

ΕΛΕΥΘ. Α. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

140 *Handwritten*
- 1957

ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

387.327

Γ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ.	73909
CCMP.	
ΤΑΣΗ.	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	



00173909

Γνώμαι διατυπούμεναι ἐν τῷ παρόντι ἐπὶ ζητημάτων πολιτικῆς ἔναντι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἶναι ἀτομικαὶ τοιαῦται τοῦ γράψαντος, μὴ συνδεόμεναι ἀπαραιτήτως πρὸς τὰς κατευθύνσεις πολιτικῆς τοῦ Ὑπουργ. Ἐμπ. Ναυτιλίας

ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Ἄντιναύαρχου Λιμενικοῦ ἑ. ἄ. κ. Β. Σκαρπέτη : Πρόλογος	Σελ. 9-10
Βιβλιογραφία	> 11-13
Εἰσαγωγικὸν σημείωμα	> 15

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

✓ Σπουδαιότης διὰ τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου ἡ ἄνάλυσις τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν καὶ τοῦ ὄγκου αὐτῶν κατὰ γεωγραφικὰς περιοχὰς καὶ κατ' ἀντικείμενον - Μεγάλαι θαλάσσιαι ὁδοὶ μεταφορῶν.

Σελ. 17-23

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

✓ Σύγχρονος ἐξέλιξις τοῦ πλοίου - Παλινδρομικὴ ἀτμομηχανή - Ἀτμοστρόβιλος - Μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως - Γαϊάνθραξ - Πετρέλαιον ἡ Πλεονεκτήματα πετρελαίου - Ἀεριοστρόβιλος - Οἰκονομικὴ σημασία τῶν τεχνικῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ πρῶσιν τῶν πλοίων - Εὐθνή ταχύτης ἡ Πλεονεκτήματα μεγάλου πλοίου ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως.

Σελ. 29-39

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οἰκονομικὰ αἷτια προκαλέσαντα διαχωρισμὸν τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας - Κατηγορίαι πλοίων - Ἐπιβατηγά - Φορτηγά - Δεξαμενόπλοια - Ψυγεῖα - Φαλινοθηρικὰ - Πλοῖα βοηθητικῆς ναυτιλίας - Ποταμόπλοια.

Σελ. 40-54

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ὌΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γενικά - Ἰδιομορφία τῶν διαφόρων τομέων μεταφορῶν - Ὑπερωκεάνειοι μεταφοραὶ ἐπιβατῶν - Φορτηγά πλοῖα γραμμῶν - Χαρακτηριστικὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν - De-

ferred rebates. 'Επέκτασις δραστηριότητος πλοίου γραμμῶν - Berth cargoes - 'Ελευθέρα φορτηγὰ πλοία καὶ συνθήκαι ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν - 'Ασιάθεια ἀπασχολήσεως - Περιοδικότης τῶν μεταφορῶν - Δεξαμενόπλοια - 'Ιδιομορφία τῶν μεταφορῶν περειαλοισιδῶν - Μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξις δεξαμενοπλοίων καὶ λόγοι προκαλέσαντες αὐτήν.

Σελ. 55 - 76

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

'Εννοια καὶ κατηγορίαι ἐπιχειρήσεως - 'Επιχειρήσεις παραγωγῆς, ἐμπορικαί, μεταφορᾶς - 'Επιχειρήσεις ἀτομικῆ - 'Εταιρικῆ - Συμπλοιοκτησία - Δημοσία ἐπιχειρήσεις καὶ μειονεκτήματα αὐτῆς - Σύγχρονος μορφή καὶ χαρακτηριστικὰ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως - 'Ελευθέρων φορτηγῶν - Πλοίων γραμμῶν - Τάσις πρὸς δημιουργίαν μεγάλων οἰκονομικῶν μονάδων - Πλεονεκτήματα τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως - 'Επιχειρηματικὴ συγκέντρωσις (Combination).

Σελ. 77 - 92

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΝΑΥΛΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γενικαὶ συνθήκαι ἐπηρεάζουσαι τὰς τιμὰς τῶν ναύλων - Σχέσις ὄγκου μεταφορῶν πρὸς ὄγκον χωρητικότητος - Ἐφαρμογὴ νόμου προσφορᾶς καὶ ζητήσεως - Αυτόματος λειτουργία καὶ ἰσορροπίσις παγκοσμίως ἀγορᾶς ναύλων - Ἐπίδρασις τῆς ἀποστάσεως ἐπὶ τῆς τιμῆς τῶν ναύλων - Ναῦλοι ἐλευθέρων φορτηγῶν - Γενικοὶ καὶ εἰδικοὶ παράγοντες ἐπηρεάζοντες τὴν διαμόρφωσιν αὐτῶν - Ναῦλοι μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων - Ναῦλοι πλοίων τακτικῶν γραμμῶν - Conferences - Προέλευσις καὶ σκοπὸς αὐτῶν - 'Επιχειρήματα ὑπὲρ τῶν Conferences - Μειονεκτηματὰ των - Ἐπίδρασις ἐλευθέρων φορτηγῶν ἐπὶ τῶν ναύλων τῶν μεταφορῶν Liners - Σχέσις ναύλων τακτικῶν γραμμῶν πρὸς μισθώματα χρονίων ναυλώσεων.

Σελ. 93 - 105

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΒΔΟΜΟΝ

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οἰκονομικοὶ καὶ λοιποὶ συντελεσταὶ - Μορφολογία ἐδάφους - Φυσικὸς πλοῦτος - Ὑπερπληθυσμὸς - Σημασία ἐθνικῶν μεταφορῶν - Πτωχαὶ χώραι οἱ μεγαλύτεροι πλοιοκτῆται - Εὐνοϊκοὶ ὄροι ἐκμεταλλεύσεως - Ἰσότης σημαιῶν - Ὁ οἰκονομικὸς ἐθνικισμὸς εἰς τὴν ναυτιλίαν - Αἷτια προκαλέσαντα ἐφαρμογὴν του.

Σελ. 106 - 116

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΟΓΔΩΘΟΝ

ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

'Ατομον καὶ κοινωνία - Κοινωνικὴ ἀποστολὴ τοῦ συγχρόνου Κράτους - Οἰκονομικὴ ἐλευθερία καὶ σημασία αὐτῆς - Ἀμοιβαῖαι ὑποχρεώσεις καὶ δικαιώματα Κράτους καὶ ἀτόμου - Παρέμβασις τοῦ Κράτους εἰς τὴν ναυτιλίαν - Αἰτιολογικὴ βᾶσις παρεμβάσεως καὶ ἔκτασις αὐτῆς - Ἀνάγκη ἀναπτύξεως πνεύματος εὐμενοῦς διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ ὀργανικῆς συνδέσεως αὐτῆς μὲ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας - Σημασία τῆς ναυτιλίας

τιλίας (έμπορική, οικονομική, πολιτική, πολεμική, έθνική) - Σημασία τής ναυτιλίας διά
τὴν Ἑλλάδα - Διάκρισις σημαίων - Ἐπίδρασις αὐτῆς ἐπὶ τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου καὶ
τῆς ναυτιλίας τῶν μικρῶν χωρῶν - Τρόποι προστασίας τῆς ναυτιλίας - Προστασία δι-
ἀποκλεισμοῦ ξένων σημαίων - Διὰ προτιμήσεως εἰς φορτώσεις - Δι' ἀμέσου οικονομι-
κῆς ἀρωγῆς - Κατηγορίαι ἐπιχορηγήσεων - Προστασία δι' ἐμμέσου οικονομικῆς ἀρωγῆς.

Σελ. 117 - 144

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΑΤΟΝ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ἔννοια καὶ καταμερισμὸς τῆς ἐργασίας - Ἰδιομορφία τῆς ναυτικῆς ἐργασίας - Συμβολή
εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως - Ἐπίδρασις τῶν δαπανῶν καὶ τῆς
ἀποδόσεως τοῦ πληρώματος ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τῆς ἐπιχειρήσεως - Συν-
δικαλισμὸς, ἡ σημασία καὶ αἱ εὐθῦναι του - Συλλογικαὶ συμβάσεις - Ἀνάγκη συνερ-
γασίας κεφαλαίου καὶ ἐργασίας - Διεθνῆς ρύθμισις ζητημάτων ναυτικῆς ἐργασίας καὶ
οικονομικῆς σημασίας αὐτῆς διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν.

Σελ. 145 - 154

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

Εἰσαγωγικά τινα περὶ κρίσεων - Χαρακτηριστικά αὐτῶν - Οικονομικοὶ κύκλοι καὶ κυ-
κλικότης τῶν κρίσεων - Αἱ κρίσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν - Ἐσωτερικά αἷτια αὐτῶν - Ἀν-
τιμετώπισις ναυτιλιακῶν κρίσεων - Προσπάθειαι ὀρθολογιστικῆς ὀργανώσεως τῶν με-
ταφορῶν ἐλευθέρων φορηγῶν.

Σελ. 155 - 168

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΔΕΚΑΤΟΝ

ΛΙΜΕΝΕΣ

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Συνθῆκαι ἀναπτύξεως καὶ ὀργανώσεως λιμένων - Σημασία τῆς ἐνδοχώρας καὶ ἐπί-
δρασις αὐτῆς ἐπὶ τῆς ὀργανώσεως τοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του - Διοικητικὴ
ὀργάνωσις τῶν λιμένων - Σύγκρισις διαφόρων συστημάτων - Στοιχεῖα ἐπιρεάζοντα
τὴν συναγωνιστικὴν ἰκανότητα λιμένος τινός - Περιοδικὴ ἀπασχόλησις λιμενεργατῶν -
Σημασία ταχείας φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων - Αἷτια καθυστερήσεων - Συνέπειαι -
Μέσα θεραπείας καταστάσεως.

Σελ. 169 - 184

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΩΔΕΚΑΤΟΝ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Γενικά χαρακτηριστικά τῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως - Σύνδεσμος τῆς ναυπηγικῆς βιο-
μηχανίας πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν - Προστασία ὑπὸ τοῦ Κράτους - Ὀργάνωσις
τῆς παραγωγῆς - Τυποποιήσις - Μεθοδικοποιήσις - Ἠλεκτροσυγκόλλησις - Prefabri-
cation - Σύνθεσις παραγωγῆς - Τιμαὶ πλοίων, ναυπηγουμένων, ἐτοιμῶν καὶ παράγον-
τες ἐπιδρῶντες ἐπ' αὐτῶν.

Σελ. 185 - 198

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ ΕΠΙΤΥΧΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ

*Επίδρασις ιδιομορφίας θαλασσίας μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς διαχειρήσεως τοῦ πλοίου - *Υπολογισμὸς κόστους ἐκμεταλλεύσεως - Δαπάνη προσηκίσεως - *Ἀσφάλις τοῦ πλοίου καὶ φορτίου - Καύσιμα - Δαπάναι πληρώματος καὶ ἀπόδοσις ἐργασίας αὐτοῦ - *Ἐξοδα χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων - *Υπολογισμὸς ἀποσβέσεως - Πώλησις παρηλίκων πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν.

Σελ. 199 - 208

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

† Νηογώμονες - Σκοπὸς καὶ σπουδαιότης αὐτῶν - Lloyd's Register of Shipping and British Corporation - Κύριαι κλάσεις αὐτοῦ - Γραμμὴ φορτώσεως - *Ἡ ναυτικὴ ἀσφάλις - Χαρακτηριστικὰ αὐτῆς - Corporation of Lloyd's - Ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλίσεως - Καλυπτόμενοι κίνδυνοι - *Ἀσφαλιστήριον συμβόλιον - Warranties - *Ὅροι τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν Λονδίνου - Τρόποι ἀσφαλίσεως πλοίου - Οἰκονομικὸς σκοπὸς τῆς ἀσφαλίσεως - *Ἀσφαλιστικοὶ συνεταιρισμοὶ - *Ὁργάνωσις καὶ σκοπὸς αὐτῶν.

Σελ. 209 - 231

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΕΥΡΕΣΙΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τρόποι ναυλώσεως πλοίου καὶ χαρακτηριστικὰ ἐκάστου ἐξ αὐτῶν - Ναύλωσις κατὰ ταξείδιον - Διὰ συνεχὴ ταξείδιον - Χρονία ναύλωσις - Bare - Boat - Τύποι ναυλοσυμφώνων - Ναῦλος - Φορτωτικὴ καὶ οἰκονομικὴ σημασία αὐτῆς - Φορτωτικὴ συνεχείας - *Ὁργάνωσις πρὸς ἐξεύρεσιν φορτίων - Περιοδεύοντες ὑπάλληλοι - Πράκτορες καὶ ἐπιλογή αὐτῶν - Σπουδαιότης ὑπηρεσιῶν πράκτορος - Στοιβασία φορτίων καὶ οἰκονομικὴ σημασία αὐτῆς.

Σελ. 232 - 261

Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Τὸ παρὸν ἔργον τὸ ὁποῖον ἐφιλοπόνησεν ὁ Πλωτάρχης Λιμενικὸς κ. Ἐλευθ. Γεωργαντόπουλος δύναται ἄριστα νὰ ὀνομασθῇ «Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία». Διότι ἐξετάζει ἀπὸ τῆς ἱστορικῆς καὶ ἐπιστημονικῆς τῶν πλευρᾶς ὅλα τὰ θέματα πού ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν Ναυτιλίαν ὡς παράγοντα τῆς οἰκονομίας χώρας τινὸς καὶ ἐπὶ πλέον τῆς Ἑλληνικῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Εἶναι προῖόν ἐργασίας μεγάλης καὶ κοπιώδους, γενομένης δὲ μὲ τόσην ἐπιμέλειαν, ἀριότητα καὶ πληρότητα, ὥστε δύναμαι ἀδιστακτῶς νὰ χαρακτηρίσω τὴν συγγραφὴν αὐτὴν ὡς τὴν ἀρίστην, ἂν μὴ καὶ μοναδικὴν ἐν Ἑλλάδι πραγματείαν πού παρέχει εἰς τὸν ἀναγνώστην ὀλοκληρωμένην τὴν μελέτην τοῦ κλάδου τῆς Πολιτικῆς Οἰκονομίας τοῦ περιλαμβάνοντος τὰς θαλασσίας μεταφορὰς καὶ τὴν ἐξυπηρετοῦσαν αὐτὰς Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Θεωρῶ διὰ τοῦτο ἄξιον ἐπαίνου καὶ τιμῆς τὸν συγγραφέα ὅστις, παρ' ὄλην τὴν ἐργώδη ἀπασχόλησιν αὐτοῦ εἰς τὴν δημοσίαν παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. ὑπηρεσίον, εὔρε τὸν καιρὸν νὰ καταγίνη εἰς τὴν συγγραφὴν τοῦ παρόντος ἔργου, διὰ νὰ ἀξιοποιήσῃ καὶ καταστήσῃ καὶ ἄλλους κοινωνοὺς τῶν μελετῶν τὰς ὁποίας ἔκαμε καὶ τῶν γνώσεων τὰς ὁποίας ἀπέκτησε καὶ κατὰ τὴν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἐκπαιδευτικῇ ἀποστολῇ του καὶ κατὰ τὴν ἀσκήσιν τῶν καθηκόντων του εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ βιβλιογραφία ἢ παρατιθεμένη εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ βιβλίου καὶ τὴν ὁποίαν ἐμελέτησε καὶ συνεβουλεύθη ὁ συγγραφεὺς, εἶναι πλουσιωτάτη, περιλαμβάνει δὲ κυρίως τὰ περὶ θαλασσίων μεταφορῶν καὶ Ναυτιλίας Ἑλληνικά, Ἀμερικανικά καὶ Ὁλλανδικὰ συγγράμματα καὶ τὰ τελευταίως ἔτι δημοσιευθέντα, καθὼς ἐπίσης ὁ συγγραφεὺς εἶναι ἐνήμερος καὶ ὅλων τῶν δημοσιευμάτων, βιβλίων καὶ μονογραφῶν πού ἔχει νὰ παρουσιάσῃ ἢ Ἑλληνικὴ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα περὶ τὰ ζητήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ἐκ τῆς ἐργασίας του αὐτῆς ἀποδεικνύεται ὁ κ. Γεωργαντόπουλος ὅτι κατέχει κατὰ βάθος τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ ὅλα τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα τὴν περιβάλλουν καὶ τὰ ὁποῖα ἐξαιροῦν τὸν ἰδιότυπον καὶ πολύπλοκον αὐτῆς χαρακτῆρα μέσα εἰς τὰ ἐθνικὰ καὶ τὰ διεθνῆ πλαίσια. Ἀκριβῶς δὲ ἔνεκα τοῦ λόγου τούτου ὀλίγοι εἶναι ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι εἰδικῶς ἐνέκυψαν εἰς

ἐκτεταμένως μελέτας καὶ κατενόησαν τὴν σύνθεσιν καὶ τὰς λύσεις ἑνὸς ἐκάστου καὶ ὄλων μαζὶ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων.

Ὁ συγγραφεὺς διαπραγματεύεται ἐπιτυχῶς καὶ κατὰ τρόπον ἐπαγωγόν, ὄχι μόνον τὰ καθαρῶς οἰκονομικὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ἀλλὰ καὶ τὰ τεχνικὰ ἢ μᾶλλον τὰ οἰκονομοτεχνικὰ τοιαῦτα, τὰ ἔχοντα δηλαδὴ σχέσιν μὲ τὴν τεχνικὴν ἐξέλιξιν τῶν σκαφῶν καὶ τῶν μηχανημάτων προώσεως αὐτῶν καὶ τὰ ὅποια ὅμως συνέβαλον καὶ συμβάλλουν εἰς τὴν αὔξησιν τῆς οἰκονομικῆς αὐτῶν ἀποδόσεως, ἀπὸ τοῦ ξυλίνου ἱστιοφόρου πλοίου μέχρι τοῦ σημερινοῦ σιδηροῦ ἢ χαλυβδίνου μεγαθηρίου πλοίου ποὺ ἀποτελεῖ τὴν πλεόν καταπληκτικὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἀνθρωπίνου πνεύματος εἰς τὰ μέσα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἐπογραμμίζω ἰδιαιτέρως τὴν ἀνάλυσιν τοῦ κεφαλαίου «Κράτος καὶ Ναυτιλία» καὶ θαυμάζω τὴν ἀπόλυτον πληρότητα μὲ τὴν ὁποίαν πραγματεύεται τὸ σπουδαῖον τοῦτο κεφάλαιον ὁ συγγραφεὺς, καθὼς καὶ τὰς ὀρθὰς καὶ ὑγιεῖς ἀπόψεις τὰς ὁποίας ὑποστηρίζει ὅσον ἀφορᾷ τὸν ρόλον τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς Ναυτιλίας του. Ἐποστηρίζει πολὺ εὐλόγως τὴν ὀρθόδοξον θεωρίαν ὅτι «δὲν εἶναι ἔργον τύχης ὅτι χῶραί τινες ἔχουν μεγάλους ἐμπορικὸς στόλους», διότι ἡ δημιουργία αὐτῶν εἶναι ἀποτέλεσμα συνδρομῆς προϋποθέσεων ἐθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς μορφῆς. Ἐν τούτοις ἡ λογικὴ αὐτὴ θεωρία ἀνετροπῆ πανηγυρικῶς σήμερον, διότι τί εἶναι παρακαλῶ, ἂν δὲν εἶναι ἔργον τύχης καὶ μόνον τύχης ἡ δημιουργία τῶν μεγάλων Ναυτιλιῶν τοῦ Παριζιᾶ, τῆς Λιβερίας, τῆς Χονδούρας καὶ εἴ τινας ἄλλης ἀσήμου σημαίας;

Ἐπογραμμίζω ἐπίσης τὴν ὀρισιμότητα καὶ ἐπιστημονικὴν ἀνάλυσιν τοῦ κεφαλαίου περὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ὡς σπουδαίου συντελεστοῦ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπὶ τοῦ ὁποίου αἱ διατυπώμεναι ὀρθαὶ καὶ λελογισμέναι σκέψεις παρουσιάζουν τὸν κ. Γεωργαντοπούλου κατέχοντα τὰς γνώσεις καὶ τὰς ἰκανότητας καλοῦ χειρισμοῦ καὶ τῶν παρ' ἡμῖν ναυτεργατικῶν ζητημάτων.

Ἐνακεφαλαίωνων τὰς κρίσεις καὶ τὰ συμπεράσματα τονίζω ὅτι ἐκ τῆς μελέτης τῆς ἐργασίας τοῦ κ. Γεωργαντοπούλου ἀπεκρίσθη τὰς ἀρίστας ἐντυπώσεις, πιστεύω δὲ ὅτι τὸ βιβλίον αὐτοῦ θὰ εἶναι διὰ τοὺς ἀσχολουμένους εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ναυτιλίας ἢ τὴν διαχείρισιν τῶν ὑποθέσεων αὐτῆς εἰς τὴν Κρατικὴν καὶ τὴν ἰδιωτικὴν ἀρμοδιότητα, ὅπως ἐπίσης καὶ διὰ κάθε ἐπιστήμονα ἢ φιλομαθῆ ποὺ μελετᾷ καὶ παρασκευάζεται εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, τὸ πλεόν ἄριτον πόνημα εἰς τὸ εἶδος του καὶ τὸ πλεόν καλογραμμένον ἀπὸ ἀπόψεως περιεχομένου καὶ ὕφους βιβλίον περὶ τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας.

Β. Α. Σ. ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ

Ἄντιναύαρχος Διμεν. ἐ.ἀ.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Anderson, R.-The merchant marine and the world frontiers-N. York 1945.
- American Maritime Council.-Foreign trade and shipping. N. York-London 1945.
- Abel, W.-The ship and her work-London 1923.
- Anderson & Harrison.-The tanker in practice-London 1935
- Abrey Rees, W. C.-Shipmasters business companion-Glasgow 1951.
- Ἀδριανού, Β.-Ναυλοσύμφωνα-Πειραιεύς 1943.
- Basset-Lowke & Holland, E.-Ships and men-London 1946.
- Blocksidge, E. W.-Marchant Ships and Shipping.
- Bartlet, H. Mayse.-A history of the merchant navy-London 1937
- Bowen, F. C.-Ships we see-London 1922.
- Bonavia, M. R.-The economics of transport-Cambridge 1949.
- Bess, J.-Chartering and shipping terms-The Hague 1951.
- Bridger, H. & O. Waffs.-Practical cargo stowage 1930.
- Bates, L.-The merchant shipping service-London 1945.
- Bow, A. & Dove, C.-Port operation and administration-London 1950.
- Calvin, E. C. & Stuart, E. C.-The Merchant shipping industry-N York 1925.
- Chatterton, E. K.-The mercantile marine-London 1933.
- Cloarec, Henri.-La Marine marchande-Paris 1949.
- Cunningham, B.-Port Economics-London 1927.
- Dover, Victor.-The shipping industry-London 1949.
- Duff, Peter.-British ships and shipping-London 1949.
- Dover, Victor.-Analysis of marine and other insurance clauses-London 1950.
- Dover, Victor.-The principles of marine insurance-London 1951.
- Dobb, Maurice.-Wages- Cambridge 1948.
- Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.-Ἐκθεσις πρὸς διακομματικὴν ἐπιτροπὴν ναυτιλίας-Ἀθῆναι 1948.

- F a y l e, E. -The war and shipping industry-London 1927.
- F a y l e, E. -A short history of the world's shipping industry-London 1933.
- G a r o c h e, P. -Stowage, handling and transport of ship cargoes-N. York 1941.
- G r o u p, (by) o f a u t h o r i t i e s. -The shipbuilding business in U.S.A. N. York 1948.
- H o u g h, B. O. -Ocean traffic and trade-Chicago 1920.
- H a r d y, E. C. -World trade-Middlesex 1941.
- H a r d y, E. C. -Bulk cargoes-London 1926.
- H a r d y, E. C. -The book of the ship-London 1946.
- H a r d y, E. C. -Seaways and seacrade-London 1927.
- H a r d y, E. C. -Merchant ships types-London 1924.
- H a r d y, E. C. -Oil ships and transport-London 1933.
- H a r n a c k. -All about ships and shipping-London 1930.
- H a j i, S. N. -Economics of shipping-Bombay 1924.
- H u r d, S i r A r c h. -The triumph of the tramp ship-London 1922.
- H o w e, L e s l i e. -The merchant service today-London 1945.
- H e n d e r s o n, S i r H u b. -Supply and demand-Cambridge 1951.
- H a r r i s, L. C. -Bills of lading-London 1950.
- H o l l a n d, R. W. & R. Slater's Mercantile Law-London 1950.
- H o l m a n, H. -A handy book for shipowners and masters-London 1929.
- K i r k a l d y, A. & E v a n s, A. -The history and economics of transport-London 1931.
- K i r k a l d y, A. -British shipping-London 1919.
- Κ ο υ ρ μ έ λ η, Ν. -"Αβαρία και Ναυτικά Ασφάλεια" Αθήναι 1931.
- K e a t e, H e n r y. -Guide to marine insurance London 1946.
- L o w M a r s t o n, S a m p s o n -The British merchant navy-London 1938.
- L e d e r e r, E. H. -Port terminal operations-N. York 1945.
- M i n i s t r y o f T r a n s p o r t. -Statement on the distribution of tramp shipping subsidy-London 1936
- M a n c e, S i r O s b o r n e & W h e e l e r, J. -International sea transport-London 1945.
- M c M u r r a y, C. & C r e e m -Shipping and shipbroking-London 1925.
- M c F a r l a n d, M. E. -Ship's business-N. York 1944.
- Μ α ρ γ έ ρ η, Δ. -Στοιβάσια φορτίων ἐν τοῖς πλοίοις-Αθήναι 1937.
- M o d e r n C a r g o H a n d l i n g -Rotterdam 1949.
- N e l s o n ' s E n c y c l o p e d i c L i b r a r y -Ships and shipping Vol I & II.
- N e t h e r l a n d ' s S e a p o r t s -1950.
- O t t e r s o n, J. E. -Foreign trade and shipping-London-N. York 1945.

- Παπαμιχαλοπούλου, Δημ.-'Η Έμπορική Ναυτιλία'-Αθήναι 1945.
- Παπαμιχαλοπούλου, Δημ.-Τὸ Κράτος καὶ ἡ Έμπορική Ναυτιλία'-Αθήναι 1925.
- Πεπραγμένα τῆς Έπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Έμπορ. Ναυτιλίας'-Αθήναι 1931.
- P o t t e r, P.-The freedom of the seas-London 1924.
- P a u l, R.-Shipping business methods-London 1922.
- R o b e r t s o n, D. H.-The control of industry-Cambridge 1949.
- R u s s e l l S m i t h, J.-Organization of ocean trade.
- R o b i n s o n, E. A.-Monopoly-Cambridge 1952.
- R o u v i l l e, A. D.-Les ports maritimes-1946.
- S a n g s t a d, J. E.-Shipping and shipbuilding subsidies-N.York 1932.
- Σκαρπέτη, Β.-Ναυτιλία, Μεγάλη Έλληνική Έγκυκλοπαίδεια - Τόμος Έλλάς σελ. 200 ἔπ.
- Σπουργίτη, Ν.-Γενική Έιδιωτική Οικονομική'-Αθήναι 1932.
- S c r u t t o n, S i r T h.-Charter parties and bills of lading-London 1948.
- S c r u t t o n, S i r T h.-The contract of affreightment-London 1948.
- S t e v e n s, E d.-Shipping practice-London 1947.
- Σταμπολῆ, Ν.-Τὸ μέλλον καὶ ἡ ἀποστολή τοῦ YEN'-Αθήναι 1945.
- S a r g e a n t, A.-Modern dock operation-London 1938.
- S a r g e a n t, A.-Seaports and hinterlands-1938.
- S o u t h W a l e s p o r t s-1948.
- T o d d, J. A.-The shipping world-London 1936.
- T a l b o t, E. C.-Ships and the sea-London.
- T h o r n t o n, R. H.-The British shipping-London 1945.
- T u r n e r, H.-The principles of marine insurance-London 1948.
- T a y l o r, L. & T r i m E.-Cargowork-1946.
- U. S. D e p t. o f C o m m e r c e-Control of ocean freights in foreign trade-1948.
- U.S. D e p t. o f S t a t e.-Toward a world maritime organization-1948.
- V e r n e a u, R.-L'industrie des transports maritimes, vol. 2.-Paris 1903.
- W h a l e r s and whaling, 1925.
- Φωτιᾶ, Ν.-Σύστημα Έιδιωτικῆς Οικονομικῆς'-Αθήναι.
- Χαρτάκη, Γ.-Θεωρητική Οικονομική'-Αθήναι 1933.
- Χαρτάκη, Γ.-Παραγωγή καὶ ὀρθολογιστική ὀργάνωσις αὐτῆς'-Αθήναι 1932.
- Χανίδη, Β.-Διεθνεῖς συμβάσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν'-Αθήναι 1952.
- Περιοδικά :-'Αρχεῖον Οἰκον. καὶ Κοιν. Έπιστημῶν.-Έπιθεώρησις Έμπ. Ναυτικοῦ, Fairplay, Journal of Commerce and Shipping Gazette, Ναυτικά Χρονικά, Ναυτιλιακά Νέα, Scandinavian Shipping Gazette, Shipping World-Transport and communications review (U.N.O.).
- Μελέται καὶ συγγράμματα μνημονεύόμεναι εἰς τὰ οἰκεία μέρη.

ΠΑΡΟΡΑΜΑΤΑ

- Σελ. 34 στίχ. 10 άναγν. «Gasturbine» άντι «Casturbine»
Σελ. 98 στίχ. 32 άναγν. «ιδιομόρφου» άντι «ιδιομόφοφου»
Σελ. 99 στίχ. 37 άναγν. «συστήματος» άντι «συστήματος»
Σελ. 226 στίχ. 23 άναγν. «Φάλιςις» άντι «σφάλιςις»
Σελ. 240 στίχ. 19 άναγν. «έκ τοθ τίτλου» άντι «ύπό τοθ τίτλου»

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΝ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι κλάδος οἰκονομικῆς δράσεως, σπουδαιότητος οὐχὶ μικροτέρας ἐκείνης τὴν ὁποίαν ἔχουν διὰ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῶν Ἑθνῶν, οἱ λοιποὶ κλάδοι τῆς παραγωγῆς καὶ γενικώτερον τῆς οἰκονομικῆς δράσεως.

Ἡ σπουδαιότης αὐτῆς ἐκτιμᾶται κυρίως α) εἰς ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ παραγόμενον ἔθνικόν εισόδημα β) ὡς μέσου διακινήσεως ἀγαθῶν καὶ προσώπων, ἄνευ τῆς ὁποίας δὲν εἶναι νοητὴ ἡ ὕπαρξις καὶ λειτουργία τῆς συγχρόνου συναλλακτικῆς οἰκονομίας γ) ὡς βιομηχανίας ἀπασχολούσης σοβαρὸν ἀριθμὸν ἐργατικῶν χειρῶν καὶ καθιστώσης ἀναγκαίαν ἢ διευκολυνούσης τὴν ὕπαρξιν ἐτέρων συγγενῶν οἰκονομικῶν μονάδων δ) ὡς πηγῆς προσκτικῆς τοῦ ἀπαραιτήτου διὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγῶν συναλλάγματος.

Διὰ χώραν ἐκ παραδόσεως ναυτικὴν ὡς ἡ Ἑλλάς, χώραν παρουσιάζουσαν τὴν ἰδικὴν τῆς μορφολογίαν ἐδάφους καὶ τὴν σύνθεσιν τῆς οἰκονομικῆς ὁργανώσεώς της, ἀνεπαρκῆ ἔχουσαν τὰ πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληθυσμοῦ της μέσα, ἀναζητοῦσαν δὲ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ στοιχειωδῶς ἀπαραιτήτου ὕψους ἔθνικοῦ εισοδήματος, εἰς τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν, τὸ ἐμπόριον, κλπ., πρέπει νὰ εἶναι κατ' ἀρχὴν παραδεκτόν, ὅτι ἡ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὑπὸ οἰονομικῆς ἀποψηφῆς τῶν ἀναφερθεῖσῶν μορφῶν, εἶναι περισσότερο ἢ εἰς τὴν περιπτώσειν ἄλλων χωρῶν σπουδαία.

Ἐπὶ τὰς ὡς ἄνω συνθήκας, δὲν εἶναι, κατὰ τὸν γράφοντα, συγχωρητέον, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, δὲν ἔχει τύχει μέχρι τοῦδε τῆς δεούσης προσοχῆς, ὥστε ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ μελετηθοῦν τὰ κατ' αὐτὴν ὡς κλάδου τῆς ἐφηρμοσμένης οἰκονομικῆς, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἵνα αἱ συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας δοῦν καὶ κινεῖται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, καταστοῦν γνωσταὶ καὶ ἀπὸ τῆς πρακτικῆς τῶν ἀκόμη πλευρᾶς, εἰς τὸν εὐρύτερον δυνατὸν κύκλον μεταξὺ τῶν κατὰ οἰονομικῆς ἀποψηφῆς βεβαίως ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς ἐκδηλώσεις τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας.

Ἀισθανόμενος τὴν ὕπαρξιν τοῦ κενοῦ καὶ ἐπιθυμῶν νὰ συμβάλω εἰς τὴν κάλυψιν αὐτοῦ, φέρω εἰς τὴν δημοσιότητα τὴν ἀνὰ χεῖρας ἐργασίαν, ἐπὶ τῇ ἐλπίδι ὅτι θὰ ἀποτελέσῃ αὐτὴ θετικὴν συμβολήν, εἰς τὴν ὄντως πτωχὴν Ἑλληνικὴν βιβλιογραφίαν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν θεμάτων τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Τελευτῶν, ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφράσω δημοσίᾳ τὰς θερμὰς μου εὐχαριστίας, πρὸς τὸν Ἀντιναύαρχον Λιμεν. ἐ. ἀ. Κον Βασ. Σκαρπέτην, διότι μοῦ ἔκαμε τὴν τιμὴν νὰ μελετήσῃ καὶ προλογίσῃ τὸ βιβλίον τοῦτο.

Ε. Λ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

1. Σπουδαιότης. - Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία κατέχει ἀνέκαθεν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν καὶ ζωὴν τῶν Ἐθνῶν θέσιν κατὰ πολὺ σπουδαιότεραν ἐκείνης τὴν ὅποιαν μόναι αἱ ἐργατικαὶ χεῖρες ἢ τὰ κεφάλαια τὰς ὁποίας ἀπασχολεῖ δικαιολογοῦν, δικαίως δέ, διότι ἡ συμβολὴ τῆς εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ σημερινοῦ πολιτισμοῦ καὶ τῆς συγχρόνου συναλλακτικῆς οἰκονομίας ὑπῆρξε πρωταρχικῆς, τῷ ὄντι, σπουδαιότητος.

Ἡ προέλευσις καὶ ἐξέλιξις τῶν μεγάλων πολιτισμῶν τοῦ παρελθόντος, ἐξηγήθη πάντοτε ἀπὸ τὴν συγκέντρωσιν εἰς τινὰ περιοχὴν πληθυσμῶν πολὺ μεγαλύτερων ἐκείνων, εἰς τοὺς ὁποίους ἡ περιοχὴ αὕτη διὰ τῶν ἰδίων τῶν πόρων θὰ ἠδύνατο νὰ ἐξασφαλίσῃ ἱκανοποιήσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν εἰς τρόφιμα καὶ ἄλλα ἀγαθὰ, τοῦτο δὲ διότι, ἡ προσπάθεια ἀναζητήσεως τῶν ἐλλειπόντων ἀγαθῶν εἰς ἄλλας περιοχὰς καὶ ἐξασφαλίσεως τῶν πρὸς ἀπόκτησιν αὐτῶν ἀναγκαιούτων μέσων, ὑπῆρξε πάντοτε, ἡ ὁδὸς ἢ πρὸς τὴν ἐξέλιξιν καὶ τὴν πρόοδον ὀδηγήσασα. Ἀλλὰ, τὰ τρία τέταρτα περίπου, τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς, καλύπτονται ὑπὸ τῶν ὑδάτων-κυρίως τῶν θαλασσιῶν ὑδάτων. Ἐπομένως ἡ προμήθεια τῶν ἐλλειπουσῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τροφίμων, κατ' ἀνάγκην εἰς τὰς ὑπερποντίους παραγωγικὰς χώρας ἔδει νὰ ἀναζητηθῆ καὶ πράγματι, τὸ μέγιστον μέρος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ θάλασσαν διεξάγεται, περιλαμβάνει δὲ τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς, τὰς σπουδαιότερας τῶν πρώτων ὑλῶν, βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ καύσιμα. Ὁ ὄγκος βεβαίως τῶν διὰ θαλάσσης διεθνῶν μεταφορῶν, δὲν ἦτο κατὰ τὸ παρελθόν, οἷος παρουσιάζεται κατὰ τὸν 20ὸν αἰῶνα. Μόνον ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὸ πλοῖον καὶ ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ χάλυβος ὡς ὑλικοῦ κατασκευῆς αὐτοῦ, κατέστη δυ-

νατή κατά τρόπον οικονομικῶς συμφέροντα, ἢ εἰς μεγάλην κλίμακα μεταφορὰ ὁμοειδῶν φορτίων, τροφίμων, καυσίμων καὶ πρώτων ὕλων. Ἡ σπουδαιότης, ἐπομένως, τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, διὰ τὴν οικονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου, βάλει παραλλήλως πρὸς τὴν τεραστίαν βιομηχανικὴν ἐξέλιξιν, τῆς ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 19ου αἰῶνος περιόδου, ἐντεινομένη.

Ἡ οικονομικὴ ζωὴ τῶν Ἑθνῶν, παρουσιάζει ἤδη, τοιαύτην ἀληλεξάρτησιν, ὥστε τὸ διεθνὲς κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον, ἔχει ἀποβῆ παράγων σπουδαιότατος, ἐπηρεάζων τὴν καθημερινὴν ζωὴν ἑκατοντάδων ἑκατομμυρίων ἀνθρώπων. Τοῦτο, κατ' ἀρχὴν, ὀφείλεται ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν ἄνισον μεταξὺ Ἠπειρῶν καὶ γεωγραφικῶν ἐν γένει περιοχῶν, κατανομῆν τῶν πληθυσμῶν καὶ τοῦ φυσικοῦ πλούτου καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὸν διάφορον βαθμὸν πνευματικῆς καὶ τεχνικῆς ἀναπτύξεως τῶν διαφόρων χωρῶν, ὡς ἐκ τοῦ ὁποίου, διαφοροποιούνται ὄχι μόνον αἱ πρὸς ἱκανοποίησιν ἀνάγκαι, ἀλλὰ καὶ αἱ δυνατότητες ἀξιοποιήσεως τῶν φυσικῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν, διότι ἐκ τοῦ λόγου τούτου δημιουργεῖται κατὰ χώρας, διάφορος σύνθεσις τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς καὶ διαμορφοῦνται παρ' ἑκάστη κοινῶνίᾳ, συνθήκαι εὐνοοῦσαι τὴν εἰδίκευσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὰ εἶδη ἐκεῖνα πρὸς τὰ ὁποῖα προσιδιάζουν καλλίτερον ἢ σύνθεσις τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς καὶ οἱ λοιποὶ εἰδικοί παράγοντες. Συντελεστὰς τῆς τοιαύτης ὀργανώσεως τῆς οικονομικῆς ζωῆς τῶν Ἑθνῶν, εἰς πλείστας περιπτώσεις μέρος μόνον τῆς βιομηχανικῆς ἢ γεωργικῆς παραγωγῆς τῶν καθ' ἕκαστα χωρῶν, ἐνίοτε μικρὸν μόνον ποσοστὸν αὐτῆς, προορίζεται διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἰδίων αὐτῶν καταναλωτικῶν ἀναγκῶν. Ὁ κύριος ὄγκος τῆς παραγωγῆς 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. Δὲν εἶναι προσέτι ἀσυνήθης, ἔστω καὶ ὑπὸ τὴν σύγχρονον τάσιν τοῦ οικονομικοῦ ἐθνικισμοῦ, ἢ περίπτωσις χωρῶν αἱ ὁποῖαι ἀντὶ τῆς πολιτικῆς τῆς αὐταρκειας, προσπαθοῦν νὰ δημιουργήσουν τὰς προϋποθέσεις αὐξήσεως τῶν ἐξαγωγῶν ὠρισμένων γεωργικῶν ἢ βιομηχανικῶν προϊόντων, ἢ ἐπέκτασις τῆς παραγωγῆς τῶν ὁποίων, παρουσιάζεται δι' αὐτὰς εὐνοϊκὴ ἀπὸ οικονομικῆς καὶ ποιτικῆς ἀπόψεως, ἐπιδιώκουσαι τὴν διὰ τοῦ οὕτω κτωμένου, ἐξωτερικοῦ συναλλάγματος, ἱκανοποίησιν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, τῶν εἰς ἄλλειπούσας αὐταῖς πρώτας ὕλας, τρόφιμα καὶ βιομηχανοποιημένα προϊόντα, ἀναγκῶν αὐτῶν.

Ἐξαιρουμένων τῶν περιοχῶν τῶν δύο γεωγραφικῶν πόλων, εἶναι

σήμερον δυνατή ή διά θαλάσσης μεταφορά φορτίων εις οιονδήποτε σημειον της ύδρογειου, με την μεγίστην οικονομίαν δαπάνης και την μεγαλυτέραν δυνατήν ασφάλειαν. Το πλοιον ήτο και παραμένει το κύριον μέσον διενεργείας των διεθνών μεταφορών, τοϋτο δε όχι μόνον διότι είναι το εύθηνότερον, αλλά και τὸ προσφέρον τοὺς μάλλον εϋνοϊκοὺς ὁρους ασφαλείας, αλλά και ταχύτητος, ἂν ληθῆ ὑπ' ὄψιν ὁ ὄγκος τὸν ὁποῖον δύναται ἐκάστοτε νὰ μεταφέρῃ. Αἱ ἀεροπορικαὶ και διά ξηρᾶς μεταφοραὶ, ὅσον δήποτε και ἔαν ἐπεκταθῶσιν, ὅσονδήποτε εϋνοϊκάς και ἔαν εϋρίσκουν συνθήκας διά τὴν ἀνάπτυξιν των, δὲν δύνανται νὰ ἀποτελέσουν ἀξιολόγους ἀνταγωνιστάς διά τὴν θαλασσίαν μεταφοράν, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως κόστους, ὅσον και ἀπὸ ἀπόψεως μεταφερομένου ὄγκου και βάρους. Κατὰ προσέγγισιν, 80 ο)ο τοῦ παγκοσμίου ἔμπορίου διενεργεῖται διά θαλάσσης. Εἰς πεντακόσια ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων, ὑπελογίσθη ὑπὸ της στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Η.Ε., ὁ ὄγκος τοῦ κατὰ θάλασσαν ἔμπορίου κατὰ τὸ 1950, ἐκ τούτου δὲ εἰς 142,3 ἐκ. τόννων ἀνήλθον αἱ ἐκ Β. Ἀμερικῆς φορτώσεις, εἰς 90,9 ἐκ. αἱ της Ν. Ἀμερικῆς και εἰς 125 ἐκ. τόννων αἱ Εὐρωπαϊκαί. Μέγιστον μέρος τοῦ ὄγκου αὐτοῦ των θαλασσίων μεταφορῶν, ἀποτελεῖται ἀπὸ πρώτας ὕλας, βασικά εἶδη διατροφῆς και καύσιμα, των ὁποῖων κατ' ἐξοχὴν ἔχουν ἀνάγκην αἱ μάλλον προηγμένας περιοχαὶ εἰς τὸν κόσμον. Μὲ μόνην ἐξαίρεσιν τὴν των Ἑνωμένων Πολιτειῶν, αἱ μεγαλύτεροι εἰς τὸν κόσμον βιομηχανικαὶ περιοχαί, αἱ ὁποῖαι εἶναι και αἱ πλέον πυκνοκατωκημένας, ἀδυνατοῦν νὰ παράγουν τὰ πρὸς διατροφήν τοῦ πληθυσμοῦ των βασικά εἶδη τροφίμων, ἐπιπροσθέτως δὲ πρὸς τὰς συνεχῶς ἀύξανόμενας ἀνάγκας των εἰς τρόφιμα, ἔχουν ἀνάγκην τεραστίων ποσοτήτων πρώτων ὕλων και καυσίμων διά τὴν λειτουργίαν των βιομηχανιῶν των. Ἀλλά τόσον των πρώτων ὕλων και καυσίμων, ὅσον και των τροφίμων, τὰ παραγωγικά κέντρα, εἶναι κατεσπαρμένα ἀνά τὸν κόσμον, κατὰ τρόπον ὥστε μόνον διά θαλάσσης νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ μεταφορὰ των προϊόντων των. Ἐν βλέμμα εἰς τὴν ὀργάνωσιν τοῦ διεθνοῦς ἔμπορίου και τὰ κέντρα παραγωγῆς γεωργικῶν και βιομηχανικῶν προϊόντων και ἀρκετῶν πρώτων ὕλων, ἀρκεῖ διά τὴν ἐπιβεβαίωσιν των ἀνωτέρω. Τὰ κύρια εἰς τὸν κόσμον βιομηχανικά κέντρα, εϋρίσκονται εἰς τὴν ΒΔ. Εὐρώπην (περιλαμβανομένης πάντοτε ἐν τῇ ἐννοίᾳ αὐτῆς και της Μεγάλης Βρετανίης) ἀφ' ἑνὸς και τὴν ἀνατολικὴν πλευράν της βορείου Ἀμερικῆς ἀφ' ἑτέρου. Εἰς τὰς δύο αὐτὰς περιοχάς, παράγεται πράγματι, ὁ τεράστιος ὄγκος των βιομηχανικῶν προϊόντων των ἀναγκαιούντων διά τὴν ἱκανοποίησιν της παγκοσμίου ἀγορᾶς. Ἀντιθέτως, αἱ μεγάλας παραγωγικαὶ γεωργικῶν προϊόντων

καί γενικῶς τροφίμων περιοχαί, εὐρίσκονται εἰς τὴν βόρειον καί νότιον Ἀμερικὴν, τὴν ἀνατολικὴν Εὐρώπην καί τὴν Αὐστραλασίαν, ἐνῶ τέλος τὰ κύρια κέντρα παραγωγῆς πρώτων ὑλῶν καί καυσίμων, εὐρίσκονται εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Ἠπειρον, τὴν μέσσην Ἀνατολήν, τὴν ΒΔ. Εὐρώπην, Β. καί Ν. Ἀφρικὴν, Ἰνδίας, Αὐστραλασίαν καί Ἀπω Ἀνατολήν.

Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἔπαυσεν, ἐν ἄλλοις λόγοις, νὰ ἀφορᾷ τὴν ἀνταλλαγὴν δευτερευούσης σημασίας ἀγαθῶν καί ἔχει ἀποβῆ εἰς τεράστιος οἰκονομικὸς μηχανισμός, ἀπὸ τὴν ὀμαλὴν λειτουργίαν τοῦ ὁποῦ, ἐξαρτᾶται οὐ μόνον ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν Ἐθνῶν ἀλλὰ καί αὐτὴ ἡ ζωὴ ἑκατομμυρίων ἀνθρώπων, ἀφοῦ τὰ βασικά εἶδη τροφίμων, ἀποτελοῦν τὸ σπουδαιότερον ἀντικείμενον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καί δὴ τῶν θαλασσίων τοιούτων. Τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον ἀποτελεῖ, ἐν συμπεράσματι, ζωτικότην ἀρτηρίαν, ἡ διακοπὴ τῆς ὁποίας, ἐάν ποτε ἠδύνατο νὰ συμβῆ, θὰ ἔφερε βεβαίαν καί ἀναπόφευκτον τὴν κατάρρευσιν τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τοῦ κόσμου. Ἡ διαπίστωσις αὕτη ἀφορᾷ τὴν διὰ θαλάσσης, εἰς μεγάλην κλίμακα, μεταφορὰν τῶν βασικῶν πρώτων ὑλῶν, τροφίμων καί βιομηχανοποιημένων προϊόντων. Οὐσιώδες εἶναι βεβαίως, καί τὸ ἔργον τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς ἐπιβατῶν. Ἀλλὰ καί ἐάν ποτε αὕτη διεκόπτετο, ἡ ζημία δὲν θὰ ἦτο ἀνεπανάρθωτος, ὑπαρχούσης μάλιστα τῆς ἀεροπορικῆς συγκοινωνίας. Διάκοπὴ ὅμως τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς πρώτων ὑλῶν, καί τῶν βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς, θὰ ἐπέφερον αὐτόχρημα παράλυσιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν Ἐθνῶν καί κατάρρευσιν τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τοῦ κόσμου.

2. Ἀνάλυσις τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν. - Ἡ μελέτη τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, εἶναι ἀναποφεύκτως συνδεδεμένη πρὸς τὴν πολιτικὴν καί οἰκονομικὴν - ἰδίᾳ αὐτὴν - Γεωγραφίαν. Ἡ γνῶσις τῶν μεγαλυτέρων κέντρων παραγωγῆς, γεωργικῶν, ὀρυκτῶν καί λοιπῶν φυσικῶν προϊόντων, ὡς καί τῆς συνθέσεως τῆς παραγωγῆς - εἰς φυσικά τε καί βιομηχανικά προϊόντα - τῶν διαφόρων χωρῶν ἢ γνῶσις τῶν καταναλωτικῶν ἀναγκῶν αὐτῶν, προσέτι δὲ ἡ ἐνημέρωσις τοῦ μελετητοῦ, ἐπὶ τῶν κατὰ περιοχὰς κλιματολογικῶν συνθηκῶν, αἱ ὁποῖαι καθορίζουν ὄχι μόνον τὴν κατὰ ἐποχὰς διακύμανσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πληθυσμοῦ εἰς ἀγαθὰ τινα, ὡς λ.χ. εἰς καύσιμα, ἀλλὰ καί τὸν χρόνον ἐνεργείας τῆς ἐσοδείας τῶν διαφόρων γεωργικῶν προϊόντων καί τέλος ἡ γνῶσις στοιχείων τινῶν ἀφορώντων, τοὺς κυρίους ἀνά τὸν κόσμον λιμένας ἐξαγωγῆς καί εἰσαγωγῆς τῶν κυριωτέρων, τούλάχιστον, ἐκ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων καί τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων. εἶναι στοιχεῖα ἀπαραίτητα, διὰ τὴν ἀνάλυσιν τῶν

θαλασσιών μεταφορών και τόν καθορισμόν τών μεγάλων θαλασσιών οδών. Δέν πρέπει, ἄλλως τε, νά λησμονῆται ὅτι ὁ σύνδεσμος μεταξύ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς και τῆς Γεωγραφίας εἶναι παγίως ὀργανικῆς μορφῆς, ἀφ' οὗ χάρις εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πρώτης, ἐδημιουργήθησαν πλεῖστα ἀστικά και ὀκονομικά παράλια κέντρα.

Ἡ ὕπαρξις τῆς ἀνάγκης ἐκτελέσεως τών θαλασσιών μεταφορών, και γενικῶς τών μεταφορών, ὀφείλεται, ὡς προελέχθη, κατὰ βᾶσιν, εἰς τὴν ἄνισον κατανομήν τών πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν και τών πληθυσμῶν κατὰ γεωγραφικὰς περιοχάς. Διὰ νά ἐκτελεσθῆ, ἐν τούτοις, μία ἐπὶ μέρους μεταφορά, δέν εἶναι ἀρκετὴ ἡ ἔλλειψις ἀγαθοῦ τινος εἷς τινα περιοχὴν και ἡ ὕπαρξις αὐτοῦ εἰς ἄλλην. Πρέπει νά ὀφίσταται και διαφορά τιμῶν τοῦ ἀγαθοῦ τούτου μεταξύ τών δύο περιοχῶν ἢ θέσεων, ἀρκετὴ διὰ νά καλύψῃ τὰ ἔξοδα τῆς μεταφορᾶς και τών συναφῶν πρὸς αὐτὴν ἐξόδων, λ.χ. φορτοεκφορτωτικῶν κλπ. ὥστε ἡ ἐκτέλεσις αὐτῆς νά εἶναι ὀκονομικῶς συμφέρουσα ἀλλὰ και ὀρθή. Τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, ποικίλλει μεγάλως, διὰ τὰ διάφορα πρὸς μεταφορὰν ἀγαθὰ και εἰς μερικὰς περιπτώσεις, ἰδίᾳ μεγάλων ἀποστάσεων, καθιστᾷ αὐτὴν ἀντιοκονομικὴν και ἐπομένως, κατ' ἀρχὴν ἀδύνατον. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, πρωτεύοντα ρόλον ἔχει ὁ βαθμὸς ἐπιγόντος τῆς πρὸς κάλυψιν ἀνάγκης, ἡ ὕπαρξις τουτέστιν ἢ μὴ, δυνατότητος ἀναβολῆς ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς¹.

Ἐν ὑποκαθεστῶς, κατὰ ταῦτα, ἐλευθέρων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ἢ διαμόρφωσις τών θαλασσιῶν μεταφορῶν, εἶναι συνάρτησις ὀχι μόνον προσφορᾶς και ζητήσεως τών ἀγαθῶν εἰς τὰς διαφόρους περιοχάς, ἀλλὰ και ὀπολογισμῶν σκοποῦντων τὴν κατὰ τὸν ὀκονομικότερον τρόπον, ἐκτέλεσιν τών μεταφορῶν και κάλυψιν τών ἐμπορικῶν ἀναγκῶν. Τοιαῦται συνθηκαὶ δέν ὀφίστανται πάντοτε. Ἀντιθέτως εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὁ χαρακτὴρ τών μεταφορῶν εἶναι ἀντιοκονομικός. Κυβερνητικαὶ παρεμβάσεις, συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ και ἄλλοι ἔκτακτοι παράγοντες, συντέμνουν εἰς τὴν δημιουργίαν παραδόξου καταστάσεως κατὰ τὴν ὀποίαν, χιλιάδες μιλλιομετρικῶν τόννων μεταφορῶν, ἐκτελοῦνται χωρὶς νά ἀπορρέουν, ἀπὸ ὀρθολογικὴν τινα ἀνάγκην. Καθ' ὃν χρόνον λ.χ. ἡ Αὐστραλία, ἀποστέλλει σιτηρὰ εἰς τὴν Μ. Βρεττανίαν, αἱ Ἰνδοὶ ἐνεργοῦν τὰς εἰσαγωγὰς τών ἀπὸ τὰς Ἡν. Πολιτείας, Ἡ Νότιος Ἀφρικὴ, ἐξ ἄλλου, ἐξάγει γαῖαν ἀνθρακακὰς πρὸς τὴν Ν. Ἀμερικὴν ἢ τὴν Μεσόγειον, καθ' ὃν χρόνον αἱ

¹ Βλέπε κατωτέρω, Κεφάλαιον «περὶ διαμορφώσεως ναύλων ὀπερωκεανείων μεταφορῶν».

ανάγκαι σταθμών άνθρακέυσεων και περιοχών του 'Ινδικου 'Ωκεανου, καλύπτονται διά μεταφορών έξ'Ην. Πολιτειών. 'Υπάρχει τέλος παράδειγμα πλοίου, έκτελέσαντος μεταφοράν γαιανθράκων έξ 'Ινδιών εις Δανίαν και άκολουθως, παραλαβόντος φορτίον, γαιανθράκων και πάλιν, έκ Γερμανίας διά τó γειτονικόν των 'Ινδιών Πακιστάν!

Αί άνωτέρω περιπτώσεις δέν άποτελοϋν, όπωςδήποτε, τόν κανόνα. 'Αποτελοϋν έξαιρέσεις και εΐναι άπόρροια έκτάκτων συνθηκών και καταστάσεων. 'Εν τώ συνόλω του, ό δγκος των διά θαλάσσης μεταφερομένων άγαθών, άκολουθει τās φυσικās όδους διακινήσεως.

'Εάν τις μελετήσει τās κυρίας πηγās προελεύσεως και τās άντιστοιχους περιοχās προορισμού, των βιομηχανοποιημένων προϊόντων, πρώτων ύλων, καυσίμων και βασικών ειδών διατροφής, άποκτᾶ εύχερώς τήν άντίληψιν ότι, ή περισσότερον πολυάσχολος, Ιδία έν σχέσει πρós τήν έκτασίν της, θαλασσία περιοχή εΐναι ή μεταξύ των Βρεττανικών νήσων και ΒΔ. ήπειρωτικής Εύρώπης τοιαύτη. Δι' αύτης έξυπηρετείται, ό τεράστιος δγκος των μεταφορών, αΐ όποιαί άπαιτοϋνται πρós Ικανοποίησιν των παραγωγικών και καταναλωτικών άναγκών, τής μεγαλυτέρας βιομηχανικής περιοχής του άνατολικού ήμισφαιρίου.

'Η Μ. Βρετανία, ή Γερμανία, ή Γαλλία, τó Βέλγιον, ή 'Ολλανδία, αΐ Σκανδιναυϊκά χώραι, άλλ' άκόμη και αΐ χώραι τής Κεντρικής Εύρώπης, ως ή 'Ελβετία και Τσεχοσλοβακία - μέσφ του Ρήνου - έξυπηρετοϋνται διά τής θαλασσίας αύτης περιοχής, αΐ χώραι δέ αύται - μέ τήν έξαιρέσιν των δύο κατά σειράν τελευταίων - κατέχουν τó μέγιστον μέρος του δγκου τής εύρωπαϊκής χωρητικότητας και τó ήμισυ περίπου τής έν ένεργεία παγκοσμίου χωρητικότητας.

'Ισησ σημασίας διά τó διεθνές κατά θάλασσαν έμπόριον, εΐναι ή θαλασσία περιοχή ή έκτεινομένη κατά μήκος των άνατολικών άκτών των 'Ην. Πολιτειών, άπό του Κόλπου του Μεξικού μέχρι του St. Lawrence του Καναδά. 'Ο δγκος του κατά θάλασσαν έμπορίου του διακινουμένου διά τής περιοχής ταύτης, εΐναι μεγαλύτερος άπό τόν τής προαναφερθείσης εύρωπαϊκής περιοχής, ή έκτασις όμως αύτης εΐναι πολλαπλασιώς μεγαλυτέρα και συνεπώς ή συγκέντρωσις των πλοίων δέν εΐναι τόσο ένφανής. 'Από τήν περιοχήν ταύτην, διόχτετεύεται εις τόν κόσμον, ή τεραστία βιομηχανική παραγωγή των 'Ην. Πολιτειών και του Καναδά, άλλά και αΐ καύσιμοι ύλοι - Ιδία γαιάνθραξ - των όποιων τόσο έν ανάγκην, κυρίως μετά τόν πόλεμον, έχει ή Εύρώπη και ή νότιος 'Αμερική.

Εις τρίτην μοΐραν, έρχεται ό τομεϋς τής νοτίου 'Αμερικής, όστις προπολεμικώς άπετέλει τήν κυρίαν πηγήν έφοδιασμού τής Εύ-

ρώτης διὰ σιτηρών, ἀκολουθεῖ δὲ ἡ περιοχή τῆς "Ἀπω Ἀνατολῆς (Ἰαπωνίας - Κίνας) καὶ μετ' αὐτήν, ἡ τῆς Αὐστραλίας.

Σημεῖα παρουσιάζοντα ἐξαιρετικὴν ἐπίσης, διὰ τὸ διεθνὲς κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν, κινήσιν καὶ σημασίαν, ἀποτελοῦν αἱ διώρυγες τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Παναμᾶ, ἀλλὰ βεβαίως εἰς τὰς δύο αὐτὰς περιπτώσεις πρόκειται περὶ πλοίων διερχομένων.

Τὸ διὰ τῶν ὡς ἄνω κεντρικῶν θαλασσίων περιοχῶν διερχόμενον θαλάσσιον ἐμπόριον, ποικίλην ἔχει τὴν προέλευσιν ἢ τὸν προορισμόν, ἀνάλογον πρὸς τὸ εἶδος ἢ ἔστω τὴν κατηγορίαν φορτίων τὴν ὁποίαν ἀντιπροσωπεύει. Λεπτομερεστέρα κατὰ ταῦτα, ἀνάλυσις τῶν κυρίων κατηγοριῶν φορτίων, τῶν μεταφερομένων διὰ θαλάσσης καὶ τῶν κέντρων παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως αὐτῶν, σαφῆ δίδει ἀντίληψιν περὶ τῶν μεγάλων θαλασσίων ὁδῶν μεταφορῶν.

Τὰ φορτία τὰ ἀπασχολοῦντα τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταρὰς, ἀνήκουν, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν ποσοστὸν, εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας κατηγορίας καὶ εἶδη :

α) Ὅμοειδῶν φορτίων, μεταξύ τῶν ὁποίων κυριαρχικὴν θέσιν ἔχουν τὰ δημητριακὰ, οἱ γαϊάνθρακες, τὰ μεταλλεύματα, αἱ γεωργικαὶ πρῶται ὕλαι καὶ ἡ ξυλεία καὶ ἀκολουθοῦν αἱ ζακχάρεις, ἡ ὄρυζα, τὸ ἄλας, τὰ λιπάσματα κλπ.

β) Γενικῶν φορτίων, εἰς τὴν ὁποίαν κατατάσσονται κυρίως ἡ πληθὺς τῶν βιομηχανικῶν καὶ βιοτεχνικῶν προϊόντων καὶ ἀρκεταὶ πρῶται ὕλαι καὶ τρόφιμα.

γ) Κρέατα, φρούτα καὶ λοιπὰ ὑποκείμενα εἰς ἄμεσον φθορὰν καὶ ἀπαιτοῦντα διὰ τοῦτο, τὴν διακίνησιν των, ἐντὸς κατεψυγμένων χώρων φορτία.

δ) Πετρελαιοειδῶν. Ἡ τοποθέτησις τῶν πετρελαιοειδῶν ἐπ' οὐρᾶς τῶν ἄλλων κατηγοριῶν φορτίων, οὐδόλως ὑποδηλοῖ καὶ τὴν εἰς ὄγκον σπουδαιότητα αὐτῶν, ἀλλ' ὀφείλεται μόνον εἰς γεγονός, ὅτι ἀποτελοῦν τελείως διακεκριμένην τῶν λοιπῶν, κατηγορίαν μεταφορῶν καὶ ἀπασχολοῦν εἰδικὴν κατηγορίαν πλοίων - τὰ δεξαμενόπλοια.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν φορτίων, ἡ σπουδαιότερα εἶναι ἡ τῶν δημητριακῶν, καλύπτουσα πλέον τοῦ ἡμίσεως τοῦ ὅγκου τῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν φορτίων. Καὶ εἶναι μὲν γεγονός, ὅτι, τὰ πλεῖστα τῶν δημητριακῶν παράγονται εἰς ὄλας σχεδὸν τὰς χώρας, ὀλίγα ὅμως, ἐξ αὐτῶν, εἶναι αὐτάρκεις. Ἡ περιοχή τῆς δυτικῆς Εὐρώπης ἀποτελεῖ τὸ μεγαλύτερον καταναλωτικὸν κέντρον πρὸς τὸ ὁποῖον κατευθύνονται αἱ ἐξαγωγαὶ δημητριακῶν τῶν παραγωγικῶν χωρῶν. Ὑφίσταται ἐπομένως, ἓν σταθερὸν ρεῦμα μεταφορῶν δημητριακῶν ἐξ

Ἑν. Πολιτειῶν, Καναδᾶ, Αὐστραλίας, Ἀργεντινῆς, Ρουμανίας² καὶ Ρωσσίας, πρὸς τοὺς δυτικούς καὶ νοτίους λιμένας τῆς εὐρωπαϊκῆς Ἠπείρου, ἐξασφαλίζουν περιοδικὴν μὲν ὄσον ἀφορᾷ τοὺς τομεῖς προελεύσεως, σταθερὰν δὲ ὄσον ἀφορᾷ τὸ ἀντικείμενον, ἀπασχόλησιν εἰς τὸ ἥμισυ περίπου, τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Αἱ ἐξαγωγαὶ καὶ συνεπῶς αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων, κατευθύνονται ὄχι μόνον πρὸς τὰς καταναλωτικὰς, βιομηχανικὰς κυρίως, χώρας, ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῆς ὑδρογείου, κατεσπαρμένους σταθμοὺς ἀνθρακεύσεων πλοίων, αἱ ἐκ τῆς αἰτίας ὁμοῦ ταύτης μεταφοραὶ, σὺν τῷ χρόνῳ περιορίζονται κατὰ λόγον ἀντιστρόφως ἀνάλογον πρὸς τὸν βαθμὸν ἐπεκτάσεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ πετρελαίου διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων εἰς βάρου τοῦ γαιάνθρακος. Γενικώτερον, ἡ σταθερὰ ἐπέκτασις τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ πετρελαίου εἰς βάρου τοῦ γαιάνθρακος, τόσον εἰς τὴν βιομηχανίαν ὄσον καὶ τὴν ναυτιλίαν, ἔχει περιορίσει, ἐντὸς τῆς τελευταίας τεσσαρακονταετίας, κατὰ τὰ δύο τρίτα περίπου³ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ γαιάνθρακος εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων.

