πλοία, να περιορισθῆ εἰς τὸ ἐλάχιστον, εἰς περιπτώσειν ἀνάγκης ἀπορροῦσης ἐκ παρατεταμένης ἢ ὀξείας κρίσεως ἐργασιῶν. Ἀντιθέτως περιορισμένην μόνον εἶναι δυνατόν νὰ ὑποστῆ συμπέσειν προκειμένου περὶ πλοίων γραμμῶν, ἀφοῦ αἱ περισσότεραι δαπάναι, αἱ εἰς τὰ γενικά ἔξοδα ἐντασσόμεναι, εἶναι, ὡς πρὸς τὰ πλοία ταῦτα, μονίμου χαρακτήρος (ἐγκαταστάσεις, εἰδικευμένον προσωπικόν κλπ.) ἐλάχιστα ἐπηρεαζόμεναι ἐκ τῶν διακυμάνσεων τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὰ γενικά ἔξοδα, δὲν ἀντιπροσωπεύουν δαπάνας ἴσας δι' ὅλας τὰς ὁμοειδεῖς ἐπιχειρήσεις. Πλεονεκτεῖ, κατὰ ταῦτα, ἡ ἐπιχείρησις ἐκείνη, ἡ ὁποία μὲ τὴν μικροτέραν δυνατὴν ποσοστιαίαν ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς ἐκ γενικῶν ἐξόδων, ἐπιτυγχάνει τὴν καλλιτέραν ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς. Τοιοῦτον ἀποτέλεσμα, μόνον δι' ὀρθολογικῆς ὀργανώσεως τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς δύναται νὰ ἐπιτευχθῆ. Ἀποφασιστικῆ, δὴλον ὅτι, εἶναι ἡ σημασία τοῦ παράγοντος «ὀργανώσις». Ἰδίᾳ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, ἡ φύσις τῶν ὁποίων καθιστᾷ ἀναγκαίαν μεγάλας δαπάνας διοικήσεως.

γ) Δαπάναι ἀσφαλίσεως. Ἀποτελοῦν ἓνα τῶν κυριωτέρων συντελεστῶν τῶν καθοριζόντων τὸ ὕψος τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ποικίλλουν δὲ ἀναλόγως τῆς ἡλικίας καὶ καταστάσεως αὐτοῦ, τῆς κατηγορίας τῶν μεταφορῶν εἰς τὰς ὁποίας ἀπασχολεῖται καὶ τῶν προηγουμένων ἀσφαλιστικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκει. Ἡ καταβαλλομένη δαπάνη, εἶναι συνάρτησις τῆς καλυπτομένης ἀξίας καὶ ὁ προσδιορισμὸς τῆς τελευταίας ταύτης ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε διακυμάνσεις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

Ἡ ἐξασφάλισις εὐνοϊκῶν ὄρων ἀσφαλίσεως, ἀποτελεῖ πλεονέκτημα σοβαρᾶς σημασίας διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, σπουδαίως δὲ συμβάλει εἰς τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἀποτελέσματος τούτου, ἡ ὕπαρξις δυνατότητος μερικῆς, ἔστω, καλύψεως τῶν πλοίων ναυτιλίας τινος εἰς ἐθνικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, ἡ ὕπαρξις τῆς ὁποίας συμβάλλει ὥστε αἱ ἐπιχειρήσεις νὰ μὴ εὐρίσκωνται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, ἡ ὁποία διάθεσις ἀμφισβητεῖται ὅτι εἶναι πάντοτε ἀντικειμενική. Σημειωτέον ὅτι, τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν δὲν ἐνδιαφέρει μόνον ἡ ἀσφάλισις τῶν πλοίων τῆς, ἀλλὰ ἐπίσης οἱ ὄροι ὑπὸ τοὺς ὁποίους καλύπτονται τὰ πρὸς φόρτωσιν προσφερόμενα φορτία, διότι ἐν τῇ πράξει οἱ ἀσφαλισταὶ δύνανται, διὰ διαφοροποιήσεως, ἔστω καὶ μικρᾶς, τῶν ὑπὸ τοῦ φορτίου καταβαλλομένων ἀσφαλιστρῶν, νὰ κατευθύνουν, κατὰ τινα βαθμὸν, τὰ φορτία πρὸς τὰ πλοία ὠρισμένων

πλοιοκτητών, ακόμη δὲ περισσότερο πρὸς τὰ πλοία ὠρισμένης ἐθνικότητος, ὑπὲρ τῶν ὁποίων καθορίζουν μειωμένα ἀσφάλιστρα. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία πικρὰν ἔχει πείραν τῆς οὕτω ἀσκουμένης διακρίσεως τῶν σημαίων. Εἰς πλείστας περιπτώσεις, τὰ διὰ τῶν πλοίων τῆς μεταφερόμενα φορτία ἐπεβαρύνθησαν δι' ἐπασφαλίστρων καὶ βεβαίως ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, μόνον δι' ἀντιστοίχου, τουλάχιστον, ὑποβιβασμοῦ τοῦ ναύλου καὶ συνεπῶς μειώσεως τοῦ οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος τοῦ ταξειδίου, ἦτο δυνατόν νὰ ἀποφευχθῆ ἡ διαφυγὴ τοῦ φορτίου πρὸς τὰ πλοία ἐπιχειρήσεων ἢ σημαίων, μὴ ἐπιβαρυνομένων διὰ τοιούτων ἐπασφαλίστρων¹⁹.

Βασικόν, ὅπωςδήποτε, συντελεσθῆν ἐπιτυχοῦς τοποθετήσεως τοῦ πρὸς ἀσφάλισιν, ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, κινδύνου, ἀποτελεῖ ἡ δημιουργία ἐμπιστοσύνης παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς, ὅτι ὁ ἠσφαλισμένος μετ' ἐπιμελείας καὶ καλῆς, πάντοτε, πίστεως, μεριμνᾷ διὰ τὴν πρόληψιν ζημιῶν ἢ τὸν περιορισμὸν τῆς ἐκτάσεως αὐτῶν ἐν περιπτώσει ἐπελεύσεως τοῦ κινδύνου. Ἡ ἐμπιστοσύνη ἐδραιοῦται ἐπὶ τῶν τηρουμένων παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀρχείων περὶ τῶν ἀποζημιώσεων ἃς κατέβαλον κατὰ τὸ παρεθὸν εἰς τὸν ἠσφαλισμένον. Ὄταν ἡ θέσις τοῦ πλοιοκτήτου εἶναι εὐνοϊκὴ, ὅταν, δηλὸν ὅτι, τὸ ποσοστὸν τῶν διὰ τὴν ἐπιχειρήσιν του καταβληθεισῶν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀποζημιώσεων δὲν ὑπερβαίνει τὸν μέσον ὅρον τῶν γενικῶν ἀναληφθεισῶν παρ' αὐτῶν ὑποχρεώσεων ἢ εἶναι κατώτερον αὐτῶν, εἶναι εὐχερῆς δι' αὐτὸν ἡ ἐξασφάλισις μειωμένων ἀσφαλίστρων καὶ εὐνοϊκῶν ἐν γένει ὄρων ἀσφαλίσεως.

δ) Δαπάναι συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν. Ἡ ἐπίδρασις τῶν ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι σημαντικὴ, ὡς ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἐκ τῆς ἐπιτυχοῦς ἢ μὴ διαχειρίσεως τοῦ θέματος αὐτῶν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, ἀλλὰ καὶ τῆς καλῆς ἢ ὄχι συντηρήσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πληρώματος, πραγματοποιοῦται σοβαρὰ διαφοροποιήσις τοῦ ὕψους αὐτῶν, εἰς ὄφελος ἢ ἐπὶ ζημίᾳ τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ πλοίου. Ἀνήκει εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἡ φροντίς ὅπως ἐπιτύχῃ, ὥστε αἱ ἐργασίαι συντηρήσεως καὶ τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων τοῦ πλοίου, ἐκτελοῦνται εἰς τὸν κατάλληλον τόπον, ὥστε νὰ ἀπαιτοῦν τὴν

¹⁹ Ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἐπασφαλίστρων τῶν φορτίων βλέπε καὶ Γ. Γεωργακοπούλου «Ἡ χρησιμοποίησις συγκριτικῶν στατιστικῶν εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐπιβαρύνσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας μὲ ἐπασφάλιστρα φορτίου» εἰς Ἐπιθεωρήσιν Ἐμπ. Ναυτικοῦ — ἔτος 1936, σελ. 774.

ελάχιστην δυνατήν δαπάνην ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἀρίστην ποιότητα ἐκτελουμένης ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ ταχύτητα ἐκτέλεσεως αὐτῆς, ὥστε ἡ διάρκεια ἀκίνητοποιήσεως τοῦ πλοίου νὰ περιορίζεται εἰς τὴν ἐλάχιστην ἀπαραίτητον. Τὴν αὐτὴν σημασίαν ἔχει ἡ ἐπιλογή τοῦ καταλήλου χρόνου πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν καὶ ἐργασιῶν ἐπιθεωρήσεως, ἀναλόγως πρὸς τὰς συνθήκας ἐργασίας τοῦ πλοίου, ὥστε κατὰ τὸ δυνατόν νὰ ἐκτελῶνται αὐταὶ εἰς περιόδους ἀδρανείας αὐτοῦ ἢ ἔστω ὅταν, ἢ διακοπῇ τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἡ ἀκίνητοποίησις τοῦ πλοίου, ἔχη τὰ ὀλιγώτερον δυσμενῆ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα. Ὡς πρὸς τὴν ἐπίδρασιν τῆς καλῆς συντηρήσεως τῶν πλοίων ὑπὸ τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τοῦ ὕψους τῶν οἰκείων δαπανῶν, ἰδιαιτέρα γίνεται μεία ἀμέσως ἐν συνεχείᾳ, κατὰ τὴν διερεύνησιν τῆς σημασίας τῶν διὰ τὸ πλήρωμα δαπανῶν.

ε) **Δαπάναι πληρώματος.** Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν δαπανῶν πληρώματος περιλαμβάνονται :

εα) ~~Ἡ μισθοδοσία, αἱ ἀποζημιώσεις δι' ὑπερωριακὰς καὶ ἐκτός ἐργασίας, αἱ ἄδειαι μετ' ἀποδοχῶν, αἱ ἐπιβαρύνσεις δι' ἐνδιαίτησιν.~~

εβ) Αἱ βαρύνουσαι τὸ πλοῖον εἰσφοραὶ, δι' ἀσφάλισιν τοῦ πληρώματος - τόσον τὴν κοινωνικὴν ὅσον καὶ κατὰ τῶν κινδύνων τῶν καλυπτομένων, συνήθως, ὑπὸ τῶν μικρασφαλειῶν.

εγ) Αἱ τῆς τροφοδοσίας.

Παραμεριζομένων τοῦ τόκου καὶ ἀποσβέσεως κεφαλαίου ἀφ' ἐνὸς καὶ τῶν δαπανῶν τοῦ φορτίου ἀφ' ἑτέρου, αἱ δαπάναι διὰ τὸ πλήρωμα, ἀντιπροσωπεύουν μετὰ τῶν καυσίμων τὰ μεγαλύτερα κοινῶς ἐξόδων τοῦ πλοίου. Σημειωτέον ὅτι μόνον εἰς ἓνα τύπον ναυλώσεως - Bare Boat - ἀπαλλάσσεται τὸ πλοῖον ἀπὸ τὰς δαπάνας πληρώματος.

Τὸ ἐπίπεδον τῶν δαπανῶν πληρώματος ποικίλλει μεγάλως ἡ με-

ἡ Τὸ μηνιαῖον κόστος ἐπανδρώσεως πλοίου τύπου «Liberty» κατὰ τὸ 1949, ὑπελογίζετο ὡς κατωτέρω ἐν τῇ ὑπ' ἀριθ. 2494 (ἔτους 1950) ἐκθέσει πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν Γερουσίαν.

ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν ἄνδρες	39	\$	15.321
» Ὀλλανδικὴν	39	»	6.483
» Βρετανικὴν	36	»	5.312
» Νορβηγικὴν	39	»	5.208
» Ἰταλικὴν	37	»	4.509

ταξύ πλοίων διαφόρων σημαίων¹¹. Ἀκόμη ὁμως παρουσιάζει οὐσιώδεις διαφορές μεταξύ, ἔτι, τῆς ἰδίας χωρητικότητας καὶ λοιπῶν κυρίων χαρακτηριστικῶν πλοίων τελούντων ὑπὸ τὴν αὐτὴν σημαίαν. Πλείστοι ἔκτακτοι δαπάναι καὶ ἀποζημιώσεις, σημαντικὸν παρέχουν πεδίων ἐπιμελημένης διαχειρίσεως. Διὰ τοῦτο καὶ ἀποτελοῦν ἓνα ἐκ τῶν σπουδαιότερων παραγόντων τῶν ἐπηρεαζόντων τὴν συναγωνιστικὴν ἱκανότητα τῶν πλοίων τῶν διαφόρων σημαίων.

Οἰανδήποτε σημαίαν καὶ ἐάν πλοῖον τι ὠρισμένου τύπου ἢ χωρητικότητος φέρη, διὰ τῶν ἰδίων λιμενικῶν καὶ λοιπῶν συναφῶν τελῶν καὶ ἐξόδων ἐπιβαρύνεται. Τὸ διὰ συγκεκριμένην ἐργασίαν κόστος ἐπισκευῶν καὶ τὸ τοῦ ἐφοδισμοῦ τοῦ πλοίου διὰ τοῦ ἀπαραιτήτου ἐξοπλισμοῦ, ὕλικῶν καὶ ἐφοδίων ἢ τὸ κόστος φορτοεκφορτώσεως αὐτοῦ εἰς τινὰ λιμένα, εἶναι ἐπίσης τὸ αὐτό, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐθνικότητός του. Αἱ τιμαὶ τῶν καυσίμων δὲν διαφοροποιοῦνται κατὰ σημαίας. Διάφορον ἔχομεν εἰκόνα προκειμένου περὶ τῶν δαπανῶν τοῦ πληρώματος. Ὅταν οἱ μισθοὶ εἶναι χαμηλοὶ, ὁ κατὰ πλοῖον ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος μικρὸς, αἱ δι' ὑπερωρίας δαπάναι περιορισμέναι, αἱ ἐπιβαρύνσεις διὰ κοινωνικὴν ἐν γένει ἀσφάλισιν ἢ δι' ἐνδιαίτησιν τοῦ πληρώματος μικραὶ, τότε ἡ ναυτιλία ἢ ὅποια ἀπολαμβάνει τῶν ὄρων αὐτῶν, βεβαίως τίθεται εἰς λιαν πλεονεκτικὴν οἰκονομικὴν θέσιν ἔναντι τῶν λοιπῶν ναυτιλιῶν.

Ἡ ἀνομοιομορφία τῶν διὰ τὸ πλήρωμα δαπανῶν, ἀποτελεῖ πρό-

11 Συγκριτικὸς πίναξ μισθοδοσίας
Ἀξιωματικῶν Καταστρώματος καὶ Ναυτῶν εἰς διαφόρους χώρας
(Εἰς λίρας Ἀγγλίας)

Χώρα	1920			1936			1949			1957		
	Ἕπιπλ.	Ἀπὸ χὸς	Ναῦτις	Ἕπιπλ.	Ἀπὸ χὸς	Ναῦτις	Ἕπιπλ.	Ἀπὸ χὸς	Ναῦτις	Ἕπιπλ.	Ἀπὸ χὸς	Ναῦτις
Μ. Βρετανία	29.0	20.0	14.5	20.6	11.7	8.7	46.2	29.7	29.0	65.70	50.1	31.10
Ἡν. Πολιτεία	65.0	50.0	24.1	31.8	25.5	11.8	106.7	85.7	56.5	—	—	130.00
Νορβηγία	27.7	19.1	13.7	17.3	10.5	7.5	41.7	26.2	18.7	100.00	79.3	50.60
Ὀλλανδία	33.7	17.7	11.5	28.4	14.4	11.3	47.5	30.5	21.2	56.00	46.4	32.14
Ἰταλία	11.3	8.1	3.8	13.7	10.1	5.4	13.7	11.0	8.5	42.15	38.6	23.00
Ἑλλάς	18.0	16.0	8.0	12.0	10.0	6.0	62.0	51.1	28.0	74.00	61.0	35.00

Στοιχεῖα α) Ἔτων 1920-1936-1949 «Merchant Marine Study Investigations» I.L.O. — 1950.

β) Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

γ) Ἔτους 1957. — Διάφοροι πηγαί.

βλημα σοβαρόν ὅσον καὶ δυσχερές διὰ τὴν διεθνή ναυτιλίαν, εἰς ποικίλα δὲ ὀφείλεται αἷτια. Κατ' ἀρχήν, τὸ ὕψος τῶν εἰς τοὺς ναυτιλομένους καταβαλλομένων μισθῶν, εὐρίσκεται εἰς ἄμεσον σχέσιν, πρὸς τὸν τιμᾶριθμον διαβιώσεως εἰς τινὰ χώραν, πρὸς τὰ ἐπιπέδα τῶν μισθῶν τὰ καταβαλλόμενα ὑπὸ τῶν χερσαίων βιομηχανιῶν εἰς τὴν χώραν ταύτην καὶ πρὸς τὴν ὑπαρξίν ἢ μὴ πλεοναζουσῶν ἐργατικῶν χειρῶν ἀναζητουσῶν ἐπαγγελματικὴν διέξοδον εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Ὅταν ὁ τιμᾶριθμος διαβιώσεως εἶναι ὑψηλός, τὰ κατώτατα ὄρια μισθῶν εἶναι εὐλογον ὅτι τείνουν νὰ προσαρμῶζονται πρὸς αὐτόν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δὲν δύναται νὰ εἶναι ἐλκυστικόν, ὅταν ἡ χερσαία βιομηχανία ἔχη ἀνάγκην ἐργατικῶν χειρῶν καὶ προσφέρῃ ὑψηλὰ ἡμερομίσθια, ἐκτός ἐάν εἶναι εἰς θέσιν καὶ αὐτό, νὰ προσφέρῃ ἐξ ἴσου τουλάχιστον εὐνοϊκοὺς οἰκονομικοὺς ὄρους, συνδυαζομένους μὲ ἄλλας ἐπιβαρύνσεις διὰ τὸ πλοῖον, ἀναγομένας εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ καταστή ἢ ἐπ' αὐτοῦ διαβίωσις ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερο ἄνετος καὶ ὀλιγώτερον κουραστικὴ (ὄροι ἐνδiciaτήσεως, μέσα ψυχαγωγίας κλπ). Κλασσικὴ περίπτωσις ναυτιλίας εὐρισκαμένης εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, εἶναι ἡ τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἢ ὅποια καταβάλλει δαπάνας πληρώματος πολλαπλασιασῆς ἐκείνων αἰσθητέρας Εὐρωπαϊκῆς σημαίας¹¹.

Οἰαιδήποτε, ἐν τούτοις καὶ ἐάν εἶναι αἱ ἐσωτερικαὶ οἰκονομικαὶ καὶ νομισματικαὶ συνθήκαι χώρας τινός, ὁ ναυτικὸς δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ζητήσῃ καὶ νὰ λάβῃ ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, περισσότερα ἀπὸ ὅσα αὐτὴ δύναται νὰ πληρώσῃ, διατηροῦσα συνάμα τὴν συνωριστικὴν αὐτῆς ἰκανότητα. Ἡ ναυτιλία — δὲν πρέπει νὰ κουρασθῇ τις τονίζων — εἶναι διεθνῆς τὸν χαρακτήρα ἐπιχείρησις, τὸ δὲ χειρότερον ἀποτελεῖ ἐπιχείρησιν ἔχουσαν πλείστους ἐκ τῶν συντελεστῶν τῶν ἐξῶθεν τῆς σταθεροῦς, ἀνεξαρτήτως ἐθνικότητος καὶ συνεπῶς ἀποτελεῖ ἐπιχείρησιν ἐξαρτώσαν τὴν ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσίν της ἀπὸ τὴν ὑπὲρ αὐτῆς διαφοροποίησιν ὀλίγων μόνον κατηγοριῶν δαπανῶν, ἐν αἷς αἱ τοῦ πληρώματος. Αὐξήσις συνεπῶς τῶν δαπανῶν τοῦ πληρώματος πέραν τῶν ὀρίων τὰ ὅποια ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ὡς ὀγιῆς οἰκο-

¹¹ Εἶναι τόσοσ μέγα τὸ πρόβλημα τοῦ κόστους τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων διὰ τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν, ὥστε ἐτέθη ἐπὶ τόπητος τὸ θέμα τῆς κινήσεως τῶν πλοίων ἀπὸ Galveston εἰς Ν. Ὑόρκην καὶ Boston διὰ τηλεκατευθύνσεως ἀπὸ τοῦ δικτύου σταθμῶν Radars. Φυσικὰ καὶ ἐάν ἀκόμη ποτὲ ἡ τοιαύτη μέθοδος ἀποβῇ οἰκονομικῶς συμφέρουσα, θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν καὶ πλησίον αὐτῶν.

νομικός οργανισμός δύναται νά ἀνθέξη, θέτει ἐν κινδύνῳ αὐτὴν αὐτὴν τὴν ὑπόστασίν της, διακυβεύει τὴν διατήρησιν ἑνὸς κλάδου τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ προδικάζει τὸν μαρασμὸν του, ἐκτὸς ἐάν, τὸ βάρος τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, μεταβιασθῆ εἰς τοὺς ὤμους τῶν φορολογουμένων πολιτῶν, ὑπὸ μορφήν ἐπιχορηγήσεων ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ ἄλλων οἰκονομικῶν παροχῶν, ὡς συμβαίνει εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ ἄλλων ναυτιλιῶν.

Ἐάν τοιαύτη παρέμβασις δὲν εἶναι πραγματοποιήσιμος, τότε βέβαιον εἶναι ὅτι ἡ ἀπαίτησις καὶ ἐπιβολὴ ὑπερβαλλόντως ὑψηλῶν μισθῶν, ὡς ἄμεσον ἢ ἀπώτερον ἀποτέλεσμα θά ἔχη τὴν ἀνεργίαν.

Ἀποτελεῖ φυσικὴν ἐπιθυμίαν παντὸς ἐργοδότη, ἡ διατήρησις τοῦ κόστους τῆς παρεχομένης εἰς τὴν ἐπιχείρησιν ἐργασίας χαμηλοῦ, ἐξ ἴσου δὲ φυσικὴν ἐπιδιώξιν τοῦ ἐργάτου, ἡ μεγαλυτέρα συμμετοχὴ αὐτοῦ εἰς τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ τοῦ καθορισμοῦ ὑψηλῶν ἡμερομισθίων καὶ μισθῶν. Μολονότι ἀντίθετοι, δύνανται ἐν τούτοις, μέχρι σημείου τινός, αἱ δύο αὐταὶ ἐπιδιώξεις, ταυτοχρόνως νά ἰκανοποιηθοῦν, διότι τὸ κόστος τῆς ἐργασίας διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, δὲν ἐξαρτᾶται μόνον ἀπὸ τὸ ὕψος τῶν καταβαλλομένων παρ' αὐτῆς μισθῶν, οὐδὲ ἐπηρεάζεται, ἀναποφεύκτως, ἀπὸ ἐκάστην μεταβολὴν αὐτῶν, ἀλλὰ προσδιορίζεται κατὰ βάσιν ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐναντι αὐτῶν προσφερομένης ἐργασίας. Αὐξήσις ὅθεν τῶν ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καταβαλλομένων μισθῶν καὶ διατήρησις αὐτῶν εἰς ὑψηλά, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ καταβαλλόμενα παρ' ὁμοειδῶν ἐπιχειρήσεων διαφόρων σημειῶν ἐπίπεδα, εἶναι δυνατόν, μέχρι σημείου τινός, νά συμβαδίξῃ μὲ χαμηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐνισχυμένην συναγωνιστικὴν ἰκανότητα τῆς καταβαλλούσης αὐτοῦ ἐπιχειρήσεως, ἐφ' ὅσον ὡς ἀντιστάθμισμα ἔχη ἠϋξημένην ἀπόδοσιν καὶ ἐπάρκειαν τῆς προσφερομένης παρὰ τῶν πληρωμάτων ἐργασίας, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων ἐπιτυγχάνεται, ἀφ' ἑνὸς ταχεῖα ἐκτέλεσις τῶν ταξειδιῶν, ἄρα περιορισμὸς τοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν αὐτῶν ἀπαιτουμένου κόστους καὶ ἀφ' ἑτέρου ἀρίστη συντήρησις σκάφους καὶ μηχανῶν καὶ ἐκτέλεσις τῶν συνήθους μορφῆς ἐπισκευῶν ἔνδον, περιοριζομένων τόσοσιν τῶν δι' ἐπισκευὰς ἐτησίων δαπανῶν τῆς ἐπιχειρήσεως, ὅσον καὶ τῆς ἀπωλείας χρόνου εἰς βάρος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, πρὸς ἐνέργειαν ἐπισκευῶν παρ' ἐργοστασίων ἐν λιμένι.

Τὸ ὕψος, ἐπομένως, τοῦ ἐπιπέδου τῶν ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καταβαλλομένων μισθῶν καὶ ἡ ἐπίδρασις αὐτοῦ ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς αὐτῆς ἰκανότητος, ἐμφανίζεται οὐχὶ μόνον ὡς ζητήμα συγκρίσεως ἀριθμῶν, ἀλλ' ἐν συναρτήσῃ πρὸς τὴν ποιότητα καὶ

τόν ὄγκον τῆς προσφερομένης ἔναντι αὐτῶν ἐργασίας.

Ἄν διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, ὁ μισθός εἶναι στοιχεῖον τοῦ κόστους τοῦ παραγομένου παρ' αὐτῆς ἔργου, διὰ τὸν ἐργαζόμενον δὲν παύει νὰ ἀποτελῇ εἰσόδημα τὸ ὁποῖον ἐπιβάλλεται νὰ εἶναι ἀρκετὸν πρὸς ἐξασφάλισιν ἰκανοποιήσεως τῶν ἀπαιτήσεων τῆς συγχρόνου ζωῆς, χωρὶς ἐκ παραλλήλου νὰ εὐρίσκεται ἐν δυσαρμονίᾳ πρὸς τὴν πραγματικὴν συμβολὴν τῆς προσφερομένης ἐργασίας εἰς τὴν διεξαγωγὴν καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὸ ὕψος τῶν μισθῶν, ἧται ἡ ἀναλογία συμμετοχῆς τῆς ἐργασίας εἰς τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ οἱ ἐν γένει ὄροι τῆς ἐπι τῶν πλοίων ἐργασίας καὶ ἐνδικοιότησεως, δὲν ἦσαν πάντοτε, εἰς ὃ εὐνοϊκὸν σημεῖον εὐρίσκονται σήμερον. Τελείως διάφορος ἦτο ἡ εἰκὼν μέχρι τῶν πρώτων δεκαετηρίδων τοῦ αἰῶνος μας, ἡ δὲ μεταβολὴ ἐπραγματοποιήθη, ἀφ' ἑνὸς διὰ τῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους, πρὸς καθορισμὸν κατωτάτων ὀρίων μισθῶν ἀνταποκρινομένων πρὸς τὰς ἀνάγκας διαβιώσεως καὶ πρὸς προστασίαν τῆς ἐργασίας καὶ ἀφ' ἑτέρου χάρις εἰς τὴν πίεσιν τῶν ἐργατικῶν συνδικαλιστικῶν ἐνώσεων καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ συναισθήματος τῆς κοινωνικῆς εὐθύνης μεταξύ τῶν σοβαρῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων¹⁴.

¹⁴ Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ συνδικαλισμοῦ, δὲν ἦτο βεβαίως ἀπ' ἀρχῆς ἀρεστὴ εἰς τοὺς ἐργοδοτάς, ὑπερῆσαν δὲ περιπτώσεις θεωρητικῶν τοῦ οικονομικοῦ φιλευθερισμοῦ, οἱ ὅποιοι κατεδίκαν τὸ σύστημα ὡς ἐπιβάλλον περιορισμούς εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἐργαζομένων, ὡς ἀτόμων. Ὁ συνδικαλισμὸς ἐν τούτοις ἐπεκράτησε, διότι αὐτὸς μόνος ἐν ἀπουσίᾳ δραστηρικῆς νομοθετικῆς προστασίας τῆς ἐργασίας, ἠδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ ποιά τινα ἰσορροπίαν δυνάμειος μεταξύ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων. Καὶ εἶναι μὲν πιθανόν, ὅτι περιορίζει ἀπὸ τινῶν ἀπόψεων τὴν ἐλευθερίαν ἐνεργείας τοῦ μεμονωμένου ἐργάτου, εἶναι ὁμως ἐπίσης γεγονός, ὅτι ἐπέτυχεν εἰς τὴν πραγματικότητά, νὰ προσφέρῃ εἰς αὐτὸν περισσότερα πλεονεκτήματα τῶν ὧν τοῦ ἀφήρσε. Ἐβίωσεν εἰς τὸν ἐργάτην δύναμιν, τῆς ὁποίας, ἄλλως, παντελῶς οὗτος ἐστερείτο καὶ ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ὑπάρξεως οικονομικῆς ἐλευθερίας, διότι ὁ ἀσθενέστερος εἶναι πάντοτε ὑποχρεωμένος νὰ ἀποδέχεται ὄρους θυσιμαίους καὶ ἀπαρέσκευτος εἰς αὐτὸν, ὑποκύντων εἰς τὴν θέλησιν τοῦ ἰσχυροῦ μεθ' οὗ συμβάλλεται. Εἰς τὴν θέσιν τῶν συμβάσεων ἐργασίας μεταξύ τῶν μεμονωμένων ἐργατῶν καὶ τῶν ἐργοδοτῶν, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ συνδικαλισμοῦ καὶ τῆς ἐνοίας τῆς κοινωνικῆς ἀποστολῆς τοῦ συγχρόνου Κράτους, ἔφερε τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας μεταξύ τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐνώσεων πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων. Τὸ Κράτος διὰ τῆς νομοθεσίας του, καθορίζει τοὺς βασικοὺς ὄρους τῆς ἐργασίας εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον ὄριον ἡμερησίας ἐργασίας, τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν λόγῳ γῆρατος, ἀτυχήματος, ἀσθενείας κλπ., ἐντὸς δὲ τῶν οὕτω τιθεμένων ὀρίων, παρέχει τὴν ἐλευθερίαν τῆς διὰ διαπραγματεύσεων μεταξύ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων, συνάψεως συλλογικῶν συμβάσεων. Μισθολόγιον, ὧραι ἐργασίας, ὑπε-

στ) Δαπάναι ύλικών και έφοδίων. Αποτελούν σημαντικό παράγοντα έν τή διαμορφώσει του κόστους έκμεταλλεύσεως του πλοίου. Υπό καθεστώς έλευθέρας αγοράς, αί επί μέρους τιμαί των καυσίμων, έν τινι λιμένι, δέν μεταβάλλονται οιαδήποτε και έάν είναι ή σημαία των πλοίων διά τά όποία προορίζονται. Πλεονεκτούν όμως αί μεγάλαι έπιχειρήσεις αί θυνάμεναι νά ένεργούν όγκώδεις αγοράς και νά διατηροθν ίδίας άποθήκας εις διαφόρους μεγάλους λιμένες. Σημαντική, έπίσης, δύνανται νά προκύψη ώφέλεια έκ τής έπιτυχοϋς έπιλογής των λιμένων, εις τούς όποιους θά γίνεται ή προμήθεια των αναγκαίων ύλικών και έφοδίων, δοθέντος ότι αί τιμαί παρουσιάζουν σημαντικές διαφοράς μεταξύ διαφόρων λιμένων. Άνήκει, έξ άλλου, εις τήν καλήν διαχείρισιν του πλοίου, ή φροντίς διά τήν μετ' έπιμελείας ανάλωσιν και χρησιμοποίησιν επί του πλοίου των διαφόρων ύλικών και έφοδίων, επί σκοπώ άποφυγής οιασδήποτε σπατάλης. Έντεϋθεν σημαντική δύνανται νά προκύψη διά τό πλοίον ώφέλεια.

Τά ύλικά και έφόδια κατατάσσονται εις τρεις κυρίας κατηγορίας. Τά χρησιμοποιούμενα διά τήν συντήρησιν και λειτουργίαν των μέσων προώσεως και λοιπών μηχανικών έγκαταστάσεων του πλοίου (ύλικά μηχανής), τά άναγκαιοϋντα εις τό σκάφος του πλοίου και τόν ναυτιλιακόν έξοπλισμόν αύτου (ύλικά σκάφους) και τέλος τά άπαραίτητα διά τήν ύπηρεσίαν μαγειρειών και θαλάμων. Τό σύνολον αύτων, επί ναυλώσεως κατά ταξειδίου, βαρύνει τό πλοίον. Δέν συμβαίνει τό αύτό εις τας κατά χρόνον ναυλώσεις, εις τήν περίπτωσιν των όποιων, αί δαπάναι έκτελέσεως του ταξειδίου, αναλαμβάνονται παρά του ναυλωτοϋ.

ρωρίαί, αντίτιμον τροφοδοσίας, άδειαι μετ' άποβοχών, έπιδόματα πάσης φύσεως, άποζημιώσεις, έξασφάλις συνεχούς έργασίας, σύνθεσις πληρώματος, ήμέραι άργίας και πλείστα άλλα άκόμη θέματα, αποτελούν άντικείμενον των συλλαγικών συμβάσεων, σπριζομένων εις σαφείς και σταθεράς διατάξεις, ρυθμιζούσας τας βασικάς άρχάς επί των όποιων αί μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών σχέσεις βέβαι και δύνανται νά διαμορφωϋνται.

Άλλ' ή όμαλή και έτοιμοδομητική λειτουργία του θεσμοϋ των συλλαγικών συμβάσεων, άπαιτεί ως προϋπόθεσιν, τήν ύπαρξιν έπαγγελματικών όργανώσεων, οι ήγείται των όποιων οϋ μόνον δέν σπυροϋνται ήγετικής ποιής, άλλ' έχουν έπίσης τήν Ικανότητα τής άντικειμενικής ένατείνσεως των έκάστοτε διαμορφουμένων καταστάσεων, τήν Ικανότητα τής πρόσ αύτός προσαρμογής σκέψεων και έπιδιώξεων, τό δέ σπουδαιότερον, έχουν άνεπτυγμένον τό αίσθημα τής εϋθύνης έναντι του κοινωνικού συνόλου και έδρασωμένην τήν άντίληψιν τής άποστολής των ως άντιπροσώπων μιας έπαγγελματικής τάξεως, οτινες έπιδιώκουσιν μόν τό εϋνοικώτερον ύπέρ αύτης άποτέλεσμα, άλλ' έντός πλαισίου μή παραβλάπτοντος, ως προς τούς μέν, τήν όμαλήν άπόδοσιν τής έπιχειρήσεως ως οικονομικής μονάδος, άναγνωρίζοντος, ως προς τούς δε, τήν σπουδαιότητα του παράγοντος τής έργασίας εις τήν έπιτυχίαν τής έπιχειρήσεως.

ξ) Δαπάναι καυσίμων και λιπαντικών. Αποτελούν, εϊσέτι, εις πλείστας περιπτώσεις, τήν μεγίστην τών δαπανών του πλοίου — τής έξυπηρετήσεως και άποσβέσεως κεφαλαίου και τών δαπανών φορτίου έξαιρουμένων. Εις περιπτώσεις πλοίων με άτμομηχανάς τό ύψος αύτών δύναται νά φθάση μέχρι 40-45 % του συνόλου. Έπόμενον είναι, δθεν, ότι ή έπιτυχής άντιμετώπισις του θέματος του τόπου, χρόνου και δρων έφοδισμοϋ του πλοίου δια καυσίμων, σοβαρότατα επηρεάζει τό κόστος τής έκμεταλλεύσεως. Αι μεγάλαι έπιχειρήσεις, πλεονεκτοϋν επί του σημείου τούτου, δυνάμεναι δια τής ύπογραφής συμβολαίων έφοδισμοϋ του συνόλου τών πλοίων των παρά τινος τών μεγάλων εταιριών πετρελαίου, νά έπιτυγχάνουν εύνοϊκωτέρας, τών έκάστοτε κρατουσών εις τό έλεύθερον έμπόριον, τιμάς καυσίμων".

Πέραν, έν τούτοις, τής τιμής τών καυσίμων, σοβαρώς επηρεάζει τό άποτέλεσμα του ταξειδίου και έπομένως — έμμέσως — τό κόστος έκμεταλλεύσεως του πλοίου, ή κατά ταξειδιον παραλαμβανομένη ποσότης καυσίμων, άφοϋ μειώνει αύτη άντιστοιχώς τήν ποσότητα του παραλαμβανομένου φορτίου. Άπόκειται εις τόν πλοιοκτήτην, έτι δε περισσότερο εις τόν πλοίαρχον, νά έκτιμήση, επί τή βάσει, τών τιμών τών καυσίμων εις τούς διαφόρους λιμένας τής διαδρομής του πλοίου, του κατά τόννον φορτίου εισπραττομένου ναύλου, του ύπολογιζομένου συνεπώς περιθωρίου κέρδους και άλλων παρεμφερών παραγόντων, ποίος θά είναι ό πλέον συμφέρων δια τήν έκμετάλλευσιν του πλοίου, τρόπος ρυθμίσεως του άνέφοδισμοϋ αυτού δια καυσίμων. Επί ναυλώσεων κατά χρόνον, τά καύσιμα και λιπαντικά βαρύνουν τόν ναυλωτήν.

η) Δαπάναι λιμένων και φορτίου. Ως δαπάναι λιμένων λογίζονται:

ηα) Τά λιμενικά δικαιώματα, ύπό τήν ποικίλην αύτών μορφήν (τέλη άγκυροβολίας, προσδέσεως, πρυμνοδετήσεως, παραβολής, φαρικά, ύγειονομικά κλπ.).

ηβ) Τά τέλη διοδίων δια διωρύγων.

¹⁵ Χαρακτηριστική είναι ή προσπάθεια τών έφοπλιστών του Bergen, οι όποιοι ίδρυσαν συνεταιρισμόν (The Steamship Owners Co - Operative Association) με κύριον σκοπόν τήν έξασφάλισιν του άνεφοδισμοϋ τών πλοίων των δια καυσίμων, κατά τόν πλέον πρόσφορον και οικονομικόν τρόπον, έπιτυγχάνοντες, πράγματι, τήν ύπογραφήν, μετά τών εταιριών πετρελαίων, συμβολαίων έξασφαλιζόντων εις τας έπιχειρήσεις των τούς εύνοϊκωτέρους θυματούς δρους. Όμολογουμένως πολλά θά είχαν νά άποκομίση ή Έλληνική Ναυτιλία, εάν οι Έλληνες έφοπλισται έμμοΰντο, εις πλείστας περιπτώσεις, τό παράδειγμα τών συναδέλφων των του Bergen.

ηγ) Τά πλοηγικά δικαιώματα, όπου ταῦτα εἰσπράττονται κεχωρισμένως.

Ὡς δαπάναι φορτίου, λογίζονται τὰ έξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου, ὡσάκις καὶ καθ' ἣν ἔκτασιν ἐπιβαρύνουν, ταῦτα, τὸ πλοῖον, συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τοῦ συμφωνητικοῦ ναυλώσεως καὶ πρὸς τὸν τύπον τῆς ναυλώσεως.

Τὰ πάσης φύσεως έξοδα χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων καὶ διωρύγων εἶναι συνήθως ἴσα δι' ὅλα τὰ πλοῖα τῆς ἰδίας χωρητικότητος ἢ κατηγορίας, συνήθως δὲ ὑπολογίζονται κατὰ κόρον τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Αἱ πλείσται, ἄλλως τε, χώραι μετέχουν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ τοῦ Διεθνοῦς καθεστώτος τῶν θαλασσίων λιμένων» αἱ διατάξεις τῆς ὁποίας διαφυλάσσουν, εἰς τὰ καταπλέοντα, εἰς τινὰ λιμένα μετεχούσης χώρας, πλοῖα ἄλλων μετεχουσῶν ἐπίσης χωρῶν, τὴν μεταχείρισιν, ἧς ἀπολαμβάνουν εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα τὰ ἔθνικὰ τῆς χώρας πλοῖα¹⁴.

Αἱ δαπάναι φορτοεκφορτώσεως εἶναι ἐπίσης, κατ' ἀρχὴν, αἱ αὐταὶ δι' ὅλα τὰ πλοῖα. Χρησιμοποιοῦνται ὁμως καὶ συγκεκριμέναι μέθοδοι δι' ὧν παρέχονται—ἐν τῇ οὐσίᾳ—μειωμένα τιμολόγια εἰς τὰ φορτία τὰ κομιζόμενα δι' ἔθνικῶν πλοίων.

Ἡ μεγάλη ἐπιχείρησις πλεονεκτεῖ καὶ ἐν προκειμένῳ ἔχουσα τὴν εὐχέρειαν ὑπογραφῆς ἐτησίων ἢ καὶ μεγαλυτέρας διαρκείας συμβολαίων μετὰ φορτοεκφορτωτικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τῶν ὁποίων προβλέπεται ἡ ἀποκλειστικὴ ἀνάθεσις πάσης ἐργασίας φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων εἰς τὰς μεθ' ὧν τὰ συμβόλαια ἐπιχειρήσεις ἐπὶ ἀντιπαροχῇ σημαντικῆς ἐκπτώσεως ἐπὶ τῶν συνήθων τιμολογίων, ἀλλὰ καὶ ἐξασφαλίζει τῆς κατὰ προτίμησιν—ἐναντι μὴ συνδεομένων διὰ συμβολαίων πλοίων—φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων, ὅπερ ἔχει ἰδιάζουσαν σημασίαν, ἰδίᾳ εἰς τοὺς λιμένας εἰς τοὺς ὁποίους ἐμφανίζονται μεγάλαι καθυστερήσεις εἰς τὴν ἔναρξιν τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως.

Ἡ οὕτω ἐπιτυγχανομένη μείωσις, ἀσκεῖ σοβαρὰν ἐπίδρασιν τοῦ συνολικοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, δοθέντος ὅτι αἱ δαπάναι λιμένων καὶ φορτίου ἀντιπροσωπεύουν εἰς μὲν τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ ποσοστὸν 35 - 50%¹⁵, εἰς δὲ τὰ δρομολογημένα φορτηγὰ πλοῖα μέχρις 60%¹⁵ τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν. Φανερόν εἶναι ὅτι ὁ βαθμὸς συμμετοχῆς τῶν δαπανῶν λιμένων καὶ φορτίου ἐπὶ τοῦ συνόλου εἶναι πολὺ μεγαλύτερος ἐπὶ ταξειδίων μικρῶν

¹⁴ Πλοῖα βλ. ἄνωτ. σ. 205.

ἀποστάσεων ἀντιστρόφως, δὲ περιορίζεται ἐπὶ τῶν μεγάλων τοιούτων. ✓

4. Ἡ Ναυτική ἐργασία.— Ἡ ἐργασία, περιλαμβάνουσα ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς, πᾶσαν πνευματικὴν ἢ σωματικὴν ἐνέργειαν τοῦ ἀνθρώπου, καταβαλλομένην ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς δραστηριότητος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου πρὸς ἐπίτευξιν παραγωγικοῦ ἀποτελέσματος, ἀποτελεῖ τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς— τοῦ κεφαλαίου, πρὸς παραγωγὴν ὠφελίμου ἔργου¹⁷.

Εἰς τὴν σύγχρονον συναλλακτικὴν οἰκονομίαν, αἱ οἰκονομικαὶ καὶ λοιπαὶ ἀνάγκαι τοῦ ἀνθρώπου, ἐμφανίζονται ἀπεριόριστοι, ἐνῶ τὰ πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν διατιθέμενα μέσα— ἤτοι τὰ ἀγαθὰ— εἶναι, ἀντιθέτως, περὶωρισμένα. Ἡ αὔξησις τῆς παραγωγῆς ἀγαθῶν ἐξαρτᾶται, κατὰ βάσιν, ἐκ τῆς ἀνθρωπίνης ἐνεργείας, ἐκ τῆς παραγωγικῆς, δηλὸν ὅτι, ἱκανότητος τῶν ἐργαζομένων, ἢ αὔξησις δὲ ταύτης ἐπιδιώκεται διὰ τοῦ καταμερισμοῦ τῶν ἔργων καὶ τῆς δι' αὐτοῦ ἐπιβιωκομένης ἐξειδικεύσεως καὶ ἐπιδεξιότητος. Ἀποτέλεσμα τοῦ καταμερισμοῦ τῶν ἔργων εἶναι ἡ ἐπαγγελματικὴ διαίρεσις καὶ ἡ δημιουργία κλάδων ἐργασίας.

Οἱ προσφέροντες σωματικὴν ἐργασίαν κατατάσσονται εἰς ἐργασίας βιομηχανίας, γεωργίας, ἐμπορίου καὶ μεταφορῶν. Ἡ ναυτικὴ ἐργασία, ἐντάσσεται εἰς τὴν τελευταίαν ἐκ τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν. Ἐτι δὲ πλεόν, ἐμφανίζει τὸσον ἔντονον ἰδιομορφίαν, ὥστε τὰ ἀφορώντα ταύτην ζητήματα, ἀπολαμβάνουν ἰδίας μεταχειρίσεως καὶ ρυθμίζονται παρ' ἐιδικοῦ κλάδου δικαίου¹⁸.

Διαίρεσις λειτουργιῶν, δημιουργεῖται ὡσαύτως καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ κατ' ἀρχὴν, εὐνοϊκῶ, δοθέντος ὅτι ἀξιοποιεῖται ὡς ἐπιχειρήματα, εἰς τὸν μέγιστον, δυνατὸν, βαθμόν, αἱ φυσικαὶ ἱκανότητες τοῦ ἀτόμου καὶ περιορίζεται ὁ πρὸς ἐκμάθησιν τῆς ἐργασίας ἀπαιτούμενος χρόνος. Ὑψίσταται, ἐν τούτοις, ὁ κίνδυνος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ καταμερισμοῦ εἰς βαθμὸν ὑπερβολῆς, ὅτε οἱ ὄροι ἀντιστρέφονται καὶ τὰ μειονεκτήματά του ἐπικρατοῦν. Ἡ ἐργασία καθίσταται μονότονος καὶ προκαλεῖ, ὄχι μόνον τὸν πνευματικὸν μαρασμόν τοῦ μὲ αὐτὴν ἀπασχολουμένου, ἀλλ' ἐπίσης σοβαρὰ κοινωνικὰ καὶ οἰκονομικὰ προβλήματα, ἀπορρέοντα ἐκ τῆς ἀδυναμίας ἀλλαγῆς ἐργασίας ὑπὸ τινος προσώπου εἰδικευθέντος εἰς τινὰ ἐνα-

¹⁷ Βλ. ἐπίσης 1) Ν. Φωτιά—Συντελεσταὶ δράσεως ἐπιχειρήσεων, 2) Σ. Ἀγαπη-
τίδη—Σύγχρονοι τάσεις ἐν τῇ προστασίᾳ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

¹⁸ Βλ. Χρ. Ἀγαλλοπούλου—Ἐργατικῶν Ναυτικῶν Δίκαιον—Ἀθήναι 1959.

σχόλησιν, όταν ή άλλαγή αύτη επιβάλλεται έξ οίωνδήποτε οίκοномиκών αίτίων.

Τά αύτά ισχύουσιν ώς πρός την ναυτικήν έργασίαν. Ή εξειδικευσις εΐναι χρήσιμος και οίκονομικώς όρθή. Άλλ' ύπό την προϋπόθεσιν ότι δέν χωρεί πέραν τών, ύπ' αύτης της φύσεως και της ίδιομορφίας της ναυτιλιακής επιχειρήσεως και τών συνθηκών της επί του πλοίου έργασίας, διαγραφομένων όρίων. Παραγνώρισις της βασικής ταύτης άρχης, συνεπάγεται, άναποφεύκτως, την δημιουργίαν πραγμάτων και οίκονομικών επιβαρύνσεων διά την διαχείρισιν του ποντοπόρου ίδιού πλοίου¹⁰, ένφ' επιπροσθέτως δημιουργεί, σύν τη παρόδω του χρόνου, άνισορροπίαν μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως έργασίας εις τούς διαφόρους κλάδους και ειδικότητας, έλλείπει συντονισμοί εις την εξέλιξιν αύτών και άδυναμίαν καθολικής άντιμετωπίσεως τών άναγομένων εις την ναυτικήν έν γένει έργασίαν ζητημάτων. Παρ' ήμίν λ.χ. τεχνικά εξέλιξεις έδημιούργησαν περίσσειαν εις τās ειδικότητας λεβητοστασιού, καθ' όν χρόνον σταθερώς άπερροφώντο νέοι εις τās ειδικότητας καταστρώματος. Αι δυσμενείς συνέπειαι έκ τοιαύτης εξέλιξεως εΐναι πρόδηλοι τόσον διά την ναυτιλιακήν επιχείρησιν, όσον και διά τούς ναυτικούς, έτι δε και δι' αυτό τό κοινωνικόν σύνολον.

Τό αποτέλεσμα της έργασίας, δέν έξαρτάται μόνον έκ της άντοχής του εργαζομένου και της επιδεξιότητος αυτού της διά του καταμερισμοί και της εξειδικεύσεως άποκτωμένης. Βασικώς έπηρεάζεται, επίσης, έκ της χρησιμότητος της άπασχολήσεως αυτού και της αξίας του άποδιδομένου έργου, έν σχέσει πρός την άναλωθείσαν δι' αυτό προσπάθειαν. Διά νά επιτευχθί τό αποτέλεσμα τοϋτο απαιτείται όργάνωσις¹¹ εις την όλην διάρθρωσιν της επιχειρήσεως και την διαδικασίαν της παραγωγής, άποβλέπουσα εις τόν οίκονομικόν όρθολογισμόν¹², εις την έπίτευξιν, όηλον ότι, του μεγίστου αποτελέσματος, διά της έλαχίστης άναλώσεως έργασίας.

Ή όρθολογική όργάνωσις της έργασίας τόσον έν τη διοικήσει της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, όσον και επί του πλοίου, περιορίζει τό

¹⁰ Συνεπεί άδυναμίας κανονικής συμπληρώσεως της νομίμου συνθέσεως του πληρώματος, οίκονομικών επιβαρύνσεων έκ της αίτίας ταύτης, έξόδων μετακλήσεως πληρωμάτων κλπ.

¹¹ 'Επί του θέματος της 'Επιστημονικής 'Οργάνωσεως, βλ. και τās εκδόσεις της 'Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής, έπιμέλειά Ι. Χρυσοχού α) Μήσις εις την Βιομηχανικήν 'Οργάνωσιν, β) 'Οργανωτικά 'Ανάλεκτα.

¹² Βλ. Δ. Καλιτσουάκη — 'Εφηρμοσμένη Πολιτική Οίκονομία — σ. 211 έπ.

κόστος τών παραγομένων παρ' αὐτοῦ ὑπηρεσιῶν καὶ ἐπαυξάνει τὴν ἀνταγωνιστικὴν αὐτοῦ ἱκανότητα.

Εἰς πάντα κλάδον τῆς παραγωγῆς, ἡ ἐργασία ἀποτελεῖ τὸν ἕνα τῶν βασικῶν συντελεστῶν αὐτῆς. Προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἡ σημασία τῆς ἐργασίας καθίσταται ἐτι ἐντονωτέρα, δοθέντος ὅτι ἐκ τῆς ἀποδόσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργαζομένων τούτου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ἀλλὰ καὶ ἡ προσωπικὴ ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν. Ἐπιπροσθέτως ἡ καλὴ, ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς, ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ, ἔχει μεγίστην διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν οἰκονομικὴν ἀξίαν. Προστατεῦει τὸ πλοῖον ἀπὸ ἀσυνήθη φθορὰν, περιορίζει τὰς ἐπισκευὰς τὰς ἀναγκαίουσας, ἵνα τοῦτο συντηρηθῆται εἰς τὴν πρέπουσαν κατάστασιν καὶ μειώνει τὰς σχετικὰς δαπάνας. Πέραν τούτου, ἀπαλλάσσει τὸ πλοῖον ἀπὸ μακροχρόνιον ἀδράνειαν εἰς τοὺς λιμένας πρὸς ἐνέργειαν ἐπισκευῶν καὶ παρατείνει αὐτὸν τοῦτον τὸν βίον τοῦ πλοίου, λόγῳ τῆς καλῆς συντηρήσεώς του, πάντα δὲ ταῦτα περιορίζουν τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ ἐνισχύουν τὴν ἀνταγωνιστικὴν ἱκανότητα αὐτοῦ.

Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἐπιστημονικῆς ὀργανώσεως τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ καταμερισμοῦ τῶν ἐργῶν ἐπ' αὐτοῦ, αὐξοῦσαν σημασίαν ἀποκτᾷ τὸ θέμα τῆς προαγωγῆς τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν στελεχῶν τοῦ πλοίου. Τὸ σύγχρονον πλοῖον εἶναι τόσο πολὺπλοκον κατασκευάσμα, ὥστε ἡ ἐμπειρικὴ γνῶσις δὲν εἶναι πλέον ἐπαρκῆς. Αἱ ἀξίαι τῶν συγχρόνων πλοίων εἶναι τόσο ὑψηλαί, ὥστε εἰς ἕκαστον τῶν ἐπ' αὐτῶν ἐργαζομένων ἀναλογεῖ ἐπένδυσιν κεφαλαίου, πράγματι τεραστίου. Ἐάν, ἔστω, τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίου 33.000 τόννων d.w. λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν καὶ ὑπολογίσῃ συντηρητικῶς, τὴν ἀξίαν αὐτοῦ εἰς \$ 6.000.000 ἔχει, ἐπὶ πληρώματος 40 ἀνδρῶν, ἐπένδυσιν \$ 150.000 κατ' ἄνδρα. Εἰς οὐδεμίαν χερσαίαν ἐπιχείρησιν δύναται νὰ ὑφίσταται τοιαύτη ἀναλογία. Καθίσταται ὅθεν πασιφανῆς ἡ ἀνάγκη ἀρίστης, ποιοτικῶς, εἰδικῆς ἐκπαίδευσῆς τῶν στελεχῶν τῶν πλοίων καὶ ἡ ὠφέλεια, ἥτις ἐκ ταύτης ἤθελε προκύψῃ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Εἰς τὴν πραγματικὴν αὐτὴν ὀφείλεται τὸ γεγονός ὅτι εἰς πλείστας χώρας, ἡ προσπάθεια πρὸς ἐκπαίδευσιν τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, εἰς τὰς πλείστας τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἐνισχύεται ἀδρῶς ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καὶ ἐπιχειρήσεων.

Ἡ ναυτικὴ ἐργασία ἐμφανίζει ἰδιόμορφα χαρακτηριστικὰ ὀφειλόμενα εἰς τὴν φύσιν αὐτῆς. Οὕτω:

α) Καίτοι τόσο σοβαρὰν, διὰ τὴν ἐπιχείρησιν ἔχουσα, σημασίαν

έκτελείται μακράν από την επίβλεψιν του ναυτιλιακού έπιχειρηματίου, πλην αν ούτος καταλέγεται μεταξύ του πληρώματος, πράγμα σπάνιον πλέον.

β) Ο ναυτικός, ίδια ό επί ποντοπόρου πλοίου υπηρετών, ζη και έργαζεται μακράν του οίκογενειακού του περιβάλλοντος και στερείται, επί μακρόν, του συνόλου σχεδόν των απολαύσεων, τας όποιας ή σύγχρονος ζωή δύναται νά προσφέρη. Έπί πολλές ήμέρας, ένίστε έβδομάδας, ό κόσμος περιορίζεται δι' αυτόν εις τά θρια του πλοίου του ή δέ έπ' αυτού διαβίωσις, έστω και υπό τας άνέσεις τας παρεχομένας επί των νεοναυπηγουμένων πλοίων, δέν παύει νά είναι διαβίωσις επί πλοίου.

γ) Η έργασία του ναυτικού είναι τραχεία. Συχνά παλαίει ούτος μετά του πλοίου του κατά των μαινομένων στοιχείων της φύσεως, ένίστε διακινδυνεύων αυτήν ταύτην την ύπαρξιν του, συνηθέστερον δέ την υγείαν του, έν τή πάλη ταύτη.

δ) Έχει έργον υπεύθυνον νά έπιτελέση και όταν ακόμη υπηρετή ός άπλοος ναύτης, έργον άπαιτουν άφοσίωσιν προς τό καθήκον, άλλα και πρωτοβουλίαν έπιτρέπουσαν εις αυτόν, νά άνταποκρίνεται προς πάσαν έκτακτον άνάγκην.

Υπό τοιαύτας συνθήκας έργασίας, είναι φανερόν, ότι ή διατήρησις μεταξύ των πλοιοκτητών και των πληρωμάτων σχέσεων στενής και έποικοδομητικής συνεργασίας, άποτελεί βασικόν παράγοντα της έπιτυχίας της έπιχειρήσεως. Συνιστά όργανικήν άνάγκην και προϋπόθεσιν, άνευ της όποιας ή ναυτιλία δέν δύναται νά προοδεύση. Η Έλληνική ναυτιλία ήνδρώθη στηριζόμενη εις τοιαύτην συνεργασίαν του έμφύχου ύλικού αυτής και διέτρεξε θανάσιμον τόν κίνδυνον του άφανισμού, ότε κατά την άμέσως μετά τόν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον περίοδον, επί των πλοίων έκυριάρχησαν, προσκαίρως, τά συνθήματα της άναρχίας. Επίσης οι Βρεταννοί, Νορβηγοί, Σουηδοί, Όλλανδοί και Γερμανοί καυχώνται ίσχυριζόμενοι ότι ή ναυτιλιακή των άνάπτυξις όφείλεται, κατά μέγα μέρος, εις την κοινήν υπό των πλοιοκτητών και πληρωμάτων, άναγνώρισιν ως βασικής της άνάγκης διατηρήσεως σταθερών σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των.

Τά ζητήματα της ναυτικής έργασίας, ίκανήν παρουσιάζοντα όμοιομορφίαν, όφειλομένην εις την έν έλευθέρω άνταγωνισμώ προσφοράν των ναυτιλιών των διαφόρων χωρών, προς έξυπηρέτησιν των μεταφορικών άναγκών του διεθνούς έμπορίου, άπέτέλεσαν από πολλού ήδη χρόνου άντικείμενον προσπαθείας προς όμοιομορφον ρύθμισιν, έκ μέρους του Διεθνούς Όργανισμού Έργασίας, εύθως από της ίδρύσεως τούτου παρά τη Κοινωνία των Έθνών, μέ άποτέλεσμα την κατάρτισιν εις διεθνείς ναυτικές διασκέψεις, άριθμού Συμβάσεων, έκ των όποίων

τινές ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογήν, ἐπικυρωθεῖσαι ὑπὸ σημαντικοῦ ἀριθμοῦ χωρῶν²². Μεταξὺ τῶν σπουδαιότερων ζητημάτων τὰ ὁποῖα ἀπησχόλησαν τὰς ἐκάστοτε διασκέψεις, ἦσαν πάντοτε τὰ ἀφορῶντα τοὺς μισθοὺς τῶν ναυτικῶν, τὰς ὥρας ἐργασίας αὐτῶν καὶ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων. Ἐν ὄψει τῆς ἐπιδράσεως τῶν παραγόντων αὐτῶν ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τῶν πλοίων τῶν διαφόρων σημαίων, σταθερὰ κατεβλήθη προσπάθεια, κυρίως πρὸς καθιέρωσιν ἐνιαίου κατωτάτου μισθοῦ καὶ δὴ εἰς ὕψος τοιοῦτον, ὥστε νὰ ἐπετυγχάνετο ἡ ἐξάλειψις ἢ ἔστω ἡ εἰς τὸ ἐλάχιστον μείωσις τῶν μεταξὺ διαφόρων σημαίων διαφορῶν καὶ περιωριζέτο ὁ «ἀθέμιτος» — ὡς καλεῖται παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων — ἀνταγωνισμὸς, ναυτιλιῶν καταβαλλουσῶν χαμηλοὺς μισθοὺς, εἰς βῆρος τῶν ναυτιλιῶν τῶν χωρῶν ἔχουσῶν ὑψηλότερον ἐπίπεδον διαβιώσεως καὶ συνελπίως μεγαλυτέρους μισθοὺς. Αἱ προσπάθειαι αὗται, προσέκρουσαν πάντοτε, εἰς ἀνυπερβλήτους δυσχερείας, τὸ μὲν λόγῳ τῆς ἐλλείψεως ἐνός διεθνῶς παραβεδευμένου νομίσματος, τὸ δὲ διότι τὰ τρία προσυφερθέντα θέματα δὲν ἀντιμετωπίζοντο ἀπὸ κοινοῦ, μολοντί ἄλλη φθάσει τις εἰς ἀποτελεσματικὴν συμφωνίαν περὶ τῶν μισθῶν, ἐκτός, ἐάν αὕτη ἀφορᾷ ταυτόχρονως, τὰς ὥρας ἐργασίας καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, διότι ὁ οἰσοδήποτε ἀποδεχόμενος τὴν καθιέρωσιν κατωτάτου ὀρίου μισθοῦ, θὰ ἠδύνατο νὰ ἐκμηδενίσῃ τὰς ἐξ αὐτοῦ οικονομικὰς συνεπείας, διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ὥρων ἐργασίας ἢ διὰ τῆς μείωσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Ἄλλὰ καὶ ἡ κατὰ τὴν ναυτικὴν συνδιάσκεψιν τοῦ Seattle τοῦ 1946, γενομένη ἀποδεκτὴ καὶ κατὰ τὰς συνδιάσκεψεις τοῦ 1949 καὶ 1958 ἀναθεωρηθεῖσα, κοινὴ περὶ μισθῶν, ὥρων ἐργασίας καὶ συνθέσεως πληρωμάτων, σύμβασις, δὲν κατέστη δυνατόν νὰ τεθῆ μέχρι τοῦδε εἰς ἐφαρμογήν, διότι αἱ κυβερνήσεις σχεδὸν ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν ἐπιμελῶς ἀπέφυγαν νὰ κυρώσουν αὐτήν, μολοντί οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, ἡ σύνθεσις καὶ οἱ ὄροι ἐργασίας αὐτῶν, ὑπερτεροῦν ἔναντι τῶν ἀπαιτήσεων τῆς συμβάσεως, οἰανδήποτε ἐκ τῶν κυρίων εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν καὶ ἐάν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν πρὸς σύγκρισιν. Αἱ διεθνεῖς συμβάσεις δὲν δεσμεύουν εἰμὴ μόνον τὰς χώρας αἱ ὁποῖαι ἐπικυρώνουν αὐτάς καὶ ἡ ἔλλειψις προθυμίας τῶν κυβερνήσεων ὅπως ἀποδεχθοῦν τὴν δεσμευσίν, δικαιολογεῖται, ἐκ τῶν πραγμάτων. Ἡ προσπάθεια τῆς κατὰ ἐνιαῖον τρόπον

²² Βλ. Β. Χαλιδῆ — Αἱ διεθνεῖς Συμβάσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν — Ἀθήναι 1952.

ρυθμίσεως διεθνώς, των ζητημάτων της ναυτικής εργασίας, είναι κατ' αρχήν ευπρόσδεκτος εις τούς ναυτικούς όλων των χωρών, διότι τείνει εις την βελτίωσιν των εν γένει όρων εργασίας, μισθοδοσίας και κοινωνικής ασφαλίσεως αυτών. Από της εποχής του πολέμου άλλως τε είχαν ούτοι κάμει γνωστές τας απαιτήσεις των, διά του δημοσιευθέντος κατά τό 1944 διεθνούς χάρτου των ναυτιλλομένων, έκδοθέντος, από κοινου, υπό της Διεθνούς Όμοσπονδίας Έργατών Μεταφορών και του Διεθνούς Συνδέσμου Άξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού. Δέν δύναται όμως να παραβλέπεται τό γεγονός ότι, εν τη επιδιώξει της καθιερώσεως ενιαίων μισθολογιών και όρων εργασίας, σκοπεύεται ούχι τόσο η έξασφάλις ικανοποιητικών συνθηκών εργασίας εις τούς ναυτικούς όλων των χωρών, όσον η εξίσωσις των δαπανών των πλοίων των μικρών ναυτιλιών, προς τας δαπάνας των μάλλον βεβαρυμένων πλοίων, ισχυρών τινων ναυτιλιών, ως προς τας όποιας εν τούτοις, πλείσται άλλαι εύνοϊκαί προϋποθέσεις — όγκώδεις έθνικαί μεταφοραί, πιστωτικά εύκολία, έθνική ναυπηγική βιομηχανία, εύνοϊκώτεροι όροι ασφαλίσεως, περιωρισμένοι δαπάναι μετακινήσεως πληρωμάτων, χρησιμοποίησις όποικιακών και άσιατικών πληρωμάτων, δυνατότητες έπισκευών εις έθνικούς λιμένας, έπιχορηγήσεις κλπ., συντρέχουσιν.

Έάν η ναυτιλία των μικρών μέν την οικονομικήν ισχύν, σοβαρών όμως ως προς τον όγκον χωρητικότητας, του όποιου κέκτηνται, χωρών, πρέπει να ύφίσταται, επ' όφελεία της έθνικής των οικονομικής ζωής, πρέπει να τη προσφέρωνται συνθήκαι εκμεταλλεύσεως, εν τω συνόλω των ούχι δυσμενέστεραι των ύφισταμένων εις τας λοιπές ναυτικές χώρας.

Η βελτίωσις των εν γένει όρων άμοιβής και εργασίας του, αποτελεεί δεδικαιολογημένην διά τον ναυτικόν ως και διά πάντα εργαζόμενον επιδιώξιν, ύποχρέωσιν δε του ναυτιλιακού έπιχειρηματίου και του συγχρόνου κοινωνικού Κράτους. Υπό την άπαράβατον όμως προϋπόθεσιν, ότι η βελτίωσις αύτη, επιδιώκεται έντός του πλαισίου των δυνατοτήτων της εν γένει άποδόσεως της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και εν διψει των λοιπών ύποχρεώσεων αύτης, ώστε εν πάση περιπτώσει να μη κλονίζωνται αι βάσεις επί των όποιων αύτη στηρίζει την ύποστασιν και συναγωνιστικήν αύτης ικανότητα. Παραγνώρισις της θεμελιώδους αύτης πραγματικότητας, συνεπάγεται βαθμιαίον μαρασμόν της έθνικής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και εκμηδένισιν ενός κλάδου της οικονομικής ζωής της χώρας, με συνεπείας τας όποιας θα ύποστη, περισσότερο παντός άλλου, ο ναυτικός, όστις θα άποστερηθή της εργασίας του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ

ΛΙΜΕΝΕΣ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

1. Σημασία-Προϋποθέσεις ανάπτυξεως τῶν λιμένων. — Ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξεταζόμενος, ὡς προορισμὸς τῶν συγχρόνων λιμένων δύναται νὰ προσδιορισθῆ, ἡ παροχὴ τῶν ἀπαιτουμένων εὐκολιῶν καὶ ἐγκαταστάσεων, διὰ τὸν ἀσφαλῆ ἐλ-
λιμενισμόν ἢ παραβολὴν τῶν πλοίων, κυρίως πρὸς ἐνέργειαν φορτο-
εκφορτώσεως ἢ παραλαβὴν καὶ ἀποβίβασιν ἐπιβατῶν, ἀλλ' ἐπίσης
διὰ τὴν συντήρησιν, ἐπισκευὴν ὡς καὶ ἐφοδιασμόν αὐτῶν διὰ παντο-
ειδοῦς ὑλικοῦ, τροφίμων καὶ καυσίμων¹.

Πέραν ὅθεν τῆς παροχῆς ἀσφαλοῦς καταφυγίου καὶ λοιπῶν ὡς
ἄνω εὐκολιῶν εἰς τὰ πλοία, οἱ λιμένες, πρωταρχικὸν προορισμὸν
ἔχουν, νὰ χρησιμεύουν ὡς κέντρα εἰς τὰ ὁποῖα συναντῶνται καὶ διὰ
τῶν ὁποίων συνδέονται πρὸς ἀλλήλας, αἱ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι
καὶ μέσα μεταφορᾶς ἀφ' ἑνὸς καὶ αἱ σιδηροδρομικαί, ὁδικαὶ καὶ ἑσω-
τερικαὶ διὰ διωρύγων ἢ ποταμῶν περιωρισμένης ναυσιπλοίας συγκοι-
ωνίαι καὶ μεταφοραὶ ἀφ' ἑτέρου. Ἐντεῦθεν ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ λι-
μένος ὡς «μεταφορτωτικοῦ μηχανήματος» (*) ὡς καὶ ὁ εἰς τὴν διεθνή

¹ Οἱ λιμένες ἐκ τοῦ προορισμοῦ τῶν δύναται νὰ διακριθῶσιν εἰς :

α) Λιμένες ἐξυπηρετοῦντας ἐμπορευματικὴν κυρίως κίνησιν (λ.χ. Ρόττερταμ, Λον-
δίον, Νιουκασλ, Χάλλ, Ν. Ὑόρκη, Φιλαδέλφεια).

β) Λιμένες ἐπιβατικῆς κινήσεως (λ.χ. Χερβοῦργον, Σαουθάμπτον, Μπρέμενχαφεν,
Ντόβερ, Καλαί).

γ) Λιμένες ἀλιευτικῶν (λ.χ. Μπέργκεν, Σχεϊβενίγκεν, Γκρίσμιτ, Αἰμαίντεν, Χρό-
νγκεν).

δ) Λιμένες ἀνεφοδιασμοῦ πλοίων διὰ καυσίμων (λ.χ. Ἀλγέριον, Ἄντεν, Καλόμ-
πο, Φλάτγκ, Γιβραλτάρ).

ε) Λιμένες πολεμικοῦ, ἐξοχόμενοι τῶν ὁρίων τοῦ παρόντος.

* Βλ. Δ. Πίπτα «Λιμὴν» εἰς νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν «ἩΛΙΟΥ», τόμος
12ος, σελ. 383 ἑπ.

ρυθμίσεως διεθνώς, των ζητημάτων της ναυτικής εργασίας, είναι κατ' αρχήν ευπρόσδεκτος εις τους ναυτικούς όλων των χωρών, διότι τείνει εις την βελτίωσιν των εν γένει όρων εργασίας, μισθοδοσίας και κοινωνικής ασφάλισεως αυτών. Από της εποχής του πολέμου άλλως τε είχαν ούτοι κάμει γνωστάς τας απαιτήσεις των, διά του δημοσιευθέντος κατά τό 1944 διεθνούς χάρτου των ναυτιλλομένων, έκδοθέντος, από κοινοθ, υπό της Διεθνούς Όμοσπονδίας Έργατών Μεταφορών και του Διεθνούς Συνδέσμου Άξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού. Δέν δύναται όμως να παραβλέπεται τό γεγονός ότι, εν τη επιδιώξει της καθιερώσεως ενιαίων μισθολογιών και όρων εργασίας, σκοπεύεται ούχι τόσο η εξασφάλισις ίκανοποιητικών συνθηκών εργασίας εις τους ναυτικούς όλων των χωρών, όσον η εξίσωσις των δαπανών των πλοίων των μικρών ναυτιλιών, προς τας δαπάνας των μάλλον βεβαρυμένων πλοίων, ισχυρών τινων ναυτιλιών, ως προς τας όποιās εν τούτοις, πλείσται άλλαι εϋνοϊκαί προϋποθέσεις — όγκώδεις έθνικαί μεταφοραί, πιστωτικά εύκολια, έθνική ναυπηγική βιομηχανία, εϋνοϊκώτεροι όροι ασφάλισεως, περιορισμένοι δαπάναι μετακινήσεως πληρωμάτων, χρησιμοποίησις άποικιακών και άσιατικών πληρωμάτων, δυνατότητες έπισκευών εις έθνικούς λιμένας, έπιχορηγήσεις κλπ., συντρέχουσιν.

Έάν η ναυτιλία των μικρών μέν την οικονομικήν ισχύν, σοβαρών όμως ως προς τον όγκον χωρητικότητας, του όποιου κέκτηνται, χωρών, πρέπει να ύφίσταται, επ' όφελεία της έθνικης των οικονομικής ζωής, πρέπει να τη προσφέρωνται συνθήκαι εκμεταλλεύσεως, εν τω συνόλω των ούχι δυσμενέστεραι των ύφισταμένων εις τας λοιπās ναυτικάς χώρας.

Η βελτίωσις των εν γένει όρων άμοιβής και εργασίας του, αποτελεεί δεδικαιολογημένην διά τον ναυτικόν ως και διά πάντα εργαζόμενον επιδιώξιν, ύποχρέωσιν δε του ναυτιλιακού έπιχειρηματίου και του συγχρόνου κοινωνικού Κράτους. Υπό την άπαράβατον όμως προϋπόθεσιν, ότι η βελτίωσις αύτη, επιδιώκεται εντός του πλαισίου των δυνατοτήτων της εν γένει άποδόσεως της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και εν όψει των λοιπών ύποχρεώσεων αύτης, ώστε εν πάση περιπτώσει να μη κλονίζωνται αι βάσεις επί των οποίων αύτη στηρίζει την ύποστασιν και συναγωνιστικήν αύτης ίκανότητα. Παραγνώρισις της θεμελιώδους αύτης πραγματικότητας, συνεπάγεται βαθμιαίον μαρασμόν της έθνικης ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και εκμηδένισιν ενός κλάδου της οικονομικής ζωής της χώρας, με συνεπείας τας όποιās θα ύποστη, περισσότερο παντός άλλου, ο ναυτικός, όστις θα άποστερηθῆ της εργασίας του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ

ΛΙΜΕΝΕΣ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

1. Σημασία-Προϋποθέσεις ἀναπτύξεως τῶν λιμένων. — Ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξεταζόμενος, ὡς προορισμὸς τῶν συγχρόνων λιμένων δύναται νὰ προσδιορισθῆ, ἡ παροχὴ τῶν ἀπαιτούμενων εὐκολιῶν καὶ ἐγκαταστάσεων, διὰ τὸν ἀσφαλῆ ἐλ-λιμενισμόν ἢ παραβολὴν τῶν πλοίων, κυρίως πρὸς ἐνέργειαν φορτο-εκφορτώσεως ἢ παραλαβὴν καὶ ἀποβίβασιν ἐπιβατῶν, ἀλλ' ἐπίσης διὰ τὴν συντήρησιν, ἐπισκευὴν ὡς καὶ ἐφοδιασμόν αὐτῶν διὰ παντο-ειδοῦς ὑλικοῦ, τροφίμων καὶ καυσίμων¹.

Πέραν ὅθεν τῆς παροχῆς ἀσφαλοῦς καταφυγίου καὶ λοιπῶν ὡς ἄνω εὐκολιῶν εἰς τὰ πλοῖα, οἱ λιμένες, πρωταρχικόν προορισμὸν ἔχουν, νὰ χρησιμεύουν ὡς κέντρα εἰς τὰ ὁποῖα συναντῶνται καὶ διὰ τῶν ὁποίων συνδέονται πρὸς ἀλλήλας, αἱ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι καὶ μέσα μεταφορᾶς ἀφ' ἑνὸς καὶ αἱ σιδηροδρομικαί, ὀδικαὶ καὶ ἐσω-τερικαὶ διὰ διωρύγων ἢ ποταμῶν περιωρισμένης ναυσιπλοίας συγκοι-νωνίαι καὶ μεταφοραὶ ἀφ' ἑτέρου. Ἐντεῦθεν ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ λι-μένους ὡς «μεταφορτωτικοῦ μηχανήματος» (*) ὡς καὶ ὁ εἰς τὴν διεθνή

¹ Οἱ λιμένες ἐκ τοῦ προορισμοῦ τῶν δύναται νὰ διακριθῶσιν εἰς :

α) Λιμένες ἐξυπηρετοῦντας ἐμπορευματικὴν κυρίως κίνησιν (λ.χ. Ρότερνταμ, Λον-δίον, Νιουκασλ, Χάλλ, Ν. Ἰόρκη, Φιλαδέλφεια).

β) Λιμένες ἐπιβατικῆς κινήσεως (λ.χ. Χερβούργον, Σαουθάμπτον, Μπρίμινγκχαμ, Ντόβερ, Καλαί).

γ) Λιμένες ἀλιευτικοῦ (λ.χ. Μπέργκεν, Σχέιβεργκεν, Γκρίσμπιν, Αἰμαίντεν, Χρό-νικεν).

δ) Λιμένες ἀνεφοδιασμοῦ πλοίων διὰ καυσίμων (λ.χ. Ἀλγέριον, Ἄντεν, Κολόμ-πο, Φλάσιγκ, Γιβραλτάρ).

ε) Λιμένες πολεμικοῦ, ἐξερχόμενοι τῶν ὁρίων τοῦ παρόντος.

* Βλ. Δ. Πίππα «Λιμὴν» εἰς νεώτερον Ἐγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν «ΗΛΙΟΥ», τόμο 12ος, σελ. 383 ἐπ.

όρολογίαν χαρακτηρισμός του λιμένος ως «Terminal Point» * κατά την έννοιαν ότι αποτελεί ούτος τό σημείον ένθα τερματίζεται ή διά θαλάσσης μεταφορά και άρχίζει ή από ξηράς τοιαύτη ή άντιστρόφως*.

Αί διαστάσεις της θαλασσίας έπιφανείας του λιμένος, τά βάθη τά όποια διαθέτει ούτος και τό άνάπτυγμα τών κρηπιδωμάτων του, προσδιορίζουν, ως είναι έπόμενον, τας διαστάσεις τών χρησιμοποιούντων αυτόν πλοίων. Άποτελεί, ως έκ τούτου, ένα τών βασικών σκοπών παντός μεγάλου λιμένος, διεκδικούντος υπέρ αυτού διεθνή ναυτιλιακήν κίνησην, ή δυνατότης παροχής ασφαλούς καταφυγίου και θέσεων φορτοεκφορτώσεως τών φορτίων ή παραλαβής και αποβιβάσεως τών έπιβατών και εις αυτά τά μεγαλυτέρων διαστάσεων σύγχρονα πλοία.

Ή ύπαρξις, παρά ταύτα, τών προαναφερθεισών εύκολιών, δέν είναι άρκετή·διά την άνάπτυξιν ενός λιμένος. Ή εξέλιξις αυτού, εις λιμένα μεγάλης σημασίας και κινήσεως, δέν είναι μόνον άποτέλεσμα διαθέσεως έπαρκών φυσικών ή τεχνητών πλεονεκτημάτων και έγκαταστάσεων. Έξαρτάται, κυρίως, έκ της έμπορικης κινήσεως την όποιαν έχει νά έξυπηρετήσῃ, τοϋτο δέ σημαίνει ότι ή γεωγραφική θέσις του λιμένος και ή φύσις της παρ' αυτού, λόγω θέσεως και προσφοράς οικονομικών πλεονεκτημάτων, έξυπηρετούμενης ένδοχώρας, άποτελοϋν τούς κυρίους παράγοντας τούς προσδιορίζοντας τας δυνατότητας άνάπτύξεως αυτού. Άλλως τε αί τεχνικάί έγκαταστάσεις τών λιμένων, άπαιτοϋν την διάθεσιν μεγάλων κεφαλαίων, οϋσαι διαπανηραί, λόγω της υπό τό ύδωρ κατά μέγα μέρος κατασκευής των. Έπομένως, κατά κανόνα, τότε μόνον αναλαμβάνεται ή κατασκευή των, όταν ύφίστανται προϋποθέσεις άποσβέσεως της αξίας των, εις μακρόν έστω χρόνον, διά της χρησιμοποιήσεως των πρός έξυπρέτησιν τών αναγκών του έμπορίου, μή οϋσης νοητής άλλως κατασκευής αϋτών.

* Όταν ο λιμήν είναι τοποθετημένος κατά τρόπον ώστε νά έξυπη-

* Βλ. St. Bross - Ocean Shipping - 1956 - σ. 117. έπ. Έπίσης Mc Dowell and Gibbs έπ. όνωτ. σ. 166 έπ. Έπίσης H. Lederer - Port Terminal Operations - N. York 1945. Έπίσης A. Bown, Port Economics - 1953 - σ. 11.

* Την αϋτήν έννοιαν άποδίδει ή εις την Άγγλικήν ή Γαλλικήν όνομασία του λιμένος. Ή λέξις «Port» προέρχεται από την Λατινικήν λέξιν «Porta» σημαίνουσαν «είσοδον», ως είναι πράγματι ο λιμήν είσοδος της παρ' αυτού έξυπηρετούμενης ένδοχώρας.

ρετῇ τὰς ἀνάγκας εὐρείας ἐνδοχώρας ἢ μεγάλων βιομηχανικῶν καὶ καταναλωτικῶν κέντρων πλησίον αὐτοῦ ἐγκατεστημένων ἢ ὅταν ἀποτελῇ κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, τότε ἐνυπάρχουσι λίαν εὐνοϊκαὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν του, εἰς λιμένας μεγάλης σημασίας καὶ κινήσεως, συνθῆκαι.

Οἱ μεγαλύτεροι εἰς τὸν κόσμον λιμένες, ἐξυπηρετοῦν, σὺν τῇ ἐξελίξει τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τῶν περιοχῶν τὰς ὁποίας ἐξυπηρετοῦν, τὸ σύνολον τῶν προαναφερθεισῶν ἀναγκῶν. Μὲ ἀρχικὴν κατάστασιν, τὴν ὑπαρξιν εὐρείας παραγωγικῆς ἢ καταναλωτικῆς ἐνδοχώρας δημιουργοῦνται περὶ καὶ πλησίον τῶν λιμένων, μεγάλα βιομηχανικά καὶ καταναλωτικά συνάμα κέντρα, τὰ ὁποῖα ἐξασφαλίζουν εἰς αὐτοὺς, φορτία τόσον πρὸς εἰσαγωγὴν (πρώτας ὕλας, καύσιμα, τρόφιμα, βιομηχανικά προϊόντα) ὅσον καὶ πρὸς ἐξαγωγὴν (βιομηχανικά καὶ ἄλλα προϊόντα), δημιουργουμένης οὕτω συρροῆς εὐνοϊκῶν συνθηκῶν ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν χρησιμοποιούντων αὐτὸν πλοίων, ἀποκτῆ συντόμως καὶ τὸν χαρακτῆρα μεγάλου κέντρου ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων καὶ τοιοῦτου ἐπισκευῶν καὶ ναυπηγήσεων, μὲ ἀρτίας μηχανουργικὰς καὶ ναυπηγικὰς ἐγκαταστάσεις.

Ὅσονδῆποτε, ἐν τούτοις εὐνοϊκαὶ καὶ ἐάν εἶναι αἱ ἐμπορικαὶ καὶ λοιπαὶ συνθῆκαι αἱ ὑφιστάμεναι ὡς πρὸς λιμένας τινὰ, δὲν δύναται οὗτος νὰ ἀναπτυχθῆ καὶ εὐημερήσῃ, ὅταν δὲν εἶναι εὐκόλως προσιτοὶ ἐκ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἢ ἱστορία δὲ ἀναφέρει, πλείστους, περιφῆμους ἄλλοτε, λιμένας, οἱ ὁποῖοι περιέπεσαν εἰς ἀφάνειαν, ἀφ' ἧς εἴτε ἐξ ἄλλων αἰτίων, δὲν ἦσαν πλέον προσιτοὶ ἐκ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης. Ἐντεῦθεν προκαλεῖται ἡ ἀνάγκη προσαρμογῆς τῶν λιμένων καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων των πρὸς τὰς ἐκ τῆς ἐξελίξεως καὶ τῶν μεταβολῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ τῶν διαστάσεων τοῦ ὄγκου τῶν νέων πλοίων, δημιουργουμένας νέας ἀνάγκας καὶ καταστάσεις. Ἡ τεραστία λ.χ. ἀνάπτυξις τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς καταναλώσεως τῶν ὑγρῶν καυσίμων, ἐδημιούργησε τὴν ἀνάγκην καταλλήλων ἀποθηκευτικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς ὅλους τοὺς λιμένας, ἐνῶ ἡ αὐξησις τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων ἐπιβάλλει τὴν διαρκῆ βελτίωσιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὴν αὐξησιν βάθους τῶν μεγάλων λιμένων τῶν ἐνδιαφερομένων νὰ μὴν ἀπολέσουν τὰ φορτία τὰ διὰ τῶν μεγάλων τούτων πλοίων διακινούμενα¹.

¹ Χαρακτηριστικὴν περίπτωσιν ἀποτελεῖ ἡ ὑπὸ τῶν Ὁλλανδῶν ἀπορασιθεῖσα κατασκευὴ, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Maas, νέου λιμένος, ἱκανοῦ νὰ δέχεται μεγάλα πλοία, δεξαμενόπλοια δὲ μέχρις 85000 τόνων π.ω. Ὁ λιμὴν οὗτος, ὅστις θά

Ἡ ὕπαρξις, τέλος, ἀρτίας ὀδικῆς, σιδηροδρομικῆς * ἢ καὶ διὰ διωρύγων ἢ ἐσωτερικῶν ποταμίων ὁδῶν, συνδέσεως τοῦ λιμένος μετὰ τῆς ἐνδοχώρας τὴν ὁποίαν ἐξυπηρετεῖ, ἀποτελεῖ ὀργανικὴν ἀνάγκην διὰ πάντα λιμένα ἀφοῦ μόνον τοιοῦτοτρόπως θὰ ἐξασφαλιστεῖ ἡ ἀκώλυτος καὶ ταχεῖα προώθησις πρὸς τὴν ἐνδοχώραν τῶν διὰ τῶν πλοίων κομιζομένων φορτίων καὶ ἀντιστρόφως.

Οἱ λιμένες εἶναι συνήθως θαλάσσιοι ἢ ποτάμιοι, σπανιότερον δὲ ἐγκαθίστανται εἰς τὰς ὄχθας λιμνῶν. Ἐκ τούτου ἔπεται, ὅτι δὲν εἶναι πάντοτε φυσικοὶ τοιοῦτοι, οὔτε δὲ οἱ τεχνητοὶ ἔχουν κατασκευασθῆ εἰς τὰς καταλληλοτέρας, ἀπὸ ἀπόψεως φυσικῶν πλεονεκτημάτων, θέσεις. Οἰκονομικοὶ παράγοντες εἶναι οἱ κυρίως προσδιορίζοντες τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἐγκαθίστανται οἱ λιμένες, μεταξὺ δὲ αὐτῶν πρωταρχικὴν ἐπίδρασιν ἀσκεῖ ἡ ἀνάγκη ὅπως τὸ πλοῖον δύναται νὰ φθάσῃ κατὰ τὸ δυνατόν πλησιέστερον πρὸς τὸ κέντρον παραγωγῆς ἢ καταναλώσεως πρὸς τὸ ὁποῖον προορίζεται ἢ ἀπὸ τὸ ὁποῖον θὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον του. Ὅσον βαθύτερον δύναται τὸ πλοῖον νὰ εἰσχωρήσῃ εἰς τὴν ξηρὰν, ἀκολουθοῦν φυσικὴν ἢ ἀκόμη καὶ τεχνητὴν ὕδατινὴν ὁδόν, τόσο ἐύθηνότερον καθίσταται τὸ μεταφορικὸν κόστος, ἀφοῦ ἡ θαλασσοῖα μεταφορὰ εἶναι πάντοτε ἡ εὐθηνότερα ὄλων, ἐπίσης δὲ διότι ἀποφεύγονται αἱ πάντοτε δαπανηραὶ μεταφορτώσεις — αἰτινες ἐπιπροσθέτως συνεπάγονται καθυστερήσεις εἰς τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων καὶ φθορὰς αὐτῶν — ἀλλὰ καὶ πρόσθετα, πολλάκις, ἔξοδα ἀποθηκεύσεως τῶν φορτίων. Διὰ τοὺς λόγους τούτους οἱ πλείστοι ἐκ τῶν τεχνητῶν λιμῶνων, εἶναι ἐγκατεστημένοι ἐπὶ ποταμῶν, εἰς σημαντικὰς ἐνίστε ἀποστάσεις ἀπὸ τῆς θαλάσσης. Οἱ λιμένες οὗτοι μειονεκτοῦν, ἐναντι τῶν θαλασσιῶν λιμῶνων, μόνον κατὰ τὸ ὅτι εἶναι δυσχερέστερον προσιτοὶ ὑπὸ τῶν συγχρόνων μεγάλων πλοίων, συνεπεία τῆς φυσικῆς διαμορφώσεως τῆς κοίτης τῶν ποταμῶν ἐφ' ὧν εἶναι ἐγκατεστημένοι, ἥτις μόνον διὰ μεγάλων δαπανῶν καθίσταται δυνατόν νὰ βελτιωθῆ, κυρίως ὡς πρὸς τὰ διατιθέμενα βάρη.

Εἶναι, ἐν τούτοις, τόσο σφοδρὰ τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τὰ ἐπιτυγχάνομενα ἐκ τῆς ἀπ' εὐθείας προσεγγίσεως τῶν πλοίων εἰς τὰ παραγωγικὰ ἢ καταναλωτικὰ κέντρα τῶν ὁποίων τὰς ἀνάγκας

ὀνομασθῆ «Eucorpi» καὶ θὰ ἀποτελῆ ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερνταμ, θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην περίπου δέκα πέντε ἑκατομμυρίων Λιρῶν, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι θὰ εἶναι ἔτοιμος κατὰ τὸ 1960.

* Ὡς σιδηροδρομικὴ σύνδεσις νοεῖται ἡ δυνατότης τῆς ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφορτώσεως εἰς τὰ σιδηροδρομικὰ ὄχηματα, ἀνευ καθυστερήσεως διὰ τὸ πλοῖον, τοῦ ὅπου ἐπιτυγχάνεται μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχει δυνατότης ἐλευθέρως κινήσεως ἰκανοῦ ἀριθμοῦ σιδηροδρομικῶν ὀχημάτων ἐπὶ τοῦ κρητιδώματος.

έξυπηρετοῦν, ὥστε εἰς πολλάς περιπτώσεις ἐκρίθη συμφέρουσα καὶ προτιμητέα, ἡ ἀνάληψις τεχνικῶν ἔργων μεγάλης ἐκτάσεως — λ.χ. διωρύγων, δεξαμενῶν συνδέσεως ὑδατίνων ἐπιφανειῶν εὐρισκομένων εἰς διαφορετικὰ ὕψη — καὶ δὴ μὲ ἐπαρκῆ διὰ μεγάλα πλοῖα πλάτη καὶ βάθη, προκειμένου νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ ἀπρόσκοπτος ἐπικοινωνία τῶν κέντρων τῆς ἐνδοχώρας μετὰ τῆς θαλάσσης. Ἡ διώρυξ τοῦ Manchester¹, αἱ ὑδάτινοι ὁδοὶ αἱ συνδέουσαι τὸ Ρότερνταμ καὶ Ἄμστερνταμ² μετὰ τῆς θαλάσσης καὶ ὑπεράνω ὄλων ἢ ὑπὸ ἀποπεράτωσιν νέα μεγάλη θαλασσία ὁδὸς τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου³ ἦτις καθιστᾷ δυνατὴν τὴν δι' ὠκεανοπόρων πλοίων σύνδεσιν τῶν ἐπὶ τῶν μεγάλων λιμνῶν βιομηχανικῶν κέντρων τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ μετὰ τὴν θάλασσαν, ἀποτελοῦν χαρακτηριστικὰ παραδείγματα.

2. Ἐμπορευματικὴ κίνησις καὶ ἐξοπλισμὸς λιμένων. — Αἱ πλουτοπαραγωγικαὶ δυνατότητες ἐκάστης χώρας, προσδιορίζουσαι τὸν ὄγκον ἀλλὰ καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου αὐτῆς, καθορίζουσι ἐπίσης τὸν χαρακτῆρα τοῦ λιμένος ἢ τῶν λιμένων, διὰ τῶν ὁποίων τὸ ἐμπόριον τοῦτο ἱκανοποιεῖται.

¹ Ἡ διώρυξ τοῦ Manchester, ἔχει μήκος 35 μιλίων καὶ βάθος μέχρι 28 ποδῶν κατ'ἐπίπεδον διὰ τὴν μεσογειακὴν ταύτην πόλιν, λιμένα.

² Διώρυγες 20 καὶ 15 μιλίων, μὲ διαστάσεις ἐπιτρεπούσας τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ὑπὸ μεγάλων ὠκεανοπόρων πλοίων, ἔχουν καταστήσει τοὺς δύο κυριωτέρους Ὀλλανδικούς λιμένας Ρότερνταμ καὶ Ἄμστερνταμ, εὐχερέστερον καὶ συντομώτερον προσιτούς ἀπὸ θαλάσσης, ἐπ' ὠρεῖλας τῆς ἀνταγωνιστικῆς αὐτῶν ἱκανότητος, ὡς διαμετακομιστικῶν τοῦ ἐμπορίου τῆς Β.Δ. Εὐρώπης λιμένων.

³ Τὸ ἔργον τοῦτο, τὸ ὁποῖον χαρακτηρίζεται παρὰ πολλῶν ὡς τὸ μεγαλύτερον τεχνικὸν ἔργον ἐπὶ τῆς γῆς περιλαμβάνει τεχνητὴν ὑδατίνην ὁδὸν μήκους 218 μιλίων, κατὰ μήκος τῆς ὁποίας εἶναι ἐγκατεστημένοι 15 ἐν ὅλῳ κλειδεὶς (locks), καθιστῶσαι δυνατὴν τὴν ναυσιπλοΐαν, διὰ διαδοχικῆς μεταβολῆς τοῦ ὕψους τῶν κλειστῶν ὑδατίνων λεκανῶν, μέχρι τῶν μεγάλων λιμνῶν εὐρισκομένων εἰς ὕψος 602 ποδῶν ὑπεράνω τῆς θαλάσσης. Τὸ ἔργον περιλαμβάνει ἐπίσης τρία φράγματα μὲ ἐγκατεστάσεις ὕδροηλεκτρικῆς δυνάμεως 2.1 ἐκ. ἵππων, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι θὰ ἀπατήσῃ δαπάνην ἐνὸς βισεκατομμυρίου δολλαρίων, ἀναληθῆν κατὰ τὰ 2/3 ὑπὸ τοῦ Καναδᾶ καὶ κατὰ τὸ 1/3 ὑπὸ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν.

Ἐπὶ τῇ ἐπιχειρήσει ἤδη ἐνῆρξεν λειτουργία τῆς νέας ταύτης θαλασσίας ὁδοῦ, ὅλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι καὶ αἱ μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἑταιρίαι ἐξαγγέλουσι τὸ ἐνδιαφέρον τῶν πρὸς ἐγκατάστασιν δρομολογιακῶν γραμμῶν δι' αὐτῆς πρὸς τὰς μεγάλας λίμνας.

Οἱ Καναδοὶ ὑπολογίζουσι ὅτι κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς λειτουργίας τῆς νέας θαλασσίας ὁδοῦ, θὰ διακινηθῶσιν δι' αὐτῆς 25 ἐκ. τόνων φορτίου ἅτινα ἐντὸς δεκαετίας θὰ αὐξηθοῦν εἰς 50 ἐκ. τόνων.

Ἡ χρησιμοποίησις τῆς νέας θαλασσίας ὁδοῦ θὰ εἶναι ἐλευθέρη δι' ὅλα τὰ πλοῖα ὄλων τῶν σημαῶν, ἀλλ' αἱ μεταφοραὶ μεταξὺ τῶν Ἀμερικανικῶν καὶ Καναδικῶν λιμῶν ἐπὶ τῶν μεγάλων λιμνῶν, θὰ διαφυλαχθῇ ὑπὲρ μόνου τῶν ὑπὸ Ἀμερικανικὴν καὶ Καναδικὴν σημαίαν πλοίων.

Εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν ἐπὶ παραδείγματι, τὸ Λονδίνον, τὸ Λίβερπουλ καὶ ἡ Γλασκῶβη, ἔχουν ἀναδειχθῆ ὡς οἱ τρεῖς κυριώτεροι λιμένες μέσῳ τῶν ὁποίων διεξάγεται τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ὑπερωκεανείου ἐμπορίου τῆς χώρας, διότι εἶναι ἐγκατεστημένοι εἰς τὸ κέντρον βιομηχανικῶν καὶ καταναλωτικῶν περιοχῶν, ἐκ παραλλήλου δὲ εἶναι συνδεδεμένοι δι' ἀρτίων ὁδικῶν καὶ σιδηροδρομικῶν δικτύων καὶ - εἰς τινὰς περιπτώσεις - δι' ἐσωτερικῶν ὑδατίνων διὰ διαωρύγων συγκοινωνιῶν, μὲ οἰονδήποτε σημεῖον τῆς χώρας. Εἶναι συνεπῶς καλῶς τοποθετημένοι, ἀφ' ἑνὸς διὰ τὸ νὰ δέχωνται τὸ συνεχές ρεῦμα φορτίων τροφίμων καὶ πρώτων ὑλών, τὰ ὁποῖα εἶναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν διατροφήν τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν βιομηχανιῶν τῆς χώρας καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τὴν ἐξαγωγήν τῶν προϊόντων τῆς τεραστίας βιομηχανικῆς παραγωγῆς αὐτῆς.

Τὸ Ρόττερταμ, ἡ Ἀμβέρσα, τὸ Ἀμστερνταμ, διὰ τῶν ὁποίων διέρχονται αἱ συντομώτεροι ὁδοὶ πρὸς τὸν Ρήνον καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἀλλὰ καὶ τὸ Ἀμβούργον ἐπίσης, εἶναι λιμένες προοριζόμενοι νὰ ἐξυπηρετοῦν τὰς τεραστίας μεταφορὰς φορτίων εἰς χυμὰ, τροφίμων καὶ πρώτων ὑλών, τὰ ὁποῖα εἶναι ἀπαραίτητα πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς μεγαλυτέρας βιομηχανικῆς περιοχῆς τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, ἣτις εἶναι καὶ ἡ πυκνότερον κατοικημένη, ὡς ἐπίσης τοῦ ἐξαγωγικοῦ αὐτῆς εἰς βιομηχανικά προϊόντα ἐμπορίου.

Οἱ λιμένες τῆς Νοτίου Οὐαλλίας, προορίζονται κυρίως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐξαγωγῶν γαιανθράκων, οἱ Ἀμερικανικοὶ λιμένες Φιλαδέλφεια, Βαλτιμόρη, Τσάρλεστον, Νιούπορτ - Νιούς, Νόρφολκ, κ.ἄ. πρὸς ἐξυπηρέτησιν γαιανθράκων ἐπίσης ἀλλὰ καὶ σιτηρῶν, γενικῶς δὲ δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι καθ' ἅπαντα τὸν κόσμον, οἱ λιμένες εἶναι πάντοτε συνδεδεμένοι μὲ ὠρισμένην κατηγορίαν μεταφορῶν, ἀναλόγως πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τῆς ἐνδοχώρας τῶν.

Ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν λιμένων ποικίλλει καὶ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰ κύρια εἶδη τῶν φορτίων τὰ ὁποῖα διακινούνται δι' αὐτῶν. Λιμένες ἐξυπηρετοῦντες λ.χ. μεγάλην κίνησιν γαιανθράκων ἢ σιδηρομεταλλευμάτων, διαθέτουν εἰδικῶν βαρῶν μηχανικῶν ἐξοπλισμῶν - γερανογεφύρας καὶ ἱμαντιοφόρους μεταφορεῖς (conveyor-belts) - ἐργαζόμενον ταχύτατα πρὸς φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων¹⁶. Λιμένες εἰσαγωγικοὶ ἢ ἐξαγωγικοὶ δημητριακῶν εἰς μεγάλην κλίμακα, διαθέτουν, κυρίως, εἰδικὰς ἀποθηκευτικὰς ἐγκαταστάσεις κυβελῶν (Silos) συνδεδεμένας δι' ἀναρροφητήρων. Λιμένες ἐξυπηρετοῦντες εὐρείαν κίνησιν γενικῶν φορτίων, ἐξοπλίζονται μὲ πλῆθος γερανῶν ποικίλης ἀνυψωτικῆς δυ-

¹⁶ Βλ. σχετικῶς *The Bulk Cargoes - London 1954*.

νάμεως και χαρακτηριστικῶν κατασκευῆς, ἀντιστοιχῶν πρὸς τὰς ἰδιότητας τῶν συνήθως διακινουμένων φορτίων¹¹.

Αἱ ἀποθηκευτικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἀνταποκρίνονται καὶ αὐταὶ πρὸς τὴν μορφήν τοῦ ἐξυπηρετουμένου παρ' ἐκάστου λιμένος ἐμπορίου. Λιμένες μὲ μεγάλην κίνησιν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου, διαθέτουν ἐκτεταμένους ἐστεγασμένους χώρους, ἐνίοτε πολυορόφους, καταλλήλους διὰ τὴν διαφύλαξιν, ἀλλὰ καὶ τὴν δι' αὐτῶν διακίνησιν τῶν ποικίλων εἰδῶν, ἅτινα ἀπαρτίζουν τὰ φορτία τῶν πλοίων. Ἀντιθέτως, λιμένες διὰ τῶν ὁποίων κινεῖται μέγας ὄγκος σιδηρομεταλλευμάτων ἢ γαιανθράκων ἢ ξυλείας, χρειάζονται εὐρεῖς ἀνοικτοὺς χώρους πρὸς ἐναπόθεσιν αὐτῶν. Οἱ ἐξυπηρετοῦντες μέγαλον ὄγκον ὑγρῶν καυσίμων ὀφείλουν νὰ ἔχουν ἀναλόγους εἰς χωρητικότητα δεξαμενάς, ἐνῶ πλείστα ὑποκείμενα εἰς φθοράν εἶδη ἀπαιτοῦν τὴν ὑπαρξιν καταλλήλων ψυκτικῶν χώρων ἢ ἄλλων εἰδικῶν ἐγκαταστάσεων κ.ο.κ.

Ἐξ ἴσου ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς μορφῆς καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν ὑπὸ τοῦ λιμένος παρεχομένων εὐκολιῶν φορτοεκφορτώσεως καὶ ἀποθηκεύσεως τῶν φορτίων, ἀσκοῦν αἱ συνθήκαι αἱ ἀφορῶσαι αὐτὸν τοῦτον τὸν λιμένα καὶ τὴν μετὰ τῆς ἐνδοχώρας σύνδεσιν αὐτοῦ. Εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας, εἰς τοὺς ὁποίους διατίθενται ἐπαρκῆ μήκη κρηπιδωμάτων, μὲ βυθίσματα ἐπιτρέποντα τὴν πλεύρισιν μεγάλων πλοίων, ἢ φορτοεκφόρτωσις διενεργεῖται διὰ τῶν χερσαίων μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, αἱ ὁποῖαι πρέπει, ὡς ἐκ τούτου, νὰ εἶναι ἐπαρκεῖς τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν ἀνυψωτικὴν ἰκανότητα καὶ δὴ διὰ τὴν ταυτόχρονον φορτοεκφόρτωσιν ὄλων τῶν εἰς τὰ κρηπιδώματα παραβληθέντων πλοίων. Εἰς μικροτέρους, ἀντιθέτως, λιμένας, εἰς τοὺς ὁποίους τὰ πλοῖα, κατὰ τὸ πλείστον, παραμένουν ἐπ' ἀγκύραις, τὰ χερσαῖα μηχανικὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως εἶναι περιορισμένα, ἀφοῦ τὰ πλοῖα παραλαμβάνουν καὶ παραδίδουν τὸ φορτίον των, διὰ τῶν ἰδίων των μέσων. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, ἀπαραίτητος βεβαίως εἶναι, ἡ ὑπαρξὶς ἐπαρκῶν πλωτῶν μέσων διὰ τὴν εἰς αὐτὰ ἐκφόρτωσιν καὶ ἀποθηκεύσιν τῶν φορτίων. Λιμένες ἐξ ἄλλου, συνδεδόμενοι μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ διὰ διωρύγων, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον πάντοτε, νὰ διαθέτουν κρηπιδώματα δι' ὅλα τὰ πρὸς φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν πλοῖα, διότι πολ- λάκις ταῦτα μεταφορτώνουν ἀπ' εὐθείας ἐκ ποταμοπλοίων ἢ εἰς ποταμόπλοια. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ἡ παραμονὴ τῶν πλοίων εἰς ἀγκυροβόλια, παρουσιάζεται ἐξυπηρετικὴ, διότι ἐπιτρέπει τὴν φόρτω-

¹¹ Πλείονα περὶ τῆς μεταχειρίσεως τῶν γενικῶν φορτίων βλ. M. L. Fair «Some Principles of General Cargo Terminal Design» 1947.

σιν ή εκφόρτωσιν καί από τας δύο πλευράς του πλοίου, ή δέ εργασία φορτοεκφορτώσεως διεξάγεται διά των μέσων του πλοίου ή συνηθέστερον, διά πλωτών μηχανικών μέσων φορτοεκφορτώσεως, διατιθεμένων υπό του λιμένος. Χαρακτηριστικήν τοιούτου λιμένος περίπτωσιν, αποτελεί ό τοϋ Ρότερνταμ, ό όποιος έξυπηρετών διά του Ρήνου τας Γερμανικάς εις φορτία χύμα εισαγωγάς, διαθέτει πλήθος πλωτών μηχανημάτων καταλλήλων διά τά διάφορα φορτία, διακινούμενα προς τό έσωτερικόν διά ποταμοπλοίων.