Ὁ μέγιστος ὄγκος τῶν ἐξαγωγῶν γαιανθράκων, προέρχεται ἀπὸ τὰς Ἑν. Πολιτείας, Μ. Βρετανίαν, Γερμανίαν, Ν. Ἀφρικὴν, Ἰνδίας, Πολωνίαν⁴ καὶ κατευθύνεται πρὸς τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην, τὴν Ν. Ἀμερικὴν, τὴν Μεσόγειον, τοὺς λιμένας τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ, τὴν Ἰαπωνίαν καὶ γενικῶς χώρας τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς, τὴν Αὐστραλίαν κλπ.

Μεταξὺ τῶν μεταλλευμάτων, κυριαρχικὴν θέσιν κατέχουν αἱ μεταφοραὶ σιδηρομεταλλευμάτων, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὴν βάσιν ἐφ' ἧς στηρίζεται ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος, δεδομένου δὲ ὅτι ἡ ΒΔ. Εὐρῶπη στερεῖται ἰδίας παραγωγῆς σιδήρου, ὁ ὄγκος καὶ τῶν μεταφορῶν αὐτῶν, πρὸς τὴν Εὐρώπην ἐπίσης κατευθύνεται.

Αἱ μεταφοραὶ μεταλλευμάτων ἐνεργοῦνται κυρίως ἀπὸ τὴν Σουηδίαν, Β. Ἀφρικὴν, Ἑν. Πολιτείας, Ἰσπανίαν, Ν. Ἀφρικὴν, Χιλήν, Ρωσσοικὸς λιμένας Εὐξείνου κλπ.

² Ἡ παραγωγή σίτου τῶν πέντε αὐτῶν χωρῶν ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1949 εἰς 55.200.000 μετρικὸς τόννους ἐπὶ συνόλου παγκοσμίου παραγωγῆς ἐξ 138.700.000 τόννων. (Στοιχεῖα Στατιστικῆς ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.).

³ Κατὰ τὸ 1913 αἱ μεταφοραὶ γαιανθράκων ἀντεπροσώπευον ποσοστὸν 31,30ο/ο, ἐνῶ καλύπτουν τῶρα ποσοστὸν μικρότερον τοῦ 10ο/ο, τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν φορτίων.

⁴ Ἡ παραγωγή τῶν χωρῶν τούτων κατὰ τὸ 1949 ἀνῆλθεν εἰς 882 ἐκ. τόννων, ἐπὶ παγκοσμίου παραγωγῆς ἐξ 1.112 ἐκ. τόννων (Στατιστικὰ στοιχεῖα Ο.Η.Ε.).

Ἐξ ἄλλου, κύριαι χώραι ἐξαγωγῆς λιπασμάτων εἶναι ἡ Χιλή, ἡ Ἰσπανία, ἡ Β. Ἀφρική, ἡ Ἰαπωνία καὶ αἱ Ἠνωμ. Πολιτεῖαι, ἐνῶ αἱ γεωργικαὶ πρῶται ὕλαι, ἐξάγονται κυρίως ἀπὸ τὴν Μαντζουρίαν, Κίναν, Ἰνδίας, Ἀφρικὴν ὁ βάμβαξ ἀπὸ τὰς Ἰνδίας, τὴν Μαλαισίαν, τὴν Αἴγυπτον, Ἠνωμ. Πολιτείας, Κίναν, Βραζιλίαν, ἡ δρυζα ἀπὸ τὰς Ἠν. Πολιτείας, Βιρμανίαν, Κίναν, Ἰταλίαν, ἡ ζάκχαρις ἀπὸ Κούβαν, Ἰνδονησίαν, Ἰνδίας, Ἠνωμ. Πολιτείας καὶ ἡ ξυλεῖα ἀπὸ τὸν Καναδᾶν, τὰς Σκανδιναυϊκὰς χώρας, τὰς Ἠνωμ. Πολιτείας (Ἀκτὴν Εἰρηγικοῦ), Ρωσίαν, Κόλπον Μεξικοῦ κλπ.

Τὸ κρέας καὶ τὰ φρούτα ἀποτελοῦν εἰδικὴν κατηγορίαν μεταφορῶν, ἀπαιτοῦσαν ψυκτικούς χώρους διὰ τὴν ἀσφαλῆ ἐνέργειάν των. Ἡ Αὐστραλία, ἡ Νέα Ζηλανδία, ἡ Ἀργεντινὴ, ὁ Καναδᾶς, αἱ Ἠν. Πολιτεῖαι, εἶναι αἱ κύριαι ἐξαγωγικαὶ χώραι κρέατος, τέλος δὲ ἡ Ἰταλία, ἡ Παλαιστίνη, ἡ Ἰσπανία, αἱ νῆσοι τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἡ Ἑλλάς, ἡ Κεντρικὴ Ἀμερικὴ καὶ αἱ Ἠν. Πολιτεῖαι ἐξάγουν τὸν μέγιστον ὄγκον φρούτων.

Οἱ λιμένες προορισμοῦ διὰ τὸ σύνολον τῶν ἀνωτέρω μεταφορῶν, εὐρίσκονται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰ μεγάλα βιομηχανικὰ κέντρα τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Ἠν. Πολιτειῶν. Εἰς 385 ἐκ. τόννων, ἤτοι εἰς τὰ τέσσαρα πέμπτα περίπου τοῦ ὄγκου τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, ἀνέρχεται ὁ ὄγκος τῶν ἐκφορτωθέντων κατὰ τὸ 1949 εἰς εὐρωπαϊκούς καὶ βορειοαμερικανικούς λιμένας φορτίων.

Ἡ εὐρωπαϊκὴ Ἠπειρος καὶ κυρίως τὸ δυτικὸν τμήμα αὐτῆς, κατέχει κατὰ ταῦτα, ἐξέχουσαν θέσιν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ὁμοειδῶν φορτίων. Στερουμένη ἐπαρκῶν φυσικῶν ἀποθεμάτων πρώτων ὑλῶν καὶ γαιανθράκων, ἀδυνατοῦσα δὲ νὰ παράγῃ τὰ μέσα διατροφῆς τοῦ ὄγκῶδους, μὲ τὴν βιομηχανίαν κυρίως ἀσχολουμένου, πληθυσμοῦ τῆς, ἀποτελεῖ τὸ κύριον κέντρον προορισμοῦ διὰ τὰς μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων εἰς χθίμα. Συνέπεια τούτου εἶναι ὅτι 234 ἐκ. τόννων, ἤτοι 470/ο τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ διὰ θαλάσσης διεθνοῦς ἐμπορίου κατὰ τὸ 1949, προορισμὸν εἶχε τοὺς εὐρωπαϊκούς λιμένας⁵.

Αἱ μεταφοραὶ τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν παραγῶγων αὐτοῦ, κατευθύνονται ἀφ' ἐνός μὲν καὶ κυρίως, ἀπὸ τὰ κέντρα παραγωγῆς (Περσικὸν κόλπον, Κεντρικὴν Ἀμερικὴν, Ἠν. Πολιτείας) πρὸς τὰ κέντρα καταναλώσεως καὶ βιομηχανικῆς ἐπεξεργασίας, ἀφ' ἑτέρου δὲ καὶ δευτερευόντως, ἀπὸ τὰ κέντρα ἐπεξεργασίας πετρελαίου πρὸς τὰς καταναλωτικὰς ἀγοράς. Πρόσφατα στατιστικὰ στοιχεῖα, δεικνύουν ὅτι, ἐκ τοῦ συνόλου τῶν φορτώσεων πετρελαιοειδῶν κατὰ τὸ 1950, ποσοστὸν 47.40/ο ἐνηργήθησαν ἐκ τοῦ Περσικοῦ κόλπου, 22.90/ο ἐκ

⁵ Στοιχεῖα στατιστικῆς ὑπηρεσίας Ο.Η.Ε.

της περιοχής της Καραϊβικής θαλάσσης και 22.8 ο/ο έκ των 'Ην. Πολιτειών, ως σημεία δὲ προορισμοῦ εἶχον, κατὰ ποσοστὸν 38.3 ο/ο τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἠπειρον, κατὰ 33.2 ο/ο τὰς 'Ην. Πολιτείας καὶ κατὰ 7.5 ο/ο τὴν Νότιον Ἀμερικὴν κλπ.

Ἄλλ' αἱ ὑπερωκεάνειοι μεταφοραὶ δὲν ἔχουν ὡς μόνον ἀντικείμενον τὰ ὁμοειδῆ εἰς χύμα φορτία. Πληθὺς γεωργικῶν καὶ ἄλλων πρώτων ὑλῶν, διατιθέμεναι, κατὰ φόρτωσιν, εἰς ὄγκον μὴ καλύπτοντα τὴν χωρητικότητα ἑνὸς φορτηγοῦ πλοίου, εἶναι ἐξ ἴσου ἀπαραίτητοι διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν βιομηχανιῶν τῆς Εὐρώπης, τῆς Ἀμερικῆς κλπ., τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει καὶ μὲ πλείστας κατηγορίας εἰδῶν διατροφῆς ὡς λ.χ. τὸ τέϊον, ὁ καφές, τὸ κατεψυγμένον κρέας, ὁ τυρός, τὰ ὠά, τὰ ἄλευρα κλπ.). Τὰ βιομηχανικὰ ἐξ ἄλλου προϊόντα, ὄντα κατὰ κανόνα, μεγάλης κατὰ μονάδα ἀξίας, σπανίως δύνανται καὶ αὐτά, κατὰ φόρτωσιν, νὰ καλύψωσιν ἀξιόλογον ποσοστὸν τῆς χωρητικότητος πλοίου καὶ τὰ προϊόντα αὐτά εἶναι οὐσιαστικῶς ἀναριθμητά. Πέραν ὅθεν τοῦ ἐμπορίου τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, ἀντικείμενον τῶν διεθνῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν, ἀντικείμενον τῆς αὐτῆς τοῦλάχιστον πρὸς τὰ ὁμοειδῆ φορτία σπουδαιότητος, ἀποτελοῦν ἐπίσης τὰ εἶδη γενικοῦ ἐμπορίου.

Ἡ ὀργάνωσις τῶν μεταφορῶν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου εἶναι βεβαίως διάφορος ἀπὸ τὴν τῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν φορτίων. Ἀπαιτεῖ, κατὰ πρώταρχικὸν λόγον, σταθερότητα καὶ κανονικότητα εἰς τὰς ἀναχωρήσεις τῶν πλοίων καὶ ἡ ἀπαραίτητος αὐτῇ προϋπόθεσις, μόνον διὰ τῆς καθιερώσεως τακτικῶν δρομολογίων, ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ φορτίων, δύνανται νὰ ἐξασφαλισθῇ. Ἐντεῦθεν προέκυψε, τὸ δρομολογημένον φορτηγὸν πλοῖον, τὸ φορτηγὸν πλοῖον τακτικῶν γραμμῶν (Gargo-Liner).

Τακτικαὶ γραμμαὶ συνδέουν ἐν τῇ πράξει, ὅλους τοὺς κυρίους ἀνά τὸν κόσμον λιμένας, εἴτε ἀμέσως, εἴτε ἐμμέσως, δηλαδὴ διὰ μεταφορτώσεων, ἢ πυκνότης δὲ αὐτῶν ὡς καὶ αἱ περιοχαὶ ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ των, καθορίζονται, ὡς εἶναι ἐπόμενον, ἀπὸ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Ἡ περιοχή τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ Ὠκεανοῦ, εἶναι βεβαίως ἐκεῖνη ἢ ὁποία διασχίζεται, πρὸς ἀπάσας τὰς κατευθύνσεις, ὑπὸ τοῦ μεγίστου ἀριθμοῦ τακτικῶν γραμμῶν. Αἱ 'Ην. Πολιτεῖαι ἦσαν ἀνέκαθεν ὁ μεγαλύτερος ἀγοραστὴς τῶν εὐρωπαϊκῶν προϊόντων, ἀλλὰ καὶ τὰ Ἀμερικανικὰ προϊόντα πρὸς τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγορὰν κυρίως κατευθύνονται. Ἡ σπουδαιότης, ἐπιπροσθέτως, τοῦ τομέως τούτου, οὐδὲ ἀπὸ τὰς συνεπεῖα τοῦ παγκοσμίου πολέμου ἐπελθούσας εἰς τὴν διεθνή οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν καὶ τὴν σχετικὴν μεταξὺ τῶν χωρῶν καὶ Ἠπειρῶν θέσιν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, μεταβολὰς ἐπη-

ρεάσθη, διότι ή μειωμένη, έν συγκρίσει πρὸς τήν πρὸ τοῦ πολέμου, συμβολή τῆς Εὐρώπης εἰς τὸ διεθνὲς ἔμποριον κατὰ τήν μεταπολεμικὴν περίοδον^α, ὀφειλομένη κυρίως εἰς τὰς ἑκ τοῦ πολέμου προκληθείσας καταστροφὰς καὶ τὴν ἀδυναμίαν τῆς Μ. Βρετανίας ὅπως ἐπιτύχη τὴν ἐπανάληψιν τῶν εἰς γαϊάνθρακασι ἐξαγωγῶν τῆς εἰς ἔκτασιν ἀνάλογον πρὸς τὴν προπολεμικὴν, ὑπερκαλύπτεται ἀπὸ τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἔμπορίου καὶ τὴν δεσπόζουσαν πλέον, συμμετοχὴν τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὸ διεθνὲς κατὰ θάλασσαν ἔμποριον'.

Δευτέρα ἀπὸ ἀπόψεως σπουδαιότητος, τάσσεται ἡ θαλασσία ὁδὸς Β. Ἀτλαντικοῦ (μὲ λιμένας ἀφετηρίας εἰς Β. Ἀμερικὴν, Μ. Βρετανίαν καὶ ΒΔ. ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην) - Μεσογείου (Νοτίων εὐρωπαϊκῶν λιμένων καὶ λιμένων Β. Ἀφρικῆς) - Σουέζ - Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ καὶ ἐκεῖθεν Ἀπὼ Ἀνατολῆς, Ἰνδουήσιας ἢ Αὐστραλίας, ὡς δευτερεύουσαι συνδέσεις τῆς ὁποίας δεὸν νὰ θεωρηθοῦν καὶ αἱ ἀτμοπλοῖαι καὶ γραμμαὶ πρὸς Εὐξείνιον Πόντον, Ἀνατολικούς λιμένας τῆς Μεσογείου, Περσικὸν Κόλπον καὶ Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς Ν. Ἀμερικῆς μὲ ἀφετηρίας τοὺς λιμένας εἰς τὰς ἑκατέρωθεν ἀκτὰς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, ἐξυπηρετεῖ τοὺς λιμένας Βραζιλίας καὶ Ἀργεντινῆς κυρίως, ἀλλὰ γραμμαὶ τινες περιλαμβάνουν καὶ ἄλλους λιμένας βορειότερον ἢ ἐπεκτείνονται καὶ μέχρι τῶν λιμένων τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς νοτίου Ἀμερικῆς.

Μικροτέραν ἀπὸ τὴν τῶν ἀνωτέρω σπουδαιότητα ἔχει ἡ θαλασσία ὁδὸς τῆς Ν. Ἀφρικῆς, ἥτις μὲ ἀφετηρίας ἐπίσης τοὺς λιμένας Ἡν. Πολιτειῶν, Μ. Βρετανίας καὶ ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης ἐξυπηρετεῖ τοὺς ἀποικιακοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς καὶ Ν. Ἀφρικῆς.

Ἡ εἰκὼν τῶν μεγάλων θαλασσίων ὁδῶν διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ ἀποδοτικὴ, εἰς γενικὰς γραμμάς, τῆς πραγματικότητος, ἐάν μνημονευθῶσιν ἐπίσης, αἱ θαλάσσιαι ὁδοὶ τοῦ Β. καὶ Νοτίου Εἰρηνικοῦ καὶ τῆς Καραϊβικῆς θαλάσσης. Διὰ τῆς πρώτης ἐξ αὐτῶν διέρχονται αἱ γραμμαὶ αἱ συνδέουσαι τοὺς δυτικούς λιμένας τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ, μὲ τὰς νήσους τοῦ Εἰρηνικοῦ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν, ἀφ' ἑνὸς καὶ τοὺς λιμένας Ἰαπωνίας, Φιλιππίνων καὶ Κίνας ἀφ' ἑτέρου, ἐνῶ ἡ

^α Τόννοι φορτοεκφορτωθέντες 359 ἑκ. κατὰ τὸ 1949, ἔναντι 451 ἑκ. κατὰ τὸ 1938.

^β Τὸ σύνολον τῶν φορτοεκφορτωθέντων κατὰ τὸ 1949 εἰς Ἡν. Πολιτείας φορτίων, ἀνήλθε εἰς 292 ἑκ. τόννων, ἔναντι 188 ἑκ. τόννων κατὰ τὸ 1938.

δευτέρα, με άφειηρίαν λιμένας τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, ἐξυπηρετεῖ τὰς Ἀντίλλας νήσους, τοὺς λιμένας τοῦ κόλπου τοῦ Μεξικοῦ καὶ τοὺς τῆς κεντρικῆς Ἀμερικῆς, με ἐπέκτασιν, ἐνίοτε, πρὸς τοὺς λιμένας τῶν Δυτικῶν ἀκτῶν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν.

Χαρακτηριστικά, τέλος, τῆς διαθρώσεως καὶ κατὰ Ἠπείρους κατανομῆς τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου εἶναι ἐπίσης τὰ κάτωθι στοιχεῖα τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο. Η. Ε. διὰ τὸ ἔτος 1949. Ἐπὶ συνολικοῦ ὄγκου διακινηθέντων διὰ θαλάσσης φορτίων ἀνελθόντος εἰς 500 ἐκ. τόννων, 359 ἐκ. τόννων ἐφορτώθησαν ἢ ἐξεφορτώθησαν εἰς τὴν Εὐρώπην, 292 ἐκ. τόν. εἰς Β. Ἀμερικὴν, 150 ἐκ. τόν. εἰς τὴν Ἀσίαν, 118 ἐκ. τόννων εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, 63.7 ἐκ. τόννων εἰς τὴν Ἀφρικὴν καὶ 17.84 ἐκ τόννων εἰς Ὠκεανίαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

1. Σύγχρονος εξέλιξις τοῦ πλοίου. - Ἡ σπουδὴ τοῦ πλοίου ὡς οἰκονομικῆς μονάδος, δὲν δύναται νὰ εἶναι ὠλοκληρωμένη, ἐὰν δὲν μελετηθῆ παραλλήλως, αὐτὸ τοῦτο τὸ πλοῖον ὡς προϊόν τῆς ναυπηγικῆς τέχνης καὶ ἐξετασθοῦν βασικαὶ τινες ιδιότητές του, συνδεόμεναι ἀμέσως, ἀφ' ἑνὸς μὲν, μετὰ τὸ ἀποδιδόμενον παρ' αὐτοῦ ἔργον, δηλαδὴ τὴν μεταφορικὴν του ἰκανότητά καὶ τὴν ταχύτητα μεθ' ἧς ἐκτελεῖ τὴν μεταφοράν, ἀφ' ἑτέρου δέ, μετὰ τὸ κόστος τῆς κινήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεώς του, τὸ ὅποιον 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. Ὅσονδήποτε 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 ἀπωλείας σημαντικοῦ ἐκμεταλλευσίμου χώρου. Τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα, ἐπετεύχθη διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ σιδήρου καὶ μετέπειτα τοῦ χάλυβος, εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων, διότι αὕτη ἐπέτρεψε τὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητος τῶν ναυπηγουμένων πλοίων εἰς ἐπίπεδα τὰ ὅποια ὀλίγον πρότερον θὰ ἠδύναντο νὰ θεωρηθῶσι φανταστικά, παραλλήλως δὲ διηκολύνθη διὰ τῶν ἐξελίξεων καὶ βελτιώσεων αἵτινες ἐπετεύχθησαν εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ἀτμομηχανῆς, χάρις εἰς τὰς ὁποίας, τὸ μὲν ἠυξήθη τὸ παραγόμενον παρ' αὐτῆς ἔργον, τὸ δὲ ἐμειώθη ἡ κατανάλωσις καυσίμων. Κατεσκευάσθησαν οὕτω

οί σύγχρονοι τύποι παλινδρομικής μηχανής πολλαπλής έκτονώσεως άφ' ένός και οί άτμοστρόβιλοι και τό μικτόν σύστημα παλινδρομικής μηχανής-στροβίλου άφ' έτέρου. Οί στρόβιλοι, άναμφισβητήτως πλεονεκτούν τής παλινδρομικής μηχανής προκειμένου περί πλοίων διά τά όποια ύψηλή ταχύτης είναι έπιθυμητή, ή πλεονεκτικότης των δέ άνάγεται και εις τούς τρεις προαναφερθέντας παράγοντας, δηλαδή τό κόστος κατασκευής, τόν καταλαμβανόμενον χώρον και τό κόστος έκμεταλλεύσεως. Έπιπροσθέτως έχουν τό πλεονέκτημα τής εύκολίας χειρισμών.

Άλλ' ή βελτίωσις τοϋ τύπου τής άτμομηχανής, δέν ύπήρξεν ή μόνη έπίδιωξις των κατασκευαστών ναυτικών μηχανών. Η ποσότης και ή αξία των καυσίμων των άπαιτουμένων διά τήν παραγωγήν μονάδος έργου εις τήν μονάδα τοϋ χρόνου, άποτελει όμοίως πρόβλημα, ή σημασία τοϋ όποίου καθίσταται άμέσως άντιληπτή εάν τις λάβη ύπ' όψιν ότι εις τήν περίπτωση ένός κοινού φορτηγοϋ πλοίου, ή δαπάνη διά τά καύσιμα φθάνει εις ποσοστόν, όχι σπανίως άντιπροσωπεθον 40ο/ο και πλέον, τοϋ συνόλου των έξόδων έκτελέσεως ταξειδίου τινός. Η οικονομία των καυσίμων ύπό όμαλάς συνθήκας εργασίας, είναι συνεπώς παράγων ό όποίος σπουδαίως έπηρεάζει τό αποτέλεσμα τής έπιχειρήσεως. Η έπιδιωκομένη οικονομία, έπετεύχθη διά τής βαθμιαίας άρχικώς και ραγδαίας μετά ταϋτα, εισαγωγής και χρησιμοποίησεως τοϋ πετρελαίου άντι τοϋ γαιάνθρακος, ως καυσίμου ύλης πρός παραγωγήν άτμου διά τήν κίνησιν των άτμομηχανών'. 'Ο γαιάνθραξ παρά τά πολλά του πλεονεκτήματα, διεπιστώθη ταχέως ότι δέν είναι ή καταλληλοτέρα καύσιμος ύλη διά τό πλοϊον. Τό πετρέλαιον πλεονεκτεί πολλαπλώς έναντι αύτοϋ.¹ 'Ο έφοδιασμός τοϋ πλοίου διά πετρελαίου γίνεται ταχύτατα, ένφ' ό διά γαιάνθρακος διαρκεί έπί πολύ. 2' Επιτυχάνεται καλλιτέρα καθαριότης, ιδιαιτέραν δέ σημασίαν έχει τό σημεϊον τοϋτο ως πρός τά έπιβατηγά πλοία.

3) Σταθερά τροφοδότησις των πυρών - συνεπώς σταθερά άτμοποίησις και ταχύτης και μειωμένον προσωπικόν λεβητοστασίου, αποτελοϋν δύο εισέτι πλεονεκτήματα τοϋ πετρελαίου. Βασικωτέραν έν τούτοις και πλέον αποφασιστικήν πράγματι διά τήν έκμετάλλευσιν τοϋ πλοίου σημασίαν, έχει ή μεγαλυτέρα κατά μονάδα βάρους θερμαντική ικανότης τοϋ πετρελαίου. Υπολογίζεται ότι 730 χιλιδόγραμμα πετρελαίου

¹ Έκτός τοϋ ότι τό σύνολον σχεδόν, των ναυπηγουμένων πλοίων, χρησιμοποιοϋν ως καύσιμον ύλην τό πετρέλαιον, σταθερά, έκ παραλλήλου, συνεχίζεται, ή μετατροπή τοϋ συστήματος καυσίμων και εις τά ήδη ύπάρχοντα άτμόπλοια, υπερβαίνουν δέ τό 500 τά ύπό τήν έπίβλεψιν τοϋ Lloyd's Register of Shipping ύποστάντα τήν μετατροπήν ταύτην από τοϋ 1945 και έντεϋθεν πλοία.

έχουν την αὐτὴν ἀπόδοσιν πρὸς 1000 χιλιάγρα. γαιανθράκων. Οἰκονομία συνεπῶς καυσίμου ὕλης καὶ τοῦ πρὸς ἀποθήκευσιν ταύτης διατιθεμένου χώρου, πρὸς ὄφελος τοῦ ἐκμεταλλευσίμου χώρου, συνιστᾷ τὸ σπουδαιότερον τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ πετρελαίου. Προσθέτως, τὸ πετρέλαιον ἀποθηκεύεται εἰς τὰ διπύθμενα² τοῦ πλοίου, εἰς τμήματα δηλαδὴ κατ' οὐδὲν ἐπηρεάζοντα τὸν διὰ παραλαβὴν φορτίου διατιθέμενον ἄνθρωπον, ἐνῶ τὸ ἀντίθετον συμβαίνει ὡς πρὸς τὰς γαιανθρακαποθήκας. v

Τὰ ἀνωτέρω ὅλως περιληπτικῶς διαγραφέντα πλεονεκτήματα τοῦ πετρελαίου, ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ταχυτάτην εἰς βάρος τοῦ γαιάνθρακος ἐπικράτησίν του. Κατὰ τὸ 1914, τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων ἐχρησιμοποιοῦν ὡς καύσιμον ὕλην τὸν γαιάνθρακα³. Ἡδη, τὸ ποσοστὸν τῶν χρησιμοποιούντων γαιάνθρακα πλοίων, εἶναι μικρότερον τοῦ 15 ο/ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ βαίνει σταθερῶς μειούμενον, δεδομένου ὅτι τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ναυπηγούμενων πλοίων ἔχουν ὡς καύσιμον ὕλην τὸ πετρέλαιον. Ὁ γαιάνθραξ ἀποκλείεται σχεδὸν ὀλοσχερῶς ἀπὸ τὰς νέας ναυπηγήσεις, κυρίως δὲ αἰτία εἶναι ἤδη, οὐχὶ ἡ χρησιμοποίησις τοῦ πετρελαίου εἰς τὰ ἀτμόπλοια, ἀλλ' ἡ αὐξουσα ἐπέκτασις τῆς χρησιμοποίησεως τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων.

Ἡ μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως ἀποτελεῖ τὴν σπουδαιότεραν δημιουργίαν εἰς τὰς μεθόδους πρόωσεως τῶν πλοίων.

Ἡ μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως, στοιχίζει πολὺ περισσότερον ἀπὸ ὅ,τι ἡ ἀτμομηχανὴ καὶ τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον εἶναι πολὺ περισσότερον δαπανηρὸν ἀπὸ τὸν γαιάνθρακα ἢ καὶ αὐτὸ τὸ πετρέλαιον λεβήτων. Φορητὸν 9.500 τόννων D.W., ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἔχει κόστος κατασκευῆς λίρας 65 κατὰ τόννον, ἔναντι λιρῶν 62 κατὰ τόννον τοῦ ἰδίας χωρητικότητος καὶ τὰ αὐτὰ χαρακτηριστικὰ ἔχοντος ἀτμοπλοίου, τοῦ καταναλίσκοντος πετρελαίου λεβήτων⁴. Ἡ εἰς καύσιμα κατανάλωσις του εἶναι ἐν τούτοις τόσον πολὺ περιορισμένη, ὥστε ἐν τελικῇ ἀναλύσει τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δηζελοκινήτου πλοίου, κατὰ τόννον μεταφερομένου

² Τὸ σύγχρονον πλοῖον ἔχει διπλοῦν πυθμένα. Ὁ μεταξὺ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἐσωτερικοῦ πυθμένος ἄνθρωπος καλεῖται διπύθμενον (double bottom). Σκοπὸς τοῦ διπλοῦ πυθμένος εἶναι ἡ προστασία τοῦ πλοίου εἰς περιπτώσιν προσαράξεως καὶ γενικῶς εἰς περιπτώσιν ζημίας τοῦ ἐξωτερικοῦ τοιοῦτου.

³ Ποσοστὸν 88.84ο/ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐχρησιμοποιοῦν τὸν γαιάνθρακα, 2.65 ο/ο πετρέλαιον λεβήτων, 0.45 ο/ο ἀκάθαρτον πετρέλαιον καὶ 8.06 ο/ο ἦσαν ἰστιοφόρα. (Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping).

⁴ Στοιχεῖα περιοδικοῦ Fairplay - Ἰανουάριος 1953.

φορτίου και διανυόμενον μίλλιον, είναι σημαντικώς χαμηλότερον από το του άτμοπλοίου υπό την οίανδήποτε αύτοθ μορφήν. Ἡ ἐκ τῶν καυσίμων τοῦ δηζελοπλοίου, ἄλλως τε δαπάνη, ὑποβιάζεται ἔτι περισσότερο, διότι ἀποτελεῖ ἤδη δεδοκιμασμένην πρακτικὴν ἢ χρησιμοποίησιν ἐλαφροῦ πετρελαίου λεβήτων ὡς καυσίμου ὕλης εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἀντὶ τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου. Ἐπιπλέον, τὸ δηζελόπλοιο, διότι ἡ μηχανὴ του καταλαμβάνει μικρὸν χωρὸν, ἔχει πάντοτε μεγαλύτεραν μεταφορικὴν ἱκανότητα ἀπὸ τὸ ἰδίας χωρητικότητος ἀτμόπλοιο, εἰς τὰ δύο δὲ αὐτὰ βασικά του πλεονεκτήματα, ὀφείλεται τὸ γεγονός ὅτι τὸ μίσθωμα τοῦ ὁποῦ ἀπολαμβάνει τὸ πλοῖον μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως χρονοναυλούμενον, εἶναι σημαντικώς μεγαλύτερον τοῦ καταβαλλομένου εἰς τὰ ἀτμόπλοια⁵.

Τὸ δηζελόπλοιο εἶναι πολὺ προσφορώτερον τοῦ ἀτμοπλοίου διὰ τὴν χρησιμοποίησιν μηχανῶν μεγάλης ἰσχύος. Τοῦτο διότι ἔχει μικρὰν κατανάλωσιν καυσίμων ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἀτμόπλοιο καὶ συνεπῶς οἱ ἀποθηκευτικοὶ τοῦ χωροῦ, ἐπαρκοῦν διὰ τὰ περισσότερα καύσιμα, τὰ ὁποῖα ἀπαιτεῖ ἡ ἠδύνη ἰσχύος ἀποφευγομένων ἐνδιαμέσων προσεγγίσεων πρὸς ἀνεφοδιασμόν, αἵτινες καὶ καθυστεροῦσιν προκαλοῦν καὶ ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους τοῦ ταξειδίου ἐπιφέρουν. Γενικῶς τὸ δηζελόπλοιο ἔχει μεγαλύτεραν ἀκτίνα ἐνεργείας, ἡ ἱκανότης δὲ αὕτη παρέχει εἰς τὸν πλοιοκτῆτην τὸ πλεονέκτημα νὰ ἐνεργῇ τὸν ἀνεφοδιασμόν τοῦ πλοίου διὰ καυσίμων, εἰς λιμένας προσφέροντας εὐνοϊκώτερος πρὸς τοῦτο ὄρους⁶.

Ὁ δεῦτερος παγκόσμιος πόλεμος, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποῦ τόσαι τεχνικαὶ τελειοποιήσεις ἐσημειώθησαν, οὐδόλως συνέβαλεν εἰς τὴν ἐπέκτασιν χρησιμοποίησεως τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων. Ἀντιθέτως, δύναται τις νὰ εἴπῃ ὅτι προε-

⁵ Εἶναι τόσον σοβαρὰ τὰ οικονομικὰ πλεονεκτήματα τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως ἔναντι τῆς ἀτμομηχανῆς, ὥστε ὑπάρχουν ἤδη ἀρκεταὶ περιπτώσεις ἀντικαταστάσεως τῶν ἀτμομηχανῶν πλοίων τύπου Liberty, διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως διὰ τὴν κίνησιν τῶν ὁποίων ἀναλίσκεται πετρέλαιον λεβήτων. Ἡ δαπάνη διὰ τὴν ἀντικατάστασιν ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν λιρῶν 200.000, ἧτοι εἰς 1½ περίπου τῆς ἀξίας νεοαναπηγουμένου πλοίου τῆς αὐτῆς χωρητικότητος. Ἡ ἀξιοποίησις ἐν τούτοις τῆς τόσον μεγάλης αὐτῆς δαπάνης, θεωρεῖται ἐξασφαλιζομένη, διότι ἐπιτυγχάνεται αὔξησις ταχύτητος κατὰ δύο μίλλια, αὔξησις χωρητικότητος φορτίου κατὰ 400 τόνους καὶ μείωσις τῆς δαπάνης διὰ καύσιμα κατὰ 50 οἷο τουλάχιστον (Fairplay 3639 σελ. 509).

⁶ Βλ. καὶ Α. Μπαῖ «Ἡ πρόωσις ἐν θαλάσῃ» εἰς Ἐπιθ. Ἐμπορ. Ναυτικῶν Ὀκτώβριος 1931 (σελ. 900 ἐπ.) καὶ Νοέμβριος 1931 (σελ. 1009 ἐπ.), ἐνθα λεπτομερῆς ἀνάλυσις τῶν διαφόρων τύπων τῶν ναυτικῶν μηχανῶν καὶ τῶν πλεονεκτημάτων καὶ μειονεκτημάτων αὐτῶν.

κάλεσε προσωρινήν αναστολήν τῆς ἐπεκτάσεως τῆς χρησιμοποίησέως τῆς καὶ τοῦτο διότι κατὰ τὸν πόλεμον, ἐκεῖνο τὸ ὅποιον προεῖχεν ἦτο ἡ ταχύτης κατασκευῆς τῶν πλοίων - ἡ ναυπήγησις τῶν μὲ ρυθμὸν ταχύτερον ἐκεῖνου μὲ τὸν ὅποιον ἐβυθίζοντο. Διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου, ἀπαραίτητος ἦτο ἡ μεγίστη δυνατὴ ἀπλοποίησις τῶν πάντων καὶ συνεπῶς καὶ ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀπλουστέρου τύπου μηχανῆς, ἀπλουστέρα δὲ μηχανὴ ἀπὸ τὴν παλινδρομικὴν ἀτμομηχανὴν δὲν ὑπάρχει. Ἐπιπροσθέτως, ἐφ' ὅσον οὐδὲ ἡ ἐκτέλεσις καὶ ἐνὸς μόνον ταξειδίου ὑπὸ τῶν ναυπηγουμένων πλοίων ἦτο ἐξησφαλισμένη πρὸ τῆς βυθίσεως τῶν, μικρὰ, φυσικῶ τῷ λόγῳ, προσοχὴ ἐδίδοτο εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν μεθόδων προώσεως καὶ ἀπεφεύγετο ἡ χρησιμοποίησις δαπανηρῶν τύπων μηχανῶν, ὡς ἡ μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως. Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἅπαντα τὰ κατὰ σειράν ναυπηγηθέντα κατὰ τὸν πόλεμον πλοῖα ἦσαν ἀτμόπλοια, ὡς ἐκ τούτου δέ, τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς αὐτῶν εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα εὐρέθη ἠὲξημένον μετὰ τὸν πόλεμον. Αἱ μεταπολεμικαὶ ἐν τούτοις νουπηγήσεις δεικνύουν ὅτι, ἡ διεθνὴς ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις σπεύδει νὰ κερδίσῃ τὸν ἀπολεσθέντα χρόνον. Κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ Lloyd's Register of Shipping δημοσιευόμενα στατιστικὰ στοιχεῖα, 75 ο/ο τῆς ναυπηγηθείσης κατὰ τὸ 1951 διεθνοῦς χωρητικότητος ἦσαν πλοῖα μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἐνῶ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ ἦσαν 61 ο/ο διὰ τὸ 1950, 56 ο/ο κατὰ τὸ 1949 καὶ 55.3 ο/ο κατὰ τὸ 1947, ἀνάλογος δὲ εἶναι καὶ ἡ αὐξήσις τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν πλοίων μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Σημειωτέον ὅτι σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς χωρητικότητος τῶν κατατασσομένων εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἀτμόπλοίων μονάδων, ἀνήκει εἰς πλοῖα ἐφωδιασμένα μὲ σύστημα μηχανῶν στροβιλοηλεκτρικόν, ἀνάλογόν τι δὲ συμβαίνει καὶ μὲ τὸ δηζελοηλεκτρικόν σύστημα. Ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀξιώματος ὅτι κάθε ἐξέλιξις προκαλεῖ σὺν τῷ χρόνῳ καὶ νέαν τοιαύτην, ὁ ἠλεκτρισμὸς εὐρίσκει ἤδη τὴν ἐφαρμογὴν του εἰς τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων. Εἰς τὸ χρησιμοποιούμενον μικτὸν σύστημα προώσεως τῶν πλοίων, ὁ στρόβιλος ἢ ἡ μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως, δὲν χρησιμοποιοῦνται ἀμέσως διὰ τὴν κίνησιν τῆς ἔλικος, ἀλλὰ διὰ τὴν παραγωγὴν ἠλεκτρισμοῦ, δι' ἠλεκτροκινητήρα μετὰ τοῦ ὁποίου συνδέεται ὁ ἄξων καὶ ἡ ἔλιξ τοῦ πλοίου. Τὸ σύστημα τοῦτο ἔχει τὸ πλεονέκτημα ὅτι παράγει τὸ αὐτὸ ἔργον εἰς ἵπποδύναμιν, μὲ μικρότερον βάρος μηχανῆς, εἰς ὄφελος τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ πλοίου, μειονεκτεῖ ὅμως κατὰ τὸ ὅτι ἔχει ἠὲξημένον κόστος κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως καὶ ἀπαιτεῖ ἠὲξημένον πλήρωμα.

Δύναται, ἐν κατακλείδι, νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι ἡ μεταβολὴ τὴν ὁποίαν

ἐπέφερον ἢ ἐπέκτασις χρησιμοποιήσεως τοῦ πετρελαίου καὶ τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως κατὰ τὰ τελευταῖα πενήκοντα ἔτη, εἶναι τοιαύτη ὥστε, ἡ σημερινὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία δὲν ἔχει πολλὰ τὰ κοινὰ μὲ τὴν πρό πενήκοντα ἐτῶν ὑπάρξασαν. Βεβαίως καὶ ἐάν τὸ πετρελαίον δὲν ἤρχετο εἰς τὸ προσκήνιον, ἡ κατάστασις δὲν θὰ παρέμενε στάσιμος, θὰ μετεβάλλετο, οὐδέποτε ὅμως μὲ τὴν ταχύτητα μὲ τὴν ὁποῖαν τώρα ἐπετεύχθη ἡ πρόοδος.

Πλέον ἐπαναστατικαὶ ἐξελίξεις δυνατὸν νὰ ἀναμένωνται εἰς τὸ μέλλον, ἐκ τῆς ἐπιδιωκομένης ἀναπτύξεως μιᾶς ἐντελῶς νέας μεθόδου προώσεως τῶν πλοίων - τοῦ ἀεριοστροβίλου (Gasturbine). Ἡ ἀρχὴ ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται ἡ νέα αὕτη μέθοδος προώσεως τῶν πλοίων, εἶναι παρεμφερὴς πρὸς τὴν τῶν ἀεριοπροωθουμένων ἀεροπλάνων. Πειπεισμένος θερμὸς ἀήρ ἀναμιγνύεται μὲ ἀεριοποιημένον πετρελαίον, τὰ προϊόντα δὲ τῆς καύσεως τοῦ μίγματος τούτου, ὀδηγοῦνται ὑπὸ ὕψηλῃν θερμοκρασίαν καὶ πείσιν εἰς τὰ πτερύγια τοῦ στροβίλου, προκαλοῦντα τὴν περιστροφικὴν κίνησιν διὰ τῆς ὁποίας κινεῖται ἡ ἕλιξ. Τὸ νέον τοῦτο σύστημα προώσεως τῶν πλοίων, εὐρίσκειται κυριολεκτικῶς εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐφαρμογῆς του, δεδομένου ὅτι μόλις κατὰ τὸ 1951 ἐγένετο τὸ παρθενικὸν ταξιδίον τοῦ πρώτου εἰς τὸν κόσμον ἐμπορικῶν πλοίου τοῦ κινουμένου - ἐν μέρει - διὰ ἀεριοστροβίλου, τοῦ Ἑγγλικῶν δεξαμενοπλοίου «Auris»¹.

Ἄνεξαρτήτως τῶν γενικῶν παραγόντων καὶ ἰδιοτήτων, οἱ ὁποῖοι ἐπιηρεάζουν καὶ καθορίζουν τὸν βαθμὸν καὶ τὴν ἔκτασιν χρησιμοποίησης μιᾶς μεθόδου προώσεως τῶν πλοίων ἔναντι τῶν λοιπῶν, ὁ εἰς ἐκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν ἐπιλεγόμενος πρὸς χρησιμοποίησιν τύπος μηχανῆς καὶ τὸ εἶδος τῆς καυσίμου ὕλης, ἐπιηρεάζονται καὶ ἀπὸ τὰς συγκεκριμένας συνθήκας τῆς γραμμῆς ἢ γενικώτερον τῶν μεταφορῶν τὰς ὁποίας τὸ πλοῖον προορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ. Πλοῖα λ.χ. ἀπασχολούμενα εἰς γραμμὰς τῆς Ἐπιχειρήσεως Ἀναβολῆς, ἐφοδιάζονται κατὰ προτίμησιν διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης προτιμήσεως δέον νὰ ἀναζητηθῶσιν εἰς τὰς ἐξαιρετικῶς μεγάλας ἀποστάσεις αἱ ὁποῖαι συναντῶνται ἐκεῖ, αἵτινες ἀπαι-

¹ Ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, ἀνήκοντος εἰς τὴν μεγάλην ἐταιρίαν πετρελαίων Anglo-Saxon, ἐγκατάστασις, παραλλήλως πρὸς μηχανὰς Diesel, τοῦ ἀεριοστροβίλου, ἔχει τὸν σκοπὸν πειραματισμοῦ, ἢ μέχρι τοῦδε δὲ ἀπόδοσις του ὑπῆρξε πολὺ ἐπιτυχῆς. Συμφώνως πρὸς τὴν ἐτησίαν ἐκθεσιν τοῦ Lloyd's Register of Shipping (περιοδικὸν Fairplay σελ. 798/1952), ἀπομένουν πολλὰ ἀκόμη νὰ γίνων γνωστὰ σχετικῶς πρὸς τὴν κατασκευὴν, λειτουργίαν κλπ. τοῦ ἀεριοστροβίλου πρὶν ἢ νέος οὗτος τύπος προωστηρίου μηχανῆς δυνηθῇ νὰ ἀποτελέσῃ σοβαρὸν ἀνταγωνιστὴν τῶν ἤδη παραδεγεμένων τύπων κινητηρίων μηχανῶν.

τοῦν πλοῖα μὲ μεγάλην ἄκτινα ἐνεργείας, καὶ εἰς τὰς λίαν ἠύξημέ-
νας τιμὰς τῶν καυσίμων εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην, ἕνεκα τῶν ὁποίων
συνιστᾶται ὁ ἀνεφοδιασμός τῶν πλοίων διὰ καυσίμων εἰς τὴν περιο-
χὴν Ἄντεν - Σουέζ, πλησίον δηλαδὴ τῶν κέντρων παραγωγῆς, ἔνθα
προσφέρονται αἱ εὐνοϊκώτεροι τιμαὶ καυσίμων.

Τὸ αὐτὸ δύνανται νὰ παρατηρηθῇ καὶ ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τὰ διὰ τῆς
διώρυγος Παναμᾶ ἐξυπηρετοῦντα γραμμὰς τοῦ Εἰρητικοῦ Ὀκεανοῦ.

2. Οἰκονομικὴ σημασία τεχνικῶν ἐξελιξέων. - Κάθε παρα-
τήρησις σχετικὴ πρὸς τὰς προόδους τὰς ἐπιτελουμένας εἰς τὴν κατα-
σκευὴν τῶν κινητηρίων μηχανῶν, εἰς ἓν χαρακτηριστικὸν καταλήγει
συμπέρασμα περὶ τοῦ ἐπιδιωκομένου ἀποτελέσματος. «Εὐθηνὴ ταχύ-
της» εἶναι ἡ γενικὴ ἐπιδίωξις, ἐπὶ τοῦ παρόντος δέ, φαίνεται ὅτι διὰ
τοὺς περισσοτέρους τύπους πλοίων, ἡ μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως
εἶναι ἡ ἀποδίδουσα τὸ καλλίτερον ἀποτέλεσμα*. Ἡ ταχύτης ἐν συν-
δυασμῷ πρὸς τὴν εἰς φορτίον μεταφορικὴν ἰκανότητα τοῦ πλοίου, ἀπο-
τελεῖ παράγοντα πρωταρχικῆς σπουδαιότητος διὰ τὴν σύγχρονον ναυ-
τιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Αὐξανομένης τῆς ταχύτητος, αὐξάνει τὸ βάρος
καὶ ὁ ὄγκος τῆς κινητηρίου μηχανῆς καὶ μειοῦται ἀντιστοιχῶς, ὁ διὰ
παραλαβὴν φορτίου διατιθέμενος χῶρος. Ἡ κατάστασις αὕτη ἐπιτε-
νεται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἠύξημένη ταχύτης, ἀπαιτεῖ ἐπίσης ἠύξημένην

* Ἡ κατωτέρω σύγκρισις ἀριθμητικῶν στοιχείων, εἶναι ἀποκαλυπτικὴ τῆς σπου-
δαιότητος διαφορᾶς, ἡ ὁποία ὑπάρχει εἰς τὴν ἡμερησίαν δαπάνην διὰ καύσιμα, με-
ταξὺ τῶν διαφόρων τύπων πλοίων. Λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν διὰ τὴν σύγκρισιν, πλοῖα
9.500 τόννων D.W., ταχύτητος 12 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν κατὰ 24ωρον, 15 τόννων
πετρελαίου τὸ δηζελόπλοιον, 30 τόννων τὸ καταναλίσκον πετρέλαιον λεβήτων ἀτμό-
πλοιον καὶ 45 τόννων τὸ χρησιμοποιοῦν γαιάνθρακας ἀτμόπλοιον. (Fairplay, 3629
σελ. 945).

Τύπος πλοίου καὶ εἶδος καυσίμου	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΕΙΣ ΛΙΡΑΣ				
	Μάιος 1950	Ἰούνιος 1951	Δεκ/βριος 1951	Ἰούνιος 1952	Αὐγουστος 1952
11/2 ἀκάθαρτον πετρέλαιον	130	165	185	185	180
11/2 πέτρ. λεβήτων	100	120	130	135	120
ἄ]π > >	180	235	260	270	255
ἄ]π γαιάνθρακες	180	200	250	250	250

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ οἰκονομία ἡ ἐπιτυχανομένη διὰ τῆς χρησιμοποίησεως
τοῦ πετρελαίου λεβήτων εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἥτις καθίσταται ὀση-
μέραι, περισσότερο ἐντυπωσιακὴ, τόσο ἐναντι τοῦ καταναλίσκοντος ἀκάθαρτον πε-
τρέλαιον Motorship, ὅσον καὶ ἐναντι τοῦ ἀτμοπλοίου τοῦ χρησιμοποιοῦντος πετρέ-
λαιον λεβήτων.

κατανάλωσιν καυσίμων και συνεπώς μειώσιν της εις βάρος, ωφελίμου μεταφορικής Ικανότητος του πλοίου και εκ της αίτιας ταύτης. Οικονομικοί, συνεπώς, παράγοντες περιορίζουν τὰ ὄρια ταχύτητος του φορηγοῦ πλοίου, εις μικροτέραν δὲ ἔκτασιν του ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐπίσης. Αὐξήσις, ἔστω και κατὰ ἓν μόνον μίλλιον, της ταχύτητος φορηγοῦ πλοίου γραμμῆς 18 μίλλων, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα μειώσιν της μεταφορικής του Ικανότητος κατὰ 20 ο/ο περίπου και συνεπώς ἀνάλογον μειώσιν της οἰκονομικής του πλοίου ἀποδόσεως. Ἡ τοιαύτη δυσμενὴς ἐπίδρασις εἶναι σημαντικῶς ἀσθενεστέρα εις τὴν περίπτωσιν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, δοθέντος ὅτι ὡς πρὸς αὐτά, ἐνδιαφέρει περισσότερο ὁ ἐπιβάτης και ὀλιγώτερον τὸ φορτίον. Γενικῶς, δύναται νὰ παρατηρηθῆι ὅτι ἐάν ἡ ταχύτης τῶν πλοίων αὐξάνη σὺν τῷ χρόνῳ, τοῦτο ὀφείλεται κυρίως εις τὴν διὰ της ἐξελιξεως της τεχνικής, ἐπίτευξιν μεγαλυτέρας ἀποδόσεως τῶν κινητηρίων μηχανῶν μὲ τὸν μικρότερον δυνατὸν ὄγκον και βάρος αὐτῶν. Ὅταν κατορθοῦται μειώσις του βάρους της μηχανῆς, λ.χ. διὰ της κατασκευῆς τμημάτων αὐτῆς ἐξ ἐλαφρῶν μεταλλικῶν κραμάτων, ἢ μειώσις του ὄγκου αὐτῆς, ὡς λ.χ. εις τὴν περίπτωσιν της μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως, τὸ ἐπιτυγχανόμενον κέρδος χρησιμοποιεῖται ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει διὰ τὴν αὐξήσιν της ταχύτητος του πλοίου. Εἶναι ἐξ ἄλλου ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῆι ὅτι, τὸ σύγχρονον πλοῖον, μὲ ταχύτητα φερ' εἰπεῖν 16 μίλλων, ἔχει, συνεπιεῖα της ἐπιτευχθείσης τεχνικῆς ἐξελιξεως, μικροτέραν κατανάλωσιν καυσίμων, ἀπὸ ἐκείνην πλοίου της ἴδιας χωρητικότητος, ναυπηγηθέντος πρὸ 25 ἐτῶν και ἔχοντος ταχύτητα 12 μόνον μίλλων. Βασικὴν, κατὰ ταῦτα, σημασίαν διὰ τὴν ναυιλιὰκὴν ἐπιχειρήσιν ἔχει ἡ δυνατότης αὐξήσεως της ταχύτητος, ὑπὸ προϋποθέσεις αἵτινες νὰ καθιστοῦν αὐτὴν οἰκονομικῶς ἀποδοτικὴν. Χάρις εις τὰς προόδους της τεχνικῆς, εἶναι γεγονός ὅτι, ἡ ἰσχύς του συνήθους φορηγοῦ πλοίου ἠδύξθη κατὰ τὰ τελευταῖα εἴκοσιν ἔτη κατὰ 50 - 100 ο/ο και ἡ μέση ταχύτης του εις δώδεκα μίλλια ἔναντι δέκα. Ἀποτελεῖ ἐν συμπεράσματι ἀντικείμενον μελέτης, ὁ προσδιορισμὸς του βαθμοῦ μέχρι του ὁποίου ἡ αὐξήσις της ταχύτητος εἶναι οἰκονομικῶς ἀποδεκτὴ και συμφέρουσα, εις τὸν δεδομένον χρόνον ναυπηγήσεως. Ὑπὸ τὰς νῦν ὑφισταμένας συνθήκας, ἡ ταχύτης τῶν 12 μίλλων θεωρεῖται, ὡς προελέχθη, ἱκανοποιητικὴ διὰ τὸ μέσον φορηγὸν πλοῖον τῶν 10.000 τόννων και ἀνάλογος εἶναι ἡ ἐφαρμοζομένη εις τὰς νέας ναυπηγήσεις πρακτικὴ.

Ἡ σημασία της ἠδύξημένης ταχύτητος ἐπὶ του οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος της διαχειρίσεως φορηγοῦ τινος πλοίου, καθίσταται προφανῆς ἐάν τὰ ἀποτελέσματα ταύτης κριθῶσι μὲ βάσιν τὴν περίοδον

έτους. Ἐάν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν διὰ τὸν ὑπολογισμόν, ὅτι τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῶ ἐπὶ 170 ἡμέρας κατ' ἔτος*, ἢ κατὰ δύο μίλλια ἠύξημένη ταχύτης νεοτεύκτου ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, ἔναντι τοῦ κατὰ τὸ 1930 ναυπηγηθέντος, σημαίνει ὅτι τὸ νεότευκτον πλοῖον θὰ εἶναι ἰκανὸν νὰ διανύσῃ ἔτησίως 8160 μίλλια περισσότερα ἀπὸ ὅσα τὸ παλαιόν, εἶναι δὲ προφανῆς ἡ σημασία τούτου διὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐπιχειρήσεως. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο, δεόν νὰ ἀναζητηθῆ κατὰ κύριον λόγον καὶ ἡ αἰτία διὰ τὴν ὁποίαν ἡ ζωὴ τοῦ πλοίου ὑπολογίζεται, ὑπὸ τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς εἴκοσιν ἔτη. Ἐν τῇ πράξει τὸ πλοῖον δύναται νὰ ζῆσῃ, καὶ εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων ζῆ, πολὺ περισσότερα τῶν εἴκοσιν ἔτη, αἱ τεχνικαὶ ὁμῶς ἐξελλίξεις αἱ σημειούμεναι κατὰ τὸ διάστημα τῆς ὑπερικοσασαετοῦς ζωῆς του, καθιστοῦν τὴν ἐκμετάλλευσίν του ἀντιοικονομικὴν, πολλῶ μᾶλλον ἐφ' ὅσον τὸ παρήλικον πλοῖον ἀπαιτεῖ οὐ μόνον ἠύξημένα ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως (καύσιμα, ἀσφάλιστρα κλπ.), ἀλλ' ἐπίσης καὶ ἠύξημένας δαπάνας ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως.

Αἱ μηχαναὶ μεγάλης ἰσποδυνάμεως καὶ ταχύτητος, λόγῳ τοῦ ἠύξημένου ὄγκου αὐτῶν, προσιδιάζουσι καλλίτερον εἰς τὰ ἠύξημένης χωρητικότητος πλοῖα, τὸ μεταπολεμικόν δὲ φορτηγὸν πλοῖον, εἶναι πράγματι μεγαλύτερον ἀπὸ τὸν ἀντιπροσωπευτικόν τύπον φορτηγοῦ τῆς μεταξὺ τῶν δύο πολέμων περιόδου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἡ ἠύξημένη ταχύτης, συνδυαζομένη μὲ τὴν ἠύξημένην χωρητικότητα, ἀποδίδει βεβαίως καὶ ἠύξημένον οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα εἰς ὄφελος τῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ πλεονεκτήματα γενικῶς τοῦ μεγάλου πλοίου εἶναι σημαντικά. Ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζει πληρὴς φορτίον, δίδει μικρὸν κατὰ τόννον μεταφερομένου φορτίου κόστος ἐκμεταλλεύσεως, ἰδίᾳ εἰς τὰς μεγάλας διαδρομὰς. Ὑπὸ τὸ μεταπολεμικόν, συνεπῶς, καθεστῶς τῶν συγκεντρωτικῶν, ἐκ μέρους τῶν κυβερνήσεων, ἀγορῶν πρώτων ὑλῶν καὶ βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς, τὸ μεγάλης χωρητικότητος φορτηγόν, κατ' ἀρχὴν πλεονεκτεῖ. Ἀποτελεῖ ἐν τούτοις ἀναμφισβήτητον μειονέκτημα δι' αὐτό, ὅτι δὲν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ, εἰμὴ μόνον διὰ μεταφοράς μεταξὺ μεγάλων λιμένων, προσφερόντων ἐπαρκεῖς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ ἄλλας εὐκολίας ἀπαραιτήτους διὰ μεγάλα πλοῖα. Τὸ γεγονός αὐτὸ περιορίζει τὰς δυνατότητας χρησιμοποίησεως του, ἔχει δὲ ἰδιαιτέραν σημασίαν προκειμένου περὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουσι προκαθωρισμένην τὴν ἀπασχόλησιν, ἀλλ' ἀναζητοῦν ἐργασίαν εἰς τὰς ἀνά τὸν κόσμον

* Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς δεόν νὰ θεωρηθῆ συντηρητικὸς δεδομένου ὅτι στήριζεται εἰς στοιχεῖα ἀφορῶντα πλοῖα γραμμῶν.

μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων καὶ συνεπῶς πρέπει νὰ ἔχουν διαστάσεις ἐπιτρεπούσας τὴν ἐργασίαν τῶν, εἰς ὅσον τὸ δυνατόν περισσοτέρους τομεῖς μεταφορῶν. Ἀντιθέτως ἡ σημασία τοῦ μειονεκτήματος τούτου, περιορίζεται σοβαρῶς καὶ εἰς πολλές περιπτώσεις ἐκμηδενίζεται, προκειμένου περὶ φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ὁποῖα προοριζόμενα νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἀνάγκας συγκεκριμένης τινὸς γραμμῆς, μὲ προκαθορισμένας προσεγγίσεις εἰς ὀλίγους, τοὺς αὐτοὺς πάντοτε λιμένας, ναυπηγοῦνται βάσει προδιαγραφῶν ἀνταποκρινόμενων πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς δεδομένης δρομολογιακῆς γραμμῆς καὶ τὰς προσφερομένας ὑπὸ τῶν λιμένων προσεγγίσεως δυνατότητας.

Ἔτι εὐνοϊκώτερα ἐμφανίζεται ἡ περίπτωσις τῶν δεξαμενοπλοίων, διότι ἐκτὸς τοῦ ὅτι ταῦτα, ἐκτελοῦν πάντοτε πλόας μεταξὺ 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 ἠῤῥημένου κόστους ναυπηγήσεως, συντηρήσεως, πληρώματος κλπ., διὰ τῆς κατανομῆς του εἰς μεγάλην ποσότητα φορτίου. Ἡ χωρητικότης τῶν 30.000 τόννων D.W. εἶναι συνήθης προκειμένου περὶ δεξαμενοπλοίων, ἤδη δὲ ναυπηγοῦνται ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ λογαριασμὸν ἐταιρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων¹⁰, δύο δεξαμενόπλοια χωρητικότητος ἄνω τῶν 45.000 τόννων D.W. ταχύτητος 17 μιλίων. Ὑπολογίζεται ὅτι τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς κατὰ τόννον καὶ μίλλιον διὰ τὰ δύο αὐτὰ τεράστια σκάφη, δὲν θὰ ὑπερβαίῃ ποσοστὸν 60 ο/ο τοῦ κόστους μεταφορᾶς τοῦ ἀντιστοιχοῦντος εἰς δεξαμενόπλοιο 12.000 τόννων D.W. ταχύτητος 12 μιλίων¹¹.

¹⁰ Τοῦ κ. Σ. Νιάρχου.

¹¹ Διὰν ἐνδιαφέρουσα ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἐξακριβώσεως τοῦ συγκριτικοῦ κόστους μεταφορᾶς διὰ διαφόρου χωρητικότητος πλοῖα, εἶναι μελέτη δημοσιευθεῖσα εἰς τὸ περιοδικὸν Motorship (Ὀκτώβριος 1951) ὑπὸ τοῦ τμήματος μελετῶν τῆς Anglo-Saxon Petroleum Company. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν, ταξείδιον Curaçao, Μ. Βρετανίας - Curaçao, ταχύτης πλοίων 11½ μίλλια καὶ χωρητικότητες 10.000, 20.000 καὶ 30.000 τόννων D.W. Ἐάν τὸ κόστος μεταφορᾶς διὰ τὸ πλοῖον 10.000 τόννων ληφθῆ ὡς βᾶσις 100, τότε τὸ ἀντίστοιχον κόστος, ὑπολογίζεται εἰς 66 διὰ τὸ πλοῖον τῶν 20.000 τόννων καὶ εἰς 52 διὰ τὸ πλοῖον τῶν 30.000. Σημειοῦται προσθέτως ὅτι, τὸ πλοῖον τῶν 30.000 τόννων οὐδέποτε ἔχει ταχύτητα 11½ μιλίων. Ἀὕτη κατὰ μέσον ὄρον εἶναι 15 μίλλια, παρὰ δὲ τὸ γεγονὸς ἦτο ἠῤῥημένη ταχύτης ἔχει ὡς συνέπειαν ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους ἐνμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, τὸ κόστος τῆς μετα-

Δέον ἐν τούτοις νὰ παρατηρηθῆ ὅτι ἡ μείωσις τοῦ κατὰ τόννον καὶ μίλλιον κόστους τῆς μεταφορᾶς δὲν εὐρίσκεται εἰς σταθερῶς προοδευτικὴν σχέσιν πρὸς τὴν αὐξησιν τῆς χωρητικότητος. Ἀντιθέτως, σχετικοὶ ὑπολογισμοὶ καὶ παρατηρήσεις ἀφορῶντες τὰ δεξαμενόπλοια¹², δεικνύουν ὅτι πέραν τῆς χωρητικότητος τῶν 36.000 τόννων D.W ἡ ἐπιτυγχανομένη οἰκονομία μεταφορικοῦ κόστους εἶναι πολὺ μικρά.

Ἐν κατακλείδι δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι διὰ τοῦ μεγάλης χωρητικότητος πλοίου, ἐπαυξάνεται, ἢ σπουδαιότης τοῦ βασικοῦ πλεονεκτήματος τοῦ πλοίου ἐναντὶ τῶν λοιπῶν μέσων μεταφορᾶς, δηλαδὴ τοῦ ὑπ' αὐτοῦ παρεχομένου χαμηλοῦ, κατὰ μονάδα βάρους ἢ ὄγκου τοῦ μεταφερομένου φορτίου, κόστους. Σημειωτέον ὅτι, ὅσονδήποτε δαπανηρὰ εἰς καύσιμα καὶ ἐάν εἶναι ἡ ἐγκατάστασις προώσεως τοῦ πλοίου, τὸ κόστος προώσεως αὐτοῦ εἶναι πολὺ μικρότερον ἀπὸ τὸ τοῦ αὐτοκινήτου ἢ τοῦ σιδηροδρόμου. Ἡ ἔλλειψις ἐξ ἄλλου ἀνάγκης μονίμων ἐγκαταστάσεων (ὡς λ. χ. εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν σιδηροδρόμων σιδηροτροχιῶν, ἀμαξοστασιῶν, ἰδιοκτητῶν συνεργειῶν συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν τροχαίου ὑλικοῦ κλπ.) αἵτινες ἀπαιτοῦν τὴν διάθεσιν κεφαλαίων μεγαλυτέρων ἀπὸ τὸ διατιθέμενον δι' αὐτὸ τοῦτο τὸ μεταφορικὸν ὑλικόν, ἀποτελεῖ πρόσθετον λόγον εὐθηνείας τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς, ἐνῶ τέλος ἡ κατανομή τῆς ἔστω καὶ μεγάλης ἐν τῷ συνόλῳ τῆς, συνολικῆς δαπάνης μεταφορᾶς εἰς μεγάλον ὄγκον φορτίου ἐπικουρουμένη ἐκ τῶν προαναφερθέντων αἰτιῶν, δίδει κατὰ μονάδα βάρους ἢ ὄγκου φορτίου, ναῦλον ὅστις ἀποτελεῖ μικρὸν μόνον ποσοστὸν τοῦ καταβαλλομένου δι' ἀντίστοιχον μεταφορὰν ἐνεργουμένην ὁδικῶς, σιδηροδρομικῶς ἢ ἀεροπορικῶς.

φορᾶς ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εἶναι, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξειδίου ἀπαιτουμένου χρόνου, ἐτι μικρότερον, ὑπολογιζόμενον εἰς 49 % μόνον, τοῦ κόστους μεταφορᾶς διὰ τὸ πλοῖον τῶν 10.000 τόννων.