Διά νά είναι εις θέσιν ό λιμήν νά προσελκύη προς έαυτόν τά φορτία, πρέπει έν άλλοις λόγοις, νά παρέχη τας άπαιτούμενας δι' έκαστον έξ αυτών συγχρόνους εύκολίας. Ή επίτευξις του άποτελέσματος τούτου, προϋποθέτει όργανωσιν αλλά καί ειδικήν λεπτομερή μελέτην περί των παραγομένων καί άναλισκομένων εις τήν υπό του λιμένος έξυπηρετούμενην ένδοχώραν άγαθών, ώστε ανάλογος προς τό είδος της προβλεπομένης δι' αυτόν έμπορευματικής κινήσεως, νά είναι καί ό τεχνικός έξοπλισμός του λιμένος. Έπιπροσθέτως, πρέπει πάντοτε νά παραμένη ύπ' όψιν ότι, ό λιμήν αποτελεί τόν σύνδεσμον μεταξύ των διαφόρων μέσων της μεταφοράς καί διι συνεπώς πρέπει νά διαθέτη όλον τόν έξοπλισμόν, ό όποιος θά καταστήση εύχερη τήν σύνδεσιν της χερσαίας προς τήν θαλασσίαν μεταφοράν, έν συνδυασμῶ προς χαμηλόν κόστος, ταχύτητα καί πλήρη ασφάλειαν.

Δυσχερές τήν επίλυσιν πρόβλημα συνιστά ή προσαρμογή των λιμένων προς τας αίφνιδίας μεταβολάς εις τόν όγκον του δι' αυτών διακινουμένου έμπορίου. Αύτη καθίσταται έν τη πράξει άνέφικτος, συνέπεια δέ τούτου είναι διι όταν ή μεταβολή άφορᾷ άπότομον διόγκωσιν της κινήσεως δημιουργείται πρόσθετος αίτια καθυστερήσεως των πλοίων εις τούς λιμένας, επιτείνουσα τήν ήδη ύφισταμένην από της άπόψεως ταύτης δυσχερή κατάστασιν ¹².

Οι λιμένες, έξυπηρετούσιν ένίοτε ένδοχώραν θέσει μή δυναμένην άλλοθεν νά έξυπηρετηθῆ. Είς τήν περίπτωσιν ταύτην τό σύνολον του διά τήν ένδοχώραν ταύτην προοριζομένου έμπορίου καί του έκ ταύτης προερχομένου, διά του λιμένος τούτου θά διακινηθῆ. Προκειμένου όμως περί εύρυτέρας ένδοχώρας, εις μεγαλυτέραν άπόστασιν από του λιμένος εύρισκομένης, υπόκειται ούτος εις τόν άνταγωνισμόν άλλων γειτονικών λιμένων καί συνεπώς ή παρ' αυτού άπορρόφησις όλοκλήρου ή του μεγίστου μέρους της έμπορικής κινήσεως της ένδοχώρας ταύτης καί ή επίτυχής άντιμετώπισις του άνταγωνισμού

¹² Περί των καθυστερήσεων εις τούς λιμένας βλ. έν τοις έπομείοις.

των άλλων λιμένων, εξαρτάται αφ' ενός εκ της ικανότητός του να παρέχει εύθηνόν κόστος εν συνδυασμῶ πρὸς ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ φορτοεκφόρτωσιν τῶν φορτίων τῶν πλοίων καὶ αφ' ἑτέρου εκ της ὑπάρξεως δυνατοτήτων ἀπροσκόπτου καὶ εύθηνῆς προωθήσεως τῶν φορτίων πρὸς τὸ ἐσωτερικόν ἢ μεταφορᾶς αὐτῶν πρὸς φόρτωσιν εκ τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Ἡ συναγωνιστικὴ ικανότης λιμένος τινός, εξαρτάται, κατὰ ταῦτα ἀπὸ τὴν ἀρτιότητα, τὸ συγχρονισμένον καὶ τὴν ἐπάρκειαν τῶν τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων αὐτοῦ πρὸς ἐξασφάλισιν ταχείας καὶ ἀσφαλούς φορτοεκφορτώσεως τὸ χαμηλὸν κόστος τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ λιμένος τὴν ὑπαρξίν δυνατοτήτων ταχείας, ἀπ' εύθείας καὶ εύθηνῆς συνδέσεως τοῦ λιμένος μετὰ τῆς ἐξυπηρετουμένης παρ' αὐτοῦ ἐνδοχώρας καὶ τέλος ἀπὸ τὴν ὑπαρξίν πεπειραμένου καὶ εἰδικευμένου προσωπικοῦ διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων. ¹⁸ Ἡ σπουδαιότης τοῦ τελευταίου τούτου παράγοντος, τοῦ τῆς ἐργασίας, εἶναι μεγάλη. Ἡ ικανότης, ἐπάρκεια καὶ ταχύτης μετὰ τῶν ὁποίων οἱ πάσης κατηγορίας ἐργάται φορτοεκφορτῶνται, χειρίζονται τὸ φορτίον καὶ τὰ μηχανικὰ μέσα τοῦ λιμένος καὶ τοῦ πλοίου, ἔχουν σπουδαιότατην ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐν γένει διεξαγωγῆς τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ ἰδίως ἐπὶ τοῦ κόστους αὐτῆς.

3. Συστήματα ὀργανώσεως λιμένων.—Ἡ ἐπιτυχὴς ἀνταπόκρισις τῶν λιμένων πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ἐξυπηρετουμένης παρ' αὐτῶν κινήσεως καὶ διατήρησις ἠύξημένης ἀνταγωνιστικῆς ικανότητος παρ' αὐτῶν, εξαρτάται, ἐν πολλοῖς, ἀπὸ τὴν ἐπάρκειαν τῆς ὀργανώσεως αὐτῶν, τόσον ὡς πρὸς τὴν διοίκησιν ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν.

Κυριώτερα τῶν ὑφισταμένων συστημάτων διοικήσεως καὶ ὀργανώσεως τῶν λιμένων εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

α) Ὡς πρὸς τὴν διοίκησιν :

αα) Διοικήσεις ὑπὸ αὐτονόμων ὀργανισμῶν.

Τὸ σύστημα τοῦτο εἰσῆχθη τὸ πρῶτον εἰς τὴν Μ. Βρεταννίαν ἀπὸ τοῦ 1857 καὶ ἐφηρμόσθη εἰς τοὺς κυριώτεροὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας, υἱοθετηθὲν σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ὑπὸ πολλῶν ἄλλων χωρῶν ¹⁹.

¹⁸ Βλ. καὶ Σ. Ζάρκου «Αἱ οἰκονομικαὶ λειτουργίαι τῶν λιμένων» Ἐπιθ. Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἔτος 1930, σελ. 1055 ἑπ.

¹⁹ Τὸ Λονδίνον, τὸ Λίβερπουλ, τὸ Μπέλφαστ, ἡ Γλασκῶβη, ἡ Καλκούττα, ἡ Μασσαλία, ἡ Γένοα, ἡ Βενετία, ἡ Τεργέστη καὶ πολλοὶ ἄλλοι μεγάλοι λιμένες, μετὰ τῶν ὁποίων καὶ οἱ ἡμίσεις τῶν κυρίων Ἀμερικανικῶν λιμένων, διοικοῦνται ὑπὸ αὐτοῦν ὀργανισμῶν.

Αυτόνομος θεωρείται ὁ λιμὴν ἐκεῖνος, ὁ ὁποῖος ἐλέγχεται καὶ διευθύνεται ἀπὸ τοὺς χρησιμοποιοῦντας αὐτόν — φορτωτὰς, πράκτορας, ἐφοπλιστὰς κλπ. — καὶ τινὰς ἐνδιαφερομένους ὀργανισμοὺς ὡς λ.χ. ἡ δημοτικὴ ἀρχὴ καὶ αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, μέσῳ συμβουλίου εἰς τὸ ὅποιον μετέχουσιν ἅπαντες δι' ἀντιπροσώπων τῶν. Τὰ μέλη τοῦ συμβουλίου, εἶναι κατὰ γενικὸν κανόνα, ἀφ' ἑνὸς μὲν αἵρετά, ἀφ' ἑτέρου δὲ διοριζόμενα. Αἵρετοὶ εἶναι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ὀργανώσεων τῶν χρησιμοποιουσῶν τὸν λιμένα, διοριζόμενοι δὲ, οἱ ἐκπρόσωποι τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς, τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν κλπ.

Ἡ ἐπέκτασις τοῦ θεσμοῦ τῶν αὐτονόμων ὀργανισμῶν, ἀποδίδεται α) εἰς τὴν ἰκανότητα αὐτῶν νὰ ἐπωμίζωνται τὸ μέγαλον οἰκονομικὸν βᾶρος τὸ ὅποιον συνεπάγεται ἡ συντήρησις καὶ ἀνάπτυξις τῶν λιμένων β) εἰς τὴν δυνατότητα, ἣν παρέχουν, ἐκπροσωπήσεως τῶν χρησιμοποιούντων τὸν λιμένα καὶ συμβολῆς αὐτῶν διὰ τῆς πείρας καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντός, τῶν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων καὶ καλλιτέραν ἐξυπηρέτησιν τοῦ δι' αὐτῶν διακινουμένου ἐμπορίου, γ) εἰς τὸ ὅτι εἶναι ἀπηλλαγμένοι ἐνεργειῶν πολιτικῆς σκοπιμότητος.

αβ) **Δημοτικὴ Διοίκησις.** Ὑπὸ τοιοῦτον καθεστῶς τελοῦν πλεῖστοι τῶν μεγάλων τῆς Β.Δ. Εὐρώπης ¹¹ τὸ Μπρίστολ καὶ ἀρκετοὶ Ἀμερικανικοὶ λιμένες. Ἡ χερσαία καὶ ὕδατινὴ ἐπιφάνεια τοῦ λιμένος ἀποτελεῖ ἰδιοκτησίαν τοῦ Δήμου, ὅστις καὶ διοικεῖ τὸν λιμένα εἴτε δι' εἰδικῆς ὑπηρεσίας ὑπαγομένης ἀπ' εὐθείας εἰς τὸν Δήμαρχον, εἴτε μέσῳ συλλογικοῦ ὄργανου, ἀποτελουμένου, ἀποκλειστικῶς, ἐξ ἐκπροσώπων τοῦ Δήμου. Ἡ διὰ συλλογικοῦ ὄργανου διοίκησις μειονεκτεῖ διότι, συνήθως, οἱ μετέχοντες αὐτοῦ, ἐκπρόσωποι τῆς Δημοτικῆς Ἀρχῆς, προέρχονται ἐκ τῶν Δημοτικῶν Συμβούλων, οἱ ὁποῖοι, ὡς αἵρετοί, ἀφ' ἑνὸς μὲν δὲν ἔχουν, πάντοτε, οὐσιαστικὸν ἐνδιαφέρον εἰς τὰ τοῦ λιμένος, ἀφ' ἑτέρου δὲ, δυνατόν νὰ χρησιμοποιῶσι τὴν διοίκησιν τοῦ λιμένος, ὡς μέσον ἰκανοποιήσεως πολιτικῶν ἐπιδιώξεων. Ἐξ ἄλλου, ὁμως, ἡ δημοτικὴ διοίκησις παρουσιάζει ὑπὲρ ἑαυτῆς τὰ πλεονεκτήματα ὅτι α) ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν της τοὺς σοβαροὺς οἰκονομικοὺς πόρους τοῦ Δήμου διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν ἔργων ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος β) δύναται νὰ καλύπτῃ τὰ τυχόν ἐλλείμματα τῆς διαχειρίσεως της ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Δήμου.

αγ) **Κρατικὴ Διοίκησις.** Τὸ σύστημα τῆς κρατικῆς διοικήσεως τῶν λιμένων, ὅπερ ὕφίσταται καὶ παρ' ἡμῖν, εἶναι ἐπίσης

¹¹ Ρόττερταμ, Ἀμβέρσα, Ἀμβούργον, Βρέμη, Ἀμστερνταμ, πλεῖστοι Σκανδιναυκοὶ λιμένες.

αγ) Κρατική διοικήσεις. Το σύστημα της κρατικής διοικήσεως των λιμένων, όπερ ύφίσταται καί παρ' ήμίν, είναι επίσης διαδεδομένον καί εφαρμόζεται εις πλείστας χώρας, ούχι όμως όμοιομόρφως, αλλά προσηρμοσμένον πρός τας κρατούσας εις έκάστην χώραν συνθήκας καί παραδόσεις. Εις τας 'Ην. Πολιτείας λ.χ. ή κρατική ιδιοκτησία συνδυάζεται με δημοτικήν ή συλλογικήν διοίκησιν. Βασικά πλεονεκτήματα της κρατικής διοικήσεως των λιμένων, αποτελούν α) ή ύπαρξις πολύ μεγαλύτερων ή εις πάσαν άλλην μορφήν διοικήσεως οικονομικών μέσων, β) ή δυνατότης σχεδιάσεως των λιμένων των έγκαταστάσεων καί του έξοπλισμού των, επί έθνικής βάσεως¹⁰.

αδ) 'Ιδιωτική ιδιοκτησία καί διοικήσεις. Το σύστημα τοϋτο, μη ανταποκρινόμενον πρός την σύγχρονον αντίληψιν περί της άποστολής των λιμένων, τείνει νά έκλείψη. 'Εν Μ. Βρετανία, πλείστοι μεγάλοι λιμένες άνήκον μέχρι του 1947 εις σιδηροδρομικάς εταιρίας.

β) 'Ως πρός την έκμετάλλευσιν :

βα) Έκμετάλλευσις άπ' εύθείας υπό της διοικούσης τόν λιμένα άρχης. Εις την περίπτωση ταύτην άπασαι αί έγκαταστάσεις του λιμένος (άποθηκευτικά, τεχνικά κλπ.) ώς καί ο έξοπλισμός αύτου άνήκουν εις την διοίκησιν του λιμένος¹¹. Το σύστημα τοϋτο παρουσιάζει σοβαρά μειονεκτήματα διότι α) λόγω της ύπερμέτρου συγκεντρώσεως αρμοδιοτήτων καί όγκου άπασχολήσεως, ή όργάνωσις της έκμεταλλευομένης τόν λιμένα άρχης, καθίσταται κατ' ανάγκην γραφειοκρατική β) δέν είναι δυνατόν νά χρησιμοποιούνται πάντοτε, εις θέσεις ίδις απαιτούσας τεχνικήν μόρφωσιν καί Ικανότητα, τά κατάλληλα πρόσωπα γ) έλλείποντος του κινήτρου του έκ του οικονομικού συμφέροντος προκαλουμένου, δέν καθίσταται δυνατή, ή κατά τόν έπωφελέστερον έκάστοτε διά τόν λιμένα καί τούς χρησιμοποιούντας αύτόν, τρόπον, αντιμετώπισις των άνακυπτόντων θεμάτων. Πάντα ταϋτα συνεπάγονται έπιβάρυνσιν του κόστους χρησι-

¹⁰ Τών δύο σπουδαιότατων αύτών πλεονεκτημάτων, στερείται ή 'Ελληνική κρατική διοίκησις των λιμένων, λόγω της δικαιοδοσίας των λιμενικών έπιτροπών, όπως χρησιμοποιούν τούς πόρους των, εις τας ανάγκας του ίδιου αύτών λιμένος. 'Αποτέλεσμα είναι ότι, άρ' ένός τά διατιθέμενα παρ' έκάστου λιμένος οικονομικά μέσα, καταλήγουσιν νά είναι άνεπαρκή καί άρ' έτέρου, ότι διατίθενται εις την έκτίθεισιν δευτερευούσης σημασίας έργων εις μικρούς λιμένες, καθ' ου χρόνον έπιτακτικά άνόγκαι μεγαλύτερων λιμένων, παραμένουν άνικανοποίητοι έλλείψει κεφαλαίων.

¹¹ Περίπτωσης λιμένος Πειραιώς.

μοποιήσεως τοῦ λιμένος, πιθανὴν μείωσιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς τοῦ ἱκανότητος καὶ πάντως αὐξήσιν τῶν τιμῶν τῶν δι' αὐτοῦ διερχομένων ἀγαθῶν.

ββ) Ἐκμετάλλευσίς δι' ἐκμισθώσεως ἀποβαθρῶν καὶ χώρων εἰς ἰδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, αἱ ἀποβάθραι μετὰ τῶν τυχόν ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἢ ἄλλοι χώροι τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος, ἐκμισθοῦνται διὰ μακρὰ διαστήματα, εἰς ναυτιλιακὰς, φορτοεκφορτωτικὰς, βιομηχανικὰς, ναυπηγικὰς καὶ ἄλλας ἐπιχειρήσεις, τῶν μισθωτῶν ἔχόντων τὸ δικαίωμα νὰ κατασκευάζουν ἴδια ὑπόστεγα καὶ ἀποθήκας, νὰ ἐγκαθιστοῦν τοὺς γερανοὺς τῶν καὶ οἰανδήποτε γενικῶς ἐγκατάστασιν καὶ ἐξοπλισμὸν ἀναγκαιοῦντα αὐταῖς διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐργασιῶν τῶν. Πᾶσαι αἱ παρ' αὐτῶν ἀνεγειρόμεναι ἐγκαταστάσεις παραμένουν εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τῶν.

Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας, ἔργον τῆς διοικούσης τοὺς λιμένας ἀρχῆς, εἶναι νὰ εἰσπράττη τὰ ἔσοδα μετὰ τῶν ὁποίων καὶ τὰ μισθώματα ἐξ ἐνοικιάσεως τῶν ἀποβαθρῶν, λιμενικῶν χώρων, λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων κλπ. καὶ νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν κρηπιδωμάτων, νηοδόχων, προβλήτων καὶ λοιπῶν, εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν ἀνηκουσῶν, ἐγκαταστάσεων τῶν λιμένων.

Τὸ ἀνωτέρω σύστημα, παρουσιάζει σπουδαῖα πλεονεκτήματα. α) Εὐρύνει τεραστίως τὰς δυνατότητας χρηματοδοτήσεως τῶν ἀπαιτήτων διὰ τὰς διαφόρους ἀνάγκας τοῦ λιμένος ἔργων καὶ ἐγκαταστάσεων β) Δημιουργεῖ δυνατότητα ἀναπτύξεως συναγωνισμοῦ ἐντὸς αὐτοῦ τούτου τοῦ λιμένος, εἰς ὄφελος τῆς ἐπαρκειᾶς αὐτοῦ καὶ τῶν χρησιμοποιούντων αὐτὸν φορτωτῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, διότι ἡ ἐνέργεια τῶν φορτοεκφορτώσεων δὲν εὐρίσκεται συγκεντρωμένη εἰς χεῖρας τῆς διοικούσης ἀρχῆς, ἀλλὰ διεξάγεται παρὰ πλειόνων ἐπιχειρήσεων, ἀμιλλομένων τόσον εἰς ἀπόδοσιν καὶ ἐπάρκειαν ὅσον καὶ εἰς τὰ τιμολογία τῶν γ) Διευκολύνει κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ λιμένος, διὰ τῶν καλλιτέρων καὶ προσφορωτέρων διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν καθόλου ἀναγκῶν τοῦ μέσων, διότι ἐκάστη ἐπιχειρήσις, ἐγκαθιστᾷ τὸν ἀνταποκρινόμενον, πρὸς τὰς συγκεκριμένας ἀνάγκας τῶν παρ' αὐτῆς διεξυγομένων ἐργασιῶν, ἐξοπλισμὸν δ) Δίδει, τέλος, εἰς τὴν ἐν γένει ἐκμετάλλευσιν τοῦ λιμένος, ὡς εὐρισκομένην εἰς χεῖρας ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, εὐκαμφίαν καὶ δυνατότητα ταχείας προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἐκάστοτε διαμορφουμένας καταστάσεις καὶ ἀνάγκας, πλεονεκτήματα, τῶν ὁποίων θὰ ἔσπευτο κατὰ μέγαν βαθμὸν, οἰαδήποτε, γραφειοκρατικὴν ἔχουσα τὴν ὀργάνωσιν, διοικοῦσα τὸν λιμένα, ἀρχή.

Ἐν ἑκ τῶν σπουδαιωτέρων προβλημάτων τὰ ὁποῖα τίθενται ἐνώπιον τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν ὀργάνωσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν λιμένων, οἰαδήποτε καὶ ἐάν εἶναι αὕτη, ἀποτελεῖ ἡ ἐξασφάλισις τακτικῆς ἀπασχολήσεως εἰς τοὺς ἐργάτας, φορτοεκφορτωτάς κλπ. Ἡ περιοδική, μόνον, ἀπασχόλησις τῶν ἐργατῶν τῶν λιμένων, ἦτο κατὰ τὴν πρό τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περίοδον, ἐν ἑκ τῶν χειροτέρων γνωρισμάτων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν λιμένων καὶ ἦτο κυρίως ἀποτέλεσμα, τῆς ἀσταθείας τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορευματικῆς κινήσεως ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν καιρικῶν μεταβολῶν ἀφ' ἑτέρου.

Μετὰ τὸν πόλεμον, αἱ κοινωνικαὶ συνθηκαὶ δὲν ἐπιτρέπουν, ὀρθῶς, τὴν συνέχισιν μιᾶς τοιαύτης καταστάσεως καὶ ὁ εἰς μετὰ τὸν ἄλλον, οἱ μεγάλοι λιμένες, οἱ ἀπασχολοῦντες ἀξιόλογον ἀριθμὸν ἐργατῶν, ἀποκοτῶν τὴν κατάλληλον ὀργάνωσιν, τὴν ἐπιτρέπουσαν ἐξασφάλισιν βασικοῦ τινος ἡμερομισθίου εἰς τὸ σύνολον τῶν ἀναγκαιούτων εἰς τὸν λιμένα ἐργατῶν. Ὁ τρόπος τῆς ὀργάνωσεως ἐξαρτᾶται, ὡς εἶναι ἐπόμενον, ἐκ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας εἶναι ὀργανωμένη ἡ διοίκησις καὶ ἐκμετάλλευσις ἐκάστου λιμένος. Ὅταν ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ λιμένος, γίνεται ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τῆς διοικήσεως αὐτῶν κρατικῆς ἢ δημοτικῆς ἢ αὐτονόμου ἀρχῆς, τὸ θέμα ἀντιμετωπίζεται εὐχερέστερον. Οἱ ἐργάται καθίστανται μόνιμον προσωπικὸν αὐτῆς καὶ τὰ ἡμερομισθία τῶν βαρύνουν, τὰ ἐνιαῖα, παρὰ τῆς διοικήσεως ἀρχῆς καθοριζόμενα, τιμολόγια. Διάφορος εἶναι ἡ εἰκὼν εἰς τὰς περιπτώσεις λιμένων, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ὁποίων εὐρίσκεται εἰς χεῖρας πολλῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρονται, φυσικῶ τῷ λόγῳ, νὰ ἀπασχολοῦν μονίμως μόνον τὸν ἀπαραίτητον, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν βασικῶν ἀναγκῶν αὐτῶν, ἀριθμὸν ἐργατῶν. Ἡ λύσις εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἐξασφαλίζεται διὰ τῆς ἐπιβολῆς, εἰς τοὺς πάσης φύσεως ἐργοδοτάς ἐν τῷ λιμένι, εἰσφορᾶς ἀναλόγου πρὸς τὸν κύκλον τῶν ἐργασιῶν αὐτῶν, περιεχομένης δὲ εἰς εἰδικὸν ταμεῖον διοικούμενον παρὰ τῶν ἐργοδοτῶν, ἐπὶ σκοπῷ καταβολῆς παρ' αὐτοῦ βασικῶν ἡμερομισθίων εἰς ὅλους τοὺς μὴ μονίμως παρὰ τῶν ἐπιχειρήσεων ἀπασχολομένους ἐργάτας λιμένος, οἵτινες καὶ καθίστανται, τοιοῦτοτρόπως, προσωπικὸν ἀνήκον εἰς τὸ εἰδικὸν ταμεῖον. Ὅταν οἱ ἐργάται οὗτοι ἀπασχολοῦνται εἰς ἐργασίαν, λαμβάνουν τὰς κεκανονισμένας πλήρεις ἀποδοχάς, ἀντὶ τοῦ βασικοῦ ἡμερομισθίου. Αἱ ἀπασχολοῦσαι τοὺς ἐφεδρικοὺς τούτους ἐργάτας ἰδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις, καταβάλλουν εἰς τὸ εἰδικὸν ταμεῖον τὰ ἀναλογοῦντα πλήρη ἡμερομισθία καὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον καταλήγει ὥστε τὸ εἰδικὸν ταμεῖον καὶ συνεπῶς οἱ διοικοῦντες καὶ συνεισφέροντες εἰς αὐτὸ ἐργοδοταὶ τοῦ λιμένος, νὰ ἐπιβαρύνωνται, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, μόνον μὲ τὰ ἀν-

τιστοιχοῦντα πρὸς τὰ βασικά ἡμερομίσθια τῶν ἐργατῶν, εἰς οὓς δὲν προσφέρεται ἐργασία καθ' ἑκάστην. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις, τὸ Κράτος, ἐνδιαφερόμενον καὶ αὐτὸ διὰ τὴν ἐξάλειψιν τῆς ἀνεργίας καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν κοινωνικῶν συνεπειῶν αὐτῆς, συμμετέχει κατὰ ποσοστὸν εἰς τὰ, ἐκ τῆς ὀργανώσεως τοιούτων συστημάτων, οἰκονομικὰ βάρη.

Ἐκ τῆς πλευρᾶς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ μεταπολεμικὴ αὐτὴ ἐξέλιξις, σημαίνει βεβαίως οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν, διότι τελικῶς αἱ δαπάναι λειτουργίας τῶν τοιούτων συστημάτων ὑπολογίζονται εἰς τὰ τιμολόγια φορτοεκφορτώσεως καὶ χρησιμοποίησεως τῶν μέσων τῶν λιμένων, παρουσιάζει ὅμως τὸ οὐσιαστικὸν πλεονέκτημα, ὅτι ἐξασφαλίζει τὴν ὑπαρξιν καὶ ἀνά πᾶσαν στιγμὴν διάθεσιν καταλλήλου εἰδικευμένου καὶ πεπειραμένου προσωπικοῦ, προσεῖτι δέ, συντείνει εἰς τὴν σταθερωτέραν καὶ μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν τῶν ἐργατῶν, λόγῳ τοῦ ὅτι οὗτοι, ἀπερίσπαστοι ὄντες ἀπὸ τὸν φόβον τῆς ἀνεργίας, ἐργάζονται μεθ' ὅλης αὐτῶν τῆς ἐνεργητικότητος.

γ) Ὡς πρὸς τὴν δασμολογικὴν μεταχείρισιν τῶν φορτίων.

Τόσον κατὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς κυρίας ἀποστολῆς τῶν λιμένων, συνισταμένης εἰς τὴν δι' αὐτῶν σύνδεσιν τῶν χερσαίων πρὸς τὰ θαλάσσια μέσα μεταφορᾶς καὶ ἀντιστρόφως, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων ὡς ἐμπορικῶν καὶ βιομηχανικῶν κέντρων, σημαντικὴν ἐπίδρασιν ἀσκεῖ ἡ δασμολογικὴ μεταχείρισις τῶν δι' αὐτῶν διερχομένων φορτίων καὶ ἡ ἔκτασις τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων εἰς τὰς ὁποίας ὑποβάλλονται ταῦτα. Ὁ βαθμὸς τῆς ἐπιδράσεως τῆς δασμολογικῆς μεταχείρισεως τῶν φορτίων, ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ λιμένος, εἶναι ἰδιαζόντως σοβαρὸς, ὅταν αὐτός, λόγῳ θέσεως καὶ ἄλλων εὐνοϊκῶν συνθηκῶν, ἐπιδιώκῃ νὰ ἐξυπηρετήσῃ, διὰ διαμετακομίσεως, εὐρυτέραν ἐνδοχώραν. Τοῦτο εἶναι εὐνόητον, δεδομένου ὅτι αἱ τελωνειακαὶ διατυπώσεις σημαίνουν δυσχέρασιν εἰς τὴν διακίνησιν τοῦ ἐμπορίου, ἐπιπροσθέτως δὲ ἡ ὑποχρέωσις πρὸς καταβολὴν δασμῶν ἐπιβαρύνει τὰς τιμὰς τῶν ἀγαθῶν.

Τὸ Κράτος, ὡς ἐκ τούτου, ἀποβλέπον εἰς τὰ πολλαπλὰ ὠφελήματα τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῆς τονώσεως τῆς συγκοινωνιακῆς, ἐμπορικῆς καὶ βιομηχανικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, ἤχθη εἰς τὴν υἱοθέτησιν τοῦ θεσμοῦ τῶν ἐλευθέρων λιμένων ἢ ζωνῶν.

γ) Ἐλευθέροι λιμένες. Ἡ περιοχὴ αὐτῶν, θεωρεῖται, ἀπὸ τελωνειακῆς πλευρᾶς, ὡς ξένον ἔδαφος. Τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορεύματα, εἰσάγονται, ἀποθηκεύονται ἀλλὰ καὶ τυγχάνουσιν βιομηχανικῆς ἐπεξεργασίας ἐντὸς τοῦ ἐλευθέρου λιμένος, προκειμένου νὰ ἐπανεξαχθοῦν ταῦτα εἰς τὸ ἐξωτερικόν, χωρὶς νὰ ὑπόκεινται εἰς

τελωνειακόν έλεγχον. Βασικόν χαρακτηριστικόν τοῦ ἐλευθέρου λιμένος, εἶναι ἡ εὐχέρεια ἣτις παρέχεται πρὸς βιομηχανικὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ἀγαθῶν ἐντὸς τῆς περιοχῆς του.

Εἰς τοὺς ἐλευθέρους λιμένας ἀποδίδονται τὰ κάτωθι κυρίως πλεονεκτήματα :

1) Ταχεῖα ἀπελευθέρωσις τῶν πλοίων καὶ διακίνησις τῶν φορτίων λόγῳ ἐλλείψεως διατυπώσεων.

2) Δημιουργία προϋποθέσεων ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, λόγῳ τῆς ἐλευθέρου διεξαγωγῆς τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ τῆς διαθέσεως μεγαλυτέρων κεφαλαίων, μέρος τῶν ὁποίων θὰ διετίθητο ἄλλως διὰ τὴν καταβολὴν δασμῶν.

3) Ἐνίσχυσις τῆς ἐγχωρίου βιομηχανίας, λόγῳ τῶν προσφερομένων εἰς αὐτὴν ἐνοικίων συνθηκῶν πρὸς ἐπεξεργασίαν τῶν πρὸς ἐπανεξαγωγήν εἰδῶν **.

γβ) Ἐλευθεραὶ Ζῶναι. Ὄταν εἰς τὴν ἐλευθέραν, τελωνειακῶς, περιοχὴν, ἐπιτρέπεται ἡ εἰσαγωγή καὶ ἀποθήκευσις εἰδῶν ὑπὸ διαμετακόμησιν, ὄχι ὅμως καὶ ἡ βιομηχανικὴ ἐπεξεργασία αὐτῶν, ἔχομεν τὸν θεσμόν τῆς ἐλευθέρου ζώνης **. Βασικὸς σκοπὸς τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν, εἶναι, ἐπίσης, ἡ ἀνάπτυξις τῶν μετ' ἐπίκεντρον τὸν λιμένα ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ ἡ ταχύτερα διεξαγωγή αὐτῶν, μετ' ἀποτέλεσμα τὴν ταχύτεραν ἀπελευθέρωσιν τῶν πλοίων.

Κατ' ἀκολουθίαν πρὸς τὰ ἀνωτέρω τόσον ὁ θεσμὸς τῶν ἐλευθέρων λιμένων, ὅσον καὶ ὁ τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν, εἶναι ἐξυπηρετικοὶ διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἀφοῦ συμβάλλουν εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας.

4. Σημοσία ταχείας φορτοεκφορτώσεως.—Τὸ ἀποδιδόμενον ὑπὸ τοῦ πλοίου μεταφορικῶν ἔργων, προσδιορίζεται διὰ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ βάρους τοῦ μεταφερομένου φορτίου ἐπὶ τὴν διανυθεῖσαν ἀπόστασιν. Ἡ ἐν λιμένι παραμονὴ τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ, ἐπομένως, χρόνον νεκρὸν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ. Ἀποφασιστικῶς, κατὰ ταῦτα, ἐπηρεάζει τὰ ἀποτελέσματα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρή-

** Οἱ πρῶτοι ἐλεύθεροι λιμένες ἐγκατεστάθησαν εἰς τὴν Μεσόγειον κατὰ τὸν 16ον αἰῶνα. Ἡ Γένοβα ἀνεκηρύχθη εἰς ἐλευθέρου λιμένα κατὰ τὸ 1595, ἐνῶ ἡ Βρέμη κατὰ τὸ 1888, ἡ Κοπεγχάγη τὸ 1894, ἡ Στοκχόλμη τὸ 1919, τὸ Γκόττεμπεργκ καὶ τὸ Μάλμο κατὰ τὸ 1922.

11 Ἡ ἐν λιμένι Πειραιῶς λειτουργοῦσα «Ἐλευθέρη ζώνη» ἔχει ἰδιόμορφον καθεστῶς. Ἐντὸς αὐτῆς ἰδρύει τελωνειακὴ ὑπηρεσία, τὸ ἐμπόρευμα ὑποβάλλεται εἰς τελωνειακόν ἔλεγχον, δὲν καταβάλλονται ὅμως δασμοὶ δι' αὐτὸ πρὶν ἢ παραληφθῆ τοῦτο πρὸς ἀνάλωσιν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ.

σεως και τὸ ἀποδιδόμενον ὑπὸ τοῦ πλοίου μεταφορικὸν ἔργον, ἢ ταχύτης μεθ' ἧς τοῦτο, δύναται νὰ φορτώσῃ ἢ νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ φορτίον του καὶ νὰ ἀπελευθερωθῇ πρὸς ἐκτέλεσιν ἑτέρου ταξειδίου. Ἡ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐπίτευξις ἰκανοποιητικῆς ἀποδόσεως, ἐξαρτᾶται α) ἐκ τῆς ἐπαρκειᾶς τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῆς ὀργανώσεως τοῦ λιμένος β) ἐκ τῆς ἀποδόσεως καὶ ἐπαρκειᾶς τῶν ἐργατῶν φορτοεκφορτωτῶν γ) ἐκ τοῦ εἰς φορτωτικά μηχανικά μέσα ἐξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ δ) ἐκ τοῦ τρόπου κατασκευῆς καὶ ἐσωτερικῆς διαρρυθμίσεως τῶν κυτῶν αὐτοῦ. Ἐντεῦθεν ἡ προσπάθεια τῶν πλοιοκτητῶν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, διὰ τὴν συνεχή βελτίωσιν τῶν τύπων τῶν πλοίων καὶ τοῦ τεχνικοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἄμεσον ἐνδιαφέρον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὡς πρὸς τὴν ἐπιτυχή ἀντιμετώπισιν τῶν λαιπῶν δύο ἐκ τῶν προαναφερθέντων παραγόντων, οἵτινες ἐν τούτοις εὐρίσκονται ἐκτὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀμέσου ἐπιρροῆς καὶ ἐλέγχου ἐκ μέρους αὐτῆς**.

Τὸ πλοῖον, εἶπομεν ἀνωτέρω, ἀποδίδει ἔργον ὠφέλιμον, μόνον ἐφ' ὅσον εὐρίσκεται ἐν κινήσει. Ὅταν, συνεπῶς, τόση καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν αὐξῆσιν τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, ἔστω καὶ ἐάν αὕτη συνεπάγεται μεγάλην αὐξῆσιν τῆς δαπάνης ναυπηγήσεως αὐτῶν, εὐλογον εἶναι τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τὸν περιορισμὸν, εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν, τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας, ἀφοῦ ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, τὰ ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος ἀποκτώμενα δαπανηρὰ πλεονεκτήματα, ἐξουδετεροῦνται. Ἐπομένως ὁ παράγων τῆς ταχύτητος ἀπελευθερώσεως τοῦ πλοίου ἐν λιμένι, παρουσιάζεται ὡς πρῶταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἢ ὁποία προτιμᾷ, μέχρι σημείου τινος, τὴν καταβολὴν ἠϋξημένων τιμολογίων φορτοεκφορτώσεως καὶ ἠϋξημένα λιμενικά τέλη, ἐάν εἰς ἀντάλλαγμα αὐτῶν προσφέρεται μεγάλη ἡμερησία ἀπόδοσις τοῦ λιμένος. Βεβαίως, κυρίαν ἐπιδίωξιν ὄλων τῶν ἐπιχειρήσεων μεταφορᾶς, ἀποτελεῖ ἢ ἐπίτευξις τοῦ μικροτέρου δυνατοῦ κόστους διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν. Κατ' ἀρχὴν, συνεπῶς, τὸ χαμηλὸν κόστος χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων καὶ τῆς φορτοεκφορτώσεως, φαίνεται ἐξυπηρετοῦν τὴν ἐπιδίωξιν ταύτην. Εἰς ἰκανὰς ἐν τούτοις περιπτώσεις ἐπιεσέρχεται ἀποφασιστικὸς, ὁ παράγων τῆς ταχύτητος**. Οἰκονομικοὶ ὑπολογισμοί, προβάλλουν ὡς συμφέρουσιν

** Βλ. καὶ «Speed at sea and despatch in port» ὑπὸ W. Mc. Gilvray, Managing Director, Prince Line Ltd, εἰς Transactions of the Institute of Naval Architects - Vol 90 - London 1948 - σελ. 189 ἑπ.

** Βλ. σχετικῶς καὶ σ. 223.

τήν ταχύτητα, ἔστω καί ἐπί καταβολῇ ἠύξημένης δαπάνης. Τοιαύτη εἶναι ἡ περίπτωσις κυρίως τοῦ πλοίου γραμμῶν, τὸ ὅποιον προκειμένου νά ἐπιτύχη τόν περιορισμόν τοῦ εἰς τούς λιμένας προσεγγίσεως τοῦ χρόνου, προσφέρεται νά ἀντιμετωπίσῃ ἠύξημένον κόστος χρησιμοποίησεως αὐτῶν. Τοῦτο διότι ἡ οἰκονομική ἀπόδοσις τοῦ πλοίου, δύναται μεγάλως νά αὐξηθῆ, δι' ἀντιτοίχου περιορισμοῦ τοῦ χρόνου φορτοεκφορτώσεως αὐτοῦ⁷⁸. Εἶναι εὐλογον ἐπομένως ὅτι, ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων ἔχει ἀποβῆ διὰ τήν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τὸ σοβαρώτερον πρόβλημα τῶν ἡμερῶν μας.

Πρὸ τοῦ πολέμου, ἡ κατάστασις εἰς τούς λιμένας ἦτο ἱκανοποιητικὴ. Αἱ ἀδικοιολόγητοι καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἶχον περιορισθῆ καὶ τὰ διατιθέμενα μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις εἰς τούς λιμένας σταθερῶς ἐβελτιούντο. Αἱ κατὰ τὸν πόλεμον καταστροφαὶ ἀπετέλεσαν τὴν πρώτην αἰτίαν ἐκ τῶν προκαλεσασῶν τὴν ἀνατροπὴν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας εἰς τούς λιμένας. Αἱ ζημίαι ἔχουν ἤδη, ἀπὸ πολλοῦ χρόνου, ἀποκατασταθῆ καὶ αἱ τεχνικαὶ καὶ μηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν λιμένων ἐβελτιώθησαν περαιτέρω. Παρὰ ταῦτα ἡ κατάστασις ἐξακολουθεῖ νά εἶναι δυσμενής⁷⁹.

⁷⁸ Κατὰ ὑπολογισμὸν ἀναφερθέντα εἰς τὸν ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐκφωνηθέντα λόγον, κατὰ τὴν ἐτησίαν συνέλευσιν τοῦ 1952 (Fairplay, τεῦχος 3589]1952), ἐάν ὁ χρόνος παραμονῆς τῶν πλοίων τῶν γραμμῶν Αὐστραλίας εἰς τούς λιμένας, ἐμειώνετο κατὰ 10¹/₂%, ἡ ἐτησία οἰκονομικὴ ἀπόδοσις ἐκαστοῦ πλοίου θὰ ἠύξαντο κατὰ 20.000 λίρας. Κατὰ ὑπολογισμοὺς ἐξ ἄλλου τῆς Peninsular and Oriental Steam Navigation Co Ltd, ἐνὸς τῶν μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων, 150 πλοία θὰ ἀπηττοῦντο ὑπὸ τὰς μεταπολεμικὰς συνθήκας διὰ νά ἀποδώσουν εἰς τὰς γραμμάς Ἄπω Ἀνατολῆς, ἔργον τὸ ὅποιον προπολεμικῶς ἀπεβίβετο ἀπὸ 107 μόνων πλοίων. Τοῦτο σημαίνει τὴν ἀπώλειαν τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος ἐνὸς ἐπὶ τριῶν πλοίων, ἢτοι οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν τεραστίαν ἢ ὅποια ἐπιτίπτει ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς καὶ συνεπῶς ἐπὶ τῶν τιμῶν ἀγαθῶν.

⁷⁹ Σειρὰ ὑπολογισμῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐκμεταλλουμένων πλοία διαφόρων κατηγοριῶν, καταλήγουν, ὁμοιομόρφως, εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ὁ χρόνος παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τούς λιμένας ἐξακολουθεῖ νά εἶναι πολὺ μεγαλύτερος ἢ πρὸ τοῦ βετέρου παγκοσμίου πολέμου.

Κατὰ πρόσφατον ὑπολογισμὸν τοῦ R. M. Thwaites, Managing Director τῆς Peninsular and Oriental Steam Navigation Company ὁ χρόνος τῶν πλοίων κατανέμει ὡς κατωτέρω, μεταξὺ ἡμερῶν πλοῦ καὶ ἡμερῶν παραμονῆς εἰς λιμένας. (Shipping World No 3416/17.12.58 σ. 535).

Κατανομὴ	Ἐπιβατηγὰ	Cargo-Liners	Tramps	Tankers
Ἐν πλῆ	63 ¹ / ₂ %	40 ¹ / ₂ %	57 ¹ / ₂ %	81 ¹ / ₂ %
Ἐν λιμένι	37 ¹ / ₂ %	60 ¹ / ₂ %	43 ¹ / ₂ %	19 ¹ / ₂ %
Σύνολα	100	100	100	100

Ὡς αἰτία τῆς δυσμενοῦς ταύτης ἐξελίξεως εἶχον ἐν ἔτει 1951 προσδιορισθῆ ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας :

α) Ἡ ἀνεπάρκεια τῶν τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν λιμένων, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ὄγκον τῶν διερχομένων φορτίων καὶ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν χρησιμοποιούντων αὐτοὺς πλοίων.

β) Ἡ ἔλλειψις εἰδικευμένων ἐργατῶν καὶ διακοπαὶ ἐργασίας συνεπεὶα ἐργατικῶν διαφορῶν.

Ἡ ἀνεπάρκεια τῶν εὐκολιῶν λιμένων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῆς συρροῆς πλοίων καὶ φορτίων δημιουργουμένων δυσχερῶν καταστάσεων, ἐπετείνεται ἐκ τῆς συγκεντρώσεως τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως εἰς ὀλίγους μεγαλύτερους λιμένας, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας προκαλεῖται, πολλάκις, συμφόρησις ἐπιφέρουσα μεγάλας καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα ἐν ἀναμονῇ σειρᾶς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως αὐτῶν²⁴, ἢ προτίμησις δὲ τῶν ὀλίγων μεγάλων λιμένων ἀποτελεῖ φυσικὴν συνέπειαν, ἀφ' ἑνὸς τῆς ἠύξημένης χωρητικότητος τῶν πλοίων ἥτις καθιστᾷ ἀδύνατον τὴν παρ' αὐτῶν χρησιμοποίησιν τῶν μικροτέρων λιμένων καὶ ἀφ' ἑτέρου, τοῦ ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων τῶν πλείστων χωρῶν ἀκολουθουμένου συστήματος τῶν κατὰ μάζας ἀγορῶν καὶ ὄγκωδῶν μεταφορῶν, τροφίμων καὶ πρώτων ὕλων.

Πρόσθετοι αἰτίαι καθυστερήσεων τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας προκαλοῦνται :

α) Ἐκ τοῦ λόγου ὅτι τὰ μέσα ἐπικοινωνίας τοῦ λιμένος μετὰ τῆς ἐνδοχώρας, δὲν ἀναπτύσσονται εἰς ὃν βαθμὸν αὐξάνει, συνεπεὶα βελτιώσεως τῶν ἐγκαταστάσεων του, ἢ ἱκανότης τοῦ λιμένος πρὸς ταχεῖαν ἐκφόρτωσιν τῶν πλοίων. Προκαλεῖται οὕτω συμφόρησις φορτίων εἰς τοὺς χερσαίους χώρους τῶν λιμένων, παρεμποδίζουσα τὴν ἐκφόρτωσιν ἐτέρων πλοίων²⁵.

β) Ἐκ τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, μεθ' ὧν ἀναποφεύκτως συνδέεται ἢ ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων διαχειρίσις πολλῶν φορτίων, αἱ ὁποῖαι καθιστοῦν ἐτι βραδυτέραν τὴν προώθησιν τῶν φορτίων πρὸς τὸ ἐσωτερικόν.

Εἰς πολλὰς περιπτώσεις, λησμονεῖται ὅτι, αἱ λιμενικαὶ ἐγκατα-

²⁴ Μόλις προσφάτως τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ «Μάρπησσα» καὶ «Δημοσθένης» παρέμειναν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Avonmouth ἐπὶ 26 ἡμέρας τὸ πρῶτον, ἐπὶ 22 τὸ δεύτερον, πρὸς ἐκφόρτωσιν.

²⁵ O.E.C.E.—Rapport sur la rotation des navires dans les ports—Paris 1955.

στάσεις, προσφέρονται ούχι πρὸς ἀποθήκυσιν ἐπὶ μακρόν, τῶν φορτίων, ἀλλὰ διὰ τὴν προσωρινὴν αὐτῶν τοποθέτησιν²¹. Σημειωτέον ὅτι ὁ ρυθμὸς τῆς ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων, εἶναι κατὰ πολὺ ταχύτερος τοῦ ρυθμοῦ τῆς πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν διακινήσεως τῶν φορτίων, ὄχι μόνον διὰ τοὺς ὡς ἄνω λόγους, ἀλλ' ἐπίσης διότι εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἡ ἐργασία ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων συνεχίζεται καθ' ὅλον τὸ εἰκοσιετάρων, ἐνῶ δὲν συμβαίνει τὸ αὐτὸ εἰς τὴν ξηρὰν, συνεπεία μεγαλυτέρων οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων²².

Αἱ συνθηκαὶ ἐργασίας καὶ ἡ ἀπόδοσις αὐτῆς, εἰς τοὺς ἀνά τὸν κόσμον λιμένας ποικίλλουν, ἐπηρεάζουσαι ἀναλόγως τὸν βαθμὸν τῶν παρατηρουμένων καθυστερήσεων εἰς τοὺς καθ' ἕκαστον λιμένας. Ἡ ὠριαία ἀπόδοσις τῶν ἐργατῶν, εἶναι κατὰ τὸ πλεῖστον μικροτέρα ἢ προπολεμικῶς²³, ἢ πῶσις δὲ αὐτῆς, συνήθως ὀφείλεται εἴτε εἰς ἐσκεμμένην προσπάθειαν τῶν ἐργατῶν ἀκολουθοῦντων τὴν τὸσον διαδεδομένην μεταπολεμικῶς τακτικὴν, τῆς ἐπιδιώξεως τῶν μεγίστων δυνατοῦτε προσπαθειῶν ὥστε σὺν τοῖς ἄλλοις, νὰ ἐπιτυγχάνουν τὴν ἐπαύξησιν τῶν χρησιμοποιουμένων ἐργατικῶν χειρῶν αἱ ὁποῖαι ὁμῶς πρόσθετοι χεῖρες δὲν εἶναι πάντοτε καλῶς ἐξηρημασμένοι καὶ ἐπομένως μικρὰν μόνον ἀπόδοσιν ἔχουν²⁴. Πολιτικαὶ ἀνωμαλῖαι, ἐργατικαὶ διαφοραὶ καὶ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης διακοπαὶ ἐργασίας, ὀποτελοῦν πρόσθετον ἀλόγον μειωμένης ἀποδόσεως τῶν ἐργατῶν φορτοεκφορτωτῶν. Ἐξ αἰτίας ἐργατικῶν καὶ μόνον διαφορῶν, τὰ πλοῖα μεγάλης Ἀγγλικῆς Ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν²⁵ ἀπώλεσαν κατὰ τὸ 1948 εἰς λιμένας, πε-

²¹ Τοῦτο κυρίως παρατηρεῖται ὡς πρὸς τὸ σιτηρὰ, διὰ τὰ ὁποῖα κατέστη σχεδὸν κανὼν, νὰ ἐναποθηκεύωνται ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν Κυβερνήσεων εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν Silos.

²² Μεταξὺ τῶν αἰτίων τῶν προκαλουσῶν συμφορήσιν κινήσεως εἰς τοὺς λιμένας, οὐδέποτε γίνεται μίαια τῶν ἐξαγωγῶν. Ἡ περὶ ἀπέδειξεν ὅτι τὸ ρεῦμα τῶν ἐξαγωγῶν εἶναι περισσότερο ὁμαλὸν τὴν ἐξέλιξιν.

²³ Εἰς τὴν Μεμβούρην κατὰ τὸ 1938, ὁμοχειρία 18 ἐργατῶν ἀπέδιδε 19 τόνους ὠριαίως κατὰ μέσον ὄρον, ἐναντι 12-13 τόνων τῆς ἀποδόσεως κατὰ τὸ 1951.

²⁴ Τὸ πρόβλημα τῆς ἐκπαίδευσως τῶν ἐργατῶν εἰς τὰ σύγχρονα μηχανικὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως καὶ τὰ ζητήματα τὰ ὁποῖα αὕτη παρουσιάζει, εἶναι σοβαρὰ διότι παρεμποδίζουν τὴν πλήρη ἀξιοποίησιν τῶν ὑπὸ τῶν μηχανικῶν καὶ λοιπῶν ἐγκαταστάσεων προσφερομένων δυνατοτήτων ἀποδόσεως, ἀντιμετωπίζεται δὲ εἰς πολλὰς περιπτώσεις, διὰ τῆς λειτουργίας - μερίμνη καὶ ἐπανάσιν τῶν ἐργοδοτῶν - εἰδικῶν σχολείων ἐκπαίδευσως ἐργατῶν φορτοεκφορτωτῶν.

²⁵ Furness Withy and Co Ltd. Ἐτησίαι ἑκάστης εἰς περιοδικὸν Fairplay - Σεπτέμβριος 1949.

ρισσοτέρας τῶν 750 ἐργασίμων ἡμερῶν, τοῦτο δέ, ὡς εἶναι φανερόν, ἀντιστοιχεῖ πρὸς πλήρη ἀδράνειαν ἐν λιμένι δύο πλοίων πλήρως ἐπηνδρωμένων, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους. Αἱ οἰκονομικαὶ συνέπειαι τῆς καταστάσεως ταύτης, δὲν εἶναι δύσκολον νὰ ὑπολογισθοῦν.

Ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ ΟΕΟΣ ὑπολογίζει ὅτι συνέπεια τῶν ὡς ἄνω ἐξελίξεων, τὸ ἀποδιδόμενον ὑπὸ τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἔργον, εἶναι κατὰ 25-30% μειωμένον, ἐναντι ἐκείνου τὸ ὅποιον θὰ ἀπέδιδεν αὐτῇ, ἐάν δὲν ὑφίσταντο καθυστερήσεις¹¹. Τοιοῦτοτρόπως μέγα μέρος τῆς ὠφελείας τῆς ἐπιδιωκομένης διὰ τῆς κατασκευῆς ταχυτέρων πλοίων, ἐξουδετεροῦται, ἐνῶ, ἐξ ἄλλου, ἡ ἀπώλεια τοῦ χρόνου, δημιουργεῖ ἐπιβαρύνσεις τοῦ μεταφορικοῦ κόστους καί—ἐν τελικῇ ἀναλύσει—ὁδηγεῖ εἰς αὐξησὶν τῆς τιμῆς διαθέσεως τῶν διαφόρων ἀγαθῶν εἰς τὴν κατανάλωσιν.

Τὸ θέμα τῆς ἐπιταχύνσεως τῆς φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων καὶ περιορισμοῦ τοῦ διατιθεμένου, πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν κυκλικῶν τῶν ταξειδίων, χρόνου, εἶναι ὅθεν σοβαρώτατον καὶ ἡ ἐπίδρασις του, ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ τοῦ κόστους διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν διὰ θαλάσσης, σπουδαία. Ἐχει, διὰ ταῦτα, προκαλέσει, τὴν ἔντονον προσοχὴν, ὄχι μόνον τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καὶ φορτοεκφορτωτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλ' ἐπίσης τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου, τῶν κατασκευαστῶν πλοίων, ἐπειδὴ δὲ πρόκειται περὶ ζητήματος κατ' ἐξοχὴν διεθνοῦς, ἐπιδιώκεται ἡ διὰ διεθνοῦς συνεργασίας ἀντιμετώπισις αὐτοῦ.

Περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους 1951, Βρετανικῆ πρωτοβουλία, συνεστήθη ἡ International Cargo Handling Co-ordination Committee (Διεθνῆς Ἐπιτροπὴ πρὸς συντονισμόν φορτοεκφορτωτικῶν ζητημάτων), ἡ ὅποια ἐπιδιώκει, τῇ συμμετοχῇ ἐκπροσώπων Κράτους, ναυπηγικῶν, ναυτιλιακῶν, φορτοεκφορτωτικῶν ἐπιχειρήσεων, ναυτικῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων, ἐργατικῶν συνδικάτων, τῶν διοικήσεων τῶν λιμένων καὶ ὄλων ἐν γένει τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ταχεῖαν καὶ ὁμαλὴν λειτουργίαν τῶν λιμένων, ὅπως, δι' ἀνταλλαγῆς πληροφοριῶν, καὶ συστηματοποιήσεως τῶν χρησιμοποιουμένων μέσων καὶ μεθόδων, ἐπιτύχη τὴν μείωσιν τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. Ἡ ἐπιτροπὴ ἔχει ἐπιτελέσει, χρήσιμον πράγματι ἔργον, διὰ τῶν ἐρευνῶν τὰς ὁποίας ἔχει διενεργήσει, τῶν δημοσιευμάτων τῆς καὶ τῶν ὁδηγίων τὰς ὁποίας παρέχει ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συμπερασμάτων τῶν διαμορφωθέντων διὰ τῆς παρατηρήσεως καὶ ἐρεῦνης.

¹¹ Ἡ θεραπεία, γενικῶς, τῆς καταστάσεως ἀναζητεῖται εἰς τὴν ἱκα-

¹¹ Svendsen—σ. 99.

νοποιήσιν τῶν βασικῶν προϋποθέσεων ὡς αὐταὶ προσδιορίσθησαν ἐν τοῖς ἀνωτέρω, ἤτοι, εἰς τὴν ἐπάρκειαν τῆς διαχειριζομένης τὸν λιμένα ἀρχῆς, τὸν συγχρονισμόν καὶ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ τεχνικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος, τὴν δημιουργίαν καὶ κατάλληλον χρησιμοποίησιν πεπειραμένων καὶ καλῶς ἐργαζομένων λιμενεργατῶν καὶ τὴν ἐπάρκειαν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν μέσων τῶν πλοίων.

5. Ναυπηγικὴ Βιομηχανία.— Ἡ εἰκὼν τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν ὡς κλάδου οἰκονομικῆς δράσεως, δέν εἶναι πλήρης καὶ τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἀντιμετωπίζει ὁ πλοιοκτῆτης, εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων του, δέν δύνανται νά κατανοηθοῦν καλῶς, ἐάν παραλλήλως, πρὸς τὰ ἀφορῶντα αὐτὴν θέματα, δέν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ δέν ἐξετασθοῦν, ὠρισμένοι καὶ δὴ αἱ οἰκονομικαὶ πλευραὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Ἡ ναυπηγική, εἶναι τελείως εἰδικὴ τέχνη. Διὰ νά εἶναι ἐπιτυχῆς, ἀπαιτοῦνται βαθεῖαι τεχνικαὶ γνώσεις, συνδυαζόμεναι πρὸς μακρὰν πείραν καὶ παράδοσιν. Ἡ ναυπήγησις πλοίου, ἀπαιτεῖ ἐκτεταμέναν καὶ πολυπλόκου ἐγκαταστάσεις, πλήρη γνώσιν τῆς ναυτικῆς ἀρχιτεκτονικῆς, ἐξαιρετικῶς καλῶς ἐκπαιδευμένον καὶ εἰδικευμένον προσωπικόν, προσθέτως δὲ πρὸς τὰ ἀνωτέρω, διεύθυνσιν ἰκανὴν ν' ἀξιοποιήσῃ τοὺς παράγοντας αὐτοὺς, ἵνα ἐπιτύχῃ τὸ μέγιστον δυνατόν ἀποτέλεσμα. Ἡ ναυπήγησις πλοίων συνδυάζεται συνήθως μὲ ἐργασίας ἐπισκευῶν. Καὶ αἱ δύο ἐργασίαι τὸ αὐτὸ εἰδικευμένον προσωπικόν χρειάζονται καὶ τὰς αὐτὰς ἐγκαταστάσεις, τοῦτο δὲ διευκολύνει τὸν συνδυασμὸν ἀπασχολήσεως.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, τὸ πλοῖον καθίσταται ὅλον ἐν πολυπλοκώτερον κατασκευάσμα. Πολυάριθμα καὶ ποικίλα τὴν μορφήν, εἶναι τὰ τμήματα ἀπὸ τὰ ὁποῖα ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς ἀποτελεῖται. Ὁρθῶς, ὡς ἐκ τούτου, ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία χαρακτηρίζεται ὡς συγκεντροῦσα, διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀντικειμένου τῆς, τὸν μεγαλύτερον, ἀπὸ πᾶσαν ἄλλην παραγωγικὴν ἐκδήλωσιν, ἀριθμὸν συνεργαζομένων ἐπὶ τῷ αὐτῷ βιομηχανιῶν καὶ τεχνῶν. Τὰ ναυπηγεῖον εἶναι, οὐσιαστικῶς, ἡ θέσις, ἐνθα ὅλα τὰ τμήματα τὰ συγκροτοῦντα τὸ πλοῖον συγκεντροῦνται πρὸς συναρμολόγησιν καὶ τοποθέτησιν. Εἶναι τὸ τέρμα παραγωγικῆς γραμμῆς ἢ ἀρχῆς τῆς ὁποίας δυνατόν νά εὑρίσκηται ἑκατοντάδας χιλιομέτρων μακρὰν. Τὸ σύγχρονον πλοῖον ἐξαρτᾶται, ἐπὶ παραδείγματι, ὅλον ἐν καὶ περισσότερον ἀπὸ τὸν ἠλεκτρισμὸν. Πόμπωλα εἶναι τὰ σημεῖα, ὡς πρὸς τὰ ὁποῖα ὁ ἐξοπλι-

•• Βλ. σχετικῶς μελέτην • Developments in Shipboard applications of Electricity - The Journal of Commerce Annual Review, 1959, σ. 243 ἰπ.

σμός του πλοίου εξαρτάται από τας βιομηχανίας και βιοτεχνίας κατασκευής ηλεκτρικών μηχανών, εξαρτημάτων, μηχανημάτων και λοιπών ειδών, άνευ των οποίων το σύγχρονον μηχανοστάσιον, αλλά και τα διαμερίσματα των επιβατών ή του πληρώματος, ακόμη δε αί φορτοεκφορτωτικά εγκαταστάσεις του πλοίου, είναι αδύνατον νά εξοπλισθοῦν.

Μολονότι, ἐξ ἄλλου, αἱ μεγαλύτεραι ἐκ τῶν διεθνῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, διαθέτουν ἰδικὰς τῶν ἐγκαταστάσεις κατασκευῆς τύπων τινῶν κινητηρίων μηχανῶν, συνηθέστερον εἶναι ὅτι τὸ πλοῖον ἐφοδιάζεται μὲ εἶδος καὶ τύπον κινητηρίου μηχανῆς, τῆς προτιμήσεως τοῦ πλοιοκτῆτου, εἰς πολλὰς περιπτώσεις κατασκευαζομένης εἰς ἐργοστάσια πολὺ μακρὰν ἐγκατεστημένα. Χαρακτηριστικόν λ.χ. εἶναι ὅτι, ἡ Ἑλβετία εἶναι μία τῶν κυρίων χωρῶν παραγωγῆς ναυτικῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ὡς ἐπίσης εἶναι ἡ πρώτη εἰς τὸν κόσμον χώρα, ἡ ἐφαρμόσασα τὸ διζελιοηλεκτρικόν σύστημα (diesel-electric) εἰς τὰ πλοῖα καὶ ἐκ τῶν πρώτων αἱ ὁποῖαι ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἀεριοστροβίλου. Μῆρος μόνον τῆς πρὸς ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἐργασίας, ἐκτελεῖται, κατὰ ταῦτα, ἐν τῷ ναυπηγεῖω. Πλήθος ἄλλων ἐπιχειρήσεων ἐργάζονται παραλλήλως, διὰ τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν πλοῖον. Βεβαίως ἡ ἔκτασις χρησιμοποίησεως τῶν ὑπηρεσιῶν ἄλλων ἐπιχειρήσεων ποικίλλει. Αἱ μεγάλαι ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις κατασκευάζουν παρ' αὐταῖς ὄχι μόνον τὰς κινητηρίους μηχανὰς τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ πολλὰ ἀκόμη ἐκ τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου εἰδῶν λ.χ. ἐπιπλώσεις, εἶδη ζυλουργικῆς, ἐξαρτήματα μηχανῶν, ἠλεκτρικὰ εἶδη κλπ.

Συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἶναι, ὅτι δὲν ἀρκεῖ ἡ ὑπαρξίς ἰκανῆς χωρητικότητος ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινός, διὰ νά δημιουργηθοῦν προϋποθέσεις εὐνοϊκαὶ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ναυπηγείων εἰς τὴν χώραν ταύτην. Ἀπαιτεῖται ἐπίπεδον βιομηχανικῆς ὀργανώσεως καὶ ἐξοπλισμοῦ τῆς χώρας ταύτης, ἐπιτρέπον τὴν ὑπὸ ὄρους οἰκονομικῶς εὐνοϊκούς, παραγωγὴν τῶν πλείστων τούλάχιστον καὶ πλέον βασικῶν, ἐκ τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου ἀναγκασιούτων βιομηχανικῶν εἰδῶν, ὀλικῶν, μηχανημάτων κλπ., ἐνῶ ἐξ ἄλλου ὑποφέρει πάντοτε ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς χώρας ἐκείνης ἡ ὁποία στερεῖται τῆς βασικῆς, διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀντικειμένου τῆς πρώτης ὕλης - τοῦ χάλυβος.

Οὐδεμία ἐπιχείρησις ὑφίσταται ἀφ' ἑαυτῆς. Ὑπάρχει πάντοτε ἐξάρτησις καὶ σύνδεσμος αὐτῆς, πρὸς ἄλλους κλάδους τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Τὸ αὐτὸ συμβαίνει καὶ ὡς πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Ὁ σύνδεσμός τῆς, πρὸς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, εἶναι βασικὸς διὰ τὴν ὑπαρξίν τῆς. Ἡ πρόοδος καὶ ἡ εὐ-

ημερία της ναυπηγικής βιομηχανίας, εξαρτώνται άπολύτως εκ της εϋ-
 ημερίας και προόδου της διεθνούς έμπορικης ναυτιλίας²². Τα ναυπη-
 γεία δέν δύνανται νά χρησιμοποιηθοϋν, άνευ έκτεταμένων μετατρο-
 πών, δι' οίανδήποτε έργασίαν πλην της ναυπηγήσεως πλοίων. Η ναυ-
 πηγική, τούτέστι, βιομηχανία και ή έμπορική ναυτιλία, έχουν κατά
 βάσιν, κοινόν τό άντικείμενον' νά παράσχουν τό φορείον πρός διεξα-
 γωγήν τοϋ κατά θάλασσαν διεθνούς έμπορίου, αλλά κοινήν επίσης τήν
 τύχην, άφοϋ αί περίοδοι εϋημερίας της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχα-
 νίας, είναι επίσης εϋτυχείς περίοδοι έντατικής έργασίας διά τά διε-
 θνη ναυπηγεία²³.

Ο άνωτέρω βασικός σύνδεσμος της ναυπηγικής βιομηχανίας πρός
 τήν έμπορικήν ναυτιλιαν και ή άλληλεξάρτησις της τύχης αϋτών προσ-
 διορίζει τήν σκοπιάν από της όποίας εξέτάζεται έν τῷ παρόντι ή ναυ-
 πηγική βιομηχανία. Ένδιαφέρουν και εξέτάζονται, αί γενικάί μόνον
 συνθήκαι υπό τάς όποίας αϋτή εργάζεται και ή επίδρασις τήν όποιαν
 έχει ή ποσοτική και ποιοτική άπόδοσις αϋτης επί της ναυτιλιακής
 έπιχειρήσεως.

Η ναυπηγική βιομηχανία όπως και ή ναυτιλιακή έπιχείρησις, έχει
 άνάγκην μεγάλων κεφαλαίων. Αί άναγκαιοϋσαι εις αϋτήν έγκαταστά-
 σεις, χωρίς νά υπολογίση τις τά έξοδα λειτουργίας αϋτών και τάς
 δαπάνας αί όποιαί άπαιτοϋνται πρός δημιουργίαν άποθεμάτων πρῶ-
 των ὤλων και άλλων ὀλικῶν, άπαιτοϋν έξαιρετικῶς μεγάλα κεφάλαια.

²² Συγκριτική εξέλιξις τιμών άξιών (μετοχῶν) ναυπηγικῶν και ναυτιλιακῶν έπιχει-
 ρήσεων.

Επί τῆ βάσει στοιχείων Financial Times - 1949=100

Χρονολογία	Δείκται διακυμάνσεων μετοχῶν	
	Ναυπηγικής βιομη- χανίας	Ναυτιλιακῶν έπιχειρήσεων
1956	310	200
'Ιανουάριος	1	180
Μάρτιος	31	195
'Ιούλιος	30	215
Σεπτέμβριος	30	230
Δεκέμβριος	31	250
1957	355	235
Φεβρουάριος	28	235
Μάρτιος	31	200
'Ιούλιος	30	180
Σεπτέμβριος	30	170
Δεκέμβριος	31	190
1958	248	
Μάρτιος	31	
'Ιούλιος	30	

²³ Βλ. και άνωτέρω σελ. 142.

Εἰς τὴν διαπίστωσιν ταύτην δύναται τις νὰ ἀναζητήσῃ ἕνα ἐκ τῶν κυρίων λόγων, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων αἱ δυνατότητες ἰδρύσεως νέων ναυπηγείων εἶναι περιορισμένοι, ἐκτὸς ἐάν ἡ πρωτοβουλία ἀνήκῃ ἢ ἐνισχύεται ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας κυβερνήσεις, ὅτε ἡ ἐγκατάστασις τῶν νέων ναυπηγείων γίνεται τῇ ἀμέσῳ ἢ ἐμμέσῳ οἰκονομικῇ συνδρομῇ αὐτῶν. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, εὐρίσκεται, ὡς ἐκ τῶν ἀνωτέρω, κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτῆς μέρος, εἰς χεῖρας ἐπιχειρήσεων ἀπὸ μακροῦ ὀφισταμένων, ἰδρυθεισῶν, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν περιπτώσεων, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῶν ξυλίνων σκαφῶν, ἦτοι ὑπὸ πολὺ εὐνοϊκώτερας, τῶν σήμερον κρατουσῶν, συνθήκας καὶ ἐξελικτικῶς ἀνεπτύχθησαν εἰς τὰς ὀγκώδεις συγκεντρώσεις κεφαλαίων, ἐνώπιον τῶν ὁποίων εὐρισκόμεθα σήμερον.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔχει διεθνῆ καὶ αὐτὴ τὸν χαρακτήρα. Τοῦτο εἶναι ἐν εἰσέτι κοινὸν χαρακτηριστικὸν αὐτῆς, μετὰ τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἡ παραγωγή τῆς προορίζεται νὰ ἰκανοποιήσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ συνεπῶς, ἐάν τὸ προσφερόμενον παρ' αὐτῆς κόστος εἶναι ὑψηλότερον τοῦ διεθνοῦς μέσου ἐπιπέδου, εἶναι ἀνίκανος — ἐφ' ὅσον δὲν ὀφίστανται κυβερνητικαὶ παρεμβάσεις — νὰ συγκρατήσῃ δι' ἑαυτὴν, καὶ αὐτὰς ἀκόμη, τὰς νέας παραγγελίας τῆς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ὁ πλοιοκτῆτης — ἐκτὸς ἐάν συνετεῖα κρατικῶν περιορισμῶν ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ ἄλλως — παραγγέλλει πάντοτε τὰ πλοῖα του εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα παρέχουν τὰς εὐνοϊκώτερας τιμὰς, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν καλλιτέραν ποιότητα ἐργασίας καὶ τὸν κατάλληλον χρόνον παραδόσεως. Ὑπὸ ὁμαλᾶς, συνεπῶς ἐμπορικᾶς συνθήκας, ἡ ἐθνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ὀφείλει νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ παρέχῃ ἂν μὴ καλλιτέρους, τοῦλάχιστον παρομοίους πρὸς τοὺς ὑπὸ τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς προσφερομένου ὄρους, ἄλλως δὲν δύναται ν' ἀνταπεξέλθῃ ἐπιτυχῶς εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

Ἐν τῇ πράξει ἐν τούτοις, ἡ κατάστασις δὲν ἐμφανίζεται, πάντοτε, ὡς ἀνωτέρω. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, εἶναι κατ' ἐξοχὴν εἰς ἐκ τῶν κλάδων οἰκονομικῆς δραστηριότητος οἱ ὁποῖοι ἔτυχον καὶ ἀπολαμβάνουν εἰσέτι, ἰδιαίτερας προσοχῆς ἐκ μέρους τῶν κυβερνήσεων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, κατὰ τρόπον ὥστε, οἱ οἰκονομικοὶ παράγοντες οἱ ἐπηρεάζοντες καὶ ἀποφασίζοντες περὶ τῆς διαμορφώσεως καὶ ἀναπτύξεως αὐτῆς, νὰ συνδέωνται ἀρρήκτως πρὸς τὴν πολιτικὴν σκοπιμότητα καὶ ἐπίδρασιν καὶ τὰς ἐξ αὐτῶν δημιουργουμένας καταστάσεις. Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν κυβερνήσεων εἶναι φυσικὸν νὰ ἀπορρέῃ, τόσον ἀπὸ τὴν σπουδαιότητα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐν καιρῷ πολέμου, ὅσον καὶ ἀπὸ τὴν σημασίαν αὐτῆς διὰ τὴν εὐημερίαν πλείστων

άλλων κλάδων της βιομηχανίας, ἔτι δὲ καὶ διὰ λόγους ἔθνικοῦ γοή-
τρου καὶ σκοπιμότητος. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, εἶναι λίαν ἀμφίβολον
ἂν ὑπάρχη ναυτική χώρα, ἢ ὁποῖα νὰ μὴ ἐπεχορήγησε ἢ ἐνίσχυσε τώ-
ρα ἢ κατὰ τὸ παρελθόν, τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίας ἢ ἂν ὑπάρξη
παράδειγμα χώρας, ἢ ὁποῖα νὰ μὴν ἐπεχειρήσῃ ποτε νὰ δημιουργήσῃ
ἢ ἀναπτύξῃ τὴν σπουδαίαν αὐτὴν βιομηχανίαν τῆς εἰς βάρος τῶν ἄλ-
λων χωρῶν, διὰ προνομίων, περιορισμῶν τῆς πρωτοβουλίας τῶν
πλοιοκτητῶν καὶ ἄλλων περιοριστικῶν μεθόδων. Εἶναι κοινός τῶν κυ-
βερνήσεων ὁ ἰσχυρισμός, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀποτελεῖ σπου-
δαῖον παράγοντα διὰ τὴν ἔθνικὴν καὶ οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας
εἰς τὴν ὁποῖαν ἀνήκει καὶ εὐλογος αὐτοῦ συνέπεια ἢ καταβολὴ ἀμέ-
σων ἢ ἐμμέσων οἰκονομικῶν παροχῶν ²⁵ πρὸς ἐνίσχυσιν αὐτῆς.

6. Ὁργάνωσις τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς.— Ἡ ναυπηγικὴ
ἀρχιτεκτονικὴ καὶ ἡ σχετικὴ πρὸς αὐτὴν πείρα, ἦσαν κατὰ τὸ παρελ-
θὸν συγκεντρωμέναι εἰς τὰ ναυπηγεῖα, παρὰ τῶν ὁποίων ἀπασχολοῦντο,
κατὰ τὴν μεγίστην αὐτῶν πλειονότητα, οἱ ναυπηγοὶ καὶ μηχανολόγοι.
Διάφορος εἶναι νῦν ἡ κατάστασις. Αἱ μεγάλοι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρή-
σεις, ἰδίᾳ αἱ τῶν τακτικῶν γραμμῶν, διαθέτουν ἰδικὰ τῶν τμήματα
ναυπηγικῶν μελετῶν καὶ δίδουν αὐταῖς, ἔτοιμα, τὰ σχέδια τῶν πρὸς
ναυπήγησιν πλοίων τῶν. Ἰδιωτικά, ἐξ ἄλλου, γραφεῖα ναυπηγῶν, εἶναι
πάντοτε ἔτοιμα νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τοὺς πλοιο-
κτητῆς, οἱ ὁποῖοι οὕτω, χρησιμοποιοῦντες καὶ τὴν ἰδίαν αὐτῶν πείραν,
δύνανται αὐτοὶ νὰ συντάσσουσιν τὰς προδιαγραφὰς (specifications) τῶν
πλοίων τῶν. Ἡ πρακτικὴ αὐτῆ, μολοντί δὲν ἀποτελεῖ κανόνα, ἐφαρ-
μόζεται εἰς εὐρείαν ἑκτασίαν. Φυσικά, τὰ ναυπηγεῖα, μὲ τὴν τεραστίαν
πείραν τῶν, συνεργάζονται πάντοτε εἰς τὴν τελικὴν διαμόρφωσιν τῶν
σχεδίων καὶ τῶν προδιαγραφῶν τῶν πλοίων ²⁶ καὶ μόνον μετὰ τὴν ἔγ-
κρισιν τῶν τελικῶν αὐτῶν σχεδίων καὶ προδιαγραφῶν παρὰ τοῦ ἐνδιαφε-

²⁵ Πλὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων (περὶ τῶν ὁποίων ἀνωτέρω σελ. 211 ἑπ.), σοβαρὸν
τρόπον ἐνίσχυσεως τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀποτελεῖ ἐπίσης ἡ ἀπασχόλη-
σις αὐτῆς, ἰδίᾳ εἰς περιόδους περιορισμένων ἐργασιῶν, διὰ κυβερνητικῶν παραγγε-
λιῶν πρὸς ναυπήγησιν πολεμικῶν καὶ ἄλλων πλοίων, οὐχὶ πάντοτε ἀπολύτως ἀναγ-
καίων, οὐδὲ ὑπὸ τοὺς ἐνοικιωτέρους δυνατοὺς ὅρους ναυπηγουμένων.

²⁶ Αἱ τελικαὶ προδιαγραφαί, περιλαμβάνουσιν καὶ ἀνάληψιν ὑποχρεώσεως τῶν ναυ-
πηγείων πρὸς ἐξασφάλισιν βασικῶν τιμῶν συμφωνιῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ βῦθισμα τοῦ
πλοίου, τὴν ταχύτητά του, τὴν ὥριαίαν κατανάλωσιν καυσίμων, τὸν χρόνον παραδό-
σεως κλπ., ἢ μὴ τήρησις τῶν ὁποίων συνεπάγεται τὴν καταβολὴν βαρεῶν ἀποζημιώ-
σεων εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας.

ρομένου πλοιοκτήτου, υπογράφεται τὸ σχετικόν πρὸς τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου συμφωνητικόν^{*)}.

Ἡ ἐπὶ τῇ βάσει εἰδικῶν προδιαγραφῶν ναυπήγησις, εἶναι ἀπαραίτητος προκειμένου περὶ πλοίου γραμμῶν ἢ πλοίων-ψυγείων καὶ γενικῶς προκειμένου περὶ πλοίων εἰδικῶν ἐχόντων τὸν προορισμόν. Ἡ κάλυψις τῶν εἰδικῶν αὐτῶν ἀπαιτήσεων τοῦ πλοιοκτήτου, συνεπάγεται ἀνάλογον, πολλακίς βαρεῖαν, ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους τῆς ναυπήγησεως. Διὰ τὸν τελευταῖον αὐτὸν λόγον, ἀλλὰ καὶ διότι αἱ πρὸς ἱκανοποίησιν μεταφορικαὶ ἀνάγκαι εἶναι ὁμοιόμορφοι, αἱ εἰδικαὶ προδιαγραφαὶ δὲν εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐλευθέρων φορηγῶν πλοίων καὶ δεξαμενοπλοίων. Ἀντιθέτως, ἐν τῇ ἐπιδιώξει τοῦ μικροτέρου δυνατοῦ κόστους κατασκευῆς, τὰ πλοῖα τῶν κατηγοριῶν τούτων ναυπηγοῦνται, εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἐπὶ τῇ βάσει τυποποιημένων, εἰς τὰς γενικὰς τῶν γραμμῶν, προδιαγραφῶν, διαμορφωμένων ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν κατὰ τρόπον καλύπτοντα τὰς γενικὰς ἀπαιτήσεις τῶν πρὸς ἐξυπηρέτησιν μεταφορῶν.

Ἡ τυποποίησις τῶν πλοίων καὶ ἡ κατὰ σειράς παραγωγή των, εἰσῆχθη κατὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ, ἀπετέλεσε δὲ τὸ βῆθρον ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐστηρίχθη ἐπίσης, ἡ πρωτοφανὴς ναυπηγικὴ προσπάθεια τῶν Ἡν. Πολιτειῶν κατὰ τὸν δεῦτερον παγκόσμιον πόλεμον.

Ἡ τυποποίησις καὶ κατὰ σειράς παραγωγή τῶν πλοίων παρουσιάζει σπουδαῖα πλεονεκτήματα. Ἀπλουστεύει τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων· ἐπιτρέπει τὴν πληρεστέραν εἰδίκευσιν τῶν ἐργατῶν καὶ συνεπῶς προκαλεῖ μεγαλύτεραν ἀπόδοσιν· διευκολύνει τὴν εἰς μεγάλας ποσότητας ἀγορὰν τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ὑλικῶν καὶ συνεπῶς

*) Πλὴν τῶν τεχνικῶν ὄρων καὶ προδιαγραφῶν, τὸ συμφωνητικὸν ναυπήγησεως πλοίου περιλαμβάνει πλείστους ἄλλους ὄρους μεταξὺ τῶν ὁποίων· τοὺς ἀφορῶντας τὴν τιμὴν ναυπήγησεως· χρόνον παραδόσεως, τρόπον καὶ χρόνον τμηματικῆς καταβολῆς τοῦ τιμήματος καὶ τελικῆς ἐξοφλήσεως αὐτοῦ· δικαιώματα τοῦ ναυπηγοῦντος τὸ πλοῖον εἰς περίπτωσηὶν ἀδυναμίας ἢ ἀρνήσεως τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς κανονικὴν ἐνέργειαν τῶν συμφωνηθεισῶν πληρωμῶν· τὰς ἐγγυήσεις τὰς παρεχομένας ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ταχύτητα, κατανάλωσιν καυσίμων, ἐλαττωματικὴν κατασκευὴν ἢ χρησιμοποίησιν ἐλαττωματικῶν ὑλικῶν, ὡς καὶ τὴν χρονικὴν ἰσχύιν τῶν ἐγγυήσεων μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου· τὰς δοκιμὰς αἱ ὁποῖαι θὰ γίνουσι πρὶν ἢ τὸ πλοῖον παραδοθῆ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καὶ τὴν διάρκειαν τῶν δοκιμαστικῶν πλῶν· τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ναυπηγῶν νὰ καλύψουσι καὶ συμμορφωθοῦσι πρὸς τοὺς κρατικoὺς κανονισμοὺς ἀσφαλείας καὶ ἐκείνους τῶν νηογινωμένων, τοὺς ἀντιστοιχοῦντας πρὸς τὴν κλάσιν τὴν ὁποίαν συνεφευρήθη νὰ λάβῃ τὸ πλοῖον· τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου νὰ παρακολουθῆ καὶ ἐλέγξῃ, διὰ τεχνικῶν τῆς ἐμπιστοσύνης του, τὴν πρόδον τῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν ποιότητα αὐτῶν· τὰ τῆς διαίτησός ἐν περιπτώσει διαφορῶν κλπ.

τήν ἐνέργειαν τῆς προμηθείας αὐτῶν ἐπὶ μειωμένη τιμῇ· συντομεύει τὸν διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἀναγκαζοῦντα χρόνον καθιστώσα δυνατὴν ἀφ' ἑνὸς τὴν ἐντατικωτέραν χρησιμοποίησιν τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, ἄρα τὴν αὐξήσειν τῆς παραγωγῆς καὶ ἀφ' ἑτέρου τὸν περιορισμὸν τοῦ χρόνου καθ' ὃν τὸ διατεθὲν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου κεφάλαιον παραμένει νεκρὸν, ὡς συμβαίνει κατὰ τὸν χρόνον ναυπηγήσεως, πάντα δὲ τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα σημαίνουν περιορισμὸν τῆς κατὰ τὸν χρόνον τιμῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς περιορισμὸν τοῦ διατιθεμένου ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως κεφαλαίου. Τὸ σύστημα τῆς τυποποιημένης κατασκευῆς πλοίων, ἰδιαιτέρως πλεονεκτεῖ εἰς περιόδους ἐντατικῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας, ὅτε ἡ ἀνάγκη τῆς ταχείας παραδόσεως τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου, προέχει πάσης ἄλλης.

Βασικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς τυποποιήσεως εἶναι ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῆς εἶναι κατὰ πολὺ περισσότερον ἐπιτυχῆς εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως, ὄχι μόνον διὰ τὸν λόγον ὅτι συνδυάζεται κατ' ἀρχὴν, πρὸς τὴν κατὰ μάζας παραγωγὴν ἢ ὅποια ἀπαιτεῖ, αὐτὴ καθ' ἑαυτήν, μεγάλα κεφάλαια, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ἐπιτυχῆς ἐφαρμογὴ αὐτῆς, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ὑπαρξίν καταλλήλου, εἰς ποιότητα καὶ ἔκτασιν, τεχνικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἀντιπροσωπεύοντος ὀγκώδη κεφάλαια τὰ ὅποια μόνον ἡ μεγάλη ἐπιχείρησις δύναται νὰ ἐξεύρη καὶ νὰ διαθέσῃ.

Ἡ τυποποίησις ἔχει πολλοὺς ἀντιπάλους. Ὑποστηρίζεται παρ' αὐτῶν ὅτι ἐπηρεάζει αὐτὴ δυσμενῶς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῶν μέσων προώσεως τῶν πλοίων, ἀφοῦ περιορίζει τὴν ἔρευναν, ὡς μὴ ἀπαραίτητον. Τὸ ἐπιχείρημα, ἐν ταῦτοις, ἀντικρούεται ἀφ' ἑνὸς μὲν, διότι διὰ τῆς τυποποιήσεως καὶ ἐξειδικεύσεως ἐπιτυγχάνεται βελτιώσις τῆς ποιοτικῆς ἀποδόσεως τῆς ἐργασίας, ἀφ' ἑτέρου δὲ, διότι οὐδόλως παρεμποδίζεται ἡ ἔρευνα, ἢ ὅποια συνεχίζεται, πρὸς δημιουργίαν ὁλοκλήρων καλλιτέρων τύπων πλοίων, πρὸς ἐπίτευξιν τῆς βασικῆς ἐπιδιώξεως τῆς συγχρόνου θαλασσίας μεταφορᾶς—τῆς εὐθηνῆς ταχύτητος.

Μεταξὺ τῶν εἰς βάρος τῆς τυποποιήσεως ἐπιχειρημάτων κατατάσσεται ἐπίσης παρὰ τῶν ἀντιπάλων τῆς, ὅτι καθιστᾷ δυσμενεστέραν τὴν συγκριτικὴν θέσιν τῆς μικρᾶς ἐπιχειρήσεως ἔναντι τῆς μεγάλης τοιαύτης καὶ ὅτι, ἐπομένως, ὑποβοηθεῖ τὴν τάσιν πρὸς τὴν μονοπώλησιν τῆς παραγωγῆς, ἢ ὅποια δὲν εἶναι δυνατόν ἢ νὰ ἀποβαίη εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τῶν καταναλωτῶν καὶ γενικῶς τῶν προσφευγόντων εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως, εἰς οἰκονομικὴν κλάδον τῆς παραγωγῆς καὶ ἐάν αὐτὴ ἐγκαθίσταται.

Τὰ οικονομικά αποτελέσματα τῆς τυποποιήσεως καί ἐν σειρά παραγωγῆς, εἶναι σημαντικῶς μεγαλύτερα ὅταν αὕτη συνδυάζεται μέ ἐπιστημονικὴν ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς, ἀποβλέπουσαν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῶν καλυτέρων ἀποτελεσμάτων ἔναντι διαθέσεως τῶν κατὰ δυνατόν μικροτέρων δυνάμεων καί μέσων. Ἡ βᾶσις ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται ἡ ἐπιστημονικὴ ὀργάνωσις τῆς παραγωγῆς, ἡ μεθοδικὸς ὁρισμὸς ὡς ἄλλως καλεῖται αὕτη, ἐγκεῖται εἰς τὸν προγραμματισμένον καί μελετημένον προσδιορισμὸν τῶν ἐνεργειῶν τῆς παραγωγικῆς μονάδος, ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἡ ἐνέργεια πάσης περιττῆς κινήσεως, πρὸς συντόμεισιν τοῦ χρόνου τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ὁλοκλήρωσιν τοῦ κύκλου τῆς παραγωγῆς καί ἀποφυγὴν πάσης σπατάλης, εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν μέσων τῆς παραγωγῆς.

Ὑπὸ τὰς ἄνω συνθήκας, ἡ ὀργάνωσις τῆς παραγωγικῆς ἐνεργείας καθίσταται ἀντικείμενον ἐπιστημονικῆς ἐρεῦνης, σκοπὸς τῆς ὁποίας εἶναι ἡ τεχνικὴ τελειοποίησις τῶν μηχανικῶν καί τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων καί ἡ πληρεστέρα καί σκοπιμωτέρα χρησιμοποίησις αὐτῶν, ἡ πλήρης ἀξιοποίησις τῆς ἀποδόσεως τῶν πρώτων ὕλων καί τῆς κινητηρίου δυνάμεως, τέλος δὲ ἡ ἐξειδίκευσις καί ἐπωφελεστέρα χρησιμοποίησις τῆς ἐργασίας καί γενικῶς ἡ τελειοποίησις τοῦ συστήματος τῆς ὅλης παραγωγῆς.

Προκειμένου, εἰδικώτερον, περὶ τῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως, ὅταν ἡ παραγωγή εἶναι καλῶς καί ἐπιστημονικῶς ὠργανωμένη, ἡ κυκλοφορία τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ ναυπηγεῖον πρώτων ὕλων καί ὕλικῶν, γίνεται κατὰ τρόπον μελετημένον καί λεπτομερῶς καθωρισμένον εἰς προδιαγεγραμμένον σχέδιον, ἐπὶ σκοπῷ ὅπως ἐκάστη μετακίνησις γίνεται ἀπὸ τμήματος ἐπεξεργασίας εἰς τμήμα, μέ τελικὴν κατεύθυνσιν τὴν ἐσχάραν ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, πρὸς τὴν ὁποίαν κινουῦνται ἐν εἴδει συνεχοῦς ρεύματος. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ μεθοδικοποίησις τῆς παραγωγῆς δὲν ἀποβλέπει μόνον εἰς τὴν ὀργάνωσιν τοῦ τρόπου κινήσεως τῶν πρώτων ὕλων καί ὕλικῶν ἐν τῷ ναυπηγεῖῳ καί γενικῶς ἐν τῷ ἐργαστασίῳ. Ὁ χρόνος ἐτοιμασίας τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ πλοίου, εἶναι ἐξ ἴσου προσεκτικῶς προσδιωρισμένος. Εἰς ἓν καλῶς ὠργανωμένον ναυπηγεῖον, ἡ παραγωγή τῶν κυρίων μερῶν τοῦ σκελετοῦ τοῦ πλοίου καί τοῦ ἐξοπλισμοῦ του, προγραμματίζεται κατὰ τρόπον λεπτομερῆ, προσδιοριζομένου τοῦ ἀκριβοῦς χρόνου ἐνάρξεως καί ἀποπερατώσεως τῆς κατασκευῆς ἐκάστου τμήματος, ὥστε νὰ εἶναι τοῦτο ἕτοιμον πρὸς χρησιμοποίησιν εἰς τὸν κατάλληλον χρόνον, συμφώνως πρὸς τὸ γενικὸν πρόγραμμα τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου.

Μολονότι κατὰ παράδοσιν, ἡ ἐξέλιξις εἰς τὴν ναυπηγικὴν εἶναι προοδευτικὴ καί ὄχι ἐπαναστατικὴ, ἡ ραγδαία ἐφαρμογὴ τῆς ἡλεκ-

τροσυγκολλησεως εις την ναυπηγησιν των πλοίων, απετέλεσε πραγματικὴν ἐπανάστασιν. Ἡ χρῆσις τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν κατασκευὴν των πλοίων ἀποτελεῖ ἤδη, καθιερωμένην πρακτικὴν εἰς ὅλα τὰ συγχρονισμένα ναυπηγεῖα. Ἡ διαπίστωσις αὕτη, δὲν σημαίνει βεβαίως ὅτι ἡ ἠλεκτροσυγκόλλησις δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ἀδιακρίτως, εἰς πᾶσαν σύνδεσιν ἔλασμάτων. Ὑπάρχουν πλείστα τμήματα των πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα ἡ κάρφωσις κρίνεται ἀπαραίτητος, ἀλλὰ καὶ κατηγορίαι πλοίων, ὡς τὰ ἐπιβατηγά, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας ἡ εἰς εὐρυτέραν κλίμακα χρῆσις τῆς καρφώσεως διὰ τὴν σύνδεσιν των ἔλασμάτων ἔχει κριθῆ ἐπίσης προτιμητέα. Ἀντιθέτως, εὐρυτάτη εἶναι ἡ χρῆσις τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν κατασκευὴν των δεξαμενοπλοίων, τὰ ὁποῖα προσφέρονται περισσότερον παντός ἄλλου τύπου πλοίου, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς.

Τὰ πλεονεκτήματα τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως εἶναι πολλά. Περιορίζει τὸ βάρος τοῦ πλοίου εἰς ὄφελος τῆς μεταφορικῆς του ἰκανότητος· εἶναι κατὰ πολὺ εὐθηνότερα ἀπὸ τὴν κάρφωσιν, ὄχι μόνον διότι ἀπαιτεῖ ὀλιγωτέραν ἐργασίαν ἀλλὰ καὶ διότι ἀπαιτεῖ ἀσυγκρίτως ὀλιγώτερα ὕλικά· περιορίζει καταπληκτικῶς τὸν χρόνον τὸν ἀπαιτούμενον διὰ τὴν σύνδεσιν των ἔλασμάτων καὶ συνεπῶς τὸν πρὸς ναυπηγησιν τοῦ πλοίου ἀναγκαιοῦντα χρόνον· ἀποκλείει τὰς διαρροὰς αἰτινες εἶναι συνηθέστεραι εἰς τὰς καρφώσεις κλπ. Ἐναντι των πολλῶν πλεονεκτημάτων, τοποθετεῖται ὁ φόβος περὶ τῆς ἀντοχῆς τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως. Ἐγένετο ἐν τούτοις, ἤδη παρὰ των τεχνικῶν γενικῶς παραδεκτόν, ὅτι οὐδεμίᾳ διαφορᾷ ὑφίσταται εἰς τὴν ἀντοχὴν τῆς δι' ἠλεκτροσυγκολλήσεως συνδέσεως ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν διὰ καρφώσεως τοιαύτην, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἠλεκτροσυγκόλλησις ἔχει πραγματοποιηθῆ μετὰ τῆς ἀπαραιτήτου προσοχῆς καὶ παρ' εἰδικευμένου τεχνικοῦ προσωπικοῦ, ἡ ὑπαρξίς τοῦ ὁποίου δὲν εἶναι, πλῆρον, δυσχερῆς.

Ἡ εὐρεῖα χρησιμοποίησις τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως, ὀφείλεται καὶ εἰς ἕτερον, ἐξ ἴσου πρὸς τοὺς προαναφερθέντας, σπουδαῖον λόγον. Κατέστησεν αὕτη δυνατὴν, τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος τῆς προετοιμασίας καὶ συναρμολογήσεως ὀλοκλήρων τμημάτων τοῦ πλοίου (prefabrication) ἐντὸς τοῦ ναυπηγεῖου καὶ τῆς μεταφορᾶς των εἰς τὴν ἐσχάραν, ἐτοιμῶν πρὸς τοποθέτησιν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ὅς εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτόν, τὸ σύστημα τοῦτο ἐπιταχύνει σόβαρως τὸν ρυθμὸν τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, διότι ἐπιτρέπει πληρεστέραν ἀξιοποίησιν των τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ναυπηγεῖου καὶ καθιστᾷ δυνατὴν τὴν ταυτόχρονον, παράλληλον, κατασκευὴν, πλειόνων τμημάτων τοῦ πλοίου.

Ἀποτέλεσμα τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τούτου εἶναι ὅτι, τὸ σύγχρονον ναυπηγεῖον πρέπει νὰ διαθέτῃ μεγάλην ἔκτασιν ἐστεγασμένων χώρων, ἐντὸς τῶν ὁποίων ἐνεργεῖται ἡ συναρμολόγησις τῶν διαφόρων τμημάτων τοῦ πλοίου.

Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως²², ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας προσοχῆς καὶ μελέτης διὰ τὸν πλοιοκτῆτην, ἀφοῦ ἐπηρεάζει σοβαρῶς τοὺς ὄρους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Τὸ ὕψος τῆς δαπάνης, ἐξαρτᾶται βασικῶς, ἀπὸ τὴν ἀξίαν τῶν ὑλικῶν κατασκευῆς ἀφ' ἑνὸς καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ὥρων ἐργασίας αἱ ὁποῖαι θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ ἀφ' ἑτέρου. Αὐτονόητον, ὅθεν, εἶναι ὅτι τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἀντιπροσωπεύει τὸν πλέον πολυδάπανον τύπον πλοίου, ἐνῶ τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν μὲ τὴν ἀπλήν κατασκευὴν του καὶ τὴν μικρὰν—συγκριτικῶς—ἰσχύονα μὲ τῆς μηχανῆς του ἔχει τὸ μικρότερον, κατὰ τόννον, κόστος κατασκευῆς. Παραλλήλως ἐν τούτοις πρὸς τοὺς δύο αὐτοὺς παράγοντας, σπουδαιότατα ἐπηρεάζουν τὴν τιμὴν ναυπηγήσεως, αἱ ἐκάστοτε ὑφιστάμεναι ἐμπορικαὶ συνθήκαι.

Αἱ τιμαὶ ναυπηγήσεως πλοίων, δὲν εἶναι βεβαίως αἱ αὐταὶ εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Ἀντιθέτως, διαφοραὶ ὑφίστανται, ἀκόμη καὶ μεταξύ τῶν τιμῶν μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς χώρας. Κυρία αἰτία τῆς μεταξύ ναυπηγείων τῆς αὐτῆς χώρας διαφοροποιήσεως τῶν τιμῶν, εἶναι ἡ ἐπίδρασις τὴν ὁποίαν ἀσκεῖ ἐπ' αὐτῶν, ἡ ἔκτασις μέχρι τῆς ὁποίας ἔχει συγχρονισθῆ ἡ ὀργάνωσις τῆς παραγωγῆς ὥστε νὰ ἀποφευγῆται ἡ ἀπώλεια ἐργασίμων ὥρων, τὸ ἄρτιον ἢ μὴ τοῦ τεχνικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν παραγωγὴν μέθοδοι. Οἱ προαναφερθέντες παράγοντες ὁμοῦ μὲ τοὺς ἀφορῶντας κατὰ χώραν α) τὸ κόστος τῆς ἐργασίας, τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐργατῶν καὶ τὴν ὑπαρξίν καταλλήλου εἰδικευμένου προσωπικοῦ καὶ β) τὴν ὑπαρξίν πρώτων ὑλών καὶ τὰς τιμὰς ἀποκτήσεως αὐτῶν—διαμορφώνουν τὰς μεταξύ τῶν καθ' ἕκαστα χωρῶν ἐμφανιζομένας διαφορὰς τιμῶν ναυπηγήσεων.

Χῶραι τινὲς διαθέτουν εὐθηνὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ στεροῦμεναι ἰδίας παραγωγῆς χάλυβος, ὑποχρεοῦνται νὰ εἰσάγωσιν αὐτόν, ἐνίοτε εἰς ἀκριβὰς τιμὰς, ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Αἱ τιμαὶ συνεπῶς, τὰς ὁποίας θὰ προσφέρωσι, θὰ ἐξαρτῶνται ἐκ τῆς συμβολῆς ἐκάστου τῶν ἀνωτέρω δύο παραγόντων—ἐργασίας καὶ ὑλικῶν—εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς τιμῆς ναυπηγήσεως. Διὰ πλοῖα περιωρισμένην ἀπαιτοῦντα ἐργασίαν, ἐν

²² Βλ. καὶ Α. Πρωτοπαπαδόκη «Ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων» εἰς Ἑπιθ. Ἑμπ. Ναυτικοῦ, Μάρτιος 1939, σ. 265 ἑπ.

σχέσει πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν χρησιμοποιηθεισῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ὑλικῶν, ὡς λ.χ. τὰ ἐλεύθερα φορτηγά, αἱ τιμαὶ θὰ ἐπηρεάζωνται περισσότερο ἐκ τῆς ἀξίας τῶν ὑλικῶν.

Ἡ ναυπήγησις ἐνὸς πλοίου, εἶναι σήμερον ἐξαιρετικῶς δαπανηρά. Τὸ σύγχρονον πλοῖον, μὲ τὴν μεγαλυτέραν τοῦ ταχύτητα, τὸν πολυπλοκώτερον μηχανικὸν ἐξοπλισμὸν του, τοὺς περισσότερον ἢ κατὰ τὸ παρελθόν αὐστηροὺς κανόνας ἀσφαλείας πρὸς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ συμμορφωθοῦν οἱ κατασκευασταὶ του, εἶναι ἀφ' ἑαυτοῦ ἀκριβώτερον ἢ κατὰ τὸ παρελθόν. Ἐξ ἄλλου, αἱ τιμαὶ, γενικῶς, ἀκολουθοῦν, καθ' ὅλον τὸν κόσμον τὴν ἀνιούσαν καὶ ὁ πληθωρισμὸς εἶναι παγκόσμιον φαινόμενον. Κατὰ συνέπειαν, αἱ τιμαὶ τῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἀναγκασιούτων παντοειδῶν ὑλικῶν, ἀλλὰ καὶ οἱ μισθοὶ ἐπίσης, εἶναι σημαντικῶς ὑψηλότεροι ἢ κατὰ τὸ πρόσφατον, ἀκόμη, παρελθόν. Ἡ αὐξήσις, ἐν τούτοις, τῶν ναυπηγικῶν τιμῶν ὑπῆρξεν ὀξυτέρα ἢ ἡ σημειωθείσα εἰς ἄλλους κλάδους τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς, συνεπεὶ τῶν ἐμπορικῶν συνθηκῶν τῶν διαμορφωθείσων κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, ἀρχικῶς μὲν ἐκ τῆς ἀνάγκης ἀντικαταστάσεως τῆς ἀπολεσθείσης κατὰ τὸν πόλεμον χωρητικότητος, μετέπειτα δέ, ἀπὸ τὸν ἐντονώτατον ρυθμὸν ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων". Ἀξιοσημείωτον εἶναι ὅτι ἡ αὐξήσις τῶν τιμῶν ὑπῆρξε σταθερά, οὐδεμίαν κάμψιν παρουσιάσασα"

²² Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1937 καὶ 1957 ὁ δείκτης τιμῶν ναυπηγήσεως ποταπόρων φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν καὶ Τραϊπὲς ἠξήθη κατὰ 138 μονάδας, ἤτοι κατὰ 520% (British Chamber of Shipping — Annual Report 1959).

²³ Καθ' ὑπολογισμὸς τοῦ περιοδικοῦ Fairplay (τεύχος 3940 σ. 32) ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου 9500 τόνων d.w., κινουμένου μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, ταχύτητος 12 μιλίων, ἔφθασε, κατὰ Ἰανουάριον 1959, πρὸς £ 85 κατὰ τόνου d.w., ἐναντι £ 28 κατὰ τὸ 1945 καὶ £ 15 κατὰ τὸ 1939.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΔΕΚΑΤΟΝ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

1. Νηογνώμονες. - Σκοπός - Δικαιοδοσία. - Οί κανόνες οί διέποντες τήν ασφάλειαν τής ζωής έν θαλάσση, επί τών όποιών στηρίζονται κυρίως καί τά τής ασφαλείας τοῦ πλοῦ, καθορίζουν, διά τά πλοία, ύποχρεώσεις αί όποίαι άσκούν άποφασιστικήν επίδρασιν επί τής διαμορφώσεως τών όρων έκμεταλλεύσεως αύτών. Πράγματι, έκ τών κανόνων αύτών, άλλοι μέν επιβάλλουν, διά τής έφαρμογής των, δαπάνας είς τήν επιχείρησιν - κανόνες άφορώντες τήν κατασκευήν τοῦ πλοίου καί τήν μετέπειτα συντήρησιν αύτοῦ, κανόνες σχετικοί πρός τήν ποιότητα τών διά τήν κατασκευήν χρησιμοποιουμένων υλικών κλπ. - άλλοι δέ, θέτουν περιορισμούς είς τόν τρόπον καί τήν έκτασιν χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου - κανόνες περί τής γραμμής φορτώσεως καί περί καταμετρήσεως τών πλοίων.

Φυσικῶ τῷ λόγῳ, άπαραίτητος διά τήν καλήν έφαρμογήν τών περί ασφαλείας τής ναυσιπλοΐας κανόνων, είναι ή άσκησις έλέγχου τόσοσν ώς πρός τά ναυπηγούμενα πλοία, όσοσν καί ώς πρός τά ήδη έν ένεργεία τοιοῦτα. Η πρώτη περίπτωση, έξασφαλίζεται διά τής παρακολουθήσεως τής δλης έργασίας διά τήν ναυπήγησιν τών πλοίων, άπό τής καταρτίσεως τών σχεδίων αύτών μέχρι τής καθελκύσεώς των, ή δέ δευτέρα διά τής επιβολής ύποχρεώσεων περί περιοδικών επιθεωρήσεων τών έν ένεργεία πλοίων, διά τών όποιών έλέγχεται ή Ικανότης έκάστου πλοίου πρός έκτέλεσιν ταξειδίων καί ή διαρκής συμμόρφωσις αύτοῦ, πρός τοῦς κανόνας τοῦς διέποντας τήν ασφάλειαν τών διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Τάς ώς άνω έργασίας έκτελοῦν είτε αί άρμόδιαι κρατικοί υπηρεσίαι, είτε ειδικοί όργανισμοί - αί νηογνώμονες - άναγνωριζόμενοι καί έξουσιοδοτούμενοι πρός τοῦτο παρά τών Κυβερνήσεων τών διαφόρων χωρών.

Οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικοί, κατά τό πλείστον, οργανισμοί, σκοπόν ἔχοντες, τήν λεπτομερή καταγραφὴν τῶν πλοίων καί τήν κατὰ τάταξιν αὐτῶν εἰς κλάσεις ἑπί τῇ βάσει προκαθορισμένων κανόνων, ἀφορώντων τήν ποιότητα κατασκευῆς καί συντηρήσεως τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καί τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων τήν παρακολούθησιν αὐτῶν ἀπό τῆς ναυπηγήσεως καί καθ' ὄλην τήν διάρκειαν τῆς εἰς τήν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν διατηρήσεώς των, τέλος δέ τήν παροχὴν πληροφοριῶν, σχετικῶν πρὸς τὰ ἐντεταγμένα εἰς αὐτοὺς πλοῖα, ἰδίᾳ διὰ τῆς ἐκδόσεως ἐτησίων καταλόγων, περιλαμβανόντων πλήρη στοιχεία δι' ἕκαστον πλοῖον¹.

Ἡ δικαιοδοσία τῶν νηογνώμωνων, δύναται ἀναλυτικώτερον, νὰ προσδιορισθῇ ὡς κατωτέρω:

α) Καθορισμὸς κανόνων ἐπί τῇ βάσει τῶν ὁποίων γίνεται ἡ κατάταξις τῶν πλοίων εἰς κλάσεις². Οἱ κανόνες οὗτοι τελοῦν ὑπὸ διαρκῆ ἀναθεώρησιν καί συμπλήρωσιν, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνωνται πάντοτε πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τὰς προκαλουμένας ἐκ τῆς ἐξελίξεως τῆς τεχνικῆς. Οἱ θεσπιζόμενοι ὑπὸ τῶν νηογνώμωνων κανόνες καί κανονισμοὶ ἀφοροῦν:

αα) Τὰς προϋποθέσεις αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ πληροῦνται διὰ τὴν ταξινομήσιν τῶν ναυπηγούμενων ἢ ἄλλων πλοίων εἰς τινὰ κλάσιν καί κατὰ τὴν διενέργειαν τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων περὶ ὧν κατωτέρω³.