¹² Εἰς Fairplay, 3633 σελ. 88 ὑπολογίζεται ὡς κάτωθι, τὸ συγκριτικὸν κόστος μεταφορᾶς, δεξαμενοπλοίων κατὰ τόννον καὶ μίλλιον:

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΚΑΙ ΤΥΠΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1. Αΐτια διαχωρισμοῦ πλοίων εἰς κατηγορίας. - Τὸ πλοῖον εἶναι οἰκονομικὴ μονάς. Δὲν παράγει ὄμως ἀγαθὰ. Παράγει ὑπηρεσίας καὶ ἐπομένως δὲν ἔχει οἰκονομικὴν χρησιμότητα ἐὰν δὲν προσφέρωνται 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, παρὰ τὴν ἀλματικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου, ἀρκεταὶ διὰ τὴν ἱκανοποίησίν τῶν ἀναγκῶν αὐτοῦ. Ὁ γενικὸς τύπος τοῦ φορτηγοῦ πλοίου ἦτο ἐπαρκὴς διὰ τὴν ἐνέργειαν τῶν διεθνῶν μετοφορῶν. 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 φορτίων, ἦτο φυσικὸν νὰ καταστήσῃ, βαθμιαίως, προφανῆ τὴν ἀνάγκην τῆς κατασκευῆς πλοίων, κατάλληλων ἐχόντων τὴν ἐσωτερικὴν διασκευὴν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν, διὰ τὸν χειρισμὸν, ἱκανοποιητικὴν στοιβασίαν καὶ ἀσφαλῆ, οἰκονομικῶς δὲ ἐπωφελῆ, μεταφορὰν τῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων καὶ τῶν διαφόρων ἄλλων εἰδικῆν μεταχειρίσιν ἀπαιτούντων φορτίων. Ἡ ἐπαναστατικὴ ἐξ ἄλλου μεταβολή, ἡ ὁποία ἐσημειώθη εἰς τὴν ναυπηγικὴν, μετὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ χάλυ-

βος, ως ύλικού κατασκευής τών πλοίων και τας εις τας δια μηχανικών μέσων μεθόδους προώσεως αούτων έπιτευχθείσας έξελίξεις, έσχεν ως άποτέλεσμα την ναυπήγησιν πλοίων μεγάλης χωρητικότητας και ταχύτητος, τών όποιών όμως τό κόστος κατασκευής ήτο πλέον, πολλαπλασίως δαπανηρόν έν σχέσει προς τό τοϋ μικροϋ Ιστιοφόρου. 'Η οικονομική, κατά ταύτα, βάσις τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως μετεβλήθη και ή συγκέντρωσις μεγάλων κεφαλαίων προς άσκησιν αούτης, κατέστη άπαραίτητος.

'Η τοιαύτη έξέλιξις άπεμάκρυνεν άπό την ναυτιλιακήν έπιχειρήσιν, όλους τούς μη κατ' έπάγγελμα με αούτην άσχολουμένους και ίδια τούς έμπόρους, ούτινες μέχρι τών μέσων τοϋ παρελθόντος αιδώνος, έσυνήθιζον νά έπεκτείνουν την δραστηριότητά των εις κάθε στάδιον τής έμπορικής συναλλαγής και συνεπώς και εις την ένέργειαν τής δια θαλάσσης μεταφοράς, εις πλείστας περιπτώσεις διαθέτοντες Ιδιόκτητα σκάφη. Ούτω, τό τέλος τοϋ δεκάτου ένάτου αιδώνος, εϋρε την διεθνή ναυτιλίαν εις χείρας ειδικευμένων πλοιοκτητών και έφοπλιστών, ό μεταξύ αούτων δέ, όξϋς συναγωνισμός και ή έξ αούτοϋ προκύψασά προσπάθεια τής μεγίστης δυνατής άποδόσεως τής έπιχειρήσεως με τό έλάχιστον δυνατόν κόστος, άποφασιστικώς συνέβαλον εις την έξειδίκευσιν τοϋ φορτηγοϋ πλοίου. 'Η έμπορική ναυτιλία, άλλως τε, ύπέρτης οϋσα τοϋ έμπορίου, πρέπει πάντοτε νά προσαρμόζη έαυτήν προς τας άνάγκας αούτοϋ και είναι γεγονός ότι αί ποικίλλουσαι άπαιτήσεις τοϋ συγχρόνου έμπορίου, έχουν προκαλέσει διαφοροποίησιν τών ύπηρεσιών τας όποιας τό έμπορικόν πλοϊον δύναται νά προσφέρη και έξειδίκευσιν τούτου εις τούς αναλόγους τύπους και κατηγορίας τούς όποιους συναντώμεν σήμερον. 'Η έξειδίκευσις αούτη άποβαίνει, ως είναι προφανές, έπ' ώφελεία τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Πλοϊον ναυπηγούμενον βάσει ειδικής προδιαγραφής, δια νά χρησιμοποιηθί εις μίαν κατηγορίαν τών παγκοσμίων μεταφορών, είναι έπόμενον νά παρουσιάζη μεγαλυτέραν έπάρκειαν δια τόν συγκεκριμένον αούτον τομέσ τών μεταφορών και κατ' άκολουθίαν τό μικρότερον συγκριτικώς κόστος κατά μονάδα μεταφερομένου φορτίου.

'Η έξειδίκευσις δέν άφορᾷ μόνον τά γενικά χαρακτηριστικά τών πλοίων, τά προσδιοριζόμενα άπό τό άντικείμενον τών μεταφορών τας όποιας προορίζονται νά ίκανοποιήσουν - λ.χ. έπιβατηγά, φορτηγά κλπ. - άλλ' ύπεισέρχεται έν τή πράξει εις λεπτομερείας κατασκευής τών πλοίων, έπί τῷ σκοπῷ τής μεγίστης αούτων άποδόσεως εις ένα ή περισσοτέρους-άλλά συγγενείς-τομείς μεταφορών. Ούτω έπί παραδειγματι' εύρέα και έλεύθερα ύπερκατασκευασμάτων άνοίγματα κυτών, είναι άπαραίτητα εις τά πλοία τά προοριζόμενα δια μετα-

φοράς γαιανθράκων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ταχείας φορτοεκφορτώσεως αὐτῶν. Προκειμένου ἀντιθέτως, περὶ πλοίων προοριζομένων διὰ μεταφορὰς σιτηρῶν, τὰ μεγάλα στόμια κυτῶν οὐ μόνον ἐξυπηρετικά δὲν εἶναι - δοθέντος ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα φορτοεκφορτώνουσι μὲσφωλῆν ὡσεὶ εἰσερχομένων εἰς τὸ κύτος - ἀλλ' ἀποτελοῦν ἴσως μειονέκτημα, διότι προκαλοῦν δυσχερείας εἰς τὴν στεγανότητα τῶν κυτῶν καὶ τὴν ἀσφαλῆ των κάλυψιν πρὸς προφύλαξιν τοῦ φορτίου ἀπὸ τὰ ὕδατα τῶν βροχῶν καὶ τῆς θαλάσσης. Πλοῖα προοριζόμενα ἀποκλειστικῶς διὰ μεταφορὰς μεταλλευμάτων, ἀνάλογον πρὸς τὰς ιδιότητας τῶν φορτίων τούτων ἔχουν τὴν κατασκευὴν. Τὰ μεταλλεύματα ἔχουν τὴν ιδιότητα νὰ σχηματίζουν ἐντὸς τοῦ κύτους πυραμίδα, τοῦτο δὲ σοβαρῶς ἐπηρεάζει τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλεόν, μικρὸν ἔχοντα τὸν ὄγκον κατὰ τόννον βάρους, συμπληροῦν τὴν εἰς βάρους μεταφορικὴν ἰκανότητα τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ καλύπτουν τὴν εἰς ὄγκον χωρητικότητά του. Ἡ δευτέρα αὕτη ιδιότης ἐπιτρέπει τὴν εὐχερεστέραν ἀντιμετώπισιν τῆς πρώτης, κατὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν εἰδικῶς διὰ τοιαύτας μεταφορὰς προοριζομένων πλοίων, διότι ἐπιτρέπει τὴν κατασκευὴν τῶν κυτῶν εἰς σχῆμα περίπου ἀνεστραμμένου ἀνοικτοῦ διαβήτου, τὸ ὁποῖον ἐξασφαλίζει τὴν αὐτόματον καλὴν εὐθέτησιν τοῦ φορτίου πρὸς ὄψελος τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου καὶ ἀποφυγὴν κοπώσεώς του κατὰ τὸν πλοῦν. Ἡ τοιαύτη ρύθμισις, ἔχει τὸ πρόσθετον πλεονέκτημα, ὅτι ἐπιτρέπει τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ πλευρὰ τοῦ πλοίου, μεταξὺ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ σκάφους καὶ τοῦ χωρίσματος τῶν κυτῶν, δεξαμενῶν χρησιμοποιοιμένων διὰ μεταφορὰς πετρελαιοειδῶν, ὅταν τὸ πλοῖον δὲν φέρει φορτίον μεταλλεύματος. Τὰ διὰ μεταφορὰν μεταλλευμάτων προοριζόμενα πλοῖα, ἀπαραίτητον χαρακτηριστικὸν ἔχουν ἐπίσης, ὅτι οὐσιαστικῶς ὀλόκληρον τὸ κατάστρωμά των καταλαμβάνεται ὑπὸ τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κυτῶν καθ' ὅλον τὸ μήκος καὶ τὸ πλάτος του, ὥστε νὰ διευκολύνεται ἡ ταυτόχρονος ἐργασία πολλῶν μηχανικῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως, ἐπὶ σκοπῷ ταχείας ἀπελευθερώσεως τοῦ πλοίου. Πλοῖα, τέλος, προοριζόμενα διὰ μεταφορὰς ποικίλων καὶ ἑλαφρῶν φορτίων, κατασκευάζονται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ διαθέτουν μεγάλην χωρητικότητα (κυβισμόν) κατὰ τόννον φορτίου, ἔχουν δὲ κατὰ κανόνα πολλὰ κατὰστρώματα ἐπιτρέποντα καλλιτέραν στοιβασίαν τοῦ φορτίου.

2. Κατηγορία πλοίων. - Αἱ λεπτομερειακαὶ ἐν τούτοις διαφοραὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων, καίτοι οὐσιαστικῆς σημασίας διὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν των, δὲν ἐπηρεάζουσι τὸν βασικὸν διαχωρισμὸν τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας, διότι αὗται προσδιορίζονται, βάσει γενικῶν χαρακτηριστικῶν ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς κατασκευῆς τῶν

πλοίων ἐν συσχετίσει πρὸς τὸν προορισμὸν αὐτῶν. Βάσει τῶν γενικῶν αὐτῶν γνωρισμάτων, προορισμοῦ καὶ κατασκευῆς, τὰ πλοῖα δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ, τὰ φορτηγὰ, τὰ πλοῖα εἰδικῶν φορτίων (δεξαμενόπλοια, πλοῖα ψυγεῖα, φαινοθηρικά), τὰ πλοῖα βοθητικῆς ναυτιλίας καὶ τὰ ἀλιευτικὰ.

α) *Ἐπιβατηγὰ.* Ἀντιπροσωπεῦσιν τὴν τελειοτέραν ἔκφρασιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανουργικῆς, ἀλλὰ ἀποτελοῦν ἐπίσης καὶ τὸ ἀντικείμενον ἐφαρμογῆς καὶ ἐπιδείξεως, πλειστῶν εἰσέτι τεχνῶν, ἀπὸ τῆς ζωγραφικῆς μέχρι τῆς ξυλουργικῆς, καὶ πεδίων ἐνδιαφέροντος πλειστῶν 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 δυνατὸν νὰ μὴ ὑπερβαίῃ τοὺς 100 κόρους, ἐξ ἴσου δὲ ποικίλλει ὁ βαθμὸς πολυτελείας καὶ ἀνέσεως τὸν ὁποῖον προσφέρουν. Τὸν πλεόν ἀντιπροσωπευτικὸν ἐν τούτοις τύπον τοῦ συγχρόνου ἐπιβατηγοῦ, ἀποτελεῖ τὸ πλοῖον τῆς γραμμῆς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ὁποίου, ἡ ἐπίδοσις εἶναι ὄντως καταπληκτικὴ εἰς ὄγκον, πολυτέλειαν, ταχύτητα καὶ ἀσφάλειαν. Ὡς πρὸς τὸν ὄγκον, ἡ μεταπολεμικὴ τάσις φαίνεται νὰ εἶναι διάφορος τῆς μεταξὺ τῶν δύο πολέμων ἀκολουθηθείσης. Ἡ χωρητικότης τῶν 50.000 - 55.000 κόρων κρίνεται ὡς ἀντιπροσωπεύουσα τὸ μέγιστον ὄριον χωρητικότητος τὴν ὁποῖαν θὰ ἔχουν τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ. Ἡ μεταβολὴ αὕτη τῶν ἐπιδιώξεων, πλοιοκτητριῶν ἐταιριῶν τε καὶ ναυπηγῶν, δυνατὸν 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 ὁμῶς ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι αἱ σύγχρονοι ἐξελλίξεις εἰς τὴν κατασκευὴν ναυτικῶν μηχανῶν καὶ τὴν ναυτικὴν ἀρχιτεκτονικὴν ἐπιστήμην, καθιστοῦν οὐχὶ ἀναγκαίαν τὴν κατασκευὴν πλοίων τύπου τῶν Βρεττανικῶν «Queens». Ἡ μεγάλη χωρητικότης τῶν πλοίων τούτων, ἦτο συνέπεια τῆς ἐπιθυμίας ὅπως τὰ σκάφη ταῦτα εἶχον ταχύτητα ἐπιτρέπουσαν τὴν καθιέρωσιν, διὰ τῶν δύο πλοίων, ἐβδομαδιαίων δρομολογιῶν μεταξὺ Σαουθάμπτον καὶ Νέας Ὑόρκης καὶ καθωρίσθη ἀφ' ἐνὸς 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 ἠδύναντο νὰ μεταφέρουν ὑπὸ τοῦς εὐνοϊκωτέρους ὄρους ἀνέσεως, διὰ νὰ ἦτο ἡ ἐκμετάλλευσίς των ἐπιτυχής. Ἡδη ἡ ἐπίτευξις τῆς ταχύτητος τῶν 30 μιλίων κρίνεται δυ-

νατή και ως πρὸς πλοῖα μέχρι 40.000 κ.ο.χ., τὰ ὅποια πλεονεκτοῦν τῶν κατὰ πολὺ μεγαλυτέρων, ἀφ' ἑνὸς εἰς ἕξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου διότι δύνανται ἀποδοτικῶς νὰ χρησιμοποιηθοῦν κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας διὰ τουριστικὰ ταξείδια 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, τὸ 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, ἐπιτυγχανομένην μείωσιν τοῦ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν προωστηρίων μέσων διατιθεμένου χώρου. Ἡ ἐπίτευξις τούτέστιν ὑψηλῶν ταχυτήτων, ἐμφανίζεται πολὺ περισσότερον οἰκονομικῶς ἀποδοτικῆ ἢ κατὰ τὸ παρελθόν, εἰς βαθμὸν ὥστε ἡ ταχύτης τῶν δέκα ὀκτῶ ἢ καὶ εἴκοσιν ἀκόμη μιλίων, νὰ ἀποτελῇ σήμερον οὐχὶ ἀσύνηθες χαρακτηριστικὸν τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, ἐνῶ κατὰ τὰ πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη, τοιαύτη ἦτο ἡ ταχύτης τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ἀποικιακῶν γραμμῶν.

Τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον διαθέτει πάντοτε καὶ χρόνον διὰ παραλαβὴν φορτίου, ὁ βαθμὸς ἐξαρτήσεως ὅμως 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 ἱκανοποίησις τοῦ ἐπιβάτου θέσεων, εἰς ἄλλας δέ, ἐξυπηρετούσας εἴτε περισσότερον περιωρισμένην ἐπιβατικὴν κίνησιν, εἴτε κίνησιν ἐπιβατῶν ἀδυνατούντων νὰ καταβάλουν ὑψηλοὺς ναύλους, τὸ φορτίον βαρύνει περισσότερον ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ἐπιχειρήσεως. Εἰς ἀπάσας τὰς περιπτώσεις, ἡ ἐκ τοῦ φορτίου ἐξάρτησις τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀπέβη μεταπολεμικῶς μεγαλυτέρα, λόγῳ τῆς ἀνάγκης ὅπως οἱ ναῦλοι ἐπιβατῶν κρατηθοῦν εἰς κατὰ τὸ δυνατόν χαμηλὰ ἐπίπεδα, τὸ μὲν δυνάμενα νὰ συναγωνισθοῦν τοὺς ναύλους τῆς ἀεροπορικῆς συγκοινωνίας, τὸ δὲ ἐπιτρέποντα εὐχερεστέραν ἀντιμετώπισιν τῶν εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν πλείστων χωρῶν, ἐπιβληθέντων συναλλαγματικῶν ποσοτικῶν περιορισμῶν διὰ τοὺς ταξιδεύοντας.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τοῦ τύπου τῆς γραμμῆς τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, τῶν στηριζομένων κατὰ κύριον λόγον εἰς τὸν ἐπιβά-

την είναι μικρός. Αί πλείσται τών άλλων γραμμών απαιτούν πλοία διαθέτοντα περισσότερον χώρον διά παραλαβήν φορτίων, εις τās περιπτώσεις δέ δρομολογιακών γραμμών διερχομένων διά τών τροπικών περιοχών, χαρακτηριστικόν στοιχείον τών πλοίων αποτελεί ή ύπαρξις έπ' αυτών μεγάλων ψυκτικών χώρων. 'Η έκ τοῦ φορτίου έξάρτησις, δύναται νά φθάση μέχρι τοῦ σημείου ὥστε τὸ πλοῖον νά εἶναι κατὰ κύριον λόγον φορτηγόν καὶ δευτερευόντως νά ἀπασχολήται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἔχομεν τὸν τύπον τοῦ μικτοῦ λεγομένου πλοίου, τὸ ὁποῖον χρησιμοποιεῖται κυρίως εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν γραμμῶν συνδεουσῶν τοὺς μητροπολιτικοὺς λιμένας τῶν μεγάλων χωρῶν μετὰ τῶν ἀποικίων των. Σημειώτεον ὅτι κατ' ἀρχήν, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐπιβατηγῶν περιλαμβάνονται πάντα τὰ μεταφέροντα περισσοτέρους τῶν δώδεκα ἐπιβάτας πλοία, ἅτινα καὶ ὑποχρεοῦνται νά καλύπτουν τὰς ἀπαιτήσεις τῶν εἰδικῶν κανονισμῶν οἱ ὁποῖοι διέπουν τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Εἰδικὸν τύπον ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἀποτελεῖ τὸ πλοῖον διὰ μετὰ νάστας, τὸ ὁποῖον προορίζεται διὰ τὴν ἐπὶ εὐθηνῶ νάυλῳ μεταφορὰν μεταναστῶν. Διὰ νά χαρακτηρισθῆ ἕν πλοῖον ὡς κατάλληλον διὰ μετανάστας, πρέπει νά εἶναι δισεσκευασμένον συμφώνως πρὸς εἰδικοὺς κανόνας ἀφορῶντας τὴν ἀνεσιν χώρου καὶ τὰ παρεχόμενα εἰς τὸν μετανάστην μέσα, τὰς συνθήκας ὑγιεινῆς τῶν διαμερισμάτων τῶν μεταναστῶν κλπ.

β) Φορτηγά. 'Η κατηγορία αὐτὴ περιλαμβάνει ἅπαντα τὰ πλοία τὰ ἐκ κατασκευῆς ἢ δισεσκευῆς προοριζόμενα διὰ τὴν μεταφορὰν ξηρῶν φορτίων, ἔξαιρέσει τῶν πλοίων ψυγείων, καὶ καλύπτει τὸ μέγιστον μέρος τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς χωρητικότητος. 'Η χωρητικότης των ποικίλλει μετὰξὺ τῶν 100 καὶ τῶν 14.000 τόννων, ἐξ ἴσου δὲ ποικίλλουν καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικὰ αὐτῶν. Ἐνδιαφέρον ἐν τούτοις διὰ τὰς διεθνεῖς θαλασσῆς μεταφορὰς, ἔχουν τὰ μεγάλα πλοία καὶ κυρίως τὰ ἔχοντα χωρητικότητὰ 7.000 τόννων φορτίου καὶ ἄνω, δευτερευόντως, δέ, δι' ὠρισμένας κατηγορίας μεταφορῶν, τὰ χωρητικότητος 4.000 - 7.000 τόννων. Ἐτι πλέον περιορισμένην, καὶ δὴ τοπικῶς, σημασίαν, παρουσιάζουν τὰ πλοία 1.000 - 4.000 τόννων φορτίου, ἀπασχολούμενα κυρίως εἰς μεταφορὰς εἰς τὴν Μεσόγειον, τὸν Εὐξείνιον Πόντον, τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν, εἰς μεταφορὰς ξυλείας ἐκ τῆς Βαλτικῆς ἢ ἀκόμη καὶ εἰς μεταφορὰς ἐκ λιμένων τῆς ΒΔ. ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μεγ. Βρετανίαν καὶ τὴν Μεσόγειον. Τὰ πλοία ταῦτα, δὲν δύναται νά περιληφθοῦν μετὰξὺ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ἀφ' ἐνὸς διότι ταξιδεύουν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν

καί ἀφ' ἑτέρου διότι ἡ διάρκεια τῶν ταξειδίων τῶν εἶναι σημαντικὴ προορίζονται δὲ ἐκ κατασκευῆς διὰ τὰς ἀνωτέρω μεταφορὰς.

Ὡς ἀντιπροσωπευτικὸς τύπος τοῦ ὠκεανοπόρου φορτηγοῦ πλοίου γενικῶν μεταφορῶν, δύναται σήμερον νὰ θεωρηθῆ τὸ πλοῖον τῶν 10.000 τόννων D.W., ταχύτητος 12 μιλίων, ἐνῶ τὸ σύγχρονον φορτηγὸν πλοῖον τακτικῶν ὑπερωκεανείων γραμμῶν, ἔχει μέσῃ χωρητικότητα 12.000-13.000 τόννων D.W. καὶ μέσῃ ταχύτητα 15-16 μιλίων. Ἀμφότερα φέρουν, κατὰ πλειονότητα, μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως διὰ τὴν πρόωσιν τῶν.

Τὸ φορτηγὸν πλοῖον ἀσχολεῖται εἰς μεταφορὰς, εἴτε ὁμοειδῶν φορτίων, εἴτε γενικῶν τοιούτων. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ἔχομεν τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον, τὸ ἀναζητοῦν κατ' ἀρχὴν τὴν ἀπασχόλησιν του εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, εἰς φορτία οἰασθήποτε προελεύσεως καὶ οἰουδήποτε προορισμοῦ, τὸ πλοῖον δηλαδὴ τὸ προσφυῶς εἰς τὴν ἀγγλικὴν ὀνομαζόμενον tramp (ἀλήτης). Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἀνήκουν τὰ ἐκτελοῦντα τακτικὰς δρομολογιακὰς γραμμάς πρὸς μεταφορὰν γενικῶν φορτίων, μεταξὺ ὠρισμένων λιμένων καὶ κατὰ προδιαγεγραμμένον σχέδιον πλοῖα (Gargo-Liners).

Τὰ κυριώτερα ἐκ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, προσδιωρίσθησαν εἰς τὰ προηγούμενα κεφάλαια. Μολονότι, γενικῶς, ἕκαστον τῶν ὁμοειδῶν φορτίων ἔχει τὰ ἰδικὰ του χαρακτηριστικὰ καὶ ἀπαιτεῖ, ἐνδεχομένως, εἰδικὸν ἐξοπλισμὸν ἢ ἐσωτερικὴν διαρρύθμισιν τοῦ πλοίου, διὰ νὰ εἶναι τοῦτο ἱκανὸν νὰ προσαρμόζεται ἀπολύτως πρὸς τὰς ἰδιότητας τοῦ κομιζομένου φορτίου, ὁ μέσος τύπος τοῦ ὠκεανοπόρου ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν βασικῶν τούλάχιστον ἐκ τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, ἥτοι γεννημάτων, γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων, χωρὶς τοῦτο νὰ σημαίνῃ ὅτι ἀποκλείεται ἐν τῇ πράξει ἡ ὑπαρξίς φορτηγῶν πλοίων, προοριζομένων ἐκ κατασκευῆς διὰ τὰς μεταφορὰς μιᾶς μόνον ἐκ τῶν προαναφερθεισῶν κατηγοριῶν φορτίων. Τούναντίον ἡ πρὸς ἐξειδικευσιν τάσις, παρουσιάζεται ἴαν ἔντονος μετὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον, ὑπάρχουν δὲ σήμερον πλοῖα εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ μεταφορὰς μεταλλευμάτων, ἀσφάλτου, πολλοῦ χαρτοποιίας κλπ. Τὸν σημαντικώτερον κλάδον, ἀποτελοῦν τὰ πλοῖα σιδηρομεταλλευμάτων. Τριάκοντα περίπου ἐξ αὐτῶν¹ συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 500.000 τόννων, εὐρίσκονται ἤδη ὑπὸ παραγγελίαν ἢ ναυπήγησιν, ἀξιοσημείωτον δὲ εἶναι ὅτι, παρὰ τοὺς κινδύνους τοὺς ὁποίους τὸ σιδηρομετάλλευμα, λόγῳ

¹ Fairplay 3608 σελ. 261.

τοῦ μεγάλου βάρους του, ἐμφανίζει, καθιεροῦται καὶ ὡς πρὸς τὰ πλοῖα ταῦτα ἢ μεγάλη χωρητικότης, ὥστε τινὰ τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν, ἔχουν χωρητικότητα 30.000 τόννων D.W.², ἐνῶ τὰ λοιπὰ ἀνήκουν εἰς τὰς κατηγορίας τῶν 16.000 - 18.000 τόννων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν 12.000 τόννων ἀφ' ἑτέρου³.

Τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν ναυπηγοῦνται βάσει εἰδικῶν προδιαγραφῶν, ὥστε νὰ καλύπτουν τὰς εἰδικὰς ἀπαιτήσεις τῆς γραμμῆς τὴν ὁποίαν προορίζονται νὰ ἐξυπηρετήσουν. Κοινὰ ὅπωςδὴποτε γνωρίσματα ἔχουν τὴν μεγάλην εἰς κυβικά μέτρα, κατὰ τόννον βάρους μεταφερομένου φορτίου, ἱκανότητα τῶν κυτῶν τῶν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν διὰ τῶν πληρεστέρων μηχανικῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως.

Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν ἀνωτέρω κοινῶν χαρακτηριστικῶν τῶν πλοίων γραμμῆς, ἀπορρέει ἀπὸ τὴν φύσιν τῶν μεταφερομένων φορτίων. Τὰ γενικὰ φορτία, ὄντα κατὰ πλειονότητα βιομηχανικὰ προϊόντα καὶ πάντοτε συσκευασμένα, καταλαμβάνουν μεγάλον ὄγκον κατὰ τόννον βάρους, ἔχουν δηλαδὴ μεγάλον κυβισμόν. Ἐπὶ πλέον ἀποτελοῦνται, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ μικρὰς ἐπὶ μέρους φορτώσεις πολυαριθμῶν εἰδῶν ἐμπορευμάτων μὲ ποικίλον τὸν προορισμὸν, πάντα δὲ ταῦτα σημαίνουν εἰδικὴν στοιβασίαν καὶ πρόσθετον ἀπώλειαν χώρου. Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἰδιαιτέρα καταβάλλεται φροντίς ὥστε τὸ πλοῖον γραμμῆς νὰ διαθέτῃ μεγάλον κυβισμόν κατὰ τόννον βάρους τῆς μεταφορικῆς του ἱκανότητος, σύνηθες δὲ εἶναι ὅπως τὰ πλοῖα ταῦτα διαθέτουν ἄνω γὰρ 65-80 κυβικῶν ποδῶν κατὰ τόννον Dead Weight.

Μεγάλην, κατὰ τόννον Dead Weight εἰς κυβικοὺς πόδας ἱκανότητα, ἔχουν ἐπίσης καὶ τὰ πλοῖα τὰ προοριζόμενα κατὰ κύριον λόγον διὰ μεταφοράς ξυλείας ἢ ὁποῖα εἶναι, ὡς γνωστόν, ἐν ἑκ τῶν πλέον ἐλαφρῶν φορτίων. Ἀντιθέτως πλοῖα προοριζόμενα διὰ βαρῆα φορτία, ὡς εἶναι ὁ γαιάνθραξ ἢ τὰ μεταλλεύματα, πρέπει νὰ ἔχουν τὸ μέγιστον δυνατὸν νεκρὸν βᾶρος (Dead Weight) καὶ νὰ εἶναι ἰσχυρὰς κατασκευῆς.

Ἐξοπλισμός, ἐξ ἄλλου, τοῦ πλοίου γραμμῆς διὰ τῶν πληρεστέρων μέσων φορτοεκφορτώσεως εἶναι ἀπαραίτητος, διότι ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ μεταφέρον ὁμοειδῆ φορτία πλοῖον, εἰς πολλὰς περιπτώσεις προσεγγίζει εἰς δευτερευούσης σημασίας λιμένας, στερουμένους ἐπαρ-

² Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping.

³ Ἡ χρησιμοποίησις τῶν πλοίων σιδηρομεταλλευμάτων εἶναι, ὡς εἶδομεν ἀνωτέρω (σελ. 42), διπλῆ, διότι τὰ πλεῖστα ἐξ αὐτῶν ἔχουν βαθέα διπύθμενα καὶ πλευρικὰς δεξαμενάς, ὥστε δύναται νὰ ἀπασχοληθῶν ἐπίσης εἰς μεταφοράς πετρελαιοειδῶν, ἀποκτωμένης οὕτω τῆς δυνατότητος ἐξευρέσεως ναύλων ἐπιστροφῆς, ἥτις ἄλλως εἶναι ἀδύνατος.

κοις μηχανικοῦ καὶ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ὅτε εἶναι ὑποχρεωμένον νὰ φορτῶν ἢ ἐκφορτῶν τὸ φορτίον τοῦ δι' ἰδίων μέσων. Ἐκτὸς τούτου ὁμοίως, χρησιμοποιεῖ συνήθως τὰ φορτοεκφορτωτικά του μέσα, παραλλήλως πρὸς τὰ μέσα τοῦ λιμένος, πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως.

Αἱ διαστάσεις τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐπηρεάζονται ἀπὸ πολλοὺς παράγοντας. Πλοῖα λ.χ. ἐργαζόμενα εἰς τὸν ποταμὸν Plate, πρέπει νὰ ἔχουν ἀνάλογον βύθισμα, ἐνῶ ἐξ ἄλλου τὸ μήκος, τὸ πλάτος καὶ τὸ βύθισμα πλοίων μελλόντων νὰ χρησιμοποιῶσι τὰς διώρυγας Σουέζ καὶ Παναμᾶ, προσδιορίζονται καὶ περιορίζονται ἀπὸ τὰς ἀναλόγους διαστάσεις αὐτῶν. ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει, δὲν πρέπει νὰ λησμονηθῆται ὅτι ὅσον αὐξάνει ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου καὶ αἱ διαστάσεις του, τόσοσον περιορίζεται ὁ ἀριθμὸς τῶν λιμένων τοὺς ὁποίους δύναται τοῦτο νὰ χρησιμοποιήσῃ.

γ) *Πλοῖα εἰδικῶν φορτίων.* Ἡ διαρκὴς τάσις πρὸς ἐξειδίκευσιν τῶν πλοίων, διεμόρφωσε σὺν τῷ χρόνῳ τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταύτης, ἀντιπροσωπευτικώτεροι τύποι τῆς ὁποίας εἶναι, τὸ δεξαμενόπλοιο, τὸ πλοῖον ψυγεῖον καὶ τὸ φαλινοθηρικόν.

Τὸ δεξαμενόπλοιο εἶναι τὸ πλεον ἐξειδικευμένον ἀπὸ τὰ μεταφέροντα φορτίον εἰς χυμὰ πλοῖον. Ἀποτελεῖ ἓνα τῶν μᾶλλον ἀντιπροσωπευτικῶν τύπων τῆς ἐξελιξέως καὶ ὑψηλῆς ἀποδόσεως τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς καὶ μηχανικῆς ἐπιστήμης, λόγῳ δὲ τοῦ πολυπλόκου τῶν ἐγκαταστάσεών του καὶ τῆς εἰδικῆς κατασκευῆς του, ἀποτελεῖ λίαν δαπανηρὸν τύπον πλοίου. 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 χρησιμοποιηθῆ εἰς μεταφοράς ἄλλου τύπου φορτίων. Ἀσχολεῖται συνεπῶς εἰς μεταφοράς ἐκ τῶν κέντρων παραγωγῆς καὶ κατεργασίας πρὸς τὰ κέντρα καταναλώσεως καὶ ἐπιστρέφει ἐκεῖθεν κενόν.

Ἄλλα σχεδὸν τὰ δεξαμενόπλοια ἔχουν τοποθετημένας τὰς μηχανὰς τῶν εἰς τὴν πρῶμην. 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 ὁλοκλήρου τοῦ φορτίου καὶ τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς 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

μεταφοράν κατειργασμένων πετρελαίων (White). Ένιοτε τὸ δεξαμενό-
πλοιοῦν χρησιμοποιεῖται ὁμοίως διὰ τὴν μεταφοράν μελάσσης καὶ οἴνων.

Υπάρχουν δεξαμενόπλοια πάσης χωρητικότητος, ὡκεανοπλο-
οῦντα, ἄκτοπλοῦντα, ἄκομη δὲ καὶ διὰ ποτάμια ἢ διώρυγας κατε-
σκευασμένα τοιαῦτα. Πρὸ τοῦ τελευταίου 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 ἐκ-
φορτώσεως παρεχομένης λιμενικᾶς εὐκολίας. Σήμερον ὡς μέση χωρη-
τικότης τῶν δεξαμενοπλοίων θεωρεῖται ἡ τῶν 18.000 - 20.000 τόννων
D.W., ἐνῶ ὁ μέγιστος ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν σκαφῶν, ἔχει χω-
ρητικότητα ἄνω τῶν 20.000 τόννων D.W. καὶ ταχύτητα 16 ἕως 17 μιλ-
λίων, γενικὴ δὲ εἶναι ἡ τάσις πρὸς ναυπήγησιν ὀλονὲν καὶ μεγαλυτέ-
ρων⁴ πλοίων⁵. Ἐκδήλωσιν τῆς τάσεως ταύτης ἀποτελεῖ καὶ ἡ ἀναφερ-
θεῖσα ἤδη παραγγελία ὑπὸ τοῦ Ἑλληνοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Σ. Νιάρχου
εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα Vickers - Amstrongs Ltd, δύο δεξαμενο-
πλοίων τῶν 45.000 τόννων D.W., ταχύτητος 17 μιλλίων καὶ ἡ περίπτω-
σις τῶν ἐπίσης γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων «Βασιλεὺς Σαοῦντ Α'»
28.738 κ.ο.χ., «World Glory» 27.812 κ.ο.χ. καὶ «Τίνα Ὠνάση» 25.010
κ.ο.χ., τὰ ὁποῖα εὐρίσκονται ἤδη ἐν ἐνεργείᾳ.

⁴ Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ εἰκοστοῦ αἰῶνος, ἀλματικὴ ἐσημειώθη αὔ-
ξησις εἰς τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων,
ὀφειλομένη εἰς τὴν συνεχιζομένην σταθερὰν ἐπέκτασιν τῆς χρησιμο-
ποιήσεως τοῦ πετρελαίου εἰς βάρος τοῦ γαιάνθρακος⁶. Τόσον μεγάλη

⁴ Λίαν ἐνδιαφέροντα ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἶναι τὰ κάτωθι στοιχεῖα δημοσιευ-
θέντα ὑπὸ τοῦ τμήματος μελετῶν τῆς Sun Oil Co, ἐν σχέσει πρὸς τὴν κατανομήν εἰς
κατηγορίας χωρητικότητος, τῶν κατὰ τὴν 1 Σεπτεμβρίου 1951 ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ὑπὸ ναυ-
πήγησιν δεξαμενοπλοίων:

Ὅρια Χωρητικότητος	Ἐν ἐνεργείᾳ		ὑπὸ ναυπήγησιν	
	Ἀριθμὸς	Ποσοστὸν ο/ο	Ἀριθμὸς	Ποσοστὸν ο/ο
Κάτω τῶν 16.000 τόννων	649	41	71	11
16.000 τόννων	538	34	142	22
Ἄνω τῶν 16.000 τόννων	402	25	444	67
	1589	100 ο/ο	657	100 ο/ο

⁵ Ἐξήκοντα δύο ἐκ τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων εἶναι χωρητικότητος
ἀνωτέρας τῶν 30.000 τόννων, 18 εἶναι τῶν 29.500 τόννων καὶ 259 ἄνω τῶν 20.000
τόνων (Fairplay 3608 σελ. 261 καὶ 3635 σελ. 300).

⁶ Χαρακτηριστικὰ τῆς καταπληκτικῆς ἀναπτύξεως τῆς χρήσεως τοῦ πετρελαίου
εἰς βάρος τοῦ γαιάνθρακος κατὰ τὸ πρῶτον ἡμισίον τοῦ 20οῦ αἰῶνος, εἶναι τὰ ἀφο-
ρῶντα τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν πετρελαιοειδῶν στατιστικὰ στοιχεῖα ἀποδεικνύοντα
ὅτι εἰς διάστημα μικρότερον τῶν πενήκοντα ἐτῶν, ἠξέθη αὕτη περίπου εἰς τὸ εἰκο-
σαπλάσιον. Ἐναντι παραγωγῆς 22 ἐκ. τόννων κατὰ τὸ 1901, παρήχθησαν 434 ἐκ.
τόννοι κατὰ τὸ 1949 καὶ ἡ πρόδοσις ἐξακολουθεῖ μὲ ταχὺν ρυθμὸν.

είναι ή ζήτησις τοῦ πετρελαίου, ὥστε ή χωρητικότης τῶν δεξαμενοπλοίων ηῤξήθη ἀπό 16.000.000 τόννους D.W κατὰ τὸ 1939, εἰς 23.582.000 τόννους κατὰ τὸ 1948 καὶ εἰς 29.491.417 τόννους τὴν 31 Δεκεμβρίου 1951. Περισσότερον καταφανὴς καθίσταται ή καταπληκτικὴ ἀνάπτυξις τοῦ δεξαμενοπλοίου, ἂν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου μόνου ἔξαμήνου τοῦ 1951, ή διεθνὴς χωρητικότης τῶν σκαφῶν τούτων ηῤξήθη κατὰ 1.250.000 τόνους D.W.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ψύξεως εἰς τὸ πλοῖον, ἐδημιούργησεν, ὄχι μόνον νέον τύπον αὐτοῦ, τὸ πλοῖον ψυγεῖον, ἀλλὰ καὶ νέον τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, με ἀποτέλεσμα τὴν ηῤξημένην ἐπίδρασιν τῶν τροφίμων ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ὁ κόσμος ὅλονεν καὶ περισσότερο θὰ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν καλὴν διανομὴν τῶν τροφίμων. Ἀλλὰ τὰ πλεῖστα εἶδη τροφίμων, ἀπαιτοῦν συντήρησιν εἰς χαμηλὰς θερμοκρασίας. Οὕτω, τὰ πλοῖα ψυγεῖα ἀπέβησαν σπουδαῖος παράγων τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Ὑπάρχουν πλοῖα ψυγεῖα ἀποκλειστικῶς κατεσκευασμένα διὰ μεταφορὰν ἑνὸς μόνου ἐκ τῶν κατεψυγμένων φορτίων καὶ ἄλλα κατὰλληλα διὰ μεταφορὰς πλειόνων εἰδῶν. Ἐπιπροσθέτως πλεῖστα ἐκ τῶν ἐπιβατηγῶν, μικτῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων τῶν ἐξυπηρετούντων δρομολογιακὰς γραμμάς μετὰ παραγωγικῶν χωρῶν τροφίμων, ἴδια δὲ γραμμάς διερχομένας διὰ τῶν τροπικῶν περιοχῶν, διαθέτουν ἰκανοὺς ψυκτικοὺς χώρους.

Τὰ κυριώτερα ἐκ τῶν φορτίων τῶν πλοίων ψυγείων εἶναι, τὸ κρέας ὑπὸ τὴν ποικιλίαν τῶν ἐμπορικῶν μορφῶν αὐτοῦ καὶ τὰ φρούτα, ἀλλ' ἐπίσης ὁ τυρὸς, τὸ βούτυρον, τὰ ὠά, οἱ ἰχθεῖς, ἕκαστον δὲ εἶδος παρουσιάζει ἴδια προβλήματα καὶ ἀπαιτήσεις. Ἐκ τῶν φορτίων τούτων, τὸ κρέας μεταφέρεται ὑπὸ θερμοκρασίαν 5-7° κάτω τοῦ μηδενός, ἐνῶ πάντα τὰ λοιπὰ ἀπαιτοῦν θερμοκρασίαν περίξ τοῦ μηδενός. Βασικῆς σπουδαιότητος ζήτημα εἶναι ή διατήρησις σταθερὰς τῆς δι' ἕκαστον φορτίον ἀπαιτουμένης θερμοκρασίας καὶ ή ἀποφυγὴ διαφυγῶν, ὥστε ή παραγωγή τῆς ψύξεως νὰ εἶναι οἰκονομικῶς συμφέρουσα.

Τὸ πρῶτον φορτίον κατεψυγμένου κρέατος μετεφέρθη ἐξ Αὐστραλίας εἰς Μ. Βρετανίαν κατὰ τὸ 1880, ἀλματικὴ δὲ ἐσημειώθη ἔκτοτε ή ἐξέλιξις ὥστε σήμερον τὸ ἐν ἑβδομον περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα διαθέοντα ψυκτικοὺς χώρους.

Τὸ πλοῖον ψυγεῖον, εἶναι ἐν ἐκ τῶν μᾶλλον πολυπλόκων κατασκευασμάτων τῆς ναυπηγικῆς καὶ διακρίνεται βασικῶς εἰς δύο τύπους, τὸ μεταφέρον κρέας καὶ τὸ μεταφέρον φρούτα. Ὁ δεῦτερος τύπος εἶναι καὶ ὁ νεώτερος, σημειώνει δὲ κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρί-

δας άλματικὴν ἀνάπτυξιν, λόγῳ τῆς καθ' ἅπαντα τὸν κόσμον σταθερᾶς αὐξήσεως τῆς ζήτησεως φρούτων εἰς τὴν φυσικὴν τῶν καταστάσεων, μικρὰ δὲ μόνον ἀμφιβολία ὑπάρχει ὅτι ἡ ζήτησις αὕτη θὰ ἐξακολουθήσῃ ἐντεινομένη, ὑπὸ τὴν προϋπὸθεσιν τῆς εὐθηνείας τοῦ κόστους μεταφορᾶς. Εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν φρούτων, ἀσχολοῦνται κατὰ κύριον λόγον οἱ Σκανδιναυοί, ἐνῶ ἀντιθέτως πλοῖα ψυγεῖα διὰ μεταφορὰς κρεάτων διαθέτου κυρίως οἱ Βρεττανοί. Τὰ μεταφέροντα κρέας πλοῖα-ψυγεῖα εἶναι συνήθως μεγάλης χωρητικότητος - περίπου 10.000 τόννων φορτίου. Ἀντιθέτως τὰ διὰ φρούτα προοριζόμενα πλοῖα-ψυγεῖα εἶναι μετρίως χωρητικότητος· μεταξύ 3.000-6.000 τόννων. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων-ψυγείων δέον νὰ ἀναφερθῶσιν ὡς ἀνήκοντα καὶ τὰ διὰ μεταφορὰν τῶν ἀλιευμάτων εἰς τὰ κέντρα καταναλώσεως προοριζόμενα, ἀλλὰ βεβαίως ἡ σημασία τῶν ὡς πρὸς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφορὰς εἶναι λίαν περιορισμένη¹.

Τὸ φ α λ α ι ν ο θ η ρ ι κ ὄ ν, μολοντί κατατασσόμενον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων ἐδικῶν φορτίων, κυρίαν ἀποστολὴν ἔχει, ὄχι μόνον τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων κατεργασίας τῆς φαλαίνης ἀλλὰ καὶ τὴν βιομηχανικὴν ἐπεξεργασίαν αὐτῆς. Εἶναι συνεπῶς πλωτὸν ἐργοστάσιον, ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὰς ἰσχυρᾶς ἰσχυρᾶς ἰσχυρᾶς, πολυπλόκους ἐγκαταστάσεις κατεργασίας τῆς φαλαίνης, περιλαμβανούσας σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ καλῶς ἐξοπλισμένον ἐργαστήριον χημικῶν ἐρευνῶν, διὰ τὴν περαιτέρω χημικὴν ἐπεξεργασίαν, τῶν μετὰ τὴν βιομηχανικὴν κατεργασίαν ἀπομενόντων ὑπολειμμάτων. Παραλλήλως δὴ μὲν πρὸς τὰς πολυποικίλους ἐγκαταστάσεις του, τὸ φαλινοθηρικὸν διαθέτει μεγάλους χώρους, ὑπὸ μορφήν δεξαμενῶν, διὰ τὴν ἀποθήκευσιν τοῦ ἐκ τῆς φαλαίνης ἐξαγομένου ἐλαίου καὶ ὁμοιάζει κατὰ τοῦτο πρὸς τὸ δεξαμενόπλοιο. Λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ φαλινοθηρικὸν εὐρίσκεται ἐπὶ μῆνας εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ἀνταρκτικοῦ, μακρὰν τοῦ λιμένου ἐκκινήσεώς του, διαθέτει ἐπίσης μεγάλους ἀποθηκευτικοὺς χώρους καὶ ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις τροφίμων, πρέπει δὲ νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ παραλαμβάνῃ τοῦλάχιστον 2.500-3.000 τόννων καυσίμων. Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐργασίας του, δὲν εἶναι προσέτι ἀσύνηθες, νὰ

¹ Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία στερεῖται ἐξ ὀλοκλήρου πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης. Ἐν τούτοις ἡ Ἑλλάς, εἶναι χώρα φρουτοπαραγωγῆς ἐξάγουσα μέγα μέρος τῆς παραγωγῆς ταύτης εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἡ ἐξαγωγή σταφυλῶν καὶ ἐσπεριδοειδῶν, γίνεται ἀποκλειστικῶς διὰ ξένων πλοίων-Σκανδιναυικῶν κυρίως - πρόκειται δὲ περὶ φορτίων καταβαλλόντων λίαν ὑψηλοῦς ναύλους, ἐπιτρέποντας πρόβλεψιν ἀσφαλούς ἐξυπηρετήσεως τοῦ μεγάλου, κατὰ τόννον χωρητικότητος, κόστους κατασκευῆς τῶν πλοίων-ψυγείων. Ἡ εἰς συνάλλαγμα ὄθην ζημία τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ἐκ τῆς μὴ ὑπάρξεως Ἑλληνικῶν πλοίων-ψυγείων εἶναι προφανὴς καὶ σημαντικὴ.

φέρη ἐπ' αὐτοῦ πλήρη σταθμὸν μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων ἀλλὰ καὶ ἀεροσκάφος χρησιμοποιούμενον διὰ τὴν ἔρευναν πρὸς ἐντοπισμὸν τῆς θέσεως τῶν φαλαινῶν. Τὸ γεγονός ἐξ ἄλλου ὅτι, τὸ φαλαίνοθηρικόν, ἀποτελεῖ τὴν μητέρα-πλοῖον διὰ δωδεκάδα περίπου μικρῶν σκαφῶν 500 - 800 τόννων, διὰ τῶν ὁποίων ἐνεργεῖται ἡ θήρα τῆς φαλαίνης, ἐπιβάλλει τὴν ἐπ' αὐτοῦ ὑπαρξίν προσθέτων χώρων καὶ ἐγκαταστάσεων ἐνδiciaτήσεως, πρὸς χρησιμοποίησιν παρὰ τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν τούτων κατὰ τὰς ἡμέρας ἀναπαύσεώς των. Ἡ λειτουργία τέλος τῶν πολυπλόκων ἐγκαταστάσεων βιομηχανικῆς καὶ χημικῆς ἐπεξεργασίας τῆς φαλαίνης, ἀπαιτεῖ πολυάριθμον ἐπιστημονικόν, τεχνικόν καὶ ἐργατικόν προσωπικόν. ἐνίοτε ὑπερδιπλάσιον τοῦ πληρώματος.

Ἐπὶ τὰς ἄνω συνθήκας, τὸ φαλαίνοθηρικόν δὲν δύναται ἢ νὰ εἶναι, πλοῖον μεγάλης χωρητικότητος, πράγματι δὲ οὐδέποτε ἔχει χωρητικότητα μικροτέραν τῶν 10.000 κόρων. Ἀντιθέτως, εἰς τὰς περισσότερας τῶν περιπτώσεων εἶναι μεγαλύτερον τῶν 20.000 κόρων⁹.

Διὰ τὴν εὐχερεστέραν ἀνέλκυσιν τῶν συλλαμβανομένων, ὑπὸ τῶν συνοδῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, φαλαινῶν, τὸ πλοῖον-ἐργοστάσιον φέρει εἰς τὴν πρῶμνην του κατάλληλον κεκλιμένον ἐπίπεδον, ἐξωπλισμένον δι' ἰσχυροτάτων μηχανικῶν μέσων ἕλξεως. Ὁλόκληρος ἡ ἐπεξεργασία τῆς φαλαίνης συμπληροῦται ἐπὶ τοῦ πλοίου-ἐργοστασίου, τὰ δὲ ἐκ ταύτης προϊόντα εἶναι ποικίλα ὅσον καὶ πολύτιμα¹⁰. Τὸ σύγχρονον φαλαίνοθηρικόν εἶναι ἱκανὸν νὰ ἐνεργῇ τὴν ἐπεξεργασίαν τῆς φαλαίνης, μὲ ρυθμὸν μιᾶς μικρᾶς τοιαύτης¹⁰ καθ' ὥραν ἐργασίας.

Τὰ τῆς θήρας τῆς φαλαίνης διέπονται ὑπὸ διεθνῶν συμφωνιῶν καὶ κανονισμῶν καθορισθέντων ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων χώρων. Κύριον ἀντικείμενον τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν εἶναι ὁ περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔτησίως συλλαμβανομένων φαλαινῶν πρὸς ἀποφυγὴν ὀλοσχεροῦς ἐξοντώσεως καὶ ἐξαλείψεως αὐτῶν ἐκ τῶν ὠκεανῶν. Οὕτω

⁹ Τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν ὑπαρχόντων φαλαίνοθηρικῶν εἶναι τὸ Ἄργεντινὸν «Juan Peron» 24570 κ.ο.χ. ναυπηγηθὲν κατὰ τὸ 1951 εἰς Μ. Βρετανίαν.

¹⁰ Κύρια προϊόντα εἶναι τὸ ἔλαιον, χρησιμοποιούμενον περαιτέρω διὰ τὴν παραγωγήν τῆς μαργαρίνης, τὰ ὁστά τῆς φαλαίνης (μπακέτες), τὸ κρέας τῆς φαλαίνης τὸ ὁποῖον χρησιμοποιεῖται κατεψυγμένον ἀντὶ τοῦ συνήθους βοείου κρέατος, συστατικά τινα κατάλληλα διὰ παραγωγήν αἰθεριῶν ἐλαίων, τέλος δὲ ἡ βιταμίνη Α. Τὰ δύο τελευταία προϊόντα ἐξάγονται διὰ τῆς χημικῆς ἐπεξεργασίας.

¹⁰ Ὑπάρχουν δύο κυρίως τύποι φαλαινῶν. Αἱ blue αἱ ὁποῖαι εἶναι μεγάλαι 20-30 μέτρων μήκους καὶ βάρους μέχρι 125 τόννων καὶ αἱ fin, αἱ ὁποῖαι ἔχουν βάρους μέχρι 20 τόννων καὶ μήκος μέχρι 15 μέτρων.

τὸ μέγιστον ὄριον τῶν κατὰ ἀλιευτικὴν περίοδον¹¹ δυναμένων νὰ ἀλιευθῶσι φαλαινῶν, ἔχει ὀρισθῆ εἰς 16.000 μονάδας¹² καὶ ἡ περίοδος θεωρεῖται τερματισθεῖσα ἄμα τῇ συμπληρώσει τοῦ ὄριου τούτου.

Μεταξὺ τῶν χωρῶν τῶν ἐπιδιδομένων εἰς τὴν ἀλιεῖαν τῆς φαλαίνης, ἡ Νορβηγία κατέχει ἀδιαφιλονίκητον τὴν πρώτην θέσιν¹³ καὶ ἡ Μ. Βρετανία ἀκολουθεῖ. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αἱ δύο αὐταὶ χῶραι καὶ ἡ Ἰαπωνία, ἦσαν αἱ μόναι ἐνδιαφερόμεναι εἰς τὴν θήραν τῆς φαλαίνης εἰς τὸν Ἀνταρκτικόν. Μεταπολεμικῶς ἡ Ρωσσία, ἡ Ὁλλανδία, ἡ Ἀργεντινὴ καὶ Ἡν. Πολιτεία προσετέθησαν ἐπίσης, αὐτῶ δὲ ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὴν περίοδον 1950/51 ἐργασθέντων φαλαινοθηρικῶν ἀνήλθεν εἰς εἴκοσι, μεταξὺ τῶν ὁποίων περιελαμβάνετο καὶ ἓν ἀνήκον εἰς τὸν Ἑλληνα ἐφοπλιστὴν κ. Ἄ. Ὠνάσην.

δ) *Πλοῖα βοθητικῆς ναυτιλίας.* Εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν περιλαμβάνονται τὰ σκάφη ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα σκοπὸν ἔχουν ὄχι τὴν ἐνεργεῖαν μεταφορῶν, ἀλλὰ τὴν διευκόλυνσιν τῶν κυρίως ἐμπορικῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀποστολὴν τῶν. Τὰ ρυμουλκά, τὰ ναυαγοσωστικά, τὰ πλοῖα ποντίσεως καλωδίων κλπ., εἶναι σκάφη βοθητικῆς ναυτιλίας. Αἱ ὑπηρεσίαι τὰς ὁποίας προσφέρουν εἶναι πολὺ σημαντικώτεραι ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν καὶ τὴν χωρητικότητα τὴν ὁποῖαν ἀντιπροσωπεύουν ἢ τὸ προσωπικόν τὸ ὁποῖον ἀπασχολοῦν, ἰδιαιτέρας δὲ σπουδαιότητος διὰ τὴν διεθνή ναυτιλίαν εἶναι ἐξ αὐτῶν τὰ ρυμουλκά, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς δύο μεγάλας ομάδας. Τὰ ἐντὸς τῶν λιμένων ἐργαζόμενα ἀφ' ἑνὸς καὶ τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ὑπερποντίους ρυμουλκήσεις καὶ ναυαγοσωστικὰς ἐργασίας ἀφ' ἑτέρου. Αἱ διαστάσεις τῶν ποικίλλουν μεγάλως, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει καὶ ὡς πρὸς τὴν ἰσχύοντα τῶν μηχανῶν τῶν. Εἰς ἓν μέγα ὠκεανοπλοῦν ρυμουλκόν, αἱ μηχαναὶ ἔχουν δύναμιν ὑπερβαίνουσαν ἐνίοτε τοὺς 3.000 ἵππους, ἐνῶ διὰ τὸ μικρὸν ρυμουλκὸν τοῦ λιμένος, ἀρκεῖ ἡ μηχανὴ τῶν 100 ἵππων. Τὸν μέσον τύπον τοῦ ρυμουλκοῦ, ἀντιπροσωπεύει τὸ εἰς ρυμουλκήσεις πλοίων ἐντὸς τῶν λιμένων καὶ εἰς ὑποβοήθησιν τῆς παραβολῆς ἢ πρυμνοδοτήσεως αὐτῶν ἐργαζόμενον, τὸ ὁποῖον εἶναι μετρίων διαστάσεων καὶ ἔχει δύναμιν μηχανῶν μεταξὺ πεντακοσίων καὶ χιλίων ἵππων.

¹¹ Ἡ ἀλιευτικὴ περίοδος ἄρχεται κατὰ Ὀκτώβριον καὶ δύνανται νὰ διαρκέσῃ μέχρι τοῦ Μαΐου, ἤτοι καθ' ὅλην τὴν θερινὴν περίοδον τοῦ νοτίου ἡμισφαιρίου.

¹² Ἡ blue whale ἀντιστοιχεῖ πρὸς μίαν μονάδα, ἐνῶ ἡ μικρὰ τύπου fin ἀντιπροσωπεύει ἡμίσειαν μονάδα.

¹³ Ἐπὶ τοῦ συνόλου 31.262 φαλαινῶν αἵτινες συνελήφθησαν κατὰ τὴν περίοδον 1948/49, οἱ Νορβηγοὶ συνέλαβον 16.196, οἱ Βρετανοὶ 10.204, οἱ Ἰάπωνες 1.643 καὶ οἱ Ἀργεντινοὶ 919.

Τὰ ἀλιευτικά, ὄχι μόνον ἀποτελοῦν ἰδίους τύπους πλοίων ἀλλὰ καὶ ἀνήκουν εἰς τομέα οἰκονομικῆς δραστηριότητος, διάφορον ἔχοντα τὴν ὀργάνωσιν καὶ τὰ κατ' ἴδιαν χαρακτηριστικά, ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν τὴν ἀσχολουμένην μετὰς μεταφορὰς, ἣ ὅποια ἀποτελεῖ καὶ τὸ ἀντικείμενον μελέτης εἰς τὸ παρὸν πόνημα. Δὲν θὰ ἐπιχειρηθῇ συνεπῶς ἡ ἐξέτασις τῶν τύπων τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, διότι ἀποτελεῖ θέμα εὐρισκόμενον ἐκτὸς τῶν τεθέντων διὰ τὸ πόνημα τοῦτο πλαισίων.

Αἱ ἀνωτέρω διαγραφεῖσαι κατηγορίαι τῶν ἐπιβατηγῶν, φορτηγῶν καὶ πλοίων εἰδικῶν 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 δρομολογιῶν, εἴτε εἰς ἐκδρομὰς καὶ τουριστικὰ γενικῶς ταξειδία. Μερικὰ ἐξ αὐτῶν, ἐμφανίζουσι πολυτέλειαν καὶ ἀνέσεις μὴ συναντωμένας συνήθως, εἰς ἀκτοπλοοῦντα ἐπιβατηγὰ σκάφη. Τόσον τὰ ἐπιβατηγὰ ὥσον καὶ τὰ φορτηγὰ ποταμόπλοια, ἔχουσι διαστάσεις προσδιοριζομένας ἀπὸ τὸ πλάτος καὶ τὸ βάθος κυρίως, ἀλλὰ καὶ τὰς λοιπὰς συνθήκας φυσικῆς διαμορφώσεως τῶν ποταμῶν εἰς τοὺς ὁποίους προορίζονται νὰ ἐργασθῶσι. Τὰ ποταμόπλοια, ἐπὶ παραδείγματι, τοῦ ποταμοῦ Πλάτα, δύνανται νὰ ἔχουσι χωρητικότητα μέχρι 2.000 κόρων ἀλλὰ τὸ βύθισμά των δὲν ὑπερβαίνει τοὺς ἑννέα πόδας, διότι ἀνάλογον εἶναι τὸ βάθος τοῦ ποταμοῦ.

Τὰ φορτηγὰ ποταμόπλοια, εἴτε προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν ὁμοειδῶν καὶ γενικῶς ξηρῶν φορτίων, εἴτε εἶναι δεξαμενόπλοια, φθάνουσι δὲ νὰ ἔχουσι ἕκαστον χωρητικότητα μέχρι τριῶν χιλιάδων τόννων φορτίου. Τινὰ ἐξ αὐτῶν στεροῦνται ἰδίας προωστηρίου δυνάμεως, τὰ πλεῖστα ὁμῶς εἶναι μηχανοκίνητα ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως. Κοινὸν χαρακτηριστικὸν στοιχεῖον τῶν ποταμοπλοίων, ἐπιβατηγῶν, φορτηγῶν καὶ ρυμουλκῶν, εἶναι ὅτι ἔχουσι ἑξαλλὰ χαμηλά, ἐπιτρέποντα τὴν διέλευσίν των, διὰ τῶν μὴ μετακινουμένων γεφυρῶν τῶν ποταμῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Γενικά. - 'Επί τῇ βάσει τῶν εἰς τὸ προηγούμενον κεφάλαιον γενομένων διακρίσεων τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας, εὐχερῶς διαγράφονται καὶ οἱ τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἐντὸς τῶν πλάσιων τῆς συγχρόνου οικονομικῆς ὀργανώσεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Βασικῶς ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία διαχωρίζεται εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν καὶ τὴν φορτηγὸν τοιαύτην. Ἡ πρώτη ἔχει κύριον ἀντικείμενον τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἡ δευτέρα τὴν μεταφορὰν φορτίων. Τὰ ἀναριθμητὰ ὅμως προϊόντα τῆς γῆς ἢ τῆς τέχνης τὰ ὁποῖα μεταφέρονται πέραν τῶν ὠκεανῶν, διαιροῦνται, ὡς ἐλέχθη, καὶ αὐτὰ εἰς δύο κυρίας κατηγορίας, τὰς πρώτας ὕλας καὶ βασικὰ εἶδη διατροφῆς ἀφ' ἑνὸς καὶ τὰ ποικίλα βιομηχανικὰ προϊόντα ἀφ' ἑτέρου. Θὰ ἔπρεπε προσέτι νὰ θεωρήσῃ τις τὰ πετρελαιοειδῆ, ὡς ἀποτελοῦντα κεχωρισμένην ἐπίσης κατηγορίαν φορτίων.

Ἐκάστη τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν φορτίων, διάφορα τὴν φύσιν παρουσιάζει προβλήματα ἀπὸ ἀπόψεως συνθηκῶν μεταφορᾶς. Αἱ πρώται ὕλαι, τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς, τὰ καύσιμα, μεταφέρονται κατὰ μεγάλας ποσότητος. Τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα φορτῶνται, ἀντιθέτως, εἰς μικράς ποσότητας. Αἱ φορτώσεις γεωργικῶν προϊόντων ὑπόκεινται εἰς μεγάλας ἐποχιακὰς διακυμάνσεις καὶ εἶναι ὀγκῶδεις κατὰ γεωγραφικὰς περιοχὰς ἀμέσως μετὰ τὴν περίοδον τῆς συγκομιδῆς. Αἱ φορτώσεις τῶν γαιανθράκων καὶ γενικώτερον τῶν καυσίμων, ποικίλλουν ἐπίσης κατὰ ἐποχὰς, οὔσαι κατὰ πολὺ μεγαλύτερα κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας. Ἀντιθέτως αἱ φορτώσεις τῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων, εἶναι σταθεραὶ, κατανεμόμεναι σχεδὸν ἐξ ἴσου καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους. Αἱ πρώται ὕλαι καὶ τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς πρέπει νὰ ἔχουν κόστος μεταφορᾶς πολὺ χαμηλὸν διὰ νὰ εἶναι ἡ διακίνησις αὐτῶν οικονομικῶς συμφέρουσα, τοῦτο δὲ καθίσταται εὐεξήγητον, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν διὰ τὴν πολλὰς

περιπτώσεις, λόγω του εύτελου της αξίας των, ο ναύλος αντιπροσώ-
πεύει σημαντικό ποσοστόν αυτής. Αντιθέτως τα βιομηχανικά προϊ-
όντα δύνανται να επιβαρυνθούν με μεγαλύτερον ναύλον, διότι και η
αξία των είναι κατά κανόνα ύψηλη.