¹ Ἡ εἰς μίαν τῶν κλάσεων τοῦ νηογνώμονος, ἐντάξις πλοίου τινὸς συγκεντροῦντος τὰ διὰ τὴν κλάσιν ταύτην ἀπαιτούμενα προσόντα, εἶναι γνωστὴ ὡς ταξινομήσις (classification) αὐτοῦ, πλοῖον δὲ ἐπιθεωρούμενον καί ἐντασσόμενον εἰς κλάσιν νηογνώμονος, ἐφοδιάζεται διὰ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ.

² Ὁ κατάλογος περιλαμβάνει τὸ ὄνομα τοῦ ἰδιοκτῆτου, περιγραφὴν τοῦ πλοίου, ἦτοι τύπον καί προορισμὸν αὐτοῦ, ἔτος καί τόπον ναυπηγήσεως, χωρητικότητά, διαστάσεις τοῦ πλοίου, εἶδος κινητηρίων μηχανῶν, λεβήτων καί καυσίμου ὕλης, κλάσιν εἰς τὴν ὁποῖον ἀνήκει, τόπον καί χρονολογίαν τελευταίας ἐπιθεωρήσεως, διαφόρους ἐνδείξεις σχετικὰς πρὸς τὴν κατάστασιν τῶν μηχανῶν, τῶν λεβήτων κλπ.

³ Ἐγκρινομένης τῆς ἐντάξεως πλοίου τινος, εἰς κλάσιν τοῦ νηογνώμονος, ἐκδίδεται πιστοποιητικὸν (Certificate of Classification), τὸ ὁποῖον φέρεται ἐπὶ τοῦ πλοίου. Πιστοποιητικὰ ἐκδίδονται μεθ' ἑκάστην ἑπιθεωρήσιν ἐπίσης. Προσωρινὰ πιστοποιητικὰ ἐκδίδονται, ὑπὸ τῶν ἐπιθεωρητῶν τῶν νηογνώμωνων, ἐπιτρέποντα τὴν ἐκτέλεσιν συγκεκριμένου ταξιδίου, λ.χ. μετὰ προσάραξιν πλοίου, ἐντεταγμένου εἰς τὸν νηογνώμονα.

⁴ Ἡ κλάσις ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ πλοῖον, εἴτε τῇ αἰτήσῃ τοῦ πλοιοκτῆτου, εἴτε εἰς περίπτωσιν μὴ συμμορφώσεως τοῦ πλοίου πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ἐπιβαλλόμενας ὑπὸ τῶν κανονισμῶν καὶ κανόνων τοῦ νηογνώμονος, ὡς πρὸς τὸς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις, εἴτε εἰς περίπτωσιν ζημιῶν ἢ ἐλαττωμάτων τοῦ σκάφους ἢ τῶν μηχανῶν.

αβ) Τὴν κατασκευὴν καὶ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τῶν κινητηρίων μηχανῶν, ἀτμομηχανῶν καὶ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, τῶν πλοίων ὡς καὶ τὴν δοκιμὴν τῶν ὕλικῶν κατασκευῆς αὐτῶν.

αγ) Τὴν κατασκευὴν καὶ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν ἀτμοκινήτων καὶ διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως λειτουργούντων μηχανημάτων καὶ ἀντλητικοῦ δικτύου τῶν πλοίων ὡς καὶ τὴν δοκιμὴν τῶν ὕλικῶν αὐτῶν.

αδ) Τὴν κατασκευὴν καὶ ἐπιθεώρησιν τῶν λεβήτων ὡς καὶ τὴν δοκιμὴν τῶν ὕλικῶν αὐτῶν.

αε) Τὰ δίκτυα κατασβέσεως πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν πλοίων.

αστ) Τὴν κατασκευὴν μηχανῶν κινουμένων δι' ἠλεκτρισμοῦ ἢ τὸν ἠλεκτρικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν πλοίων.

βζ) Τὴν κατασκευὴν καὶ περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν πλοίων καὶ τὴν δοκιμὴν τῶν ὕλικῶν αὐτῶν.

αη) Τὰς προϋποθέσεις καὶ ἀπαιτήσεις δοκιμῆς ὕλικῶν κατασκευῆς πλοίων καὶ κινητηρίων μηχανῶν.

β) Ἐγκρίσεις τῶν σχεδίων καὶ προδιαγραφῶν τῶν πρὸς ναυπήγησιν πλοίων καὶ στενὴ παρακολούθησις τῆς ναυπηγήσεως, τῶν χρησιμοποιουμένων ὕλικῶν καὶ τῆς ποιότητος τῆς ἐκτελουμένης ἐργασίας, πρὸς διαπίστωσιν ὅτι πάντα ταῦτα ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν οἰκείων κανόνων.

γ) Παρακολούθησις τῆς καταστάσεως τῶν πλοίων καὶ ἐνέργεια τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων¹. Πλοῖον ἐντεταγμένον εἰς κλάσιν νηογνώμονος, διατηρεῖ

αὐτοῦ, τὴν ἐπισκευὴν τῶν ὀπείων, κατὰ τὰς ὑποδείξεις τῶν ἐπιθεωρητῶν, ἀπέφυγε τὴν διεκπεραίωσιν ἢ τὴν ἀποκατάστασιν. Διευκρινίζεται, ὅτι ἐπιθεωρητὴς πλοίου, ἐπιπλέον, δύναται, ἐπιπλέον, εἰς περιπτώσει ἀπώλειου τοῦ μὲ ὕψος ἐξάλων, μικρότερον τοῦ ὑπὸ τοῦ νηογνώμονος ὀριζομένου.

¹ Προκειμένου περὶ τῶν πλοίων τῶν ἐντεταγμένων εἰς τὸν Βρετανικὸν νηογνώμονα προβλέπονται :

α) Ἐτήσια ἐπιθεωρήσεις περιλαμβάνουσα καὶ δεξαμενισμὸν αὐτῶν. Εἰς ἐκτάκτους περιπτώσεις χορηγεῖται παρὰ τοῦ νηογνώμονος παράτασις τῆς προθεσμίας πρὸς διενέργειαν δεξαμενισμοῦ.

β) Εἰδικὴ ἐπιθεώρησις κατὰ τετραετίαν ἐνεργουμένη. Ἐάν ἡ ἐνέργεια τῆς εἰδικῆς ἐπιθεωρήσεως δὲν δύναται, εὐχερῶς διὰ τὸ πλοῖον, νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὸν δέοντα χρόνον, ὁ νηογνώμων παραχωρεῖ παράτασιν μέχρι 12 μηνῶν, μετὰ προηγουμένην κατάλληλον διαπίστωσιν τῆς καλῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν μηχανῶν αὐτοῦ.

γ) Ἐπιθεωρήσεις μηχανῶν. Γενικὴ ἐπιθεώρησις τῶν μηχανῶν διενερ-

ταύτην, μόνον ἐφ' ὅσον κατὰ τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις, εἰς ἅς κατὰ τοὺς οἰκείους κανονισμοὺς αὐτοὶ ὑποβάλλονται, διαπιστοῦνται, ὑπὸ τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ νηογνώμονος, ὅτι ἐξακολουθεῖ νὰ καλύπτῃ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἀντιστοίχων κανόνων. Πλοῖον ὑφιστάμενον ζημίας ἐξ οἰασθήποτε αἰτίας ἢ ἀτύχημα, ὑποχρεοῦται εἰς ἑκτακτον ἐπιθεώρησιν.

δ) Ἐκδόσεις πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας εἰς τὰ πλοῖα, συμφώνως πρὸς τὰς οἰκείας διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1948» καὶ τῶν προσηρτημένων αὐτῇ κανονισμῶν.

ε) Ἐρευνα πρὸς ἐπίτευξιν περαιτέρω βελτιώσεων εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων καὶ τῶν μηχανῶν αὐτῶν. Μέγα μέρος ἐκ τῶν εἰσοδημάτων τῶν νηογνώμωνων δαπανῶνται διὰ τοιαύτας ἐρεῦνας κατὰ τὰ τελευταῖα δέ ἔτη. Ἰδιαιτέρως, πρὸς διερεύνησιν τῶν δυνατοτήτων ἐφαρμογῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας εἰς τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων καὶ τῶν προβλημάτων ἀσφαλείας τῶν ἐξ αὐτῆς προκαλουμένων. Τὰ συμπεράσματα τῶν

γίεται κατὰ τετραετίαν ὡς μέρος τῆς εἰδικῆς ἐπιθεωρήσεως, περὶ τῆς ἀνωτέρω. Ἀνεξαρτήτως αὐτῆς αἱ μηχαναὶ ὑποβάλλονται καὶ εἰς τμηματικὰς ἐπιθεωρήσεις. Τμήματα μηχανῆς ἐπιθεωροῦνται ἐντὸς τοῦ προηγουμένου 12μηνίου, δὲν ἐπιθεωροῦνται ἐκ νέου, ἐκτὸς ἑκτάκτων περιπτώσεων, συντρεχόντων εἰδικῶν λόγων. Εἶναι δυνατόν νὰ συμφωνηθῇ ὅπως ἡ γενικὴ ἐπιθεώρησις τῶν μηχανῶν διεξάγεται ἐπὶ συνεχοῦς βάσεως, διὰ τῆς διαδοχικῆς ἐπιθεωρήσεως ὄλων τῶν τμημάτων αὐτῶν.

Οἱ ἐπιθεωρηταὶ τοῦ νηογνώμονος (Surveyors) εἶναι ἰγκατεστημένοι εἰς ὅπαντα τὰ σημαντικὰ ναυτιλιακὰ κέντρα τοῦ κόσμου, πλὴν δὲ τῆς παρακολούθησεως τῶν ναυπηγήσεων καὶ τῆς ἐνεργείας τῶν τακτικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων, ἔργον ἔχον τὴν συνεχῆ παρακολούθησιν τῆς ἐν γίνῃ καταστάσεως τῶν ἔχοντων κλάσιν τοῦ νηογνώμονος πλοίων, τὴν ἐξέτασιν καὶ διαπίστωσιν τῶν ζημιῶν συνεπείᾳ ἀτυχήματος, τὴν ἐπίβλεψιν τῶν πάσης φύσεως ἐπισκευῶν τῶν πλοίων κλπ. Ὅταν αἱ ἐπισκευαὶ ἐνεργοῦνται εἰς λιμένα εἰς ὃν δὲν ὑπάρχει ἐπιθεωρητής, τὸ πλοῖον πρέπει νὰ ἐπιθεωρηθῇ εἰς τὴν πρώτην, μετὰ ταῦτα, θαλασσομένην εὐκαιρίαν. Ἐπισκευαὶ ὑποδεικνύμεναι παρ' ἐπιθεωρητοῦ, συνεπείᾳ σφοδρᾶς ἢ ζημιῶν, ἐκτελοῦνται εἰς τὸν συντομώτερον χρόνον. Ἐν ἀμφισβητήσῃ τῆς σκοπιμότητος ἢ ἀνάγκης ἐτελέσεως αὐτῶν, ἀποφασίζει ὁ νηογνώμων, μετὰ νέαν ἐξέτασιν.

Κατὰ τὸν Κανονισμὸν II τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Δ.Σ. «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1948» ἕκαστον πλοῖον, ἐκ τῶν ἐκτελούντων διεθνῆς πλοῦς — κατ' ἄρχην 500 κ.ο.χ. καὶ ἄνω — ἐφοδιάζεται, μετ' ἐπιθεώρησιν διὰ πιστοποιητικοῦ ἀσφαλείας, ἐφ' ὅσον πληροῖ τοὺς ὅρους τοὺς καθοριζομένους ὑπὸ τῆς συμβάσεως καὶ τῶν κανονισμῶν αὐτῆς. Αἱ ἐπιθεωρήσεις ἐνεργοῦνται καὶ τὰ πιστοποιητικὰ ἐκδίδονται εἴτε ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων, εἴτε παρὰ τῶν νηογνώμωνων, πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδοτουμένων παρὰ τῶν Κυβερνήσεων. Ἡ Ἑλλάς ἐπεκύρωσε τὴν ὡς ἄνω Διεθνή Σύμβασιν διὰ τοῦ Ν. Δ. 2618/1953.

έπισημονικών, έν γένει, έρευνών τών ενεργουμένων υπό τών νηογνώ-
μόνων χρησιμοποιούνται διά τήν βελτίωσιν καί συμπλήρωσιν τών κα-
νόνων καί κανονισμών κατασκευής καί έπιθεωρήσεως τών πλοίων.

στ) Δημοσιεύσεις έτησίων καταλόγων καί
στατιστικών πληροφοριών γενικωτέρου ναυτι-
λιακού περιεχομένου¹. 'Η ίδρυσις τών νηογνώμόνων προ-
ήλθε κυρίως, έκ τής ανάγκης παροχής άθθεντικών πληροφοριών περί
τών πλοίων εις τούς άσφαλιστάς, οΐτινες άλλως, θά έκαλοϋντο νά
άναλάβουν τήν άσφαλιστικήν κάλυψιν πλοίου άγνωστού καταστάσεως,
του όποιου—πολλάκις—καί ή έπιθεώρησις θά ήτο άδύνατος. 'Αλλά
καί οι φορτωταί, έπίσης, ένδιαφέρονται νά γνωρίζουν τήν κατάστασιν
τών προσφερομένων πρός ναύλωσιν πλοίων. Διά τής παρακολουθή-
σεως τών πλοίων υπό τών νηογνώμόνων καί τής δημοσιεύσεως έτη-
σίων καταλόγων² περιλαμβανόντων πληροφορίας περί τών έντεταγ-
μένων εις αύτούς πλοίων καλύπτεται ή ανάγκη αύτη καί προστατεύονται
έξ ίσου τά συμφέροντα τών πλοιοκτητών, άσφαλιστών, φορτωτών κλπ.³

ζ) Προσδιορισμός καί χάραξις τής γραμμής
φορτώσεως τών πλοίων καί έκδοσις σχετικών
πιστοποιητικών⁴.

¹ 'Ο Βρετανικός νηογνώμων πλόν τών έτησίων καταλόγων του περί των κατω-
τέρων, προβαίνει καί εις άλλας περιοδικάς έκδόσεις, τας κυριώτερας τών όποιων άποτε-
λοϋν, αι έτήσιαι έκθέσεις περιλαμβάνουσαι τας εξελίξεις εις τήν διεθνή ναυπηγικήν βιο-
μηχανίαν καί ναυτιλίαν καί οι στατιστικοί πίνακες.

² Κυριώτερος έκ τών δημοσιευόμενων καταλόγων είναι ό «Lloyd's Register Book»,
έκδιδόμενος υπό του Βρετανικού νηογνώμονος, κατά 'Ιούλιον έκάστου έτους καί συμ-
πληρούμενος κατά 'Ιανουάριον του έπομένου έτους διά προσθέτου τόμου του «Regi-
ster Book Appendix». Τό «Lloyd's Register Book» περιλαμβάνει τά όνόματα, κλά-
σιν καί λεπτομερειακάς πληροφορίας περί τών πλοίων τών έντεταγμένων εις τόν Βρε-
τανικόν νηογνώμονα, όμοίως δέ, κατά τό δυνατόν, πληροφορίας περί όλων τών άνω
τών 100 κ.σ.χ. πλοίων τής παγκοσμίου ναυτιλίας.

Τό «Register Book Appendix», περιλαμβάνει όνόματα πλοιοκτητών καί έλεγ-
χόμενον παρ' αύτών τοννάζ, μεταβολάς εις τά όνόματα τών πλοίων, κατάλογον ναυ-
πηγικών οίκων εις τας διαφόρους χώρας καί τών ναυπηγηθέντων παρ' αύτών πλοίων,
τάς άνά τόν κόσμον δεξαμένας μετά τών διαστάσεων αύτών, εταιρίας ναυτικών άσφα-
λαιών κλπ.

³ 'Η τοιαύτη μορφή τών υπό του νηογνώμονος παρεχομένων υπηρεσιών, καθι-
στή άπαραίτητον όπως αύτος έρθή άπηλλαγμένης έπιτροπών συμφερόντων Ιδιωτών. Εί-
ναι τώση ή σημασία τήν όποιαν έχει ή διατήρησις τής άνεξαρτησίας καί αντικειμενικό-
τητος του νηογνώμονος, ώστε ή 'Αμερικανική Νομοθεσία (Merchant Shipping Act
1920) καθορίζει ότι, τά 'Αμερικανικά πλοία θά έντάσσωνται εις τόν 'Αμερικανικόν νηο-
γνώμονα, μόνον έφ' όσον χρόνον αύτος, θά παραμείνη, ως όργανισμός στερούμενος Ιδίου
κεφαλαίου καί δέν θά διανέμη οιοδήποτε μέρος.

⁴ Βλ. πλείονα έν τοις έπομένοις.

2. Lloyd's Register of Shipping.—Κυριώτερος εκ τῶν ὑφισταμένων νηογνώμωνων εἶναι ὁ Βρετανικὸς Lloyd's Register of Shipping and British Corporation¹¹, ὁ καὶ ὁ ἀρχαιότερος ἐξ ὧν, Ἰδρυθεὶς κατὰ τὸ 1760¹². Ἀποτελεῖ ὄργανισμὸν αὐτόνομον, διοικούμενον παρ' ἐπιτροπῆς εἰς τὴν ὁποίαν ἐκπροσωποῦνται εὐρύτατα οἱ ἀσφαλισταί, ἀλλὰ καὶ οἱ πλοιοκτῆται, ναυπηγοὶ καὶ ἔμποροι, ἧσι πάντες οἱ ἔχοντες συμφέρον εἰς τὴν ὁμαλὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς αὐτοῦ.

¹¹ Ὁ τίτλος τοῦ νηογνώμονος ἐπιμορφώθη ὡς ἀνωτέρω μετὰ τὴν εἰς αὐτὸν συγχώνευσιν ἀπὸ τοῦ 1949 τοῦ ἐν Γλασκῶβη ἄλλοτε λειτουργοῦντος British Corporation Register of Shipping, ὅστις εἶχεν Ἰδρυθῆ κατὰ τὸ 1890.

¹² Αἱ κύρια κλάσεις τοῦ Lloyd's Register of Shipping εἶναι :

100 A. Ἡ κλάσις αὕτη ἀφορᾷ πλοῖα ἐκ χάλυβος, ναυπηγηθέντα κατὰ τοὺς κανόνας τοῦ νηογνώμονος καὶ ἔχοντα ἰσχυρὰν κατασκευὴν ἐπιτρέπουσαν εἰς αὐτὰ τὸ μέγιστον διὰ τὰς διαστάσεις τῶν βύθισμα λόγῳ φορτώσεως.

100 A. Carrying petroleum in bulk. Κλάσις ἀντίστοιχος πρὸς τὴν προηγουμένην, διὰ δεξαμενόπλοια.

100 A. With free board. Δίδεται εἰς πλοῖα ναυπηγηθέντα μὲ ἀναλογίαν ὑλικῶν τὴν καθορισμένην διὰ πλοῖα μέλλοντα νὰ ἔχουν βύθισμα μικρότερον τοῦ ἐπιτρεπομένου εἰς ἀντίστοιχου χωρητικότητος πλοῖα ἰσχυρῆς κατασκευῆς.

100 A. For special service. Εἰς τὰ πλοῖα τῆς κλάσεως ταύτης, τὰ ὑλικά κατασκευῆς εἶναι ἀντίστοιχα πρὸς τοὺς εἰδικούς κανόνας τοῦ ἀφορῶντος τὴν εἰδικὴν κατηγορίαν ἀπασχολήσεως αὐτῶν.

Ἐάν μετὰ τὴν ἐνδειξὴν μιᾶς τῶν ἀνωτέρω κλάσεων τίθεται ὁ ἀριθμὸς 1 (λ.χ. 100 A 1), σημαίνει ὅτι αἱ ἀγκυραὶ, ἀλύσεις καὶ λοιπὸς ἐξοπλισμὸς τοῦ πλοίου, εἶναι σύμφωνα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ νηογνώμονος. Ἐάν ἀντιθέτως, μετὰ τὴν ἐνδειξὴν τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου ἀκολουθεῖ ἀντὶ τοῦ ἀριθμοῦ μία παύλα (λ.χ. 100 -), σημαίνει ὅτι οἱ κανόνες τοῦ νηογνώμονος εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ πλοίου, δὲν ἐτηρήθησαν εἴτε ὡς πρὸς τὴν παρότητα εἴτε ὡς πρὸς τὴν ποιότητα.

Πλὴν τῶν ἐνδείξεων τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου, πλήθος ἄλλων ἐνδείξεων σχετικῶν μὲ τὴν κατάστασιν τῶν μηχανῶν ἢ τῶν λεβήτων χρησιμοποιοῦνται. Κατωτέρω ἐπιξηγοῦνται τινὲς τῶν ἐνδείξεων τούτων :

L.M.C. (Lloyd's Machinery Certificate). Τὸ πλοῖον εἶναι ἐρωδιασμίον διὰ πιστοποιητικοῦ ἐπιθεωρήσεως τῶν μηχανῶν του.

N. E. & B. (New Engines and Boilers). Τὸ πλοῖον φέρει νέας μηχανάς καὶ λεβήτας.

M.S. (Machinery Surveyed). Αἱ μηχαναὶ ἐπιθεωρήθησαν.

Lloyd's R.M.C. (Lloyd's Refrigerating Machinery Certificate). Τὸ πλοῖον κέκτηται πιστοποιητικοῦ ἐπιθεωρήσεως ψυκτικῶν μηχανημάτων.

Ὄμοι μετὰ τῶν ἐν γένει ἐνδείξεων κλάσεως τοῦ πλοίου, ἐπιθεωρήσεων κλπ., σημαίονται ὁ μῆν καὶ τὸ ἔτος αὐτῶν. Οὕτω M.S. 8,52 σημαίνει ὅτι αἱ μηχαναὶ ἐπιθεωρήθησαν κατὰ Αὐγούστου 1952. Ἐάν ἡ προθεσμία ἐπιθεωρήσεως πλοίου τινὸς παρέλθῃ, χωρὶς τοῦτο νὰ ἐπιθεωρηθῇ ἀπὸτε χάνει τοῦτο τὴν κλάσιν του, τότε εἰς τὴν αἰκίαν στήλην τοῦ ἔτησιου καταλόγου σημειοῦται ὅπως ὁ μῆν καὶ τὸ ἔτος ὅτε τὸ πλοῖον εἶδε νὰ ἐπιθεωρηθῇ (λ.χ. 4,51 - Ἀπρίλιος 1951).

Είς την δύναμιν τοῦ Lloyd's Register ἀνήκει ἤδη ποσοστὸν 43% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ¹⁴. Ἐπίσης 46.7% τῆς ναυπηγηθείσης κατὰ τὸ 1958 χωρητικότητος ¹⁵ ἐτέλει ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ νηογνώμονος τούτου καὶ ἀνήκει εἰς κλάσιν αὐτοῦ. Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ μειοῦται τὸ ποσοστὸν τοῦ παγκοσμίου τονάζ τοῦ ἐντεταγμένου εἰς τὸν Βρετανικὸν νηογνώμονα ¹⁶, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὴν μεγάλην ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος τοῦ Ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος ¹⁷ καὶ τὴν αὐξουσαν χρησιμοποίησιν τῶν νηογνωμόνων ἄλλων χωρῶν ὑπὸ πλοίων φερόντων τὰς σημαίας αὐτῶν¹⁸. Ἡ τάσις αὕτη πιθανόν μέχρι σημείου τινος νὰ ὀφείλεται εἰς λόγους ἐθνικοῦ

¹⁴ Κατὰ Ἰούλιον 1958 ἄνηκον εἰς τὴν δύναμιν του 10.820 πλοία 50.147.000 κ.ο.χ. ἐπὶ 118.034.000 κ.ο.χ. τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας (Lloyd's Register - Statistical Tables 1958).

¹⁵ Πλοία 4.328.151 κ.ο.χ. ἐπὶ παγκοσμίου συνόλου 9.269.983 κ.ο.χ. (Lloyd's Summary of Shipbuilding Output - Lloyd's List 18/2/59).

¹⁶ Κατὰ τὸ 1952 ἐναυπηγήθη ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ νηογνώμονος, ποσοστὸν 62.90% τῶν διεθνῶν ναυπηγήσεων, κατὰ δὲ τὸ 1949 τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν ἀνῆρχετο εἰς 68.8%.

¹⁷ Ὁ Ἀμερικανικὸς νηογνώμων American Bureau of Shipping, ἱδρυθεὶς ἐν ἐπι1867 Ἰδρεία εἰς Ν. Ἰόρκην. Ἐργάζεται ἐπὶ κανόνων παραπλησίαν πρὸς τοὺς κανόνους τοῦ Βρετανικοῦ τοιοῦτου, μεθ' οὗ καὶ συνεργάζεται. Ἡ ἀνωτάτη κλάσις του εἶναι A1 Kai A1 With Freeboard. Εἶναι ὁ κυριώτερος, μετὰ τὸν Βρετανικὸν, νηογνώμων, ἡ σπουδαιότης δὲ αὐτοῦ καὶ ἐργασίαι του, ἀναπτύσσονται σταθερῶς κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον καὶ παραλλήλως πρὸς τὴν αὐξουσαν σπουδαιότητα τῆς Ἀμερικανικῆς χρηματαγορᾶς διὰ τὴν διεθνή ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Εἰς τὴν δύναμιν του εἶναι ἤδη (Μάρτιος 1959) ἐντεταγμένα 8163 πλοία, 45.246.738 κ.ο.χ., ἤτοι ποσοστὸν 38% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Δίον, ἐν τούτοις, νὰ σημειωθῆ ὅτι εἰς τὴν δύναμιν ταύτην περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἑιδρική χωρητικότης τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, τῆς ὁποίας ὁ ὄγκος κυμαίνεται μετὰ 12 καὶ 14 ἑκατομμυρίων κόρων, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς καύλων καὶ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

¹⁸ Κυριώτεροι τῶν λοιπῶν νηογνωμόνων εἶναι οἱ :

α) Γαλλικὸς Bureau Veritas. Λειτουργεῖ ὡς νηογνώμων ἐν Παρισίοις ἀπὸ τοῦ 1852. Ὁ νηογνώμων οὗτος ἤκμασε κατὰ τὴν περίοδον τῆς Ἰστιοφόρου ναυτιλίας, ἔχων τοὺς καλλιτέρους κανόνας δι' Ἰστιοφόρα πλοία. Τὰ ἐντεταγμένα εἰς αὐτὸν πλοία κατατάσσονται εἰς τρεῖς κατηγορίας (I, II καὶ III), αἱ δὲ κλάσεις δηλοῦνται διὰ 3/3 ἢ ἀνωτέρα καὶ 5/6 ἢ κατώτερα. Εἰδικὸι ἀριθμοὶ ἀκολουθοῦντες τὸ κλάσμα ὑποδηλοῦν τὴν κατάστασιν τοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου κλπ.

β) Νορβηγικὸς Norske Veritas. Λειτουργεῖ ἀπὸ τοῦ 1864 εἰς Ὁσλο. Εἶναι ὄργανισμὸς μὴ κερδοσκοπικός. Αἱ κλάσεις του εἶναι IA1 καὶ IA1 Med Fribord αἱ ἀνωτάται καὶ IA2 καὶ 2A2 αἱ κατώτεραι. Τὰ πλοία ὑποβάλλονται εἰς, κατὰ τετραετίαν, εἰδικὰ ἐπιθεωρήσεις. Γενικῶς οἱ κανονισμοὶ τοῦ νηογνώμονος στηρίζονται εὐρείως ἐπὶ τῶν τοῦ Βρετανικοῦ τοιοῦτου. Ἡ δύναμις τῶν εἰς τὸν Norske Veritas ταξινομηθῶν πλοίων αὐξάνει σταθερῶς, ἀνεβθούσα κατὰ Ἰανουάριον 1958 εἰς 1810 πλοία, 6.482.000 κ.ο.χ., ἐξ ὧν 1684 πλοία 5.638.000 κ.ο.χ. Νορβηγικά. Ἐν τῇ πράξει 90%.

γοήτρου, κατά βάσιν όμως δεόν να αποδοθῆ εἰς τὴν πληρεστέ-
ραν ἐξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τῆς ἔθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρή-
σεως διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ὑπηρεσιῶν ὁμοεθνικοῦ νηογνώμονος. Δὲν
εἶναι σπάνια αἱ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας διατυπώνονται ἐπικρίσεις
κατὰ μεγάλων ξένων νηογνώμωνων, ὅτι εἰς περιόδους, ἰδίως, ναυτιλια-
κῶν κρίσεων καὶ χαμηλῶν ἀξιών τῶν πλοίων, προβάλλουν τοιαύτας
ἀξιώσεις πρὸς ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως τῶν πλοίων ξένων σημαίων
ἐντεταγμένων εἰς αὐτούς, ὥστε, κατ' οὐσίαν, νὰ καθίσταται ἀσύμφο-
ρος ἡ διατήρησις τῶν πλοίων ἐν κινήσει εἴτε ἡ ἐπανεκκίνησις αὐτῶν.

Λόγω μὴ ὑπάρξεως μέχρι τοῦδε ἀνεγνωρισμένου, παρ' ἡμῖν καὶ διε-
θνῶς, Ἑλληνικοῦ νηογνώμονος καὶ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτι-
λία ἀποτελουμένη κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς μέρος, ἀπὸ ἐλεύθερα φορτη-
γὰ πλοῖα, ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου, κινεῖται μακρὰν τῆς Ἑλλάδος, τὸ
σύνολον σχεδὸν τῶν Ἑλληνικῶν ποντοπόρων πλοίων εἶναι ἐντεταγ-
μένα εἰς ξένους νηογνώμονας κυρίως τὸν Βρετανικὸν καὶ Ἀμερικαν-
ικόν, ἐξουσιοδοτημένους παρὰ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν
ἐνέργειαν καὶ τῶν κατὰ τῶν Δ.Σ «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θα-
λάσῃ», προβλεπομένων ἐπιθεωρήσεων πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν
ἀσφαλείας¹⁾.

περίπου τῶν ἑτησίως ναυπηγούμενων Νορβηγικῶν πλοίων ἀνήκουν εἰς τὸν *Notake Veritas* (Annual Report 1957)

γ) Ἰταλικὸς *Registro Italiano*. Ἰδρύθη κατὰ τὸ 1921 καὶ
εἶναι κρατικὸς ὄργανισμὸς, σκοπὸν ἔχων τὴν ταξινομήσιν τῶν Ἰταλικῶν πλοίων. Ἐχει
τρὶς κλάσεις ὑποθηλωμένας διὰ τῶν ἀριθμῶν 100-90-80. Οἱ ἀριθμοὶ 1 ἕως 2 ἀκο-
λουθοῦντες τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς κλάσεως, ὑποθηλοῦν ὁ μὲν πρῶτος τὴν κατάστασιν
τοῦ σκάφους, ὁ δὲ δεύτερος τῶν μηχανῶν αὐτοῦ. Ἐπομένως ἡ κλάσις 100Α-1.1 εἶναι ἡ
ἀνωτάτη δυνατὴ.

δ) Γερμανικὸς *Germanischer Lloyd*, Ἰδρυθεὶς ἐν ἔτει 1867, ἔδρευε
εἰς Βερολίνον. Αἱ κλάσεις του εἶναι 100Α ἡ ἀνωτάτη καὶ 90Α ἡ κατωτέρα.

ε) Ὁ Ἰαπωνικὸς *Nippon Kaiki Kyokai* (τῆς *Imperial Ja-
panese Corporation*), καλύπτει τὰ πλοῖα τῆς Ἰαπωνικῆς Ναυτιλίας.

1) Ὁ ὑπάρχων Ἑλληνικὸς νηογνώμων ὑφίσταται ἀπὸ τοῦ 1919, μόνον ὅμως κατὰ
τὸ 1950, διὰ τοῦ Β. Δ. 4 Μαΐου 1950, ἀνεγνωρίσθη ὑπὸ τοῦ Κράτους ὡς ἰσότητος
πρὸς τοὺς ξένους νηογνώμονας διὰ τὴν ταξινομήσιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, τῆς ἀνα-
γνωρίσεως του μελλούσης νὰ ἰσχύσῃ ἀπὸ τῆς ἐγκρίσεως νέων κανονισμῶν τοῦ νηο-
γνώμονος, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ρυθμίζωνται τὰ τῆς λειτουργίας αὐτοῦ ὡς καὶ τὰ τῆς
κατασκευῆς καὶ κατατάξεως χαλυβδίνων πλοίων.

Οἱ Κανονισμοὶ οὗτοι ἐκπονηθέντες ἤδη καὶ ὑποβληθέντες εἰς τὴν κεκανονισμένην
διαδικασίαν ἐγκρίσεως, πρόκειται νὰ κυρωθοῦν διὰ καταρτισθέντος Β. Διατάγματος, ὅτι
ἡ ἀναγνώρισις τοῦ νηογνώμονος θὰ ἀρχίσῃ ἰσχύουσα.

Χαρακτηριστικῶν τῶν νέων Κανονισμῶν κατασκευῆς καὶ ταξινομήσεως χαλυβδί-

3. Γραμμή φορτώσεως.—Τὰ πρῶτα μέτρα ἐπιβολῆς ἐλέγχου καὶ περιορισμοῦ εἰς τὴν φόρτωσιν τῶν πλοίων, ἐλήφθησαν ἐν Μ. Βρεταννίᾳ, ἀπὸ τοῦ 1870*, αἱ σχετικαὶ δὲ διατάξεις, ὠλοκληρώθησαν διὰ τοῦ Merchant Shipping Act τοῦ 1894.

Λόγῳ τῆς σπουδαιότητος τὴν ὁποῖαν εἶχε, τόσον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων καὶ πρόληψιν ἀτυχημάτων ἐξ ὑπερφορτώσεως, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, τὸ ζήτημα τοῦ καθορισμοῦ γραμμῆς φορτώσεως ἀπετέλεσε, σὺν τῷ χρόνῳ, ἀντικείμενον διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος καὶ τέλος ἀντικείμενον τῆς ἐν Λονδίῳ συγκληθείσης, πρωτοβουλία τῆς Βρεταννικῆς Κυβερνήσεως—ἡ ὁποία ἐνδιεφέρετο, ὡς εἰκὸς διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν σχετικῶν περιορισμῶν καὶ εἰς τὰς ἄλλας ναυτιλίας—διεθνοῦς διασκέψεως τοῦ 1930, ἡ ὁποία καὶ ἐπέτυχε τὴν κατάρτισιν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως τοῦ 1930—ὡς ἀπεκλήθη ἡ ὑπογραφεῖσα σύμβασις.

Ἡ μεγάλη ἐπίδρασις τὴν ὁποῖαν ἔχουν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων οἱ ἀφορῶντες τὴν φόρτωσιν αὐτῶν περιορισμοὶ εἶναι προφανῆς. Φόρτωσις τῶν πλοίων, ἄνευ τῶν ποσοτικῶν περιορισμῶν τῶν ἐπιβαλλομένων ὑπὸ τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας, δύναται νὰ ἐξουδετερῶσθαι πλείστας ὅσας ἐπιβαρύνσεις τῆς ἐκμεταλλεύσεως προερχομένης ἐξ ἄλλων αἰτίων καὶ νὰ ἀφήσῃ, ἀκόμη, περιθώρια ἠϋξημένων κερδῶν ἔναντι τῶν πλοίων τῶν συμμορφουμένων πρὸς τοὺς σχετικούς κανονισμοὺς. Βεβαίως ὁ ἀνταγωνισμὸς παύει, ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας νὰ εἶναι νόμιμος καὶ ἠθικός. Ἡ πραγματικότης, παρὰ ταῦτα εἶναι ὅτι πλοῖον ἢ πλοῖα μὴ δεσμευόμενα ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς διεθνοῦς συμβάσεως, τελοῦν ὑπὸ δρους πολὺ πλέον εὐνοϊκοῦς ἢ τὰ λοιπὰ πλοῖα. Εὐνόητος ὅθεν εἶναι ἡ ἐπιδίωξις γενικῆς διεθνῶς ἐφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν περὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως, πολλῶ μᾶλλον ἐφ' ὅσον τὸ θέμα τοῦτο συνδέεται ἀμέσως πρὸς τὴν προσωπικὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπιβαινόντων.

ων πλοίων, εἶναι ὅτι ἀποταλοῦν πιστὴν μετάφρασιν τῶν ἀντιστοίχων Βρεταννικῶν τοιοῦτων, ἰσομεῶς εἶναι ἀπολύτως συγχρονισμένοι, θέλουσι δὲ τροποποιεῖσθαι καὶ συμπληροῦνται ἑκάστοτε, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀντιστοίχων τροποποιήσεων καὶ συμπληρώσεων τῶν Ἀγγλικῶν Κανονισμῶν.

* Ἡ σχετικὴ κίνησις ὤφειλετο, εἰς πρωτοβουλίαν τοῦ βουλευτοῦ Samuel Plimsoll, ὁ ὁποῖος ἐπὶ 18 ἔτη, ἀπὸ τοῦ 1870 ὅτε κατέθεσε τὸ πρῶτον του νομοσχέδιον μέχρι τοῦ 1876 ὅτε ἐψηφίσθη, διεξήγαγε δυσχερέστατον ἀγῶνα, πρὸς ἐξουδετέρωσιν ἰσχυροτάτων ἀντιδράσεων καὶ ἐπιβολὴν ἐλέγχου ἐπὶ τῆς φορτώσεως τῶν πλοίων καὶ ἀποφυγὴν ὑπερφορτώσεως αὐτῶν, συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ἀλλεπάλληλα ἦσαν τὰ ἀτυχήματα τῶν πλοίων καὶ μεγάλαι αἱ ἀπώλειαι πληρωμάτων. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται τὸ παράδειγμα Βρεταννικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ὁποία ἐντὸς τριῶν ἐτῶν εἶχεν ἀπολίσαι 10 πλοῖα μὲ ὑπερκατὸν ναυτικούς (A. Courée - The Merchant Navy To-day - 1956, σ. 55).

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως, ὅλα τὰ πλοῖα — ἐξαιρουμένων τῶν ἄκτοπλοούντων, τῶν θαλαμηγῶν καὶ ἀλιευτικῶν — ὑπόκεινται εἰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις, πρὸς καθορισμὸν τοῦ σημείου μέχρι τοῦ ὁποῦ, ἀναλόγως τῆς κατασκευῆς καὶ λοιπῶν ἰδιοτήτων αὐτῶν, δύνανται νὰ βυθίζωνται ἀκινδύνως λόγῳ φορτώσεως, εἰς τὸ ὕδωρ καὶ ἀντιστοίχως τοῦ ὕψους τῶν ἐξάλων (Freeboard) αὐτῶν. Τὸ οὕτω προσδιοριζόμενον σημεῖον, σημαίνεται διὰ τῆς χαράξεως ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ ἀνάλογον ὕψος, ὀρίζοντις γραμμῆς ὠρισμένων διαστάσεων, φερομένης εἰς τὸ μέσον δίσκου. Ἡ γραμμὴ αὕτη εἶναι ἡ λεγομένη γραμμὴ φορτώσεως καὶ ὑποδηλοῖ τὸ σημεῖον μέχρι τοῦ ὁποῦ, τὸ φέρον αὐτὴν πλοῖον δύναται νὰ βυθισθῇ λόγῳ φορτώσεως ἐν θέρει καὶ εἰς τὸ θαλάσσιον ὕδωρ. Παραπλευρῶς πρὸς τὸν δίσκον χαράσσεται διάγραμμα φέρον ἕξ ἐν ὄλῳ γραμμὰς ἐκ τῶν ὁποίων ἡ τετάρτη εὐρίσκεται εἰς τὸ αὐτὸ πρὸς τὴν γραμμὴν τοῦ δίσκου ἐπίπεδον. Αἱ λοιπαὶ γραμμαὶ εἶναι κατὰ σειράν αἱ γραμμαὶ φορτώσεως τοῦ πλοίου α) εἰς τροπικὰ γλυκεὰ ὕδατα, β) εἰς γλυκεὰ ὕδατα, γ) εἰς τροπικὰς θαλάσσας κατὰ τὸ θέρος, δ) εἰς λοιπὰς θαλάσσας κατὰ τὸ θέρος, ε) εἰς οἰανδήποτε θάλασσαν, πλην τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ στ) εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικὸν Ὠκεανὸν κατὰ τὸν χειμῶνα.

Εἰδικαὶ διατάξεις τῆς συμβάσεως, ρυθμίζουν τὸν καθορισμὸν καὶ σημαίνει τῆς γραμμῆς φορτώσεως διὰ πλοῖα μεταφέροντα ξυλείαν, ἐπιτρέπουσαι μικρότερα ἐν σχέσει πρὸς τὰ λοιπὰ φορτία ἑξαλα¹¹. Μεγαλύτερον ἐπίσης βύθισμα προβλέπεται καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, λόγῳ τῆς ἰσχυρᾶς αὐτῶν κατασκευῆς καὶ τῶν πολλῶν ἐγκαρσίων καὶ διαμήκων διαφραγμάτων αὐτῶν.

Τὰ ἐπιθεωρηθέντα καὶ σημανθέντα πλοῖα, ἐφοδιάζονται διὰ πιστοποιητικοῦ τοῦ ὁποῦ ἡ ἰσχύς δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὴν πενταετίαν, ἐν τῇ πράξει δὲ ἐλέγχεται καὶ ἀνανεοῦται κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐτησίας καὶ τῶν εἰδικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων περὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἀνωτέρω λόγος.

Τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ προσδιορισμὸν τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων ἐνεργαῶν ἀφ' ἐνός αἱ ἀρμόδια Κρατικαὶ Ἀρχαί, ἀφ' ἑτέρου δὲ κατ' ἐξουσιοδότησιν αὐτῶν, οἱ νηογνώμονες¹².

¹¹ Αἱ εἰδικαὶ γραμμαὶ φορτώσεως ξυλείας εἶναι ἀντίστοιχοι πρὸς τὰς διὰ τὰ λοιπὰ ξηρὰ φορτία, σημαίνονται δὲ διὰ τῆς προτάξεως τοῦ ψηφίου L πρὸ τοῦ συνήθους χαρακτηριστικοῦ τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰ λοιπὰ ξηρὰ φορτία (L.S., L.W., L.W.N.A κλπ).

¹² Ἡ Ἑλλάς ἐκύρωσε τὴν σύμβασιν περὶ γραμμῆς φορτώσεως διὰ τοῦ Ν. 5848/1933, ἐπὶ πλέον δὲ διὰ τοῦ Ν. 5942/1933 καθώρισεν ἐν λεπτομερείαις τὰ τῆς ἐκτελέσεως τῆς

4. Ναυτική 'Ασφάλεια. - 'Οργάνωσις - ἀντικείμενον. - 'Η

πρακτική τῆς ἀσφαλίσεως" τοῦ πλοιοκτῆτου κατὰ τῶν κινδύνων, ἀπωλείας τοῦ πλοίου, δὲν εἶναι προϊόν τῆς νεωτέρας ἐποχῆς. Ὑπάρχουν στοιχεῖα πείθοντα, ὅτι οἱ Ἕλληνες καὶ οἱ Φοίνικες εἶχον ἐν χρῆσει σύστημά τι ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν φορτίων διὰ τὰς περιπτώσεις ὀλικῆς ἀπωλείας. Ὑπὸ τὴν σύγχρονον αὐτῆς μορφήν ἡ ναυτικὴ ἀσφάλεια, ἔχει τὴν ἀρχὴν τῆς εἰς τὴν Μ. Βρεταννίαν κατὰ τὸν ἴσον αἰῶνα, εἰς τὴν χώραν δὲ ταύτην ἐγνώρισε καὶ τὴν μεγίστην, ὡς θεσμός, ἀκμὴν. Πλείστοι παράγοντες συνέβαλον εἰς τοῦτο, μεταξὺ τούτων ἡ εὐνοϊκὴ γεωγραφικὴ θέσις τῶν Βρεταννικῶν νήσων, ἡ ἐπὶ αἰῶνας κυριαρχικὴ θέσις τῆς Μ. Βρεταννίας ὡς θαλασσοκρατείας καὶ ἡ παραλλήλως πρὸς τὴν αὐξουσαν δύναμιν, ἐπικράτησις τῶν Βρεταννικῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐμπορικῶν συμφερόντων καθ' ἅπαντα, σχεδόν, τὸν κόσμον.

Κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς ἐφαρμογῆς τῆς, ἡ ναυτικὴ ἀσφάλεια ἀνελαμβάνετο ἀπὸ ἰδιώτας ἀσχολουμένους εἰς τραπεζιτικὰς ἢ ἄλλας ἐμπορικὰς ἐργασίας¹¹ καὶ εἶχε χαρακτῆρα καθαρῶς τυχοδιωκτικόν, ἐπὶ οὐδενός ὑπολογισμοῦ στηριζομένη. Ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐπιχείρησις ἔχει τελείως διάφορον σήμερον τὴν ὀργάνωσιν. Βεβαίως οὐσιαστικόν χαρακτηριστικόν ἔχει πάντοτε τὴν ἀστάθειαν. Διὰ τοῦ μεγάλου ἐν

συμβάσεως. Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ποντοπόρου Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ὁ νόμος ἀναθέτει μὲν τὴν ἐκτέλεσιν εἰς τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων, προβλέπει ὅμως, ἐπίσης, τὴν παρακλήσιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων καὶ ἐκδοσιν πιστοποιητικῶν γραμμῆς φορτώσεως παρὰ τῶν ἁρμοδίων ἀρχῶν ξένης χώρας, ὡς ἐπίσης τὴν ἀνάθεσιν τοῦ ἔργου τούτου καὶ εἰς ἀλλοδαπούς ἀνεγνωρισμένους ηγογώμονας. Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς σχετικῆς τοῦ νόμου διατάξεως, καθωρίσθη διὰ τοῦ ἀπὸ 14 Μαΐου 1934 Διατάγματος, ὅτι οἱ κάτωθι ηγογώμονες δύνανται νὰ ἐξουσιοδοτηθῶσιν εἰς ἐκδοσιν πιστοποιητικῶν: Lloyd's Register of Shipping and British Corporation, Bureau Veritas, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd, Norske Veritas, Registro Italiano καὶ Imperial Japanese Corporation (νῦν Nippon Kaiti Kyokai).

¹¹ Πάν ὅτι ἀναφέρεται κατωτέρω ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων, ἀφορᾷ εἰς τὴν κατὰ κινδύνων θαλάσσης τοιαύτην, ὡς ἐν τῇ ἐπιθεωρῆσει ναυτιλίας λειτουργεῖ ὁ θεσμός ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐν Μ. Βρεταννίᾳ ἱσχυόντων. Περὶ τῆς κατὰ κινδύνων πολέμου ἀσφαλίσεως, ἀποτελουμένης κενωρισμένου κλάδου Βλ. Χρ. Ἀχῆ ε' Ὁ πολεμικὸς κίνδυνος εἰς τὴν θαλασσίαν ἀσφάλειαν - Ἀθήναι 1952».

✓¹² Οἱ ἔχοντες ἀνάγκην νὰ ἐπιτύχωσιν τὴν ἀσφάλειαν πλοίου τυπὸς ἦσαν ὑποχρεωμένοι γὰρ περιέρχωνται τὰ διάφορα γραφεῖα καὶ καταστήματα ἀναζητοῦντες ἐκείνους οἱ ὁποῖοι εὖ ἀνέλαμβανον τὴν ἀσφάλειαν αὐτοῦ. Οὐχὶ σπανίως ἐν τῇ προσπάθειᾳ τῶν νὰ μετώσουν τὰς συλλεγὰς ἐνδεχομένης ἀπωλείας, οἱ ἀσφαλιζόντες ἐσχημάτιζον κοινὸν ταμεῖον. Οἱ μετέχοντες τοῦ κοινοῦ ταμείου, ἔθετον ὁ εἰς κατόπιν τοῦ ἄλλου τὰ ὀνόματά των κά-

τούτοις καταμερισμοῦ τοῦ κινδύνου¹⁸, διὰ τῆς ἀσφαλίσεως, δηλαδή, ὅσον τὸ δυνατόν μικροτέρων ποσῶν εἰς ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρους κινδύνους ἀφ' ἑνός καὶ διὰ τοῦ μαθηματικοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ἀσφαλίστρων, στηριζομένου ἐπὶ στατιστικῶν στοιχείων καθοριζόντων τὸ μέσον ποσὸν ζημιῶν ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἐτῶν ἀφ' ἑτέρου, ὁ ἐπιχειρηματικὸς κίνδυνος περιορίζεται, ὥστε οὐσιαστικῶς νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερος ἀπὸ ἐκεῖνον τὸν ὁποῖον ἀναλαμβάνει ὁ ἄσκων τὴν ἀσταθὴ ἐπίσης ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐπιχείρησις παρουσιάζει χαρακτηριστικὰ, καθιστώντα αὐτὴν ἰδιότυπον. Ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν ἔχει ἐπὶ τῶν ὀφθαλμῶν του, τὸ ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλίσεως, οὐδὲ κατὰ τὸν χρόνον ἐνεργείας αὐτῆς. Παρὰ ταῦτα, πρέπει νὰ παρακολουθῆ τοῦτο, ὥστε ἐν δεδομένη στιγμῇ νὰ δύναται νὰ περιφρουρήσῃ τὰ συμφέροντά του. Ἡ ἀνάγκη αὕτη μόνον διὰ

τῶν τοῦ κειμένου τῆς συμφωνίας των, οὕτω δὲ ἔγίνοντο γνωστοὶ ὡς «Underwriters», ὄνομα δι' οὐ σήμερον εἶναι γνωστοί, οἱ ἀνήκοντες εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τῶν Lloyd's ἀσφαλισταί.

¹⁸ Ὁ ἀναλαμβάνων τὴν μέριμναν διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀσφαλίσεως μεσίτης (Broker), ἑτοιμάζει σημεῖωμα (Slip) περὶ τοῦ ὑπὸ ἀσφάλισιν ἀντικειμένου καὶ τῶν κινδύνων τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ κάλυψις καὶ παρουσιάζει τοῦτο εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς πρὸς κάλυψιν. Ἐξαιρουμένων τῶν περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας ἡ ἀσφαλιστέα ἀξία εἶναι πολὺ μικρά, ἡ ἀσφάλισις ἀναλαμβάνεται ἀπὸ περισσοτέρους ὁμοῦ ἀσφαλιστὰς, ὥστε ὁ ἐκ ταύτης κίνδυνος νὰ καταμείνῃ εἰς μικρὰ ποσά. Ἐκαστος ἀποδεχόμενος τὴν ἀσφάλισιν μονογράφει, εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἀποδοχῆς του, ἐπὶ τοῦ σημειώματος, ἀναγράφων ἑναντι τῆς μονογραφῆς του τὸ ποσὸν τοῦ ὁποίου ἀναλαμβάνει τὴν κάλυψιν. Ἔργου διώκων ἐν ταύτῳ τὴν ἐπίτευξιν τῶν εὐνοϊκοτέρων διὰ τὸν ἐντολὰς του ὄρων. Σημαντικῶν ἐν ταύτῳ τὴν ἐπίτευξιν τῶν εὐνοϊκοτέρων διὰ τὸν ἐντολὰς του ὄρων. Σημαντικῶν, ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο, ἀξίαν ἔχει ἡ ἐκλογή τοῦ πρώτου ἀσφαλιστοῦ μετὰ τὸν ὁποῖον θὰ διαπραγματευθῆ τὴν πρᾶξιν ὁ μεσίτης, διότι ἐάν οὗτος ἀποδεχθῆ τὴν ἀσφάλισιν, λαμβάνει τὴν θέσιν τοῦ κυρίου ἀσφαλιστοῦ (Leading Underwriter) καὶ εἶναι αὐτὸς μετὰ τοῦ ὁποίου θὰ συμφωνήσῃ ὁ μεσίτης τοὺς κυρίους ὄρους τῆς ἀσφαλίσεως ἐν οἷς καὶ τὸ ἀσφάλιστρον.

Ἡ προσπάθεια κατανομῆς τοῦ ἀσφαλιστέου ποσοῦ, πρὸς μείωσιν τῶν ἐκ τῆς ἐπελεύσεως τοῦ κινδύνου ζημιῶν, ἐκδηλοῦται καὶ διὰ τῆς ἀντεσφαλίσεως. Ἐν τῇ πρᾶξί ὁ ἀσφαλιστὴς ὁ καλύπτων ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει μίαν ἀσφάλισιν, ἐπιδιώκει νὰ ἀσφαλισθῆ ὁ ἴδιος πλέον, εἰς τρίτους ἀσφαλιστὰς διὰ μέρος τοῦ ἀναληφθέντος παρ' αὐτοῦ κινδύνου, ὥστε τελικῶς μικρὸν μόνον ποσοστὸν εὐθύνης καὶ κινδύνου ἑτοιμίζεται αὐτός, ἐπειδὴ δὲ καὶ ἡ ἀντεσφάλισις ἀναλαμβάνεται συνήθως καθ' ἕνα τρόπον καὶ ἡ ἀρχικὴ εὐθύνη διὰ τὴν ἀσφάλισιν παρὰ πολλῶν ὁμοῦ ἀσφαλιστῶν, καταλήγει ὥστε τελικῶς ἡ εὐθύνη διὰ τὸ ἀρχικὸν ποσὸν τῆς ἀσφαλίσεως νὰ καταμεμηθῆ μετὰ πολλῶν ἀσφαλιστῶν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐάν ὁ καθ' οὗ ἡ ἀσφάλισις κινδύνος ἐπέλθῃ, μικρὸν μόνον ζημίαν, εὐκόλως ἀντιμετωπιζομένην, θὰ φέρῃ ἕκαστος τῶν καλυψάντων αὐτὴν ἀσφαλιστῶν.