Εκ των άνωτέρω, έν συντομία διαγραφέντων, οικονομικών και
λοιπών χαρακτηριστικών, των βασικών κατηγοριών των διά θαλάσ-
σης μεταφερομένων φορτίων, προκύπτει ότι, Ιδιόμορφοι και τελείως
άπ' άλλήλων διάφοροι, είναι και αι οικονομικοί συνθήκαι υπό τας
όποιας έχει οργανωθή ή εκτέλεισι των μεταφορών αύτών, άποτελε-
σμα δέ της Ιδιομορφίας ταύτης, είναι ή ανάλογος οργανώσις της έκ-
μεταλλεύσεως των άσχολουμένων με τας μεταφοράς εκάστης κατη-
γορίας φορτίων πλοίων, τά όποια διακρίνονται εις πλοία γραμμής
άφ' ένός και έλεύθερα φορτηγά άφ' έτέρου. Τά εις την πρώτην κατη-
γορίαν ανήκοντα πλοία, είναι όχι μόνον φορτηγά, αλλά επίσης και
μικτά και έπιβατηγά, άτινα άπαντα, παραλλήλως πρός την μεταφο-
ράν έπιβατών ένδιαφέρονται επίσης διά τό φορτίον. Έκάστη των δύο
αύτών μεγάλων κατηγοριών πλοίων και αι χαρακτηρίζουσαι την έρ-
γασίαν αύτών συνθήκαι, άποτελοϋν έν τοις έπομένοις αντικείμενον
ειδικωτέρας έξετάσεως. Πρό ταύτης όμως, δέον να άναφερθί μία
άλλη ειδική κατηγορία πλοίων, ή οικονομική οργανώσις της έκμεταλ-
λεύσεως των όποίων, είναι βασικώς διάφορος εκείνης εκάτερας των
προαναφερθεισών κατηγοριών πλοίων. Πρόκειται περί των πλοίων
βιομηχανικών μεταφορών, των προσφυώς εις την άγγλικήν καλουμέ-
νου Industrial carriers. Η κατανόσις της σημασίας και της θέσεως
του νέου αυτού-άπό οικονομικής άπόψεως-τύπου του θαλασσίου φο-
ρείου, είναι άπαραίτητος διά τόν σπουδάζοντα τά της οίκονομίας
των θαλασσίων μεταφορών. Τά πλοία βιομηχανικών μεταφορών
ανήκουν εις μεγάλας βιομηχανικάς έπιχειρήσεις και άσχολοϋνται εις
την μεταφοράν των διά την λειτουργίαν των βιομηχανικών αύτών,
άναγκαιουσών πρώτων ύλών και καυσίμων. Τά πλείστα έκ των πλοίων
βιομηχανικών μεταφορών, έξαρτώνται σχεδόν έξ όλοκλήρου έκ
των μεταφορών των εις άς ανήκουν βιομηχανικών έπιχειρήσεων, διά
την άπασχόλησίν των. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις κατά τας όποιας
στρέφονται επίσης και πρός τας μεταφοράς της έλευθέρας άγοράς
διά να συμπληρώσουν την άπασχόλησίν των.

Τά πλοία τά ανήκοντα εις τας μεγάλας εταιρίας πετρελαίων
άποτελοϋν κλασσικήν περίπτωσιν πλοίων βιομηχανικών μεταφορών.
Αι εταιρίαι αύται, είναι έν τ' αύτω, οι μεγαλύτεροι, πιθανώς, μετα-
φορείς του άναγκαιούτοντος αυτοις άκατεργάστου πετρελαίου, αλλά

καί τών προϊόντων έπεξεργασίας αὐτοῦ¹. Αἱ βιομηχανίαι χάλυβος καί αἱ μεγάλαι έταιρίαι σιδηροδρόμων, εἶναι ὁμοίως ἰδιοκτῆται καί έφοπλισταί μεγάλης χωρητικότητος πλοίων βιομηχανικῶν μεταφορῶν.

Τὸ πλοῖον βιομηχανικῶν μεταφορῶν, οὐδόλως εἶναι συμπαθές μεταξύ τῶν κατὰ κυρίαν άπασχόλησιν έφοπλιστικῶν έπιχειρήσεων καί ἰδίᾳ τῶν έφοπλιστῶν έλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, διότι άποτελεῖ σοβαρὸν αντίπαλον περιορίζοντα τὰς δυνατότητας έργασίας τῶν ἰδικῶν τῶν πλοίων. Ἔτι σπουδαιότεραν, έν τούτοις σημασίαν έχει ὅτι τὸ πλοῖον βιομηχανικῶν μεταφορῶν, θεωρεῖται ὡς άποτελοῦν οὐσιαστικὴν έκδήλωσιν μονοπωλιακῶν τάσεων μὲ ὅλας τὰς δυσμενεῖς διὰ τὴν ὀικονομικὴν ὀργάνωσιν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν εἰς ἅς ὑπείσέρχεται τοῦτο, συνεπείας. Ὁ κίνδυνος οὗτος άποτελεῖ τὸ πλέον χαρακτηριστικὸν καί σημαντικὸν άποτέλεσμα τῆς έπεκτάσεως τῆς δραστηριότητος τῶν βιομηχανικῶν έπιχειρήσεων εἰς τὰς πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἰδίων τῶν άναγκῶν θαλασσίας μεταφοράς, διότι αἱ έπιχειρήσεις αὗται, έχουσαι ὑπὸ τὴν κυριότητα καί έκμετάλλευσιν τῶν μεγάλης χωρητικότητα, έπιτυγχάνουν νά γίνωνται ρυθμισταί τῆς άγορᾶς εἰς τὸν συγκεκριμένον τομέα μεταφορῶν εἰς τὸν ὅποιον ένδιαφέρονται, έπ' ὠφελείᾳ βεβαίως τῶν ἰδίων αὐτῶν συμφερόντων καί εἰς βάρος τῶν μὲ τὰς αὐτάς μεταφοράς άσχολουμένων μεμονωμένων έφοπλιστικῶν έπιχειρήσεων. Αἱ συνέπειαι τῆς άναπτύξεως τοῦ πλοίου βιομηχανικῶν μεταφορῶν εἶναι ἤδη αἰσθηταί εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρελαιοειδῶν², έχουν δὲ έξειλιχθῆ εἰς πλήρες μονοπώλιον, προκειμένου περὶ τῶν μεταφορῶν φρούτων, αἴτινες έλέγχονται πλήρως ὑπὸ τῶν μεγάλων έταιριῶν ἰδιοκτητῶν τῆς διεθνοῦς φρουτοπαραγωγῆς.

2. Ἐπιβατηγὰ πλοῖα. - Ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ έπιβατῶν, παραμένει, κατὰ γενικὸν κανόνα, ἡ πλέον εὐθηνῆ, άσφαλῆς καί εὐχάριστος διὰ τὸν έπιβάτην μεταφορὰ, διὰ τοῦτο καί τὸ ρεῦμα τῶν διὰ θαλάσσης ταξειδευόντων, έξακολουθεῖ έν τῷ συνόλῳ του άναπτυσσόμενον, παρὰ τὸν άνταγωνισμόν τὸν παρὰ τῶν ἄλλων μεταφορικῶν μέσων, καί ἰδίᾳ τοῦ άεροπλάνου, άσκούμενον εἰς βάρος τοῦ πλοίου. Τὸ ρεῦμα τῶν ταξειδευόντων δύναται βασικῶς νά διακριθῆ

¹ Ἐκ τῶν κατὰ τὴν 31 Δεκεμβρίου 1951 ὑπὸ ναυπήγησιν καί παραγγελίαν 515 δεξαμενοπλοίων, μόνον 381 άνήκουν εἰς άνεξαρτήτους πλοιοκτῆτας μὴ άντιπροσωπεύοντας συγκροτήματα παραγωγῆς, έπεξεργασίας κλπ. πετρελαίων, ἡ ἥδη δὲ ὑφισταμένη έν ένεργείᾳ χωρητικότης, άνήκει κατὰ μεγαλύτερον εἰσέτι ποσοστὸν εἰς έταιρίας πετρελαίων.

² Μόνον τὸ συγκρότημα τῆς Ἄγγλο-Ὀλλανδικῆς Shell, έχει ὑπὸ τὴν ἰδιοκτησίαν του χωρητικότητα 2.500.000 D.W., έλέγχει δὲ έπί πλέον, διὰ χρονοναυλώσεως, πλοῖα 4.100.000 τόνων D.W., ἧτοι έν συνόλῳ 20 ο/ο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος (Fairplay, 3629 σελ. 1230).

εις τὸ διπλὴν τὴν κατεύθυνσιν ἔχον ἀφ' ἑνὸς καὶ τὸ ἀπλὴν τοιαύτην ἀφ' ἑτέρου. Τὸ πρῶτον συνιστᾷ τὴν συνήθη ἐπιβατικὴν καὶ τὴν τουριστικὴν κίνησιν. Τὸ δεύτερον, τὴν κίνησιν μεταναστεύσεως πρὸς τὰς ἀραιῶς κατοικημένας χώρας, δύναται δὲ νὰ ὑποστηριχθῆ ὅτι ἡ διάρθρωσις τῶν διεθνῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν ἠκολούθησε πάντοτε τὴν κατεύθυνσιν τῶν μεγάλων μεταξὺ τῶν Ἠπειρῶν μεταναστευτικῶν ρευμάτων⁹. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθὲς ὅτι, κατὰ τὴν μεταξὺ τῶν δύο πολέμων περίοδον, ἡ ὑπερωκεάνειος μεταναστευτικὴ κίνησις εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὑπέστη ριζικὴν ἀλλοίωσιν, μειωθείσα εἰς μικρὸν ποσοστὸν τῆς πρὸ τοῦ 1914 κινήσεως, λόγῳ τῶν ὑπὸ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν ἐπιβληθέντων ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως περιορισμῶν, ἡ παράλληλος ὁμῶς ἀνάπτυξις τῆς μεγάλης βιομηχανίας καὶ τοῦ μεταξὺ τῶν Ἠπειρῶν 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 Ἠπειρῶν συνήθους ἐπιβατικῆς καὶ τουριστικῆς κινήσεως. Μεταπολεμικῶς, ἔντονοι καταβάλλονται προσπάθειαι διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν 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. Ἀμερικὴ, Ν. Ἀφρική, προεκάλεσαν νέαν ἔντασιν τῶν πρὸς τὰς κατευθύνσεις αὐτὰς μεταναστευτικῶν ρευμάτων ἐκ τῆς εὐρωπαϊκῆς Ἠπειροῦ, μὲ ἀντίστοιχον ἔντασιν κινήσεως τῆς διεθνοῦς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ ἀνθρώπινον, κατὰ ταῦτα, στοιχεῖον ἐξασκοῦται νὰ ἀποτελῆ τὸν σπουδαιότερον συντελεστὴν τῆς ἀναπτύξεως τῶν διεθνῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Τὸ μεταπολεμικόν, ἐν τούτοις, 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 ἐπιτυ-

⁹ Βλ. I. Τουρνάκη - Διεθνῆς μεταναστευτικὴ κίνησις καὶ μεταναστευτικὴ πολιτικὴ - Ἀθῆναι 1930.

χεστέραν δυνατήν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλά-
νου, τὸ ὁποῖον, λόγῳ ἰδίᾳ τῆς ταχύτητός του, ἀπορροφᾷ ἀξιόλογον
ποσοστὸν τῶν ἐπιβατῶν θέσεων τῶν πλοίων, προσφέρον ἐνίοτε καὶ
εὐθηνότερον ναῦλον. Βεβαίως τὸ μακρᾶς διαρκείας ἀεροπορικὸν τα-
ξειδίων, δὲν δύναται νὰ συγκριθῆ ἕως τὸ ἐπὶ πλοίου ὑπερωκεάνειον
ταξειδίων, κατὰ τὸ ὁποῖον προσφέρεται εἰς τὸν ἐπιβάτην ἡ μεγαλυ-
τέρα δυνατὴ πολυτέλεια, ἀνεσις καὶ ψυχαγωγία. Εἶναι ἀναπόφευκτον
ἐν τούτοις, τὸ ἀεροπλάνον νὰ ἀπορροφᾷ σοβαρὸν ποσοστὸν τῶν δι'
ἐπαγγελματικὸς λόγους ταξιδευόντων, οἵτινες ἐνδιαφέρονται κυ-
ρίως διὰ τὴν ἐξοικονόμησιν χρόνου.

Αἱ γραμμαὶ τοῦ βορείου Ἀτλαντικοῦ ὠκεανοῦ, συγκεντρώνουν
τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν κινήσεως ἐξ ὅλων τῶν ὑπερωκεανείων
γραμμῶν, εἶναι δὲ κατ' ἐξοχὴν αἱ γραμμαὶ ἐκεῖναι, εἰς τὰς ὁποίας
τὸ κύριον στοιχεῖον διὰ τὸ ὁποῖον ἐνδιαφέρεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρή-
σις εἶναι ὁ ἐπιβάτης. Ἀποτελεῖ, ὅθεν, φυσικὴν μόνον συνέπειαν τοῦ
γεγονότος τούτου, ὅτι τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν Β. Ἀτλαντικοῦ ἀποτε-
λοῦν τὴν τελειότεραν ἔκφρασιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανικῆς ἐπιστή-
μης. Τὸ ὑπερωκεάνειον τῆς γραμμῆς ταύτης, προορίζεται νὰ μετα-
φέρῃ τοὺς ἔχοντας τὰς περισσοτέρας ἀπαιτήσεις ἐπιβάτας, τοὺς δια-
τεθειμένους νὰ πληρώσουν οἰονδήποτε ναῦλον, ἀρκεῖ νὰ ἐξασφαλί-
σουν τὸ ἀνώτατον δυνατὸν ὄριον πολυτελείας καὶ ἀνέσεως. Διατυ-
πώνονται ἐν τούτοις ἀμφιβολίαι, κατὰ πόσον δικαιολογεῖται ἀνάλο-
γος μελλοντικὴ προοπτικὴ καὶ ἐκφράζεται ἡ γνώμη ὅτι λόγῳ τοῦ συν-
αγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τῶν ἀναποφεύκτων, ὡς πρὸς τὸ σύνο-
λον σχεδὸν τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, συναλλαγματικῶν περιορισμῶν
διὰ τοὺς ταξιδεύοντας, ἡ μελλοντικὴ τάσις θὰ συνίσταται ἀφ' ἐνός,
εἰς τὴν διάθεσιν-παραλλήλως πρὸς τὴν ἰκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων
τῶν ἐπιβατῶν πρώτης θέσεως-περισσοτέρων χώρων δι' ἐπιβάτας δυ-
ναμένους νὰ καταβάλλουν χαμηλότερον ναῦλον καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς
τὴν ἐξασφάλισιν εἰς τὰ πλοῖα, τῆς μεγαλυτέρας δυνατῆς, ὑπὸ εὐνοϊ-
κᾶς οἰκονομικᾶς προϋποθέσεως ἀπορροεούσας ἀπὸ τὴν ἐξέλιξιν τῆς
τεχνικῆς, ταχύτητος, ἢ ὁποῖα θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ταχύτεραν ἐκτέλεσιν
τῶν ταξιδίων μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐπιτυχεστέραν ἀντιμετώπισιν τοῦ
συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου ἀλλὰ καὶ τὸν περιορισμὸν τοῦ κατὰ
ταξειδίων κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Αἱ ἐκμεταλλεῦμέ-
ναι τὰς γραμμάς τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐπιχειρήσεις, ἀπέκτησαν σαφῆ ἀν-
τίληψιν τῆς σημασίας τὴν ὁποῖαν ἔχει ὁ ἐπιβάτης τῆς «τουριστικῆς»
θέσεως, ὁ δι' ἀναψυχὴν κυρίως ταυξιδεύων, ἀλλὰ καὶ ὁ σύγχρονος
μετανάστης, ἀπόδειξιν δὲ ἀποτελεῖ τὸ γεγονὸς ὅτι εἰς ὅλας τὰς νέας
ναυπηγήσεις ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν μετασκευὴν τῶν ὡς ὀπλιταγωγῶν

χρησιμοποιηθέντων κατά τὸν πόλεμον πλοίων, υλοθετήθησαν κατά γενικὸν κανόνα αἱ ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσαι γενικαὶ κατευθύνσεις. Ἐξιοσημείωτον εἶναι ὅτι χωραὶ τινές, ὡς ἡ Ὀλλανδία, ἡ Σουηδία καὶ ἡ Νορβηγία, προухώρησαν ἔτι περαιτέρω καὶ υλοθέτησαν εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν, τύπους ὑπερωκεανείων ἐνιαίας τουριστικῆς θέσεως, ἢ ἐλάχιστον μόνον ἀριθμὸν κλινῶν πρώτης θέσεως διαθετότων⁴.

Ἐπερὶκοσι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις⁵ μετέχουσαι ἅπασαι τῆς Atlantic Conference⁶, διατηροῦν δρομολογιακὰς γραμμάς ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ Δ. Εὐρώπης πρὸς τὰς Ἡν. Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν, ἐξυπηρετούμενας δι' ὑπερπεντήκοντα ὑπερωκεανείων. Ὁ συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν μετεχουσῶν χωρῶν ἦτο ἀνέκαθεν δξύτατος καὶ ἐξελίχθη κατὰ τὸ παρελθόν, εἰς ἀγῶνα ἐπικρατήσεως μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, κυρίως Μεγάλης Βρετανίας, Γερμανίας, Γαλλίας, Ἡν. Πολιτειῶν. Ἡ θέσις τῶν Βρεττανικῶν ἐταιριῶν εἶναι σήμερον κυριαρχική. Διαθέτουσαι περὶ τὰ εἴκοσιν ὑπερωκεανεία - μεταξὺ τῶν ὁποίων, πέντε ναυπηγηθέντα μετὰ τὸν πόλεμον⁷ καὶ οἱ δύο ὑπερωκεανεῖοι κολοσσοὶ «Queen Elizabeth» καὶ «Queen Mary» μεταφέρουν τὸ ἕν τρίτον περίπου τῶν ἐτησίως διασχιζόντων διὰ θαλάσσης τὸν Ἀτλαντικόν, ἐπιβατῶν. Αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, ἀναλαβοῦσαι μεταπολεμικῶς τὴν ἡγεσίαν τοῦ κόσμου, φαίνονται ἀποφασισμέναι νὰ διατηρήσουν δι' ἑαυτὰς πρωταγωνιστοῦσαν θέσιν καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν συγκοινωνιῶν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ. Οὕτω, μετὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν ὑπερωκεανείων «Independence» καὶ «Constitution» διατεθέντων διὰ τὴν ἐξυπρέτησιν, τῶν μετὰ τῆς Μεσογείου συγκοινωνιῶν, ἔθεσαν ἤδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ ὑπερωκεανεῖον «United States» 53.300 κόνων, τὸ ὁποῖον εἶναι τὸ μεγαλύτερον καὶ πολυτελέστερον ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων ποτὲ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας πλοίων καὶ ἀντιπροσωπεύει τὴν μεγαλύτεραν προσπάθειαν ἐπιβολῆς τῆς χώρας ταύτης εἰς τὸν Β. Ἀτλαντι-

⁴ Οὕτω ἡ «Holland-America Line» προέβη εἰς ναυπήγησιν τῶν ὑπερωκεανείων «Ryndam», καὶ «Maasdam» ἕκαστον τῶν ὁποίων μόνον 40 κλίνας πρώτης θέσεως διαθέτει, ἐναντι 850 κλινῶν τουριστικῆς θέσεως, ἀνάλογον δὲ διαρρυθμίσειν ἔχουν τὰ Σουηδικὰ ὑπερωκεανεία «Stokholm» (11650 κόνων) «Grispsholm» (18134 κόνων), ὡς καὶ τὸ Νορβηγικὸν ὑπερωκεανεῖον «Bergensfjord» 17000 κόνων, ἤδη ὑπὸ ναυπήγησιν ἐν Ἀγγλίᾳ.

⁵ Ἐκ τούτων ὀκτὼ Ἀγγλικά, τέσσαρες Ἀμερικανικά, δύο Ἰταλικά, δύο Ἑλληνικά καὶ ἀνὰ μία Γαλλικὴ, Ὀλλανδική, Νορβηγικὴ, Σουηδική, Καναδική, Αἰγυπτιακὴ, Δανικὴ.

⁶ Περὶ τῶν «διασκέψεων» (Conferences), βλέπε κατωτέρω ἐν τῷ κεφαλαίῳ «Αἰτιόμορφωσις ναύλων ὑπερωκεανείων μεταφορῶν».

⁷ Ἐν οἷς καὶ τὸ ὑπερωκεανεῖον «Caronia», 84183 κ. ο. γ) ναυπηγηθὲν κατὰ τὸ 1949, τὸ ὁποῖον εἶναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος τὸ ὁποῖον ἐναυπηγήθη μεταπολεμικῶς ἐν Ἀγγλίᾳ.

κόν. Τὸ θαυμάσιον τοῦτο πλοῖον κατέκτησε ἤδη τὸν τίτλον τοῦ ταχυτέρου ἔμπορικοῦ πλοίου τοῦ Ἐπιαντικοῦ καὶ συνεπῶς τοῦ κόσμου, ἀναπτύξαν ταχύτητα 35.59 μιλίων κατὰ τὸ πρῶτον ἐξ Ἑμερικῆς πρὸς Εὐρώπην ταξειδιόν του.

Αἱ χαρακτηρίζουσαι τὰς λοιπὰς ὑπερωκεανείους γραμμὰς συνθηκαί, εἶναι διάφοροι τῶν τῆς τοῦ Β. Ἐπιαντικοῦ. Ἡ γραμμὴ τῆς Ν. Ἑμερικῆς ἐξυπηρετεῖ κατὰ κύριον λόγον μετανάστας. Συνεπῶς τὰ πλοῖα τῆς εἶναι μέσης χωρητικότητος, μολοντί δὲ διαθέτουν πολυτελεῖ διαμερίσματα πρώτης θέσεως, ἢ διαρρῦθμισίς των ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὸν ὄγκον τῶν μεταναστῶν. Ὁ διεθνῆς συναγωνισμὸς εἶναι καὶ ἐδῶ ὀξύς, μεταξύ, κυρίως, τῆς Μ. Βρεττανίας, Γαλλίας, Ἰταλίας. Μεταπολεμικῶς ἡ γραμμὴ αὕτη ἀποτελεῖ ἀντικείμενον λίαν οὐσιαστικοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ἑλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ καὶ ἀριθμὸς ὑπερωκεανείων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐργάσθη ἀποδοτικῶς εἰς αὐτήν.

Αἱ γραμμαὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ ὠκεανοῦ, διαφέρουν τῶν τοῦ Ἐπιαντικοῦ κατὰ τὸ ὅτι αἱ ἀποστάσεις εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλύτεραι ἐκεῖ, συνέπεια δὲ τοῦ γεγονότος αὐτοῦ εἶναι ὅτι τὰ ἐξυπηρετοῦντα αὐτὰς πλοῖα, παρέχουν ἐν τῷ συνόλῳ των εἰς τὸν ἐπιβάτην μεγαλύτεραν πολυτέλειαν καὶ ἄνεσιν ἢ τὰ ὑπερωκεάνεια τοῦ Ν. Ἐπιαντικοῦ. Τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν αὐτῶν πρέπει νὰ εἶναι ἰκανὰ διὰ ταξείδια δέκα τουλάχιστον ἡμερῶν ἄνευ ἐνδιαμέσου προσεγγίσεως, μετὴν 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 ἀποκτᾷ ἰδιαιτέραν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσίν των σημασίαν, ἢ χρησιμοποίησιν τῶν πλέον οἰκονομικῶν, εἰς καύσιμα, τύπων κινητηρίων μηχανῶν.

Τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν τῆς Ἐπιαντικῆς Ἐπιαντικῆς, κύριον χαρακτηριστικὸν ἔχουν ὅτι προορίζονται νὰ μεταφέρουν ἐπιβάτας διὰ τῶν τροπικῶν περιοχῶν. Ἐν ἀντιθέσει, συνεπῶς, πρὸς τὰ πλοῖα τοῦ Βορ. Ἐπιαντικοῦ, ἔχουν ἀνοικτὰ καταστρώματα καὶ καλῶς ἀεριζομένους τοὺς κλειστοὺς των χώρους. Ἐκ τῶν ἐξυπηρετούντων τὰς γραμμὰς αὐτὰς πλοίων, τὰ ὀλλανδικὰ ἔχουν τὸ ἰδιάζον χαρακτηριστικὸν ὅτι διαθέτουν τέσσαρας διαβαθμίσεις θέσεων*.

Αἱ ὑπερωκεάνειοι μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Βρεττανικῆς κοινοπολιτείας συγκοινωνοῦν, ἀποτελοῦν μιαν ἀκόμη κατηγορίαν, οὐσιαστικῶς

* Μεταξὺ τῶν ὀλλανδικῶν πλοίων περιλαμβάνονται καὶ τὰ νεότευκτα «Oranje» 20166 κόρων gross καὶ «Willelm Ruys» 21119 κόρων gross, τὰ ὅποια διαθέτουν τὰς μεγαλύτερας εἰς τὸν κόσμον μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως ποὺ ἐχρησιμοποιήθησαν ποτὲ διὰ πλοῖα.

τερον χαρακτηριστικόν 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 κατεψυγμένων φορτίων, ἀνάλογος δὲ εἶναι καὶ ἡ κατανομὴ τῶν χώρων, τῶν ἐξυπηρετούντων αὐτὰς πλοίων. Μολονότι τὰ πλεῖστα τούτων ἔχουν χωρητικότητα καὶ ταχύτητα ἀνάλογον πρὸς τὴν τῶν πλειστων ὑπερωκεανείων τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν - καὶ δὴ ἐπιβατῶν θέσεων - 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» τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας-Ν. Ζηλανδίας, παραλαμβάνει μόνον 517 ἐπιβάτας ἐνιαίας θέσεως, ἀλλὰ διαθέτει χώρον 660 χιλ. κυβικῶν διὰ φορτία, ἐκ τοῦ ὁποῦ τὰ πέντε ἕκτα διὰ κατεψυγμένα φορτία.

Αἱ μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου συγκοινωνίαι, παρουσιάζουν ζωηρότατον ἐπίσης διεθνῆς ἐνδιαφέρον καὶ ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ὀξέως ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἐξυπηρετουσῶν αὐτὰς σημαίων καὶ κυρίως μεταξὺ τῆς Ἰταλικῆς, Γαλλικῆς καὶ Ἑλληνικῆς ναυτιλιῶν, δευτερευόντως δὲ καὶ τῆς Τουρκικῆς.

3. Φορτηγὰ πλοῖα γραμμῶν. - Εἶναι τὰ πλοῖα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ὑπὸ κοινὴν ἰδιοκτησίαν ἢ διαχείρισιν, ἐκτελοῦν τακτικὰ δρομολόγια, κατὰ προκαθωρισμένα σταθερὰ χρονικὰ διαστήματα, μεταξὺ τῶν αὐτῶν κατὰ κανόνα καὶ προκαθωρισμένων πάντοτε λιμένων, πρὸς μεταφορὰν τῶν οἰωνδήποτε φορτίων τὰ ὁποῖα εἶναι ἔτοιμα πρὸς διακίνησιν μεταξὺ τῶν λιμένων τούτων. Χαρακτηριστικὰ συνεπῶς στοιχεῖα τῆς ἐννοίας τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς, εἶναι ὄχι τὸσον ὁ τύπος κατασκευῆς ἢ ἡ ταχύτης ἢ ἡ χωρητικότης πλοίου τινός, ὅσον ἡ κανονικότης τῆς ἐκτελέσεως τῶν ταξειδίων συμφώνως πρὸς τὸ ἐξαγγελθὲν πρόγραμμα, ἢ ὑποχρέωσις τῆς ἀποδοχῆς φορτίου οἰουδήποτε φορτωτοῦ πρὸς οἰωνδήποτε παραλήπτην μεταξὺ τῶν ἐξυπηρετουμένων λιμένων καὶ τέλος ἡ ὑποχρέωσις ἀπόπλου τοῦ πλοίου τὴν καθορισθεῖσαν ἡμέραν ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ φορτίου πρὸς πλήρωσιν τῶν κυτῶν αὐτοῦ.

Ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς εἶναι, ὡς ἐλέχθη ἤδη, ἡ μεταφορὰ τῶν γενικῶν φορτίων, κυρίως βιομηχανοποιημένων προϊόντων διὰ τοῦτο δὲ καὶ θεωρεῖται ὡς τὸ κατ' ἐξοχὴν ἐξυπηρετοῦν τὸ διεθνῆς ἐμπόριον καὶ διευκολύον τὴν ἀνάπτυξιν τοῦτου πλοῖου. Δὲν πρέπει ἐν τούτοις νὰ ὑποτεθῆ ὅτι τὸ πλοῖον γραμ-

μης οὐδέποτε καὶ οὐδόλως ἀπασχολεῖται μὲ τὴν μεταφορὰν ὁμοειδῶν φορτίων, τὰ ὁποῖα, ὡς ἀνεφέρθη ἤδη, ἀποτελοῦν κατ' ἀρχὴν ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου. Ἀπὸ πολλοῦ χρόνου, τὸ πλοῖον γραμμῆς συμμετέχει, καὶ εἷς 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 ἐλαστικὸν κλπ. Συνήθως τὰ πλοῖον γραμμῆς ἀποδέχεται καὶ ἀναζητεῖ τοιαῦτα φορτία - τὰ ὁποῖα εἶναι γνωστὰ ὡς «Berth Cargoes» - διότι δὲν δύναται νὰ συμπληρώσῃ τὴν εἰς βάρους 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 ποσότητες διὰ συμπλήρωσιν πλήρους φορτίου ἐνὸς ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου. Ὅταν ἡ ποσότης τοῦ φορτίου εἶναι ἀρκετὴ διὰ τὴν ναύλωσιν φορτηγοῦ πλοίου, τὸ πλοῖον γραμμῆς δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ὑπὲρ αὐτοῦ διασφύλαξιν 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, ἢ χρησιμοποίησις τῶν πλοίων γραμμῆς, διότι ἐκτὸς τοῦ ὅτι εἶναι αὕτη οἰκονομικῶς συμφέρουσα, ἐξασφαλίζει παραλλήλως καὶ τὴν ταχυτέραν παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν προορισμὸν 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, ἢ διεξαγωγή τῆς ὁποίας εἶναι λίαν δαπανηρὰ καὶ συνεπῶς ἀποτελεῖ πρόσθετον αἰτίαν ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Ἐκαστὸν φορτηγὸν πλοῖον γραμμῆς, προορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἀνάγκας μιᾶς κατηγορίας δρομολογιακῶν γραμμῶν. Ἡ ἐκμετάλλευσίς του συνεπῶς δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποδίδῃ τὸ μέγιστον δυνα-

* ἐμπορικὴν ἀξία

τόν οικονομικόν ἀποτέλεσμα, παρά μόνον ἔάν, ἡ χωρητικότης του, ἡ ταχύτης του, ἡ ἐσωτερική του διαρρύθμισις, ὁ ἐξοπλισμός του καί γενικῶς αἱ χαρακτηριστικά του ἰδιότητες, ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰς ἀνάγκας καί ἀπαιτήσεις τῶν γραμμῶν τὰς ὁποίας προορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ. Ναυπηγεῖται ἐπομένως βάσει εἰδικῶν προδιαγραφῶν καί τοῦτο σημαίνει ἠῶξημένον κόστος κατασκευῆς. Ἡ ὑποχρέωσις τέλος τακτικῆς ἐκτελέσεως προγράμματος δρομολογίων, ἀνεξαρτήτως ὑπάρξεως ἢ μὴ φορτίων, ὀλοκληρῶνει τὴν εἰκόνα τῶν παραγόντων ἐκείνων οἱ ὅποιοι προσδιορίζουν τὰ χαρακτηριστικά τῆς οικονομικῆς ὀργανώσεως τῶν διὰ τῶν πλοίων γραμμῆς μεταφορῶν.

Τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα δὲν ἔχουν τὴν ἔννοιαν ὅτι ἐν τῇ πράξει, ἅπαντα τὰ εἰς ἐκτέλεσιν τακτικῶν γραμμῶν χρησιμοποιούμενα πλοῖα, παρουσιάζουν τὰ προεκτεθέντα εἰδικὰ χαρακτηριστικά. Ὑπάρχουν περιπτώσεις πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, κατ' οὐδὲν τὸ οὐσιαστικόν πλεονεκτούντων τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων. Χαρακτηριστικόν παράδειγμα ἀποτελοῦν τὰ τύπου «Liberty» πλοῖα, πολλὰ τῶν ὁποίων χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἐνῶ ὡς ἐκ τῆς ἀρχικῆς κατασκευῆς τῶν προορίζονται διὰ μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων. Ἐξ ἄλλου αἱ ἑταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν, εὐρίσκονται συχνὰ εἰς τὴν ἀνάγκην, νὰ χρονοναυλῶνουν πλοῖα συνήθως ἐργαζόμενα ὡς tramps καί νὰ τὰ ἐντάσσουν εἰς τὰς γραμμάς τῶν, πρὸς κάλυψιν ἐκτάκτων ἀναγκῶν αὐτῶν.

Λόγῳ τοῦ ὅτι τὰ ὑπὸ τῶν πλοίων γραμμῶν μεταφερόμενα φορτία εἶναι, ὡς ἐλέχθη, ἱκανὰ νὰ καταβάλουν ὑψηλὸν ναῦλον, τὸ ἠῶξημένον κόστος τῆς διὰ τῶν πλοίων τούτων μεταφορᾶς δὲν ἀποτελεῖ, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, παράγοντα ἐπηρεάζοντα δυσμενῶς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων γραμμῆς. Ὑπάρχει, ἄλλως τε, πάντοτε ἡ εὐχέρεια κλιμακώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων κατὰ κατηγορίας καί εἶδη φορτίων ἀναλόγως τῆς ἀντοχῆς καί τῆς ἱκανότητος αὐτῶν πρὸς πληρωμὴν ναύλου. Ἐπιπροσθέτως, ἡ ταχύτης ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς αὐτῆ καθ' ἑαυτήν, θεωρεῖται καί ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς φορτωτάς, σημαντικὸς παράγων καί εἶναι διὰ τοῦτο προητοιμασμένοι οὗτοι, νὰ καταβάλουν ὑψηλότερον ναῦλον 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 τῶν, 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

της μεταφορᾶς, ἐνίοτε κατὰ πολλές ἡμέρας, ἀντιπροσωπεύει οὐσιαστικὴν οἰκονομίαν, ἢ ἀξία τῆς ὁποίας εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ ὑπὸ διακίνησιν φορτίου. ✓

Αἱ ἐν συντομίᾳ διαγραφεῖσαι ἀνωτέρω οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις τῆς ὀργανώσεως τῶν διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μεταφορῶν, ὀδηγοῦν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ διατήρησις τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα σχετικῶς σταθερά, εἶναι πρωταρχικῆς δι' αὐτὰς σημασίας. Μόνον οὕτω δύνανται αἱ πολλαπλαῖ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου γραμμῆς νὰ ἀντιμετωπισθῶσιν ἐπιτυχῶς. Ἡ ἄποψις αὕτη ἀποτελεῖ καὶ τὸ δικαιολογητικὸν ἐπιχειρημα τῆς ὑπάρξεως τῶν conferences (διασκέψεων) μεταξὺ τῶν βασικῶν σκοπῶν τῶν ὁποίων εἶναι ἡ ἀπὸ κοινοῦ παρὰ τῶν μετεχουσῶν εἰς αὐτὰς ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, παραδοχὴ καὶ ἐφαρμογὴ σταθερῶν ναυτολογίων καὶ ὁ ἀποκλεισμὸς τῆς μειώσεως τῶν ναύλων ὡς μέσου ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἐπικρατήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν δεδομένην δρομολογιακὴν γραμμὴν ἢ τὴν ὁμάδα γραμμῶν τὰς ὁποίας ἡ διάσκεψις ἀφορᾷ. Ἐνῶ συνεπῶς, προκειμένου περὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, ὁ φορτωτὴς θὰ χρησιμοποίησιν διὰ τὴν μεταφορὰν του, τὸ πλοῖον οἰασθῆποτε σημαίας ἢ πλοιοκτῆτου, τὸ ὁποῖον ἤθελεν ἀποδεχθῆ τὸν εὐθηνότερον διὰ τὴν ἀνάληψίν της ναύλον, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου γραμμῆς, ἡ δυνατότης τῆς ἐπιζητήσεως εὐθηνότερου ναύλου ἐκμηδενίζεται. Ἐπομένως ἡ προτίμησις τοῦ φορτωτοῦ θὰ ἐξαρτηθῆ κατὰ πρωταρχικὸν λόγον, ἐκ τῆς ποιότητος τῶν παρ' ἐκάστης τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν «διάσκεψιν» ἐταιριῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν. Ἡ ἐπάρκεια καὶ ἡ ποιότης τῆς προσφερομένης ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐργασίας, ἢ φερεγγυότης αὐτῆς, ἢ φήμη ἢ ἀποκτηθεῖσα διὰ τῆς ἐπὶ μακρὸν διάστημα ἀνελλιποῦς ἐξυπηρετήσεως τῶν αὐτῶν γραμμῶν, μῆνα πρὸς μῆνα καὶ ἔτος πρὸς ἔτος, προσέτι δὲ καὶ ἡ δημιουργία στενῶν σχέσεων συνεργασίας μετὰ τῶν φορτωτῶν, ἐπιτυγχανομένη δι' ἀόκνου ἐργασίας καὶ καλῆς ὀργανώσεως δικτύου μονίμων καὶ περιοδεούντων ἀντιπροσώπων, ἀποτελοῦν τοὺς παράγοντας τοὺς ἐπηρεάζοντας τὸν φορτωτὴν εἰς τὴν πρὸς τινὰ ἐκ τῶν μετεχουσῶν τῆς «διασκέψεως» ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, προτίμησιν του.

Σημειωτέον ὅτι καὶ ἡ ὑπαρξις 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 χορηγήσεως εἰς τοὺς φορτωτὰς «ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων» (deferred rebates).

Αί αναβαλλόμεναι έκπτώσεις, άνερχόμεναι συνήθως εις ποσοστόν μέχρι 10 ο/ο επί του ναύλου, άποτελοϋν τὸ κυριαρχοϋν στοιχείον εις τὴν ὀργάνωσιν τῶν μεταφορῶν διὰ τακτικῶν γραμμῶν. Ἐναγωνίζονται εις τοὺς φορτωτὰς ἐκείνους οἱ ὅποιοι, κατὰ τὴν διάρκειαν ἑνὸς ἑξαμήνου, ἐνήργησαν ἀπάσας τὰς φορτώσεις τῶν ἀποκλειστικῶς διὰ τῶν πλοίων τῆς conference εις ὅλας τὰς παρ' αὐτῆς ἐξυπηρετουμένας γραμμάς καὶ καταβάλλονται εις αὐτοὺς, μόνον ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν λήξιν ἑνὸς εἰσέτι ἑξαμήνου ἤθελε διαπιστωθῆ ὅτι ἐξακολουθοῦν νὰ ἐνεργοῦν τὰς φορτώσεις τῶν διὰ τῶν πλοίων τῆς conference. Ἐάν κατὰ τὴν διάρκειαν ἑξαμήνου τινός, φορτωτῆς τις ἐνεργήσῃ ἔστω καὶ μίαν μικρὰν φόρτωσιν εις πλοῖον μὴ ἀνήκον εις τὴν conference καὶ εις γραμμὴν παρ' αὐτῆς ἐξυπηρετουμένην, τὸ δικαίωμα πρὸς ἔκπτωσιν διὰ τὰς φορτώσεις τοῦ ἑξαμήνου τούτου, ἀλλ' ἐπίσης καὶ τοῦ ἀμέσως προηγουμένου, παύει νὰ ὑφίσταται.

Ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ συστήματος τούτου, τὸ ὅποιον συνιστᾷ καθαρὸν μονοπώλιον, καθίσταται πρόδηλος, ἐάν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι εις τὴν περίπτωσιν μεγάλων φορτωτῶν, τὰ ποσὰ τῶν ἐκπτώσεων ἀνέρχονται εις πολλὰς χιλιάδας νέων δραχμῶν ἑτησίως. Ὁ φορτωτῆς, ὑπάρχοντος τοῦ συστήματος τούτου, δύναται νὰ ἀγνοήσῃ εἰς τινὰ περιπτῶσιν τὴν conference, μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχει διαφορὰ ναύλου τόσον σημαντικὴ, ὥστε νὰ καλύπτῃ τὴν ἀπώλειαν τῆς ἐκπτώσεως. Ἐξ ἄλλου ὁ ἐκτὸς τῆς conference πλοιοκτῆτης λόγω τῶν δυσμενῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας διατελεῖ, δὲν εἶναι πάντοτε σταθερός, οὔτε διατηρεῖ δρομολόγια πλοίων τοῦ εις ὅλας τὰς ὑπὸ τῆς conference ἐξυπηρετουμένας γραμμάς, ὑπάρχουν δὲ πολλὰι περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ὁ ἔστω καὶ προσωρινῶς ἀπομακρυνθεὶς τῆς conference φορτωτῆς, ἀντιμετώπισεν, ὅταν ἀποσυρθέντος τοῦ μὴ ἀνήκοντος εις αὐτὴν πλοιοκτῆτου ἐπανήλθεν, ἀντίποινα καὶ ἦτο ἠναγκασμένος νὰ βλέπῃ τὴν φόρτωσιν τῶν φορτίων τοῦ νὰ καθυστερῆ παρὰ τὴν ὑπαρξίν διαθεσίμου χώρου ἐπὶ τῶν ἀποπλεόντων πλοίων τῆς conference. Φυσικὸν εἶναι, ὅτι αἱ conferences ἀρνοῦνται τὰς κατηγορίας τοιαύτης μορφῆς, παραδέχονται ὅμως ὅτι εις τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ὑπάρχει πληθώρα φορτίων, προτιμοῦν τὰ φορτία τῶν τακτικῶν τῶν πελατῶν, ἔστω δὲ καὶ μόνον τοῦτο εἶναι ἀρκετὸν διὰ νὰ δώσῃ εἰκόνα τοῦ δυσχεροῦς τῆς θέσεως τοῦ φορτωτοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἀναπτύξεως συναγωνισμοῦ, ὑπὸ τὴν κλασσικὴν αὐτοῦ μορφήν, εις τὰς ὑπὸ «διασκέψεων» καλυπτομένας τακτικὰς γραμμάς.

Ἡ δραστηριότης τοῦ πλοίου γραμμῶν ἐπεκτείνεται ὁσημέραι περισσότερο καὶ εἶναι αὐτονόητον ὅτι ἡ ἐπέκτασις αὕτη πραγματοποιεῖται εις βάρος τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου. Δὲν πρέπει, ἄλ-

λως τε, να λησμονηται οτι αρχικως, το σύνολον των διεθνών μεταφορών ένηργοουντο δια των κοινών έλευθέρων φορτηγών και οτι το πλοϊον γραμμής έδημιουργήθη συν τη βιομηχανική ανάπτυξει της Εύρώπης και Αμερικης, εύρυνον έκτοτε σταθερώς το πεδϊον της δραστηριότητος του όλϊγον κατ' όλϊγον. Εϊναι πιθανόν, οτι, έφ' οσον το πλοϊον γραμμής θα εϊναι ικανόν να δέχεται ναυϊλον χαμηλόν, συναγωνιζόμενον τους υπό του έλευθέρου φορτηγοϋ προσφερομένους ναύλους, θα άπορροφά όλονέν και νέον τμήμα της έργασίας εκείνου. Εϊναι επίσης γεγονός, οτι ύπάρχοντος του συστήματος των άναβαλλομένων έκπτώσεων, ο μεταξύ του πλοϊου γραμμής και του έλευθέρου φορτηγοϋ πλοϊου άνταγωνισμός, άποβαίνει εις βάρος του δευτέρου και τουτο διότι καθίσταται ουσιαστικως άδύνατος ή υπό όμαλάς συνθήκας είσοδος του έλευθέρου φορτηγοϋ εις την σφαιραν δραστηριότητος του πλοϊου γραμμής, καθ' ον χρόνον, βραδέως αλλά σταθερώς, ή Ιδική του δραστηριότης περιορίζεται. Πράγματι, ή έγκατάστασις έστω και παροδική, εις τινα γραμμήν ένός έλευθέρου φορτηγοϋ, δέν συγκινεί τους φορτωτάς οί όποιοι άνεξαρτήτως της βεβαίας άπωλείας των έκπτώσεων των, δέν έπιθυμουν, κατ' αρχήν, να δυσαρεστήσουν ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις παρά των όποϊων σταθερώς και ικανοποιητικως έξυπηρετήθησαν. Έξ άλλου ή άναζήτησις και έξασφάλισις φορτίου, προϋποθέτει όργάνωσιν δικτύου πρακτόρων και άνταποκριτών^ο και τουτο δέν δύναται να έπιτευχθί από της μιās ήμέρας εις την άλλην, άλλ' εϊναι προϊόν μακράς προσπαθείας, πείρας και δαπανών. Έν συμπεράσματι, δύναται να παρατηρηθί, οτι υπό όμαλάς συνθήκας έμπορίου, δέν ύφίσταται περιθώριον εισελεύσεως του έλευθέρου φορτηγοϋ πλοϊου, εις το πεδϊον δράσεως του πλοϊου γραμμής. Έννοεϊται οτι και ή έγκατάστασις τακτικής γραμμής δέν εϊναι πάντοτε δυνατή εις βάρος του έλευθέρου φορτηγοϋ. Δέν δύναται τακτική γραμμή έπωφελως να έγκατασταθί εις περιοχάς μη παρουσιαζούσας αξιόλογον έμπορικήν κίνησιν. Βασικόν στοιχείον της έπιτυχούς έγκαταστάσεως μιās τακτικής γραμμής, εϊναι ή ύπαρξις άνεπτυγμένης γεωργικής ή βιομηχανικής οικονομίας και άνεπτυγμένων έμπορικών σχέσεων τόπου τινός με άλλας περιοχάς του κόσμου, είτε προς έξαγωγήν γεωργικών και πάσης φύσεως βιομηχανικών προϊόντων, είτε προς εισαγωγήν καταναλωτικών αγαθών είτε και προς άμφοτέρους τους σκοποϋς τούτους.

4. Έλεύθερα φορτηγά πλοϊα. - Μολονότι ή δραστηριότης του πλοϊου γραμμής έπεκτείνεται, το έλεύθερον φορτηγόν εξακολουθεϊ να

^ο Βλ. κατωτέρω Κεφ. «Ναυλώσεις - Όργάνωσις προς έξεύρεσιν φορτίων».

ύφίσταται καί εἶναι ἀπαραίτητον διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν ὁμοειδῶν φορτίων, ἀρκετὰ τῶν ὁποίων εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν δύνανται νά ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ἐνδιαφέροντος τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Λόγῳ τῆς φύσεως τῆς ἀπασχολήσεώς του, τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν εἶναι κατὰ τὸ πλεῖστον ὑποχρεωμένον νά πλῆρῃ πρὸς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεώς του κενόν, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ ἕν ἀπὸ τὰ μειονεκτικὰ ματα τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του.

Λόγῳ τοῦ εὐτελοῦς, συνήθως, τῆς ἀξίας του, τὸ ὁμοειδὲς φορτίον, χαμηλὸν μόνον ναῦλον δύναται νά καταβάλλῃ. Βασικὸν ἐπομένως στοιχεῖον τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, εἶναι ἡ ἱκανότης του πρὸς ἀποδοχὴν ναύλων ἀναλόγων πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος. Τὸ tramp ἔχει νά ἐκπληρῶσῃ τὸν ρόλον τοῦ εὐθηνότερου μεταφορικοῦ μέσου. Διὰ νά ἐπιτύχῃ τοῦτο, πρέπει νά ἔχη χαμηλὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ ἐπίδωξις αὕτη ὑποβοηθεῖται διὰ τοῦ χαμηλοῦ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τοῦ πλοίου γραμμῆς, κόστους ναυπηγήσεως. Τὸ πλοῖον γραμμῆς, διὰ νά ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἀντιπάλων του, πρέπει νά συγκεντρώνῃ ἕναντι ἐκείνων προσόντα τὰ ὁποῖα μόνον διὰ μεγάλης ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως (μεγαλυτέρα ταχύτης, καλλιτέρα διασκευὴ, ἐγκατάστασις ψυκτικῶν χώρων κλπ.) ἐπιτυγχάνονται. Τοιαῦτα ὑποχρεώσεις δὲν περιλαμβάνονται μεταξὺ τῶν χαρακτηριζουσῶν τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον. Μόνη ἀνάγκη δι' αὐτὸ εἶναι, ἡ κατὰ τρόπον ἀσφαλῆ ἐκτέλεσις τῆς μεταφορᾶς. Ὁ παράγων τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν συγχρόνων ἀπαιτήσεων τῆς ναυπηγικῆς, δὲν ἐπηρεάζει ἀποφασιστικῶς τὴν τύχην τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, διὰ τὸ ὅποῖον αἱ παλινδρομικαὶ μηχαναὶ καὶ ἡ ταχύτης τῶν 10 μιλίων ἐξακολουθοῦν νά εἶναι ἱκανοποιητικά. Ἐπὶ πλεόν τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν, ἔχει τὴν κατασκευὴν πολὺ ἀπλουστεράν ἀπὸ τὴν τοῦ πλοίου γραμμῆς καὶ συνεπῶς ὀλιγώτερον δαπανηράν. Τοῦτο συμβαίνει διότι προορίζεται, ὡς ἐλέχθη, διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκάστοτε, ἐνὸς ὁμοειδοῦς φορτίου. Ἀντιθέτως τὸ πλοῖον γραμμῆς ἀσχολεῖται εἰς τὴν μεταφορὰν πολλῶν, μικρῶν κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς ὄγκον καὶ βάρος, μερίδων φορτίου, ἀντιπροσωπευουσῶν ποικιλίαν, εἰδῶν, συσκευασίας καὶ λοιπῶν χαρακτηριστικῶν. Ἐπὶ πλεόν ἡ κίνησις φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως εἶναι συνεχῆς εἰς τὸν λιμένα ἐκκινήσεως ἀλλὰ καὶ τοὺς ἐνδιάμεσους τοιοῦτους, εἶναι δὲ ἐνδεχόμενον, τὸ φορτίον τὸ κατὰ σειρὰν τελευταῖον φορτωθέν, νά προορίζεται δι' ἕνα ἐκ τῶν τελευταίων λιμένων προσεγγίσεως τοῦ πλοίου καὶ ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ πρέπει νά ἐμποδίξῃ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν διὰ προηγουμένους λιμένας προοριζομένων φορτίων. Εἶναι ὅθεν ἀπαραίτητον ὅπως τὰ κύτῃ τοῦ πλοίου γραμ-

μῆς ἀφ' ἑνὸς μὲν διαθέτου μεγάλου κυβισμὸν ἀφ' ἑτέρου δὲ εἶναι διηρημένα διὰ πολλῶν καταστρωμάτων, ὥστε νὰ εὐχεραίνηται ἡ στοιβασία καὶ ὁμαλὴ φορτοεκφόρτωση τοῦ πλοίου.

Ἡ ταχύτης τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ εἶναι, ὡς προελέχθη, χαμηλὴ καὶ τοῦτο εἶναι εὐνόητον ἀποτέλεσμα τῆς πτωχείας τῶν παρ' αὐτοῦ μεταφερομένων φορτίων, μὴ δυναμένων νὰ καλύψουν τὰ ὑψηλά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τὰ ὅποια θὰ ἦσαν ἀποτέλεσμα τῆς μεγάλης ταχύτητος. Διότι εἶναι βεβαίως ὀφθαλμοφανές, ὅτι ἡ ἠύξημένη ταχύτης ἀποκτᾶται μὲ μεγαλυτέρας καὶ πλέον δαπανηράς τὴν κατασκευὴν μηχανάς, ἀλλὰ καὶ μὲ δυσαναλόγως πρὸς τὴν ἐπιτυγχανομένην αὐξήσιν ταχύτητος, μεγαλυτέραν κατανάλωσιν καυσίμων. Ὑπολογίζεται ὅτι δι' ἕκαστον μίλλιον ταχύτητος πέραν τῶν 12 καθ' ὥραν, τὰ ἔξοδα αὐξάνονται κατὰ γεωμετρικὴν κλίμακα καὶ δὴ κατ' ἀναλογίαν δυναμένην νὰ φθάσῃ τὴν σχέσιν τέσσαρα διὰ τὰ καύσιμα πρὸς ἓν διὰ τὴν ταχύτητα. Ἐπὶ πλέον, μεγαλυτέρα μηχανὴ σημαίνει μείωσιν τοῦ διὰ τὸ φορτίον προοριζομένου χώρου, αὐξήσιν τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς, ἠύξημένα ἔξοδα συντηρήσεως, ταῦτα δὲ πάντα ἀποτελοῦν παράγοντας εὐρισκομένους εἰς πλήρη ἀντίθεσιν πρὸς τὴν βασικὴν ἐπιδίωξιν τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, ἥτοι τὴν εὐθήνηϊαν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους.

Παρά τὰς ἀνωτέρω διαπιστώσεις, καθίσταται ὀσημέραι προφανές, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἓνας νέος τύπος ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου διεμορφώθη, ὡς ἀποτέλεσμα τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων καὶ τῶν οἰκονομικῶν καὶ τεχνικῶν μεταβολῶν τῶν σημειωθείσων κατὰ τὸ μεταξὺ αὐτῶν διαρρεῦσαν διάστημα. Αἱ διαρκεῖς βελτιώσεις, εἰς τὴν μεταφορικὴν ἱκανότητα, τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, τὴν οἰκονομίαν καυσίμων καὶ τὸν τύπον τῶν κινητηρίων μηχανῶν, τὴν ταχύτητα κλπ., ἔχουν ἓν τιμὴν μέτρον τὴν ἐφαρμογὴν τῶν καὶ εἰς τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν, δὲν εἶναι δὲ ὑπερβολικόν νὰ λεχθῇ ὅτι ἡ ταχύτης τοῦ ἔχει αὐξηθῆ κατὰ 25-30 ο]ο ἐντὸς τῶν τελευταίων 35 ἐτῶν. Ἡ ἀνάμιξις ἐξ ἄλλου τῶν κυβερνήσεων εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ διακίνησιν τῶν βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς καὶ καυσίμων καὶ αἱ κατ' ἐφαρμογὴν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς, ὀγκώδεις ἀγοραὶ τῶν ἀνωτέρω εἰδῶν, κυρίως σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων διευκολύνουν τὴν αὐξήσιν τῆς χωρητικότητος τοῦ ὠκεανοπλοοῦντος ἐλευθέρου φορτηγοῦ πέραν τῶν 10.000 D.W, διότι ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, τὸ μέγαλον πλοῖον πλεονεκτεῖ. Συγκεντρώνει εὐκόλως πλῆρες φορτίον, ἐξασφαλίζει τὸ πλεονέκτημα τῆς ἐκφορτώσεως εἰς μεγάλους λιμένας καὶ βεβαίως δίδει μικρόν, κατὰ τόννον φορτίου, κόστος μεταφορᾶς εἰς ὄφελος τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του. Χαρακτηριστικόν τοῦ σημερινοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ εἶναι ἐπί-

σης ή ταχύτης τῆς φορτοεκφορτώσεώς του. Χάρις εἰς τὰ σύγχρονα μηχανικὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως τὰ διατιθέμενα εἰς ὄλους τοὺς μεγάλους λιμένας, ἀλλὰ καὶ τὰς βελτιωμένας μεθόδους κατασκευῆς τῶν πλοίων διὰ τῶν ὁποίων ἐξασφαλίζεται ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ δυνατότης ταυτοχρόνου ἐργασίας πολλῶν μηχανικῶν μέσων, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ αὐτόματος εὐθέτησις τοῦ ἐναπομένοντος ἐκάστοτε φορτίου ἐντὸς τῶν κυτῶν, τὸ πλοῖον φορτῶνει ἢ ἐκφορτῶνει τὸ φορτίον του εἰς διάστημα ὥρων. Ἐξαιρουμένων, συνεπῶς, τῶν περιπτώσεων ἀναμονῆς σειρᾶς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, παραμένει ἐπὶ περιορισμένον μόνον χρόνον εἰς τοὺς λιμένας, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ πλοῖον τακτικῶν γραμμῶν. Βοηθούσης ἐπομένως καὶ τῆς ἠύξημένης ταχύτητός του, ἡ διάρκεια τῶν ταξειδίων του ἔχει μειωθῆ σημαντικῶς, ἐπ' ἀντιστοίχῳ αὐξήσει τῆς οἰκονομικῆς του ἀποδόσεως.

Ἡ ἀστάθεια τῆς ἐργασίας, ἀποτελεῖ τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν, ἀναζητεῖ τὸ φορτίον του εἰς τὰ ἀνά τὸν κόσμον μεγάλα κέντρα παραγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ γεωργικῶν προϊόντων, διὰ νὰ τὸ μεταφέρῃ εἰς οἰονδήποτε προορισμόν. Σπανίως ἐργάζεται μεταξὺ τῶν αὐτῶν λιμένων, τοῦτο δὲ συμβαίνει μόνον ἐὰν ἔχη χρονοναυλωθῆ εἰς ἑταιρίαν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς κάλυψιν ἐκτάκτων ἀναγκῶν τῆς ἢ ἐὰν ἐπιτύχῃ ναύλωσιν διὰ συνεχῆ ταξειδία. Ἡ φαινομενικῶς, ἐν τούτοις, ἄνευ προγράμματος περιπλάνησις τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, εἰς τὴν πραγματικότητα σχεδιάζεται καὶ ὀργανοῦται μὲ τὴν μεγαλυτέραν προσοχὴν καὶ διορατικότητά. Βεβαίως ἕνα οἰονδήποτε φορτίον εἶναι πάντοτε ἐπιθυμητόν, ἀλλὰ πάντως φορτία τινὰ εἶναι περισσότερον ἐπιθυμητὰ ἀπὸ ἄλλα, ὄχι μόνον διαφόρου εἴδους, ἀλλὰ καὶ τοῦ αὐτοῦ εἴδους, διαφορετικοῦ ὅμως προορισμοῦ καὶ προελεύσεως. Βασικὴν ἐπιδίωξιν διὰ τὸν πλοιοκτῆτην, ἀποτελεῖ ἡ ἐξεύρεσις φορτίου διὰ προορισμόν ἀπὸ ὅπου ἐλπίζεται ἡ ὑπαρξίς δυνατότητος παραλαβῆς ἑτέρου. Εἶναι δυνατόν, ἐπὶ παραδείγματι, νὰ ἐπιτευχθῆ ἡ ναύλωσις ἐνὸς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ἀπὸ Β. Ἀφρικῆς εἰς Ἡν. Πολιτείας διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος, ἐκεῖθεν γαιάνθρακος διὰ Ν. Ἀμερικὴν καὶ περαιτέρω, σιτηρῶν ἐξ Ἀργεντινῆς δι' ἠπειρωτικὴν Εὐρώπην ὅπου δυνατόν νὰ ὑπάρχουν ἐλπίδες ἐξευρέσεως ἑτέρου φορτίου λ.χ. σιδηρομεταλλεύματος ἐξ Ἰσπανίας δι' Ἡν. Πολιτείας, ὁπόθεν ἡ ἐξεύρεσις ἄλλου φορτίου κρίνεται πάντοτε εὐχερῆς. Ἐν τῇ πράξει, αἱ ἀνωτέρω κινήσεις τοῦ πλοίου δὲν κανονίζονται χρονικῶς ὡς ἀνωτέρω διεγράφησαν, ἀλλ' ὁ πλοιοκτῆτης ἢ διαχειριστὴς τοῦ πλοίου, ὑπολογίζων τὰ ἀναγκαιοῦντα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐκάστου ταξειδίου χρονικὰ διαστήματα, προσπαθεῖ νὰ ἐπιτύχῃ προκαταβολικῶς τὸν συν-

δυνασμον ὄλων αὐτῶν τῶν ναυλώσεων, ὥστε νά ἔχη ἐξησφαλισμένη τήν ἀπασχόλησιν τοῦ πλοίου τοῦ ἐπ' ἀρκετόν διάστημα.

Τὸ ἀνωτέρω δοθὲν πρόχειρον παράδειγμα, ἀφορᾷ τὴν περίπτωσιν μεμονωμένου πλοίου. Ἐν τῇ πράξει συνηθεστέρα, εἶναι ἡ περίπτωσις πλοιοκτητῶν ἢ ἐφοπλιστικῶν γραφείων ἐχόντων ἢ διαχειριζομένων μεγάλον ἀριθμὸν πλοίων, ἐν οἷς καὶ πολλὰ ἀνήκοντα εἰς μεμονωμένους πλοιοκτῆτας. Τὸ σύνολον λ. χ. τῆς ἑλληνικῆς χωρητικότητος ἐλευθέρων φορηγῶν, ἐκπροσωποῦν καὶ διαχειρίζονται ἐν Λονδίῳ καὶ Νέα Ὑόρκῃ ὀλιγάριθμα μεγάλα Ἑλληνικά γραφεῖα, ἐλέγχοντα, εἷς τινὰς περιπτώσεις, ἑκατοντάδας χιλιάδων τόννων πλοίων. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, τὰ ἐφοπλιστικά γραφεῖα, τὰ ὁποῖα ἐνεργοῦν καὶ ὡς ναυλομεσίται, ἔχουν τὸ πλεονέκτημα νά ἀποδέχονται οἰανδήποτε συμφέρουσαν περίπτωσιν ναυλώσεως, χωρὶς νά προσδιορίζουν ἀμέσως τὸ ὄνομα τοῦ προσφερομένου πλοίου, ἵνα βάσει τῆς ὄλης εἰς χεῖρας τῶν ἐργασίας καὶ τῆς θέσεως τῶν παρ' αὐτῶν ἐλεγχόμενων πλοίων, καθορίζουν ἐκάστοτε τὸ μέλλον νά ἐκτελέσῃ τὴν συγκεκριμένην μεταφορὰν πλοίου, τὸ ὁποῖον πάντως δεόν νά καλύπτῃ τὰ δοθέντα εἰς τὸν ναυλωτὴν χαρακτηριστικὰ χωρητικότητος, χρόνου ἐτοιμότητος κλπ.

Λόγῳ τῆς διαφορᾶς τῶν κλιματολογικῶν συνθηκῶν εἰς τὰς διαφόρους γεωγραφικὰς περιοχὰς καὶ κυρίως μεταξὺ τοῦ βορείου καὶ νοτίου ἡμισφαιρίου, ἡ ἔτησία συγκομιδῆ τῶν δημητριακῶν καὶ ἄλλων γεωργικῶν προϊόντων δὲν συμπύπτει εἰς ὅλας τὰς περιοχὰς, ἀλλ' ἀντιθέτως κατανέμεται εἰς ὅλους τοὺς μῆνας τοῦ ἔτους. Ἐπόμενον εἶναι ὅθεν, ὅτι ὁ ὄγκος τῶν πρὸς ἐξαγωγὴν ἢ εἰσαγωγὴν, εἰς δεδομένην χώραν ἢ περιοχὴν, φορτίων, ποικίλλει κατὰ ἐποχὴν καὶ εἶναι ἰδιαιτέρως μέγας ἀμέσως μετὰ τὴν συγκομιδὴν τῶν ἐξαγωγικῶν χωρῶν, μίαν δὲ τῶν βασικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ὑπὸ τῆς ἐλευθέρως φορηγοῦ ναυτιλίας παρεχομένων εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ἀποτελεῖ ἡ ἱκανοποίησις ἐκάστοτε τῶν εἰς χωρητικότητά ἀναγκῶν τούτων. Ἡ περιοδικότης τῆς συγκομιδῆς τῶν γεωργικῶν προϊόντων καὶ συνεπῶς καὶ τῶν ἐκ τῶν διαφόρων παραγωγικῶν κέντρων μεταφορῶν, εἶναι βασικῆς σπουδαιότητος διὰ τὴν ἐλευθέρως φορηγὸν ναυτιλίαν, διότι διὰ τῆς μετακινήσεως, κατὰ ἐποχὰς, τῆς χωρητικότητος ἀπὸ τῆς μιᾶς περιοχῆς εἰς τὴν ἄλλην, ἐξασφαλίζεται ἡ ἀπασχόλησις τῶν πλοίων καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους. Ὅταν ὁ ὄγκος τῶν φορτώσεων ἐκ τινος περιοχῆς ἀρχίξῃ νά μειοῦται, ἢ συγκομιδὴ εὐρίσκεται ἀκριβῶς εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς εἰς ἄλλην περιοχὴν τῆς ὑδρογείου, δημιουργουμένων οὕτων νέων δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως χωρητικότητος.

Τὸ ἐλεύθερον φορηγὸν πλοῖον, ἀντιπροσωπεύει εἰσέτι περὶ τὰ

25 ο/ο περίπου της χωρητικότητας της διεθνούς ναυτιλίας. Το γεγονός, συνεπώς, ότι τα traps είναι τόσο πολυάριθμα και ότι εύρισκουν την άπασχόλησιν των εις πληθύν μεταφορών, καθιστά αδύνατον κάθε άλλην βάσιν του μεταξύ των ανταγωνισμού, πλην της εύθηγείας του προσφερομένου εις εκάστην περίπτωσιν ναύλου. Οτανδήποτε, συνεπώς, έθνικότητα και άν έχη ο ναυλωτής, είναι λαν άμφίβολον, άν μη παντελώς άπραγματοποιήτον, ότι θα προτιμήση διά την εκτέλεσιν της μεταφορας του, άλλο πλοϊον από εκείνο το όποϊον θα του προσφέρη τον εύθηνότερον ναύλον, ένφ τοϋτο δέν συμβαίνει προκειμένου περι των διά πλοϊων τακτικων γραμμων μεταφορων. 'Η διαπίστωσις αυτη έχει ιδιαιτέραν σημασίαν διά τα πλοϊα των σημαϊων εκείνων των όποιων τα έξοδα εκμεταλλεύσεως είναι ύψηλά. Είναι φανερόν ότι ή διατήρησις μεγάλου στόλου έλευθέρων φορτηγων υπό την σημαϊαν χώρας τινός, έξαρτάται άποκλειστικώς από την Ικανότητα της χώρας ταύτης να διατηρήση τα έξοδα και λοιπάς συνθήκας εκμεταλλεύσεως των πλοϊων της, εις επίπεδα ευνοϊκώτερα από εκείνα των όποιων άπολαμβάνουν τα πλοϊα των ανταγωνιζομένων αυτην χωρων. 'Η έμπορικη ναυτιλία, είναι κατά βάσιν βιομηχανία διεθνης, ύποκειμένη εις τον έλευθερον ανταγωνισμόν και στηριζόμενη διά το οικονομικόν της άποτέλεσμα, όχι τόσο εις την σημαϊαν την όποιαν φέρει, άλλ' εις το προσφερόμενον κόστος της μεταφορας και την ποιότητα των παρεχομένων ύπηρεσιων. Τοϋτο άφορξ κυρίως την έλευθεραν φορτηγόν ναυτιλίαν, αι έργασίαι της όποιας διατηροϋν όλα τα χαρακτηριστικά του έλευθέρου ανταγωνισμού, ένφ προκειμένου περι των πλοϊων γραμμων, πλείσται δσαι μέθοδοι, ως ή των conferences και των αναβαλλομένων εκπτώσεων, περι των έγινενο ήδη λόγος και άλλοι περι των έν τοις έπομένοις, εφαρμόζονται, πρός περιορισμόν του συναγωνισμού και μονοπώλησιν των δρομολογιακων γραμμων, αλλά και πρός προστασίαν της έθνικης σημαϊας εις βάρος των πλοϊων άλλων σημαϊων.

5. Δεξαμενόπλοια. - Το πετρέλαιον άποτελει άναμφισβητήτως, ένα εκ των παραγόντων οι όποιοι κυριαρχοϋν επί της συγχρόνου οικονομικης οργανώσεως του κόσμου και επηρεάζουν άποφασιστικώς την καθημερινήν ζωήν εκατομμυριων ανθρώπων. Είναι συνεπώς εύεξηγητον το γεγονός ότι, έχει από πολλοϋ επιβληθῆ ως νέος παράγων, τεραστίας σημαϊας, εις τας διεθνεις θαλασσίας μεταφορας. Είναι καταπληκτική ή εξέλιξις την όποιαν έλαβον αι μεταφοραι των πετρελαιοειδων κατά το πρώτον ήμισυ του είκοστου αϊώνος και ιδιαιτέρωσ κατά τα τελευταϊα είκοσιν έτη. 'Η ραγδαία πρόοδος άπεικονίζεται θαυμασίως διά των σχετικων πρός την χωρητικότητα των δεξαμενοπλοϊων αριθμων, αλλά επίσης εκ της συνθέσεως του δγκου του διε-

θνοῦς ἐμπορίου. Εἰς 10.100.000 τόννων D.W., ἀνήρχετο ἡ διεθνὴς χωρητικότης δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ ἔτος 1930, ὑπερτριπλασιασθεῖσα δὲ ἐντὸς εἰκοσαετίας, ἔφθασε κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1951 τοὺς 29.500.000 τόννους D.W., ἐνῶ ἐκ παραλλήλου, 550 περίπου πλοῖα χωρητικότητος 10.500.000 D.W., ἦσαν κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ὑπὸ παραγγελίαν ἢ ναυπήγησιν, εἰς τὰ διεθνή ναυπηγεῖα. Κατὰ ὑπολογισμούς, ἐξ ἄλλου, τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ O.H.E., τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὸν ὄγκον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἠξήθη ἀπὸ 15 ο]ο κατὰ τὸ 1929 καὶ 22 ο]ο κατὰ τὸ 1937, εἰς 43 ο]ο κατὰ τὸ 1950. Σημειωτέον προσέτι ὅτι ἡ αὔξησις αὕτη τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων, συνδυάζεται μὲ τεραστίαν αὔξησιν τῶν διανοομένων ἀποστάσεων, λόγῳ τῆς ἀύξανομένης σταθερῶς ἐξαρτήσεως τῶν παγκοσμίων ἀναγκῶν ἐκ τῆς παραγωγῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἡ ἀνάπτυξις, συνεπῶς, τοῦ νέου ἀλλὰ σπουδαιοτάτου τούτου κλάδου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἐξακολουθεῖ, ὅλαι δὲ αἱ ὑπάρχουσαι ἐνδείξεις¹⁰ πείθουσιν ὅτι εὐόωνος παρουσιάζεται καὶ ἡ διὰ τὸ μέλλον προοπτικὴ. Ἐνδιαφέρον, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, εἶναι νὰ σημειωθῇ ὅτι, παρὰ τὴν ἀλματικὴν αὔξησιν τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων, δὲν ἔχει ἀκόμη ἐπιτευχθῆ ἰσορρόπησις τοῦ ὄγκου αὐτῆς πρὸς τὰς σταθερῶς ἐπίσης αὔξανομένας μεταφορικὰς ἀνάγκας, ἀλλ' ἀντιθέτως προβλέπεται ὅτι ἡ ζήτησις χωρητικότητος θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Αἱ ἐργασίαι τῶν δεξαμενοπλοίων παρουσιάζουν ἰδιομορφίαν, ὀφειλομένην ἀφ' ἑνὸς εἰς αὐτὴν τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὸ γεγονὸς ὅτι τὸ ἐμπόριον ἐν γένει καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν πετρελαιοειδῶν εὐρίσκονται κατὰ μέγιστον μέρος εἰς χεῖρας τῶν μεγάλων οἰκονομικῶν συγκροτημάτων παραγωγῆς πετρελαίων, ὡς ἡ Anglosaxon Petroleum Company, ἡ Shell Oil Company, ἡ Standard Oil Company κλπ. Εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τῶν συγκροτημάτων αὐτῶν, εὐρίσκονται, ὡς εἶδομεν, ὄχι μόνον αἱ πηγαὶ παραγωγῆς τῶν πετρελαίων ἀλλὰ καὶ ὅλαι σχεδὸν αἱ ἀνά τὸν κόσμον ἐγκαταστάσεις ἐπεξεργασίας καὶ ἀποθηκεύσεως αὐτῶν, ἐπὶ πλεον δέ, μέγα μέρος τῆ παγκοσμίου χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων. Τὰ συγκροτήματα συνεπῶς αὐτά, συγκεντρῶνουν ἐν ἑαυτοῖς τὰς ἰδιότητας παραγωγοῦ, ἐπεξεργαστοῦ, φορτωτοῦ, μεταφορῶς καὶ διαθέτοντος τὰ ὑγρά καύσιμα. Τοιαύτη συγκέντρωσις οἰκονομικῆς δράσεως, εἰς οὐδένα, ἴσως, ἄλλον κλάδον τῆς παραγωγῆς ἢ τοῦ ἐμπορίου ἐμφανίζεται, ἔχει δὲ ὡς ἀπο-

¹⁰ Βλ. Κατωτέρω Κεφ. «Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία», ἐνθα καὶ στοιχεῖα περὶ τῆς προοπτικῆς διὰ τὴν δραστηριότητα τῶν δεξαμενοπλοίων.

τέλεσμα τὸ ὅτι εἰς τὸ σύνολόν της ἡ μεταφορὰ πετρελαιοειδῶν εἰς χῶμα, ἔχει λάβει, ἐξ Ἰσου πρὸς τὰς διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μεταφορὰς, τὸν χαρακτήρα τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως. Σημειωτέον ὅτι, πέραν τῆς ἰδιοκτῆτου αὐτῶν χωρητικότητος, αἱ ἑταιρίαι πετρελαιοειδῶν, διαχειρίζονται ἐπίσης μεγάλον ὄγκον χωρητικότητος χρονοναυλουμένης πρὸς τοῦτο. Ἡ τοιαύτη ὀργάνωσις τῶν μεταφορῶν πετρελαιοειδῶν καὶ ἡ ἐκ ταύτης ἀπορρέουσα δυνατότης τῆς εἰς μεγάλην κλίμακα καὶ διὰ μακρὰς περιόδους-τριετίαν, πενταετίαν-χρονοναυλώσεως τῶν πλοίων, ἦτο ἐκείνη ἡ ὁποία κατέστησε δυνατόν τὸν μεταπολεμικὸν ὄργανισμὸν ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίων. Ἡ προκαταβολικὴ χρονοναύλωσις τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων ἀλλὰ καὶ περαιτέρω, ἡ προοπτικὴ σταθερᾶς ἀπασχολήσεως αὐτῶν διὰ μακροχρονίων ναυλώσεων, ἀναμφισβητήτως ἐνθαρρύνει τὴν διάθεσιν τῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν κολοσσῶν τῶν τριάκοντα καὶ τεσσαράκοντα χιλιάδων τόννων φορτίου ἀπαιτουμένων ὀγκωδῶν κεφαλαίων, ἀλλ' ἀκόμη καὶ τὴν ἑλλείψει αὐτῶν, ἀνάληψιν καὶ βραχυπροθέσμων ἀκόμη δανειακῶν ὑποχρεώσεων.

Ἐν συμπεράσματι, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ πετρελαιοειδῶν, ἀνεπτύχθη καλύτερον καὶ σταθερώτερον ἀπὸ ὅ,τι αἱ μεταφοραὶ ξηρῶν φορτίων, ἀκριβῶς διότι κατὰ τὸ πλεῖστον ἐλέγχεται ὑπὸ τῶν ὀλίγων μεγάλων ἑταιριῶν πετρελαίων. Βεβαίως ὑπάρχουν ἐπίσης πολλοὶ μεμονωμένοι πλοιοκτῆται, προσφέροντες τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς πετρελαιοειδῶν, ἐξέχουσιν δὲ θέσιν μεταξὺ αὐτῶν κατέχουν οἱ Νορβηγοί, οἱ ὁποῖοι διαθέτουν-μολονότι ξένοι πρὸς τὴν παραγωγὴν, ἐπεξεργασίαν καὶ διάθεσιν τῶν πετρελαιοειδῶν-χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων καλύπτουσιν 15,4ο/ο τῆς παγκοσμίου τοιαύτης. Μεταπολεμικῶς ὁ ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς καταπληκτικὴν ἐπίσης ἐπέδειξε δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα αὐτῶν τῶν μεταφορῶν. Ἡ χωρητικότης τῶν Ἑλληνικῶν συμπερόντων δεξαμενοπλοίων, δὲν εἶναι εὐχερὲς νὰ προσδιορισθῆ στατιστικῶς, λόγῳ τοῦ ὅτι καλύπτεται ὑπὸ διαφόρους σημαίας, ἀρκεῖ ὅμως διὰ νὰ καταδείξῃ τὴν ἔκτασιν τῆς δραστηριότητος ταύτης τὸ γεγονός ὅτι ὁ Ἑλλην ἐφοπλιστὴς κ. Σ. Νιάρχος, ἡ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης τοῦ ὁποίου εἶναι πράγματι καταπληκτικὴ, ἐλέγχων χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων ἑνὸς καὶ πλέον ἑκατομμυρίου τόννων, θεωρεῖται ὡς ὁ μεγαλύτερος μεμονωμένος πλοιοκτῆτης δεξαμενοπλοίων εἰς τὸν κόσμον.

Μολονότι τὸ δεξαμενόπλοιο δὲν ἐκτελεῖ πλόας μεταξὺ τῶν αὐτῶν πάντοτε λιμένων, οὐδὲ κινεῖται ἐπὶ τῆ βάσει συγκεκριμένου, γνωστοῦ ἐκ τῶν προτέρων, δρομολογίου, καὶ παρὰ τὸ γεγονός ἐπίσης ὅτι ἀπα-

σχολεῖται εἰς μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων, ἢ ἔργασια του, διὰ τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, ἐλάχιστα τὰ κοινὰ ἔχει πρὸς τὴν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, καὶ προσομοιάζει περισσότερο πρὸς τὴν τοῦ πλοίου γραμμῆς. Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, ἢ ἀστάθεια καὶ ποικιλία τῆς ἀπασχολήσεως, εἰς ἐλάχιστας μόνον περιπτώσεις δεξαμενοπλοίων ὑφίσταται, διότι, τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν ἑταιριῶν πετρελαίου ἰδιόκτητα αὐτῶν ἢ χρονοναυλούμενα δεξαμενόπλοια, χρησιμοποιούμενα διὰ συγκεκριμένην κατηγορίαν μεταφορῶν μεταξὺ 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 μέγιστον ποσοστὸν τῆς διεθνoῦς χωρητικότητος, ἐνῶ ἀντιθέτως λίαν περιορισμένος εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν πράγματι εἰς ἐλευθέρως μεταφορὰς (tramping) χρησιμοποιουμένων, δύναται δὲ νὰ λεχθῆ ὅτι ἐν τῇ πράξει, ἐλάχιστοι μόνον εἶναι οἱ πλοιοκτῆται οἱ ὅποιοι κατὰ σύστημα ἐπιδιώκουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων των διὰ τῆς κατὰ ταξείδιον ναυλώσεως. Συνήθως πράττουν τοῦτο παροδικῶς καὶ καθ' ὅν χρόνον ἐπιδιώκουν νέαν χρονοναύλωσιν, ἰδίᾳ 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 trampers πρέπει νὰ εἶναι κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν μεγαλύτερας ποικιλίας φορτίων, ἐν οἷς καὶ τὸ ἀκατέργαστον πετρέλαιον, διὰ νὰ ἔχουν περισσότερας δυνατότητας ἀπασχολήσεως, ὅπως καὶ τὰ ἐλεύθερα φορτηγά.

Τὸ σύγχρονον δεξαμενόπλοιον δύναται νὰ φορτώσῃ (διὰ τῶν ἐγκαταστάσεων ξηρᾶς) καὶ νὰ ἐκφορτώσῃ (διὰ τῶν ἰδίων του ἀντλητικῶν ἐγκαταστάσεων) τόσον ταχέως, ὥστε ὡσάκις δὲν ἀναγκάζεται νὰ ἀναμένῃ σειρὰν φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἐλάχιστον μόνον χρόνον δαπανᾷ διὰ παραμονὴν εἰς λιμένας. Ἐπιπροσθέτως, λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ φορτίου του, αἱ θέσεις προσορμισεῶς 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 ἔξοδον τοῦ πληρώματος, τὸ ὅποιον εἶναι ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς ὑποχρεωμένον νὰ παραμένῃ «ἐνδον» πολὺ περισσότερο, ἀπὸ ὅ,τι τὸ πληρῶμα οἰουδήποτε ἄλλου πλοίου, διάστημα. Εἶναι κατὰ ταῦτα εὐνόητον τὸ ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον παρέχει εἰς τὸ πλήρωμά του τὸ

μέγιστον δυνατὸν ὄριον ἀνέσεως καὶ ψυχαγωγίας, τὸ ὁποῖον θὰ ἠδύνατό τις νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ φορτηγὸν πλοῖον.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς φαλαινοθηρίας παρέχει πρόσθετον δυνατότητα ἐργασίας εἰς τὸ δεξαμενόπλοιο καὶ δὴ ἐργασίας παρεχούσης τὴν ἐξαιρετικὴν δυνατότητα, ἐκτελέσεως ταξειδίων ἀνόδου καὶ ἐπιστροφῆς ἐμφόρων, διότι κατὰ μὲν τὸ πρὸς τὸν Ἀνταρκτικὸν ταξειδίων μεταφέρει συνήθως καύσιμα διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν φαλαινοθηρικῶν καὶ τῶν συνοδῶν τῶν πλοίων, κατὰ δὲ τὴν ἐπιστροφήν, τὸ ἐκ τῆς φαλαίνης παραγόμενον ἔλαιον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

1. "Έννοια καί κατηγορίαί ἐπιχειρήσεως. - Εἶναι ἀμφίβολον κατὰ πόσον ὑπάρχει παραδεγμένη τις διατύπωσις ὀρισμοῦ τῆς ἐννοίας τῆς ἐπιχειρήσεως. Κατὰ Σπουργίτην, ἡ ἐπιχείρησις δημιουργεῖται, διὰ τῆς ἐπὶ τῷ αὐτῷ συγκεντρώσεως τῶν ὀργάνων τῆς παραγωγῆς, κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, παρὰ τοῦ ἐπιχειρηματίου, ὅστις ἀναλαμβάνει τὸν κίνδυνον τοῦ ἀποτελέσματος. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι ὅτι αὕτη λαμβάνει ἀθύπαρκτον οἰκονομικὴν ὑπόστασιν, ὅλως ἀνεξάρτητον τῆς προσωπικότητος τοῦ διαθέσαντος τὸ κεφάλαιον ἐπιχειρηματίου. Ἡ ἐπιχείρησις ἔχει, δηλαδὴ, ἴδιον κεφάλαιον, κεχωρισμένην περιουσίαν - ἥτις πολὺ πιθανὸν νὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῆς προσωπικῆς περιουσίας τοῦ ἐπιχειρηματίου-καὶ κεχωρισμένον ἐπίσης εἰσόδημα.

Μολονότι ὁ κίνδυνος δύναται νὰ θεωρηθῆ ἔνυπάρχων εἰς οἵανδήποτε ἐπιχείρησιν, οὐδενὸς ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων ἢ ὑπαρξίς εἶναι παραδεγμένη ὡς ἀποτελοῦσα ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν διὰ νὰ ἔχωμεν τὴν ἐννοίαν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Σκοπός, κατὰ ταῦτα, τῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι ἡ διὰ τῆς ἀξιοποιήσεως τῶν συγκεντρουμένων ὀργάνων τῆς παραγωγῆς, οἰκονομικὴ δράσις ἧς τὸν κίνδυνον ἀναλαμβάνει ὁ ἐπιχειρηματίας.

Ἐπιπλέον μακρὰ περίοδος, κατὰ τὸ περελθόν, καθ' ἣν τὸ κεφάλαιον, ἔθεωρεῖτο ὁ μόνος συντελεστὴς τῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως¹. Διάφορος σήμερον ἐπικρατεῖ ἀντίληψις. Τὸ κεφάλαιον μόνον διὰ τῆς ἐργασίας δύναται νὰ ἀξιοποιηθῆ καὶ νὰ ἀποδώσῃ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα. Ἡ ἀξία συνεπῶς ἀμφοτέρων τῶν συντελεστῶν εἶναι ἐξ ἴσου σπουδαία διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, ἰδιαιτέρως δὲ τοῦτο δύναται νὰ

¹ Βλ. καὶ Ν. Φωτιᾶ «Σύστημα ἰδιωτικῆς οἰκονομικῆς» βιβλίον πρῶτον.

υποστηριχθῆ προκειμένου περὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, τῆς ὁποίας ἡ συμβολὴ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι οὕτω ἀποφασιστικῆ².

Ἡ ἐπιχειρήσις δύναται νὰ διακριθῆ εἰς κατηγορίας, ἀφ' ἑνὸς ἐκ τοῦ ἀντικειμένου ταύτης, καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐκ τῆς μορφῆς ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἀσκεῖται. Τὸ πολυπληθὲς τῶν ἀντικειμένων μὲ τὰ ὁποῖα εἶναι δυνατόν νὰ ἀπασχοληθῆ ἡ ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ἀνομοιομορφία αὐτῶν, καθιστοῦν δυσχερῆ τὴν ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης διάκρισιν τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς κατηγορίας. Ἐὰν ἐν τούτοις ἡ διάκρισις στηριχθῆ εἰς τὰς βασικὰς οικονομικὰς λειτουργίας, παραγωγῆς, διακινήσεως καὶ καταναλώσεως ἀγαθῶν, ὡς αὗται ἔχουν διαμορφωθῆ εἰς τὴν σύγχρονον συναλλακτικὴν οικονομίαν, αἱ κάτωθι γενικαὶ κατηγορίαι ἐπιχειρήσεως δύνανται νὰ διαγραφῶσι.

α) Ἐπιχειρήσεις παραγωγῆς, εἰς τὰς ὁποίας περιλαμβάνονται αἱ κατὰ οἰονδήποτε τρόπον καὶ βαθμὸν ἀπασχολούμεναι εἰς τὴν παραγωγὴν προϊόντων γῆς ἢ τέχνης ἢ τὴν ἐπεξεργασίαν αὐτῶν ἐπὶ σκοπῷ ὅπως καταστῶσι ταῦτα χρήσιμα διὰ τὸν σύγχρονον κοινωνικὸν ἄνθρωπον. Αἱ ἐπιχειρήσεις παραγωγῆς γεωργικῶν προϊόντων, αἱ ἐπιχειρήσεις ἐξαγωγῆς ὀρυκτῶν προϊόντων, αἱ πάσης φύσεως βιομηχανικαὶ καὶ βιοτεχνικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι ἐπιχειρήσεις παραγωγῆς.

β) Ἐπιχειρήσεις ἐμπορικαί, αἱ ὁποῖαι ἔργον ἔχουν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των διὰ νὰ φέρουν τὴν παραγωγὴν εἰς ἐπαφὴν μὲ τὴν κατανάλωσιν καὶ νὰ διευκολύνουν καὶ ἀναπτύξουν τὴν κυκλοφορίαν τῶν ἀγαθῶν, διὰ τῆς διατηρήσεως ἀνά πᾶσαν στιγμὴν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς καταναλώσεως, τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀποθεμάτων.

γ) Ἐπιχειρήσεις μεταφορᾶς, θαλασσίας, χερσαίας, ἀεροπορικῆς, ἔργον τῶν ὁποίων εἶναι ἡ διακίνησις τῶν ἀγαθῶν ἀπὸ τοὺς τόπους παραγωγῆς εἰς τὰ κέντρα καταναλώσεως καὶ γενικῶς ἐκεῖ ὅπου ὑφίσταται ἀνάγκη αὐτῶν.

Ἐὰν εἰς τὰς ἀνωτέρω τρεῖς βασικὰς κατηγορίας προστεθῆ ἡ ἀμέσως πρὸς αὐτὰς συνδεομένη κατηγορία τῶν τραπεζιτικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ ὑπαρξίς τῶν ὁποίων, ὑπὸ τὴν σύγχρονον οικονομικὴν ὀργάνωσιν, εἶναι ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνευ, τόσον διὰ τὴν παραγωγὴν ὅσον καὶ διὰ τὴν διακίνησιν καὶ διάθεσιν τῶν ἀγαθῶν καὶ ἡ κατηγορία τῶν πολυποικίλων βοηθητικῆς λειτουργικῆς μορ-

² Βλ. κατωτέρω Κεφ. «Ἡ ναυτικὴ ἐργασία».

φ ης ἐπιχειρήσεων, ἔχομεν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον, ὠλοκληρωμένην τὴν ἐπιδιωχθεῖσαν διάκρισιν.

Ἡ ἀπλουστέρα μορφή τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι ἡ ἀτομική, χωρὶς τοῦτο νὰ σημαίνει ὅτι εἶναι ἀπαραιτήτως μικρὰ ἐπίσης, ὡς πρὸς τὴν οἰκονομικὴν αὐτῆς ἐπιφάνειαν. Ἡ ἀτομικὴ ἐπιχειρήσις παρουσιάζει ἀναμφισβητήτως, σοβαρὰ πλεονεκτήματα. Λόγω τοῦ ὅτι συνεπάγεται κατὰ κανόνα, αὐτοπρόσωπον παροχὴν ἐργασίας καὶ διεύθυνσιν ὑπὸ τοῦ ἀσκούντος αὐτὴν, παρουσιάζει οἰκονομίαν τῶν πάσης φύσεως ἐξόδων, ἰδρύσεως, ὀργανώσεως, λειτουργίας καὶ εἶναι εὐλογον τοῦτο, ἀφ' ἑνὸς διότι ὁ αὐτοπροσώπως ἐργαζόμενος ἐπιχειρηματίας, θὰ ἐπιδιώξη πάντοτε πᾶσαν δυνατὴν οἰκονομίαν δαπάνης καὶ ἀφ' ἑτέρου διότι λόγῳ τοῦ ἀπλοῦ τῆς μορφῆς τῆς ἐπιχειρήσεως, τὰ ἐξοδα ἰδρύσεως, ἐγκαταστάσεως καὶ διοικήσεως ἐν γένει (προσωπικοῦ κλπ.) εἶναι πάντοτε μικρότερα ἀπὸ τὰ βαρύνοντα οἰανδήποτε ἀνάλογον ἐπιχειρήσιν ἐταιρικῆς μορφῆς. Τὸ γεγονός ἐξ ἄλλου ὅτι ὁ ἐπιχειρηματίας ἐνεργεῖ μόνος, ἀδέσμευτος ἀπὸ κάθε ἀνάγκην συνεννοήσεως μετ' ἄλλων ἐνδιαφερομένων εἰς τὴν ἐπιχειρήσιν προσώπων, θέτει αὐτὸν εἰς πλεονεκτικὴν ὡσαύτως θέσιν, διότι τὸν καθιστᾷ ἱκανὸν νὰ ἐνεργῇ ἀποφασιστικῶς καὶ ταχέως καὶ συνεπῶς ἱκανὸν νὰ ἐπωφελεῖται εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὄριον τῶν παρουσιάζομένων εὐκαιριῶν. Ἡ οἰκονομικὴ ἐν τούτοις ἐπιφάνεια καὶ ἡ πιστωτικὴ δύναμις τῆς ἀτομικῆς ἐπιχειρήσεως, δὲν εἶναι δυνατὸν παρὰ νὰ εἶναι, πλην ἐξαιρέσεων τινῶν, περιορισμένοι καὶ συνεπῶς νὰ καθιστοῦν αὐτὴν κατ' ἀρχὴν ἀκατάλληλον δι' εὐρείας ἐκτάσεως ἐργασίας, ἀπαιτούσας μεγαλυτέραν συγκέντρωσιν κεφαλαίων.

Ἡ ἐταιρικὴ μορφή τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχη τὸν χαρακτήρα, εἴτε προσωπικῆς ἐταιρίας, εἴτε τὸν τῆς ἄνωνύμου τοιαύτης. Αἱ προσωπικαὶ ἐταιρίαι - ὁμόρρυθμοι, ἑτερόρρυθμοι καὶ μετοχικαὶ - ἐμφανίζουν, μέχρις ἑνὸς σημείου, τὰ αὐτὰ πρὸς τὰς ἀτομικὰς ἐπιχειρήσεις χαρακτηριστικά. Πλεονεκτοῦν, ἐξ ἄλλου, ἐκείνων κατὰ τὸ ὅτι διευκολύνουν τὴν μεγαλυτέραν συγκέντρωσιν κεφαλαίων, μειονεκτοῦν ὅμως κατὰ τὸ ὅτι, ἡ ἐν αὐταῖς διατήρησις τῶν ἀφορώντων τὴν διαχείρησιν τῆς ἀτομικῆς ἐπιχειρήσεως πλεονεκτημάτων, ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς καλῆς συνεργασίας τῶν συνεργαζομένων προσώπων, τῶν μεταξὺ τούτων σχέσεων καὶ τοῦ βαθμοῦ τῆς ὑφισταμένης παρ' αὐτοῖς ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης.

Ὁ θεσμὸς τέλος τῆς ἄνωνύμου ἐταιρίας, διευκολύνει τὴν συγκέντρωσιν τῶν ὀγκωδῶν κεφαλαίων, τὰ ὅποια εἶναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἄσκησιν τῆς συγχρόνου μορφῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως καὶ ἐξουδετερώνει τὰ προεκτεθέντα μειονεκτήματα τῶν προσωπικῶν ἐταιριῶν. Ἡ

έπιχειρήσεις, έν προκειμένω, έλέγχεται μέν καί κατευθύνεται υπό τών κεκτημένων τó μεγαλύτερον μέρος τών μετοχών-διοικείται όμως μετά πρωτοβουλίας υπό ειδικών όργάνων τά όποια δυνατόν νά μήν έχουν τήν έλαχίστην συμμετοχήν εις τó κεφάλαιον τής εταιρίας. Λόγω τού τρόπου τής όργανώσεώς της, ή άνώνυμος εταιρία έχει μεγαλύτερα ή πάσα άλλη μορφή έπιχειρήσεως, έξοδα διοικήσεως.

Ό θεσμός τής άνώνυμου εταιρίας έχει ευρείαν τήν έφαρμογήν μεταξύ τών έλληνικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, αί όποιαί όμως, παρά ταύτα, έξακολουθοούν νά είναι κατά βάσιν έπιχειρήσεις προσωπικάί εταιρικής ή άτομικής μορφής, περιβληθείσαι τήν μορφήν τής άνώνυμου εταιρίας, ούχι τόσοσν πρός ίκανοποίησιν ούσιαστικών άναγκών όργανώσεως καί διεξαγωγής τών έργασιών αύτών, ούδέ πρός συγκέντρωσιν κεφαλαίων έξωθεν, άφοϋ τó σύνολον σχεδόν τών μετοχών εύρίσκονται εις χείρας όλίγων μόνον προσώπων, αλλά κυρίως έκ λόγων συνδεομένων πρός τήν έκτασιν τής ευθύνης τών μετόχων έκ τού έπιχειρηματικού κινδύνου.

Ίδιάζουσιν μορφήν έπιχειρήσεως έν τή θαλασσία μεταφορά, άποτελεεί ή συμπλοιοκτησία, τά τής όποίας όλως ιδιαιτέρως ρυθμίζονται παρά τού έλληνικού έμπορικού νόμου. Βάσις τής συμπλοιοκτησίας είναι, άφ' ένός μέν ή συμμετοχή εις τήν κυριότητα τού πλοίου, άφ' έτέρου δέ ή ένωσις τών συμπλοιοκτητών επί σκοπώ έκμεταλλεύσεως αύτου. Ύπάρχει δηλαδή ή μορφή τής συμπλοιοκτησίας όσάκις τó πλοϊον άνήκει εις πλείονα πρόσωπα, κατά μερίδια ύπολογιζόμενα εις έκατοστά επί τής συνολικής αύτου αξίας, έφ' όσον τά πρόσωπα αύτά δέν συνδέονται πρός άλλα δια κοινού εταιρικού δεσμού, άπό κοινού δέ κατόπιν συμφωνίας έπιδιώκουσι τήν έκμετάλλευσιν τού πλοίου πρός κοινόν όφελος². Τά δικαιώματα καί αί ύποχρεώσεις τών συμπλοιοκτητών αί άπορρέουσαι έκ τής διαχείρεσεως τού πλοίου, καθορίζονται επί τή βάσει τού ποσοστού συμμετοχής έκάστου έξ αύτών. Λόγω τού άπλουστάτου τού τύπου τόν όποϊον έχει καί τού γεγονότος ότι προσημόζετο καλλίτερον ή οιαδήποτε άλλη εταιρική μορφή πρός τας συνθήκας διεξαγωγής τής Έλληνικής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, ή όποια άπ' άρχής συγγενικόν είχε τόν χαρακτήρα, ή συμπλοιοκτησία άπετέλεσε θεσμόν έπιβληθέντα εις τήν Έλληνικήν έμπορικην ναυτιλίαν καί σοβαρώς διευκολύονα τήν άνδρωσιν αύτης.

Άπασαι αί άνωτέρω μορφαί τής έπιχειρήσεως, κοινόν γνώρισμα έχουν ότι στηρίζονται επί τής πρωτοβουλίας τού ιδιώτου έπιχειρηματίου καί επί τού ιδιωτικού κεφαλαίου, όσονδήποτε δέ δυσαρέστους,

² Βλ. Ήλ. Άναστασιάδου «Έγχειρίδιον τού Ναυτικού Δικαίου» σελ. 57 έπ.

ἀπό κοινωνικής πλευρᾶς, ἀπόψεις καὶ ἂν ἡ ἰδιωτικὴ ἐπιχειρήσις παρουσιάσῃ, ἀποτελεῖ αὕτη τὴν βᾶσιν τῆς προαγωγῆς τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν ἔθνῶν καὶ τὴν πλέον οὐσιαστικὴν ἐγγύθησιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς.

Κατ' ἀντιδιαστολὴν πρὸς τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχειρήσιν καὶ ὡς συνέπεια τῆς ἐπεκτάσεως τῆς δράσεως τοῦ συγχρόνου Κράτους καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς κοινωνικῆς ἀποστολῆς αὐτοῦ, προέκυψεν ἡ δημοσία ἐπιχειρήσις, ἡ παρὰ τοῦ Κράτους διὰ τῶν ἰδίων του κεφαλαίων καὶ ὀργάνων ἀσκουμένη, εἰς ὄφελος, ἄμεσον ἢ ἔμμεσον, τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου. Ἡ δημοσία ἐπιχειρήσις ὅταν ἀσκεῖται ὑπὸ συγκεκριμέναις καὶ περιοριστικῶς ὀριζομέναις προϋποθέσεσι, ἀποτελεῖ ἐκδήλωσιν τῆς ἀρχῆς τοῦ κρατικοῦ σοσιαλισμοῦ, ἡ ὁποία ἐμφανίζεται ὡς μέση ὁδὸς μεταξὺ τῶν κατὰ τὸν παρελθόντα αἰῶνα ἐπικρατησασῶν ἀτομικιστικῶν - φιλελευθέρων ἀρχῶν καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ ὀρθοδόξου σοσιαλισμοῦ ὀλοκληρωτικῶς ὑποστηριζομένης ἀρχῆς τῆς κοινωνικότητος. Κατὰ τοὺς ὁπαδοὺς τοῦ κρατικοῦ σοσιαλισμοῦ, τὸ Κράτος πρέπει νὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν ἐξυπηρέτησιν οἰκονομικῶν τινῶν ἀναγκῶν, διὰ τῆς ἀσκήσεως ἐπιχειρήσεως ὅταν τὰς δεδομένας αὐτὰς ἀνάγκας, δὲν δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσουν ἰδιωτικαὶ οἰκονομικαὶ μονάδες ἢ δύνανται μὲν νὰ τὰς ἐξυπηρετήσουν ἀλλὰ ὀλιγώτερον ἐπιτυχῶς ἀπὸ τὸ Κράτος ἢ δύνανται νὰ τὰς ἐξυπηρετήσουν, ἀλλὰ μὲ ἐπικινδύνους κοινωνικὰς καὶ πολιτικὰς συνεπείας⁴, ἰδιαίτερος δὲ σκόπιμος κρίνεται ἡ τοιαύτη τοῦ Κράτους ἀνάμιξις ὅταν ἡ διὰ τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως ἐξυπηρετούμενη οἰκονομικὴ λειτουργία, παρουσιάσῃ ἀνάγκην ἐνιαίας ἐξυπηρετήσεως καὶ ἐπιτακτικότητά ἱκανοποιήσεως. Ἐκ τῶν προεκτεθέντων προκύπτει ὅτι καὶ αὐτοὶ οἱ ὁπαδοὶ τοῦ κρατικοῦ σοσιαλισμοῦ, περιωρισμένον ἀντιλαμβάνονται τὸ πεδῖον ἐφαρμογῆς τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, κυρίως δὲ εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ἀναπόδραστος κοινωνικὴ ἀνάγκη, συνηγορεῖ ὑπὲρ αὐτῆς. Ἡ τοιαύτη ἐπιφυλακτικότης ἔναντι τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι αὕτη παρουσιάζει μειονεκτήματα, μὴ δυνάμενα χάριν δογματικῶν καὶ μόνον λόγων νὰ παροραθοῦν. Τὰ διὰ τὴν ἄσκησιν τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ἐπιλεγόμενα κρατικὰ ὄργανα, δὲν εἶναι πάντοτε τὰ κατὰλληλα⁵ τὸ Κράτος, λόγῳ τῆς ἐναλλαγῆς τῶν κυβερνήσεων δὲν ἔχει πάντοτε συνοχὴν προγράμματος, ἥτις τόσον εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐξ ἄλλου, ἡ μεταξὺ τῶν ἀσκούτων τὴν δημοσίαν ἐπιχειρήσιν κρατικῶν ὀργάνων ἔλλειψις ἀμέσου ἀτομικοῦ συμφέροντος πρὸς ἐπιτυχίαν αὐτῆς, καθιστᾷ ἀναποφεύκτως

⁴ Βλ. Γ. Χαριτάκη «Κοινωνικὴ οἰκονομία» - τεύχος Β'. Μέρους Β4 σελ. 23 ἐπ.

χαλαράν τὴν ἀπόδοσιν αὐτῶν, τέλος δέ, ἢ κατ' ἀνάγκην γραφειοκρατικὴ ὀργάνωσις τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ἢ κατ' ἀκολουθίαν ἔλλειψις ἐλαστικότητος ἐνεργείας, καὶ ἡ ἀδυναμία λήψεως ἀμέσων ὑπευθύνων ἀποφάσεων, ἀποτελοῦν βασικά διὰ πᾶσαν ἐπιχείρησιν, μειονεκτήματα, ἢ σπουδαιότητος τῶν ὁποίων, καθίσταται περισσότερο ἀποφασιστικὴ εἰς περιπτώσεις ἐπιχειρήσεων, ὁ χαρακτήρ καὶ τὸ ἀντικείμενον τῶν ὁποίων, ἀπαιτεῖ, ἀκριβῶς, ταχύτητα ἐνεργείας καὶ δυνατότητα ταχείας προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἐκάστοτε διαμορφουμένας καταστάσεις, διὰ τὴν πληρεστέραν ἀξιοποίησιν αὐτῶν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεων, δὲν εἶναι ἄξιον ἀπορίας, ὅτι, ὡς ἂν εἰς οἰανδήποτε χώραν, τὸ Κράτος ἐπεχείρησε νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν δραστηριότητά του εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἀπέτυχεν ἐξ ὀλοκλήρου. Τὸ γραφειοκρατικὸν πνεῦμα καὶ ἡ ἀδυναμία υἱοθετήσεως καὶ ἐφαρμογῆς ὑγιῶν οἰκονομικῶν ἀρχῶν εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως· ἄτινα, ἀμφότερα ὡς ἀποτέλεσμα ἔχουν ἠῤῥημένον κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων· συνδυαζόμενα 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 θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, παρὰ τὰς ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκὰς συνθήκας, αἵτινες ὑφίστανται εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν περίπτωσιν, δοθέντος ὅτι καὶ καθιέρωσις ὑποχρεωτικῶν ναυτολογίων εἶναι δυνατὴ καὶ ἀποκλειστικὸν μονοπώλιον, διὰ τῶν μέτρων προστασίας τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἔχει καθιερωθῆ. Ἔτι περισσότερο βεβαία, εἶναι, ἐπομένως ἡ ἀποτυχία τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως, ὅταν αὕτη στρέφεται πρὸς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ὅπου ὀξύτατον ἔχει νὰ ἀντιμετώπισῃ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἄλλων σημαίων. Ἡ ποντοπόρος ναυτιλία, εἶναι ἐπιχειρήσεις διεθνῆς, ἀποτελεῖ δέ, ἓνα ἐκ τῶν πλέον πολυπλόκων κλάδων οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀπαιτοῦντα ὡς ἐν τοῖς ἐπομένοισι θὰ ἴδωμεν, ἐξειδικευμένας γνώσεις, πλουσίαν πείραν καὶ φυσικὰς ἱκανότητας οὐχὶ τὰς τυχοῦσας, ἀπὸ τὸν ἀσκοῦντα αὐτὴν, διὰ νὰ δυνηθῆ καὶ ἀποβῆ ἐπιτυχῆς. Ἐπιχειρήσεις ὅθεν, τόσον πολυπλοκοῦς, κύριον χαρακτηριστικὸν ἔχουσα τὴν ἀστάθειαν, ἀπαιτοῦσα διὰ τὴν ἐπιτυχῆ διεύθυνσίν της, τόλμην, εὐστροφίαν καὶ ἀποφασιστικότητα, πλοῦτον δὲ πείρας καὶ γνώσεων ἀποκτωμένων διὰ μακρᾶς ἀσκήσεως αὐτῆς, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ παρέχῃ ἐπιτυχῆς πεδίων ἀσκήσεως διὰ τὴν δύσκαμπτον δημοσίαν ἐπιχείρησιν. Ὡς ἄλλως τε εἶδομεν, διαγράφοντες ἀνωτέρω τὰς προϋποθέσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας δικαιολογεῖται ἡ ἐνεργὸς ἀνάμιξις τοῦ Κράτους εἰς τινὰ κλάδον οἰκονομικῆς δράσεως, ἡ ἄσκησις τῆς δημοσίας ἐπιχειρήσεως θεωρεῖται,

ὕπὸ τῶν θιασωτῶν τοῦ κρατικοῦ σοσιαλισμοῦ, ἐπιβεβλημένη, ὅταν αἱ ἰδιωτικαὶ οἰκονομικαὶ μονάδες δὲν δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς δεδομένας ἀνάγκας ἢ ὅταν ὑφίστανται κίνδυνοι κοινωνικῶν συνεπειῶν ἢ ὅταν τὸ Κράτος, λόγῳ τῆς φύσεως τῆς οἰκονομικῆς δράσεως, δύναται νὰ ἀσκήσῃ αὐτὴν ἐπιτυχέστερον ἀπὸ ὅ,τι ἡ ἰδιωτικὴ ἐπιχειρήσις ἢ τέλος ὅταν ἡ δεδομένη οἰκονομικὴ λειτουργία, παρουσιάσῃ ἀνάγκην ἐνιαίας ἐξυπηρετήσεως μὴ ἐπιτυχχανομένης διὰ τῆς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν, ὅθεν, τῶν ναυτικῶν χωρῶν εἰς ἅς ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία εἶναι πάντοτε πρόθυμος καὶ ἱκανὴ νὰ προσφέρῃ τὰ ἀπαραίτητα κεφάλαια καὶ νὰ ἀναλάβῃ τοὺς κινδύνους τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, κατὰ τρόπον πολὺ καλλίτερον καὶ ἀποδοτικώτερον ἀπὸ ὅ,τι οἰαδήποτε κυβέρνησις θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ, ἡ δὲ ποικιλία τῶν συνθηκῶν εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς μεταφορῶν, κατ' οὐδένα λόγον ἐπιτρέπει ἐνιαίαν ἐξυπηρετήσιν ἀναγκῶν, προφανῆς εἶναι ὅτι πᾶν ἄλλο ἢ συνθηκαὶ δικαιολογουσα τὴν ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους πρὸς ἄσκησιν δημοσίας ἐπιχειρήσεως ὑφίστανται. Διὰ τοὺς λόγους τούτους, ἅπαντα τὰ μέχρι τοῦδε γενόμενα πειράματα κρατικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπραγματοποιήθησαν παρὰ κυβερνήσεων χωρῶν, ὡς αἱ Ἑν. Πολιτεία, ἡ Αὐστραλία, ὁ Καναδᾶς κλπ. εἰς τὰς ὁποίας ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία περιορισμένον καὶ ἀνεπαρκῆς ἐνεφάνιζε πάντοτε ἐνδιαφέρον ἕναντι τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

2. Σύγχρονος μορφή τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. - Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία δὲν εἶναι εἰθισμένη εἰς ἀπόστομους μεταβολάς. Περίσσοτερον 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 πλευρᾶν τῆς βιομηχανίας κατὰ τὴν τελευταίαν ἑκατονταετίαν καὶ ἰδιαιτέρως ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως χρησιμοποίησεως τοῦ πετρελαίου ὡς καυσίμου ὅλης διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων, χωρὶς νὰ ἀναδράμῃ εἰς τὰς πρώτας ἡμέρας ἐφαρμογῆς τοῦ ἀτμοῦ, τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ χάλυβος εἰς τὴν πρόωσιν καὶ κατασκευὴν τῶν πλοίων καὶ συγκρίνῃ 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 ἀνωνύμου ἐταιρίας ἢ ἐταιρίας περιορισμένης εὐθύνης ἔχει ὑποκαταστήσει εἰς τὴν ὀργάνωσιν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, τὴν μικράν, κατὰ τὸ πλεῖστον, προσωπικὴν ἐπιχείρησιν.

Ἡ μεταβολὴ αὕτη τῆς οἰκονομικῆς συγκροτήσεως τῆς διεθνοῦς ναυτιλιας, ἔφερε μεθ' ἑαυτῆς, τεραστίας οἰκονομικὰς, ἀλλὰ καὶ ψυχολογικὰς ἀκόμη συνεπείας. Χάρις εἰς αὐτήν, κατέστη δυνατὴ, ἡ εἰσαγωγὴ καὶ ταχεῖα παραδοχὴ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ὄρων καὶ κανονισμῶν ἐργασίας ὡς οἱ διεθνῶς σήμερον ἰσχύοντες, ἢ ἡ ἔκτασις τῆς παρεχομένης εἰς τὸν ναυτικὸν προστασίας, ἐνῶ ἐξ ἄλλου, τὸ συναίσθημα τῆς εὐθύνης εἰς τὴν οἰανδήποτε αὐτῆς μορφήν καὶ ἐκδήλωσιν, εἶναι κατὰ πολὺ περισσότερον ἀνεπτυγμένον εἰς τὸν ἐκπροσωποῦντα τὴν μεγάλην ἐπιχειρήσιν ἢ τὸν μεμονωμένον μικρὸν ἐπιχειρηματῖαν ὁ ὁποῖος εἰς τὸ στενὸν προσωπικὸν 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 γενικὰ τινὰ κοινὰ χαρακτηριστικὰ, διαφέρει μεγάλως κατὰ κλάδον δραστηριότητος, προσαρμοζομένη πρὸς τὰς ἰδιαιτέρας συνθήκας ἐκάστου ἐξ αὐτῶν. Ἡ μὲ τὰς ἐλευθέρως μεταφορὰς, λόγου χάριν, ἀσχολουμένη ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις, εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρξῃ καὶ νὰ ἐργασθῇ ἀποδοτικῶς καὶ ἐὰν 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 λεχθῇ ὅτι ἀκόμη καὶ ἕκαστον ταξειδίον ἀποτελεῖ, ἐν πολλοῖς, μίαν κεχωρισμένην, οἰκονομικὴν δρᾶσιν, παράγουσαν ἴδιον οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα. Τὸ ἐλεύθερον φορτηγόν, δὲν ἀπαιτεῖ πολὺπλοκον ὀργάνωσιν διοικήσεως, οὔτε πολυπληθῆς προσωπικὸν ἢ ἐγκαταστάσεις, οὔτε μόνιμον πρακτόρευσιν καὶ λοιπὰ παρόμοια χαρακτηριστικὰ τὰ ὁποῖα ἐπιβαρύνουν τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως, εἰς περιόδους δὲ κρίσεων καὶ ἐλλειψέως ἐργασιῶν, παροπλίζεται περιοριζομένων τῶν δαπανῶν του εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἐν ἀναμονῇ κολλιτέρων ἡμερῶν. Τὰ κεφάλαια συνεπῶς, τὰ ἀναγκαιοῦντα διὰ τὴν ἀπόκτησιν καὶ ἐκμετάλλευσίν του, εἶναι συγκριτικῶς μικρά, διὰ τοῦτο καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως κυρίως τῶν μικρᾶς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐπιχειρήσεων. Τὸ γεγονός ἐξ ἄλλου ὅτι, εἰς τὴν περίπτωσιν του, περισσότερον ἢ εἰς οἰανδήποτε ἄλλην, εἶναι πλεονεκτικὴ ἢ ὑπαρξίς ἐνὸς ἰθύνοντος νοῦ, καθιστᾷ τὴν ἐκμετάλλευσίν του, ἰδιαιτέρως πρόσφορον διὰ τὴν προσωπικὴν ἐπιχειρήσιν. Ἡ αὐτοπρόσωπος ἐπιστάσις καὶ διεύθυνσις τῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ περισσότερον ἀπαραίτητος καὶ ἀποτελεσματικὴ. Ὁ ἐπιχειρηματίας εἶναι ἐκεῖνος ὁ ὁποῖος πρέπει νὰ ἀποφασίσῃ εἰς ἐκάστην σπουδαίαν περίπτωσιν. Κλιμάκωσις δικαιοδοσίας καὶ εὐθύνης, ἐν τι μέτρῳ εἶναι ἐν προκειμένῳ σκόπιμος ἀλλὰ καὶ δυνατὴ.

Ὁ διαχειριζόμενος τὸ σύγχρονον ἐλεύθερον φορτηγόν, δύναται νὰ ἐκμεταλλεύεται τὸ πλοῖον τοῦ ἐπιτυχῶς, μόνον ὅταν κατέχη τὰς βασικὰς τοῦλάχιστον γνώσεις εἰς β,τι ἀφορᾷ τὰς προωστηρίους μηχανάς, τὰ καύσιμα, τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου, τὰς ναυτικὰς ἀσφαλείας, τὰς εὐκολίας τῶν κυρίων ἀνά τὸν κόσμον λιμένων καὶ τὰς συνθήκας ἐργασίας ὡς καὶ τὸ κόστος χρησιμοποίησεως αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ πλεῖστα ὅσα ἀκόμη, παρεμφερῆ θέματα. Πρέπει νὰ εἶναι ἐνήμερος τῶν κρατουσῶν ἐκάστοτε εἰς τὰ διάφορα παραγωγικὰ καὶ καταναλωτικὰ κέντρα συνθηκῶν, νὰ παρακολουθῇ τὴν ὑφισταμένην 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 εἰς οἵανδήποτε στιγμήν, τὰς δυνατῶτας τῆς ἀγορᾶς καὶ νὰ διεξαγάγῃ τὴν ἐργασίαν του κατὰ τρόπον ὥστε τὰ πλοῖα του νὰ εὐρίσκωνται εἰς τὴν κατάλληλον στιγμήν ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχει ζήτησις χωρητικότητος, διότι μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ καλλίτερον διὰ τὴν ἐπιχείρησίν του οικονομικὸν 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 ἐπιτυχῆς. Εἰς τὰς ἀνωτέρω χαρακτηριστικὰς ἰδιότητος, δύναται πιθανῶς νὰ εὐρεθῇ καὶ ἡ ἐξήγησις τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ Ἕλλην ἐφοπλιστὴς εἶναι ὁ ἐπιτυχέστερος ἐπιχειρηματίας εἰς τὸν τομέα τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, τόσον ἐπιτυχῆς, ὥστε νὰ ἔχη ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν του, χωρητικότητα πέντε περίπου ἑκατομμυρίων τόννων καὶ μερικὰ ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα εἰς τὸν κόσμον.

Παρεμφερῆς πρὸς τὴν τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, εἶναι καὶ ἡ οικονομικὴ ὀργάνωσις τῆς εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαιοειδῶν ἀσχολουμένης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀποτελεῖ δὲ σύνθετος φαινόμενον ἢ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ πρὸς τὸ δεξαμενόπλοιοι. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ διαχείρισις τοῦ δεξαμενοπλοίου, εἶναι σημαντικῶς εὐχερεστέρα τῆς τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, ἀφ' ἑνὸς μὲν λόγῳ τῆς μικρᾶς μόνον ποικιλίας τῶν φορτίων καὶ τοῦ περιορισμένου ἀριθμοῦ τῶν τομέων μεταφορῶν μὲ τοὺς ὁποίους ἀπασχολεῖται, ἀφ' ἑτέρου δὲ λόγῳ τοῦ ὅτι αἱ συνθηκαὶ τῆς ἐργασίας του παρουσιάζουν, λόγῳ τῆς ἀλλαχῶ ἀναπτυχθείσης ἰδιομορφίας τῆς ὀργανώσεως τῶν ὑπερωκεανείων μεταφορῶν πετρελαιο-

ειδών, σταθερότητα κατά πολύ μεγαλύτεραν της χαρακτηριζούσης τὰς ἐργασίας τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου.

Ἐξ ἀντιθέτου, τὸ δεξαμενόπλοιο ἀποτελεῖ δαπανηρὸν τύπον πλοίου καὶ εἶναι, ὡς εἶδομεν, ἡ ἰδιομορφία τῆς οἰκονομικῆς ὀργανώσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων, ἐκεῖνη χάρις εἰς τὴν ὁποίαν διευκολύνεται ἡ συγκέντρωσις τῶν ἀπαιτουμένων ὀγκωδῶν κεφαλαίων.

Ὅταν τις ἔχη ὑπ' ὄψιν τὰς συνθήκας τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων γραμμῶν, ἀντιλαμβάνεται εὐκόλως, ὅτι διάφορος εἶναι ἡ ὀργάνωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τῆς μὲ τὴν ἐξυπηρέτησιν γραμμῶν ἀσχολουμένης. Ἀπαιτεῖται ἐκτεταμένη ὀργάνωσις. Ἡ ἐξασφάλισις κανονικῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐξαγγελλομένων δρομολογίων, ἰδίᾳ δταν πρόκειται περὶ δρομολογιακῶν γραμμῶν ἐξυπηρετουσῶν ποικιλίαν φορτίων, ἐπιτυγχάνεται μόνον διὰ τῆς ἐκτελέσεως ὄγκου ἐργασίας εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν λιμένα. Καὶ ἡ διεκπεραιώσις τῆς ἐργασίας τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως, ἀπαιτεῖ καὶ αὐτὴ ὀργάνωσιν, εἰδικευμένον προσωπικὸν καὶ ἐγκαταστάσεις. Τ' ἀνωτέρω ἐφαρμόζονται ὄχι μόνον ὡς πρὸς τοὺς λιμένας ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ, ἀλλὰ καὶ ὡς πρὸς τοὺς κυριωτέρους τοῦλάχιστον ἐκ τῶν ἐνδιαμέσων λιμένων προσεγγίσεως. Ἀπαραίτητος, ἐπομένως, εἶναι ἐπίσης ἡ ὕπαρξις δικτύου ὑποκαταστημάτων, πρακτορείων, μονίμων καὶ περιοδεύοντων ἀντιπροσώπων, ἀσχολουμένων μὲ τὴν συγκέντρωσιν φορτίων κλπ. Παρουσιάζεται, ἐν ἄλλοις λόγοις, ἐνταῦθα, ἡ πλέον πολὺπλοκος μορφή μηχανισμοῦ τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ὡς αὕτη διεξάγεται σήμερον. Ἐπὶ πλέον, ἡ τοιαύτη δαπανηρὰ ὀργάνωσις, περιλαμβανομένης καὶ τῆς κανονικῆς ἐκτελέσεως ἰκανοποιητικοῦ ἀριθμοῦ δρομολογίων, κατ' ἀνάγκην διατηρεῖται τόσον εἰς περιόδους ἐντατικῆς κινήσεως, ὅσον καὶ εἰς περιόδους ἐλλείψεως ἐργασιῶν - αἱ ὁποῖαι εἶναι τόσον συχναὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν - διότι ἄλλως ἢ ἐπιχειρήσις θὰ διεκινδύνευε τὰ ἰσχυρότερα ἐκ τῶν εἰς τὴν διάθεσίν της πρὸς ἀντιμέτωπισιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἀντιπάλων της ὄπλων, τὴν καλὴν της, δηλαδή, φήμην καὶ τὴν ἐπαφήν της μετὰ τῶν φορτωτῶν.

Ἡ ἐπιχειρήσις τακτικῶν γραμμῶν, ἀπαιτεῖ, κατὰ ταῦτα, μεγάλα κεφάλαια, τὰ ὁποῖα κατὰ κανόνα, μόνον διὰ τῆς μορφῆς τῆς ἀνωύμου ἐταιρίας δύνανται νὰ συγκεντρωθῶσι, πράγματι δέ, ἀντιπροσωπευτικὴ ἐν προκειμένῳ οἰκονομικὴ μονὰς εἶναι ἡ σύγχρονος μεγάλη ἐταιρία μὲ τὴν εὐρείαν ἐσωτερικὴν ὀργάνωσιν, τὸ πολυἀριθμον προσωπικόν, τὰς μεγάλας ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς κλπ.

Τὸ ἐκτεταμένον τῆς ἐσωτερικῆς ὀργανώσεως τῆς ἐπιχειρήσεως

καί τὸ πολὺπλοκὸν τοῦ μηχανισμοῦ τῆς, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν λίαν σταθεροποιημένην μορφήν τῆς ἀπασχολήσεώς τῆς καί τὸν ὄγκον τῆς καθ' ἡμέραν ἐργασίας, καθιστοῦν σκόπιμον ἀλλὰ καί ἐνίοτε ἀναπόφευκτον τὴν ἱεραρχικὴν ὀργάνωσιν τῆς διευθύνσεως καί τὸν καταμερισμὸν καί κλιμάκωσιν δικαιοδοσίας καί εὐθύνης ἐν τῇ διοικήσει τῆς ἐπιχειρήσεως. Βεβαίως ἡ εὐθύνη τοῦ καθορισμοῦ τῆς γενικῆς πολιτικῆς καί τῶν κατευθύνσεων τῆς ἐπιχειρήσεως ἀνήκει καί ἐν προκειμένῳ εἰς τοὺς ἐλέγχοντας τὸ κεφάλαιον αὐτῆς καί φέροντας συνεπῶς τὸν ἐπιχειρηματικὸν κίνδυνον, ἀλλ' ἢ καθ' ἡμέραν διεξαγωγή τῆς ἐργασίας καί ἡ ἀντιμετώπισις τῶν ἀνακυπτόντων ζητημάτων ἀποβαίνει ἀδύνατος ἄνευ ἐξουσιοδοτήσεως ἀρμοδίων ὀργάνων πρὸς ἐνέργειαν καί λήψιν ἀποφάσεων.

Ἡ σύγχρονος τάσις τῆς δημιουργίας 'μεγάλων οἰκονομικῶν μονάδων, εὐρίσκει πλήρη τὴν ἐκδήλωσιν τῆς εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν. Ὁ μικρὸς πλοιοκτήτης ἐξακολουθεῖ βεβαίως νὰ ὑπάρχη καί νὰ ἐμφανίζεται συνεχῶς ἐπὶ σκηνῆς, αὐτὴ δὲ ἡ συνεχῆς ἀνανέωσις τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ ὕλικου τῆς ναυτιλίας, ἀποτελεῖ παράγοντα ἀποφασιστικῶς ἐπηρεάζοντα τὴν πρόοδον τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, διότι οἱ νέοι ἐπιχειρηματῆαι εἶναι ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι ὡς εἶναι φυσικόν, περισσότερον ἢ οἱ παλαιοί, εἶναι ἔτοιμοι νὰ καινοτομήσουν, νὰ ἀκολουθήσουν νέας μεθόδους καλλιτέρας τῶν παλαιῶν. Ἡ σύγχρονος, ἐν τούτοις, φορὰ τῶν πραγμάτων, τείνει εἰς τὴν δημιουργίαν οἰκονομικῶν συγκροτημάτων ἐλεγχόντων ἑκατοντάδας χιλιάδων καί εἰς πολλὰς περιπτώσεις, ἑκατομμύρια τόννων. Ἀλλὰ καί ἡ τάσις καί αὐτοῦ τοῦ νέου ἐπιχειρηματικοῦ ἀνάλογος ἐπίσης εἶναι. Ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητός του, διὰ τῆς κεφαλαιοποιήσεως τῶν κερδῶν αὐτοῦ, μεταβολὴ τῆς προσωπικῆς ἐπιχειρήσεως εἰς ἐταιρικὴν, εἰσοδοχὴ νέων κεφαλαίων εἰς αὐτὴν κλπ. Ἐξ ἄλλου, ὀλίγοι ἐκ τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχειρηματιῶν, διαθέτουν ἀρκετὰ προσωπικὰ κεφάλαια, διὰ νὰ ἀρχίσουν τὴν ἐπιχείρησιν τῶν ἰσθμίων. Ἡ σημερινὴ ἀξία ναυπηγήσεως ἢ ἀγορᾶς τῶν πλοίων καί τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν εἶναι τόσον δαπανηραῖ, ὥστε ἀπαιτεῖται, διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ὑπαρξίς κεφαλαίων μεγάλων, μὴ δυναμένων εὐχερῶς νὰ διατεθῶσιν ὑπὸ νέων, μεμονωμένων, ἐπιχειρηματιῶν. Ἐπιπροσθέτως, οἱ διαθέτοντες κεφάλαια, δὲν εἶναι πάντοτε πρόθυμοι νὰ ἐπενδύσουν καί διακινδυνεύσουν τὸ σύνολον αὐτῶν εἰς μίαν ἐπιχείρησιν. Ἀντιθέτως εἶναι πολλοὶ ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι διαθέτουν τὰς προσωπικὰς ἐκείνας ἰκανότητας καί τὴν πείραν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ στεροῦνται τοῦ συνόλου τῶν πρὸς τοῦτο ἀπαιτουμένων κεφα-

λαίων. Ἡ ἀνώνυμος ἔταιρᾶ καὶ ἡ ἔταιρᾶ περιορισμένης εὐθύνης, εἶναι ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι διευκολύνουν εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων, διὰ τῆς ἀξιοποιήσεως καὶ τῶν μικρῶν ἀκόμη ἀποταμιεύσεων. Ἐντεῦθεν ἡ ἐνίσχυσις τῆς τάσεως πρὸς δημιουργίαν μεγάλων ἐπιχειρήσεων ἑταιρικής μορφῆς, αἵτινες εὐχερῶς ἐλκύουν πρὸς ἑαυτάς τὸ κεφάλαιον, ἀφ' ἑνὸς διότι συνήθως ἀποδίδουν μέρισμα μεγαλύτερον τοῦ ἐπὶ δανεισ μῶτόκου καὶ συνεπῶς προσφέρουν εὐκοῖκούς ὄρους τοποθετήσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου, διὰ τὸν λόγον ὅτι καὶ εἰς περίπτωσιν ἀποτυχίας τῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ εὐθύνη ἐκάστου τῶν ἑταίρων, περιορίζεται μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς συμμετοχῆς του εἰς τὸ κεφάλαιον αὐτῆς.