της οργανώσεως πυκνού δικτύου πρακτόρων και τεχνικών αντιπροσώπων εις όλα τα αξιόλογα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου δύναται να ικανοποιηθῆ¹⁶. Τοιαύτη δμως ὀργάνωσις εἶναι ἐξαιρετικῶς δαπανηρά καὶ προϋποθέτει τὴν ὑπαρξιν οικονομικῶν μέσων τὰ ὁποῖα μόνον ἡ μεγάλη ἐπιχείρησις ἢ ὁ συνασπισμὸς ὁμοειδῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι δυνατόν νὰ διαθέτῃ τοιαύτη δὲ πράγματι εἶναι ἡ μορφή τὴν ὁποίαν ἔχει ἡ σύγχρονος ἀσφαλιστικὴ ἐπιχείρησις.

Ὁργανισμὸς Lloyd's. Σπουδαιότερον κέντρον ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι τὸ Λονδίνον, τὸ ὁποῖον καὶ καθορίζει ἀμέσως ἢ ἐμμέσως τὰς συνθήκας ἐνεργείας τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ τὰς τιμὰς τῶν ἀσφαλιστρῶν καθ' ἅπαντα τὸν κόσμον. Ἰδιαίτερος περίφημον εἶναι τὸ Corporation Lloyd's¹⁷. Τὸ Corporation, ὡς τοιοῦτον, δὲν ἐνεργεῖ ἀσφαλίσεις. Ἀσκεῖ δμως οὐσιαστικὴν παρακολούθησιν ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τῶν μελῶν του—ἕκαστον τῶν ὁποίων διεξάγει τὴν ἐργασίαν του δι' ἴδιον λογαριασμὸν καὶ ὑπὸ ἴδιαν εὐθύνην μέχρι τοῦ συνόλου τῆς περιουσίας του—καὶ ἐνδιαφέρεται ἀμέσως, διὰ τὴν εἰς τὸ ἀκέραιον παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἐκπλήρωσιν τῶν ἐκ ζημιῶν ὑποχρεώσεων των. Ὁ ἔλεγχος ἀσκεῖται ὑπὸ τῆς διοικούσης ἐπιτροπῆς τοῦ Corporation, ἐκλεγομένης ὑπὸ τῆς ὁλομελείας, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν δὲ αὐτῆς περιλαμβάνεται τὸ δικαίωμα τοῦ καθορισμοῦ τῶν ἐγγυήσεων τὰς ὁποίας ἕκαστον τῶν μελῶν τοῦ Corporation δέον νὰ παρέχῃ ὡς πρὸς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων του ἄφ' ἑνός καὶ ἡ ἀπόφασις ἐπὶ πάσης αἰτήσεως πρὸς εἰσδοχὴν νέου μέλους¹⁸ ἄφ'

¹⁶ Ἡ ἀνάγκη τῆς περιφρουρήσεως τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν ἐναντι τῶν ἀσφαλιζομένων, εἶναι ἡ ὁδηγήσασα εἰς τὴν παρ' αὐτοῖς τήρησιν τοῦ ἰδιαίτερου ἀρχείου διὰ κάθε ἀσφαλιζόμενον καὶ μητρώου πλοιάρχων (Captains Register), περιλαμβανόντος τὴν σταδιοδρομίαν ἑκάστου τούτων.

¹⁷ Τὸ Corporation Lloyd's ἔλακε τὸ ὄνομά του ἀπὸ τὸ καφεῖον τοῦ Edward Lloyd τὸ ὁποῖον κατὰ τὸν 17ον αἰῶνα ἐχρησιμοποιεῖτο ὡς κέντρον συγκεντρώσεως ναυτιλομένων, ἐμπόρων καὶ ἰδιωτῶν ἀναλαμβάνόντων ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν πλοίων καὶ φορτίων. Ἐν ἔτει 1770 μετὰ τὸν θάνατον τοῦ Lloyd, οἱ εἰς τὸ καφεῖον του μέχρι τότε συγκεντρούμενοι ἀσφαλισταί, ἱδρυσαν ἰδιωτικὴν ὀργάνωσιν ἥτις κύριον σκοπὸν εἶχε τὴν παροχὴν αὐτοῖς στέγης πρὸς συγκέντρωσιν, μέχρι τοῦ 1871 ὅτε δι' εἰδικοῦ Νόμου—τοῦ Lloyd's Act—ἱδρῆθη ὁ νῦν λειτουργῶν Ὁργανισμὸς, τὸ Corporation Lloyd's.

¹⁸ Ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν Assurance Companies Acts 1909 καὶ 1946, ἰσχύοντων καὶ ὡς πρὸς τὴν διενέργειαν ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ Lloyd's, προβλέπεται ὅτι τὸ σύνολον τῶν εἰσπραττομένων ὑπὸ τῶν Underwriters ἀσφαλιστρῶν, κατατίθενται εἰς εἰδικὸν λογαριασμὸν, πρὸς καλλιτέραν ἐξασφάλισιν τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιζομένων. Σημειωτέον ὅτι ἡ διοικοῦσα ἐπιτροπὴ (Lloyd's Committee) δὲν ἀρκεῖται μό-

έτέρου. Το Corporation μεριμνά, επιπροσθέτως, διά την προστασίαν τών συμφερόντων τών μελών του, εν σχέσει πρὸς τὰ ἀντικείμενα τῆς ἀσφαλίσεως, πλοία, φορτία κλπ., πρὸς τοῦτο δὲ παρακολουθεῖ τὴν κίνησιν βλῶν τῶν πλοίων²², συγκεντρώνει πληροφορίας περὶ τῶν ἀπωλειῶν καὶ ἀτυχημάτων καὶ εὐρίσκεται εἰς ἐπαφὴν μὲ δλους τοὺς λιμένας εἰς τὸν κόσμον, διὰ τῶν ἀνὰ τὴν ὑψηλίον κατεσπαρμένων πρακτόρων (Lloyd's Agents)²³ καὶ τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ Salvage Associa-

νον εἰς μέτρα ἀποβλέποντα εἰς τὴν ἐξασφάλισιν τῆς φερεγγυότητος τῶν ασφαλιστῶν μελών τοῦ Corporation. Ἀποβλέπουσα εἰς τὴν, εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, διατήρησιν ἀμειώτου τῆς πρὸς τὸ Corporation ἐμπιστοσύνης τῶν ασφαλιζομένων καὶ τῆς καλῆς φήμης αὐτοῦ, διαθέτει ἡ ἴδια τὰ ἀπαραίτητα οἰκονομικὰ μέσα — ἐξ εἰσφορῶν ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ὑπὸ τῶν μελών του ασφαλιστρῶν — διὰ νὰ καλύπτῃ οἰονδήποτε ἐλλείμμα μεμονωμένων ασφαλιστῶν.

²² Ἡ συγκέντρωσις πληροφοριῶν ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν πλοίων, τῶν ἀτυχημάτων κλπ., ἀποτελεῖ τομέα πρωταρχικοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ Corporation, ἐξασφαλίζεται δὲ μίση τῶν πρακτόρων αὐτοῦ καὶ τῶν παρ' αὐτοῦ ἐγκατεστημένων εἰς διάφορα ἑπικαι-
ρα σημεῖα Signal Stations. Αἱ συγκεντρούμεναι πληροφορίαι ἀνακοινοῦνται εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, σὺν τοῖς ἄλλοις, διὰ τῶν διαφόρων ἐκδόσεων τοῦ Corporation, κυριώ-
τεραι τῶν ὁποίων εἶναι :

α) «Lloyd's List and Shipping Gazette», ἡμερησία ἑφημερίς ἐκδομένη ἀπὸ τοῦ 1774.

β) «Lloyd's Shipping Index», ἡμερησία ἐκδοσις ἀσχολουμένη ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον μὲ τὴν παρακολούθησιν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων.

γ) «Lloyd's Weekly Casualty Reports», δημοσιεύουσα τὰς καθ' ἑβδομάδα ἀπω-
λειὰς καὶ ἀτυχήματα.

δ) «Lloyd's Loading List», περιλαμβάνουσα δλα τὰ ὑπὸ φόρτωσιν τελούντα ἢ ἀναμενόμενα πρὸς φόρτωσιν πλοία.

²³ Οἱ πράκτορες τοῦ Lloyd's, διορίζονται ὑπὸ τῆς Διοικήσεως τοῦ ὀργανισμοῦ καὶ εἶναι πράκτορες αὐτοῦ, οὐχὶ δὲ τῶν μεμονωμένων ασφαλιστῶν. Παρὰ τοῦτο εἰς τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια περιλαμβάνεται ρήτρα, καθορίζουσα ὅτι εἰς περίπτωσιν ἀπω-
λειᾶς ἢ ζημίας, ὁ πράκτωρ δέον νὰ καλῆται πρὸς ἐπιθεώρησιν ἢ πάντως νὰ εἰδοποιη-
ται ἀμέσως ἐπὶ τῆς ἀπωλειᾶς. Ἐὰν ὑφίσταται ἀνάγκη ἐνεργείας τεχνικῆς ἐπιθεωρήσεως
μὴ δυναμένης νὰ πραγματοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ πράκτορος, ὡς ἐπιθεωρητῆς-πραγματογνώ-
μων χρησιμοποιεῖται ὁ τυχὸν ὑπάρχων τοιοῦτος τοῦ Salvage Association, ἐν ἔλλει-
ψει αὐτοῦ ὁ ἐπιθεωρητῆς τοῦ νηογνώμονος Lloyd's Register of Shipping καὶ ἐν ἔλ-
λειψει καὶ τοιοῦτου, τεχνικὸς ἄλλος, ἐπιλεγόμενος ὑπὸ τοῦ πράκτορος. Ἐὰν ὁ ασφαλι-
σμένος δὲν συμφωνεῖ πρὸς τὴν ἐκθεσιν τοῦ ὑπὸ τοῦ πράκτορος διορισθέντος ἐπιθεωρη-
τοῦ-πραγματογνώμονος ἢ πρὸς τὴν ἐκθεσιν αὐτοῦ τοῦτοῦ πράκτορος, ἐπιδίδωκεται
ἡ ἐπίλυσις τῆς διαφορᾶς διὰ διορισμοῦ τρίτου προσώπου κοινῆς ἐμπιστοσύνης. Ἐν ἀν-
ταμίᾳ ἢ ὑπόθεσις παραπέμπεται εἰς τὸν ὀργανισμὸν ἐν Λονδίῳ πρὸς λήψιν ἀποφάσεως.

Ὁ διοριζόμενος ἐπιθεωρητῆς ὀφείλει :

α) Νὰ γνωστοποιῇ εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτας ἢ τοὺς πράκτορας αὐτῶν περὶ τῆς φύ-

τίση¹¹. Παράλληλως πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ Lloyd's, μὲ τὴν κάλυψιν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἀσχολοῦνται ἐπίσης — ἰδίᾳ εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν καὶ τὰς Ἡν. Πολιτείας — ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι, εἰς τινὰς δὲ Εὐρωπαϊκὰς χώρας καὶ ἀσφαλιστικαὶ ὀργανώσεις συσταθεῖσαι ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, ὑπὸ τὴν μορφήν — ἐνίοτε — ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν.

Ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλίσεως - Καλυπτόμενοι κίνδυνοι. Ἡ ναυτικὴ ἀσφάλις δύναται, κατὰ βάσιν, νὰ ἀφορᾷ εἰς τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον ἢ τὸν ναῦλον, νὰ καλύπτῃ δὲ τὸ ἀσφαλιζόμενον συμφέρον διὰ περιπτώσεις εἴτε ὀλικῆς εἴτε μερικῆς ἀπώλειας¹². Ἡ ἀσφάλις καλύπτει ὡσαύτως εὐθύναν τοῦ πλοιοκτήτου ἔναντι τρίτων λ.χ. ἐκ συγκρούσεως τοῦ πλοίου.

Προκειμένου περὶ φορτίου, ἡ ἀσφαλιστικὴ αὐτοῦ κάλυψις, δύνατον νὰ μὴν περιορίζεται εἰς μόνην τὴν διάρκειαν τῆς ἐν θαλάσῃ μεταφορᾶς ἀλλὰ νὰ ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὴν ξηρὰν, ἐν ᾧ χρόνῳ τὸ φορτίον διακινεῖται πρὸς τὸν τελικὸν προορισμὸν του. Ἡ ἐν ἀποθηκείσει εἰς τὴν ξηρὰν περίοδος, δύναται ὡσαύτως νὰ καλύπτεται¹³.

σεως καὶ ἐκτάσεως τῆς ζημίας τοῦ πλοίου ἢ τῶν μηχανῶν του καὶ νὰ ἐνημερῶν αὐτοὺς περὶ τοῦ πιθανοῦ ὕψους τῶν βαπανῶν ἐπισκευῆς ὡς καὶ τῆς ὑπολογιζομένης διάρκειας αὐτῶν.

β) Νὰ ἐφοδιάξῃ τοὺς ἰδιοκτῆτας ἢ τοὺς πράκτορας αὐτῶν, διὰ προδιαγραφῆς τῶν ὀριστικῶν ἢ προσωρικῶν ἐπισκευῶν καὶ νὰ παρέχῃ ὁδηγίαν περὶ τοῦ τρόπου διενεργίας αὐτῶν.

γ) Νὰ ὑπολογίσῃ — ὡσὰς ἀπαιτεῖται — τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου ὡς ἢν κατὰστασιν εὐρίσκαται τοῦτο φέρον ζημίας, πρὸς ὑποβοήθησιν τῶν διακανονιστῶν τῆς ἀβαρίας εἰς τὸ ἔργον των.

δ) Νὰ ὑποβάλῃ σχετικὴν περὶ τοῦ ἀτυχήματος ἔκθεσιν.

ε) Ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν δύναται νὰ ἐπισκευασθῇ εἰς ὃν λιμένα εὐρίσκαται, καθορίζει κατὰ πόσον διὰ τῆς ἐργασίας προσωρικῶν ἐπισκευῶν, δύναται τὸ πλοῖον νὰ καταστῇ ἱκανὸν πρὸς πλοῦν εἰς ἕτερον λιμένα μετὰ τὴν ἀνεν φορτίου.

Ὁ διοριζόμενος ἐπιθεωρητὴς, εἶναι κατὰ ταῦτα, ὁ ἐκδίδων πιστοποιητικὸν καταλληλότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν (Certificate of Seaworthiness) μετὰ τὴν ἐπίλευσιν τοῦ ἀτυχήματος. Ἀντιθέτως ἀνήκει εἰς τὴν φροντίδα τοῦ πράκτορος, ἡ ἐπιθεωρήσις φορτίου ὑποστάντος ζημίαν καὶ ἡ ἔκθεσις σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ.

¹¹ Τὸ Salvage Association εἶναι σωματεῖον Ἰδρυθὲν κατὰ τὸ 1856 ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Lloyd's καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, ἐπὶ σκοπῷ προστασίας τῶν συμφερόντων αὐτῶν εἰς περιπτώσεις ἀπωλειῶν καὶ ναυαγίων. Διευθύνεται παρ' ἐπιτροπῆς ὁ γραμματεὺς τῆς ὁποίας ἀσπαι ὑπευθύνως τὸ μέγιστον μέρος τῆς δικαιοδοσίας αὐτῆς. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ του, τὸ Salvage Association ἔχει ἐγκαταστήσει τεχνικὸς, ὡς ἐπιθεωρητὴς, εἰς ὅλα τὰ ἀξιώλογα ἀπὸ τὸν κόσμον ναυτιλιακὰ κέντρα καὶ προσφέρει δι' αὐτῶν τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς εἰς κάθε περίπτωσιν ἀτυχήματος καὶ ἀπωλείας πλοίου εἴτε φορτίου.

¹² Περὶ τοῦ βιοικητικοῦ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων βλ. Ξ. Ἀντωνιάδου «Τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα» — Ἀθήναι 1953.

¹³ Ἀγγλικὸς Marine Insurance Act — 1906, ἀρθρον 2.

Πλοϊον υπό ναυπήγησιν, καλύπτεται επίσης, από της τοποθετήσεως της τράπεζας μέχρι της παραδόσεως αούτου. Η ασφάλισις αύτη καλύπτει συνήθως και τὰ τμήματα του πλοίου τὰ μὴ εἰσέτι ἐπ' αούτου τοποθετηθέντα, ἀλλ' ὑπό κατασκευὴν τέλουντα ἐν τῷ ναυπηγεῖω.

Οἱ ἀφορώντες τὸ πλοϊον κίνδυνοι μερικῆς ἀπώλειας, οἱ καλυπτόμενοι ἀπὸ τὸν συνήθη τύπον συμβολαίου ασφαλίσεως, δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς :

α) Ζημίας ἐχοῦσας τὸν χαρακτήρα γενικῆς ἀβαρίας²¹ καὶ συνεισο-

²¹ Γενικὴ ἀβάρια, εἶναι τὰ ἑκτακτὰ ἔξοδα τὰ γινόμενα διὰ τὸ πλοϊον καὶ τὸ φορτίον κοινῶς ἢ κεχωρισμένως καὶ αἱ ἑκούσαι ζημίαι αἱ γινόμεναι σκοπίμως καὶ μελλοισμένως πρὸς κοινὴν ὠφέλειαν καὶ σωτηρίαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου.

Χαρακτηριστικαὶ καὶ ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις τῆς ὑπάρξεως γενικῆς ἀβαρίας εἶναι αἱ ἑξῆς :

1) Τὰ ἔξοδα ἢ αἱ ζημίαι πρέπει νὰ εἶναι ἐξαιρετικαὶ τὴν φύσιν. Οὕτω ζημίαι τοῦ πλοίου συνεπεί τῆς συνήθους χρήσεώς του δὲν λογίζονται ὡς γενικὴ ἀβάρια, ἀποτελοῦν ὅμως τοιοῦτην αἱ ζημίαι τῆς μηχανῆς αἱ προξηθηθεῖσαι ἐν τῇ προσπάθειᾳ τῆς ἐκκαθίσεως τοῦ πλοίου, ἐὰν τοῦτο ἔχη προσαράξει κλπ.

2) Αἱ θυσίαι καὶ τὰ ἔξοδα πρέπει νὰ γίνωνται μελλοισμένως καὶ νὰ γίνωνται ἑκούσιως πρὸς κοινὴν ὠφέλειαν καὶ ἑ' ὅσον, ἄλλως, ὑφίσταται πραγματικὸς κίνδυνος ὀλοκληρωτικῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου.

3) Αἱ ζημίαι καὶ τὰ ἔξοδα πρέπει πράγματι νὰ γίνωνται πρὸς κοινὴν ὠφέλειαν καὶ εὐχὴ ὠφέλειαν μεμονωμένου τινὸς συμφέροντος, λ.χ. τοῦ φορτίου, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει νὰ ἐπῆλθον αὐταὶ ὡς ἀμεσος συνέπεια τῆς γενικῆς ἀβαρίας.

Πάντα τὰ ἐκ τῆς γενικῆς ἀβαρίας ὠφελοῦμενα συμφέροντα — καὶ τοιαῦτα κατὰ κύριον λόγον εἶναι τὸ πλοϊον, τὸ φορτίον καὶ ὁ ναῦλος — συνεισφέρουσι κατ' ἀναλογίαν τῆς ἀξίας ἢν θὰ ἔχωσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἢ ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ ταξιδίου, εἰς τὸν λιμένα εἰς ὃν ἐγκατελείφθῃ αὐτός, εἰς τὴν κάλυψιν τῶν λόγω γενικῆς ἀβαρίας γινόμενων ἐξόδων καὶ ζημιῶν. Εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ φορτίου δὲν περιλαμβάνονται τὸ ταχυδρομείον, αἱ ἀποσκευαὶ τοῦ πληρώματος καὶ αἱ προσωπικαὶ ἀποσκευαὶ τῶν ἐπιβατῶν αἱ ἀνεφορτωτικῆς ἐπιβίβασθεῖσαι τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς δὲν συνεισφέρουσι.

Αἱ ἀπώλειαι ἢ βλάβαι θεωροῦμεν ὡς γενικὴ ἀβάρια, ἀναφέρονται κυρίως εἰς τὸ πλοϊον, τὸ φορτίον καὶ τὸν ναῦλον. Ὡς πρὸς τὸ πλοϊον λογίζεται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς περιλαμβανόμενον τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν δι' ὃν τὸ πλοϊον θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν προτέραν του κατάστασιν. Ἐὰν, ἐν τούτοις, λόγω τῆς χρησιμοποίησεως καιουουργῶν ὀλικῶν (λ.χ. ἐλασμάτων), τὸ πλοϊον ὠφελεῖται καὶ καθίσταται καλλίτερον ἀπὸ ὃ, τι ἦτο πρὸ τῆς ἀβαρίας, μέρος τῶν ἐξόδων τῆς ἐπισκευῆς, 1/3 ἢ τὸ 1/6 ἀναλόγως τῆς ἡλικίας κλπ. τοῦ πλοίου, καταλογίζεται εἰς τὸν πλοιοκτήτην, πλην ἂν διὰ τῶν ὄρων τοῦ συμβολαίου ἄλλως ὀρίζεται — καὶ οὕτως ἐν τῇ πράξει συμβαίνει.

Ὡς πρὸς τὸ φορτίον λογίζονται ἡ ἀξία τοῦ ἐκβληθέντος ἢ ἄλλως πως καταστραφέντος λόγω τῆς γενικῆς ἀβαρίας φορτίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ καὶ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐκφορτώσεως, μειωμένη κατὰ τὰ μὴ πραγματοποιηθέντα ἐκφορτωτικά κλπ. ἔξοδα, δι' ὃν θὰ ἐπιβαρύνετο τὸ ἐμπόρευμα ἐὰν δὲν εἶχεν ἀπολοισθῆ. Ἐὰν τὸ φορτίον διεσώθῃ μὲ ζῆ-

φορτς τοῦ πλοίου εἰς σῶστρα καὶ ἔξοδα γενικῆς ἀβαρίας.

β) Ζημίας, ἐκ συγκρούσεως μετ' ἄλλου πλοίου καὶ εὐθύνην διὰ τὰς εἰς ἄλλο πλοῖον προξενηθείσας ζημίας· ἐκ προσκρούσεως εἰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις ** ἢ εἰς ναύαγια· ἐκ κακοκαιρίας ἢ πυρκαϊᾶς ** ἢ κλοπῆς ἢ ναυταπάτης ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ πρὸς βλάβην αὐτοῦ ἐνεργηθείσης, γενικῶς δὲ ζημίας φύσεως μερικῆς ἀβαρίας ἤτοι μὴ ἔκουσίως προξενηθείσας ἐπὶ σκοπῷ διασώσεως τοῦ πλοίου καὶ φορτίου.

γ) Ἐξοδα πραγματοποιηθέντα ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἐκ τοῦ συμβολαίου ὑποχρεώσεώς του, ὅπως λαμβάνη ἅπαντα τὰ ἀπαραίτητα μέτρα, πρὸς ἀποφυγὴν ἐπελευσεως τοῦ κινδύνου ἢ πρὸς περιορισμὸν τῆς ἐκτάσεως τῆς ζημίας καὶ γενικῶς πρὸς κατασφάλισιν τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν **.

δ) Ἐξοδα ἐπιθεωρήσεως λόγῳ ζημιῶν καὶ ἄλλα συναφοῦς φύσεως.

μίας ἢ τὸ διασωθέν μέρος αὐτοῦ ἔχη ζημίας, τότε καὶ ἡ ζημία αὕτη ὑπολογίζεται ἐπίσης εἰς τὸν διακανονισμὸν τῆς γενικῆς ἀβαρίας.

Ὡς πρὸς τὸν ναῦλον, τέλος, ὑπολογίζεται τὸ ποσὸν αὐτοῦ τὸ ἀναλογεῖν εἰς τὰ ἐκβληθέντα ἢ ἄλλως πῶς καταστραφέντα ἐμπορεύματα καὶ μὴ συνεπῶς εἰσπραχθέντα.

Εἰδικώτερον λογίζονται ὡς γενικὴ ἀβαρία· τὰ ἔκουσίως ἐκβληθέντα εἰς τὴν βάλασαν ἐκ τοῦ φορτίου ἢ τῆς ἐξαρτίσεως καὶ τῶν παρακολουθημάτων τοῦ πλοίου καὶ αἱ τυχόν κατὰ τὴν ἐβολὴν προξενηθεῖσαι εἰς τὸ πλοῖον ζημιαὶ· ζημιαὶ προξενηθεῖσαι εἰς τὸ φορτίον ὑπὸ τοῦ ὕδατος ἐν τῇ προσπάθειᾳ κατασβέσεως πυρκαϊᾶς· ζημιαὶ τῶν μηχανῶν ἐν τῇ προσπάθειᾳ ἐκαθίσεως πλοίου προσαράξαντος· ζημιαὶ τοῦ πλοίου γενόμεναι ἐπὶ σκοπῷ ἀποφυγῆς ἀπωλείας (ὡς λ.χ. συνεπείᾳ ἔκουσίας προσαράξεως ἢ ἀποκοπῆ ἰσθμῶν κλπ.)· ἡ ἀξία φορτίου ἀναλωθέντος ὡς καυσίμου ὕλης μετὰ ἀνάλωσιν τῆς εἰς ἔπαρκή ποσότητα ὑπαρχούσης τοιαύτης ἐν τῇ προσπάθειᾳ διασώσεως τοῦ πλοίου· ὁ ἀναλογεῖν εἰς, θυσιασθέν φορτίον ναῦλος· τὰ ἔξοδα τοῦ λιμένος καταφυγῆς τὰ ἔξοδα ρυμουλικῶν πρὸς ἐκάστην τοῦ προσαράξαντος πλοίου· τὰ ἔξοδα ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου πρὸς διευκόλυσιν ἐκαθίσεως τοῦ πλοίου ἢ ἐπισκευῶν αὐτοῦ καὶ τὰ ἔξοδα ἐπαναφορτώσεως ἢ μισθοτροφοδοσίας τοῦ πληρώματος κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἀπὸ τῆς παρεκκλίσεως τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν πορείαν του διὰ τινά λιμένα καταφυγῆς μέχρι τῆς ἐπαναλήψεως τοῦ ταξιδίου καὶ ἐπανόδου εἰς τὴν πορείαν του, ὡς καὶ τὰ ὑλικά καὶ ἐφόδια τὰ ἀπολεσθέντα κατὰ τὴν αὕτην περίοδον.

* Αἱ ζημιαὶ αἱ εἰς τὰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις προξενηθεῖσαι, συνεπείᾳ τῆς ἐπ' αὐτῶν προσκρούσεως τοῦ πλοίου, δὲν καλύπτονται ὑπὸ τοῦ συμβολαίου ναυτικῆς ἀσφάλσεως, ἀλλ' ἀποτελοῦν ἓνα τῶν κινδύνων τῶν καλυπτομένων ὑπὸ τῶν ἀμοιβαίων ἐμπιστικῶν ἀσφαλιστικῶν συνταγισμῶν (Claims), περὶ ὧν ἐν τοῖς ἴτοιμοις.

** Περιλαμβανόμενων τῶν ζημιῶν ἐκ τοῦ καπνοῦ ἢ τοῦ πρὸς κατῶσθειν τοῦ πυρὸς ἐκτοξευομένου ὕδατος.

** Βλ. κατωτέρω καὶ ρῆτραν *Sue and Labour* τῶν *Institute Time Clauses*.

Ἐξ ἑτέρου ἡ ὀλικὴ ἀπώλεια, δύναται, ὡς πρὸς τὸ πλοῖον, νὰ εἶναι :

α) Πραγματικὴ ὀλικὴ ἀπώλεια (Actual total loss) ἥτις ὑπάρχει ὅταν τὸ πλοῖον καταστρέφεται ὀλοκληρωτικῶς ἢ καταβυθίζεται.

β) Ὑποτιθεμένη ὀλικὴ ἀπώλεια (Presumed total loss), ἥτις ὑπάρχει ὅταν τὸ πλοῖον ἔχη ἐξαφανισθῆ ἀπὸ εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος ἄνευ εἰδήσεων ὅτε λογίζεται ἀπολεσθῆν ἄ.

γ) Τεκμαρτὴ ὀλικὴ ἀπώλεια (Constructive total loss), ἥτις ὑφίσταται ὅταν τὸ πλοῖον εὐλόγως ἐγκαταλείπεται παρὰ τοῦ ἠοφασιομένου εἰς ἀσφαλιστὰς διότι :

γα) Ἡ ὀλικὴ αὐτοῦ ἀπώλεια φαίνεται ἀναπόφευκτος.

γβ) Ὑπολογίζεται ὅτι τὸ πλοῖον φέρει τόσας ζημίας, ὥστε αἱ δαπάναι τῆς ἀποκαταστάσεως αὐτῶν θὰ ὑπερβοῦν τὴν ἀξίαν ἣν τὸ πλοῖον θὰ ἔχη μετὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ἄ.

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἡ ἀπόδειξις τῆς ἀπωλείας βαρύνει τὸν ἠοφασιομένον ἄ. Ἡ ἀποζημίωσις τοῦ πλοιοκτῆτου δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν συνεπάγεται τὴν παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ὑποκατάστασιν αὐτοῦ (Subrogation) εἰς ἃ δικαιώματα εἶχεν οὗτος ἐπὶ τοῦ ἠοφασιομένου ἀντικειμένου ἢ ἀξίας ἄ. Ἡ ἐκκαθάρσις ὀποιήσεων συνεπεῖα ὀλικῆς ἀπωλείας πραγματοποιεῖται ταχέως, πλὴν ἂν οἱ ἀσφαλισταί, ἀρνοῦν.

ἄ Ἐάν πλοῖον, διὰ τὴν ὑποτιθεμένην ἀπώλειαν τοῦ ὅποιου ὁ πλοιοκτῆτης ἀπειμύθη, ἐπιστῆναι, θεωρεῖται ἀνήκον εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ ἔν ἐστὼ ἡ καταβληθεῖσα ὑπὸ αὐτῶν ἀποζημίωσις εἶναι μικρότερα τῆς πραγματικῆς ἰσχυροῦς τιμῆς τοῦ πλοίου.

ἄ Περὶ τῆς προθέσεως τοῦ πλοιοκτῆτου πρὸς ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου, εἰδοποιεῖται ἐγκαίρως ὁ ἀσφαλιστὴς, ἄλλως αὕτη εἶναι ἀπαράβατος, πλὴν ἂν ἡ εἰδοποίησις θὰ ἦτο ἀνώφελος διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς. Ἡ εἰδοποίησις δύναται νὰ εἶναι γραπτὴ ἢ προφορικὴ, ὀφείλει δὲ νὰ ἐκφράζη σαφῶς τὴν περὶ ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου πρόθεσιν τοῦ πλοιοκτῆτου. Ἐν τῇ πράξει ἡ εἰδοποίησις γίνεται ἐγγράφως.

Οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἀποδεχθοῦν τὴν εἰς αὐτοὺς ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου, ἡ τυχὸν δὲ σιωπὴ τῶν μετὰ τὴν λήψιν τῆς εἰδοποιήσεως δὲν ὑποδηλοῖ ἀποδοχὴν. Ἐν τῇ πράξει οἱ ἀσφαλισταὶ ἀποφεύγουν τὴν ἄμεσον ἀποδοχὴν τῆς ἐγκαταλείψεως, διότι συνεπάγεται ὀριστικὴν ὑποχρέωσιν ἐξοφλήσεως τῆς ἀπαιτήσεως, ἐνῶ εἶναι δυνατόν λ.χ. νὰ προκύψῃ μεταγενεστέρως ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου ὀφείλετο εἰς αἰτίαν μὴ καλυπτομένην ὑπὸ τοῦ συμβολαίου ἀσφαλίσεως.

ἄ Ἡ ἀπόδειξις γίνεται διὰ τῆς προσκομιῆσεως καταλλήλων ἐγγράφων στοιχείων. Μεταξὺ αὐτῶν εἶναι τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον ἔχει διασωθῆ ἢ ἐνορκος ἐκθεσις τοῦ πλοιοάρχου καὶ τοῦ πληρώματος περὶ τοῦ ἀτυχήματος (Protest) καὶ τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον.

ἄ Σύνθηες εἶναι ὅπως οἱ ἀσφαλισταὶ λαμβάνουν ἐπιστολὴν τοῦ ἠοφασιομένου περὶ τῆς πλήρους ἐξοφλήσεως τῆς ἀπαιτήσεώς του καὶ ἀποδοχῆς τῆς ὑποκαταστάσεώς του παρ' αὐτῶν.

ται νά δεχθοῦν σχετικήν εὐθύνην, ὅτε γνωστοποιοῦν εἰς τὸν ἠσφαλισμένον τοὺς λόγους ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζουν τὴν ἄρνησιν των καὶ ἀκολουθεῖ διαδικασία πρὸς ὀριστικήν ἐκκαθάρισιν τῆς ἀπαιτήσεως ¹⁹. Ἡ ἐκκαθάρισις ἀντιθέτως ἀπαιτήσεων ἐκ μερικῆς ἀπώλειας, ἰδίᾳ δὲ γενικῆς ἀβαρίας, εἶναι δυσχερεστέρα καὶ καθυστερεῖ, ἐνίοτε ἐπὶ μακρόν, τοῦ διακανονισμοῦ ²⁰ ἀνατιθεμένου εἰς εἰδικοὺς ἐμπειρογνώμονας — διακανονιστὰς ἀβარიῶν. Ἡ ἀπόδειξις τῶν ἀπαιτήσεων δι' ἃς διεκδικεῖται ἀποζημίωσις, βαρύνει καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸν ἠσφαλισμένον ²¹.

5. Ἐνέργεια τῆς ἀσφαλίσεως - Βασικαὶ ἀρχαὶ αὐτῆς. — Ἡ ἀσφαλιστικὴ κάλυψις, τοῦ φορτίου ἢ τοῦ ναύλου, δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ, κατὰ τὴν ἔννοιαν ὅτι δὲν ἐπιβάλλεται ἐκ διατάξεων Νόμου τινος. Καθίσταται, ἐν τούτοις, ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβεβλημένη, λόγῳ τῶν μεγάλων ἀξιών αἱ ὁποῖαι ἐκτίθενται εἰς τὸν κίνδυνον ἀπώλειας, ὅστις ἐάν ἐπῆρχετο, χωρὶς νὰ ὑπάρχη ἀσφαλιστικὴ κάλυψις, θὰ ἐσῆμαινε πραγματικὴν ἐξουθένωσιν τῆς ἐπιχειρήσεως. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἡ θαλασσίᾳ ἀσφάλις εἶναι, ἐν τῇ πράξει, συνυφασμένη πρὸς τὴν ὑπαρξιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς.

Οἱ ὅροι τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως δὲν εἶναι ἐκ τῶν προτέρων

¹⁹ Ἐάν ἡ ἄρνησις ἀφίεται εἰς γνώμην περὶ ὑπάρξεως ναυταπάτης, οἱ ἀσφαλισταὶ, δὲν εἶδον πάντοτε ἐξηγήσεις καὶ ἀφίεται εἰς τὸν ἠσφαλισμένον νὰ κρίνῃ ἐάν θὰ διεδικήσῃ περαιτέρω τὴν ἀποζημίωσίν του.

²⁰ Διακανονισμὸς γενικῆς ἀβαρίας εἶναι ὁ καθορισμὸς τοῦ τρόπου ἀποζημιώσεως τῆς θυσιασθείσης πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον περιουσίας καὶ τῆς καλύψεως τῶν διὰ τὴν ἴδιαν αἰτίαν πραγματοποιηθέντων ἐξόδων, κατακειμένης τῆς ἐντεῦθεν ἐπιβαρύνσεως μεταξὺ ὅλων τῶν θυσιασθέντων συμφερόντων καὶ περιουσιακῶν στοιχείων (ναύλου, φορτίου, πλοίου) κατὰ λόγον τῆς ἀξίας αὐτῶν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ ἢ τοῦ λιμένα εἰς ὃν τὸ ταξίδιον οὐσιαστικῶς ἐπηρεασθῆ. Λόγῳ τοῦ πολυπλόκου τῶν συντρεχουσῶν περιπτώσεων, ἡ ἐκκαθάρισις διεκτελεῖται παρὰ τῶν διακανονιστῶν ἀβარიῶν (Average Adjusters). Ὁ διορισμὸς τοῦ διακανονιστοῦ δύναται νὰ ἐνεργῆται ὑποδείξει τοῦ πλοιοκτῆτου. Μέχρις οὗ ὁ διακανονισμὸς λάβῃ χώραν, ὁ πλοιοκτῆτης δικαιούται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτίου τὴν κατάθεσιν ἔγγυθσεως καὶ ἡ κατάθεσις αὕτη πραγματοποιεῖται διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ὑπὸ τοῦ Corporation τοῦ Lloyd's ἐγκριμένου τύπου ἔγγυθτικῆς συνεισφορᾶς ἀβარიῶν (Average Bond), διὰ τοῦ ὁποῖου ὁ παραλήπτης τοῦ φορτίου, ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσῃ, μετὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς ἀβαρίας, τὴν ἀναλογούσαν εἰς αὐτὸ συνεισφορᾶν. Ἐπιπροσθέτως, ὁ πλοιοκτῆτης δύναται νὰ ζητήσῃ τὴν κατάθεσιν καὶ χρηματικῆς ἔγγυθσεως.

²¹ Τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, αἱ ἐκθέσεις τῶν ἐπιθεωρητῶν, τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, περιλαμβάνονται ἀπαραιτήτως μεταξὺ τῶν ἀπαιτούμενων στοιχείων. Εἰς περίπτωσιν γενικῆς ἀβαρίας, ἀπαραίτητος ἐπίσης εἶναι ἡ ὑποβολὴ πιστοποιητικοῦ περὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα ὅπου τὸ ταξίδιον διεκόπη ἢ ἐπηρεασθῆ.

καθωρισμένοι. Συμφωνούνται¹⁸, μεταξύ του ασφαλιστού και του ασφαλιζομένου υπό την επίβλεψη του μεταξύ των ασφαλιστών αναπτυσσόμενου ανταγωνισμού. Παρά ταύτα υπάρχουν συνήθως συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστών, αποβλέπουσαι εις την διατήρησιν του γενικού επιπέδου των ασφαλιστρων εις ύψος επιτρεπτον επικερδη δι' αυτούς εργασίαν. Έντός του πλαισίου αυτού συνάπτεται ή συμφωνία. Η χρησιμοποίησις των υπηρεσιών μεσίτου κατά την μεταξύ του ασφαλιστού και του ασφαλιζομένου διαπραγματεύσει των όρων της ασφαλίσεως δέν είναι, ώσούτως, υποχρεωτική. Καθίσταται, παρά ταύτα, αναπόφευκτος, προκειμένου περί ασφαλίσεως παρά τοις Lloyd's, διότι ούδείς, πλην των ανεγνωρισμένων μεσιτών, είναι δεκτός εις την αίθουσαν εργασίας των ασφαλιστών.

Ο μεσίτης, δασάκις χρησιμοποιούνται αι υπηρεσίαι του, εκπροσωπεί τον ασφαλιζόμενον και εϋθύνεται εναντι αυτού διά την καταβολήν πάσης φροντίδος προς προστασίαν των συμφερόντων αυτού, υποχρεούμενος, άλλως, εις αποκατάστασιν της έξ υπαιτιότητός του προσγενομένης εις τον ήσφαλισμένον ζημίας. Το κυριώτερον από τα καθήκοντα του μεσίτου είναι ή επιτυχής διαπραγματεύσις της τοποθετήσεως του κινδύνου εις την αγοράν και ή έξασφαλισις επιτυχούς επί του σημείου τούτου αποτελέσματος, έξαρτάται, έν πολλοίς, όχι μόνον από την έπιμέλειαν, αλλά και από την πείραν και Ικανότητα αυτού.

Όλοκληρουμένης της καλύψεως της ασφαλίσεως διά της συμπληρώσεως και ύπογραφής του σημειώματος¹⁹ παρά των ασφαλιστών, εκδίδεται υπό του μεσίτου προς τον ασφαλιζόμενον σχετικόν επιβεβαιωτικόν σημείωμα (Cover Note), έν ώ αναφέρονται λεπτομερώς οι όροι υπό τους οποίους ένηργήθη ή ασφάλισις. Τό σημείωμα τούτο δέν αποτελει απόδειξιν της συνάψεως της ασφαλίσεως, της σχετικής συμβάσεως αποδεικνυομένης μόνον διά του συμβολαίου ασφαλίσεως.

Βασικαί Άρχαι Θαλασσίας Ασφαλίσεως. Η καλή πίστις εις τας σχέσεις μεταξύ ασφαλιστού και ήσφαλισμένου αποτελεί τό βασικόν θεμέλιον έφ' ού στηρίζεται ή ένέργεια των ασφαλίσεων και μίαν των βασικών άρχων έφ' ών έρείδεται ή θαλασσία ασφάλισις.

¹⁸ Βλ. άνωτ. σ. 231 έπ.

¹⁹ Βλ. άνωτ. σ. 289, ύποσ. 25.

²⁰ Παρά ταύτα, δέν αναφέρεται περίπτωσις καθ' ήν οι ασφαλιστάι οι αποδεχθέντες, διά της ύπογραφής των επί του άρχικού σημειώματος (Slip), μέρους του κινδύνου, ήμφισβήτησαν τήν εϋθύην αυτών και την έκδοσιν σχετικού συμβολαίου.

Ὁ ἀσφαλιζόμενος ὀφείλει νὰ θέτῃ ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ἅπαντα τὰ πραγματικά στοιχεῖα καὶ περιστατικά τὰ ἀφορῶντα τὸ ἀσφαλιζόμενον ἀντικείμενον ἢ συμφέρον. Ἐσκευμένη ψευδὴς παράστασις στοιχείων ἢ ἀπόκρυφισ αὐτῶν, παρέχει εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τὸ δικαίωμα ἀκυρώσεως τοῦ συμβολαίου **.

Ἡ σημασία τοῦ παράγοντος τῆς καλῆς πίστεως εἶναι περισσότερο προφανὴς εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσφαλίσεως πλοίου εὐρισκομένου ἐν πλῶ – συνηθεστάτην ἄλλως τε. Ὑπάρχοντος τοῦ ὄρου «Lost or not Lost» ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ συμβολαίῳ, ἡ ἀποζημίωσις καταβάλλεται εἰς τὸν ἀσφαλιζόμενον καὶ ἐάν ἐτι τὸ πλοῖον εἶχεν ἤδη ἀπολεσθῆ κατὰ τὸν χρόνον διενεργείας τῆς ἀσφαλίσεως, ἀρκεῖ οὗτος νὰ ᾔητο ἐν ἀγνοίᾳ τῆς ἀπωλείας.

Καθίσταται ἐκ τούτου ἀπαραίτητος, ἡ κατασφάλισις τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἐπιτυγχάνεται αὕτη διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ὑποχρεωτικῶν τινῶν ὄρων (Warranties), ἢ μὴ τήρησις τῶν ὁποίων παρὰ τοῦ ἠσφαλισμένου, δύνανται νὰ συνεπάγεται τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπὸ πάσης εὐθύνης **. Οἱ ὑποχρεωτικοὶ ὄροι εἴτε ἀναγράφονται ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ συμβολαίῳ (Express Warranties) εἴτε ὑπονοεῖται ἡ ὑπαρξίς των (Implied Warranties).

Οἱ ρητοὶ ὑποχρεωτικοὶ ὄροι, δύνανται νὰ καλύπτουν οἰαδήποτε συμφωνηθησόμενα θέματα, ἰδίᾳ δὲ ἀποκλεισμὸν φορτίων τινῶν ἢ ταξειδίων εἰς ὠρισμένας θαλασσίας περιοχάς.

Οἱ ὑπονοούμενοι ὄροι εἶναι δύο μόνον καὶ ἀφοροῦν, ὁ πρῶτος τὴν ἰκανότητα καὶ κατάλληλον τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν (Warranty of Seaworthiness) καὶ ὁ δευτέρος τὸ νόμιμον τοῦ ἀσφαλιζομένου συμφέροντος καὶ κινδύνου (Warranty of Legality). Διὰ τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν, νοεῖται οὐ μόνον ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι, τόσοσιν κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλοῦ ὄσον καὶ κατὰ τὸν ἀπόπλου ἐξ ἐκάστου λιμένος προσεγγίσεως, κατάλληλον πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ ταξειδίου, ἀλλ' ἐπίσης ὅτι εἶναι πλήρως ἐφωδιασμένον καὶ ἐξωπλισμένον καὶ φέρει τὸ κατάλληλον

** Ὑπάρχουν ἐν τούτοις ἀρκεταὶ περιπτώσεις περιστατικῶν, ὡς πρὸς τὰ ὁποῖα δὲν ὀφίσταται διὰ τὸν ἀσφαλιζόμενον ὑποχρέωσις ἐπιμερώσεως τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐπ' αὐτῶν. Τοιαῦτα εἶναι, οἰονδήποτε περιστατικὸν τὸ ὁποῖον μείωνει τὴν ἔκτασιν τοῦ ὑπὸ κάλυψιν κινδύνου – μολονότι εἶναι λιαν ἀπίθανος ἢ περιπτώσις κατὰ τὴν ὁποῖαν ὁ ἀσφαλιζόμενος θὰ ὑποπέσῃ εἰς τοιαύτην παράλειψιν, ἀφοῦ μείωσις τοῦ κινδύνου, πιθανώτατα σημαίνει καὶ μείωσιν τῶν ἀσφαλιστρῶν – ἢ περιστατικά τὰ ὁποῖα ὁ ἀσφαλιστής, ὡς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματός του, ὀφείλει νὰ γνωρίζῃ.

** Παράβασις τῶν ὑποχρεωτικῶν ὄρων, συγχωρεῖται μόνον ἐάν, συνετελεσθῆσιν μεταβολῆς συνθηκῶν, κατέστησαν οὗτοι ἀνεφάρμοστοι ἢ ἐκπυρῆχθησαν παράνομοι. Ἐν τῇ πράξει τὸ θέμα τῆς μὴ τήρησεως τῶν ὑποχρεωτικῶν ὄρων, ρυθμίζεται ὑπὸ ἐιδικῆς ρήτρας τῶν Institute (Time) Clauses, περὶ ὧν ἐν τοῖς ἐπομένοις.

καὶ ἀπαραίτητον πλήρωμα. Ὁ ἀφορῶν τὸ νόμιμον τοῦ ἀσφαλιζομένου συμφέροντος, ὑποδηλοῖ ὅτι τὸ πλοῖον ὑποχρεοῦται λ.χ. νὰ φέρῃ τὰ κεκανονισμένα ἔγγραφα καὶ νὰ μὴ ἐνεργῇ μεταφορὰν παράνομον.

Ἡ θαλασσία ἀσφάλις δὲν ἀποτελεῖ κερδοσκοπίαν, ἀλλ' ἀβλέπει εἰς τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ ἠσφαλισμένου διὰ τὴν ζημίαν ἢ ὑπερστη συνεπείᾳ τῆς ἐπιουμβάσης ἀπώλειας. Τοῦτο ἀποτελεῖ ἑτέραν τῶν βασικῶν ἀρχῶν τῶν διεπουσῶν τὴν λειτουργίαν τοῦ θεσμοῦ τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως. Συνέπεια ταύτης εἶναι ὅτι οὐδεὶς δύναται νὰ ἀσφαλίσῃ κίνδυνον, ἐκ τῆς ἐπελεύσεως τοῦ ὁποίου οὐδεμίαν θὰ ὑποστῇ ζημίαν καὶ ὅτι δὲν νοεῖται ἢ δις ἀποζημιώσας διὰ τὴν αὐτὴν ἀπώλειαν. Τὰ θέματα ταῦτα ἀναπτύσσονται ἁμέσως κατωτέρω.

6. Ἀσφαλιστήριον Συμβόλαιον.—Ἐπὶ τῇ συνάψει τῆς ἀσφαλίσεως ἐκδίδεται ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, τὸ ὁποῖον εἶναι συμφωνητικὸν ἀποζημιώσεως. Θεωρητικῶς διὰ τῆς ἀποζημιώσεως νοεῖται ἡ ἀποκατάστασις τοῦ ἠσφαλισμένου ἀντικειμένου ἢ συμφέροντος εἰς τὴν πρό τῆς ἐπελεύσεως τοῦ κινδύνου θέσιν αὐτοῦ. Ἄλλ' ὡς εἶναι εὐνόητον, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου, τοῦτο εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐπιτευχθῇ. Ἐπομένως διὰ τῆς ἀποζημιώσεως δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ εἰ μὴ μόνον ἢ εἰς χρῆμα κάλυψις τῆς συνεπείᾳ τῆς ἀπώλειας ζημίας τοῦ ἠσφαλισμένου¹⁰. Ἐφ' ὅσον, κατὰ ταῦτα, ἡ ἀσφάλις σκοπὸν ἔχει, ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον, τὴν ἀποζημίωσιν ἀπώλειας, ἔπεται ὅτι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ἐγκυρότητος τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου εἶναι ὅπως ὁ ἀσφαλιζόμενος, εὐρίσκειται εἰς τοιαύτην σχέσιν πρὸς τινὰ ἐπιχείρησιν, ἐν προκειμένῳ πρὸς τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον καὶ τὴν ἐκτελουμένην μεταφορὰν, ὥστε νὰ ἔχη συμφέρον ἀπὸ τὴν ὁμαλὴν περαιώσιν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτοι τοῦ ταξιειδίου¹¹. Τὸ ἀσφαλιστικὸν συμφέρον δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ὑφίσταται κατὰ τὸν χρόνον ἐνεργείας τῆς ἀσφαλίσεως. Ἀρκεῖ νὰ ὑφίσταται κατὰ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ κινδύνου¹².

¹⁰ Ἡ εἰς ἀπόλυτον βαθμὸν ἐξασφάλις ἐφαρμογῆς τῆς ἐνοίας τῆς ἀποζημιώσεως, εἶναι, παρὰ ταῦτα, ἀνέφικτος. Ἐν τῇ πράξει ἡ καταβαλλομένη εἰς τὸν ἠσφαλισμένον ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσις, εἶναι, εἰς πολλὰς περιπτώσεις μεγαλυτέρα ἢ μικροτέρα τῆς πραγματικῆς ζημίας αὐτοῦ, ἥτοι τοῦ ποσοῦ ὅπερ ἀπαιτεῖται, κατὰ τὸν χρόνον τῆς εἰσπράξεως τῆς ἀποζημιώσεως, διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπολιθθέντος πλοίου δι' ἑτέρου ὁμοίου.

¹¹ Δύναται συνεπῶς νὰ ἀσφαλίσῃ τὸ πλοῖον καὶ ὁ ἐνυπόθηκος βασιτεὺς, ὡς ἐπίσης δύναται ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα νὰ ἀσφαλισθῶν διὰ τὰ ποσὰ τῶν μισθῶν των.

¹² Ὑπάρχουν ἐν τούτοις ἀμφισβητούμεναι περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ἡ ἐξακρίβωσις τοῦ συμφέροντος εἶναι δυσχερής. Αἱ περιπτώσεις αὗται καλύπτονται διὰ τῶν

Ἐφ' ὅσον σκοπὸς τοῦ συμβολαίου εἶναι ἡ ἀποζημίωσις τοῦ ἠσφαλισμένου διὰ τὴν προσγενομένην εἰς αὐτὸν ζημίαν καὶ μόνον, ἐξυπακούεται ὅτι ἀποκλείεται ἡ περίπτωσηίς εἰσπράξεως δύο ἀποζημιώσεων διὰ τὴν αὐτὴν ἀπώλειαν. Ἡ διπλή, ἐν τούτοις, ἀσφαλιστικὴ κάλυψις δὲν ἀποκλείεται, εἶναι δὲ δυνατόν εἴτε σκοπίμως νὰ ἐνεργηθῇ, λ.χ. εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ πρῶτος ἀσφαλιστὴς δὲν κρίνεται πρὸς τὸ ἠσφαλισμένου ὡς ἐμπνέων ἀπόλυτον ἐμπιστοσύνην, εἴτε ἐκ λάθους λ.χ. εἰς τὴν περίπτωσιν καλύψεως τοῦ αὐτοῦ φορτίου, τόσον ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ, ὅσον καὶ ὑπὸ τοῦ παραλήπτου. Ἐπερχομένου τοῦ κινδύνου, ὁ ἠσφαλισμένος δικαιούται νὰ ζητήσῃ τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως ἀπὸ οἰονδήποτε ἐκ τῶν ἀσφαλιστῶν κρίνει δι' ἑαυτὸν προφωρότερον, ὅτε ἡ ἀποζημίωσις καταβάλλεται ὑπὸ ἀσφαλιστοῦ τούτου, βαρύνει ὁμοῦ ἐξ ἴσου ἀμφοτέρους τοὺς ἀσφαλιστάς.