Ἡ μεγάλη ἐπιχειρήσις παρουσιάζει, ἐπιπροσθέτως, οὐσιαστικὰ πλεονεκτήματα διευκολύνοντα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς. Ἐπιτυγχάνεται λ.χ. οἰκονομία ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως, διὰ τῆς ἐνεργείας τῶν εἰς διάφορα ὕλικά προμηθειῶν εἰς μεγάλας ποσότητας. Ἀνάλογος οἰκονομία ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς ὑπογραφῆς μακροχρονίων συμβολαίων μετὰ τῶν ἑταιριῶν πετρελαίων, διὰ τὴν προμήθειαν καυσίμων ὑπὸ εὐνοϊκῶν ὄρων. Ἐξ ἄλλου, λόγῳ τῆς ἐκτάσεως τῆς δραστηριότητός της καὶ τῆς ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης παροχῆς σταθερᾶς ἐργασίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα μεθ' ὧν συνεργάζεται, ἡ μεγάλη ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις ἐπιτυγχάνει εὐνοϊκὴν μεταχειρήσιν εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὸν χρόνον παραδόσεως τῶν παραγγελλομένων πλοίων της, ἡ σημασία δὲ ἐνὸς τοιούτου πλεονεκτήματος εἶναι μεγάλη, ἰδίᾳ εἰς περιόδους ἐντατικῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας ὅτε καὶ τὰ ναυπηγεῖα εἶναι πολυάσχολα. Ἡ μεγάλη τέλος ἐπιχειρήσις ἔχει τὴν δυνατότητα τῆς ἐπεκτάσεως τῆς δραστηριότητός της εἰς πλείστους τομεῖς ἐργασίας (πλοῖα γραμμῆς, δεξαμενόπλοια, ἐλεύθερα φορηγὰ κλπ.) καὶ εἰς συγγενεῖς κλάδους ἀπασχολήσεως (ναυλομεσιτικῆς ἐργασίας, ἀγοραπωλησίας πλοίων, φορτοεκφορτωτικῆς, ἀποθηκευτικῆς ἐργασίας κλπ.), ἐπιτυγχάνουσα οὕτω καλλίτερα οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα καὶ ἐξασφαλίζουσα τὸν μικρότερον δυνατὸν ἀντίκτυπον εἰς περιόδους ναυτιλιακῶν κρίσεων, δοθέντος ὅτι αὗται οὐδέποτε ἐπηρεάζουν κατὰ τὸν αὐτὸν βαθμὸν, ὅλους τοὺς τομεῖς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Ἡ τάσις πρὸς δημιουργίαν μεγάλων οἰκονομικῶν μονάδων, εὐρίσκει τὴν ὀλοκλήρωσιν της εἰς τὴν ἐπιχειρηματικὴν συγκέντρωσιν (combination), θεμελιώδης σκοπὸς τῆς ὁποίας εἶναι, ἡ διὰ περιορισμοῦ ἢ καὶ παντελοῦς ἀκόμη ἐξαλειψεως τοῦ συναγωνισμοῦ, αὔξησις τῆς ἀποτελεσματικότητος τῆς ἐπιχειρήσεως μέχρι τοῦ ἀνωτάτου κατορθωτοῦ ὁρίου. Ἐν τῇ μελέτῃ τοῦ θέματος τῆς ἐπιχειρηματικῆς συγκεντρώσεως, πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ τονισθῇ ἡ διαφορὰ ἢ ὁποῖα ὑφίστα-

ται και έν προκειμένω μεταξύ τών πλοίων τακτικών γραμμών και τών έλευθέρων φορτηγών. Ούδεμία συμφωνία άποβλέπουσα εις τόν άνωτέρω σκοπόν, είναι δυνατή μεταξύ τών πολυαριθμών ιδιοκτητών τών έλευθέρων φορτηγών πλοίων. Ή διά τοϋ συνασπισμοϋ όμοειδών έπιχειρήσεων συγκέντρωσις, είναι πραγματοποιήσιμος εις τήν έμπορικήν ναυτιλίαν, μόνον μεταξύ τών έκμεταλλευομένων τακτικώς γραμμών έταιριών, έπιτυγχάνεται δέ είτε διά τής συνεργασίας και δημιουργίας διαφόρων κατηγοριών συνδυασμών, ώς τά καρτέλ, τά pools (άντίστοιχα τών καρτέλ εις τās Ήν. Πολιτείας) είτε διά τής συγχωνεύσεως τών έπιχειρήσεων και δημιουργίας μιās νέας οικονομικής μονάδος - τοϋ τράστ. Κατ' άντίθεσιν, όθεν, πρὸς τήν περίπτωσιν τοϋ τράστ, εις τās δύο πρώτας περιπτώσεις, αί έπιχειρήσεις άπλως συνασπίζονται δεσμευόμεναι άμοιβαίως εις τήν έφαρμογήν τών συμφωνηθέντων, διατηροϋν όμως τήν αύθυπαρξίαν των και τήν νομικήν και οικονομικήν αύτοτέλειάν των. Σκοπός, εις άμφοτέρας τās περιπτώσεις, είναι, ώς έλέχθη, ή έξάλειψις τοϋ μεταξύ τών μετεχουσών έπιχειρήσεων συναγωνισμοϋ - έν άλλοις λόγοις ή έπιβολή μονοπωλίου εις τήν έκμετάλλευσιν τών διαφόρων δρομολογιακών γραμμών.

Ή περίπτωσης τών διαφόρων μορφών συνεννοήσεως μεταξύ τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, έπιτυγχάνεται έν τή πράξει, είτε διά τής εις κοινόν ταμείον συγκεντρώσεως τών κερδών τών μετεχουσών έπιχειρήσεων - μετά τήν άφαίρεσιν τών έξόδων - και τήν διανομήν αύτών βάσει συναφθείσης συμφωνίας, είτε διά τής κατανομής δρομολογιακών γραμμών και γεωγραφικών τομέων έργασίας μεταξύ τών μετεχουσών έπιχειρήσεων, έκμηδενιζομένου εις άμφοτέρας τās περιπτώσεις και αύτοϋ τοϋ άπομένοντος, μετά τήν διά τών conferences έφαρμογήν ένιαίων ναυτολογίων, άνταγωνισμοϋ έπί τής ποιότητος και τής πληρότητος τών προσφερομένων ύπηρεσιών, όστις έν τούτοις άποτελεϊ βασικόν στοιχείον τής προόδου και τής έξελίξεως.

Ήνάλογον είναι και τὸ διά τοϋ σχηματισμοϋ τών τράστ έπερχόμενον άποτέλεσμα, με τὸ πρόσθετον όμως χαρακτηριστικόν ότι, ή μορφή τοϋ άποτελέσματος τούτου είναι όριστική, έφ' όσον εις τήν περίπτωσιν ταύτην, πρόκειται περί συγχωνεύσεως έπιχειρήσεων. Σημειωτέον ότι εις πολλές περιπτώσεις ή δημιουργία τοϋ τράστ έπιτυγχάνεται έν τή πράξει διά τής έξαγορās τών μετοχών έπιχειρήσεων, άνευ τυπικής άπορροφήσεως αύτών. Κατ' αύτόν τόν τρόπον, καθίστανται αύται έξηρητημένοι χωρίς όμως και νά άποβάλλουν κανέν εκ τών έξωτερικών γνωρισμάτων άνεξαρτήτου έπιχειρήσεως (έπωνυμίας, έμπορικόν σημα κλπ.). Τὸ αύτὸ άποτέλεσμα έπιτυγχάνεται και διά τής ίδρύσεως έξηρητημένων έταιριών ύπό διαφόρους έπωνυμίας. Εις άμφο-

τέρας τὰς περιπτώσεις, αἱ ἐξηρημέναι ἑταιρίαι, θεωρητικῶς ἐργάζονται καὶ διαχειρίζονται τὰ πλοῖα τῶν ὡς ἀνεξάρτητοι καὶ ἰδίαν ὑπόστασιν ἔχοντες ὄργανισμοί, οὐσιαστικῶς ὁμῶς διευθύνονται ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τὰς ὁποίας ἐξαρτῶνται, διότι αὐταὶ ἐλέγχουν τὸ κεφάλαιόν τῶν καὶ συνεπῶς διορίζουν τὰ πρόσωπα εἰς τὰ ὁποῖα ἀνατίθεται ἡ διεύθυνσις τῶν ἐργασιῶν τῶν. Εἷς τινὰς, λίαν περιωρισμένης περιπτώσεις, ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἐλέγχονται οἰκονομικῶς ἀπὸ ἐπιχειρήσεις, τῶν ὁποίων τὸ πεδῖον δράσεως εἶναι τελείως ξένον πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Ἡ British Tanker Company Ltd, ἐπὶ παραδείγματι, ἡ ὁποία διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια χωρητικότητος πέραν τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόννων, εἶναι ἐπιχειρήσις ἐξαρτωμένη ἀπὸ τὴν Anglo-Iranian Oil Company Ltd, μίαν τῶν μεγαλυτέρων ἑταιριῶν παραγωγῆς καὶ κατεργασίας πετρελαίων.

Ἡ διὰ συγχωνεύσεως καὶ ἰδρύσεως ἐξηρημένων ἐπιχειρήσεων συγκέντρωσις, εἶναι λίαν διαδεδομένη εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, χαρακτηριστικὸν δὲ εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι δι' αὐτῆς πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς Βρετανικῆς χωρητικότητος ἐλέγχεται ἀπὸ ἕξι μεγάλα συγκροτήματα⁴. Ἐκ τῶν συγκροτημάτων τούτων, τὸ τοῦ Royal Mail, φέρεται ἐλέγχον εἴκοσι δύο ἐν ὄλῳ ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, τὸ δὲ Furness Withy and Co Ltd, ἄλλας δέκα ἕξι. Σημειώτεον ὅτι, ἕκαστον τῶν περὶ ὧν πρόκειται συγκροτημάτων, ἔχει ἐντοπισμένα τὰ συμφέροντά του εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν γραμμῶν μιᾶς γεωγραφικῆς περιοχῆς (λ. χ. τὸ Royal Mail τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἡ Cunard τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, ἡ Peninsular and Oriental τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς κλπ.) ὥστε οὐδὲν ἐξ αὐτῶν ἀνταγωνίζεται ἀπ' εὐθείας οἰοδήποτε ἐκ τῶν ἄλλων, παραμένον ἀπερίσπαστον εἰς τὴν ἀντιμέτωπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων. Ἡ τοιαύτη ἐπιχειρηματικὴ συγκέντρωσις, μολοντί ἀποτελοῦσα χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῆς ὀργανώσεως τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν, δὲν ἀπαντᾶται μόνον εἰς αὐτήν, ἀλλ' εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν ἐν γένει. Τὰ 80 ο/ο λ.χ. τῆς Ὀλλανδικῆς χωρητικότητος, ἐλέγχονται ὑπὸ ὀκτῶ μεγάλων ἑταιριῶν, ὡς δὲ εἶχον ἤδη τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀναφέρω, Ἑλλην ἐφοπλιστὴς φέρεται ἐλέγχων, μέσῳ ἐξηρημένων ἀπὸ αὐτὸν ἑταιριῶν, χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐν ἑκατομμύριον τόννων⁵.

⁴ Peninsular and Oriental Steam Navigation Ltd, Royal Mail Steam Packet Ltd, Cunard Steamship Co Ltd, Furness Withy and Co Ltd, Ellerman Lines Ltd καὶ Alfred Holt Ltd.

⁵ Τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐπιχειρηματικῆς συγκεντρώσεως, ὑπὸ τὴν σύγχρονον αὐτῆς μορφήν εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀπετέλεσε κατὰ τοὺς Βρετανούς, ἡ προσπά-

Τὰ ἀνωτέρω, δὲν ὑποδηλοῦν ὅτι ἀντιπροσωπευτικὴ μονὰς εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς, εἶναι ἡ μεγάλη ἐπιχειρήσις. Ἀντιθέτως, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐμφανίζουσι ὡς πρὸς τὸν τύπον καὶ τὴν ὀργάνωσιν αὐτῶν, μεγαλυτέραν ποικιλίαν ἀπὸ ὅ,τι οἱ πλείστοι ἄλλοι κλάδοι οἰκονομικῆς δράσεως - ἀπὸ τῆς συμπλοιοκτησίας ἐπὶ μικροῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, μέχρι τοῦ γιγαντιαίου συγκροτήματος ὡς τὰ προαναφερθέντα. Ὡς, ἄλλως τε, προκύπτει ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε ἐκτεθέντων, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τῆς μὲ τὰς ἐλευθέρως μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων ἀσχολουμένης, τὰ ὅρια ἐπεκτάσεως - ἣτις πραγματοποιεῖται κυρίως διὰ κεφαλαιοποιήσεως τῶν κερδῶν καὶ εἰς μικρὰν κλίμακα δανεισμοῦ - αὐτῆς, εἶναι κατὰ γενικὸν κανόνα περιορισμένα ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν διαγραφομένων ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τὴν μορφήν τῆς ὀργανώσεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ὁμοειδῶν φορτίων. Ἐπομένως ἡ μεγάλη ἐπιχειρήσις καὶ ἡ ἐπιχειρηματικὴ συγκέντρωσις μὲ τὰς μονοπωλιακὰς ἐπιδιώξεις τῶν, συμβαδίζουσι πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τομέως τῶν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν καὶ εὐρίσκουσι πρόσφορον ἔδαφος ἐφαρμογῆς εἰς αὐτάς, ὡς ἐκ τῆς μορφῆς τῆς οἰκονομικῆς τῶν ὀργανώσεως.

† Ἡ τάσις πρὸς δημιουργίαν μεγάλων ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπιχειρηματικῆν συγκέντρωσιν, ὀφείλεται γενικῶς, εἰς τὴν ἐπιδίωξιν ἀφ' ἐνὸς 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 θαλασσίων 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 τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου πλοίων, μὲ ὅλα ἐκεῖνα τὰ χαρακτηριστικὰ, ἅτινα ὑποδηλοῦν ἠῶν ἡξυμένον κόστος κατασκευῆς - μεγάλην ταχύτητα, ἀρτίαν ἐσωτερικὴν διαρρύθμισιν, ψυκτικούς χώρους, πλοῦσια εἰς ἀριθμὸν καὶ ἐπαρκῆ μέσα φορτοεκφορτώσεως κλπ. Ὑποστηρίζεται τούτεστιν, ὅτι τὰ ἐκ τῶν ὑψηλῶν καὶ σταθερῶν ναυτολογίων καὶ τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν

θεῖα τῆς Ἀμερικανικῆς International Mercantile Marine 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.

μῶν ἠύξημένα κέρδη, ἀξιοποιοῦνται ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν, διότι δια-
τίθενται πρὸς ναυπήγησιν καλλιτέρων τύπων πλοίων, προσέτι δέ, διὰ
τὴν πληρεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεγάλων διεθνῶν θαλασσίων ἀρ-
τηριῶν. Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο, ζωηρῶς, ἐν τούτοις, ἀμφισβητεῖται,
πρῶτον μὲν διότι ἡ ἐπιθυμητὴ ἐπάρκεια πυκνότητος δρομολογίων, οὐ-
δέποτε ἐν τῇ πράξει ἐπιτυγχάνεται κατὰ τὰς περιόδους ἐντατικῶν
ἐργασιῶν - ὅτε καὶ εἶναι, κατὰ κύριον λόγον, ἀπαραίτητος - μὲ ἀπο-
τέλεσμα τὴν ἀπώλειαν ἐργασίας διὰ τοὺς φορτωτὰς λόγῳ τῶν κα-
θυστερήσεων εἰς τὰς φορτώσεις, δεύτερον δὲ διότι ἡ πέραν ὠρισμένων
ὁρίων βελτίωσις τοῦ πλωτοῦ ὕλικου, εἶναι λίαν ἀμφίβολον ἐὰν συνε-
πάγεται διὰ τοὺς φορτωτὰς οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα, ἀνάλογα εἰς
σημασίαν πρὸς τὰς ἐπιβαλλομένας εἰς αὐτοὺς οἰκονομικὰς θυσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΚΤΟΝ

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΝΑΥΛΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Γενικά. - Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις ἔχει διεθνή τὸν χαρακτήρα. Ὡς ἐκ τούτου σπουδαίως ἐπηρεάζει τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων τῶν ὑπερωκεανείων μεταφορῶν, ἢ εἰς δεδομένην περίοδον προσφορά καὶ ζήτησις χωρητικότητος. Ἡ σχέσις τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν πρὸς τὴν μεταφορικὴν ἰκανότητά τῆς προσφερομένης χωρητικότητος, εἶναι ἐκείνη ἢ ὅποια καθορίζει τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ναύλων. Ἐὰν ἡ προσφερομένη χωρητικότης εἶναι δυσαναλόγως μεγάλη ἐν σχέσει πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκας, ὁ πλοιοκτήτης, μόνον δι' ὑποβιβασμοῦ τοῦ προσφερομένου ναύλου πέραν παντὸς συναγωνισμοῦ ἐκ μέρους τῶν ἀντιπάλων του, θά δυνηθῆ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς χωρητικότητός του. Εἰς τὴν ἀντίστροφον ἐξ ἄλλου περίπτωσιν, ὁ φορτωτὴς θά δυνηθῆ νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ἀναγκαιοῦσαν αὐτῷ χωρητικότητα, μόνον διὰ τῆς προσφοράς εἰς τὸν πλοιοκτήτην ὑψηλοτέρου ναύλου, ἀπὸ τὸν ὑπὸ τῶν ἄλλων φορτωτῶν καταβαλλόμενον δι' ἀνάλογον μεταφορᾶν.

Ὁ νόμος προσφοράς καὶ ζήτησεως ἔχει, ἐνδεχομένως, πληρεστέραν τὴν ἐφαρμογὴν του εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἢ εἰς οἰονδήποτε ἄλλον κλάδον τῆς παραγωγῆς ἢ τῶν μεταφορῶν, καὶ τοῦτο διότι, παρὰ τὴν ὑπαρξιν μεταξὺ τῶν ἀντικειμένων τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πολυτελῶν τινῶν εἰδῶν δυναμένων, ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας, νὰ καταβάλλουν ὑψηλὸν ναῦλον, τὰ εἶδη διατροφῆς, αἱ πρῶται ὕλαι καὶ τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα πρώτης ἀνάγκης, τὰ ὅποια καλύπτουν τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν, καταβάλλουν τὸν μικρότερον ἐκάστοτε δυνατὸν ναῦλον, καὶ οὐ μόνον τοῦτο· ὁ ὄγκος τῶν μεταφορῶν εἰδῶν τινῶν, ἀποφασιστικῶς κατὰ περιόδους ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰ ἐπίπεδα τῶν ἰσχυόντων ναύλων. Ἡ κατανόμη, ἐν ἄλλοις λόγοις, τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος μεταξὺ τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν,

γίνεται, υπό όμαλᾶς συνθήκας ἑλευθέρου ἔμπορίου, αὐτομάτως, διὰ τῆς λειτουργίας τοῦ πολυπλόκου μηχανισμοῦ τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς ναύλων. Ἐκάστη ὑψώσεις τῶν ναύλων, ἀποκλείει προσωρινῶς ἐκ τῆς ἀγορᾶς, πτωχὰ τινὰ φορτία ἀδυνατοῦντα νὰ καταβάλουν ἠϋξημένον ναύλον καὶ ἀντιθέτως ἐκάστη μείωσις αὐτῶν προκαλεῖ ἐπέκτασιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ πλοιοκτῆτου εἰς προσθέτους τινὰς κατηγορίας φορτίων. Φορτῶται καὶ πλοιοκτῆται, ἀποτείνόμενοι εἰς τοὺς μεσίτας τῶν, οἱ μὲν πρὸς ἐξεύρεσιν χωρητικότητος, οἱ δὲ πρὸς ἐξασφάλισιν φορτίου, εἶναι φυσικὸν νὰ ἐπιδιώκουν τὴν ἐξασφάλισιν ὑπὲρ ἑαυτῶν, τῶν εὐνοϊκωτέρων, ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας ἐκάστοτε συνθήκας, δυνατῶν ὄρων. Εἰς μίαν, συνεπῶς, περίοδον ἐντατικῶν μεταφορῶν, ἢ προτεραιότης, εὐνόητον εἶναι ὅτι θὰ δοθῇ εἰς τὰ εἶδη ἐκεῖνα τὰ ὅποια εἶναι ἱκανὰ νὰ καταβάλουν τὸν ὑπὸ τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς διαμορφούμενον ὑψηλὸν ναύλον καὶ βεβαίως τὸν ναύλον τοῦτον καταβάλλουν τὰ φορτία διὰ τὰ ὅποια ἡ ζήτησις εἶναι μείζων καὶ ἡ ἀνάγκη πλέον ἐπιτακτικῇ. Ἀντιθέτως, φορτία τῶν ὁποίων αἱ καταναλωτικαὶ ἀγοραὶ μικρὰν καὶ ὄχι ἐπείγουσαν ἔχουν τὴν ἀνάγκην, παραμερίζονται καὶ ἀναμένουν περισσότερον εὐνοϊκὰς συνθήκας μεταφορᾶς. Διὰ τῆς τοιαύτης αὐτομάτου ἐνεργείας τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς, περιορίζεται κατὰ τι ποσοστὸν, τὸ μεταξὺ προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ μεταφορικῶν ἀναγκῶν κενὸν καὶ ἐπιτυγχάνεται βαθμιαίως ἡ ἰσορροπία.

Ἄλλ' ἡ ἱκανοποίησις τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, δὲν ἐξαρτᾶται μόνον ἐκ τοῦ ὄγκου τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Ἐπηρεάζεται βασικῶς καὶ ἐκ τῆς μέσης διαρκείας τῶν ἐκτελούμενων ταξειδίων, ἐκ τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται ὁ ἀριθμὸς τῶν δυναμένων νὰ ἐκτελεσθῶσιν εἰς δεδομένην χρονικὴν περίοδον, ἐμφόρτων πλῶν. Μεγαλυτέρας διαρκείας ταξίδια καὶ μεγαλύτεροι διαδρομαὶ τῶν πλοίων κενῶν, σημαίνουν φυσικά, περιορισμὸν τῆς κατὰ δοθεῖσαν χρονικὴν περίοδον μεταφορικῆς τῶν πλοίων ἱκανότητος, αὔξησιν τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συνόλου τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ὄγκου χωρητικότητος καὶ συνεπῶς περαιτέρω ὄξυνσιν τῆς ἐλλείψεως χωρητικότητος, ἢ ὁποία ἐπιτείνει βαθμιαίως τὴν ἀनुψωτικὴν τάσιν τῶν ναύλων. Ἡ ἀντίδρασις εἰς τὴν οὕτω δημιουργουμένην κατάστασιν ἐκδηλοῦται ἀναποφεύκτως καὶ προέρχεται πρῶτον ἀπὸ τοὺς εἰσαγωγεῖς τῶν διαφόρων χωρῶν, οἱ ὅποιοι καταβάλλουν πᾶσαν δυνατὴν προσπάθειαν ἐξασφάλισεως τῶν εἰσαγωγῶν τῶν ἐκ τῶν πλησιεστέρων ἀγορῶν, ὥστε διὰ τοῦ τρόπου τούτου νὰ περιορίζουν τὸ μεταφορικὸν κόστος τοῦ ἐμπορεύματός των εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν. Ἐκ παραλλήλου καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐπιδιώκουν ἐπίσης τὴν ναύ-

λωσιν τῶν πλοίων τῶν διὰ μεταφοράς μικρᾶς διαρκείας, ἐπιδιώκοντες τὸ μέγιστον οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα διὰ τῆς ἐκτελέσεως τοῦ μεγαλύτερου εἰς δεδομένην χρονικὴν περίοδον ἀριθμοῦ ταξειδίων.

Ἐξ ἄλλου, τὰ ἠύξημένα ἐπίπεδα ναύλων, καθιστοῦν οἰκονομικῶς συμφέρουσαν τὴν ἐκκίνησιν ἀκόμη καὶ τῶν παλαιῶν πλοίων ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων τοῦ παροπλισμοῦ τῶν. Τέλος ἡ περίοδος τῶν ἐντατικῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἠύξημένης ζητήσεως χωρητικότητος, ἀποτελεῖ πάντοτε περίοδον ὄργασμοῦ ἐπίσης καὶ διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ ἡ ναυπήγησις νέας χωρητικότητος ἐξακολουθεῖ μέχρις ὅτου αἱ ἠύξημένοι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι ἱκανοποιηθοῦν.

3
Τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων διαμορφοῦται, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἐκάστοτε ὕφισταμένης σχέσεως, μεταξὺ τοῦ μιλιομετρικοῦ ὄγκου τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Ἰκανοποιητικὴ συνεπὼς ἀντιμετώπισις τῆς ἐκ τῆς ἐλλείψεως χωρητικότητος προκυπτούσης ὀξείας καταστάσεως, εἶναι δυνατὴ μόνον α) διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἐπιτυγχανομένου, ὡς εἶδομεν, διὰ προσωρινῆς ἀναβολῆς ἐνεργείας τῶν μὴ ἐπείγουσάν μεταφορῶν καὶ διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῶν μεταφορῶν μεγάλων ἀποστάσεων καὶ β) διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς προσφοράς χωρητικότητος, ἐπιδιωκομένης ἀφ' ἑνὸς μὲν δι' ἐκκινήσεως τῶν ὑπὸ παροπλισμὸν καὶ ἐπισκευὴν πλοίων, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ νέων ναυπηγήσεων. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ τοιαύτη λειτουργία τοῦ μηχανισμοῦ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, προϋπόθεσιν ἔχει τὴν ἀνυπαρξίαν περιορισμῶν καὶ κυβερνητικῶν παρεμβάσεων, τοῦλάχιστον εἰς ἕκτασιν ἀλλοιοῦσαν τὴν σύνθεσιν καὶ τὸν ὄγκον τῶν διεθνῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

2. Ναῦλοι ἐλευθέρων φορηγῶν. - Αἱ ἀνωτέρω διαγραφεῖσαι γενικαὶ συνθηκαὶ λειτουργίας τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς, οὐδόλως σημαίνουν ὅτι οἱ ναῦλοι εἰς τοὺς καθέκαστα τομεῖς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, καθορίζονται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ἢ ὅτι εἶναι οἱ αὐτοὶ καθ' ὅλον τὸν κόσμον εἰς δεδομένην στιγμήν. Ἀντιθέτως, ποικίλλουν ὄχι μόνον κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἀλλὰ καὶ μεταφορῶν. Οἱ ναῦλοι τῶν σιτηρῶν, ἐπὶ παραδείγματι, κυμαίνονται συνεχῶς εἰς τοὺς τομεῖς τῶν μεταφορῶν καὶ εἶναι, ὡς ἐλέχθη ἤδη, ἡ ἱκανότης νὰ ἔχη τις τὰ πλοῖα του εἰς τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὁποῖα ὑπάρχει ἡ μεγαλύτερα ζήτησις καὶ προσφέρεται ὁ ὑψηλότερος ναῦλος, ἐκεῖνη ἡ ὁποία χαρακτηρίζει τὴν ἐπιτυχή ἐκμετάλλευσιν τῆς ἐπιχειρήσεως. Αἱ διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς δὲν εἶναι ὁμοιόμορφοι. Ἀντιθέτως, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, οὐδεμίαν παρουσιάζουν συνοχὴν μεταξύ τῶν. Τοπικοὶ παράγοντες, ἀλλὰ καὶ αὐταὶ αἱ ἰδιότητες τοῦ προσφερομένου πρὸς

ναύλωσιν πλοίου άσκοϋν έπίσης την έπίδρασιν των. 'Υπό τάς συνθήκας αϋτάς, δέν είναι παράξενον δι εν είναι σύνηθες ή μεταφορά είδους τινός εις δύο διαδρομάς έστω και της αϋτης άποστάσεως, να έχη τον αϋτον ναϋλον. 'Ενιοτε φορτία άκριβά πληρώνουν ναϋλον χαμηλόν. Κάθε φορτίον έχει τον ίδικόν του ναϋλον και ο ναϋλος αϋτός δέν είναι πάντοτε σταθερός. Κυμαίνεται ένιοτε από ώρας εις ώραν και από πλοίου εις πλοιον.

Χαρακτηριστικόν των ναύλων των θαλασσίων μεταφορών υπό όμαλάς συνθήκας είναι ότι, διαμορφούνται άνευ κυβερνητικών παρεμβάσεων. 'Ενιοτε αι κυβερνήσεις, προκειμένου περί έθνικών μεταφορών ένεργουμένων διά των έθνικών πλοίων, καθορίζουν και καταβάλλουν ναύλους μικροτέρους των της έλευθέρας άγορας, άλλ' έν πάση περιπτώσει τουτο άποτελει έξαιρσιν. Κατά κανόνα, τά έπίπεδα των ναύλων είναι, ως έλέχθη, άποτελεσμα του έλευθέρου ανταγωνισμού των πλοίων και της σχέσεως μεταξύ του όγκου των μεταφορών και του όγκου της προσφερομένης χωρητικότητας, άλλ' έπίσης άποτελεσμα της ύφισταμένης εις δεδομένην στιγμήν προοπτικής επί της εξέλιξεως του διεθνούς έμπορίου. 'Επαναλαμβάνεται προς τούτοις ότι, εις τάς καθ' έκαστα περιπτώσεις, πλείστοι ειδικοί παράγοντες, περί των έν τοις έπομένοις, άφορώντες τó συγκεκριμένον πλοιον και την δεδομένην μεταφοράν, έπηρεάζουν την τιμήν του καταβληθησομένου ναύλου, ο όποιος όμως, έν πάση περιπτώσει δέν άπέχει πολύ από τά γενικά έπίπεδα της διεθνούς άγορας.

Κατά την διαμόρφωσιν και καθορισμόν των ναύλων, είναι άμφίβολον άν λαμβάνονται ύπ' όψιν άπολύτως, τά έξοδα έκμεταλλεύσεως του πλοίου. 'Αμφίβολον άκόμη είναι και άν ταυτα δύνανται άκριβώς να προσδιορισθώσι, λόγω του άσταθους της φύσεως της έπιχειρήσεως και των άπροόπτων παραγόντων οι όποιοι έπηρεάζουν τó κόστος αϋτης, ένιοτε ανατρέποντες πάντα ύπολογισμόν, λ.χ. καθυστερήσεις εις λιμένες λόγω κακοκαιριών ή άπεργιών κλπ. Γενικώς ο πλοιοκτήτης, είτε του έλευθέρου φορτηγού είτε του πλοίου γραμμής, έπιζητεί πάντοτε και ειςπράττει την μεγίστην τιμήν ναύλου την όποιαν τó φορτίον, αναλόγως της καταστάσεως της ναυλαγορας, του όγκου των μεταφορών κλπ. δύναται να πληρώση.

67
'Ο κατά τόννον βάρος όγκος εκάστου φορτίου, έπηρεάζει σοβαρώς την τιμήν του ναύλου. 'Η διαφοροποίησης του ναύλου αναλόγως του όγκου του φορτίου ύφίσταται και ως προς τά έλεύθερα φορτηγά και ως προς τά πλοια γραμμών. Τά βαρέα φορτία καταβάλλουν χαμηλότερον ναϋλον διότι τó πλοιον άξιοποιεί εις την περιπτώσιν των, όλόκληρον την εις βάρος μεταφορικήν του ικανότητα. 'Αντι-

θέτως, εις τὴν περίπτωσιν τῶν ἐλαφρῶν φορτίων, συμπληρώνει τὴν εἰς ὄγκον χωρητικότητά του, χωρὶς καὶ νὰ καλύπτῃ παραλλήλως τὴν εἰς βάρους φορτίου ἱκανότητά του. Εὐλογον, ὅθεν εἶναι ὅτι, διὰ τὴν ἀπώλειαν ταύτην, ὁ πλοιοκτῆτης πρέπει νὰ ἀποζημιωθῇ καὶ τοῦτο φυσικὰ ἐπιδιώκεται, διὰ τῆς καταβολῆς παρὰ τοῦ ἐλαφροῦ φορτίου ἠϋξημένου ναύλου, τόσον ἠϋξημένου, ὥστε ὁ συνολικῶς εἰσπραχθῆν σόμενος ὑπὸ τοῦ πλοίου ναύλος, νὰ μὴν ἀφίσταται ἐπὶ ἔλαττον, ἐκείνου τὸν ὅποιον τὸ πλοῖον θὰ εἰσέπραττεν ἂν μετέφερε βαρὺ φορτίον.

Ἡ σχέσις τοῦ ὑπὸ τοῦ ἐλαφροῦ φορτίου καταβαλλομένου ναύλου πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ βαρέως τοιούτου καταβαλλόμενον, εἶναι συνεπῶς, ἀνάλογος πρὸς τὴν σχέσιν τοῦ ὄγκου αὐτῶν. Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, ἐνδιαφέρον εἶναι νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ κατὰ ταξιδίον ἀπόδοσις τοῦ πλοίου, σπουδαίως ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὴν εἰς χῶρον ἱκανότητα αὐτοῦ, ἢ ἱκανότης δὲ αὕτη δὲν εἶναι πάντοτε ἢ αὐτή, δι' ἰδίας, εἰς τόνους φορτίου, χωρητικότητος πλοῖα' ποικίλλει ἀναλόγως τοῦ τύπου καὶ τοῦ τρόπου κατασκευῆς αὐτῶν. Ἐπὶ τῇ βάσει ἐνός καὶ τοῦ αὐτοῦ, κατὰ τόννον, ναύλου καὶ διὰ τὴν αὐτὴν διαδρομὴν, πλοῖον διαθέτον χῶρον περισσοτέρων κυβικῶν ποδῶν κατὰ τόννον βάρους τῆς μεταφορικῆς τοῦ ἱκανότητος, θὰ ἀποκομίσῃ συνολικὸν ναύλον μεγαλύτερον ἀπὸ τὸν εἰσπραχθῆσόμενον ἀπὸ ἕτερον πλοῖον, τῆς ἰδίας χωρητικότητος, ἀλλὰ μὲ μικροτέραν εἰς ὄγκον ἱκανότητα κατὰ τόννον φορτίου.

Πέραν τῶν γενικῶν παραγόντων τῶν ἐπηρεαζόντων τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων τῶν ὑπερωκεανείων μεταφορῶν, πλεῖστοι εἰδικοὶ παράγοντες ἐπηρεάζονται ὡσαύτως. Ἡ ἀπόστασις εἶναι στοιχείον βαρῦνον ἀποφασιστικῶς εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου. Βεβαίως ὑπάρχουν περιπτώσεις μεγαλυτέρων ναύλων διὰ μικροτέρας ἀποστάσεις, αὗται ὁμως ἀποτελοῦν ἐξαιρέσεις καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει ὀφείλονται εἰς τὴν ἐπίδρασιν ἄλλων συμπαρομαρτούντων παραγόντων. Ἡ θέσις λ. χ. τοῦ πλοίου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ναυλώσεώς του, ἐν σχέσει πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ ἡ ἀπόστασις τὴν ὁποίαν θὰ ἔχη νὰ διανύσῃ κενὸν μέχρις αὐτοῦ ἢ γεωγραφικὴ θέσις τοῦ λιμένος ἐκφορτώσεως καὶ ἡ ὑπαρξίς ἢ μὴ δυνατότητος ἐξευρέσεως, ἐκεῖσε, διὰ τὸ πλοῖον, ἐτέρου ναύλου καὶ δὴ ἐπιστροφῆς πρὸς τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ καὶ παραγωγικὰ κέντρα' αἱ εὐκολαί τὰς ὁποίας προσφέρουν οἱ λιμένες φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ συνεπῶς ἡ διάρκειά τῆς φορτοεκφορτώσεως' τὰ ἔξοδα τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ τὰ λιμενικὰ τέλη' τὸ εἶδος τοῦ φορτίου καὶ ἡ ἀξία αὐτοῦ' αἱ ἰδιότητες τοῦ φορτίου καὶ ἰδίᾳ ἡ δυνατότης εὐχεροῦς, ἀξιοποιούσης τὸν χῶρον τοῦ πλοίου, στοιβασίας αὐτοῦ' ἡ ἡλικία καὶ ἡ ἐν γένει κατὰ-

στασις τοῦ πλοίου ἢ τυχόν συμπτωματικὴ προσφορά ἠϋξημένης χωρητικότητος εἰς τινὰ περιοχὴν ἢ τομέα μεταφορῶν εἰς δεδομένον χρόνον, ἀποτελοῦν παράγοντας ἐπιδρῶντας, οὐσιαστικῶς ἐπίσης, εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου.

Ὁ βαθμὸς μέχρι τοῦ ὁποῦ ἐξικνεῖται ἡ ἐπίδρασις αὕτη, ποικίλλει, ἐξαρτώμενος ἐκ τῆς ἐν γένει καταστάσεως τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, ἐκ τῶν περαιτέρω προθέσεων τοῦ πλοιοκτῆτου κλπ. Δυσμενεῖς γενικαὶ συνθηκαὶ ἐργασιῶν, ὑπεχρεῶνουν ἐνίοτε τὸν πλοιοκτῆτην, πρὸς ἀποφυγὴν παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου του, νὰ δεχθῆ τοὺς ὄρους τοῦ φορτωτοῦ ἔστω καὶ ἐὰν δὲν τὸν ἱκανοποιοῦν. Κάθε ὑπολογισμὸς περὶ κέρδους ὑποχωρεῖ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, πρὸ τῆς ἀνάγκης νὰ διατηρηθῆ τὸ πλοῖον ἐν ἐνεργείᾳ, ἰδίᾳ εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἀναμένεται βελτίωσις τῶν συνθηκῶν ἐργασίας. Ἐξ ἄλλου, πλοιοκτῆτης ἐπιδιώκων τὴν μετακίνησιν τοῦ πλοίου του πρὸς εὐνοϊκώτερον, ἐποχιακῶς ἔστω, γεωγραφικὸν τομέα μεταφορῶν, θὰ εἶναι ἱκανοποιημένος ἐὰν ἐπιτύχῃ ναύλωσιν πρὸς τὴν ἐπιθυμητὴν κατεύθυνσιν καὶ διατεθειμένος νὰ ὑποβιβάσῃ σημαντικῶς τὸν ναῦλον προκειμένου νὰ ἐξασφαλίσῃ ταύτην, ἀφοῦ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐπιτυγχάνει τὴν προώθησιν τοῦ πλοίου του πρὸς τὸν γεωγραφικὸν τομέα ὅπου προφέρονται εὐνοϊκαὶ συνθηκαὶ περαιτέρω ἀπασχολήσεως.

Τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων, ἐπηρεάζεται τέλος καὶ ἀπὸ παροδικὰ φαινόμενα καὶ συντελεστάς, λ.χ. ἀπεργίας προκαλοῦσας διακοπὴν παραγωγῆς εἰς τινὰ χώραν, κακὴν ἐσοδεῖαν, παροδικὴν ἔντασιν διεθνῶν σχέσεων γενικῆς μορφῆς ἢ εἰς συγκεκριμένην γεωγραφικὴν περιοχὴν, ἀνώμαλον κατάστασιν εἰς τινὰ χώραν ἢ περιοχὴν ἢ λιμένα, καθιστώσαν ἀβεβαίαν τὴν ταχεῖαν καὶ ὁμαλὴν φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου κλπ.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναπτυχθέντα, ἐν σχέσει πρὸς τὰς συνθήκας τὰς ἀφορῶσας τὴν διαμόρφωσιν τῶν ναύλων τῶν ἐλευθέρων φορηγῶν πλοίων, ἔχουν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὴν ἐφαρμογὴν των καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπερωκεανείων μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων. Δέον ἐν τούτοις νὰ παρατηρηθῆ ὅτι λόγῳ τοῦ ἰδιομόφου τῆς ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν τούτων καὶ τῆς εὐρυτάτης χρησιμοποίησεως τῆς χρονίας ναυλώσεως εἰς αὐτάς, αἱ κατὰ περιόδους σημειούμεναι σοβαραὶ διακυμάνσεις καὶ μεταβολαὶ εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων, περιωρισμένην ἔχουν τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων, ἐκτὸς ἐὰν εἶναι μονιμωτέρας μορφῆς, τοῦτο δὲ εἶναι βεβαίως εὐνόητον, ἐφ' ὅσον, μικρὸν μόνον ποσοστὸν χωρητικότητος, προσφέρεται εἰς δεδομένην στιγμὴν πρὸς ναύλωσιν.

3. Ναῦλοι πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. - Ὅλως διάφοροι εἶναι

αί συνθήκαι υπό τὰς ὁποίας διαμορφοῦνται οἱ ναῦλοι τῶν διὰ πλοίων γραμμῶν μεταφερομένων φορτίων. Τὸ στοιχείον τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ναύλων ἀπουσιάζει τελείως. Εἶναι φανερόν ὅτι ἡ ἐγκατάστασις, ἡ ἱκανοποιητικὴ εἰς συχνότητα καὶ πρὸ παντὸς τακτικὴ καὶ σταθερὰ ἐκτέλεσις μιᾶς δρομολογιακῆς γραμμῆς καὶ ἡ διάθεσις εἰς αὐτήν, πλοίων συγχρονισμένων, πληρούντων ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ ὑπὸ τῆς γραμμῆς ταύτης ἐξυπηρετουμένου ἐμπορίου, θὰ ἦτο δύσκολον νὰ ἐπιτευχθῆ καὶ νὰ διατηρηθῆ χωρὶς νὰ εἶναι ἐκ παραλλήλου ἐξησφαλισμένη, ἡ διατήρησις τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἱκανοποιητικά καὶ πρὸ παντὸς ἄλλου σταθερὰ, ἀποτελεῖ δὲ πραγματικότητα μὴ ἐπιδεκτικὴν ἀμφισβητήσεως ὅτι ἡ τακτικὴ καὶ πυκνὴ ἐκτέλεσις τῶν δρομολογιῶν ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν ἄνευ τῆς ὑπάρξεως τῆς ὁποίας, ἡ διεξαγωγὴ καὶ ἀνάπτυξις τοῦ συγχρόνου ἐμπορίου ἀποβαίνει ἀδύνατος. Ἡ ἐπιδίωξις καὶ προϋπόθεσις αὕτη, ἱκανοποιεῖται διὰ τῶν conferences. Τὸ ὄνομα τοῦτο, φέρουν ὁμάδες συνεργαζομένων ἐπιχειρήσεων, ἐκμεταλλουμένων τὰς δρομολογιακὰς γραμμὰς μιᾶς περιοχῆς, ἐκ τοῦ λόγου ὅτι, ἀντιπρόσωποι αὐτῶν συνέρχονται κατὰ διαστήματα εἰς διασκέψεις (conferences), πρὸς καθορισμὸν τῶν ὄρων τῆς μεταξύ των συνεργασίας.

Ἡ conference, ὅπως καὶ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν θεσμῶν οἱ ὁποῖοι ὑφίστανται εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς, ἀποτελεῖ Ἑγγλικὴν ἐπινόησιν, ἐφαρμοσθεῖσαν ἀπὸ τοῦ 1875, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ σταθεροῦς ἀύξανουμένου ἀνταγωνισμοῦ τῶν πλοίων τῶν ξένων σημαίων, τῶν ὁποίων ἡ χωρητικότης ἠῤῥξανεν ἀλματωδῶς, ἀφ' ἧς ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 19ου αἰῶνος, καταργηθέντων τῶν ναυτιλιακῶν νόμων τοῦ Κρόμβελ, ἐπετράπη διὰ πρώτην φοράν ἡ συμμετοχὴ τῶν ξένων σημαίων εἰς τὰς Βρεττανικὰς αὐτοκρατορικὰς μεταφορὰς. Σημειωτέον ὅτι καὶ μετὰ τὴν κατάργησιν τῶν ναυτιλιακῶν νόμων, αἱ Ἑγγλικαὶ ἑταιρίαι 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, ἐιδικῶν ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν. Ἐν τούτοις, ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἀντιπάλων σημαίων, ἀπέβη ταχέως τόσον ἀποτελεσματικὸς, ὥστε ἀνεζητήθησαν νέα μέσα προστασίας καὶ διατηρήσεως τῆς Βρεττανικῆς ὑπεροχῆς, καθιερωθέντος τοῦ συστήματος τῶν conferences¹.

¹ Ἡ ἐντασις τοῦ ἀναπτυχθέντος ἀνταγωνισμοῦ ἀποδίδεται κατὰ τὸν καλλίτερον τρόπον, ἀπὸ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τὰ ἀφορῶντα τὴν χωρητικότητα τῶν ἀτμοπλοίων τῶν διαφόρων, πλὴν τῆς Βρεττανικῆς, σημαίων, ἐν σχέσει πρὸς τὴν Βρεττανικὴν χωρητικότητα. Οὕτω, ἐνῶ κατὰ τὸ 1850 αἱ λοιπαὶ ναυτιλιακαὶ χώραι ἐκέκτηντο ἀμύ-

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 τὸ σύστημα τῶν conferences, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἀλλαχοῦ ἀναφερθὲν σύστημα τῶν ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων, ὑπάρχει, ἐπεκτεινόμενον, εἰς διαρκῆ λειτουργίαν εἰς τὴν Βρεττανικὴν ναυτιλίαν, βαθμιαίως δὲ περιελήφθησαν εἰς αὐτό, τινὲς τῶν κυρίων ἀτμοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, προσλαβὼν οὕτω διεθνή χαρακτήρα.

Κατὰ τὴν Βρεττανικὴν ἄποψιν, ἡ πλειονότης τῶν conferences συνηθίσθησαν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς πικρᾶς πείρας, τῆς κτηθείσης ἐκ τοῦ ἐπὶ μακρὸν ἐφαρμοσθέντος μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν ναύλων (rate wars), τοῦ ὁποῦ τοὺς καταστρεπτικὰς συνεπειὰς ὑφίσταντο ὄχι μόνον αἱ ἀντιμαχόμεναι ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ καὶ οἱ φορτωταὶ ἐπίσης, διότι ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας ἦτο ἀδύνατος ἡ τακτικὴ ἐξυπηρέτησις τῶν γραμμῶν, ἧτις ὁμολογουμένως εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν διεξαγωγὴν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς ἔμπορου.

Ὁ σκοπὸς τῶν conferences εἶναι διπλοῦς· α) ἀποφυγὴ συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν μετεχουσῶν αὐτῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπιτυχανομένη ἀφ' ἑνὸς διὰ τῆς καθιερώσεως ὑποχρεωτικῶν ἐνιαίων ναυτολογίων καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τοῦ κανονισμοῦ ποικίλων ἄλλων ζητημάτων ἀναγομένων εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν γραμμῶν (ἀριθμὸς δρομολογίων, κατανομὴ δρομολογιακῶν γραμμῶν κλπ.), β) λήψις μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ ἐκ μέρους ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μὴ μετεχουσῶν τῆς conference.

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν ὑπὸ τῶν conferences καθοριζομένων ναύλων, εἶναι ὅτι διαμορφοῦνται οὔτοι χωρὶς τὴν συνεργασίαν τῶν φορτωτῶν, οἱ ὅποιοι εὐρίσκουν ἑαυτοὺς ὑποχρεωμένους νὰ δέχωνται τὰς ἀποφάσεις τῶν conferences λόγῳ ἀδυναμίας ἀντιδράσεως. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἐφαρμογῆς ἀποτελεσμάτων μονοπωλίου. Δυνατὸς ἀντιδράσεως ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν, θὰ ὑπῆρχεν ἐὰν θὰ ἐπετύγχανον οὔτοι νὰ ἐνωθοῦν καὶ νὰ ὀργανωθοῦν κατὰ περιοχάς, ὥστε διὰ τῆς οὕτω ἀποκτηθησομένης δυνάμεως νὰ ἐπετύγχανον τὸν σεβασμὸν καὶ συζήτησιν τῶν ἀπόψεών των ὑπὸ τῶν conferences, ἀλλ' ἡ τοιαύτη ὀργάνωσις ἀπεδείχθη ἐν τῇ πράξει ἀδύνατος, λόγῳ τοῦ

πλοῖα μόνον 44.700 κ.κ.χ., ἦτοι 24 οἱο τῆς ἐξ 187.600 κόρων ἀντιστοίχου Βρετανικῆς χωρητικότητος, τριάκοντα ἔτη ἀργότερον, ἡ χωρητικότης τῶν ἄλλων σημαίων ηὔξηθη εἰς 1.257.000 κόρους ἦτοι εἰς 43 οἱο τῆς Βρετανικῆς χωρητικότητος ἧτις ἀνήχετο κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον εἰς 2.949.300 κόρους.

πολυαριθμοί των φορτωτών, της ποικίλης οικονομικής ύποστάσεως και προελεύσεως αὐτῶν κλπ.

Ἡ ἰκανότης τῶν conferences νὰ ἐπιβάλουν καὶ διατηρήσουν σταθεράς τιμὰς ναύλων, εἶναι σχεδὸν ἀπόλυτος. Μόνη ἀντίθετος περὶ πτωσις θὰ ἦτο ἐκείνη κατὰ τὴν ὁποίαν μία μεγάλη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις θὰ παρέμενεν ἐκτὸς τῆς conference, ὅτε βεβαίως ὁ μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς conference ἀνταγωνισμός, θὰ ἐπεξετεινέτο πιθανώτατα καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Ἐν τῇ πράξει, ἐν τούτοις, οὐδεμίαν ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἐπιθυμεῖ νὰ παραμένῃ μονίμως ἐκτὸς τῆς conference, ὁσάκις δὲ παρουσιάζεται τοιαύτη περίπτωσις, ὀφείλεται εἴτε εἰς τὴν ἄρνησιν τῆς conference νὰ δεχθῆ εἰς τοὺς κόλπους της, νεο-ἐγκατασταθεῖσαν εἰς τινὰς δρομολογιακὰς γραμμάς ἐπιχείρησιν καὶ εἰς τὴν ἐπιδίωξιν της ὅπως διὰ τοῦ ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων, ἐνίοτε εἰς ἐπίπεδα ἐξευτελιστικά, ἐξοντώσῃ οἰκονομικῶς τὸν παρείσακτον, εἴτε εἰς τὴν προσωρινὴν ἀποχώρησιν ἐκ τῆς conference μιᾶς ἢ πλειοτέρων τῶν μετεχουσῶν ἐπιχειρήσεων λόγῳ διαφωνιῶν, ὅτε αἱ ἀποχωροῦσαι ἑταιρίαι ἐπιδιώκουν, διὰ τοῦ ἐξοντωτικοῦ, ἐνίοτε, συναγωνισμοῦ καὶ ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων, νὰ ἐπιτύχουν τὴν ὑπὸ τῆς conference παραδοχὴν εὐνοϊκωτέρων δι' αὐτὰς ὄρων συμμετοχῆς.

Κατὰ τοὺς ὑποστηρικτὰς τοῦ θεσμοῦ τῶν conferences, ὑπὸ ὁμαλὰς συνθήκας διεξαγωγῆς τῶν ὑπερωκεανείων μεταφορῶν, τὸ μέγιστον ἀποτέλεσμα τὸ ὁποῖον ἐκάστη ἐξ αὐτῶν δύναται νὰ ἐπιτύχῃ εἰς ὄφελος τῶν μετεχουσῶν εἰς αὐτὴν ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦτο ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι εἶναι καλῶς ὀργανωμένη - εἶναι ἡ ἐπίτευξις τῶν καλλιτέρων - ὑπὸ τὰς ἐκάστοτε ὑφισταμένας συνθήκας - δυνατῶν ναύλων διὰ τὰ μέλη της, ἀφ' ἑνὸς μὲν, διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῆς μειώσεως αὐτῶν μέχρι τοῦ τελευταίου δυνατοῦ ὀρίου, ἀφ' ἑτέρου δέ, διὰ τῆς αὐξήσεώς των εὐθὺς ὡς ἡ ἀγορὰ δύναται νὰ ἀνθέξῃ τὴν αὐξήσιν. Ὑποστηρίζουν, πρὸς τούτοις, ὅτι τὸ οὕτω προσφερόμενον εἰς τὴν μετέχουσαν τῆς conference ἐπιχείρησιν οἰκονομικὸν πλεονέκτημα, δικαιολογεῖται πλήρως καὶ ὑπὸ μόνης τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς κανονικὴν ἐκτέλεσιν δρομολογίων εἴτε τὰ κύτῃ τῶν πλοίων εἶναι πλήρη εἴτε ὀχι, χωρὶς νὰ ληθοῦν ἐπίσης ὑπ' ὅσιν πλεῖστα ἄλλα πλεονεκτήματα ἐξασφαλιζόμενα ὁμοίως ὑπὸ τῆς conference.

Κατωτέρω θὰ ἐπιχειρηθῆ συνοπτικὴ ἐξέταξις τῶν ἀντικρουμένων ἀπόψεων, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὠφελιμότητα τῶν conferences καὶ τὰς οἰκονομικὰς συνεπειὰς τῆς ὑπάρξεως αὐτῶν.

Ἡ καθιέρωσις καὶ διατήρησις τακτικῶν καὶ συχνῶν δρομολογιῶν, ἀποτελεῖ ἀναμφισβητήτως πλεονέκτημα τοῦ ὁποῖου ἡ σημασία εἶναι πρωταρχικὴ διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Ἄνευ τῶν conferences, ὁ ἀντα-

γωνισμός θά ἦτο ἀπεριόριστος καί ἐξοντωτικός καί βεβαίως ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἡ τακτική ἐκτέλεσις πυκνῶν δρομολογίων θά ἀπέβαινε προβληματική. Ἐκτός τούτου, ἡ σταθερότης τῶν ναύλων εἰς ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα, ἀναμφισβητήτως διευκολύνει τὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὕλικου καί τὴν χρησιμοποίησιν πλοίων ὑψηλῶν ταχυτήτων. Τὸ σύγχρονον πλοῖον γραμμῶν, ἀποτελεῖ ἀντικείμενον λίαν πολυδάπανον. Ἀπαιτεῖ κεφάλαιον ἐνὸς περίπου ἑκατομμυρίου λιρῶν. Ἡ διατήρησις ὑψηλῆς ταχύτητος, συνεπάγεται καί αὐτὴ πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν τόσον τοῦ κόστους κατασκευῆς ὅσον καί τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ διάθεσις ὄθεν τῶν διὰ νέας ναυπηγήσεις ἀπαιτουμένων τεραστίων κεφαλαίων καί ἡ συνεχῆς ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὕλικου, θά ἦτο προβληματική καί ἐν πάσῃ περιπτώσει λίαν περιορισμένη, ἐάν δὲν ὑπῆρχεν ἡ ὑπὸ τῶν conferences προσφερομένη, διὰ τῆς σταθερότητος τῶν ναύλων, ἐγγύησις ἀποσβέσεως αὐτῶν ἐντὸς εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος.

Εἰς ὅλας, ἐξ ἄλλου, τὰς μεγάλας δρομολογιακὰς γραμμὰς ὑπάρχει πληθώρα μικρῶν καί μεγάλων λιμένων προορισμοῦ. Ἐάν ὁ οἰοσδήποτε μεμονωμένος πλοιοκτῆτης προσεπάθει νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ σύνολον τῶν λιμένων αὐτῶν, ὄχι μόνον θά ἠῤῥξανε τεραστίως τὰς δαπάνας του, ἀλλὰ θά προεκάλει τὴν δυσἀρέσκειαν τῶν εἰς τοὺς κυρίους λιμένας προσεγγίσεως τῶν πλοίων του παραληπτῶν, λόγῳ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐπιβραδύνσεως εἰς τὸν ρυθμὸν ἐκτελέσεως τῶν ταξειδίων συνεπιεῖα τῶν πολλῶν προσεγγίσεων, πολὺ ταχέως δὲ θά ἔβλεπε τὰ φορτία νὰ διαφεύγουν πρὸς ἄλλα πλοῖα ἐκτελοῦντα περιορισμένας προσεγγίσεις. Κατὰ συνέπειαν, ἐν τῇ πράξει, ἡ τάσις τῶν μεμονωμένως καί ἐν ἐλευθέρῳ μεταξύ των συναγωνισμῶ, ἐργαζομένων ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν, εἶναι νὰ ἀποφεύγουν τὰς προσεγγίσεις εἰς δευτερευούσης σημασίας λιμένας. Ὑπαρχουσῶν ἐν τούτοις τῶν conferences ἢ εἰκῶν εἶναι διάφορος. Οἱ δευτερεύοντες λιμένες ἐξυπηρετοῦνται μὲ συχνότητα προσεγγίσεων ἀνάλογον πρὸς τὴν δι' αὐτῶν ἐξυπηρετουμένην ἐμπορικὴν κίνησιν, οὕτω δὲ διευκολύνεται ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν καί ἡ δημιουργία νέων καταναλωτικῶν ἀγορῶν, ἐνῶ διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῶν καθυστερήσεων, τῶν δαπανῶν καί τῶν φθορῶν τὰς ὁποίας συνεπάγονται αἱ ἄλλως ἀναπόφευκτοι μεταφορτώσεις, περιορίζεται τὸ μεταφορικὸν κόστος καί ἡ τιμὴ τῶν διαφόρων ἀγαθῶν. Ἐξυπακούεται ὅτι, ἡ ἐπιβάρυνσις ἢ ἐκ τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν δευτερευόντων λιμένων προκαλουμένη εἰς τὸ ἐκτελοῦν τὸ δρομολόγιον πλοῖον δὲν φέρεται μόνον παρ' αὐτοῦ, ἀλλὰ κατανέμεται κατ' ἀναλογίαν εἰς ὅλας τὰς μετεχούσας τῆς conference ἐπιχειρήσεις.

Ἐποστηρίζεται τέλος ὅτι, αἱ conferences διὰ τῆς κανονικότητος καὶ σταθερότητος τῶν δρομολογίων τῶν, συνέβαλον, ὁμοῦ μετὰ πολλῶν ἄλλων παραγόντων, εἰς τὴν βαθμιαίαν ἐγκατάλειψιν τοῦ συστήματος τῆς περιοδικῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἔργατῶν τῶν λιμένων, ἢ ὅποια ἀπετέλει κατὰ τὸ παρελθόν ἓν ἐκ τῶν χειροτέρων γνωρισμάτων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν λιμένων καὶ ἤτο, κατὰ σημαντικὸν λόγον, ἀποτέλεσμα τῆς ἀσταθείας τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

Ἐξ ἴσου ὁμοῦ οὐσιαστικά εἶναι καὶ τὰ κατὰ τῶν conferences προβαλλόμενα ἐπιχειρήματα. Ἐν ἐκ τῶν κυριωτέρων ἐξ αὐτῶν, ἐθίγη ἤδη εἰς τὰ ἐν τοῖς προηγουμένοις ἐκτεθέντα καὶ ἀφορᾷ τὸν ὑπὸ τῶν conferences κατὰ τὰ ἴδια αὐτῶν συμφέροντα καθορισμὸν ὑψηλῶν ναυτολογίων, ἐρήμην τῶν φορτωτῶν οἱ ὅποιοι καλοῦνται νὰ καταβάλουν τοὺς ὑψηλοὺς ναύλους καὶ εἰς βάρος τῶν καταναλωτῶν οἱ ὅποιοι θὰ φέρουν τελικῶς τὴν σχετικὴν ἐπιβάρυνσιν. Διὰ τῆς ἐξαλειψεως τοῦ μεταξὺ τῶν μετεχουσῶν ἐπιχειρήσεων ἀνταγωνισμοῦ, καθιεροῦται τὰς μονοπωλήσεως τῶν γραμμῶν, τῆς ὁποίας αἱ συνέπειαι εἶναι βεβαίως δυσμενεῖς διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ εἶναι φυσικὸν νὰ ἐκδηλοῦνται καὶ διὰ τῆς καθιερώσεως ὑψηλῶν ναυτολογίων. Ἡ πλέον οὐσιαστικὴ ἐν προκειμένῳ κατασφάλις, εἶναι ὅτι ἡ ἐπιβολὴ ὑπερβολικῶς ὑψηλῶν ναυτολογίων, θὰ καθίστα ἐλκυστικὴν τὴν ἐγκατάστασιν νέας δρομολογιακῆς γραμμῆς παρὰ ἐπιχειρήσεως μὴ μετεχούσης εἰς τὴν conference, ἀναποφεύκτως δὲ θὰ ἐπέφερε τὴν προσωρινὴν δρομολόγησιν εἰς τὰς γραμμὰς τῆς conference ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, τὰ ὅποια θὰ ἦσαν ἱκανὰ δι' ἀξιολόγου ἀλλὰ πάντοτε ἐπικερδοῦς ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων, νὰ ἀποσπάσουν ἱκανὰς ποσότητας φορτίων καὶ νὰ προκαλέσουν ἀντιπερισπασμὸν, ἀποτέλεσμα τοῦ ὁποίου θὰ ἦτο τελικῶς ἢ εἰς ἐπίπεδα ἀνταποκρινόμενα πρὸς τὰς πραγματικὰς συνθήκας τῆς ἀγορᾶς, ἀναπροσαρμογὴ τῶν ναυτολογίων τῶν conferences.

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 ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν μικρομερίδων φορτίων. Στηρίζονται, κατὰ βάσιν, εἰς τοὺς ναύλους τῶν φορτίων τῶν προσφερομένων εἰς μεγάλας σχετικῶς ποσότητας. 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 πλοοκτητῶν τῶν traps ὅπως ἐκμεταλλευθοῦν τὴν διδομένην εἰς αὐτοὺς

ευνοϊκὴν εὐκαιρίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀντίδρασιν τῶν μεγάλων φορτωτῶν, ἐκδηλουμένην διὰ τῆς παρ' αὐτῶν ναυλώσεως ἐλευθέρων φορτηγῶν πρὸς μεταφορὰν τῶν φορτίων των.

Ἐξ ἄλλου αἱ conferences κατηγοροῦνται ὅτι εἰς ἰκανὰς περιπτώσεις, ἐχρησιμοποιήθησαν ὡς μέσα ἀσκήσεως ἐξαπλωτικῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς τῶν χωρῶν, τὴν σημαίαν τῶν ὁποίων ἔχουν αἱ μετέχουσαι ἐπιχειρήσεις καὶ εἰς βάρος χωρῶν μὴ μετεχουσῶν. Τοιαῦται κατηγορίαι διευτώθησαν κατὰ τὸ παρελθόν, ἰδίως ἐκ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν, ὑποστηρίζαντων εἰς πλείστας περιπτώσεις, ὅτι αἱ εὐρωπαϊκαὶ conferences ποικιλοτρόπως ἡνδύουν τοὺς εὐρωπαίους φορτωτὰς καὶ συνεπῶς τὰ εὐρωπαϊκὰ προϊόντα, εἴτε διὰ προτιμήσεως των εἰς τὰς φορτώσεις, εἴτε καὶ διὰ καθορισμοῦ εὐνοϊκωτέρων δι' αὐτοὺς ναυολογιῶν. Ἡ ἀκρίβεια τῶν αἰτιάσεων τούτων, βεβαίως ἀμφισβητεῖται. Ὑποστηρίζεται, πράγματι, ὅτι θὰ ἦτο τοῦλάχιστον παράξενος ἡ ὑπόθεσις ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δρομολογοῦν μὲν τὰ πλοῖα των μεταξύ λιμένων, καταβάλλουν ὅμως, πρὸς ἰδίαν αὐτῶν ζημίαν, πᾶσαν προσπάθειαν πρὸς περιορισμὸν τῶν ἐκ τῶν ξένων χωρῶν φορτώσεων, ἐργαζόμενοι οὕτω, ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν ὁμοεθνῶν των ἐξαγωγέων, ἀλλὰ ἐπὶ προφανεῖ τῶν ἐπιχειρήσεών των ζημίᾳ.

Ἄλλὰ τὸ σπουδαιότερον κατὰ τῶν conferences ἐπιχειρήματα, ἀναγεται εἰς τὴν προσπάθειάν των πρὸς ἐξάλειψιν παντὸς συναγωνισμοῦ καὶ ἀποκλεισμοῦ τῆς δυνατότητος ἐγκαταστάσεως ἄλλων ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν των δρομολογιακὰς γραμμάς. Πράγματι, μετὰ τῶν βασικῶν σκοπῶν τῶν conferences, 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 conferences, ἐξυπηρετουμένας γραμμάς, ἀντιμετωπίζει συλλογικὴν, ὀργανωμένην, σφοδρὰν καὶ πείσμονα τὴν ἀντίδρασιν καὶ πρέπει νὰ εἶναι πολὺ ἰσχυρὸς διὰ νὰ μὴν καμφθῇ καὶ νὰ κατορθώσῃ νὰ ἐπιτύχῃ συμβιβαστικὸν καὶ ἱκανοποιητικὸν δι' αὐτόν, τερματισμὸν τοῦ πολέμου τούτου.

Μίαν ἀποτελεσματικὴν μέθοδον ἀποκλεισμοῦ, τῶν μὴ μετεχόντων τῆς conference πλοίων ἀπὸ τὰς μεταφορὰς, ἀποτελεῖ τὸ σύστημα τῶν ἀναβαλλομένων ἐκπτώσεων (Deferred rebates), περὶ ὧν ἀλλοχοῦ ἐγένετο λόγος, τὸν αὐτὸν δὲ σκοπὸν ἐξυπηρετεῖ καὶ τὸ σύστημα τῆς παραχωρήσεως χαμηλοτέρων ναυλῶν εἰς τοὺς φορτωτὰς τοὺς ὑπογράφοντας συμβόλαια μακροχρονίου διαρκείας, κατὰ τὴν διάρκειαν ἰσχύος τῶν ὁποίων ὑποχρεοῦνται οὗτοι νὰ ἐνεργοῦν ἀπάσας τὰς φορτώσεις των διὰ πλοίων τῆς conference.

Τὸ ἰσχυρότερον τέλος εἰς χεῖρας τῆς conference ὄπλον, πρὸς ἀντιμετώπισιν πάσης προσπάθειας ἐγκαταστάσεως νέας γραμμῆς, ἀποτελεῖ ἡ ταυτόχρονος πρὸς τὰ πλοῖα τοῦ ἀντιπάλου, δρομολόγησις ἰδικῶν τῆς πλοίων ἢ πλοίων ναυλουμένων πρὸς τοῦτο, πρὸς ἐξυπηρέτησιν ὄλων τῶν λιμένων τοὺς ὁποίους ἐκεῖνος ἐξυπηρετεῖ καὶ μὲ τιμὰς ναύλων ἐνίοτε ἐξευτελιστικὰς, μὲ σκοπὸν τὴν συντριβὴν τῆς ἀντοχῆς τοῦ ἀποπειρωμένου τὴν ἐγκατάστασιν τῆς νέας γραμμῆς. Τὰ οὕτω ὑπὸ τῆς conference δρομολογούμενα πλοῖα καλοῦνται «Fighting ships», αἱ δὲ ζημίαι καὶ διαφυγόντα κέρδη τοῦ πλοιοκτῆτου καλύπτονται κατ' ἀναλογίαν ὑπὸ τῶν μετεχουσῶν ἑταιριῶν. Οἰαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ οὕτω προκύπτουσα ζημία, ἡ conference εἶναι βεβαία, ὅτι μετὰ τὴν ἐξόντωσιν τοῦ ἀντιπάλου, θὰ εἶναι εὐχερὲς νὰ ἀποκαταστήσῃ αὐτήν, διὰ τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γραμμῶν τῆς.

Ὅσονδήποτε σοβαρὰ καὶ ἂν εἶναι τὰ κατὰ τῶν conferences ἐπιχειρήματα, αἱ εἰδικαὶ συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας διεξάγεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις ἢ μὲ ἐξυπηρέτησιν τακτικῶν γραμμῶν ἀπασχολούμενη καὶ αἱ μεγάλαι ὑποχρεώσεις μὲ τὰς ὁποίας εἶναι ἐπιβεβαρυμένη, καθιστοῦν ἀπαραίτητον τὴν ὕπαρξιν ἐνὸς συστήματος, διὰ τοῦ ὁποίου θὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ κανονικότης ἐξυπηρετήσεως τῶν διαφόρων ὑπερωκεανείων γραμμῶν πρὸς ὄφελος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις τῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τῆς μιᾶς πλευρᾶς καὶ ἡ προστασία τῶν φορτωτῶν ἀπὸ τὰς συνεπειὰς τῶν μονοπωλιακῶν τάσεων τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων ἀπὸ τῆς ἄλλης, δεδομένου δὲ ὅτι ἡ conference ἀποτελεῖ ἤδη πρακτικὴν ἀπὸ πολλοῦ διεθνῶς καθιερωμένην, ἀποτελεῖ αὕτη καθεστῶς ἀναγκαῖον, παρὰ τὰ μειονεκτήματά του.

Οἱ ναυτοὶ τακτικῶν γραμμῶν ἔχουν ἐπιφανειακὴν σχέσιν μὲ τὰ μισθώματα τὰ διὰ χρονοναυλώσεις καταβαλλόμενα. Ἐχει πράγματι παρατηρηθῆ ὅτι, αἱ ἀύξομειώσεις εἰς τὰς τιμὰς ἀμφοτέρων, συμπίπτουν, τοῦτο δὲ εἶναι δεδικοιολογημένον, διότι αἱ ἑταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν εἶναι αἱ κατὰ τὸ πλεῖστον χρησιμοποιοῦσαι χρονοναυλούμενην χωρητικότητα ἐλευθέρων φορτηγῶν, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν γραμμῶν τῶν καὶ ἱκανοποίησιν ἐκτάκτων μεταφορικῶν ἀναγκῶν λόγῳ ἐντατικῶν ἐργασιῶν. Εἰς μίαν τοιαύτην κατάστασιν ἐργασιῶν, εἶναι ἐπόμενον ὅτι, ἡ μὲν ὕπαρξις ἐντόνου ζητήσεως χωρητικότητος ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν, προκαλεῖ ἢ τοῦλάχιστον διευκολύνει τὴν ὑπὸ τῶν conferences αὐξήσιν τῶν ναυλολογίων τῶν, ἢ δὲ ἐκ μέρους τῶν ἑταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν ζήτησις χωρητικότητος ἐλευθέρων φορτηγῶν πρὸς χρονοναυλώσιν, ἐπιφέρει αὐξήσιν τοῦ ναυλαριθμοῦ τῶν χρονίων ναυλώσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΒΔΟΜΟΝ

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. Οικονομικοί και λοιποί συντελεσταί. - Δέν εἶναι ἔργον τύχης, ὅτι χώραι τινές, ἔχουν μεγάλους ἐμπορικοὺς στόλους, ἐνῶ ἄλλαι στεροῦνται ἐθνικῆς ναυτιλίας ἢ μικρὰν μόνον χωρητικότητα διαθέτουν. Εἶναι ἀποτέλεσμα συνυπάρξεως ἢ ἐλλείψεως εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκάστης χώρας, πλείστων παραγόντων, οἰκονομικῶν καὶ μὴ. Ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς δεδομένης χώρας, ἢ γεινιάσις αὐτῆς πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἡ μορφολογία τῶν ἀκτῶν καὶ τοῦ ἐδάφους καὶ ὑπεδάφους αὐτῆς, αἱ κλιματολογικαὶ συνθήκαι, ἢ ἀριθμητικὴ σχέσις τοῦ πληθυσμοῦ πρὸς τὴν συνολικὴν ἐδαφικὴν ἔκτασιν ἀφ' ἑνὸς καὶ τὴν καλλιεργήσιμον ἔκτασιν ἀφ' ἑτέρου, ἢ ἀπόδοσις κατὰ μονάδα καλλιεργούμενου ἐδάφους, ὁ βαθμὸς τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ πληθυσμοῦ καὶ ὁ ὄγκος τῶν πρὸς ἱκανοποίησιν ἀναγκῶν, τὸ ἐπίπεδον βιομηχανικῆς ἐπιδόσεως τῆς χώρας καὶ ἡ ὕπαρξις ἢ μὴ πλεοναζουσῶν ἐργατικῶν χειρῶν, ἀλλὰ καὶ πλεοναζόντων πρὸς τοποθέτησιν κεφαλαίων, ἢ ἱστορικὴ παράδοσις, οἱ προσφερόμενοι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν οἰκονομικοὶ ὄροι καὶ πλεῖστοι ἄλλοι ποικιλόμορφοι παράγοντες, ἀσκοῦν ὅλοι τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως χώρας τινός.

Μολονότι συνεπῶς, ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις εἶναι διεθνῆς τὸν χαρακτήρα, καθ' ὃ ἐργαζομένη εἰς τὰς διεθνεῖς ὑπερωκεανείους μεταφορὰς ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις ἄλλων χωρῶν, ἢ ὕπαρξις καὶ ἀνάπτυξις αὐτῆς ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινός δὲν ἐξαρτᾶται τόσον ἀπὸ τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας τῶν παγκοσμίων κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν, ὅσον ἀπὸ προϋποθέσεις ἐθνικὴν ἐχούσας τὴν μορφήν. Βεβαίως, ὁ συνολικὸς ὄγκος τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, εὐρίσκεται, ὡς εἶδομεν, εἰς ἄμεσον σχέσιν πρὸς τὸν ὄγκον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τὰς ὁποίας ἔχει νὰ ἱκανοποιήσῃ. Ἡ κατανομὴ δμως αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἐξαρτᾶται κατὰ βάσιν ἀπὸ τὰς ἀφορῶσας ἐκάστην χώρας συνθήκας.

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 ὕπαρξις μεγάλου ὄγκου ἐθνικῶν μεταφορῶν οὐ μόνον διευκολύνει, ἀλλὰ, δύναται τις νὰ εἴπῃ, καθιστᾷ ἀναγκαίαν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας. Ἡ παρατήρησις αὕτη, ἰσχὺν ἴδια ἔχει, ὡς πρὸς τὰς βιομηχανικὰς χώρας, αἱ ὁποῖαι ἀναζητοῦν καταναλωτικὰς ἀγοράς, πρὸς τοποθέτησιν τῆς πλεοναζούσης παραγωγῆς τῶν. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως τακτικῶν γραμμῶν, διευκολύνει τὴν ἐξαγωγὴν τῶν ἐθνικῶν προϊόντων καὶ δημιουργεῖ καὶ σταθεροποιεῖ νέας καταναλωτικὰς ἀγοράς δι' αὐτά, πρὸς ἴδιον αὐτῆς ὄφελος, διότι διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ἐξαγωγῶν, ἀφ' ἑνὸς δημιουργεῖται ἀμέσως νέα πηγὴ ἀπασχολήσεως χωρητικότητος καὶ ἀφ' ἑτέρου ἀποκτᾶται ἐξωτερικὸν συνάλλαγμα καὶ αὐξάνεται ἡ πρὸς ἀγορὰν ἐλλειπουσῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ἄλλων ἀναγκαιούτων διὰ τὰς καταναλωτικὰς ἀνάγκας τοῦ πληθυσμοῦ ἀγαθῶν, ἰκανότης τῆς χώρας. Σημειωτέον ὅτι κατὰ τὸ σύνολόν των σχεδὸν αἱ βιομηχανικαὶ χώραι δὲν εἶναι αὐτάρκεις. Ἐξαρτῶνται ὅσον ὡς πρὸς τὰς πλείστας τῶν πρώτων ὑλῶν ὅσον καὶ διὰ τὰ βασικὰ εἶδη διατροφῆς τοῦ πληθυσμοῦ των ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἐπέκτασις τοῦ ἐξαγωγικοῦ των ἐμπορίου καὶ ἡ ἐντεθθεν πρόσκτησις ξένου συναλλάγματος, διευκολύνει τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ ἐν γένει ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας πρὸς ὄφελος τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας. Ἡ ἐπίδρασις τῆς ὑπάρξεως ἀξιολόγου ὄγκου ἐθνικῶν μεταφορῶν πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις - ἐξαγωγὴν καὶ εἰσαγωγὴν - ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἐπεκτείνεται ἔτι περαιτέρω, ὅταν μεταξὺ τῶν ἐξαγομένων εἰδῶν καταλέγωνται καὶ ὁμοειδῆ φορτία ὡς λ.χ. ἄνθραξ, σιδηρομεταλλεύματα. Ὅταν συνεπῶς ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία χάρις εἰς τὰς ἐξαγωγὰς αὐτάς, ἔχη νὰ ὑπολογίσῃ εἰς ἔμφορτα ταξείδια, τόσον ἐκ τῶν ἐθνικῶν λιμένων πρὸς τοὺς ἀλλοδαπούς, ὅσον καὶ ἀντιθέτως, δύναται βεβαίως νὰ προσφέρῃ εὐθηνότερον ἢ οἱ ἀνταγωνισταὶ τῆς τῶν ἄλλων σημαίων ναυλον καὶ συνεπῶς προσελκύει πρὸς ἑαυτὴν τὴν προτίμησιν τῶν φορτωτῶν, δημιουργουμένων οὕτω τῶν προϋποθέσεων περαιτέρω ἀναπτύξεώς τῆς. Ἐξ ἄλλου, διὰ τῆς προσφορᾶς εἰς τὸ ἐθνικὸν εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον, ἡλαττωμένων ναύλων, ὑποβιβάζεται τὸ κόστος τῶν ἐθνικῶν προϊόντων καὶ αὐξάνονται αἱ πιθανότητες ἐπικρατήσεως αὐτῶν εἰς τὰς ὑπερποντίους ἀγοράς καὶ συνεπῶς καὶ αἱ δυνατότητες ἀπασχολήσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας. Κατὰ κανόνα, ἡ ἐπίδρασις τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν, εἶναι μεγαλύτερα ἐπὶ τῆς ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν, μετὰ τῆς ὁποίας, ἄλλως τε, τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον οἰασθήποτε χώρας εὐ-

ρίσκεται εις άμεσον οργανικόν σύνδεσμον. Παρά ταύτα, αξιόλογον έχει σημασίαν και διά την έλευθέραν φορτηγόν ναυτιλίαν, ιδίαι κατά τας περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων, διότι τότε, ή ναυτιλία ή στερουμένη άναλόγων πρὸς τὸν ὄγκον αὐτῆς ἔθνικῶν μεταφορῶν και ἑξαρτωμένη ἐξ ὀλοκλήρου διά τὴν ἀπασχόλησίν της ἀπὸ τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὑφίσταται ὀλόκληρον τὸ βάρος τῆς συνήθως εις τοιαύτας περιόδους ἀσκουμένης ὑπὸ τῶν διαφόρων κυβερνήσεων προστατευτικῆς ὑπὲρ τῆς ἰδίας αὐτῶν ναυτιλιας πολιτικῆς.

Παρά τὴν ἀναμφισβήτητον σοβαρότητα τῆς ἐπιδράσεως τοῦ ὄγκου τοῦ ἔθνικοῦ ἑξωτερικοῦ ἔμπορίου ἐπὶ τῆς ναυτιλιας, αἱ κυριώτεραι ναυτικαὶ χῶραι, ἐπὶ διαφόρων συνθηκῶν και προϋποθέσεων, ἐστηρίχθησαν διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιας των. Αἱ χῶραι αἱ ὁποῖαι κέκτηνται τὴν μεγαλυτέραν, ἐν σχέσει πρὸς τὸν πληθυσμὸν των, χωρητικότητα, εἶναι χῶραι πτωχαί. Ἡ πτωχεία τοῦ ἐδάφους και ὑπεδάφους, ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος, τοῦ ἐντὸς τῆς χώρας παραγομένου, πρὸς ἑξασφάλισιν ἱκανοποιητικοῦ ἐπιπέδου διαβίωσης εις τὸν πληθυσμὸν και ἡ ἀδυναμία ἀπασχολήσεως, εις ἐπιχειρήσεις ξηρᾶς, τῶν προσφερομένων ἐργατικῶν χειρῶν, δημιουργοῦσαι, ὡς εἶναι ἐπόμενον, τάσιν πρὸς ἀναζήτησιν πόρων ζωῆς ἐκτὸς τῆς χώρας και παρακινοῦσαι τὴν εις τὸ ἔμπόριον ἐπίδοσιν, σημαντικῶς ὑποβοηθοῦν τὴν στροφήν τοῦ κεφαλαίου και τῆς ἐργασίας πρὸς τὴν θάλασσαν, ἥτις ἀποτελεῖ τὸν καλύτερον σύνδεσμον μεταξὺ τῶν ἔθνῶν. Ἐτι πλεόν εὐνοϊκαί εἶναι αἱ συνθήκαι διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔμπορικῆς ναυτιλιας, εις τὴν περίπτωσιν χωρῶν μὲ ἐκτεταμένα παράλια και ὀρεινὸν ἔδαφος, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας, ἡ ἐπίδοσις εις τὰ θαλάσσια ἔργα, ὀφειλομένη εις αὐτὴν ταύτην τὴν φύσιν, ἀποτελεῖ παράδοσιν.

Τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν χωρῶν πτωχῶν, εἶναι πάντοτε παθητικόν, ἡ κάλυψις δὲ τοῦ ἑλλείμματος, ἀποτελεῖ πρόβλημα τὸ ὁποῖον ἐπηρεάζει ἕνα ἕκαστον ἐκ τοῦ πληθυσμοῦ των, διότι ἀπὸ τὴν ἐπιτυχῆ ἐπίλυσιν του, ἑξαρτᾶται ἡ διατήρησις τοῦ ὑπάρχοντος ἐπιπέδου διαβίωσης αὐτοῦ και ἡ περαιτέρω βελτίωσις του. Οἱ πληθυσμοὶ τῶν χωρῶν αὐτῶν, δὲν δύνανται νὰ ἑξακολουθήσουν νὰ ἀπολαμβάνουν τὰ ἀγαθὰ και τὰς ἀνέσεις τὰς ὁποίας ὁ σύγχρονος πολιτισμὸς παρέχει, ἐφ' ὅσον ἐν τῷ συνόλω των, ὡς ἔθνος, θὰ δαπανοῦν περισσότερα ἀπὸ ὅσα παράγουν, διότι θὰ ὀδηγηθοῦν μοιραίως εις χρεωκοπίαν.

Ἐφ' ὅσον, ὅθεν, δὲν δύνανται νὰ καλύψουν τὴν ἀξίαν τῶν εἰσαγωγῶν των, δι' ἀντιστοίχων ἑξαγωγῶν γεωργικῶν ἢ βιομηχανικῶν προϊόντων ἢ πρώτων ὑλῶν, προσφέρονται ὡς ἔθνη νὰ παράσχουν τὰς πάσης φύσεως ὑπηρεσίας των εις διεθνῆς ἐπίπεδον ἵνα δι' αὐτῶν ἑξασφαλίσουν τοὺς ἀπαραιτήτους διά τὰς ἀνάγκας των πόρους, με-

ταξύ δὲ τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν, πρωτεύουσαν θέσιν ἔχουν, δι' ἔθνη ἐκ φύσεως καὶ παραδόσεως ναυτικά, αἱ ὑπὸ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὡς διεθνoὺς μεταφορέως παρεχόμεναι. Ἐντεῦθεν ἡ μεγάλη σπουδαιότης τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὰς πτωχὰς χώρας, ἀνεξαρτήτως τῆς σημασίας τῆς ὡς βιομηχανίας ἀπασχολούσης ἐθνικὰς ἐργατικὰς χεῖρας καὶ συντηρούσης πλείστους βοηθητικοὺς κλάδους οἰκονομικῆς δραστηριότητος (ἐπιχειρήσεις πρακτορειακὰς, ἐφοδιασμοῦ, ἐπισκευῆς πλοίων κλπ.).

Κλασικὴν περίπτωσιν τοιαύτης χώρας ἀποτελεῖ ἡ Νορβηγία, ὁ πληθυσμὸς τῆς ὁποίας εἶναι ὁ ναυτικώτερος εἰς τὸν κόσμον. Ἡ κατὰ κάτοικον ἀναλογουσα χωρητικότης 1,8 κ.ο.χ. εἶναι πολλαπλασία καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς ἀναλογούσης εἰς ἕκαστον Βρετανόν. Λόγω τοῦ περιωρισμένου τῶν φυσικῶν καὶ βιομηχανικῶν τῆς πόρων-74 ο/ο τῆς ἐκτάσεως τῆς καλύπτονται ἀπὸ ὄρη καὶ λίμνας καὶ μόνον 3 ο/ο ἀντιπροσωπεύει καλλιεργήσιμον ἐπιφάνειαν-ἡ Νορβηγία ἐξαρτᾶται ὅσον οὐδεμία ἄλλη χώρα ἀπὸ τὸ εἰσόδημα τῆς ναυτιλίας τῆς, τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖ τὴν κυρίαν πηγὴν ἀποκτήσεως τοῦ ἀναγκαίου διὰ τὰς εἰσαγωγὰς τῆς συναλλάγματος. Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, εἶναι, συνεπῶς, σπουδαιοτάτης σημασίας διὰ τοὺς Νορβηγούς, πράγματι δὲ οὗτοι, διὰ τῆς ἱκανότητος καὶ ἐπιχειρηματικότητός των, κατῶρθωσαν νὰ ἔχουν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς χώρας τῶν ὑπὲρ τὰ πέντε καὶ ἡμισυ ἑκατομμύρια κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἀποτελούμενα ἀπὸ πλοῖα, κατὰ τὸ πλεῖστον μικρᾶς ἡλικίας ἢ νεότευκτα, καλύπτοντα ἅπαντας τοὺς κυρίους τομεῖς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Ἡ Ἑλλάς ἀποτελεῖ ἓνα δεύτερον παράδειγμα χώρας πτωχῆς, διατηρούσης χωρητικότητα ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν, τῆς πρὸς κάλυψιν τῶν ἰδίων τῆς μεταφορικῶν ἀναγκῶν ἀπαιτουμένης. Ἐπὶ συνολικῆς ἐκτάσεως 135 χιλ. τετρ. χιλιομέτρων, μόνον 36 χιλ. τετρ. χιλιομέτρα, εἶναι καλλιεργήσιμα. Παρὰ ταῦτα, τὰ 2/3 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας, ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν γεωργίαν καὶ καλλιεργοῦν 950.000 κτήματα ἀποδίδοντα κατὰ μέσον ὄρον, εἰσόδημα τεσσάρων ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἑτησίως! Καὶ ναὶ μὲν παρ' οὐδενὸς δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι, αἱ χρησιμοποιούμεναι ἐν Ἑλλάδι μέθοδοι καὶ μέσα καλλιεργείας, ἔχουν εἰς ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν συγχρονισθῆ, παρὰ ταῦτα ὁμως, παραμένει γεγονός ὅτι ὁ Ἕλληνας γεωργὸς εἶναι εἰς ἐκ τῶν πτωχοτέρων τῆς Εὐρώπης. Ἀποτελεῖ, ἐπομένως, φυσικὴν συνέπειαν τῆς ἀνωτέρω πραγματικότητος, ὅτι τὸ ἔθνος ἀνεζήτησε πάντοτε τὴν εὐημερίαν του εἰς τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόριον καὶ τὴν κατὰ θάλασσαν ἐσχύν.

¹ Βλ. «Ἡ Ἀμερικανικὴ βοήθεια πρὸς τὴν Ἑλλάδα 1945-1951» - Ἀθῆναι 1951.

Ἡ Μ. Βρετανία ἀντιπροσωπεύει μικτὸν παράδειγμα, διότι ναι μὲν στερεῖται τῶν ἀναγκαιούτων εἰς τὸν πληθυσμὸν τῆς εἰδῶν διατροφῆς καὶ πολλῶν πρώτων ὑλῶν, ἔχει ὁμως τὴν ὀγκωδεστέραν, μετὰ τὴν τῶν Ἦν. Πολιτειῶν, ἐξαγωγὴν βιομηχανικῶν προϊόντων.

Συντρεχουσῶν ἄλλων προϋποθέσεων, ὡς λ.χ. κυβερνητικῶν παρεμβάσεων, ἐπιχορηγήσεων κλπ., ἀξιόλογον ναυτιλίαν διατηροῦν ἐπίσης χῶραι μὴ δυνάμεναι νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ναυτικά. Τοιαύτη εἶναι ἡ περίπτωσις τῆς Γαλλίας, ἡ ὁποία μολονότι χώρα μὲ ἰσορροπημένην οἰκονομίαν καὶ ὀγκῶδεις μεταφοράς, οὐδέποτε ἤδυνήθη νὰ διατηρήσῃ οὐδὲ μέρος τῆς ἀπαραιτήτου διὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου χωρητικότητος, χωρὶς τὴν ἄμεσον ποικιλόμορφον παρέμβασιν καὶ προστασίαν τῆς κυβερνήσεως ὑπὲρ αὐτῆς².

Διὰ νὰ δυνηθῇ ἐν τούτοις μία ναυτιλία νὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὅσονδήποτε καὶ ἐὰν συντρέχωσιν, ἅπασαι αἱ προαναφερθεῖσαι οἰκονομικαὶ καὶ λοιπαὶ προϋποθέσεις, πρέπει προσθέτως νὰ εἶναι ἰκανὴ νὰ προσφέρῃ, εἰς μὲν τὰς ἐλευθέρας μεταφοράς εὐθηνὸν ναῦλον, εἰς δὲ τὰς μεταφοράς διὰ τακτικῶν γραμμῶν, ἐπάρκειαν καὶ ποιότητα ἐργασίας, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει, συνθήκας διαχειρίσεως, οὐχὶ ὀλιγώτερον εὐνοϊκὰς ἀπὸ τὰς τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς. Ἄπαιτεῖται, συνεπῶς, χαμηλόν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τῶν ἄλλων σημαίων, κόστος ἐκμεταλλεύσεως, θὰ ἴδωμεν δὲ εἰς τὸ οἰκεῖον μέρος, ποῖοι εἶναι οἱ παράγοντες ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι καθορίζουν τὸ ὕψος αὐτοῦ καὶ οἱ ὁποῖοι συνεπῶς ἐν τῷ συνόλῳ τῶν καὶ ἕκαστος κατ' ἴδιαν, ἀποτελοῦν συντελεστάς ἐπηρεάζοντας τὸν βαθμὸν ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

² Ὑπάρχουν βεβαίως καὶ τὰ παραδείγματα, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Διβερίας, τῆς Κοσταρίκας, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων οὐδεὶς ὀργανικός, οἰκονομικός, ἢ ἄλλης μορφῆς, σύνδεσμος, ὑφίσταται μετὰ τῆς οἰκονομίας τῶν χωρῶν αὐτῶν καὶ τοῦ ὄγκου χωρητικότητος ἢ ὁποῖα καλύπτεται ὑπὸ τὰς σημαίας αὐτῶν. Ἡ προσφερομένη παρ' αὐτῶν ἀσυδοσία οἰκονομικὴ καὶ διοικητικὴ, εἶναι ἡ μόνη, ἀλλὰ σπουδαιότατη ὅσον καὶ ἔλκυστικὴ, αἰτία τῆς δημιουργίας καὶ σταθερᾶς μέχρι τοῦδε ἀναπτύξεως τῶν ὑπὸ τὰς σημαίας αὐτὰς ἐμπορικῶν στόλων, εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τῶν ὁποίων ἀντιπροσωπεύονται κατὰ ποικίλλοντα βαθμὸν ὄλαι, ἀσφαλῶς, αἱ ἐθνικότητες τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κόσμου. Ἡ ἀσυδοσία οὐδέποτε θὰ παύσῃ νὰ ἔχῃ τοὺς πιστοὺς τῆς εἰς ὅλας τὰς χώρας. Μολονότι ἐν τούτοις ἀρνητικῆς μορφῆς, οἰκονομικοὶ εἶναι πάντως οἱ λόγοι οἱ προκαλοῦντες τὴν ὑπαρξίν ναυτιλιῶν ὑπὸ τὰς προαναφερθείσας σημαίας, λόγοι ἀναγόμενοι εἰς τὰς συνθήκας διαχειρίσεως τῶν πλοίων. Περὶ τῶν ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων-ἄτινα καλύπτουν τὸ μέγιστον μέρος τῆς χωρητικότητος τῆς κατηγορίας ταύτης-συνθηκῶν ἐργασίας βλέπε τὴν ἐιδικὴν ἐκδοσιν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας-Conditions in ships flying the Panama flag-Geneva 1950.

2. Ίσότης σημαιών. Ὁ Οἰκονομικός ἐθνικισμός εἰς τὴν ναυτιλίαν. - Ἡ ναυτιλία, ἡ φορτηγὸς ἰδιὰ, διὰ τὰ ἐργασθῆ καὶ εὐδοκίμησῆ ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω ἐκτεθείσας οἰκονομικὰς καὶ λοιπὰς προϋποθέσεις, ἔχει ἀνάγκη ἐλευθερίας ἐργασίας, ἐλευθερίας ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ἰσότητος μεταχειρίσεως καὶ ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἔχει ἀνάγκη ἐφαρμογῆς τῆς λεγομένης ἀρχῆς τῆς ἰσότητος τῶν σημαιῶν, ἀρχῆς ἣ ὅποια ὅσον περισσότερο ἐκθειάζεται παρὰ τῶν ἰσχυρῶν ναυτικῶν κρατῶν, τόσο περισσότερο παραβιάζεται παρ' αὐτῶν, εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν τῶν μικρῶν χωρῶν τῶν στερουμένων μεταφορῶν ἀναλόγων πρὸς τὸν ὄγκον τῆς χωρητικότητος τὴν ὅποιαν κέκτηνται.

Οἱ διδάσκαλοι τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης ὄλων τῶν χωρῶν, ἐξαίρεσι βεβαίως τῶν ὀλοκληρωτικῶν, εἰς πᾶσαν εὐκαιρίαν διεκήρυξαν, καὶ οἱ πολιτικοὶ εἰς πλείστας περιπτώσεις ἀνεγνώρισαν, ὅτι ἐλευθεραὶ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ μεταξὺ τῶν ἐθνῶν, ἄνευ περιορισμῶν καὶ κυβερνητικῶν πάσης φύσεως παρεμβάσεων, θὰ ἐσήμαινον ἀνάπτυξιν τῶν ἀνθρωπίνων γνώσεων, δημιουργίαν μεταξὺ τῶν ἐθνῶν ἀκατάλυτων οἰκονομικῶν δεσμῶν, οἵτινες συνιστοῦν τὴν καλλιτέραν ἐγγύησιν διὰ τὴν εἰρήνην τοῦ κόσμου, τέλος δὲ ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν σημεῖον, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν καθολικὴν εὐημερίαν τῶν ἐθνῶν. Ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρων συναλλαγῶν, ἕκαστος θὰ ἠγόραζε τὰ ἀναγκαζοῦντα αὐτῷ ἀγαθὰ εἰς τὴν εὐθηνοτέραν ἀγοράν, θὰ ἐπώλει εἰς τὴν προσφέρουσαν τὴν καλλιτέραν δυνατὴν τιμὴν καὶ θὰ μετέφερε τὰ ἐμπορεύματά του, χρησιμοποιῶν τὰς ὑπηρεσίας τοῦ μεταφορέως τοῦ προσφέροντος τοὺς εὐνοϊκωτέρους οἰκονομικῶς καὶ καλλιτέρους ὡς πρὸς τὴν ποιότητα τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν ὄρους, ἀποτέλεσμα δὲ τῶν συνθηκῶν αὐτῶν θὰ ἦτο ἡ διατήρησις τῶν τιμῶν εἰς φυσικὰ καὶ ἐλευθέρως διαμορφούμενα ἐπίπεδα, εἰς ὄφελος τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν λαῶν.

Οὕτως, ὑποστηρίζεται, θὰ εἶχεν ἡ θέσις τῶν ἐθνῶν, ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρων διεθνῶν συναλλαγῶν. Ἐὰν ἐν τούτοις ἀνατρέξῃ τις τὴν ἱστορίαν, μικρὰς μόνον θὰ δυνηθῆ νὰ εὑρῆ περιόδους, κατὰ τὰς ὁποίας τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἐτέλουν ὑπὸ καθεστῶς πραγματικῆς ἐλευθερίας. Ὁ δέκατος ἕνατος αἰὼν, χαρακτηρίζεται ὡς ὁ κατ' ἐξοχὴν αἰὼν τῶν φιλελευθέρων οἰκονομικῶν ἀρχῶν. Ἦρχισεν ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῶν ἰδεῶν τοῦ Adam Smith καὶ τῶν ἀρχῶν τῶν διατυπωθεισῶν εἰς τὸ περίφημον βιβλίον αὐτοῦ «Ὁ πλοῦτος τῶν Ἐθνῶν» (1776). Μεσοῦντος τοῦ αἰῶνος, ὁ οἰκονομικὸς φιλελευθερισμὸς κορυφῶται καὶ τελειοῦται διὰ τῆς διδασκαλίας τοῦ John Stuart

Mill*, ὅστις ἀπέβη ὁ σπουδαιότερος οἰκονομολόγος τῆς ἐποχῆς του, ὅ,τι δὲ οἱ οἰκονομολόγοι διὰ τῆς σκέψεως ἐδημιούργησαν, ὁ Γλάδστον μετέτρεψε διὰ τῆς πολιτικῆς του εἰς πραγματικότητα, δώσας εἰς τὴν Μεγάλην Βρεττανίαν τὸν ἡγετικὸν ρόλον εἰς τὴν νέαν ὀργάνωσιν τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων τῶν ἔθνων. Οἱ ναυτιλιακοὶ νόμοι τοῦ Κρόμβελ, χάρις εἰς τοὺς ὁποίους ἡ Μεγάλη Βρεττανία ἐκυριάρχησε τῶν θαλασσῶν, κατηργήθησαν καὶ διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῶν μεσαιωνικῶν χρόνων, οἱ ὠκεανοὶ καὶ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον παρέμειναν ἐλεύθεροι δι' ὅλους τοὺς λαοὺς. Μὲ τὴν παράλληλον ἐπίδρασιν τῆς βιομηχανικῆς ἐπαναστάσεως καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητηρίου δυνάμεως, τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ηὔξηθη καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔλαβε τότε, τεραστίαν ὤθησιν πρὸς τὰ ἐμπρός. Ἦτο, βραχείας διαρκείας θαυμασία ἐποχὴ, κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ τῆς ἰσότητος τῶν σημαίων εὔρε τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἐφαρμογὴν του. Ἦτο τόσον ὀξύς, ἐν τούτοις, ὁ ἐμπορικὸς καὶ ὁ εἰς τὴν ναυτιλίαν μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν, ἴδια δὲ τῶν μεγάλων δυνάμεων, ἀναπτυχθεὶς ἀνταγωνισμὸς, ὥστε ταχέως τὰ ἐμπορικὰ συμφέροντα, συνεδέθησαν στενῶς μὲ τὰ πολιτικὰ τοιαῦτα τῶν ἰσχυρῶν Κρατῶν καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς μετεβλήθη εἰς πολιτικόν, συνδεθεὶς ἐπίσης μὲ τὸ ἔθνικὸν γόητρον τῶν διαφόρων χωρῶν. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, τὸ καθεστῶς ἤλλαξε. Ἡ παρέμβασις τῶν κυβερνήσεων πρὸς προστασίαν τῶν ὁμοεθνῶν ἐμπορικῶν καὶ οἰκονομικῶν συμφερόντων ἀπὸ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων, ἐπανελήθη, περισσότερον ἴσως ἢ κατὰ τὸ παρελθὸν συγκεκαλυμένη, ἀλλὰ πάντως εἰς ἀρκετὴν ἔκτασιν, ὥστε νὰ καταστήσῃ τὰ περὶ ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, λόγους ἄνευ πολλῆς πρακτικῆς ἀξίας. Ὡς ἐκ τούτου, ἐνῶ κατὰ κόρον γίνεται χρῆσις τοῦ ὅρου «ἐλεύθερον ἐμπόριον», εἰς μικρὰν μόνον περίοδον, μεταξὺ τοῦ 1860 καὶ τοῦ 1900, υἱοθετήθη πράγματι παρὰ τῶν ἰσχυρῶν, τοιαύτη πολιτικὴ. Ἡ Μεγάλη Βρεττανία 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 καταδικὴν τῶν πάσης φύσεως περιορισμῶν εἰς τὰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς καὶ μεταφορὰς καὶ ἐπιτίθεται κατὰ τῆς προστατευτικῆς, ὑπὲρ τοῦ ἔθνικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ ἄλλων Ἀμερικανικῶν Κρατῶν. Ἐὰν ἐν τούτοις ἀνατρέξῃ τις εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς, θὰ διαπιστώσῃ ἐνδεχομένως,

* Κυριώτερον ἔργον του τὸ «Principles of political economy with some of their applications to social philosophy» 1848.

ὅτι μὲ τὴν ἐξαίρεσιν τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ 19ου αἰῶνος, ὅτε πράγματι υἱοθέτησε τὴν πολιτικὴν τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου⁴, καθ' ὅλην τὴν ὑπόλοιπον περίοδον τῆς ἱστορίας της, ἀπὸ τοῦ μεσαίωνα ὅτε ἐψηφίσθη ὁ πρῶτος ναυτιλιακὸς νόμος, μέχρι τοῦ 1939, ἄλλοτε μὲν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ἡλαττωμένων δασμολογιῶν, ἄλλοτε δὲ διὰ τοῦ *Empire preferential system* ἢ διὰ τῶν *conferences* καὶ τῶν *rebates*, διὰ τῶν ταχυδρομικῶν συμβάσεων ἢ καὶ ἀμέσων ἐπιχορηγήσεων ὡς αἱ παραχωρηθεῖσαι κατὰ τὰ ἀμέσως πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔτη ἢ τέλος διὰ χορηγήσεως δανείων ὑπὸ εὐνοϊκωτάτους ὄρους καὶ χαμηλῶ ἐπιτοκίῳ, προσεπάθησε πάντοτε καὶ ἐπέτυχε, νὰ διατηρήσῃ πλεονεκτικὴν τὴν θέσιν τῆς Βρεττανικῆς ναυτιλιας ἔναντι τῶν ξένων ἀντιπάλων της. Τὸ Βρεττανικὸν παράδειγμα ὑπερέβαλον αἱ πλεῖστοι τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ ἡ Ἰαπωνία ἀφ' ἑτέρου. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἡ Γερμανικὴ, ἡ Γαλλικὴ, καὶ ἡ Ἰαπωνικὴ ναυτιλιαὶ, ποικιλοτρόπως καὶ ἰσχυρῶς προστατευόμεναι ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις των, ἀπέβησαν ἐπικίνδυνοι ἀντίπαλοι τῆς Βρεττανικῆς. Ἡ Γερμανικὴ ἰδίως ἀπειλή, κατὰ τῆς θαλασσοκρατίας καὶ τοῦ ἐμπορίου τῶν Βρεττανῶν ἦτο ἰσχυροτάτη. Ἐντὸς τῶν τριάκοντα τελευταίων ἐτῶν τοῦ παρελθόντος αἰῶνος, τὸ Γερμανικὸν ἐμπόριον ὑπερεδιπλασιάσθη, καθ' ὃν χρόνον τὸ Βρεττανικὸν ἠῤῥξήθη μόνον κατὰ 65 %, ἀνάλογος δὲ καὶ συνδεδεμένη πρὸς τὴν ἐπέκτασιν ταύτην τῆς Γερμανικῆς οἰκονομικῆς ἰσχύος, ἦτο καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς Γερμανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιας, ἡ ὁποία ταχέως ἔλαβε τὸν χαρακτήρα βιομηχανίας μεγάλης ἐθνικῆς σπουδαιότητος, ὑπερεδιπλασιάσασα τὴν χωρητικότητά της⁵. Ἡ ἀπειλή ἐν τούτοις, δὲν προήρχετο τόσον ἀπὸ τὸν ὄγκον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλιας, δεδομένου ὅτι οὐδέποτε οὗτος ὑπερέβη τὸ 1/4 τοῦ ὄγκου τῆς Βρεττανικῆς χωρητικότητος, ὅσον ἀπὸ τὸ ποιοτικὸν ἐπίπεδον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλιας καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁλόκληρος 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.

⁴ 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. Βρετανία ἠκολούθησε φιλελευθέραν πολιτικὴν, μόνον διότι ἦτο τόσον βεβαία διὰ τὴν ὑπεροχὴν της, ὥστε δὲν ἠσθάνετο τὴν ἀνάγκην ἐφαρμογῆς περιοριστικῶν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων μεθόδων, ἐνῶ ἐπιπροσθέτως διηκολύνετο εἰς τὴν ἐμπορικὴν καὶ οἰκονομικὴν διεξοδυσίν της εἰς ἄλλας χώρας.

⁵ Ἐναντι 1.181.000 κόρων κατὰ τὸ 1880 ἡ Γερμανικὴ χωρητικότης ἐφθάσε κατὰ τὸ 1910 τοὺς 2.910.000 κόρους, αὐξηθεῖσα κατὰ 148 % ἐνῶ κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἡ Βρεττανικὴ χωρητικότης ἠῤῥξήθη κατὰ 77 %.

Ἡ ἔμπορικὴ ναυτιλία, ἀπὸ τῆς ἐμφάνισεως τοῦ ἀτμοῦ ὡς κινητήρου δυνάμεως τῶν πλοίων, ἤτις κατέστησε δυνατὴν τὴν καθιέρωσιν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, ἐχαρακτηρίσθη, δικαίως, ὡς ὁ συνδετικὸς κρίκος μεταξὺ παραγωγῶν καὶ τοῦ ὑπερποντιοῦ καταναλωτοῦ, πολλοὶ δὲ ὑπεστήριξαν κατὰ καιροῦς, καὶ εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἀπέδειχθη, ὅτι δὲν εἶναι δυνατόν παρὰ τὰ ἀποβαίνῃ ἐπὶ ζῆμα τοῦ ἔθνικοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἢ ἐξάρτησις τῆς συνδέσεως αὐτοῦ μετὰ τῶν ὑπερποντιῶν καταναλωτικῶν ἀγορῶν, ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Ἐφ' ὅσον ὄθεν, τόσον σπουδαία εἶναι, διὰ τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν, ἢ ὑπαρξίς ἔθνικῆς ναυτιλιακῆς τακτικῶν γραμμῶν, εὐλογον εἶναι ὅτι αἱ ἀνωτέρω διαπιστώσεις, ἀπετέλεσαν τὸ βάθρον, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐστηρίχθη τὸ καθεστῶς τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὰ τῆς ναυτιλιακῆς πρὸς ἐνίσχυσιν αὐτῆς καὶ ἢ ἀνάπτυξις ἔθνικιστικῶν τάσεων εἰς τὸν τομέα τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν.

Ὁ πρῶτος παγκόσμιος πόλεμος καὶ ἡ παράλυσις τὴν ὁποίαν προεκάλεσαν εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν χωρῶν τῶν στερουμένων ἰδίας χωρητικότητος, λόγῳ τῆς διακοπῆς πολλῶν δρομολογιῶν ἐξυπηρετουμένων ὑπὸ ἐμπολέμων σημαίων καὶ τῆς στροφῆς τῶν οὐδετέρων πρὸς τοὺς μᾶλλον ἐπικερδεῖς καὶ ὀλιγώτερον ἐπικινδύνους τομεῖς μεταφορῶν, ἐπεβεβαίωσε τὴν σπουδαιότητα τῶν προαναφερθεισῶν διαπιστώσεων, κατὰ τρόπον ὁ ὁποῖος ἤγαγε τὰς Κυβερνήσεις διαφόρων χωρῶν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἐνεργοῦ αὐτῶν ἀναμίξεως εἰς τὴν προσπάθειαν ἀποκτήσεως ἔθνικῆς χωρητικότητος⁶. Αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, αἱ ὁποῖαι περισσότερον πάσης ἄλλης χώρας ὑπέφερον κατὰ τὸν πόλεμον ἐκ τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκοῦς χωρητικότητος ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἢ Ἰαπωνία, ἢ Ἰταλία, αἱ Βρετανικαὶ 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 καὶ ἐπιδιώξεων τῶν. Τινὲς μάλιστα τῶν χωρῶν αὐτῶν, ὡς ἡ Αὐστραλία καὶ αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, διὰ διαφόρους ἑκάστη λόγους, ἀνέλαβον τὴν συγκρότησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων. Καὶ ἡ μὲν Αὐστραλία ἠναγκάσθη νὰ ἐγκαταλείψῃ ταχέως

⁶ Βλ. καὶ ἄρθρον «Ὁ προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλιακῆς» εἰς Ἐπιθ' Ἐμπ. Ναυτικοῦ - Ἰούλιος 1935 - σελ. 621 ἐπ., ἐν τῷ ὁποίῳ ὑποστηρίζεται ὅτι μόλις τὰ 15 ο/ο τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήκον κατὰ τὰ ἀμέσως πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔτη, εἰς χώρας αἱ ὁποῖαι δὲν ἦσκον πολιτικὴν ἀμέσου ἢ ἐμμέσου ἀρωγῆς τῆς ναυτιλιακῆς τῶν.

τὸ πείραμά της, πρὸ τῶν τεραστίων ζημιῶν τὰς ὁποίας ὑπέστη, ἐνῶ αἱ Ἑν Πολιτεῖαι ἐνδιαφερόμεναι περισσότερον διὰ τὰ στρατηγικά καὶ γενικώτερα πολιτικοοικονομικά συμφέροντά των ὡς μεγάλης δυνάμεως, ἐξηκολούθησαν φέρουσαι τὰς ζημίας τὰς ἀπορροεύσας ἀπὸ τὸ ὑψηλὸν κόστος διαχειρίσεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ τὸ ἀντιοικονομικὸν πολλῶν ἐκ τῶν ἐξυπηρετουμένων δρομολογιακῶν γραμμῶν. Τὸ κόστος τῆς πολιτικῆς ταύτης ἦτο ὑψηλόν, ἀλλ' ἡ ἔκρηξις τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἐδικαίωσε τοὺς καθιερώσαντας καὶ ἀκολουθήσαντας τὴν πολιτικὴν ταύτην, διότι τὰ κατ' ἐφαρμογὴν αὐτῆς ἐγκριθέντα, κατὰ τὰ ἀμέσως πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη, προγράμματα ναυπηγήσεων, ἀπετέλεσαν τὴν βάσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη ἡ πρωτοφανής, εἰς ἕκτασιν καὶ ταχύτητα ἐκτελέσεως, πολεμικὴ προσπάθεια τῶν Ἑν. Πολιτειῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Ἀποτέλεσμα, ἐν πάσῃ περιπτώσει, τῶν ἀνωτέρω διαγραφεισῶν τάσεων ἀφ' ἑνός, τῆς φυσιολογικῆς ἀναπτύξεως τῶν στόλων ἄλλων χωρῶν ἐκ δευτέρου καὶ τῆς ταχύτητος μεθ' ἧς ἀνεγεννήθη τὸ Γερμανικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, μετὰ τὴν κατάσχεσιν τῆς Γερμανικῆς χωρητικότητος καὶ τὴν διανομὴν της μεταξὺ τῶν συμμάχων ἐκ τρίτου, ὑπῆρξεν ἡ ταχυτάτη αὔξησις τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος, καθ' ὃν χρόνον ὁ ὄγκος τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, παρέμενε στάσιμος ἢ βραδεῖαν μόνον ἐσημείωνεν αὔξησιν, λόγῳ τῶν κατὰ τὸν πόλεμον ἢ συνεπιεία αὐτοῦ ἐπελθουσῶν μεταβολῶν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τοῦ κόσμου. Αἱ μεγάλαι βιομηχανικαὶ χώραι, περιπλακεῖσαι ὄλαι εἰς τὸν πόλεμον, μόνον σκοπὸν ἐπὶ τετραετίαν εἶχον νὰ κερδίσουν αὐτόν. Αἱ πέραν τῶν θαλασσῶν καταναλωτικαὶ χώραι, ἔπρεπε συνεπῶς κατ' ἄλλον τρόπον νὰ ἱκανοποιήσουν, στοιχειωδῶς ἔστω, τὰς ἀνάγκας των. Καὶ τὸ ἔπραξαν ἰδρύσασαι ἰδικὰς τῶν βιομηχανίας, χάρις εἰς τὰς ὁποίας περιώρισαν ἀντιστοίχως τὰς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγωγὰς των. Ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις, ἐξ ἄλλου, τῶν πλειστων ἐκ τῶν τέως ἐμπολέμων χωρῶν, ἦτο ἀβεβαία ἂν ὄχι κακὴ καὶ τὰ νομίσματά των ἀσταθῆ, με συνέπειαν τὴν κατ' ἐξακολουθήσιν καὶ μετὰ τὸν πόλεμον, ἐφαρμογὴν πολιτικῆς αὐταρκειᾶς καὶ περιορισμοῦ τῶν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ συναλλαγῶν μόνον μέχρι σημείου τὸ ὁποῖον δὲν θὰ ἔθετεν ἐν κινδύνῳ τοὺς ἀσταθεῖς παράγοντας ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐστηρίζετο ἡ ὀργάνωσις τῆς ἐσωτερικῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν χωρῶν αὐτῶν.

Ὑπὸ τὰς ἄνω συνθήκας, τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἀπώλεσε προσωρινῶς τὴν φυσικὴν πρὸς ἐπέκτασιν ἱκανότητά του. Ἐντεῦθεν ὁ περιορι-

¹ Τὰ μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1920 καὶ 1939 καταβληθέντα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἑν. Πολιτειῶν ποσὰ ὑπολογίζονται εἰς 900 ἐκ. δολλάρια.

σμός τῶν δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως ὀλοκλήρου τῆς διεθνoῦς χωρητικότητος καὶ ἡ βαθμιαία, ἐκ τῆς ἀνάγκης πλέον, ὠθησις τῶν κυβερνήσεων διαφόρων χωρῶν, εἰς τὴν λήψιν μέτρων προστασίας καὶ προτιμῆσεως τῆς ὑπὸ ἔθνικὴν σημαίαν ναυτιλίας, πρὸς τὸν σκοπὸν περιορισμοῦ, κατὰ τὸ δυνατόν, τῆς ἀμέσου κρατικῆς οἰκονομικῆς ἐπιβάρυνσεως διὰ καταβολὴν ἐπιχορηγήσεων, κάλυψιν ζημιῶν κλπ. Οὕτω, ἡ κατάστασις περιεπλάκη ἔτι περισσότερον. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις εἶναι αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν τόσον περίπλοκος, ὥστε καὶ ὅταν ἀκόμη εὐρίσκεται εἰς χεῖρας εἰδικευμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἐλευθέρως διαχειριζομένων αὐτήν, ἀρκετὰ καὶ δυσχερῆ ἔχει προβλήματα νὰ ἀντιμετωπίσῃ. Ἐντιλαμβάνεται ὅθεν τις, πόσον δυσχερεστέρα ἀποβαίνει ἡ διαχειρίσις αὐτῆς, ὅταν ἔχη νὰ ἀντιμετωπίσῃ, ἀφ' ἑνὸς μὲν ποικιλομόρφους περιορισμοὺς εἰς τὴν ἀπασχολήσιν τῆς, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐπιχειρήσεις ἐργαζομένας οὐχὶ ἐπὶ τῶν συνήθων οἰκονομικῶν βάσεων οἰασδῆποτε οἰκονομικῆς μονάδος, ἀλλὰ πρὸς ἐξυπηρέτησιν στρατιωτικῶν καὶ γενικωτέρων πολιτικοοικονομικῶν συμφερόντων, μὲ τὰς ζημίας τῶν εἰς βάρους κρατικοῦ τινος προϋπολογισμοῦ. Οἰαδῆποτε, συνεπῶς, ἐπιχειρήματα καὶ ἐὰν δύνανται νὰ προβληθῶσιν ὑπὲρ τοῦ οἰκονομικοῦ ἔθνικισμοῦ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐσωτερικῆς εἰς δεδομένην χώραν ἐφαρμογῆς του καὶ τῶν ἐπὶ τῆς χώρας ταύτης εὐεργετικῶν ἀποτελεσμάτων του, παραμένει ἐκτὸς ἀμφιβολίας ὅτι, διὰ τὴν διεθνή ναυτιλίαν ἐν τῷ συνόλῳ τῆς, ἀποβαίνει οὗτος πάντοτε ἐπιζήμιος. Εἶναι, συνεπῶς, εὐλογον, ὅτι τὰ ναυτικὰ ἐπιμελητήρια, ἔθνικὰ τε καὶ διεθνή, καὶ ὅλαι αἱ ἐπαγγελματικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις, ἐπιμόνως ἠγωνίζοντο ὑπὲρ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἐλευθερίας τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν, ἄνευ ἐν τούτοις σημαντικοῦ ἀποτελέσματος, πολλῶ μᾶλλον ἐφ' ὅσον ἡ φορὰ τῶν πραγμάτων καθίστα, ὁσημέραι, τὴν κατάστασιν δυσχερεστέραν, μέχρις οὗ ἐπῆλθεν ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις τῶν ἐτῶν 1929-1933, ἣτις καὶ ἐσήμανε τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀρχῶν τοῦ οἰκονομικοῦ ἔθνικισμοῦ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν καθιέρωσιν αὐτοῦ ὡς παράγοντος ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐστηρίχθη ἕξ ὀλοκλήρου ἡ κατὰ κύριον λόγον, ἡ ναυτιλιακὴ συγκρότησις πλείστων χωρῶν, ὡς αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι, ἡ Ἰταλία, ἡ Γερμανία, ἡ Ἰαπωνία κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΟΓΔΟΟΝ

ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1. "Ατομον και κοινωνία. - Το Κράτος αποτελεί, ως γνωστόν, τὴν ἔκφρασιν τῆς μᾶλλον ἐξειλιγμένης μορφῆς κοινωνικῆς συμβιώσεως, δεδομένου δὲ ὅτι εἰς πᾶσαν κοινωνικὴν συμβίωσιν γεννᾶται ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως τῶν διαφορῶν, μεταξύ τῶν ἀποτελούντων τὴν κοινωνικὴν ὁμάδα ἀτόμων, ἀναπτυσσομένων σχέσεων, ἔπεται ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσηί τοῦ Κράτους, ἡ ρύθμισις αὕτη εἶναι ἐπίσης ἀπαραίτητος καὶ ἀσκεῖται διὰ τῶν πολιτικῶν ὀργάνων, ἡ μορφή καὶ ὁ τρόπος τῆς ὀργανώσεως τῶν ὁποίων, μεταβάλλονται κατὰ τόπον καὶ χρόνον.

Τὸ Κράτος εἶναι τὸ πλαίσιον ἐντὸς τοῦ ὁποῦ κινεῖται ἡ ὅλη κοινωνικὴ καὶ οἰκονομικὴ ζωὴ, τῶν ἐν αὐτῷ συμβιούντων ἀτόμων. Οἷανδήποτε συνεπὼς καὶ ἐὰν δεχθῆ τις περὶ τοῦ Κράτους θεωρίαν, εἴτε τοῦτο χαρακτηρίσῃ ὡς ζῶντα ὀργανισμόν, εἴτε μόνον ὡς μίαν πολυπλοκὸν μηχανήν, παραμένει ὡς ἀμετάβλητος πραγματικότης, ἡ διαπίστωσις τοῦ Ἀριστοτέλους ὅτι ἀπὸ φύσεως τὸ Κράτος προηγείται τῆς οἰκογενείας καὶ παντὸς ἀτόμου, διότι τὸ ὅλον πρέπει ἀναγκαίως νὰ προηγήται τοῦ μέρους. Βεβαίως τὸ σύγχρονον Κράτος πόρῳ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ θεωρηθῆ «τὸ πᾶν». Παρὰ ταῦτα, ἀσκεῖ οὐσιαστικὴν ἐπιρροὴν ἐπὶ ὄλων τῶν κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν φαινομένων, τὸ μὲν ὡς φορεὺς τοῦ δικαίου, τὸ δὲ διὰ συγκεκριμένης κρατικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς.

Ἡ εἰς τὰ οἰκονομικὰ ἀνάμιξις τοῦ Κράτους, γίνεται μὲ διάφορον, κατὰ τόπον καὶ χρόνον, ἔντασιν καὶ κατὰ διάφορον μέτρον. Κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἐμποροκρατῶν-ἀπὸ τοῦ 16ου μέχρι καὶ τοῦ 18ου αἰῶνος-τὸ Κράτος εἶχεν ἀπολυταρχικὸν χαρακτήρα καὶ ἀπετέλει τὸν κύριον ρυθμιστὴν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς. Κατὰ τὴν ἀκολουθήσαντα περίοδον τοῦ ἀκράτου οἰκονομικοῦ καὶ πολιτικοῦ φιλελευθερισμοῦ, ἡ ἀνάμιξις τοῦ Κράτους εἰς τὴν οἰκονομίαν δὲν ἦτο πλέον ἀνεκτὴ. Τὸ ἄτομον

καὶ ἡ ἐλευθερία τοῦ κυριαρχεῖ, θεωρητικῶς τοῦλάχιστον, κατὰ τὴν περίοδον ταύτην. Ὑπὸ τὴν πίεσιν ἐν τούτοις, τῶν πραγμάτων, διεμορφώθη βαθμιαίως ἡ σύγχρονος περίοδος, τοῦ κοινωνικοῦ, λεγομένου, Κράτους, τοῦ παρεμβαίνοντος ἐν μέτρῳ εἰς τὰ οἰκονομικά. Ἡ μεταβολὴ αὕτη ἐπῆλθεν ὡς ἀντίδρασις εἰς τὰς ἄκρως φιλελευθέρας ἀπόψεις καὶ ὀφείλεται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ κεφαλαιοκρατισμοῦ καὶ τὴν ἐν συναρτήσει πρὸς αὐτὸν ἐμφάνισιν ποικίλων κοινωνικῶν προβλημάτων.

Τὸ σύγχρονον μὴ σοσιαλιστικὸν Κράτος, ἀποδέχεται τὴν ἀρχὴν τῆς οἰκονομικῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀτόμου, καὶ θεωρεῖ τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχειρήσιν 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 ὅποια ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα ἢ συνέπειαν, τὸ δικαίωμα τοῦ ἀτόμου νὰ χρησιμοποιῇ τὴν δύναμιν τοῦ ἀδιαφοροῦν διὰ τὰς ἐπιθυμίας ἢ τὰ συμφέροντα οἴουδῆποτε ἄλλου ἐκτὸς τοῦ ἑαυτοῦ του. Ἡ τοιαύτη ἐλευθερία δὲν εἶναι δυνατὸν 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 ἀσκεῖται εἰς βᾶρος καὶ δαπάναις τῶν ἄλλων, ἀλλ' εἶναι ἐλευθερία τὴν ὅποιαν δύναται νὰ ἀπολαύσῃ κάθε ἄτομον - μέλος τῆς κοινωνικῆς ὁμάδος. Ἡ κοινωνικὴ αὕτη ἐλευθερία, ἐξαρτᾶται καὶ ἀποδίδεται ἀπὸ τὴν πληρότητα μὲ τὴν ὅποιαν, διὰ νόμων, ἐθίμων ἀλλὰ καὶ διὰ τοῦ αὐτοπεριορισμοῦ, τὰ ἄτομα προστατεύονται ἀπὸ ἀμοιβαίαν ζῆμίαν 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, ἡ προστασία τῶν δικαιωμάτων τούτων τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, ἀπὸ τῶν τυχόν ἀυθαιρεσιῶν τοῦ ἀτόμου, διὰ τῆς θεσπίσεως τῶν ἀναγκασιούτων πρὸς τοῦτο μέτρων καὶ τῆς ἐπιβολῆς αὐτῶν.

Ἀποτελεῖ συνήθειαν τοῦ ἀτόμου νὰ παραγνωρίζῃ εἰς τὰς περισσότεράς τῶν περιπτώσεων, τὰς ὑπὸ τοῦ Κράτους παρεχομένας εἰς αὐτὸ ὑπηρεσίας. Ὑπὸ τὰς συγχρόνους συνθήκας, εἶναι πάντοτε ἔτιμον, νὰ σκεφθῇ ὅτι, τὸ Κράτος εἶναι, ἀπλούστατα ὑποχρεωμένον νὰ πράξῃ πᾶν ὅ,τι πράττει δι' αὐτὸ ἢ ὅτι δικαιούται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν παρεχομένην αὐτῷ προσωπικὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν ἐλευθερίαν τοῦ λόγου ἢ τοῦ γράφειν, ὡς μέσον διὰ νὰ κατηγορῇ κάθε κρα-

τικήν ἐνέργειαν καί νά καταγγέλλῃ τήν κρατικήν ἐξουσίαν ὡς βασιανιστικήν δι' αὐτό. Δέν δυσκολεύεται νά σχηματίσῃ τήν ἀντίληψιν, ὅτι εἶναι δικαίωμα του νά θεωρῇ καί νά τοποθετῇ ἑαυτόν, κατὰ τὸ δοκοῦν καί κατὰ τὸ συμφέρον του, ἄλλοτε μὲν ὡς μέλος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου καί ἄλλοτε ὡς ἐκτός αὐτοῦ εὐρισκόμενον. Ἀποδέχεται καί ἐπικαλεῖται τὸν νόμον τοῦ ὁποῦοῦ τήν ἐφαρμογὴν κρίνει συμφέρουσαν εἰς ἑαυτόν, ἀλλ' αὐταπαλλάσσεται τῆς ὑποχρέωσέως νά συμμορφωθῇ ἐπίσης, πρὸς ἕνα νόμον, ὁ ὁποῖος δὲν τοῦ εἶναι ἀρεστός, διότι κατὰ τινὰ τρόπον τὸν θίγει. Λησμονεῖ ἢ δὲν λαμβάνει τὸν κόπον νά σκεφθῇ ὅτι, ἐάν πᾶς τις ἔπραττεν ὁμοίως, ἡ κοινωνικὴ μηχανὴ θὰ ἔπαυεν, ἀπλούστατα, νά ἐργάζεται. Διότι βεβαίως δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νά ὑπάρξῃ ὠργανωμένον κοινωνικὸν σύνολον, ἐφ' ὅσον ἕκαστος τῶν μετεχόντων εἰς αὐτό, θὰ διεφύλασσεν εἰς ἑαυτόν τὸ δικαίωμα νά παραβαίῃ πάντα νόμον καί κανονισμόν τὸν ὁποῖον ἤθελε κρίνει ἐσφαλμένον ἢ θίγοντα τὰ συμφέροντά του. Ὁ ἀμοιβαῖος σεβασμὸς εἶναι τελείως ἀπαραίτητος. Τὸ Κράτος ὀφείλει τὸν μέγιστον δυνατόν σεβασμὸν εἰς τὴν ἐλευθερίαν δράσεως τοῦ ἀτόμου καί τὰ ἀντίστοιχα δικαιώματά του. Ἀλλὰ καί τὸ ἄτομον ὀφείλει τὸν δέοντα σεβασμὸν πρὸς τὸ Κράτος, ὡς φορέα τῆς ὑπὲρ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου ἀσκουμένης ἐξουσίας του. Δέν εἶναι νοητόν, μόνον δικαιώματα νά διαφυλάσῃ εἰς ἑαυτόν ὁ ἰδιώτης καί οὐδεμίαν νά ἀποδέχεται ὅτι ὑπέχει ὑποχρέωσιν, οὐδὲ καί παραδεκτὸν νά ἀσπάζεται ὡς ὀρθὴν τὴν ἄσκησιν τῆς κρατικῆς ἐξουσίας, μόνον ὁσάκις θεωρεῖ αὐτὴν χρήσιμον διὰ τὰς ἀνάγκας καί τὰς ἐπιδιώξεις του. Διὰ τοῦ ἀμοιβαίου σεβασμοῦ δικαιωμάτων καί ὑποχρέωσεων καί διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς κοινωνικῆς συνειδήσεως τοῦ ἀτόμου, ἀσφαλῶς θὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀμοιβαία κατανόησις, ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν ἀντιθέσεων καί συγκρούσεων μεταξύ τοῦ ἀτόμου καί τῆς κοινωνικῆς ὁμάδος, ἐκπροσωπούμενης ὑπὸ τοῦ Κράτους καί διὰ τὴν βαθμιαίαν ἐπιτευξιν τῆς τόσο ἐπιθυμητῆς κοινωνικῆς ἀρμονίας. Ἐλευθερία καί ἀναγκαστικὸς περιορισμὸς τῆς ἀσκήσεως αὐτῆς ἐντὸς ὁρίων μὴ παραβλαπτόντων τοὺς ἐν τῇ ἰδίᾳ ὁμάδι διαβιούντας, ἀποτελοῦν ὑπὸ τὴν σύγχρονον κοινωνικὴν ὀργάνωσιν. ἐννοίας ἀλληλοσυμπληρουμένης.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω, ἐν συντομίᾳ ἐκτεθέντα διευτυπώθησαν ἀπόψεις τινες ἐν σχέσει πρὸς τὰς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπιβαλλομένας εἰς τὸν ἰδιώτην ὑποχρέωσεις. Ἀλλ' ἡ ρυθμιστικὴ δραστηριότης τοῦ συγχρόνου Κράτους δὲν περιορίζεται μέχρι τοῦ σημείου αὐτοῦ. Τὸ σύγχρονον Κράτος ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἐνὸς ἐλαχίστου ἐπιπέδου, ζωῆς εἰς τὸ σύνολον τῶν πολιτῶν του. Ἐντεθθεν ἀναπτύσσεται ἑτέρα ἀποψις τῆς δραστηριότητός του, ἀφορῶσα πᾶν ὅ,τι τὸ Κράτος ἔχει

τὴν ὑποχρέωσιν νὰ πράξῃ ὑπὲρ τῶν πολιτῶν τοῦ ἐν τῇ ἑνασκήσει τῆς κοινωνικῆς ἀποστολῆς τούτου. Τοῦτο οὐδόλως σημαίνει ὅτι τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει νὰ πράξῃ ὑπὲρ τοῦ ἰδιώτου, πᾶν ὅτι ὤφειλεν οὗτος νὰ πράξῃ δι' ἑαυτὸν. Ἐξακολουθεῖ νὰ ἀνήκῃ εἰς τὸν ἰδιώτην ἡ φροντίς νὰ ἐξασφαλίσῃ τὰ ἀναγκαιοῦντα εἰς αὐτὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του. Ἀλλὰ ἀνήκει εἰς τὴν φροντίδα καὶ εὐθύνην τοῦ Κράτους νὰ ἐξασφαλίσῃ τοὺς ὄρους ἐκείνους, ὑπὸ τοὺς ὁποίους θὰ εἶναι ἐφικτὸν εἰς τοὺς πολίτας τοῦ νὰ κερδίσουν διὰ τῶν ἰδίων τῶν προσπαθειῶν τὰ ἀπαραίτητα αὐτοῖς διὰ τὴν ζωὴν. Τὸ Κράτος, δηλαδή, δὲν παρέχει τροφήν, στέγην, ρουχισμὸν. Εἰς τὴν φροντίδα τοῦ ὅμως, ἀνήκει ἡ διαμόρφωσις οἰκονομικῶν συνθηκῶν, ἐπιτρεπουσῶν εἰς τὸν κοινὸν ἄνθρωπον νὰ κερδίῃ διὰ τῆς ἐργασίας του, τὰ πρὸς τὸ ζῆν τῆς οἰκογενείας τοῦ καὶ αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, ἀναγκαιοῦντα.