Ἐάν ἡ διπλὴ ἀσφάλισις ἠθελημένως ἐνηργήθῃ, τὰ καταβληθέντα διπλὰ ἀσφάλιστρα δὲν ἐπιστρέφονται. Ἐάν ἐκ λάθους ἐνηργήθῃ, ἐπιστρέφονται κατ' ἀναλογίαν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν, πλὴν ἂν προβλέπεται εἰς τοὺς ὅρους τῶν συμβολαίων, ὅτι τὸ ἀσφάλιστρον δὲν ἐπιστρέφεται²².

Τὸ ἀσφαλιστήριο συμβόλαιον, περιλαμβάνει κατὰ κανόνα²³, τὴν συγκεκριμένην ἀξίαν διὰ τὴν ὁποίαν συνάπτεται ἡ ἀσφάλισις. Τὸ ποσὸν τῆς ἀσφαλιζομένης ἀξίας δεόν νὰ ἀνταπακρίνεται πρὸς τὴν πραγματικὴν ἀξίαν τοῦ ἀσφαλιζομένου συμφέροντος, Δὲν ἀποκλείεται, ἐν

P.P.L. (Policy Proof of Interest), F.I.A. (Full Interest Admitted) καὶ W.B.S. (Without Benefit of Salvage to insurers) συμβολαίων, διὰ τῶν ὁποίων ὁ ἀσφαλιστὴς ἀναλαμβάνει ἐν περιπτώσει ἐπιλότους τοῦ κινδύνου, νὰ ἀποζημιώσῃ τὸν ἠσφαλισμένον, χωρὶς νὰ ὑποχρεῖται οὗτος εἰς ἀπόδειξιν τοῦ συμφέροντός του. Τὰ συμβόλαια ταῦτα θεωροῦνται ἐν Μ. Βρετανίᾳ ὡς συμβόλαια τιμῆς, διότι λόγω μὴ ἀποδείξεως τοῦ ἀσφαλισμοῦ συμφέροντος, δὲν ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τοῦ Νόμου ὡς ἔγκυρα.

²² Ἐπιστροφή ἀσφαλιστῶν δύναται, γενικώτερον, νὰ λάβῃ χώραν :

α) Ἐπὶ τῇ βάσει σχετικῆς προβλέψεως ἐν τῷ συμβολαίῳ ἀσφαλιστικῶς καὶ δὴ :

αα) Λόγω ἀκυρώσεως τοῦ συμβολαίου, συνεπεία μεταβολῆς πλοιοκτησίας.

αβ) Λόγω ἀκυρώσεως τοῦ συμβολαίου ἀμοιβαίᾳ συναινέσει.

αγ) Διὰ κάθε τριάκοντα συνεχεῖς ἡμέρας παραμονῆς τοῦ ἠσφαλισμένου πλοίου ἐν ὄρμῳ, κρατούμενον μικροῦ μόνον ποσοστοῦ τοῦ ἀσφαλιστροῦ, πρὸς κάλυψιν τῶν ἐν ὄρμῳ κινδύνων.

β) Ἄνευ σχετικῆς προβλέψεως ἐν τῷ συμβολαίῳ, εἰς περίπτωσιν διαπιστώσεως, ἐκ τῶν ὑστέρων, ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀσφαλισμὸν συμφέρον.

²³ Κατὰ τὴν Ἀγγλικὴν νομοθεσίαν εἶναι δυνατόν νὰ μὴν προσδιορισθῇ ἠσφαλισμένη ἀξία ἐν τῷ συμβολαίῳ (ἀρθρ. 16 τοῦ Merchant Shipping Act 1908), τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἀξιαιμένου νὰ ἐνεργηθῇ κατὰ τὴν ἐν τῷ Νόμῳ διαδικασίαν.

τούτοις νὰ εἶναι μεγαλύτερον ἢ μικρότερον τοῦ πραγματικοῦ. Ἀφ' ἧς οἱ συμβαλλόμενοι συμφωνήσουν ἐπὶ τῆς καλυφθησομένης ἀξίας, οὐδεὶς ἐξ αὐτῶν δικαιούται νὰ ἀμφισβητήσῃ ταύτην⁴⁴.

Τὰ διεθνῶς χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ναυτικές ἀσφαλίσεις συμβόλαια, στηρίζονται κατὰ βάσιν ἐπὶ τοῦ συμβολαίου, τοῦ ἀπὸ πολ-
λοῦ διαμορφωθέντος ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν Lloyd's. Τὸ συμβό-
λαιο τοῦτο δὲν δύναται νὰ ἀνταποκριθῇ πρὸς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας
καὶ εἶδει νὰ προσαρμοσθῇ ἀναλόγως. Ἡ ἀνάγκη αὕτη ἐκαλύφθη διὰ
τῆς σὺν τῷ χρόνῳ διαμορφώσεως καὶ παραδοχῆς προσθέτων ὄρων
καλυπτόντων τὰς ἐκ τῆς ἐξελιξέως προκυψάσας συνθήκας. Οἱ ὅροι
οὗτοι διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἀγορὰν καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Ἰνστιτούτου
τῶν ἀσφαλιστῶν Λονδίνου, ὀργανώσεως τῶν ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστι-
κῶν ἑταιριῶν πρὸς κοινὴν παρ' αὐτῶν ἐφαρμογὴν καὶ εἶναι γνωστοί
ὡς «Institute Clauses»⁴⁵, ἐν τῇ πράξει δὲ, ἐφαρμόζονται παρ' ὄλων τῶν
ἀσφαλιστῶν περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Lloyd's τῇ

⁴⁴ Πρακτικῶς, ἄλλως τε, περὶ ἀσφαλίσεως πλοίων, οἱ ἀσφαλισταὶ γνωρίζουν τό-
σον καλῶς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων, ὥστε θὰ εἶχαν τὴν εὐχέρειαν νὰ ἀνηθούσιν προσδιορι-
σμένων ἀξίας σημαντικῶς ὑπερτέρας τῆς πραγματικῆς.

⁴⁵ Οἱ περισσότεροι ἀξιοσημείωτοι ἐκ τῶν Institute Clauses, εἶναι οἱ ἀφορῶντες
τὴν ἀσφάλισιν πλοίων, οἱ γνωστοὶ ὡς «Time (Hulls) Clauses», ὑπάρχουν ὅμοιοι καὶ ἀντί-
στοιχοι ὅροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις φορτίων. Οἱ «Institute (Hulls) Clauses», σκοπὸν ἔ-
χουσι τὴν κάλυψιν αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου, τῶν μηχανῶν του, τῆς ἐπιπλώσεώς του
καὶ γενικῶς τοῦ ἐξοπλισμοῦ ὁ ὁποῖος εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν μετα-
φορῶν μὲ τὰς ὁποίας τὸ πλοῖον ἀπασχολεῖται. Τὰ ψυκτικὰ ἐν τούτοις μηχανήματα
πλοίων διατετότων ψυκτικούς χώρους δὲν καλύπτονται, εἰμὴ μόνον ἐὰν περιλαμβάνε-
ται εἰδικὴ περὶ τούτου ρῆτρα.

Κυριώτεροι ἐκ τῶν προσθέτων ὄρων τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν Λονδί-
νου ἐπὶ ἀσφαλίσεων πλοίων, εἶναι οἱ κάτωθι:

α) Running Down Clause (ρῆτρα 1). Περιορίζει τὴν εὐθύνην τῶν ἀσφαλιστῶν
ἐν περιπτώσει ζημιῶν ἐπὶ ἑτέρου πλοίου συνετεταμένης συγκρούσεως ἐπιβούσης ὑπαιτιότη-
τι τοῦ ἠσφαλισμένου πλοίου εἰς τὰ 3/4 αὐτῶν, τοῦ ὑπολοίπου 1/4 βαρύνοντος τὸν
πλοιοκτήτην. Ρητῶς ἐξαιροῦνται, οἱ ἀσφαλισταὶ, ἀπὸ πάσης εὐθύνης διὰ ζημίας προ-
ξενηθείσας ὑπὸ τοῦ πλοίου εἰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις ἢ δι' ἀπώλειαν ζωῆς ἢ τραύμα-
τα συνετεταμένης συγκρούσεως ἢ συγκρούσεως.

Εἶναι δυνατόν, ἐπὶ εἰδικῇ συμφωνίᾳ, νὰ ἀναλάβωσιν αἱ ἀσφαλισταὶ πλήρη τὴν
εὐθύνην καὶ διὰ τὰ 4/4 τῶν ζημιῶν, προστιθεμένης, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, εἰς τὸ
ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον τῆς ρῆτρας «4-4 The Running Down Clauses».

β) Docking Clause (ρῆτρα 3). Σκοπὸν ἔχει νὰ καταστήσῃ σαφὲς ὅτι τὸ πλοῖ-
ον καλύπτεται ἀσφαλιστικῶς ὅπουδήποτε καὶ ἐὰν εὐρίσκειται (ἐν δεξαμενῇ, ρυμουλκού-
μενον, εἰς δοκιμαστικὸν πλοῦν κλπ.). Ἡ περίπτωσις ρυμουλκώσεως, καλύπτεται, ἐν τού-
τοις, μόνον εἰς τὰς συνθήκας περιπτώσεως δεξαμενισμοῦ ἢ ἀποδεξαμενισμοῦ, χειρισμῶν
καὶ μεταφορῶν ἐν λιμένι. Περιπτώσεις χρησιμοποίησεως τοῦ πλοίου ὡς ρυμουλκούν-

συνεργασία τῶν ὁποίων καὶ καταρτίζονται. Εἶναι προφανῆς ἡ ἀνάγκη παραδοχῆς ἐνιαίου τύπου βασικῶν ὄρων ἀσφαλίσεως, τόσον διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς ὅσον καὶ διὰ τὸν διεθνή ἐφοπλιστικὸν κόσμον, διὰ τὸν ὁποῖον ἐάν ἄλλως εἶχον τὰ πράγματα, ἡ ναυτικὴ ἀσφάλεια θὰ

τος δὲν καλύπτεται, ἀνευ εἰδοποιήσεως καὶ συγκαταθέσεως τῶν ἀσφαλιστῶν, εἰδομένης ἐπὶ καταβολῆ ἑπασφαλιστροῦ τιμῆς.

γ) Continuation Clause (ὄρος 4). Ἐάν τὸ πλοῖον κατὰ τὴν λήξιν συμβολαίου χρονίως ναυλώσεως εὐρίσκειται ἐν πλῶ ἢ εἰς λιμένα καταφυγῆς καὶ γενικῶς εἰς ἐκτίλεισιν ταξιδίου, ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι κεκαλυμμένον μέχρι τοῦ κατάπλου του εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ ἀρκεῖ νὰ δοθῇ σχετικὴ εἰδοποίησις πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς—ἐπὶ τῇ καταβολῇ βεβαίως ἀναλογικῶν (pro rata) ἀσφαλιστρῶν.

δ) Breach of Warranty Clause (ρῆτρα 5). Παρέχεται δι' αὐτῆς ἡ εὐχέρεια διατηρήσεως τοῦ συμβολαίου ἐν ἰσχύϊ καὶ κατὰ περιπτώσεις μὴ ἐκπληρώσεως ὑποχρεωτικῶν τιμῶν ὄρων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐγκαίρου εἰδοποιήσεως τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ καταβολῆς προσθέτου ἀσφαλιστροῦ.

ε) Sale of Vessel Clause (ρῆτρα 6). Τὸ πρόσωπον τοῦ πλοιοκτῆτου ἀποτελεῖ παράγοντα ἐπηρεάζοντα τὸν βαθμὸν ἐμπιστοσύνης τῶν ἀσφαλιστῶν πρὸς αὐτὸν καὶ συνεπῶς τοὺς ὄρους τῆς ἀσφαλίσεως. Μολοῦντι συνεπῶς τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον εἶναι μεταβιβάσιμον, ἡ ρῆτρα αὕτη προβλέπει ὅτι ἐν περιπτώσει πωλήσεως τοῦ πλοίου, τὸ συμβόλαιον ἀκυροῦται ἐπιστρεφόμενον ἀναλογικῶν ἀσφαλιστρῶν, ἐκτὸς ἐάν οἱ ἀσφαλισταὶ ἤθελον συναίνεση εἰς τὴν μεταβίβασιν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐάν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῶ ἢ ἀκύρωσις ἀναβάλλεται μέχρι τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ.

στ) Inchmaree ἢ Negligence Clause (ρῆτρα 7). Καλύπτει κινδύνους ἀπωλείας ἢ ζημίας τοῦ σκάφους ἢ τῶν μηχανῶν, προκληθέντας ἐξ ἀμελείας τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος ἢ συνεπείᾳ ἀτυχήματος κατὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν ἢ ἐφοδιασμὸν διὰ καυσίμων ἢ λόγῳ ἐκρήξεως ἢ διαρρήξεως τῶν λεβήτων ἢ λόγῳ μὴ γνωστοῦ ἐλαττώματος τῶν μηχανῶν κλπ., οἷτινες ἀπαντες δὲν καλύπτονται ἀπὸ τὸ βασικὸν συμβόλαιον, διότι δὲν θεωροῦνται ὡς περιλαμβανόμενοι εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου «κίνδυνου θαλάσσης». Ἀφορμὴν εἰς τὴν προσθήκην τῆς ρῆτρας ἔδωκεν ἡ περίπτωσις τοῦ ἀ/π «Inchmaree»—ἐξ οὗ καὶ ὁ τίτλος—ὅπερ ὑπέστη ζημίαν συνεπείᾳ ἀμελείας τῶν μηχανικῶν καὶ δὲν ἀπεζημιώθη δι' αὐτόν, κριθέντος ὅτι ἡ περίπτωσις δὲν ἐκαλύπτετο ἀπὸ τὸ βασικὸν συμβόλαιον.

Ἡ ἐμπειρία τῆς ρῆτρας ταύτης ἐπὶ τῶν καθ' ἑκάστα περιπτώσεων εἶναι ἐνόητε δύσκολος. Προκειμένου λ.χ. περὶ μὴ γνωστῶν ἐλαττωμάτων, ἡ ρῆτρα δὲν θεωρεῖται σημαίνουσα ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ ὑποχρεοῦνται εἰς καταβολὴν τῆς δαπάνης πρὸς ἀντικατάστασιν ἢ ἐπισκευὴν τοῦ ἐλαττωματικοῦ μέρους τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ὅτι φέρουσι τὰς συνεπείας τὰς ἐκ τῆς ἐλαττωματικότητος προκληθείσας. Οἱ ἀσφαλισταὶ συμφωνοῦν λ.χ. ἐν τῇ πράξει νὰ ἀναλάβουν τὴν εὐθύνην εἰς περιπτώσεις ἀποκοπῆς τοῦ ἐλαττωματικοῦ τελικοῦ ἄξονος τῶν πλοίων συνεπείᾳ ἰσχυρῆς κακοκαιρίας, οὐχὶ ὅμως καὶ εἰς περιπτώσιν ἀποκοπῆς ὀφειλουμένης εἰς φυσικὴν φθορὰν καὶ παλαιότητα.

ζ) General Average (ρῆτρα 8). Δι' ἧς καθορίζεται ὅτι τυχόν γενικὴ ἀβάρια θὰ διακατανόηται κατὰ τὰ ἰσχύοντα εἰς τὸν τελικὸν λιμένα προορισμοῦ, ἐκτὸς ἐάν εἰς τὴν

ήτο πολύ περισσότερο περίπλοκος υπόθεσις από δ,τι καί σήμερον είναι.

Διά του συνήθους συμβολαίου ασφαλίσεως καί τών προσθέτων δρων του 'Ινστιτούτου τών ασφαλιστών Λονδίνου δέν καλύπτονται

σύμβασιν καυλώσεως, όρίζεται ότι ό διακανονισμός θα γίνη κατά τούς κανόνας 'Υόρκης - 'Αμβέρτης.

'Επί πλοίου ταξειδευόντος κενού καί μη καυλωμένου προβλέπεται όμοίως ή εφαρμογή τών κανόνων 'Υόρκης - 'Αμβέρτης. 'Εν τή πράξει προβλέπεται σχεδόν πάντοτε ή εφαρμογή τών κανόνων 'Υόρκης - 'Αμβέρτης.

η) *Sue and Labour Clause* (ρήτρα 9). Διά του δρου τούτου (έν συνδυασμῷ πρὸς σχετικήν ρήτραν του ασφαλιστικού συμβολαίου), τονίζεται ή υποχρέωσις του ασφαλισμένου καί τών διὰ λογαριασμόν του ενεργούντων, νά ενεργούν πάντοτε ὡς ἔάν δέν ἦσαν ἠσφαλισμένοι καί νά λαμβάνουν ἅπαντα τὰ ἀπαραίτητα καί ευδαικνύμενα μέτρα ἐπί ἠσφαλισμένοι καί νά λαμβάνουν ἅπαντα τὰ ἀπαραίτητα καί ευδαικνύμενα μέτρα ἐπί σκοπῷ ἀποφυγῆς ἢ μειώσεως τῶν κινδύνων ἀπωλείας ἢ ζημιῶν, ὅτε οἱ ἠσφαλισταί, ἀναλαμβάνουσι τήν υποχρέωσιν νά καταβάλλωσιν ἅπαντα τὰ ὑπὸ τοῦ ἠσφαλισμένου πραγματοποιούμενα ἔξοδα τὰ γενόμενα ἐν τῇ προσπάθειῳ ἀποφυγῆς ἢ μειώσεως τῶν κινδύνων ἀπωλείας ἢ τῶν συνεπείῳ ἀτυχήματος ζημιῶν. Τὰ ἔξοδα ταῦτα καταβάλλονται καί ἔάν ἐπι τελικῶς τὸ πλοίου ἀπολεσθῇ καί προσθέτως πρὸς τήν ασφαλιστικὴν αὐτοῦ ἀποζημίωσιν, δέν δύναται ὁμως ἐν οἰαδήποτε περιπτώσει νά ὑπερβαίη τήν ἠσφαλισμένην ἀξίαν τοῦ πλοίου.

'Εάν τὸ πλοίου εἶναι ἠσφαλισμένον διὰ ποσῶν μικρότερον τῆς πραγματικῆς του ἀξίας, οἱ ἠσφαλισταί βαρύνονται δι' ἀναλογίας, μόνον, τῶν ἔξόδων, ἀντιστοίχου πρὸς τήν ἀναλογίαν τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας πρὸς τήν πραγματικὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου - ἐκπιπτομένου τοῦ ποσοῦ τυχόν ἐπενεχθειῶν ζημιῶν. 'Εάν τὸ πλοίου ἀπολεσθῇ, οὐδεμία ἐκπτώσις γίνεται.

θ) *No Customary Deductions Clause* (ρήτρα 10). Κατὰ παλαιῶν παραδειγματικῶν συνήθειων, ἀπορρέουσαν ἀπὸ ἐφημερίαν τοῦ βασικοῦ συμβολαίου ασφαλίσεως, εἰς περιπτώσεις γενικῶν καί μερικῶν ἀβαριῶν, ἐφημερίζετο ή πρακτικὴ ἐκπτώσεως ἴσης πρὸς τὸ 1/3 ἢ τὸ 1/6 - ἀναλόγως τῆς ἡλικίας καί τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος - τῆς ἀξίας τῶν νέων ὑλικῶν, ἐλασμάτων κλπ. τῶν χρησιμωποιηθέντων εἰς ἀντικατάστασιν παλαιῶν τοιοῦτων, λόγω τοῦ προφανοῦς κέρους τὸ ὅποιον προσεπορίζετο ὁ πλοιοκτῆτης ἐκ τῆς τοιαύτης βελτιώσεως τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου του. 'Ἡδὲ διὰ τῆς ἀνωτέρω ρήτρας, καθορίζεται ὅτι τοιαῦται ἐκπτώσεις δέν ἐνεργούνται οὔτε εἰς περιπτώσιν γενικῆς ἀβαρίας, οὔτε μερικῆς τοιαύτης.

ι) *Particular Average Clauses* (ρήτραι 11 - 15). Δι' αὐτῶν καθορίζονται τὰ τοῦ διακανονισμοῦ τῶν μερικῶν ἀβαριῶν.

Μερικὴ ἀβαρία εἶναι κάθε μερικὴ ἀπώλεια ἢ βλάβη, ὀφειλομένη εἰς τυχασίαν γεγονός, ὁποῦσα τὸ πλοίου, τὸ φορτίον κλπ. ἢ ὅποια δέν ἀποτελεῖ γενικὴν ἀβαρίαν. Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ἡ μερικὴ ἀβαρία προέρχεται ἐκ κεκαλυμμένου ὑπὸ τοῦ ασφαλιστικοῦ συμβολαίου κινδύνων, βαρύνει ἐξ ὀλοκλήρου τὸν ἠσφαλιστήν. Πρὸς ἀπαλλαγὴν ἐν τούτοις τῶν ασφαλιστῶν ἀπὸ ἀπαιτήσεως λόγω μικροαβαριῶν, προσετέθη ἀπὸ τοῦ 1870, εἰς τὸν βασικὸν τύπον τοῦ ασφαλιστικοῦ συμβολαίου πλοίου, εἰδικὸς ὁρος - γνωστὸς ὡς *Memorandum* - διὰ τοῦ ὁποίου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὁρον 12 (*Franchise Clause*) τῶν *Institute Time (Hull) Clauses*, οἱ ἠσφαλισταί

περιπτώσεις, ὡς αἱ ἀκόλουθοι. Οἰαδήποτε ζημία ὀφειλομένη εἰς μὴ ἠσφαλισμένον κίνδυνον· συνήθης φθορά τοῦ πλοίου καὶ διαρροαί· ζημίαι ὀφειλόμεναι εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ταξειδίου μολονότι τὸ πλοῖον, ἐν γνώσει τοῦ πλοιοκτῆτου, δὲν ἦτο κατάλληλον πρὸς πλοῦν· ζημία ὀφειλομένη εἰς ἠβελημένον σφάλμα τοῦ πληρώματος· εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου ἐν σχέσει πρὸς ζημίαν προεξηγηθεῖσαν εἰς οἰονδήποτε πρόσωπον ἢ κινητὸν ἢ ἀκίνητον ἀντικείμενον, ὀφειλομένην εἰς κακὴν ναυσιπλοΐαν

ἀπαλλάσσονται εὐθύνῃ ἐπὶ μερικῆς ἀβαρίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ καύλου ἐφ' ὅσον αὐτὴ δὲν ὑπερβαίνει ποσοστὸν 3%, τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας αὐτῶν. Ἐξαιροῦνται αἱ περιπτώσεις γενικῆς ἀβαρίας, προσάρξεις, συγκρούσεις, πυρκαϊῆς εἰς ἃς ἡ εὐθύνη τῶν ἀσφαλιστῶν ὀφίσταται καὶ διὰ μικρότερα τοῦ 3%, ποσοστά ζημιῶν. «Κάθισμα» τοῦ πλοίου εἰς τὰς θάλασσας Σουεζ, Παναμᾶ, Μάντσοιστερ, εἰς τινὰ σημεῖα τοῦ ποταμοῦ I'iate κλπ., δὲν θεωρεῖται προσάρξις ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον δὲν ὑπέστη ἐκ τούτου ὀξυλόγους ζημίας. Ἔννοεῖται ὅτι, εἰς πάσαν περίπτωσιν, ἐὰν ἡ ἀβαρία ὑπερβαῖν τὸ 3% καλύπτεται παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς τὸ ἀκέραιον.

Ἐὰν ἡ ἀξία τοῦ σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς ἔχουν προδιορισθῆ καχωρισμῶς - ὡς συνήθως συμβαίνει - εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, τότε ἡ ἀβαρία πληρῶνεται ἢ καχωρισμῶς δι' ἕκαστον ποσὸν ἢ ἐπὶ τοῦ συνόλου, κατὰ τὴν προτίμησιν τοῦ πλοιοκτῆτου. Τοῦτο σημαίνει, ὅτι ἐὰν ἐπὶ ἀξίας πλοίου τιμῆς, π.χ. Λιρῶν 800.000 ὑπολογισθῶν, Λίραι 500.000 διὰ τὸ σκάφος καὶ Λίραι 300.000 διὰ τὴν μηχανὴν ἀβαρία ἐκ Λιρῶν 16.000 εἰς τὴν μηχανήν, θὰ πληρωθῇ, διότι ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 3%, τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας τῆς μηχανῆς. Ἐάν, πλὴν τῆς ὅω ἀβαρίας, ὑπάρχῃ καὶ ἑτέρα τοῦ σκάφους ἐκ Λιρῶν 12.000 (ἀντιπροσωπευουσῶν ποσὸν μικρότερον τοῦ 3%, τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους), ἡ ὅλη ἀβαρία καὶ πάλιν θὰ πληρωθῇ, διότι τὸ σύνολον αὐτῆς (Λίραι 16.000 + 12.000 = 28.000, ὑπερβαίνει τὸ 3%, τῆς ἐκ Λιρῶν 800.000 ἀξίας τοῦ πλοίου.

Τὸ ποσοστὸν 3%, τὸ βαρῦνον τὸν πλοιοκτῆτην, εἶναι ἥδη, λόγῳ τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τῶν πλοίων, τόσοσ σημαντικόν, ὥστε ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου νὰ καθίσταται πολὺ βαρύτερα ἐκείνης ἢν θὰ ἦδύνατο αὐτος εὐλόγως νὰ φέρῃ. Διὰ τοῦτο καὶ ἡ εὐθύνη αὐτῆ βαθμιαίως περιελήφθη μεταξύ τῶν καλυπτομένων ὑπὸ τῶν ἀμοιβαίων ἀσφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν, περὶ ὧν ἐν τοῖς ἐπομένοις.

Οὐδεμία παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀναγνωρίζεται εὐθύνη αὐτῶν διὰ δαπάνας ἀποξίσεως καὶ χρωματισμοῦ τῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου.

ια) Unrepaired Damage Clause (ρῆτρα 16). Κατ' αὐτήν, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει οἱ ἀσφαλισταὶ εὐθύνονται διὰ ζημίας καὶ ὀλικὴν ἀπώλειαν ταυτοχρόνως ἐκτὸς ἐὰν αἱ ζημίαι εἶχον πρὸ τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἐπισκευασθῇ.

ιβ) Valuation Clause (ρῆτρα 17). Δίδεται διὰ ταύτης εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ δικαίωμα, ὅπως μὴ ἀποδέχωνται ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου εἰς αὐτοὺς καὶ τὸν χαρακτῆρα τούτου ὡς τεμαρτῆς ἀπωλείας καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ δαπάνη τῆς διασώσεως καὶ ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλύτερα τῆς ἀγοραίας ἀξίας τὴν ὅποιαν τὸ πλοῖον μετὰ τὴν ἐπισκευὴν του πρόκειται νὰ ἔχῃ, ἐφ' ὅσον ἡ δαπάνη αὐτῆ θὰ εἶναι μικρότερα τῆς ἀξίας διὰ τὴν ὅποιαν ἔχει τὸ πλοῖον ἀσφαλισθῇ.

ιγ) Freight Abandonment Clause (ρῆτρα 18). Οἱ ἀσφαλισταὶ ἀποζημιουῦντες λόγῳ ἀπωλείας ἢ ἐγκαταλείψεως τὸ πλοῖον, ἀπακτοῦν κυριότητα ἐπ' αὐτοῦ, δὲν ἔχουν

του ησφαλισμένου πλοίου, κάθε απώλεια ή ζημία προξενηθείσα καθ' όν χρόνον τό πλοϊον έρρυμουλκείτο ή έχρησιμοποιείτο εις ρυμουλικας έργασίας άνευ έγκρίσεως των ασφαλιστών κ.ά.

7. Κατηγορίαι συμβολαίων ασφαλίσσεως.—Η ασφάλισις δύναται νά συνάπτεται είτε κατά ταξειδίον, είτε διά συγκεκριμένον χρόνον—μέχρι διαστήματος ενός έτους. Εις έκαστην τούτων έκδίδεται αντίστοιχον συμβόλαιον ασφαλίσσεως. Έπιπροσθέτως χρησιμοποιούνται οι τύποι συμβολαίων μικτής ασφαλίσσεως, άνοικτής ασφαλίσσεως, διαρκούς ασφαλίσσεως και όμαδικής ασφαλίσσεως.

Όμως δικαίωμα τι επί τυχόν όφειλομένου εις τό πλοϊον ναύλου.

ιβ) Survey and Tender Clause (ρήτρα 19). Εις περιπτώσεις μεγάλων ζημιών του πλοίου, κατά τας όποιας ή διαπάνη των έπισκευών είναι ήδεχόμενον νά υπερβή αυτήν την ασφαλισθεϊσαν άξίαν του πλοίου, ή εύθύνη των ασφαλιστών πρὸς άποζημίωσιν, περιορίζεται εις 100 % της ησφαλισμένης άξίας του αύτου. Προσθέτως, διά του όρου τούτου, παρέχεται εις τούς ασφαλιστάς τό δικαίωμα όπως, εν περιπτώσει βλάβης του πλοίου συνεπιεξ άτυχήματος, αποφασίσουν αύτοι τόν λιμένα εις όν δέον τούτο νά πλεύσῃ πρὸς δεξιμισμόν και έπισκυλήν—καταβάλλοντες βεβαίως τά έξοδα ταξειδίου τούτου—και ύποδείξουν τό έργοστάσιον εις ό δέον ν' άνατεθῇ ή έπιτου ταξειδίου τούτου—και ύποδείξουν τό έργοστάσιον του πλοίου, άναγκασκευή. Διά τυχόν, εκ της τωιαύτης παρεμβάσεως, καθυστέρησιν του πλοίου, άναγκασκευή εις αὐτό άποζημίωσιν ανάλογος πρὸς ποσοτόν 30 % επί της ησφαλισμένης άξίας του έτησίως. Έάν ό πλοιοκτήτης δέν συμμορφωθῇ πρὸς τας κατά τά άνωτέρω ύποδείξεις των ασφαλιστών, έκπίπτει ποσοτόν 15 % εκ της ύπαβληθείσης δι' έπισκευάς κλπ. άπαιτήσεώς του.

ιγ) Disbursements Clause (ρήτρα 21). Η λέξις «Disbursements» σημαίνει έξοδα, προκειμένου δέ περί πλοίου, έξοδα γενόμενα εν σχέσει πρὸς τό υπό έκτέλεσιν ταξειδίον (προμήθεια, ύλικά, καύσιμα κλπ.). Προκειμένου εν τούτοις περί των ασφαλειών, έχει δύναν όλικής άπωλειας μόνον, ενῶ τό πλοϊον είναι ησφαλισμένον και δι' άλλους κινδύνους. Η εύχέρεια της ασφαλίσσεως των ποσών αὐτών (των Disbursements) κατά κινδύνων όλικής άπωλειας μόνον, δίδεται εις τόν πλοιοκτήτην επί σκοπῶ έπιτεύξεως δι' αὐτά μικροτέρου ασφαλιστρού. Σύν τῇ παροχῇ του δικαιώματος τούτου, ή ρήτρα περιορίζει και την έκτασιν του, καθορίζουσα ότι ή πρόσθετος ασφάλεια διὰ Disbursements δέν δύναται, επί ποιηῇ άκυρότητος του συμβολαίου, ν' άφάρξῃ ποσόν μεγαλύτερον του 10 % της ησφαλισμένης καθ' όλων των κινδύνων άξίας του πλοίου, όμοῦ δέ μετά των προσθέτων ασφαλίσεων πρὸς κάλυψιν του ναύλου και των έτησίων ασφαλίσεων, τό ποσοτόν 25 %, επ' αὐτῆς.

ιδ) Return Clause (ρήτρα 22). Προβλέπει ότι εις περιπτώσεις άκυρώσεως του συμβολαίου, έπιστρέφεται pro-rata τό μη δεδουλευμένον ασφάλιστρον. Όμοίως προβλέπει έπιστροφάς ασφαλίσεων εις περιπτώσει παραμονῆς του πλοίου εν λιμένι επί τριάκοντα συνεχεις ήμέρας, επί βάσει τῇ κλίμακος καθοριζομένης παρά του 'Institute του ασφαλιστών του Λονδίνου.

ιι) Έξαιρουμένης της περιπτώσεως συνήθους εν λιμένι ρυμουλικήσεως, περί ης ή ρήτρα 3 των Institute Time (Hull) Clauses. Βλ. άνωτέρω σελ. 301.

Συμβόλαιον ασφαλίσεως κατά ταξείδιον (Voyage Policy). Κατά την περίπτωσιν ταύτην παρέχονται εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν, πλὴν ἄλλων, πλήρη τὰ στοιχεῖα τοῦ ἐκτελεσθησομένου ταξείδιου, τοῦτο δὲ ὑποχρεοῦται τὸ πλοῖον νὰ ἐκτελέσῃ, ἀκολουθοῦν τὰς συνήθεις πορείας. Παρέκκλισις τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς συνήθους πορείας, ἄνευ γνώσεως καὶ συγκαταθέσεως τῶν ἀσφαλιστῶν, συνεπάγεται ἀκυρότητα τοῦ συμβολαίου, πλὴν ἂν καλύπτεται δι' εἰδικοῦ ὄρου αὐτοῦ ἢ ὀφείλεται εἰς περιστάσεις μὴ ἐξαρτωμένας ἀπὸ τὴν θέλησιν τοῦ πλοιαρχοῦ ἢ τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ εἰς λόγους ἀφορῶντας τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀνάγκην παροχῆς βοήθειας εἰς κινδυνεῖον πλοῖον ἢ εἰς ἀνάγκην ἀποβιβάσεως ἢ ἰατρικῆς περιθάλψεως ἀσθενοῦς. Ἀκυρότητα, ὁμοίως, συνεπάγεται ἡ ἀλλαγὴ τοῦ λιμένος ἐνάρξεως τοῦ ταξείδιου ἢ τοῦ προορισμοῦ αὐτοῦ, ἄνευ γνώσεως τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

Ὡς πρὸς τὴν ἔναρξιν καὶ λήξιν ἰσχύος τοῦ συμβολαίου παρατηρητέα τὰ ἀκόλουθα.

Εἰς τὰ συμβόλαια τῶν κατὰ ταξείδιον ασφαλίσεων ὀρίζεται συνήθως ὅτι ἡ ἀσφάλις ἄρχεται εἴτε «ἀπὸ» λιμένος τινος εἴτε «εἰς» λιμένα τινά. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν τὸ πλοῖον καλύπτεται ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξείδιου τοῦ ἀπὸ (ίγου) τοῦ καθωρισμένου λιμένος. Εἰς τὴν δευτέραν ἡ ἀσφάλις ἄρχεται ἀφ' ἧς τὸ πλοῖον φθάσῃ εἰς τὸν ὀρισθέντα λιμένα, ἀμέσως δὲ, ἐφ' ὅσον τοῦτο εὑρίσκεται ἐν τῷ λιμένι τούτῳ κατὰ τὴν σύναψιν τοῦ συμβολαίου.

Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, ἡ εὐθύνη τοῦ ἀσφαλιστοῦ, παύει 24 ὥρας μετὰ τὴν ἀσφαλὴ ἀγκυροβολίαν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ αὐτοῦ.

Συμβόλαιον ασφαλίσεως κατὰ χρόνον (Time Policy). Δὲν δύναται νὰ ἔχη διάρκειαν μεγαλυτέραν τοῦ ἔτους, ἐξαιρουμένης τῆς ασφαλίσεως ναυπηγουμένου πλοίου ἧτις καλύπτει τοῦτο μέχρι τῆς παραδόσεώς του, ἕξομοιουμένη πρὸς ἀσφάλειαν κατὰ ταξείδιον. Ἐν τῷ συμβολαίῳ τῆς χρονίας ασφαλίσεως, καθορίζεται ἡ ἔκτασις τῆς θαλασσίας περιοχῆς, ἐντὸς τῆς ὁποίας θὰ ταξιδεύῃ τὸ πλοῖον, δύναται δὲ νὰ ὀρισθῇ ὅτι ἡ ἀσφάλις ἰσχύει διὰ πλόας εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας. Ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, ἡ ἐπέκτασις τῶν πλόων εἰς θαλασσίαν περιοχὴν ἄλλην τῆς ἐν τῷ συμβολαίῳ καθοριζομένης, συνεπάγεται ἀκυρότητα τοῦ συμβολαίου, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει ζητηθῆ καὶ ληφθῆ σχετικὴ ἔγκρισις τῶν ἀσφαλιστῶν. Ἐάν ἡ λήξις τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, εὐρὴ τὸ πλοῖον ἐν πλῶ, ἡ ἀσφάλις παρατείνεται μέχρι κατάπλου αὐτοῦ εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ αὐτοῦ, ἐπὶ τῇ καταβολῇ ἀναλόγων ἀσφαλιστρῶν καὶ μετὰ προηγουμένην, πάντο-

τε, είδοποίησιν τῶν ἀσφαλιστῶν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου (Continuation Clause).

Συμβόλαιον μικτῆς ἀσφαλίσεως (Mixed Policy). Σπανίως χρησιμοποιεῖται καὶ δὴ εἰς εἰδικὰς περιπτώσεις. Πλοῖον λ.χ. πωληθὲν εἰς ἄλλοδαπούς, δυνατόν νά ἀσφαλισθῆ διὰ τὸ ταξειδίον μέχρι τοῦ λιμένος παραδόσεώς του (κατὰ ταξειδίον ἀσφάλις) καὶ μετέπειτα ἐπὶ τινα χρόνον πρὸς παράδοσιν του εἰς τοὺς ἀγοραστάς (ἀσφάλις χρονία).

Συμβόλαιον ἀνοικτῆς ἀσφαλίσεως (Open Cover). Ἐφαρμογὴν κυρίως ἔχει ἐπὶ φορτίων. Δι' αὐτῆς ὁ ἀσφαλιστὴς ἀναλαμβάνει νά καλύπτῃ ὅλας τὰς ἐντὸς ὠρισμένης χρονικῆς περιόδου φορτώσεις τοῦ ἀσφαλιζομένου. Ἡ ἀνοικτὴ ἀσφάλις συνάπτεται κατὰ τὸν ἴδιον ὡς καὶ πᾶσα ἄλλη ἀσφάλις τρόπον, ἦτοι διὰ τῆς ὑποβολῆς παρὰ τοῦ μεσίτου εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς σημειώματος (Slip) καὶ ἀποδοχῆς παρ' αὐτῶν τῆς ἀσφαλίσεως. Ἡ ἀνοικτὴ ἀσφάλις συνάπτεται δι' ἔτησιον συνήθως διάστημα, ἐπιτρεπομένης τῆς ἀκυρώσεως τοῦ συμβολαίου μετὰ προειδοποίησιν τριάκοντα ἡμερῶν. Τὸ συμβόλαιον τῆς ἀνοικτῆς ἀσφαλίσεως εἶναι καὶ αὐτὸ «συμβόλαιον τιμῆς» διότι δὲν ἀναγνωρίζεται ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν Νόμον. Ἀντίστοιχος πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ὅπως ἀσφαλίσῃ ἀπάσας τὰς δηλωμένας φορτώσεις ἐμπορευμάτων τοῦ ἀσφαλιζομένου, εἶναι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ τελευταίου τούτου νά δηλώνη ὅλας τὰς φορτώσεις του καὶ οὐχὶ κατ' ἐπιλογὴν τινὰς μόνον ἐξ αὐτῶν. Ἡ εὐθύνη τοῦ ἀσφαλιστοῦ μόνον περιορισμὸν ἔχει τὴν ἀξίαν τοῦ ἐμπορεύματος τοῦ φορτωθέντος ἐπὶ τινος πλοίου, συνήθως δὲ ὀρίζεται ἐν τῷ συμβολαίῳ τὸ μέγιστον ποσὸν ὅπερ δὲν δύναται νά ὑπερβαίῃ ἢ ἀξία τοῦ εἰς ἕκαστον πλοῖον φορτωνομένου ἐμπορεύματος. Ὁ περιορισμὸς ὁμοῦς οὗτος τῆς εὐθύνης τοῦ ἀσφαλιστοῦ δὲν ἀφορᾷ τὰ συγκεντρωμένα καὶ τὰ ἀναμενόμενα πρὸς φόρτωσιν εἰς διάφορα πλοῖα ἐμπορεύματα ἢ τὰ ἐκφορτωθέντα εἰς τινὰ λιμένα τοιαύτων ἢ ἀξία προφανῶς ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ τὸ συμφωνηθὲν ἀνώτατον ὄριον. Ἐντεῦθεν προέκυψεν ἡ ἀνάγκη ἀποδοχῆς ἑτέρου περιοριστικοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ ἀσφαλιστοῦ ὄρου, τοῦ καλουμένου Location Clause. Διὰ τούτου καθορίζεται, ὅτι ἐν περιπτώσει ζημίας ἢ ἀπωλείας ἐμπορευμάτων πρὸ τῆς φορτώσεως ἢ εὐθύνης τοῦ ἀσφαλιστοῦ δὲν θά ὑπερβαίῃ ὠρισμένον ποσόν, συνήθως τὸ αὐτὸ καὶ ἐνίοτε διπλάσιον (200 Per Cent Location Clause) πρὸς τὸ καθορίζον τὴν ἀξίαν τοῦ καλυπτομένου δι' ἕκαστον πλοῖον φορτίου.

Κατὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀνοικτῆς ἀσφαλίσεως εἶναι γνωστὰ τὰ ἐξῆς συνήθως στοιχεῖα. Τὸ εἶδος τῶν ἐμπορευμάτων, οἱ λιμένες ἢ αἱ χῶραι φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ἡ μεγίστη ἀξία ἑκάστης φορτώσεως.

οί υπό κάλυψιν κίνδυνοι. Δέν εἶναι ὁμως γνωστά τὰ ὀνόματα τῶν πλοίων διὰ τῶν ὁποίων θά ἐνεργηθοῦν αἱ μεταφοραί. Διὰ τήν κατά τό δυνατόν πληρεστέραν ὄθεν κατασφάλισιν τῶν ἀσφαλιστῶν, χρησιμοποιεῖται εἰδική ρήτρα καθορίζουσα, ὅτι ἡ ἀσφάλισις ἐπὶ τῷ καθορισθέντι ἀσφαλιστῷ, ἰσχύον ἔχει μόνον διὰ φορτώσεις ἐπὶ πλοίων ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἐτῶν ἐντεταγμένων εἰς τήν ἀνωτάτην κλάσιν νηογνώμονος καθοριζομένου ἐν τῇ ρήτρᾳ (Classification Clause).

Ἐπὶ ἐκάστης φορτώσεως καλυπτομένης διὰ τοῦ συμβολαίου ἀνοικτῆς ἀσφαλίσεως ἢ τοῦ περὶ οὗ κατωτέρω συμβολαίου διαρκοῦς ἀσφαλίσεως, ὁ ἀσφαλιζόμενος φορτωτής ἐφοδιάζεται διὰ πιστοποιητικοῦ ἀσφαλίσεως περιλαμβάνοντος τοὺς κυριωτέρους ὄρους τοῦ συμβολαίου, πρὸς ἐπιβεβαίωσιν ὅτι τὸ φορτίον εἶναι κεκαλυμμένον ἀσφαλιστικῶς.

Συμβόλαιον διαρκοῦς ἀσφαλίσεως (Floating Policy). Καλύπται ἀνάγκας ὁμοίας πρὸς τὰς ὑπὸ τοῦ ἀνοικτοῦ συμβολαίου, ἦτοι τὰς περιπτώσεις μεγάλου ἀριθμοῦ φορτώσεων ἐκ μέρους τοῦ αὐτοῦ φορτωτοῦ, εἶναι δέ ἐξυπηρετικόν τοῦ ἐμπορίου, διότι τὸ ἀσφάλιστρον προκαθορίζεται καὶ εἶναι γνωστόν εἰς τὸν φορτωτήν, καταβάλλεται ὁμως μόνον ἐπὶ ἐκάστης συγκεκριμένης φορτώσεως καὶ ὄχι ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀξίας, ἣτις κατ' ἀνώτατον ὄριον καλύπτεται ὑπὸ τοῦ συμβολαίου. Ὁ φορτωτής ὑποχρεοῦται καὶ εἰς τήν περίπτωσιν ταύτην νὰ καλύπτῃ διὰ τοῦ διαρκοῦς συμβολαίου, ὅλας τὰς φορτώσεις του. Ἡ διάρκεια τοῦ συμβολαίου διαρκοῦς ἀσφαλίσεως εἶναι ἐπίσης ἐτήσια, κατὰ κανόνα.

Συμβόλαιον ὁμαδικῆς ἀσφαλίσεως (Fleet Policy). Καθ' ὃν τρόπον ἐνεργεῖται ἡ ἀσφάλισις μεμονωμένου τινος πλοίου, εἶναι δυνατὴ, ἐπίσης, ἡ ὁμαδικὴ ἀσφάλισις πλοίων τῆς ἰδίας πλοιοκτησίας ἢ διαχειρίσεως. Τὸ συναπτόμενον συμβόλαιον εἶναι ὡδεκαμῆνου διάρκειας, ἢ διάρκεια ὁμως τῆς ἀσφαλίσεως ἐκάστου πλοίου δυνατόν νὰ εἶναι μικροτέρα (λ.χ. λόγῳ παροπλισμοῦ ἢ νεοαγορασθέντος πλοίου). Ὑποχρέωσιν τοῦ ἀσφαλιζομένου ἀποτελεῖ ἡ κάλυψις ὄλων τῶν ὑπὸ τήν διαχείρισίν του πλοίων διὰ τοῦ συμβολαίου ὁμαδικῆς ἀσφαλίσεως. Εὐνόητον εἶναι ὅτι διὰ τοῦ συμβολαίου ὁμαδικῆς ἀσφαλίσεως, ἐπιτυγχάνονται εὐνοϊκώτεροι ὄροι διὰ τὸν ἀσφαλιζόμενον.

8. Σημοσία τῆς ἀσφαλίσεως διὰ τήν ναυτιλίαν. — Ὅπως κάθε ἀσφάλισις, οὕτω καὶ ἡ ναυτικὴ τοιαύτη, δέν δύναται νὰ προλάβῃ τήν ἐπέλευσιν τοῦ κινδύνου, οὐδὲ ἐκμηδενίζει τὰς συνεπείας τῆς ἐπελθούσης βλάβης. Τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον ἀπόλλυται ἢ ὑφίσταται ζημίαν καὶ συνεπῶς ὁ ἐθνικὸς πλοῦτος μειοῦται κατὰ τήν ἀξίαν αὐ-

των. Ἡ ἀσφάλις μόνον ἀποτέλεσμα ἔχει, νὰ μεταθέσῃ τὴν ζημίαν ἀπὸ τὸν ἠσφαλισμένον εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς καὶ νὰ κατανείμῃ ταύτην μεταξὺ πολλῶν, ὅπερ εἶναι οἰκονομικῶς εὐχερέστερον, ἀντὶ νὰ ἀναληφθῇ αὐτὴ παρ' ἐνός μόνου προσώπου¹⁴. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἔγκειται κατὰ κύριον λόγον ἡ οἰκονομικὴ σημασία τῆς ἀσφαλίσεως, ἔστω δὲ καὶ μόνον ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἐπανορθώσεως τῆς ζημίας ἐξεταζομένη, ἢ ναυτικὴ ἀσφάλις εἶναι ἐξόχως ἐξυπηρετικὴ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐάν δὲν ὑπῆρχεν ἡ ἀσφαλιστικὴ δικλείς, δυσκόλως θὰ ἀπειτολμᾶτο ἡ ἀναδοχή, παρὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματίου, κινδύνου μεγάλης ἐκτάσεως, διότι διαρκῶς θὰ ἐπέκειτο ὁ ἐκ τυχαίων περιστατικῶν κίνδυνος τῆς καταστροφῆς, ἀντιλαμβάνεται τις δὲ εὐκόλως, κατὰ ποσὸν ἑλλειπούσης τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως θὰ ἠδύνατο νὰ ὑπάρξῃ εἰς ἀξίαν λόγου κλίμακα, ἢ ναυτικὴ πίστις ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται κατὰ πρωταρχικὸν λόγον ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐπιπροσθέτως, αἱ συνέπειαι τῆς ἐπελεύσεως τῶν κινδύνων ἐπὶ μὴ ἠσφαλισμένων πλοίων, θὰ ἦσαν ὀλέθριαι, οὐ μόνον διὰ τὰς ὑποστάσας τὴν ζημίαν ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ γενικὸν ἔθνικόν σύναλον διότι ἀξιόλογός τις ἀριθμὸς ναυαγίων καὶ ἀπωλείων πλοίων θὰ ἠδύνατο νὰ φέρῃ κλονισμὸν εἰς τὸ ἔθνικόν οἰκονομικόν οἰκοδόμημα καὶ νὰ προκαλέσῃ ἀναστολὴν τῆς πρὸς τὸν τομέα τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν οἰκονομικῆς δραστηριότητος, λόγῳ τῆς ἀπωλείας πολυτίμων κεφαλαίων.

Ἐάν ἡ ὑπαρξίς τοῦ θεσμοῦ τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως ἀποτελῇ τοσοῦτον ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἢ ὑπαρξίς ἔθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀποτελεῖ οὐσιώδη παράγοντα ἐπηρεάζοντα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς χώρας τινός. Τοῦτο διότι, διὰ τοῦ καθορισμοῦ διαφοροποιημένων ἀσφαλιστρῶν, εὐκόλως ἀγόμεθα εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν περιπτώσεως προστατευτικῆς, ὑπὲρ τῶν πλοίων ναυτιλιακῆς τινός, πολιτικῆς. Βεβαίως εἶναι εὐλόγος ὁ διαφορισμὸς τῶν καταβλητέων ἀσφαλιστρῶν ὁ στηριζόμενος ἐπὶ διαβαθμίσεως τῶν κινδύνων τῶν καθ' ἕκαστα περιπτώσεων. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης τρεῖς γενικοὶ παράγοντες ἐπηρεάζουν τὴν τιμὴν τοῦ ἀσφαλιστροῦ. Ἡ ἡλικία τοῦ πλοίου, ἢ ἐν γένει κατάστασις αὐτοῦ εἰς δεδομένην στιγμὴν καὶ ἡ φύσις τῶν ἐκτελουμένων ταξειδίων. Πέραν

¹⁴ Ἐννοεῖται ὅτι, ὅταν ἡ ἀσφάλις ἔχῃ ἀναληφθῇ ὑπὸ ἀλλοδαπῶν ἀσφαλιστῶν, οὐδεμίαν μείωσις - εἰς ἀξίαν - τοῦ ἔθνικου πλούτου ἐπέρχεται, ἀφοῦ εἰσπράττεται ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσις ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἢ ἀποκαθίσταται ἡ ζημία δαπάνης τῶν ἑθνικῶν ἀσφαλιστῶν.

αὐτῶν, ἐν τούτοις, πλείσται εἰδικαὶ συνθήκαι ἐπιδρῶν, τοὐλάχιστον ἐξ Ἰσσοῦ, εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ἀσφαλιστροῦ. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐπεβαρύνθη, ἀπὸ τῆς ἀμέσως μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον περιόδου, διὰ σοβαρῶν ἐπασφαλιστρῶν ἀντανακλῶντων ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ἰκανότητος, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι αἱ ἀπώλειαι τῶν πλοίων τῆς, ἔφθανον εἰς ποσοτὸν ἀσυνήθως καὶ ἀδικαιολογήτως ὕψηλόν καὶ συνεπῶς ἐπιζήμιον διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς. Σὺν τῷ χρόνῳ καὶ σὺν τῇ βελτιώσει τοῦ ποιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀπωλειῶν ἐμειώθη εἰς φυσιολογικά ὄρια, τὰ ἐπασφαλιστρά ὁμῶς διετερήθησαν ἐπὶ μακρόν. Ἀνάλογοι συνθήκαι ἐπεβλήθησαν ἐπίσης, ὡς πρὸς τὰ ἀσφαλιστρά τῶν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων κομιζομένων φορτίων, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ ὅτι ὑφίσταντο ταῦτα ἀδικαιολογήτως ἠϋξημένας φθορὰς καὶ ἀπωλείας. Εὐνόητος ὅθεν εἶναι ἡ σπουδαιότης ὑπάρξεως ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Ὑπαρχούσης ταύτης, ἡ ναυτιλία δὲν ἐξαρτᾶ τὴν ἀσφαλιστικὴν αὐτῆς κάλυψιν, ἀπὸ μόνας τὰς ξένας ἀγορὰς καὶ δὲν εἶναι εἰς τὴν ἀπόλυτον διάθεσιν αὐτῶν, κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ὄρων ὑπὸ τοὺς ὁποίους θὰ καλυφθῇ ἀσφαλιστικῶς.

Ἡ διαπιστούμενη ἀνάγκη ὑπάρξεως ἐθνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, δὲν ἔχει τὴν ἔννοιαν ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων ἀσφαλειῶν. Τοιαύτη σκέψις θὰ ἦτο ἐπιπολαία. Ἀντιθέτως ἔχει τὴν ἔννοιαν συνεργασίας μετ' αὐτῶν πρὸς περιορισμὸν τῶν περιπτώσεων ἀπωλειῶν καὶ ζημιῶν εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα, ὅτε βεβαίως πᾶς λόγος πρὸς ἐπιβολὴν ἐπασφαλιστρῶν ἐκλείπει. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς, καταλληλοτέρα παρουσιάζεται ἡ μορφή τοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, ὥστε ἀμέσως νὰ καθίσταται ἡ συμμετοχὴ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὰς ζημίας καὶ ἀνάλογον τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῆς πρὸς περιορισμὸν τῶν ἀπωλειῶν καὶ τῶν ζημιῶν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν ὄριον. Ὅτι τοιαύτη ἐνδείκνυται νὰ εἶναι ἡ μορφή ἐνός ἐθνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ἀνάλογος εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ εἰς τὰς πλείστας εὐρωπαϊκὰς ναυτικὰς χώρας²⁰.

²⁰ Ἐπὶ τοῦ θέματος Ἰδρύσεως Ἑλληνικῆς Ναυτοσφαλείας, βλ. α) Κ. Κατσαμπῆ, «Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτοσφάλεια» εἰς Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ ἔτους 1931, σελ. 332 καὶ ἑπ., β) «Σχέδιον ἀμοιβαίου ἀσφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ» εἰς Ἐπ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ 1931 – σελ. 926 ἑπ., γ) Σ. Ζάρκου «Τὸ ζήτημα τῶν ἔπασφαλιστρῶν» εἰς Ε.Ε.Ν. 1933 – σελ. 703 ἑπ., δ) «Ἐκθέσις περὶ θαλασσίας ἀσφαλείας», εἰς πεπραγμένα τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας – τεύχος πρῶτον – Ἀθήναι 1931 ε) Χρ. Ἀχῆ – «Νὰ συγκροτηθῶμεν ἀσφαλιστικῶς», εἰς περιοδικὸν «Ναυτικὰ Χρονικά» Νο 566/325/1959 στ) Κ. Γράτσου «Ὅπλον ἀμύνης αἱ Ἀσφαλίσεις κατὰ κινδύνων πολέμου», εἰς «Ν. Χρονικά»

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ θέμα τῆς ἰδρύσεως Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, ἐξακολουθεῖ πάντοτε νὰ ὑφίσταται καὶ νὰ ἀναμένῃ τὴν ἐπιτυχή ἀντιμετώπισίν του, αὐτὴ δὲ ἐξασφαλιζομένη, μεγάλως θὰ συμβάλῃ εἰς τὸ νὰ φέρῃ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἐγγύτερον πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας, ἐπὶ προφανεῖ ὠφελείᾳ τῆς τε ἐθνικῆς οἰκονομίας γενικῶς καὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως εἰδικώτερον.

9. Ἐπιθαλάσσιος ἀρωγῆ.—Εἶναι ἡ προσπάθεια ἢ ἐκουσίως καὶ μόνον, καταβαλλομένη πρὸς διάσωσιν κινδυνεύοντος πλοίου ἢ γενικώτερον περιουσίας ἐν θαλάσῃ, ἀλλ' ἐπίσης καὶ ἡ ἀμοιβὴ τῶν ἐπιτυχόντων, ὑπὸ τὰς αὐτὰς ὡς ἄνω προϋποθέσεις, τὴν διάσωσιν τῆς ἐν θαλάσῃ κινδυνευσάσης περιουσίας. Τὸ πλήρωμα, συνεπῶς, πλοίου τινὸς κινδυνεύοντος, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ τύχῃ ἀμοιβῆς (σώστρων) διὰ τὴν διάσωσιν αὐτοῦ, διότι αἱ προσφερθεῖσαι παρ' αὐτοῦ ὑπηρεσίαι εἶναι καθ' ὑποχρέωσιν καὶ οὐχὶ ἐκούσαι. Ἡ ἐπιθαλάσσιος ἀρωγῆ παρέχεται συνήθως κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἐγκεκριμένου παρὰ τῶν Lloyd's τῶπου συμφωνητικοῦ (Salvage Agreement), γνωστοῦ ὑπὸ τὸ ὄνομα No Cure No Pay, ἐκ τοῦ βασικοῦ ὄρου αὐτοῦ καθ' ὃν οἱ ἐπιχειροῦντες τὴν διάσωσιν ἀμείβονται μόνον ἐφ' ὅσον ἐπιτύχωσι ταύτην. Αὐτὸς εἶναι ὁ λόγος διὰ τὸν ὁποῖον ἡ ἀμοιβὴ τοῦ διασώζοντος—ὡσάκις ἡ διάσωσις ἐπιτυγάνεται—εἶναι μεγάλη, οὕτως ὥστε νὰ ἐνθαρρύνεται ἢ ἄλλως λίαν ἀβέβαια ἔχουσα τὰ ἀποτελέσματα ναυαγοσωστικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ προσπάθεια.

Ἡ ἀμοιβὴ τοῦ διασώσαντος ὀρίζεται διὰ τοῦ συμφωνητικοῦ ἢ ἄλλως καθορίζεται διὰ διαιτησίας ἐν Λονδίῳ. Ἡ παροχὴ ἐπιθαλάσσιος ἀρωγῆς ἐπὶ συμπεφωνημένη ἀμοιβῇ ἀποτελεῖ τὴν ἀπλουστέραν, τὴν μορφήν, περιπτώσιν, διότι δὲν χρειάζεται νὰ ἀκολουθησῇ, ἢ ἄλλως ἀπαραίτητος, πολὺπλοκος διαδικασίᾳ καθορισμοῦ τῆς ἀμοιβῆς καὶ τῆς κατανομῆς αὐτῆς μεταξὺ τῶν διασωθεισῶν περιουσιῶν. Εἰς διαιτησίαν παραπέμπεται, ὁμοίως, τυχόν ἐγερθησομένη ἐκ τῶν ὑστέρων ἀμφισβήτησις τοῦ ἐν τῷ συμφωνητικῷ καθορισθέντος ποσοῦ. Μέχρι καθορισμοῦ τῆς ἀμοιβῆς του, ὁ ἐνεργήσας τὴν διάσωσιν δικαιούται νὰ ζητήσῃ τὴν παρά τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τοῦ ἰδιοκτῆτου τοῦ φορτίου κατὰ θέσιν ἰκανοποιητικῆς ἐγγυήσεως ἴσης πρὸς τὸ ἐν τῷ συμφωνητικῷ ποσόν ἢ ἐλλείψει αὐτοῦ ἴσης πρὸς καθοριζόμενον παρὰ τῶν Lloyd's ποσόν. Ἐὰν ἡ ἐγγύησις δὲν κατατεθῇ ἐντὸς 14 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δια-

№ 571/330/15.3.59 ζ) Στ. Μακρμιχάλου «Τὸ Ἀσφαλιστικὸν μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας», εἰς «Ν. Χρονικά» № 567/326/1959 η) τοῦ αὐτοῦ «Αἱ νῆαι ρήτραι κινδύνων πολέμου καὶ ἀπεργιῶν τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἐν Λονδίῳ ἀσφαλιστῶν ἐπὶ σκαφῶν πλοίων», εἰς «Ν. Χρονικά» № 572/331/1959.

σώσεως, ὁ διασώσας ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ κατακρατῆσθαι τὸ πλοῖον μέχρι καταθέσεως αὐτῆς. Οἰαδήποτε διαφορά μεταξύ τῶν ἰδιοκτητῶν διασωθεισῶν περιουσιῶν (πλοίου, φορτίου κλπ.) περί τοῦ καθορισμοῦ τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰς τὴν κατατεθησομένην ἑγγύησιν ἐπιλύεται τελεσιδίκως παρά τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Lloyd's.

Ἡ διαιτησία ἐνεργεῖται παρά τῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς τῶν Lloyd's ἢ παρά διαιτητοῦ παρ' αὐτῶν ὀριζομένου, ἐκτός ἐάν ὁ διασώσας ὑποδείξῃ ἴδιον διαιτητὴν, ὅτε καλεῖται καὶ ὁ ἰδιοκτήτης τῆς διασωθείσης περιουσίας νὰ ὀρίσῃ καὶ αὐτὸς διαιτητὴν τῆς προτιμήσεώς του. Ἐάν οἱ οὕτως ὀρισθέντες διαιτηταὶ δὲν συμφωνήσουν, ὀρίζεται παρά τῶν Lloyd's ἐπιδιαιτητής. Κατὰ τὴν κρατοῦσαν πρακτικὴν, ἡ διαιτησία ἐνεργεῖται ὑπὸ διαιτητοῦ ὀριζομένου παρά τῶν Lloyd's, τὰ δὲ ἐνδιαφερόμενα μέρη ὀρίζουσιν ἀντιπροσώπους πρὸς παρακολούθησιν τῆς διαιτησίας καὶ ὑποστήριξιν τῶν ἀπόψεων τῶν.

Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ διαιτητοῦ χωρεῖ προσφυγὴ εἰς δευτεροβάθμιον διαιτησίαν, ὑποβαλλομένη ἐντός 14 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς πρωταριθμοῦ ἀποφάσεως διαιτησίας. Ἐπὶ τῆς προσφυγῆς ἀποφαίνεται ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Lloyd's, ἡ δὲ ἀπόφασις αὐτῆς εἶναι ὑποχρεωτικὴ δι' ἀμφότερα τὰ μέρη.

Τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς καθορίζεται παρά τοῦ διαιτητοῦ βάσει συντελεστῶν, ὡς ἡ ἔκτασις καὶ μορφή τοῦ κινδύνου εἰς ὃν εἶχεν ἐκτεθῆ ἢ διασωθεῖσα περιουσία, ἡ φύσις τῶν παρασχεθεισῶν ὑπηρεσιῶν, αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ὑφ' ἃς ἐνηργήθη ἡ διάσωσις, ἡ ἀξία τοῦ διασωθέντος πλοίου, φορτίου κλπ. καὶ τοῦ διασώσαντος πλοίου καὶ τοῦ φορτίου τὸ ὅποιον τυχόν ἔφερε τοῦτο. Ἡ διάσωσις κινδυνευόντων προσώπων, οὔσα ὑποχρεωτικὴ, δὲν παρέχει δικαίωμα πρὸς ἀμοιβήν. Ἐάν ὅμως ὁμοῦ μετὰ περιουσιῶν διασωθῆ καὶ ἡ ζωὴ προσώπων, ὁ διασώσας δικαιούται μεγαλυτέρας ἀμοιβῆς καταβαλλομένης ὑπὸ τῶν διασωθεισῶν περιουσιῶν. Ἡ ἐπιθαλάσσιος ἀρωγὴ βαρύνει τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ καταβάλλεται τελικῶς παρ' αὐτῶν μόνον ἐφ' ὅσον ὁ κίνδυνος ἐξ οὗ διεσώθη ἡ περιουσία ἐκαλύπτετο ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον. Δὲν εὐθύνονται λ.χ. οἱ ἀσφαλισταὶ διὰ σώστρα πλοίου κινδυνεύσαντος λόγῳ ἀκαταλληλότητος αὐτοῦ πρὸς πλοῦν (Unseaworthiness), μολονότι δύνανται ν' ἀπαιτηθῶσι τοιαῦτα ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην καὶ εἰς βάρος αὐτοῦ.

Ἄμοιβὴ διὰ σώστρα δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀπαιτηθῆ παρά τοῦ διασώσαντος ἐφ' ὅσον ὁ κίνδυνος ὃν διέτρεξε ἡ διασωθεῖσα περιουσία (πλοῖον κλπ.) προεκλήθη ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ διασώσαντος λ.χ. συνεπιεία συγκρούσεως ὑπαιτιότητι τοῦ διασώσαντος πλοίου. Ἀντιθέτως δύναται ν' ἀπαιτηθῆ τοιαύτη, ἐάν τὸ κινδυνεύσαν πλοῖον ἔφε-

πρός τόν συνεταιρισμόν ὀριστικὴ ὑποχρέωσις τοῦ ἠσφαλισμένου κατὰ τὸ τέλος ἑκάστης διαχειριστικῆς περιόδου, βάσει τῶν πραγματικῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῆς. Ἡ ἀλληλασφάλεια δὲν ἔχει κατὰ ταῦτα, ἀνάγκην κεφαλαίου διότι οἰαιδήποτε καὶ ἐάν εἶναι αἱ ζημίαι, καλύπτονται διὰ προσθέτων συνεισφορῶν τῶν ἠσφαλισμένων, βεβαίως δέ, αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τῶν ἠσφαλισμένων, ἀπαιτεῖ περιορισμόν τῶν περιπτώσεων προστασίας ἐκ μέρους τῆς ἀλληλασφαλείας εἰς τὸ ἔλαχιστον, πρὸς ἀποφυγὴν προσθέτων συνεισφορῶν”.

Ἡ ἔκτασις τῆς προστασίας τὴν ὁποίαν παρέχουν οἱ ἀμοιβαῖοι ἀσφαλιστικοὶ συνεταιρισμοὶ καὶ τῶν ὁποίων ἀναλαμβάνουσιν αὐτοὶ τὴν κάλυψιν, καθορίζονται κατ’ ἀρχὴν, ὑπὸ τῶν καταστατικῶν τῶν, ἐπιφυλάσσεται δέ περαιτέρω εἰς τὰς διοικήσεις αὐτῶν, τὸ δικαίωμα νὰ ἀποδέχωνται τὴν κάλυψιν καὶ ἄλλων, νέων, ἐκ τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀνακυπτουσῶν, περιπτώσεων, αἵτινες, κρίνονται συναφεῖς πρὸς τὸν σκοπὸν τῶν συνεταιρισμῶν. Σύνηθες εἶναι ὅπως οἱ καλυπτόμενοι κίνδυνοι καὶ ἡ παρεχομένη προστασία κατατάσσονται εἰς κατηγορίας. Προκειμένου λ.χ. περὶ τοῦ συνεταιρισμοῦ «West of England Steam Ship Owners Protection and Indemnity Association Ltd», ὁ ὁποῖος εἶναι ὁ σπουδαιότερος ἐκ τῶν ὑφισταμένων, αἱ κατηγορίαι εἶναι δύο α) προστασία καὶ ἀποζημιώσεις β) ναυλος, ὑπερμερίαι καὶ ὑπεράσπις — ἢ παρ’ αὐτῶν δὲ παρεχομένη προστασία ἔχει ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ὡς κατωτέρω :

Προστασία καὶ ἀποζημιώσεις. Καλύπτονται ἐπιπτώσεις θανάτου ἢ τραυματισμοῦ προσώπου τινὸς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ προκαλουμένου κατὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου· ἔξοδα νοσηλείας, ἰατρικῆς περιθάλψεως ἢ θανάτου καὶ λοιπὰ συναφῆ ἔξοδα λόγῳ θανάτου τραυματισμοῦ ἢ ἀσθενείας μέλους τοῦ πληρώματος· ἔξοδα παλιννοστήσεως ἀπολυομένων εἰς τὸ ἐξωτερικόν· ἔξοδα παρεκκλίσεως τοῦ πλοίου καὶ λιμενικὰ τοιαῦτα πρὸς ἀποβίβασιν ἀσθενοῦς ἢ εἰς βάρος

“ Διὰ τὴν καλλιτέραν προάσπισιν τῶν συμφερόντων τοῦ, ὁ ἀμοιβαῖος ἀσφαλιστικὸς συνεταιριστὸς τῶν πλοιοκτητῶν, ἔχει εἰς τοὺς κυριωτέρους ἀνὰ τὸν κόσμον λιμένας ἀνταποκριτὰς, εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ὁποίων δεῖν ὅπως προσφεύγῃ ὁ πλοιοκτήτης ἢ πλοίαρχος, ἐπὶ πάσης περιπτώσεως σοβαρᾶς ἀπαιτήσεως ἢ τῆς μέλλει νὰ βαρύνῃ τὸν συνεταιρισμόν, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνῃ τὴν προκαταβολικὴν ἀναγνώρισιν αὐτῆς πρὸς ἀποφυγὴν ἀμφισβητήσεων ἢ διὰ νὰ λαμβάνῃ ὀδηγίαν ὡς πρὸς τὸν τρόπον ἀποκρούσεως τῆς. Ἐκτὸς τῶν ἀνταποκριτῶν, ὁ συνεταιρισμὸς διορίζει ἐπίσης ἰατροὺς εἰς τοὺς ὁποίους παραπέμπονται οἱ ἐκ τῶν ἠσφαλισμένων πληρωμάτων ἀσθενούντες πρὸς ἐξέτασιν, θεραπείαν καὶ παρακολούθησιν. Ὑπάρχοντος εἰς τινὰ λιμένα ἀνεγκωρισμένου παρὰ τοῦ συνεταιρισμοῦ ἰατροῦ, ἢ πληρωμῆ ἀποζημιώσεως λόγῳ ἀσθεῖας ἐπὶ τῇ βάσει γνωματεύσεως ἄλλου ἰατροῦ, δὲν ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τοῦ συνεταιρισμοῦ, ἂν μὴ προηγουμένως ἢ σχετικῆ ἀπάτησις ἐγκριθῇ παρὰ τοῦ ἀνταποκριτοῦ αὐτοῦ.

τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἀναθέτουν τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων τῶν εἰς ἐγγυρίους πρακτορειακὰς ἐπιχειρήσεις. Τοῦτο βεβαίως οὐδόλως ἀποκλείει τὴν πιθανότητα καὶ δυνατότητα, ὅπως ἐν τῇ πράξει αὐταὶ αἱ ἴδιαι ἔχουν χρηματοδοτήσει τὰς μεθ' ὧν συνεργάζονται πρακτορειακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐκ τοῦ ἀφανοῦς νὰ κατευθύνουν τὰς ἐργασίας τῶν. Οὐσιῶδες εἶναι ὅτι προτιμοῦν ὅπως ἡ διεύθυνσις τῶν πρακτορείων εἶναι ἀνατεθειμένη εἰς ἐντοπίους.

Δὲν πρέπει, ἄλλως τε, νὰ παραβλέπεται τὸ γεγονός ὅτι καὶ ἐάν ἡ διατήρησις ὑποκαταστημάτων δὲν παρουσίαζε μειονεκτήματα ὡς τὰ προαναφερθέντα, θὰ εἶχεν ὅπωςδὴποτε περιορισμένην τὴν ἔκτασιν διότι ἀποτελεῖ πρακτικὴν λίαν δαπανηράν, ἐνῶ ἐξ ἀντιθέτου ἡ δαπάνη διὰ τῆς ὁποίας ἐπιβαρύνει ὁ πράκτωρ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν εἶναι μικρά, διότι οὗτος κατανέμει τὰ ἐξοδὰ του μεταξὺ πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τακτικῶν γραμμῶν ἀλλὰ καὶ ἄλλων κατηγοριῶν πλοίων, τὰς ὁποίας ταυτοχρόνως ἀντιπροσωπεύει.

Αἱ πρακτορειακαὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι ἐνίστε ὀγκῶδεις οἰκονομικοὶ ὄργανισμοί, μὲ ἐκτεταμένα συμφέροντα, πολυάριθμα ὑποκαταστήματα εἰς μικροτέρους λιμένας τῆς χώρας ἢ καὶ πόλεις τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀκόμη, καὶ ἐκπροσωποῦν δεκάδας μεγάλων ἀτμοπλοικῶν ἐταιριῶν μὲ ἑκατοντάδας πλοίων καὶ ἐτησίων ἀναχωρήσεων. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις, αἱ αὐταὶ ἐπιχειρήσεις ἐνεργοῦν καὶ ὡς πράκτορες ἀποστολῶν, ἀκόμη δὲ ἐκτελοῦν καὶ φορτοεκφορτωτικὰς ἐργασίας, διαθέτουσαι ἰδιοκτητήτους ἀποθηκευτικοὺς χώρους ὡς καὶ μηχανικὰς καὶ ἄλλας σχετικὰς ἐγκαταστάσεις. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτόν, συγκεντρώνουν ὑπὲρ ἑαυτῶν, τὸ σύνολον τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα ἐκπροσωποῦν οὐχὶ δὲ εἰς ὀλίγας περιπτώσεις ἐκπροσωποῦν ταυτοχρόνως καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ φορτωτοῦ ἢ καὶ τοῦ παραλήπτου τοῦ φορτίου.

Ἡ πρακτόρευσις, δυνατόν νὰ εἶναι καθ' ὕλην περιορισμένη καὶ νὰ ἀφορᾷ ἀπλῶς τὴν ἐκπροσώπησιν τοῦ πλοιοκτῆτου πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ πλοίου ἐνώπιον τῶν ἀρχῶν, δυνατόν ὅμως ἐπίσης, νὰ εἶναι γενικὴ, ὅποτε ὁ πράκτωρ ἐντὸς τῆς περιφέρειας διὰ τὴν ὁποίαν εἶναι ἐξουσιοδοτημένος, ὑποκαθιστᾷ εἰς εὐρείαν ἔκτασιν τὸν πλοιοκτήτην καὶ ἐνεργεῖ μετὰ πρωτοβουλίας διὰ λογαριασμόν του, ἐπὶ πλείστων θεμάτων ἀφορώντων τὸ πλοῖον. Φυσικόν εἶναι ὅτι ἡ ἔκτασις τῆς δικαιοδοσίας τοῦ γενικοῦ πράκτορος ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν βαθμὸν τῆς πρὸς αὐτὸν ἐμπιστοσύνης τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ ἀπὸ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐργασίας.

Ὁ ἀναλαμβάνων τὴν γενικὴν πρακτόρευσιν πλοίου εἰς τινα περιοχὴν, ἀσκεῖ ποῖαν τινὰ ἐπίβλεψιν ἐπὶ τῶν κατὰ τόπους μικροτέρων πρακτορείων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ συντονίζει τὰς ἐνεργείας αὐτῶν ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ ἐκπροσωπούμενου πλοιοκτῆτου. Ὅταν

οί λιμένες εις τούς οποίους έδρεύουν οί γενικοί πράκτορες, έχουν ευρείαν ένδοχώραν νά έξυπηρετήσουν, πολύ δέ περισσότερον όταν ή ένδοχώρα αύτη είναι διεθνής, ώς λ.χ. συμβαίνει μέ τήν ένδοχώραν τών λιμένων τής Βορειοδυτικής Εύρώπης - Ρότερνταμ, Άμβέρσης κλπ. - ήτις έξικνεΐται μέχρι τής Έλβετίας διά τοϋ Ρήνου ή μέ τήν ένδοχώραν τής Γενούης καί Τεργέστης, αί όποια κατά σημαντικόν ποσοστόν έξυπηρετοϋν τό έμπόριον τής κεντρικής Εύρώπης, ή δραστηριότης τών πρακτόρων επέκτείνεται καί εις τήν ένδοχώραν ταύτην, έκ τής Ικανότητος δέ τοϋ γενικοϋ πράκτορος νά συντονίση τήν έργασίαν τών πρακτόρων τής περιοχής του, νά δημιουργήση έπαφήν καί σύνδεσμον μετά τών έξαγωγέων βιομηχάνων καί έμπόρων τών διαφόρων θέσεων εις τάς όποιās αναζητεί νά εξασφαλίση τά φορτία του καί νά δημιουργήση σταθερόν ρεύμα φορτίων διά τά πλοία τά όποια έκπροσωπεΐ καί μάλιστα φορτίων έξ εκείνων τά όποια καταβάλλουν μεγάλους ναύλους, έξαρτάται ή έπιτυχής έκμετάλλευσις μιθς γραμμής καί ή έδραΐωσις καί ή περαιτέρω πύκνωσις τής συχνότητος τών δρομολογίων τής.

Τά καθήκοντα τοϋ πράκτορος δύνανται έν γενικαΐς γραμμαΐς νά διαγραφώσιν ώς κατωτέρω. Έξευρίσκει φορτία διά τό πλοΐον, συγκεντρώνει τά πρός φόρτωσιν προοριζόμενα, έπιβλέπει νά είναι έτοιμα πρός φόρτωσιν όμα: τῷ κατάπλω τοϋ πλοΐου πρός άποφυγήν οιασδήποτε καθυστερήσεως, συμβάλλεται μέ τάς φορτοεκφορτωτικές έπιχειρήσεις όταν ό ίδιος δέν επέκτεΐνη τήν δραστηριότητά του καί εις τόν κλάδον τών φορτοεκφορτωτικῶν έργασιῶν· έποπτεύει τήν προμήθειαν υλικῶν καί έφοδίων διά τό πλοΐον συμφώνως πρός τάς σχετικές αίτήσεις τοϋ πλοιάρχου καί μηχανικοϋ· μεριμνᾷ διά τήν έγκαιρον εξασφάλισιν θέσεως πρός πλεύρισιν τοϋ πλοΐου· καί τοϋτο ένέχει, ιδιαιτέραν σημασίαν εις τάς περιπτώσεις κατά τάς όποιās ό λιμήν παρουσιάζει έκτακτον κίνησιν· μεριμνᾷ διά τήν έκ μέρος τοϋ πλοιάρχου εκπλήρωσιν όλων τών ύγειονομικῶν, λιμενικῶν, τελωνειακῶν καί άλλων συναφῶν διατυπώσεων· καταβάλλει τά λιμενικά, πλοηγικά τέλη, τά ρυμουλκικά, τά φορτοεκφορτωτικά κλπ. έξοδα τοϋ πλοΐου. Όταν τό πλοΐον έχη φορτίον πρός εκφόρτωσιν, μεριμνᾷ διά τήν άνευ καθυστερήσεως εκφόρτωσιν αϋτοϋ καί έπιλαμβάνεται παντός ζητήματος άφορώντος τυχόν άπαιτήσεις καί άμφισβητήσεις έκ μέρος τών παραληπτῶν καί έχει, γενικῶς, νά βεβαιωθῆ ότι εκάστος έξ αϋτῶν παραλαμβάνει ασφαλῶς τό έμπόρευμά του.

Η άμοιβή τοϋ πράκτορος, δυνατόν νά είναι παγίως καθωρισμένη, άνεξαρτήτως αριθμοϋ καταπλεόντων πλοίων καί διακυμάνσεων εις προιφερομένης ύπηρεσίας, συνηθέστερον όμως καθορίζεται εις πο-

σοστόν ἐπὶ τῶν μικτῶν ναύλων τοὺς ὁποίους ἐξασφαλίζει διὰ τὰ πλοῖα του, τὸ ποσοστόν δὲ τοῦτο, δὲν εἶναι τὸ αὐτὸ διὰ πάντα τὰ εἶδη, τοῦ ὕψους του προσδιοριζομένου ἀναλόγως τῆς σπουδαιότητος τοῦ φορτίου, τοῦ εὐχεροῦς ἢ μὴ ἐξευρέσεως του κλπ.

Ἡ πληρεστέρα ὀργάνωσις πρὸς ἐξασφάλισιν φορτίων τακτικῆς τινος γραμμῆς, συμπλήρωμα ἔχει, τὴν διὰ παντός προσφόρου τρόπου διαφήμισιν, τῆς ὁποίας ὁ ρόλος εἶναι ἰδιαιτέρως σημαντικός προκειμένου περὶ φορτωτῶν τῆς ἐνδοχώρας, οἱ ὁποῖοι δὲν εἶναι εὐχερές νὰ ἔρχωνται ἀνά πάσαν στιγμὴν εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἢ τῶν πρακτορείων, πρὸς ἐνημέρωσίν των ἐπὶ τῶν δρομολογίων τῶν πλοίων.

7. Πρακτόρευσις ἐλευθέρου φορτηγοῦ.—Πρακτορεύσεως ἔχει ἀνάγκην καὶ τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν ξηροῦ ἢ ὑγραῦ φορτίου. Περιπλανώμενον ὅμως τοῦτο, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας του, εἰς πολλοὺς ἀνά τὸν κόσμον λιμένας δὲν παρέχει, κατὰ κανόνα, τὰς προϋποθέσεις τὰς ἐπιτρεπούσας τὴν ὀργάνωσιν μονίμων πρακτορείων τῆς ἐπιχειρήσεως, ὡς συμβαίνει εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ δρομολογημένου φορτηγοῦ πλοίου⁸⁹. Ἡ πρακτόρευσις, ἀνατίθεται, ὡς ἐκ τούτου, ἐκάστοτε εἰς τινὰ πράκτορα, ὅστις δὲν ὀρίζεται πάντοτε ὑπὸ τοῦ πλοιοκτητοῦ. Εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, ὁ πράκτωρ ὀρίζεται, συνήθως, παρ' αὐτοῦ, εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως ὅμως, τὸν πράκτορα, κατὰ κανόνα, ὀρίζει ὁ ναυλωτῆς, τοῦ δικαιώματος τούτου διαφυλασσομένου εἰς αὐτόν, ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ὁ οὕτω διοριζόμενος ὑπὸ τοῦ παραλήπτου πράκτωρ, δυνάμενος νὰ θεωρηθῆ ὡς πράκτωρ τοῦ φορτίου, εἶναι ταυτοχρόνως καὶ πράκτωρ τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἀμοιβὴ του βαρύνει τὸν πλοιοκτήτην⁹⁰ εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου ἐπὶ τῆ βάσει τοῦ ὁποίου διωρίσθη⁹¹.

Ὁ πράκτωρ, ἀλλὰ καὶ ὁ πλοίαρχος ἐπίσης, δὲν δικαιούνται νὰ

⁸⁹ Προκειμένου, ἐν τούτοις, περὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐλεγχουσῶν μεγάλου ἀριθμὸν ἐλευθέρων φορτηγῶν αἱ προϋποθέσεις μεταβάλλονται, τουλάχιστον ὡς πρὸς τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ κέντρα λ.χ. Ρότερνταμ, Λονδίνου Ν. Ὑόρκης κλπ., πρὸς τὰ ὁποῖα κατευθύνονται ἢ ἐκ τῶν ὁποίων προέρχονται τὰ ὁμοειδῆ φορτία. Ἡ ἐγκατάστασις μονίμων πρακτορείων, διευκολύνεται ἐπιπεραιτέρω ὑπὸ τὴν σύγχρονον πρακτικὴν τῆς ναυλώσεως τῶν πλοίων διὰ πολλὰ συνεχῆ ταξίδια μεταξὺ τῶν αὐτῶν λιμένων, ἀκόμη δὲ ἐκ τοῦ ὅτι τὰ πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος εἰς ἄρισμένους τομεῖς μεταφορῶν, συνήθως, χρησιμοποιοῦνται.

⁹⁰ Παρὰ τοῦτο, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, οἱ πλοιοκτῆται ὀρίζουν, ἐπιπροσθέτως, ἴδιον πράκτορα, ἐπιμελούμενον τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου.

⁹¹ Δὲν δικαιούται ὅμως οὗτος, ἀνεῖ εἰδικῆς ἐξουσιοδοτήσεως τοῦ πλοιοκτητοῦ, νὰ δεχθῆ διὰ λογαριασμόν τοῦ τελευταίου τούτου, συμβιβαστικὴν ἐπίλυσιν ἐπὶ οἰασθήποτε ἀμφισβητήσεως, ἥτις τυχόν ἤθελε προκύψῃ μεταξὺ πλοιοκτητοῦ καὶ ναυλωτοῦ.

τροποποιούν τους όρους ναυλοσυμφώνου συναφθέντος υπό του πλοιοκτητού, πλην αν ειδικώς έχουν προς τοῦτο ἐξουσιοδοτηθῆ. Ἐξ ἄλλου, ὁ πράκτωρ δυνατόν νά εἶναι ἐξουσιοδοτημένος νά υπογράψῃ ναυλοσύμφωνα διά λογαριασμόν τῶν πλοιοκτητῶν του χωρίς νά ἀποκαλύπτῃ τό ὄνομα αὐτῶν. Εἰς τήν περίπτωσιν ταύτην καθίσταται συνυπεύθυνος μετ' αὐτῶν διά τήν καλήν ἐκτέλεσιν τῶν ὄρων τοῦ συναφθέντος ναυλοσυμφώνου. Ἐάν ἀντιθέτως ὁ πράκτωρ ἔχῃ υπογράψῃ τό ναυλοσύμφωνον κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ πλοιοκτητοῦ, ὑπεύθυνος διά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ὄρων τοῦ ναυλοσυμφώνου θά εἶναι ὁ πλοιοκτήτης καί οὐχί ὁ πράκτωρ.

Τά καθήκοντα τοῦ πρακτορεύοντος τό ἐλεύθερον φορτηγόν πλοῖον εἶναι ἐξ ἴσου σημαντικά πρὸς τά του ἐκπροσωποῦντος τό πλοῖον γραμμῆς. Μεριμνᾷ διά τήν ἔγκαιρον διάθεσιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ναυλώτας ἢ διά τήν ἔγκαιρον ἐξασφάλισιν θέσεως πρὸς ἐκφόρτωσιν αὐτοῦ. Ἐπί χρονίας ναυλώσεως ἐπιβλέπει τήν παράδοσίν του εἰς αὐτοὺς ἢ τήν παραλαβήν τοῦ πλοίου ἐξ αὐτῶν. Ἐπί τῇ σχετικῇ ἐντολῇ τοῦ πλοιοκτητοῦ, μεριμνᾷ ἐπίσης διά τήν εἰσπραξίν τοῦ ναύλου ὡς ἐπίσης ὑποβοηθῶν πάντοτε τόν πλοίαρχον, μεριμνᾷ διά τήν ἐκπλήρωσιν τῶν ὀγειονομικῶν, λιμενικῶν, τελωνειακῶν καί ἄλλων συναφῶν διατυπώσεων καί καταβάλλει τὰ λιμενικά, πλοηγικά, ρυμουλκικά καί φορτοεκφορτωτικά δικαιώματα καί τέλη. Μεριμνᾷ ἐπίσης διά τήν ταχέαν διενέργειαν τυχόν ἀπαραιτήτων μεταβολῶν τοῦ πληρώματος ἢ καί διά τήν παλιννόστησιν τυχόν δικαιουμένων ταύτης ἀπολυθέντων ἀνδρῶν· μεριμνᾷ, ἐπί τῇ αἰτήσῃ τοῦ πλοιάρχου, διά τόν ἀνεφοδιασμόν τοῦ πλοίου εἰς ὕλικά καί ἐφόδια, γενικῶς δέ ἐν συνεννοήσῃ μετὰ τοῦ πλοιάρχου μεριμνᾷ διά τήν ἐπί παντός ἀναφυσμένου ζητήματος προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου.

8. Στοιχασία φορτίων - Οικονομική σημασία.—“Ἐκαστον φορτίον, μηδέ τῶν ὁμοειδῶν τοιοῦτων ἐξαιρουμένων, ἔχει διαφόρους ἀπό τὰ λοιπά ἰδιότητας, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων διάφορον ἀπαιτεῖ μεταχειρίσιν κατὰ τήν φόρτωσιν καί τήν εὐθέτησιν ἐπί τοῦ πλοίου, ἐπί σκοπῷ ἀσφαλοῦς διά τε τό πλοῖον καί τό φορτίον μεταφορᾶς, ἀλλά καί ἐπί σκοπῷ τῆς πληρεστέρας δυνατῆς ἀξιοποιήσεως τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ πλοίου.

Ἄλλ' ὅταν ἡ φόρτωσις ἐπί τοῦ πλοίου, ἐνός καί μόνον ὁμοειδοῦς φορτίου ἐμφανίξῃ ζητήματα ἀπαιτοῦντα προσοχήν καί λήψιν, ἐνίστε, συγκεκριμένων μέτρων” εὐνόητον καθίσταται ὅτι ἡ περίπτωσις τοῦ

** Καινοσημοὶ φορτώσεως θημητριακῶν, γαιουθράκων κλπ.

πλοίου γραμμής του παραλαμβάνοντος καθ' ἕκαστον ταξειδίον, ἑκατοντάδας, ἐνίοτε, μερίδων φορτίου, ποικίλας ἔχουσῶν τὴν συσκευασίαν ἀλλὰ καὶ τὰς ἰδιότητας αὐτῶν, εἶναι ἀσυγκρίτως δυσχερεστέρα. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ φόρτωσις καὶ στοιβασία ἐμφανίζουν τόσα ζητήματα ἀναγόμενα εἰς τὴν σφαῖραν τῆς ναυτικῆς τέχνης, ἅμεισά ὅμως ἔχοντα τὴν οἰκονομικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ὥστε ἐνεργοῦνται πάντοτε αὐταὶ βάσει συγκεκριμένου σχεδίου (Stowage plan), ἀποβλέποντος νὰ ἐπιτύχη :

α) Τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐπιβαινόντων, ἀπὸ παντός κινδύνου ἀπορρέοντος ἀπὸ τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὅποιον τὸ φορτίον εἶναι κατανεμημένον καὶ τοποθετημένον εἰς τὰ κῦτη αὐτοῦ.

β) Τὴν ἀποφυγὴν πάσης φθορᾶς ἢ ζημίας ἢ ἀλλοιώσεως τοῦ φορτίου καὶ τὴν καλὴν παράδοσιν αὐτοῦ.

γ) Τὴν πλήρη ἀξιοποίησιν τοῦ διατιθεμένου ὑπὸ τοῦ πλοίου χώρου, ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος τοῦ ταξειδίου.

δ) Τὴν μεγίστην δυνατὴν ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως εἰς τοὺς λιμένας, ἧτις εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ πλοίου ἐκμετάλλευσιν.

Ἡ πραγματοποίησις τῶν ἀνωτέρω ἐπιδιώξεων ἐξαρτᾶται ἀπὸ πλείστας ὁσας προϋποθέσεις. Κανόνες δὲν ὑπάρχουν, οὐδὲ δύνανται νὰ θεθῶσιν. Γενικαί τινες ἀρχαί, εἶναι ἐν τούτοις, γενικῶς παραδεκταί. Προκειμένου περὶ πλοίων γραμμῶν ποικίλαι φορτίων διαφόρου βάρους καὶ κυβισμού, φορτώνονται εἰς τὰ διάφορα κῦτη τοῦ πλοίου ἐνίοτε δὲ καὶ εἰς τὸ αὐτὸ κῦτος. Πρέπει συνεπῶς νὰ κατανεμῶνται κατὰ τρόπον ὥστε ἡ εὐστάθεια καὶ διαγωγή τοῦ πλοίου νὰ μὴν ἐπηρεάζωνται δυσμενῶς. Τοῦτο κατ' ἀρχὴν ἐξασφαλίζεται διὰ τῆς τοποθετήσεως τῶν βαρέων φορτίων εἰς τὸν πυθμένα καὶ τῶν ἐλαφρῶν ὑπεράνω αὐτῶν. Ἐὰν ἐν τούτοις λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν, τὴν μεγάλην ποικιλίαν τῶν εἰδῶν τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὸ φορτίον τοῦ συγχρόνου πλοίου γραμμῶν, τὸ πολυάριθμον τῶν λιμένων προσεγγίσεως τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐντεῦθεν ἀπορρέουσαν ἀνάγκην δυνατότητος ἐκφορτώσεως εἰς τοὺς ἐνδιαμέσους λιμένας καὶ ταυτοχρόνου φορτώσεως δι' οἰονδήποτε μεταγενέστερον λιμένα, ἀκόμη καὶ λιμένα ἐπιστροφῆς ἀνευ σοβαρῶν μετακινήσεων τοῦ φορτίου καὶ χωρὶς νὰ ἐπηρεάζεται ἡ ἰκανότης τοῦ πλοίου πρὸς ταχεῖαν φορτοεκφόρτωσιν εἰς οἰονδήποτε ἄλλον λιμένα ἢ ἡ εὐστάθεια αὐτοῦ, εὐκόλως ἀγεται εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἡ ἀνωτέρω τεθεῖσα ἀρχή, μολοντί κατὰ βάσιν σπουδαίας σημασίας, δὲν ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴν ἐπιδίωξιν τοῦ ἐνεργοῦντος τὴν στοιβασίαν, οὐδὲ εἶναι πάντοτε ἐφαρμόσιμος. Ἐξ ἄλλου, εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον διὰ τὸ πλοῖον, νὰ ἐξασφαλίῃ τὸ ἰδεώδες φορτίον πού χρειά-

ζεται διά νά ἔχη ἰσῶδεις ἐπίσης συνθήκας εὐσταθείας. Ἐπί πλέον, δέν γίνεται πάντοτε ἑναρξίς φορτώσεως μέ ὀλόκληρον τὸ φορτίον ἀνά χεῖρας. Πολλάκις εἶναι ἀγνωστον τί μέλλει ἀκόμη νά παραληφθῆ πρός φόρτωσιν καί διά ποίου φορτίου θά συμπληρωθῆ αὐτὴ εἰς τοὺς ἐπομένους λιμένας προσεγγίσεως. Ἐξ ἄλλου ὑπάρχουν πάντοτε μεταβολαὶ τῆς τελευταίας στιγμῆς, εἴτε λόγῳ ἀκυρώσεως φορτώσεως τινος εἴτε καί λόγῳ προσθήκης τινός. Ἐπιπροσθέτως, ὑπάρχουν φορτία τῶν ὁποίων ὁ λιμὴν προορισμοῦ δέν ἔχει καθορισθῆ ὀριστικῶς, ἀλλὰ δύνανται νά φορτώνωνται ὡς *Optional Cargo*, ὅτε ὁ φορτωτὴς διατηρεῖ τὸ δικαίωμα τῆς ἐκφορτώσεως εἰς ἕνα ἐκ πλειόνων προκαθορισμένων ἐν τῇ φορτωτικῇ λιμένων, ὑποχρεούμενος νά γνωστοποιήσῃ τὴν τελικὴν του ἀπόφασιν 24 ἢ 48 μόνον ὥρας πρό τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐπιλεγέντα λιμένα, δέν ἀπομένει δὲ ἀμφιβολία ὅτι ἡ ὑπαρξίς τοιοῦτου φορτίου καθιστᾷ ἔτι μᾶλλον πολὺπλοκον τὴν στοιβασίαν, ἀφοῦ τοῦτο πρέπει νά εὐρίσκεται πάντοτε εἰς θέσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἅμα τῇ εἰδοποιήσῃ ἐκφόρτωσιν **. Δέον ἀκόμη νά προστεθῆ ὅτι αἱ ἰδιότητες φορτίων τινῶν, καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τὴν εἰς ἰδιαιτέρους χώρους τοποθέτησιν αὐτῶν, ἀκόμη δὲ ὅτι τὸ σχῆμα καί ὁ τρόπος συσκευασίας ἄλλων φορτίων παρεμποδίζουν τὴν καλὴν χρησιμοποίησιν τῶν διὰ παραλαβὴν φορτίου διατιθεμένων χώρων. Διὰ πάντας τοὺς λόγους τούτους, τὸ ἔργον τῆς ἐξασφαλίσεως τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου καί τῆς καλῆς διαγωγῆς του, δέν στηρίζεται μόνον ἐπὶ τοῦ τρόπου κατανομῆς τοῦ φορτίου, ἀλλὰ καί ἐπὶ καταλλήλου χρησιμοποίησεως τῶν διὰ παραλαβὴν ἔρματος καί ὑγρῶν καυσίμων προοριζομένων χώρων τοῦ πλοίου.

Ἡ ἐπιδίωξις τῆς μεγίστης δυνατῆς ταχύτητος φορτοεκφορτώσεως ἱκανοποιεῖται διὰ τῆς κατανομῆς τοῦ διὰ τινὰ λιμένα προοριζομένου φορτίου κατ' ἰσομοίριαν – ὅσον βεβαίως αἱ περιστάσεις ἐπιτρέπουσιν – εἰς ὅλα τὰ κύτῃ τοῦ πλοίου, ὥστε νά καθίσταται δυνατὴ ἡ ταυτόχρονος χρησιμοποίησις πολλῶν μηχανικῶν μέσων τόσον κατὰ τὴν φόρτωσιν ὅσον καί κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καί συνεπῶς ἡ ταχεῖα περάτωσις τῆς ὅλης ἐργασίας. Καλῆ, κατὰ ταῦτα, διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου στοιβασία, εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία ἐξασφαλίζει ἐργασίαν εἰς ὅλα τὰ κύτῃ τοῦ πλοίου ἐκ παραλλήλου καί μειώνει οὕτω τὸν χρόνον διαρκείας τοῦ ταξειδίου.

Διὰ τὸν πλοιοκτῆτην σπουδαίαν σημασίαν ἔχει ἡ φύσις τοῦ φορτίου ἀφ' ἑνός καί ἡ οἰκονομικὴ ἀξιοποίησις τοῦ διὰ παραλαβὴν φορ-

** Εὐνόητον εἶναι ὅτι τὸ *Optional cargo*, βαρύνεται μέ ἐπίπλουου.

τίου διατιθεμένου χώρου ἀφ' ἑτέρου. Θὰ ἦτο ὀλιγώτερον εὐνοϊκὸν δι' αὐτὸν νὰ διαθέσῃ πολὺν χῶρον διὰ παραλαβὴν φορτίων καταβαλλόντων χαμηλὸν ναῦλον, εἴτε ἀκόμη φορτίων καταβαλλόντων μὲν ὕψηλόν ναῦλον **, ἐπιβαρυνομένων ὁμῶς, λόγω τῆς εἰδικῆς συσκευασίας των ἢ τοῦ ὄγκου καὶ βάρους των, δι' ἠϋξημένων ἐξόδων φορτοεκφορτώσεως ἢ προκαλούντων καθυστέρησιν καὶ συνεπῶς ἀπώλειαν εἰς ἐκμεταλλεύσιμον χρόνον τοῦ πλοίου. Εἰς πᾶσαν, ἐξ ἄλλου, περίπτωσιν, κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ φορτίον δὲν ἀποτελεῖται ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ βαρῆα ἐμπορεύματα — καὶ αὕτη εἶναι ἡ συνήθης περίπτωσις τοῦ πλοίου γραμμῆς — ὁ ὄγκος τοῦ φορτίου τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον θὰ παραλάβῃ καὶ συνεπῶς ὁ ναῦλος τὸν ὁποῖον θὰ ἀποκομίσῃ, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν καλὴν χρησιμοποίησιν τῶν χωρῶν τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς μικροτέρας δυνατῆς ἀπώλειας **.

Ἐκτός τοῦ φορτίου καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ ἐσωτερικὸν σχῆμα τῶν κυτῶν καὶ αἱ διαστάσεις αὐτῶν, οὐσιαστικῶς ἐπιδρῶν ἐπὶ τοῦ χώρου ὁ ὁποῖος ἀπόλλυται. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων γραμμῶν κυρίως, ἡ ἐσωτερικὴ διαρρύθμισις καὶ σχῆμα τοῦ πλοίου, προσδιορίζεται ἀπὸ τὰς βασικὰς ἀπαιτήσεις τῶν κυρίων φορτίων τῆς ὁρομολογιακῆς γραμμῆς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον προορίζεται νὰ ἐξηγηρητήσῃ.

Ἡ ἐξασφάλισις καλύψεως ὄλων τῶν προαναφερθεῖσων ἐπιδιώξεων, οὔτε εὐχερῆς, ὡς εἶδομεν, εἶναι, οὔτε δευτερευούσης σημασίας διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου τυγχάνει. Ἡ καλὴ φόρτωσις καὶ στοιβασία τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου καὶ ἰδιαίτερος τοῦ πλοίου γραμμῆς, ἀποτελεῖ πολὺπλοκον ἐργασίαν, ἡ ὁποία ἀπαιτεῖ ὀργάνωσιν καὶ ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν πλείστων ζωτικῆς σημασίας θεμάτων. Ἐργασία μεγάλη ἀλλὰ καὶ προσεκτικὴ, καταβαλλομένη δὲ παρὰ προσώπων ἐξαιρετικῶς εἰδικὰ διαθετόντων πείραν καὶ γνώσεις, ἀποκτηθείσας

** Ἐνίοτε φορτία μεγάλης ἀξίας (εἶδη πολυτελείας, οἰκονοματώδη ποτὰ κλπ), ἀπαιτοῦντα εἰδικὴν μέριμναν διὰ τὴν ἀσφαλῆ μεταφορὰν των, ἐναποτίθενται εἰς εἰδικὰ μεγάλα κιβώτια, σιδηρᾶ, ἰσχυρᾶς κατασκευῆς, ἐκωδισμένα διὰ κλειθρῶν ἀσφαλείας καὶ φορτῶνται ἐπὶ τῶν πλοίων οὕτω συσκευασμένα. Τὰ φορτία ταῦτα εἶναι γνωστὰ ὡς εἰδικὰ φορτία (Special Cargoes), ὡς εἶναι δὲ ἐπόμενον, καταβάλλουν ἰσὺν ὕψηλόν ναῦλον. Ἐν τῇ πράξει ὅλαι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν διαθέτουν κιβώτια διὰ τὴν φύλαξιν τῶν εἰδικῶν φορτίων.

** Βεβαίως ἡ ἀπώλεια χώρου, δὲν ἐξαρτᾶται μόνον ἀπὸ τὴν καλὴν στοιβασίαν. Τὸ εἶδος τοῦ φορτίου καὶ ἡ συσκευασία αὐτοῦ ἐπιδρῶν ἐπίσης σοβαρῶς. Φορτίον εἰς σάκκους μικρὰν μόνον ἀπώλειαν χώρου προκαλεῖ. Ἀντιθέτως φορτία συσκευασμένα εἰς ποικίλων ὄγκου καὶ σχήματος κιβώτια λ.χ. μηχανήματα, συνεπάγονται μεγάλην ἀπώλειαν χώρου.

διὰ μακρᾶς καὶ συνεχοῦς ἀπασχολήσεως, εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν κατάστροφωσιν ἑνὸς ἐπιτυχοῦς σχεδίου στοιβασίας, ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς, ἑνὸς γενικοῦ φορτίου ποικίλην ἔχοντος τὴν σύνθεσιν. Ὁ ὄγκος, ἡ φύσις, τὸ εἶδος τῶν διαφόρων ἐπὶ μέρους φορτίων, ἡ ἀναμενομένη σειρὰ ἀφίξεως αὐτῶν πρὸς φόρτωσιν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν σειρὰν τὴν ὁποίαν ἔχει ὁ λιμὴν προορισμοῦ ἐκάστης τῶν μερίδων φορτίου εἰς τὸ ὁρολόγιον τοῦ πλοίου καὶ ἄρκετοὶ ἄλλοι παρομοίας σημασίας εἰδικοί συντελεσταὶ ἐκάστοτε ἀνακύπτοντες, συνθέτουν ἐν τῷ συνόλῳ τὴν πρόβλημα, ἡ ἐπιτυχῆς ἐπίλυσις τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἰκανότητα καὶ τὴν ἐπιτηδειότητα τοῦ ἀναλαμβάνοντος τὴν κατάρτισιν τοῦ σχεδίου στοιβασίας.

Τὸ σχέδιον στοιβασίας καταρτίζεται ἐπὶ γενικῆς μᾶλλον καὶ οὐχὶ ἀπολύτως λεπτομεροῦς κλίμακος, κατὰ τρόπον, πάντως, δεικνύοντα, μὲ τὴν μεγίστην δυνατὴν προσέγγισιν, τὸ εἶδος, τὴν ποιότητα, τὸ βάρος, τὸν ὄγκον καὶ τὸν προορισμὸν τῶν καθ' ἕκαστα μερίδων φορτίου εἰς ἕκαστον κύτος ἢ ὑπόφραγμα τοῦ πλοίου.

Ἀντίγραφον τοῦ σχεδίου στοιβασίας, ἀποστελλόμενον ἐγκαίρως εἰς τὰ πρακτορεῖα τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τοὺς ἐνδιαμέσους λιμένας προσεγγίσεως, διευκολύνει τοὺς πράκτορας εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν καὶ τοὺς ὑποβοηθεῖ εἰς τὴν πρό τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου ἐκτέλεσιν τῆς ἀπαραίτητου προεργασίας ὥστε νὰ ἀποφεύγῳνται ἐπιζήμια καθυστερήσεις εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων.

Μολονότι ὁ πλοίαρχος παραμένει πάντοτε ὑπεύθυνος διὰ τὴν καλὴν φόρτωσιν τοῦ πλοίου του, ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου ἐκτελεῖται, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, παρ' εἰδικευμένων προσώπων, τῶν στοιβαστῶν (Stevedores). Εἰς τοὺς μεγάλους, διεθνεῖς λιμένας, τὴν στοιβασίαν ἀναλαμβάνουν ὁμοῦ μετὰ τῆς φορτώσεως, αἱ φορτοεκφορτωτικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ πλείσται τῶν ὁποίων ἔχουν τὴν μορφήν καὶ ὀργάνωσιν τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως καὶ δραστηριότητα ἀναπτυσσομένην εἰς πλείστους παραλλήλως τομεῖς, ἐνῶ αἱ μεγάλαι, τέλος, ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, διαθέτουν κατὰ τὸ πλείστον, τὴν ἰδίαν αὐτῶν ὑπηρεσίαν στοιβασίας τῶν πλοίων, τοῦλάχιστον εἰς τοὺς λιμένας ἀφητηρίας καὶ τελικοῦ προορισμοῦ ὡς καὶ τοὺς συγκεντρώνοντας μεγάλην ἐμπορευματικὴν κίνησιν ἐνδιαμέσους λιμένας προσεγγίσεων τῶν πλοίων τῶν.