Εἰς τὸ σύγχρονον Κράτος, τὸ δικαίωμα πρὸς ἐργασίαν καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ ἀποκομίζειν ἐκ τῆς ἐργασίας ταύτης εἰσόδημα ἐξασφαλίζον 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 ὅποιαν ὁ κοινὸς ἄνθρωπος μὲ τὰς συνήθεις ἰκανότητας, 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 ὑπαρξίν τῆς δυνατότητος πρὸς ἐργασίαν καὶ τὴν δικαίαν ἀμοιβὴν τῆς παρεχομένης ἐργασίας, ἀποτελεῖ ὅμως δικαίωμα καὶ ὑποχρέωσιν τοῦ ἀτόμου νὰ κάμνῃ τὴν ἀρίστην χρῆσιν τῆς παρεχομένης αὐτῷ δυνατότητος καὶ συνεπῶς ἡ ἀποτυχία βαρύνει πλεον αὐτό. Ἀλλὰ, ἐάν τὸ ἄτομον ἔχη - καὶ ὀφείλει νὰ ἔχη - τὴν ἰκανότητα νὰ ἀξιοποιῇ τὰς παρεχομένας αὐτῷ δυνατότητας πρὸς ἐργασίαν, οὐδεμίαν ἢ πολὺ μικράν μόνον, ἀσκεῖ ἐπίδρασιν, ἐπὶ τῆς παροχῆς τῶν πρὸς ἐργασίαν δυνατοτήτων, διότι αὗται προσδιορίζονται ἀπὸ πλῆθος κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι μόνον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Κράτους, ὡς φορέως τῆς ἐξουσίας τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου δύναται νὰ τεθοῦν.

Ἐν συμπεράσματι, δύναται ἀδιστακτικῶς νὰ ὑποστηριχθῇ ὅτι, ἡ κοινωνικὴ εὐδαιμονία εἶναι ἀρρήκτως συνδεδεμένη, μὲ τὴν εὐδαιμονίαν τοῦ ἀτόμου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως ὅτι ἡ τελευταία αὕτη στηρίζεται ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀτόμου ὡς λογικοῦ κοινωνικοῦ ὄντος, ἐπὶ δραστηριότητος, τούτέστιν, αὐτοελεγχομένης καὶ αὐτοπεριοριζομένης. Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ἀνάπτυξις τῆς κοινωνικῆς συνειδήσεως τοῦ ἀτόμου καὶ τοῦ αἰσθήματος τῆς κοινωνικῆς αὐτοῦ εὐθύνης. Μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, τὸ ἄτομον καθίσταται ἰκα-

νόν νά κάμη καλήν χρήσιν τῆς ἐλευθερίας καί τῶν δικαιωμάτων του, περιορίζον οὕτω εἰς τὸ ἐλάχιστον, τὰς περιπτώσεις ἀνάγκης παρεμβάσεως τοῦ Κράτους, πρὸς ρύθμισιν τῶν ἰδιωτικῶν οικονομικῶν σχέσεων. Ἐννοεῖται ὅτι ὁ περιορισμὸς εἶναι ἐξ ἴσου ἀπαραίτητος καί ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Κράτους, διότι ἄλλως ἢ παρέμβασίς του, καταλήγει νὰ ἔχη ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν τοῦ γοήτρου του καί νὰ γίνε-ται ἐπικίνδυνος διὰ τὰ συμφέροντα οὐ μόνον τοῦ ἀτόμου ἀλλὰ καί τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, διότι θὰ παρεμποδίζη τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἰδιωτικῆς οικονομικῆς δραστηριότητος, ἐκ τῆς ὁποίας, ὡς ἐδέχθημεν ἤδη, ἐξαρτᾶται ἡ εὐημερία τῆς ὁμάδος. Κατὰ βάσιν ὅθεν, ἡ ἐπιρροή τοῦ Κράτους εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν οικονομικῶν φαινομένων καί ἡ παρέμβασίς του, εἰς τὴν οικονομικὴν ζωὴν τῶν ἀτόμων, δικαιολο-γεῖται, ἀφ' ἑνὸς μὲν ὅταν τείνη εἰς ἀποφυγὴν ἀναρχίας εἰς τὰς οἰκο-νομικὰς σχέσεις, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς ἅς περιπτώσεις ἀφορᾷ διαμόρφω-σιν συλλογικῶν σχέσεων μεταξὺ μερῶν ὑπὸ ἀνίστους οικονομικοῦς καί κοινωνικοῦς ὄρους τελούντων.

2. Παρέμβασίς τοῦ Κράτους εἰς τὴν ναυτιλίαν. - Αἱ σχέ-σεις μεταξὺ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί τοῦ Κράτους, ἀπο-τελοῦν ἀνέκαθεν πρόβλημα δυσχερέστατον ὡς πρὸς τὴν ἐπίλυσιν, δι' ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας. Καί εἰς ἄλλας μὲν ἐξ αὐτῶν ἐξακολουθεῖ ἐμφανίζον ὀξύτητα ἐπηρεάζουσιν αὐτὴν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπο-κῆς ναυτιλίας ὡς κλάδου τῆς οικονομικῆς ζωῆς αὐτῶν, ἐνῶ εἰς τὰς περιπτώσεις ἄλλων χωρῶν, ἐπετεύχθη βαθμιαίως ἡ διαμόρφωσις σχέ-σεων κρινομένων ἐν τῷ συνόλῳ των ὡς ἱκανοποιητικῶν. Κατὰ γενι-κόν, ὅπωςδῆποτε, κανόνα, αἱ Κυβερνήσεις κατηγοροῦνται ἐπὶ ἀγνοίᾳ τῶν συνθηκῶν αἱ ὁποῖαι διέπουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καί ἐπὶ ἀδυναμίᾳ, συνεπῶς, κατανοήσεως τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς, ἀλλὰ καί τῆς σπουδαιότητος ἣν ἔχει διὰ τὴν οικονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκει¹.

Αἱ ἐν ἀρχῇ τοῦ παρόντος κεφαλαίου διατυπωθεῖσαι σκέψεις, ἐπὶ τῶν σχέσεων τοῦ ἀτόμου πρὸς τὸ κοινωνικόν σύνολον καί ἐπὶ τῆς αἰ-

¹ Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης ἀπόσπασμα ἐκ κυρίου ἄρθρου τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιθεωρήσεως «Shipping World» (τεύχος 19/7/51 σελ. 187) ἔχον ἐν ἐλευθέρῳ μεταφράσει ὡς ἐξῆς:

«Ὁ κίνδυνος διὰ τὴν χώραν ταύτην ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ὅτι οἱ Ὑπουργοὶ δὲν κατανοοῦν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει ὡς πρὸς τὴν πλειονό-τητα τῶν μελῶν τοῦ κοινοβουλίου. Ὁ Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ὡς αἱ ὁμίλιαί του ἀποκαλύπτουν, δὲν εἶναι ἱκανὸς νὰ ἴδῃ διαφορὰν μεταξὺ τῆς σπουδαιότητος τῶν πλοίων καί τῶν αὐτοκινήτων διὰ μίαν νησιωτικὴν χώραν καί συνεπῶς ἐπιβάλλει τὰ αὐτὰ φο-ρολογικὰ βάρη εἰς ἀμφοτέρα».

τιολογικής βάσεως της ρυθμιστικής παρεμβάσεως του Κράτους εις την οικονομικήν ζωήν των πολιτών του, ἔχουν τὴν ἐφαρμογήν των καὶ προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ παρέμβασις τοῦ Κράτους εἰς τὴν ναυτιλίαν, εἶναι, κατὰ ταῦτα, ἀναπόφευκτος, μέχρι σημείου δὲ τινος ἀπαραίτητος, ἐκ τῆς ἀπόψεως τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων, τῶν ἐπ' αὐτῶν ἐπιβαινόντων καὶ τοῦ φορτίου. Ἡ δυσχέρεια συνίσταται εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν ὁρίων μέχρι τῶν ὁποίων ἡ ἀνάμιξις τοῦ Κράτους εἶναι ἐποικοδομητικὴ καὶ δὲν ἀποβαίνει ἐπὶ ζημίας τῆς δραστηριότητος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῆς συναγωνιστικῆς αὐτῆς ἰκανότητος. Ὁ ἐπιτυχὴς προσδιορισμὸς τῶν ὁρίων αὐτῶν, ἔχει ὡς προϋπόθεσιν τὴν εἰλικρινῆ συνεργασίαν μεταξὺ Κράτους καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἢ συνεργασία δὲ αὕτη εἶναι ἐπίσης λίαν ἀπαραίτητος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν συνεπειῶν τῆς παρά διαφόρων χωρῶν ἀσκουμένης ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν ναυτιλιακῆς προστασίας. Ἀλλὰ, συνεργασία, κατανόησις καὶ συμφωνία, εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπάρξουν μόνον ὅταν, οἱ μὲν ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματῆαι ἀντιλαμβάνονται, ἐνθυμοῦνται πάντοτε καὶ σέβονται τὰς ἔναντι τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου ὑποχρεώσεις των, τὸ δὲ Κράτος - Κυβερνήσις καὶ ὑπηρεσίαι - εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζουν καὶ κατανοοῦν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Δύναται ἴσως νὰ ὑποστηριχθῆ ὅτι ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν παγίως ὁμαλῶν σχέσεων μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ ἐφοπλισμοῦ, εἶναι ὅπως, ὁ πολιτικὸς κόσμος καὶ ἡ κοινὴ γνώμη διαφωτισθοῦν ἐπίσης, ἐπὶ τῆς σημασίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς διὰ τὴν χώραν. Εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εὑρεθῆ ὁ τρόπος νὰ τοῖς γίνῃ ἀντιληπτόν, τί εἶναι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, τί προσφέρει εἰς τὴν χώραν, ποία ἡ σπουδαιότης τὴν ὁποίαν ἔχει διὰ τὴν οικονομικὴν καὶ ἐθνικὴν μας ζωήν. Εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἐξαλειφθῆ ἡ κατὰ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς προκατάληψις. Πρέπει νὰ γίνῃ σαφὴς ὁ διαχωρισμὸς μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τοῦ ἰδιώτου "Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ καὶ νὰ παύσωμεν νὰ κρίνωμεν τὴν ἐθνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, ὑπὸ τὸ πρῖσμα τῆς ζηλοτυπίας ἢ τοῦ φθόνου, τὸν ὁποῖον τόσον ἐπιπολαίως ἔχομεν καλλιεργήσει ἔναντιον τοῦ πολυτελῶς - φυσικὰ - ζώντος, εἴτε ἐν Ἑλλάδι εἴτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, "Ἑλληνος μεγάλου ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματίου.

Διὰ νὰ ἀναπτυχθῆ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξις εὐνοϊκῆς, ἐν γένει, ἀτμοσφαιράς καὶ μεταβολῆ τῶν σημερινῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν κατὰ τρόπον ἐξυπηρετοῦντα παραλλήλως, τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὸ καλῶς ἐννοούμενον ἐθνικὸν συμφέρον.

Ἐάν δεχθῶμεν ὅτι ἐμπορικὴ ναυτιλία ἰσχυρά, ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν ση-

μαίαν, είναι απαραίτητος διά την οικονομικήν ζώην και ανάπτυξιν της χώρας και διά την εξυπηρέτησιν τών στρατιωτικοπολιτικών αὐτης ἐπιδιώξεων, ἀπαραίτητον εἶναι νά ἀναζητήσωμεν και νά σταθεροποιήσωμεν τὰ μέσα και τὰ μέτρα ἐκεῖνα τὰ ὅποια θά διευκολύνουν τὴν ἐπιδίωξιν και ἐπίτευξιν τοῦ ἅπαξ τεθέντος σκοποῦ. Πρέπει νά διαμορφώσωμεν και νά διατηρήσωμεν ἔθνικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικήν, ἱκανὴν νά ἀποδώσῃ εἰς εὐλογον χρονικὸν διάστημα, τὰ προσδοκώμενα ἀποτελέσματα, μίᾳ δὲ τών βασικῶν ἐπιδιώξεων τῆς πολιτικῆς ταύτης, εἶναι νά φέρῃ διὰ παντός τρόπου - ἐν οἷς και ἡ διευκόλυνσις ἐκτελέσεως ἐπισκευῶν τών πλοίων ἐν Ἑλλάδι - και νά διατηρήσῃ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἑλληνικὴν οικονομικὴν ζώην και νά τὴν συνδέσῃ ὀργανικῶς με αὐτὴν, κατὰ τρόπον σταθερὸν και ἄρρηκτον. Δὲν εἶναι, καθ' ἡμᾶς, ἔθνικῶς ἐπιτρεπτόν, τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς, νά ἀσχολοῦνται μόνον με τὴν τήρησιν και ἐκκαθάρισιν λογαριασμῶν παρά τινων ὑπαλλήλων, ἐνῶ ἡ ὄλη ἄσκησις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως γίνεται εἰς τὸ ἐξωτερικόν, διότι θά ἔλθῃ καιρός, κατὰ τὸν ὅποιον και ἄλλαι ἀκόμη ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις θά διακόψουν τὴν λειτουργίαν τῶν ἐν Ἑλλάδι γραφείων τῶν, ἐλλείψει παραγωγικῆς ἀπασχολήσεως. Ἐπιβάλλεται ὅθεν, νά διευκολυνθῇ ἡ ἄσκησις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐξ Ἑλλάδος. Οὐδεὶς ἀγνοεῖ, τὸ μειονεκτικόν τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Ἑλλάδος, εὐρισκομένης μακρὰν τῶν μεγάλων κέντρων τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἄλλὰ τὸ φυσικόν τοῦτο μειονέκτημα-τὸ ὅποιον ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν ἀφορᾷ μόνον τὴν Ἑλλάδα - τὸ περιορίζουν κατ' ἀξίαν, τὸ τηλέφωνον, ὁ ἀσύρματος. Ἡ προσπάθεια λοιπόν, πρέπει νά γίνῃ, ἀρχομένη ἀπὸ τὴν ρύθμισιν τῶν περὶ προστασίας τοῦ ἔθνικοῦ νομίσματος διατάξεων. Ἐφ' ὅσον ἡ χρησιμοποίησις κεφαλαίων εἰς δραχμὰς δὲν δύναται, ἀτυχῶς, νά πραγματοποιηθῇ ὡς πρὸς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν ἢ μόνον καθ' ὃ μέρος ἀφορᾷ δαπάνας τινὰς πραγματοποιουμένης ἐν Ἑλλάδι, δὲν εἶναι λογικῶς νοητὴ, ἐπιβολὴ ὑποχρεώσεως εἰσαγωγῆς εἰς Ἑλλάδα, τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν πραγματοποιουμένων εἰσοδημάτων τῆς ναυτιλίας, εἰμὴ καθ' ὃ μέτρον ἐνεργοῦνται δαπάναι ἐν Ἑλλάδι, οὐδὲ περιορισμοὶ ἀφορῶντες τὴν ἐξ Ἑλλάδος χρησιμοποίησιν και ἐν γένει διαχειρίσιν τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν διαθεσίμων τῶν ἐπιχειρήσεων, διότι οὗτοι μόνον ἀποτέλεσμα ἔχουν νά καθιστοῦν περισσότερον ἐπιθυμητὴν και ἀναπόφευκτον τὴν ἐξ Ἑλλάδος ὀριστικὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν με ὄλας τὰς δυσμενεῖς ἀπὸ ἔθνικῆς ἀπόψεως ἠθικὰς και οικονομικὰς συνεπειὰς!

Ἐπιβάλλεται νά παράσχωμεν κάθε δυνατὴν βοήθειαν και νά πα-

ραχωρήσωμεν τὸ μέγιστον ἐπιτρεπτόν ὄριον ἐλευθερίας εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Ἔχει αὕτη, ἀμφοτέρων τὴν ἀνάγκην, διὰ τὴν ὑπαρξίν καὶ περαιτέρω ἀνάπτυξίν της. Οὐδεὶς ποτε ἐβαρύνθη νὰ τονίζη ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, εἶναι βιομηχανία κατ' ἐξοχὴν διεθνῆς. Ἡ διαπίστωσις ὅμως αὕτη, συνεπάγεται ὑποχρεώσεις αἵτινες εἰς ἓνα δέον νὰ τείνουν σκοπόν, τὴν ἐξασφάλισιν τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν αὐτῆς προϋποθέσεων. Ἐναντι τῆς πλουσίας καὶ παντοειδοῦς βοήθειας τῆς ὁποίας ἀπολαμβάνουν αἱ πλεῖσται ξένοι ναυτιλῆαι καὶ τῆς ποικιλομόρφου προστασίας ἣ ὁποία, ὡς κατωτέρω θὰ ἀναπτύξωμεν, παρέχεται εἰς αὐτάς, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις δὲν δύναται νὰ ἀναμένῃ ἀπὸ τὸ Κράτος ἢ μόνον ἐλαφρὰν φορολογικὴν μεταχείρισιν καὶ διάρθρωσιν τοῦ διοικητικοῦ καθεστώτος τοῦ διέποντος αὐτήν, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀπαλλαγῇ αὕτη ἀπὸ τὰς περιττὰς παρεμβάσεις τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τὰ ἔργα της. Ἡ ἀνωτέρω γνώμη, οὐδόλως σημαίνει ἀσυνδοσίαν. Τὸ σύγχρονον Κράτος, εἶναι Κράτος κοινωνικὸν καὶ ἐνδιαφέρεται σπουδαίως διὰ τὴν εὐημερίαν ὅλων τῶν πολιτῶν του. Ἐπαναλαμβάνεται ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ ἐλευθερία παντὸς πολίτου καὶ ἡ οἰκονομικὴ, συνεπῶς, ἐλευθερία τὴν ὁποίαν ὑποστηρίζομεν, εἶναι καλὴ ὅταν δὲν ἀσκεῖται εἰς βάρος ἄλλων καὶ δὴ τῶν ἀσθενεστέρων. Τὸ ἐνδιαφέρον συνεπῶς τοῦ Κράτους, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τοὺς βασικοὺς ἄρουρους ἐργασίας καὶ προστασίας τῶν πληρωμάτων εἶναι, ἐπαρκῶς νομιμοποιημένον καὶ παραδεκτόν, οἱ δὲ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ πρέπει νὰ συνειδητοποιήσουν ὅτι, Ἑλληνικὴ ναυτιλία μόνον ὡς κλάδος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας συμβάλλων εἰς τὴν οἰκονομικὴν τοῦ τόπου ἀνάπτυξιν καὶ μετέχων εἰς τὰ βάρη τὰ ὁποῖα τὸ σύγχρονον Κράτος φέρει, εἶναι δυνατόν νὰ νοηθῇ. Ὁ παρεμβατισμὸς ὅμως δὲν εἶναι ἐπιτρεπτόν νὰ ἔχη μορφήν καὶ ἔκτασιν τοιαύτην, ὥστε νὰ κατατρίβῃ ὑπηρεσίας καὶ πλοιοκτῆτην καὶ πλοίαρχον καὶ νὰ ἀφορᾷ τὰς λεπτομερείας τῆς ἐν τῷ πλοίῳ καθ' ἡμέραν ζωῆς.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις καὶ ἰδίᾳ ἡ ἀσχολουμένη μὲ τὰς ἐλευθέρως μεταφορὰς ὁμοειδῶν φορτίων, εἶναι ὡς εἶδομεν, κατ' ἐξοχὴν εὐπαθῆς καὶ ἰδιόμορφος, ἀπαιτοῦσα ταχύτητα ἐνεργείας καὶ δυνατότητα προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἐκάστοτε δημιουργουμένας καταστάσεις. Τὸ διέπον, συνεπῶς, αὐτὴν νομοθετικὸν καὶ διοικητικὸν ἐν γένει καθεστῶς, πρέπει νὰ εἶναι διαρθρωμένον, κατὰ τρόπον ὥστε, νὰ παρέχεται εἰς αὐτήν ἡ μεγίστη δυνατὴ ἐλευθερία ἐνεργείας καὶ νὰ ἀποφεύγεται πᾶσα μὴ ἐκ πραγματικῆς δημοσίας ἀνάγκης ἐπιβαλλομένη παρέμβασις. Δὲν εἶναι, προσθέτως, νοητόν, ἡ κεντρικὴ κρατικὴ ὑπηρεσία,

νά κατατρίβεται και άπασχοληται με μικροζητήματα και άτομικάς έργατικάς διαφοράς τρεχούσης φύσεως. "Εργον αύτη δέον νά έχη την παρακολούθησιν τών γενικών ζητημάτων τής ναυτιλίας, είτε ταύτα άφοροϋν την άντιμετώπισιν του διεθνούς άνταγωνισμού, είτε την έσωτερικην αύτης οικονομικην όργάνωσιν (φορολογίαν κλπ.), είτε τάς σχέσεις κεφαλαίου και έργασίας, είτε οίοδήποτε έτερον αναλόγου σοβαρότητος άντικείμενον και ούχι την άπασχόλησιν με αναφοράς και τηλεγραφήματα αναγόμενα εις την καθ' ήμέραν ζωήν του πλοίου. Αι λιμενικαί άρχαί έσωτερικού και έξωτερικού, έπαρκώς έξουσιοδοτούμεναι, δύνανται μετά κύρους και έπιτυχίας νά έπιλαμβάνωνται τών τυχόν παρουσιαζομένων ζητημάτων και νά προσφέρουν τάς ύπηρεσίας των πρός έπίλυσιν αύτών. Πρέπει τέλος νά ένισχυθί έκθύμως και νά τύχη τής πλήρους ύποστηρίξεως έκ μέρος του Κράτους, ή έσχάτως έν τή πράξει έκδηλωθεΐσα, έκ μέρος τών έφοπλιστών και τών έργατών τάσις, όπως διαπραγματεύωνται και καθορίζουν τους όρους τών διεπουσών τάς σχέσεις των συμφωνιών και συμβάσεων, έντός μόν του πλαισίου τών άπαιτήσεων τών νόμων, μακράν δέ από κρατικην παρέμβασιν, τουτ' αυτό δέ Ισχύει και ως πρός τάς διαφοράς τάς προκυπτούσας έκ τής έφαρμογής τών συλλογικών συμβάσεων έργασίας.

3. Σημασία τής ναυτιλίας. - 'Απόρροια τών εις τά προηγούμενα κεφάλαια έκτεθέντων, είναι τό συμπέρασμα ότι, εις τών μάλλον σοβαρών λόγων τών παρακινούντων τό ένδιαφέρον του Κράτους εις τά τής έμπορικης ναυτιλίας, δέον νά αναζητηθί εις την ποικιλύμορφον χρησιμότητα και άποστολήν αύτης, τόσον κατά τόν καιρόν τής ειρήνης όσον και έν πολέμω.

'Η έμπορικη ναυτιλία άποτελει παράγοντα αξιόλογον διά την οικονομικην ζωήν κάθε χώρας, διαθετούσης άμέσως ή έμμέσως διέξοδον πρός την θάλασσαν. 'Αφ' ένός μόν έξυπηρετεί τό θαλάσσιον έξωτερικόν έμπόριον αύτης, άφ' έτέρου δέ αναλαμβάνουσα μεταφοράς μεταξύ άλλων χωρών, άποβαίνει πηγή προσκτήσεως ξένου συναλλάγματος, πολυτίμου διά τάς έκ του έξωτερικού προμηθείας τής χώρας. Εις άμφοτέρας τάς περιπτώσεις, συντελει άμέσως και έμμέσως εις την ένίσχυσιν του έθνικού εισοδήματος και την αύξησιν του έθνικού πλούτου, έξ Ισου δέ σπουδαία εις σημασίαν, είναι και ή έπίδρασις τής ύπάρξεως έπαρκούς έθνικης ναυτιλίας επί τής έν γένει οικονομικης ζωής χώρας τινός. "Εσχομεν ήδη την εύκαιρίαν νά τονίσωμεν ότι ή έμπορικη ναυτιλία και δη ή ναυτιλία τακτικών γραμμών, ύποβοηθει την επέκτασιν του έξαγωγικού έμπορίου τής χώρας εις την όποιαν άνήκει, διανοίγουσα και κατακτώσα ύπέρ αύτου νέας κατα-

ναλωτικᾶς ἀγοράς, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἐν γένει οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας ταύτης. Ἡ σημασία τῆς ὑπηρεσίας ταύτης, τῆς προσφερομένης ὑπὸ τῆς ναυτιλίας, καθίσταται περισσότερον ἐμφανῆς, ἐὰν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι ὑπὸ καθεστῶς διεθνoῦς οἰκονομικοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξύ τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν Κρατῶν, ἀποτελεῖ οὐσιαστικῆς σημασίας ὄπλον ὑπὲρ τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας τῆς ὁποίας τὴν σημαίαν φέρει εἰς βᾶρος ἄλλων χωρῶν, διὰ τῆς καθιερώσεως ὑψηλοτέρων ναυτολογίων εἰς βᾶρος ἐκείνων ἢ προτιμήσεως κατὰ τὴν φόρτωσιν, ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τῆς μεταδόσεως τῶν ὀνομάτων καὶ διευθύνσεων τῶν παραληπτῶν τῶν φορτίων τῶν ὑπὸ ξένων χωρῶν ἐξαγομένων, εἰς τοὺς ὁμοεθνεῖς ἐξαγωγεῖς ἐπὶ σκοπῷ ἀποκαταστάσεως μετ' ἐκείνων ἐπαφῆς εἰς ὄφελος τῶν ἐθνικῶν ἐξαγωγῶν κλπ.

Ἡ ἀπασχόλησις ἐθνικῶν ἐργατικῶν χειρῶν, ἀποτελεῖ ἐν εἰσέτι οἰκονομικὸν πλεονέκτημα προσφερόμενον ὑπὸ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἔχει δὲ ἰδιαιτέραν σημασίαν διὰ χώρας πτωχᾶς ἢ χώρας παρουσιαζούσας φαινόμενα ὑπερπληθυσμοῦ.

Ἡ εἰκὼν τῶν ἐν εἰρηνικῇ περιόδῳ προσφερομένων ὑπὸ τῆς ναυτιλίας οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν, ὀλοκληροῦται ὅταν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ὅτι ἀποτελεῖ αὕτη τὸν πυρῆνα πέριξ τοῦ ὁποίου ἀναπτύσσονται πολλοὶ ἄλλοι κλάδοι οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ὡς ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἡ βιομηχανία ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, ἡ πρὸς ἀμφοτέρας συνδεδεμένη σιδηροβιομηχανία, ἡ ἠλεκτροτεχνία καὶ βιομηχανία κατασκευῆς ἠλεκτρικῶν εἰδῶν, ἡ ἐπιπλοποιία, ξυλουργικὴ, σχοινοποιία καὶ πλεῖσται ἄλλαι ἐπιχειρήσεις σχετιζόμεναι μὲ τὴν κατασκευὴν, τὸν ἐξοπλισμὸν, τὴν συντήρησιν, τὸν ἐφοδιασμὸν, τὴν κίνησιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Τὰ ἔθνη κατὰ τὰς εἰρηνικὰς περιόδους, δὲν παύουν νὰ εὐρίσκωνται εἰς ἀμίλλαν μεταξύ των καὶ νὰ διεξάγουν πολιτικόν, πνευματικόν καὶ οἰκονομικόν ἀγῶνα ἐπικρατήσεως, δὲν προσφέρεται δὲ καταλληλότερον ἀπὸ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν πεδίον, πρὸς ἰκανοποιήσιν τῶν πολιτικοοικονομικῶν αὐτῶν ἐπιδιώξεων. Τὰ δημιουργήματα τῆς ναυπηγικῆς τέχνης, ἰδίᾳ τὰ μεγάλα ἐπιβατηγὰ σκάφη, ἀποτελοῦν τὴν καλλιτέραν ἔκφρασιν τῆς βιομηχανικῆς καὶ τεχνικῆς προόδου τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν ἐναυπηγήθησαν, δρομολογούμενα δὲ ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινὸς καὶ προσφέροντα τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὸ διεθνὲς ταξιδεθὸν κοινόν, χρησιμεύουν ὡς οἱ καλύτεροι διαφημισταὶ τῆς χώρας ταύτης, τῶν ἐθίμων τῆς, τοῦ πολιτισμοῦ τῆς καὶ ὡς τὸ καλλίτερον μέσον ἐξυψώσεως τοῦ γοήτρου τῆς χώρας ταύτης.

Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία κύριον, βεβαίως, προορισμὸν ἔχει, τὴν ἐξυπρήτησιν τῶν παγκοσμίων ἐμπορικῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν,

Ἡ δύναμις, συνεπῶς, αὐτῆς ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινὸς ἐξαρτᾶται, κατ' ἀρχὴν, ἐκ τῆς ποιότητος καὶ εὐθηνείας τῶν προσφερομένων παρ' αὐτῆς ὑπηρεσιῶν πρὸς τοὺς καθ' ἅπαντα τὸν κόσμον φορτωτάς. Παρὰ ταῦτα, ἡ σπουδαιότης τῆς ἀποστολῆς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐν καιρῷ πολέμου εἶναι ἐπίσης τόσον μεγάλη, ὥστε εἰς πλείστας περιπτώσεις, στρατηγικοὶ ὑπολογισμοὶ ὠθοῦν τὰς Κυβερνήσεις εἰς ἐνεργὸν παρέμβασιν εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας, ἐπὶ σκοπῷ διατηρήσεως ὄγκου χωρητικότητος ἱκανοῦ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας αὐτῶν ἐν καιρῷ πολέμου. Διότι, ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶναι ἀπαραίτητος, εἰς ἅπαντα τὰ πλὴν τῶν ἀποκλειστικῶς ἡπειρωτικῶν Κράτη, ὄχι μόνον διὰ τὰς καθαρῶς στρατιωτικὰς μεταφορὰς μονάδων στρατοῦ μετὰ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του, ἀλλ' ἐπίσης διὰ τὸν ἐν συνεχείᾳ σταθερὸν ἐφοδιασμὸν αὐτοῦ καὶ γενικώτερον διὰ τὸν εἰς τρῶφιμα, πρώτας ὕλας καὶ λοιπὰ βασικὰ εἶδη ἐφοδιασμὸν τῆς χώρας, ἄνευ τῶν ὁποίων εἶναι ἀδύνατος ἡ ἐπιτυχὴς πολεμικὴ προσπάθεια. Ἐὰν συνεπῶς δὲν προσφέρωνται εἰς τὴν περίπτωσιν χώρας τινός, αἱ οἰκονομικαὶ καὶ λοιπαὶ συνθήκαι αἰ ὁποῖαι θὰ ἐπέτρεπον τὴν, ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐπὶ τῶν συνήθων ἐμπορικῶν βάσεων, αἱ Κυβερνήσεις μοιραίως θὰ ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν, εἴτε τὴν κατασκευὴν κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων ἀναλαμβάνουσαι τὴν πρὸς τοῦτο ἀπαιτουμένην οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν, εἴτε τὴν οἰκονομικὴν καὶ πάσης ἄλλης μορφῆς ἀπαραίτητον ἐνίσχυσιν καὶ παρότρυνσιν τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας πρὸς δημιουργίαν τῆς ἀπαιτουμένης χωρητικότητος. Ἡ δευτέρα περίπτωσις, ὡς ἡ ὀλιγώτερον δαπανηρά, εἶναι καὶ ἡ συνηθεστερά, μόνον δὲ ὅταν αὕτη δὲν ἀποδίδῃ τὸ ἀναγκαιοῦν ἀποτέλεσμα, αἱ Κυβερνήσεις καταφεύγουν εἰς τὴν δαπανηροτάτην ὁδὸν τῆς κατασκευῆς καὶ διατηρήσεως ἰδιοκτητῶν στόλων. Ἄλλ' εἶναι φανερόν ὅτι, ἐμπορικοὶ στόλοι οὕτω δημιουργούμενοι, στερούμενοι δὲ ἐμπορικο-οικονομικῶν βάσεων διὰ τὴν διαχείρισίν των, δὲν πρέπει νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὸν σίβον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, τοῦλάχιστον ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, διότι ὡς μόνον βέβαιον ἀποτέλεσμα, θὰ ἐπιφέρουν ἀνατροπὴν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῆς διεθνούς ναυτιλίας καὶ τῆς σχέσεως τοῦ ὄγκου αὐτῆς πρὸς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ θὰ προκαλέσουν ὄξυνσιν τοῦ διεθνούς ἀνταγωνισμοῦ, ὅστις εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων καὶ δὴ ὁσάκις τοιαύτην ἔχει τὴν αἰτίαν, ταχέως μεταβάλλεται εἰς πολιτικὸν ἀνταγωνισμόν. Ἐφ' ὅσον ἡ ἐκ τῶν ἄνω αἰτίων δημιουργουμένη κρατικὴ χωρητικότης πλεονάζει καὶ προορίζεται μόνον πρὸς κάλυψιν ἀμυντικῶν ἀναγκῶν, πρέπει νὰ διατηρῆται ἐν ἐφεδρείᾳ καὶ νὰ ρίπτεται εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς μόνον ὅταν ἔκτακτοι συνθήκαι καλοῦν τοῦτο.

Χαρακτηριστικήν περίπτωσιν χώρας διατηρούσης χωρητικότητα πλοίων μεγαλύτεραν τῆς ἀπαιτουμένης πρὸς κάλυψιν τῶν συνήθων ἀναγκῶν τῆς, εἶναι ἡ τῶν Ἑνωμ. Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Πικρὰν ἔχουσα τὴν πείραν δύο πολέμων, ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας ταύτης, ἀπεφάσισε μετὰ τὸν δευτέρον παγκόσμιον πόλεμον νὰ διατηρήσῃ ἀφ' ἑνὸς μὲν χωρητικότητας δέκα τοῦλάχιστον ἑκατομμυρίων κόρων ἐν ἐνεργείᾳ, ἐνισχύουσα πρὸς τοῦτο τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχειρήσιν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἕνα ἐφεδρικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἐκ δέκα πέντε περιπτοῦ ἑκατομμυρίων κόρων ἐκ τοῦ ὁποῦ θέτει εἰς ἐνέργειαν πλοῖα, μόνον πρὸς κάλυψιν ἐκτάκτων μεταφορικῶν ἀναγκῶν².

Ἡ στρατηγικὴ σημασία τῆς ναυτιλιας εἶναι ἐξ ἴσου σπουδαία καὶ δι' ἄλλας πλὴν τῶν Ἑν. Πολιτειῶν χώρας στερουμένης ἐπαρκοῦς χωρητικότητος, τὸ ὅλον ὁμως πρόβλημα ἐμφανίζεται ὡς πρὸς αὐτάς, ὀλιγώτερον πολὺπλοκον, εἴτε διότι ἀφορᾷ μικρότεραν χωρητικότητας, εἴτε διότι οἱ ὄροι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν, δὲν εἶναι τόσον δυσμενεῖς ὅσον οἱ τῶν ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν πλοίων καὶ συνεπῶς τὰ οἰκονομικὰ βάρη διὰ τὴν καταβολὴν ἐπιχορηγήσεων καὶ γενικῶς ἡ ἀνάγκη συνδρομῆς εἶναι μικροτέρα.

Εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν σημασίαν ἣν ἔχει ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία δι' αὐτήν, δύναται νὰ παρατηρηθῶσι τὰ ἑξῆς.

Ἡ Ἑλλάς εἶναι χώρα ἐκ φύσεως καὶ παραδόσεως ναυτικῆ. Ὁρεινὴ καὶ ἀγονος, παρουσιάζει ἀνάπτυγμα ἀκτῶν ἐκ δέκα πέντε, κατὰ προσέγγισιν, χιλιάδων χιλιομέτρων μὲ ἀπειρίαν κόλπων, χερσονήσων, νήσων καὶ λιμένων. Οὐδεμία χώρα εἰς τὸν κόσμον, ἔχει, κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν ἑκτασίαν τῆς, τοιοῦτον ἀνάπτυγμα ἀκτῶν. Ἡ Νορβηγία, ἡ περισσότερον ναυτικὴ χώρα εἰς τὸν κόσμον, ἐπὶ ἐκτάσεως 125 χιλ. τ. χιλιομέτρων, ἔχει ἀνάπτυγμα ἀκτῶν 2.100 μιλλίων. Δύναται, ὡς ἐκ τούτου, νὰ θεωρηθῇ ὡς φυσικὸν τὸ ὅτι οἱ Ἕλληνες ἀπὸ ἀρχαιο-

² Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ συσχέτισις τῶν μεταβολῶν τοῦ ὄγκου τῆς ἐφεδρικῆς ταύτης χωρητικότητος, πρὸς τὰς διακυμάνσεις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς.

Χρονολογία	Ἐφεδρικὴ χωρητικότης εἰς κόρους ὁλικῆς χωρητικ.	Ναυάριθμος 1948=100
Ἰούνιος 1948	10.600.000	107.0
Αὔγουστος 1949	13.550.000	70.6
Φεβρουάριος 1950	14.550.000	75.5
Αὔγουστος 1950	13.750.000	86.5
Ἰούνιος 1951	11.000.000	179.0
Δεκέμβριος 1951	8.900.000	168.5
Ἰούλιος 1952	11.800.000	90.2
Νοέμβριος 1952	12.000.000	99.0

τάτων χρόνων διεκρίθησαν ως λαός ναυτικός, στηρίξας τὴν ἀκμὴν καὶ τὸ μεγαλεῖον του εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ κατ' αὐτὴν ἐμπόριον. Δὲν ἦτο δὲ δυνατόν ἄλλως νὰ συμβῆ, ἀφοῦ ἡ πτωχεῖα τοῦ ἐδάφους καὶ ὑπεδάφους τῆς χώρας καὶ ἡ ἀδυναμία αὐτῆς νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὸν πληθυσμὸν τῆς τὴν δυνατότητα ἰκανοποιητικοῦ τινος ἐπιπέδου διαβιώσεως, ἠνάγκαζον, ἀπὸ τῶν ἀρχαίων χρόνων, τὸν Ἕλληνα νὰ ἀποζητῆ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν διαβίωσιν του πόρων εἰς τὸ ἐμπόριον, τὴν μετανάστευσιν, τὸν ἐποικισμὸν γειτονικῶν παραλίων χωρῶν καὶ τὴν ἐκεῖθεν μετὰ τῆς πατρίδος ἀνάπτυξιν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ δεσμῶν³.

Ἡ κατὰ τὴν σύγχρονον ἐποχὴν, βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις τῆς χώρας, δὲν ἠδυνήθη, ἐπίσης, νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ πληθυσμοῦ πρὸς τὴν θάλασσαν, οὐδὲ νὰ μειώσῃ τὴν σημασίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Ἰδιαιτέρως τοῦ ὅτι οὐδὲν σημεῖον τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς χώρας, ἀπέχει ἀπὸ τὴν θάλασσαν, περισσότερο τῶν 40-60 χιλιομέτρων, τὸ ἐμπόριον αὐτῆς ἐξυπηρετεῖται κατὰ κύριον λόγον διὰ θαλάσσης. Εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν ἐν τούτοις, τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου, μικρὸν μόνον μέρος τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος ἀπασχολεῖται. Ἡ ἀκτοπλοοῦσα ναυτιλία, ἔχει ὄγκον μὴ ὑπερβαίνοντα τοὺς 100.000 κ. ο. χ., ἐνῶ ὁ κύριος ὄγκος τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀναζητεῖ πάντοτε τὴν ἀπασχόλησίν του, εἰς τὰς ἀνά τὰ πέρατα τῶν θαλασσῶν διεθνεῖς, μεταξὺ ξένων λιμένων καὶ χωρῶν, μεταφοράς, ἀποβαίνων οὕτω πηγὴ προσκλήσεως ξένου συναλλαγματος, πολυτίμου διὰ τὸ πάντοτε παθητικὸν ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας. Ἡ πραγματικὴ συμβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εἰς τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ τὸ ἐθνικὸν αὐτῆς εἰσόδημα, οὐδέποτε ἀτυχῶς κατέστη δυνατόν νὰ ὑπολογισθῇ κατὰ τρόπον ἀκριβῆ, παραμένει ὁμοίως ἐκτὸς ἀμφισβητήσεως, ὅτι ἡ ναυτιλία εἶναι διὰ τὴν Ἑλλάδα μίαν τῶν κυρίων βιομηχανικῶν ἐξαγωγῆς, τὸ δὲ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐξακολουθεῖ νὰ ἀποτελῇ τὴν κυριωτέραν πηγὴν ἐξ ἧς καλύπτεται τὸ πάντοτε παθητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας⁴. Ἀποτελεῖ, παρὰ ταῦτα, σοβαρὸν μειονέκτημα διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ὅτι ὁ μέγιστος ὄγκος τῆς Ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας, ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα, ἀναζητοῦντα τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰς μεταξὺ ξένων λιμένων μεταφοράς, διότι τὰ πλοῖα ταῦτα, μεταξὺ ἀλλοδαπῶν λιμένων κινούμενα, εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ἀνεφοδιαζόμενα, ἐπισκευαζόμενα

³ Βλ. καὶ ἀνωτέρω σελ. 109.

⁴ Ὑπολογισμοὶ Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς-Ναυτικὰ Χρονικὰ τεύχος 425/184 σελ. 3.

και ενεργοϋντα γενικῶς τὰς δαπάνας των, μικρὰν μόνον, κατὰ πλοῖον, προσφέρουν τὴν συμβολὴν των εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα γραμμῶν, ἐπιβατηγὰ τε καὶ φορτηγὰ, τὰ ὁποῖα κινούμενα μὲ βάσεις αὐτῶν τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας, ποικίλην ὅσον καὶ σοβαρὰν δημιουργοῦν οἰκονομικὴν δραστηριότητα καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν, πλήθους ἐξηρημένων ἐργασιῶν, ἐπὶ ἀμέσῳ ὠφελείᾳ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας⁵.

Τὰ αἷτια τῆς μονομεροῦς ταύτης συγκροτήσεως, ἀποτελοῦσης χαρακτηριστικὸν μειονέκτημα τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, δεόν νὰ ἀναζητηθοῦν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἡ ὀργάνωσις τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν, ἀπαιτεῖ, ὡς γνωρίζομεν ἐκ τῶν ἀλλαχόθι ἀναπτυχθέντων, μεγάλα κεφάλαια καὶ βαρεῖας ὑποχρεώσεις, ἐνῶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἐδημιουργήθη, κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς ἐξελίξεως 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 ἀξίολογον ἐπιχειρηματικὴν ὀργάνωσιν. Προσπάθειαν δημιουργίας μεγαλυτέρων Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανισμῶν, συναντῶμεν μόνον κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετίας καὶ ἰδίᾳ μετὰ τὸν δεῦτερον παγκόσμιον πόλεμον, αὕτη δὲ παρουσιάζεται ὡς συνέπεια ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως, τῶν εὐνοϊκῶν διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν συνθηκῶν τῶν δημιουργηθεισῶν ὑπὸ τῶν δύο πολέμων.

Ὡς παράγων ἀπορροφῆσεως ἐργατικῶν χειρῶν, ἡ ναυτιλία δὲν ἐμφανίζεται ἐπίσης εὐκαταφρόνητος διὰ τὴν Ἑλλάδα. Εἰς περισσοτέρους τῶν εἴκοσι χιλιάδων, ὑπολογίζονται οἱ συνολικῶς ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων δυνάμενοι ν' ἀπασχολοῦνται εἰς δεδομένην στιγμὴν ναυτικοί, εἰς τὸν ἀριθμὸν δὲ αὐτόν, δεόν νὰ προστεθῇ καὶ ἐκεῖνος τῶν ἀπασχολουμένων εἰς ἐργασίας ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὴν ναυτιλίαν ἐξαρτωμένας, οἱ ἐν ἀναπαύσει ναυτικοί, ὡς καὶ τὸ χερσαῖον προσωπικὸν αὐτῶν τούτων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

⁵ Συμφώνως πρὸς στοιχεῖα τῆς Tramp Shipping Administrative Committee (περὶ αὐτῆς βλ. κατωτέρω εἰς Κεφ. «Περὶ ναυτιλιακῶν κρίσεων»), ἡ Ἑλληνικὴ χωρητικότης ἐλευθέρως φορτηγῶν, ἐκάλυπτε κατὰ τὸ 1938, ποσοστὸν 16,2 ο/ο τῆς ἀντιστοίχου διεθνοῦς χωρητικότητος, ὑπολογισθεῖσης, κατὰ τὰ αὐτὰ στοιχεῖα, εἰς δέκα περίπου ἑκατομμύρια τόννων (περιοδικὸν Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ - Νοέμβριος 1938-σελ. 1018 ἐνθα Ν. Κατσαμπῆ «Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας»). Τοῦτο καθ' ὄν χρόνον ἡ συνολικὴ Ἑλληνικὴ χωρητικότης, ἀντιπροσώπευε μόνον 2,85 ο/ο τῆς παγκοσμίου τοιαύτης. Μεταπολεμικῶς, ἡ δραστηριότης τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐπεξετάθη καὶ πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια. Ἐν τούτοις, 80 ο/ο περίπου τῆς ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος ἀφορᾷ εἰσέτι, ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα.

Ἡ συμβολὴ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὑπῆρξεν ἐξ ἴσου σοβαρὰ εἰς ὅλους τοὺς πολέμους τοῦ Ἔθνους. Δι' αὐτῆς ἐξησφαλίσθη πάντοτε, ἢ ἔγκαιρος ἐνέργεια τῶν μεταφορῶν συγκεντρώσεως, ὁ ἐφοδιασμός τῶν μαχομένων μονάδων, ὁ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀνεφοδιασμός τῆς χώρας, ἀκόμη δέ, ἢ ἐνεργὸς συμμετοχὴ τῆς χώρας εἰς τὸν πόλεμον καὶ ὅταν αὕτη στρατιωτικῶς εἶχε καταρρεύσει. Ἡ ναυτιλία, τέλος, ἐκπαιδεύει καὶ προετοιμάζει τὸ ἔμψυχον ὕλικόν, τὸ συμπληροῦν τὰς ἀνάγκας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ ἐν καιρῷ ἐπιστρατεύσεως. Ἐάν εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα, προστεθῇ καὶ τὸ σπουδαῖον ἀπὸ ἠθικῆς ἀλλὰ καὶ πολιτικῆς ἀπόψεως γεγονός, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἐμφανίζεται διὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ λιμένας, παραπλεύρως πρὸς τὰς σημαίας μεγάλων Κρατῶν καὶ οὐχὶ σπανίως ἐπικρατοῦσα αὐτῶν, δίδεται μίᾳ συνοπτικῇ εἰκὼν τῆς σπουδαιότητος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν χώραν μᾶς.

④ **4. Διάκρισις σημαιῶν.** - Ἀποτέλεσμα τῆς καθ' ὁλοκλήρην τρόπον ἀσκήσεως προστατευτικῆς ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας χώρας τινὸς πολιτικῆς, εἶναι τὸ καθεστῶς τῆς διακρίσεως τῶν σημαιῶν. Ἐν τῇ πράξει, αἱ Κυβερνήσεις τῶν κυριωτέρων ναυτιλιακῶν χωρῶν, εἶναι ἀπησχολημένοι κατὰ ποικίλλοντα βαθμόν, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν πολιτικῆς ἐνεργοῦ ἀναμίξεως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ διεξαγωγὴν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἰδίᾳ δὲ εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν. Πολιτικοὶ παράγοντες εἶναι ἐπομένως, οἱ κατὰ κύριον λόγον μέλλοντες νὰ ἐπηρεάσουν τὸ μέλλον τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν, ἐάν δὲ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις εἶναι ἀφ' ἑαυτῆς πολὺπλοκος, ἀντιλαμβάνεται τις, ὅτι ἡ τοιαύτη κατάστασις πραγμάτων, καθιστᾷ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἔτι μᾶλλον δυσχερεστέραν, διότι ἡ ἐπιχορηγομένη τακτικὴ δρομολογιακὴ γραμμὴ, εἶναι περισσότερον, ὄργανον ἀσκήσεως ἐθνικῆς ἐπεκτατικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς, ἢ τις εἶναι πρόδρομος τῆς ἐπεκτάσεως πολιτικῆς ἐπιρροῆς, ὀλιγώτερον δὲ ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσις ὑπὸ τὴν συνήθη ἔννοιαν αὐτῆς.

Ἐγένετο ἤδη μνεῖα περὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ἐθνικισμοῦ εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τῶν λόγων οἱ ὅποιοι προεκάλεσαν τὴν ἀνάπτυξιν του, κατὰ τὸ μεταξὺ τῶν δύο πολέμων διάστημα. Τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἐπανεφέρεν αὐτὸν εἰς τὸ προσκῆνιον. Ἡ προσδοκία ἐπανόδου τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν εἰς ὁμαλὰς συνθήκας ἀφ' ἑνὸς καὶ τὰ διδάγματα τὰ ἀποκτηθέντα, ἐκ τῆς ἐφαρμοσθείσης κατὰ τὴν περιόδον τοῦ μεσοπολέμου πολιτικῆς, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἑλλείψεως χωρητικότητος κατὰ τὸν πόλεμον ἀφ' ἑτέρου, ἠνάγκασαν τὰς Κυβερνήσεις τῶν διαφόρων χωρῶν, νὰ μελετήσουν καὶ καθορίσουν κατὰ τρόπον πάγιον τὴν ἔναντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μελλοντικὴν πο-

λιτικήν των. Ὁ πόλεμος εἶχε καὶ πάλιν δημιουργήσει διὰ πλείστας χώρας, κρατικήν χωρητικότητα. Ἡ ἰδιωτικὴ ἐξ ἄλλου χωρητικότης, βαρείας εἶχεν ὑποστή ἀπωλείας. Τὸ θέμα, συνεπῶς, τῆς κρατικοποιήσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εὐρέθη νὰ εἶναι σοβαρῶς ὑπὸ συζητήσιν. Οἱ θιασῶται τοῦ συστήματος, ἐξήντησαν τὴν ἐπιχειρηματολογίαν των, στηριζομένην τόσον εἰς οἰκονομικοὺς ὅσον καὶ εἰς πολιτικοὺς καὶ στρατιωτικοὺς λόγους. Ἡ κρατικοποιημένη ναυτιλία, ἀπέτελει κατὰ τοὺς ὑποστηρικτάς της, τὸν μόνον κατάλληλον τρόπον ἀντιμετώπισεως τῶν νέων συνθηκῶν αἱ ὁποῖαι ἐδημιουργήθησαν ἀπὸ τὴν εἴσοδον εἰς τὸν διεθνή στίβον τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, τῆς ὀγκωδεστάτης τυποποιημένης Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, πολλῶ μᾶλλον, ἐφ' ὅσον, εἰς χεῖρας τῶν Κυβερνήσεων, εὐρίσκονται ἐπίσης, αἱ μεταφοραὶ τῶν βασικῶν τροφίμων, πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων. Ἡ ἐθνικοποιημένη ἐμπορικὴ ναυτιλία, θὰ ἀπέβαινε, κατὰ τοὺς ὑποστηρικτάς της, ὄργανον πολιτικῆς ἐπεκτάσεως καὶ ἀσκήσεως ἐθνικῆς πολιτικῆς ἀπηλλαγμένης μικροπνῶν οἰκονομικῶν ὑπολογισμῶν, οἱ ὁποῖοι μοιραίως εἶναι συνδεδεμένοι μὲ τὴν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν, ἐνῶ τέλος ἡ ὠλοκληρωμένη ὑπὸ τοῦ Κράτους ὀργάνωσις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ καιροῦ τῆς εἰρήνης, θὰ ἐπέτρεπε τὴν καλλιτέραν προετοιμασίαν αὐτῆς διὰ τὰς ἐν καιρῷ πολέμου ἀνάγκας τῆς δεδομένης χώρας.

Ἡ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον ἄνοδος τοῦ Βρεττανικοῦ ἐργατικοῦ κόμματος εἰς τὴν ἀρχὴν, ἐνομίσθη πρὸς στιγμήν ὅτι θὰ προσέθετε νέον παράγοντα ὑπὲρ τῶν ὑποστηριζόντων τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις καὶ οἱ πάντες ἀνέμενον μετ' ἐξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος τὸν καθορισμὸν τῆς ἐναντι τῆς ναυτιλίας, πολιτικῆς τῆς ἐργατικῆς Κυβερνήσεως. Ἡ κατάστασις ταχέως ἀπεσαφηνίσθη. Ἡ ἐθνικοποίησις τῆς ναυτιλίας ἀπερρίφθη καὶ μετὰ βραχεῖαν περίοδον κυβερνητικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν αὐτῆς, ἐπὶ σκοπῷ ἐξασφαλίσεως τῆς ἀπαραιτήτου διὰ τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς χωρητικότητος, ἡ ναυτιλία ἐπανήλθεν εἰς χεῖρας τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι καλλίτερον ἢ οἰοδήποτε κυβερνητικὸν κλιμάκιον, γνωρίζουν νὰ ἐξασφαλίζουν τὴν ἐπιτυχή αὐτῆς ἄσκησιν. Ἡ ἀνάγκη, παρά ταῦτα, ἀποκαταστάσεως τῶν κατὰ τὸν πόλεμον ἀπωλείων καὶ τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς ναυτιλιακῆς χωρητικότητος τῶν διαφόρων χωρῶν, ἦτο τόσον ἐπείγουσα καὶ σπουδαία τὴν σημασίαν, ὥστε ἅπασαι αἱ Κυβερνήσεις ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς βιομηχανίας, κατάστρωσιν προγραμμάτων ἀνασυγκροτήσεως, ἀναλαβοῦσαι, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, τὴν κατὰ μέγα ποσοστὸν ἄμεσον ἢ ἔμμεσον χρηματοδότησιν τῶν προγραμμάτων αὐτῶν.

Παραλλήλως, πολιτικά ἰδεολογία ἐνισχυόμεναι ἀπὸ τὰς ἐκ τοῦ

πολέμου προκληθείσας οικονομικάς δυσχερείας εις τήν ζωήν τών ἔθνων, ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα, κυβερνητικὰς παρεμβάσεις καὶ περιορισμούς εις τήν διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἐν συνδυασμῶ πρὸς ἐφαρμογὴν διαφόρων μέτρων, συγκεκαλυμμένων καὶ μὴ, προστασίας καὶ προτιμῆσεως τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, εις βάρος τών ἔστω καὶ εὐνοϊκωτέρους ὄρους προσφερουσῶν ξένων σημαίων. Μολονότι ὀλίγα μόνον ἔτη ἔχουν παρέλθει ἀπὸ τῆς ἐξαγγελίας τών βασικῶν ἀρχῶν τοῦ χάρτου τοῦ Ἀτλαντικοῦ, πλεῖστα ἔθνη ἐπανήλθον εις τήν πολιτικὴν τῆς αὐταρκειας, παραγνωρίζοντα, πρὸ τών ἀμέσων δυσχερειῶν καὶ ἐπιδιώξεων, ὅτι ἡ ἐλευθερία τών συναλλαγῶν καὶ τῆς διεξαγωγῆς τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ μεταφορῶν, εἶναι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς εὐημερίας τών ἔθνων, τῆς προόδου, τοῦ πολιτισμοῦ καὶ τῆς ἀπαλλαγῆς τών λαῶν ἀπὸ τὸν φόβον τῆς ἀνάγκης. Πλεῖστοι χῶροι ὑποστηρίζουν καὶ πάλιν, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς αὐτῶν εις τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς, δὲν δύναται νὰ προσδιορίζεται ἀπὸ τὴν ἱκανότητα τῆς ἐμπορικῆς αὐτῶν ναυτιλίας νὰ ἐπιβληθῇ ἐν ἐλευθέρῳ μετὰ τών λοιπῶν σημαίων ἀνταγωνισμῶ, διὰ τῆς προσφορᾶς καλλιτέρων καὶ εὐθηνωτέρων ὑπηρεσιῶν, ἀλλὰ ἀπὸ τὸν ὄγκον τοῦ ἔθνικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου αὐτῶν. Ἐκδήλωσις τῆς πολιτικῆς ταύτης εἶναι ἡ τόσον προσφιλῆς, εις τὰ νοτιοαμερικανικὰ κυρίως κράτη, ἀρχή, ὅτι 50 % τουλάχιστον τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου αὐτῶν, πρέπει νὰ διαφυλάσσεται εις τὰ πλοῖα τῆς ἰδίας αὐτῶν σημαίας⁶. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἐπίσης ἡ περίπτωσις τών Ἰνδιῶν, αἱ ὁποῖαι εὐθύς μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τῆς ἀνεξαρτησίας των, καθώρισαν ὅτι σκοπὸς τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ἰνδικῆς Κυβερνήσεως θὰ

⁶ Αἱ Ἑν. Πολιτεῖαι εἶναι ἡ χώρα, ἡ τὸ πρῶτον καθιερώσασα τὴν ἀρχὴν ταύτην, ἀλλὰ ὑπὸ συνθήκας καὶ προϋποθέσεις, αἵτινες δύνανται νὰ θεωρηθῶν ὡς καθιστώσασα αὐτὴν δεδικαιολογημένην. Καθώρισαν, ὅτι ἅπασαι αἱ ἐξ Ἑν. Πολιτειῶν φορτώσεις, αἱ ἀμέσως ἢ ἐμμέσως παρ' αὐτῶν χρηματοδοτούμεναι, πρέπει κατὰ ποσοστὸν 50 % τουλάχιστον, νὰ μεταφέρωνται δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, ἤδη δὲ ὅλον ἐν ταῖς περισοτέροις χῶραις υἱοθετοῦν τὴν πολιτικὴν τῆς διεκδικήσεως τοῦ ἡμίσεος συνήθως, τοῦ ὄγκου τοῦ ἐξωτερικοῦ των ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς ἰδίας αὐτῶν ναυτιλίας. Ἡ Ἀργεντινὴ ἐπὶ παραδείγματι, ὑπογράφουσα ἐμπορικὰς συμβάσεις, ἀπαίτει ὅπως ποσοστὸν 50 % τῶν ἐν αὐταῖς ἀναφερομένων φορτίων, μεταφέρεται διὰ πλοίων τῶν συμβαλλομένων χωρῶν. Ἡ Χιλὴ, προχωρεῖ ἔτι περαιτέρω, ἀξιοῦσα ὅπως, εις περιπτώσιν καθ' ἣν ἡ μεθ' ἧς συμβάλλεται χώρα δὲν διαθέτει χωρητικότητα ἱκανὴν νὰ μεταφέρῃ τὸ προαναφερθὲν ποσοστὸν, ἀπασχολῆται ἀποκλειστικῶς χωρητικότης ὑπὸ νοτιοαμερικανικὴν σημαίαν, δὲν διστάζουν δὲ αἱ ἐνδιαφερόμεναι κυβερνήσεις νὰ διακηρῶσιν ὅτι μόνον διὰ τοιούτων περιορισμῶν, θὰ δυνηθῶν νὰ ἀποκτήσουν τὴν χωρητικότητα τὴν ὁποῖαν αἱ παραγωγικαὶ χῶραι πρέπει νὰ ἔχουν, πρὸς ἐξασφάλισιν τῶν ἐμπορικῶν, στρατηγικῶν καὶ γενικωτέρων πολιτικοοικονομικῶν συμφερόντων αὐτῶν.

είναι, ή απόκτησις χωρητικότητος ίκανής νά διεξάγη τό σύνολον τών άκτοπλοϊκών μεταφορών, όμοίως δέ τών τής Βούρμας, Κεϋλάνης και άλλων παραπληρώων χωρών, και τό ήμισυ τών μετά τών λοιπών χωρών μεταφορών¹.

Ουδέποτε, από τής έγκαταλείψεως τών προστατευτικών τής Βρετανικής ναυτιλιας νόμων, ήτοι από τών μέσων του παρελθόντος αιώ-νος, αί κυβερνήσεις τών διαφόρων κρατών, εύρέθησαν νά είναι τόσοσν ένεργώς άναμειγμένα εις τά τής έμπορικής ναυτιλιας και εις τήν άσκησιν προστατευτικής ύπερ αύτης πολιτικής, όσον σήμερον. Έλή-σμονήθη ότι, είναι ό δγκος του διεθνους έμποριου, όστις πρέπει νά προσδιορίζη τόν δγκον τής διεθνους χωρητικότητος και ή φυσιολο-γική ίκανότης εκάστης σημαίας νά επιβάλη τήν ύπαρξιν της εις τάς διεθνείς μεταφοράς, ή όποια πρέπει νά άποτελή τήν βάση της κατά σημαίας κατανομής τής διεθνους χωρητικότητος. Έτέθη άντιθέτως ως αρχή, ότι ή χωρητικότης τής έθνικής ναυτιλιας πρέπει νά προσδιορί-ζεται από τόν δγκον του έξωτερικου έμποριου τής δεδομένης χώρας-όστις έξασφαλιζεται ύπερ αύτης, έν ύλω ή έν μέρει, διά κυβερνητικής παρεμβάσεως - άνεξαρτήτως του πλεονεκτηκου ή μη τών οικονομικών και λοιπών όρων τούς όποιους ή έθνική ναυτιλία δύναται νά προ-σφέρη. Τάς συνεπείας του έθνικισμού τούτου εις τήν ναυτιλιαν, φέ-ρουν αί εκ παραδόσεως ναυτικά χωρά και δη εκείναι αί όποιαί κέ-κτινται χωρητικότητα κατά πολύ μεγαλυτέραν τής αναγκαιούσης προς ίκανοποίησιν τών έθνικών μεταφορικών άναγκών, ως ή Νορβη-γία, ή Έλλάς και άλλαι χωρά, τών όποίων ή πλεονάζουσα χωρητι-κότης είναι ύποχρεωμένη νά άναζητήση τήν άπασχόλησιν της εις τάς διεθνείς μεταφοράς. Ούτω, εις πείσμα τών κατά διαστήματα υιοθε-τουμένων ύπό του Διεθνους Ναυτικου Έπιμελητηριου και άλλων έφο-πλιστικών όργανώσεων ψηφισμάτων, δι' όν ό διεθνής έφοπλιστικός κόσμος, κηρύσσεται άντίθετος προς κάθε μέτρον άποβλέπον εις τήν διάκρισιν τών σημαίων και παρά τήν άντιδρασιν τών εκ παραδόσεως ναυτικών χωρών, ή κατάστασις όσημέραι επιδεινούται, εις πολλάς δέ περιπτώσεις, ουδέ ή συγκάλυψις τών λαμβανομένων εις βάρος τών ξένων ναυτιλιών μέτρων, εκρίθη, παρά τών ένδιαφερομένων κυβερ-νήσεων, άπαραίτητος².

¹ Βλ. Post war shipping τών Κ. Ε. Carlson και Lytzen - Katra 1951.

² Άξιον παρατηρήσεως είναι ότι, ή κατάστασις αύτη ύφίσταται και όσημέραι έντείνεται καθ' όν χρόνον όλαι αί ναυτιλιακai χωρά, μετέχουν του διακυβερνητικου Ναυτιλιακου Συμβουλευτικου Όργανισμου (Intergovernmental Maritime Consulta-tive Organization), όργανου τών Ένωμένων Έθνών, συσταθέντος τό 1948, μεταξύ τών κυρίων σχολών του όποιου είναι, ή προσπάθεια προς έγκατάλειψιν μέτρων δια-

5. Τρόποι προστασίας τῆς ναυτιλίας. - Ἡ πρὸς τὴν ναυτιλίαν παρεχομένη ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων προστασία, δύναται νὰ ἔχῃ εἴτε τὴν μορφήν προνομίων. παραχωρουμένων εἰς αὐτήν, εἴτε τὴν τῆς ἀμέσου ἢ ἐμέσου οικονομικῆς ἀρωγῆς.

Ἡ διὰ προνομίων προστασία τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, προηγήθη τῆς δι' οικονομικῆς ἀρωγῆς τοιαύτης, συνίστατο δὲ κατὰ βάσιν, εἰς τὴν κήρυξιν ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν, ἀπὸ κατηγοριῶν τινῶν μεταφορῶν τῆς δεδομένης χώρας ἢ καὶ ἀπὸ τὸ σύνολον αὐτῶν καὶ εἰς τὴν διὰ παντὸς τρόπον - καὶ διὰ πολέμων ἀκόμη - ἐπιβολὴν τοῦ ἀποκλεισμοῦ τούτου. Κλασσικὴν περιπτώσιν προστασίας δι' ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν, εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς διεθνούς ναυτιλίας ἀποτελοῦν οἱ ὑπὸ τοῦ Κρόμβελ ἐκδοθέντες τὸ 1651 Navigation Laws, οἱ ὅποιοι διεφύλασσαν ὀλόκληρον σχεδὸν τὸ κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον τῆς Μ. Βρετανίας εἰς τὴν ἐθνικὴν αὐτῆς ναυτιλίαν⁹.

Καὶ αὐτοὶ οἱ Βρεττανοὶ ὁμολογοῦν ἐνίστε¹⁰ ὅτι, ἡ τεραστία ἀνά-

κρίσεως τῶν σημαίων καὶ ἀποφυγὴν μὴ ἀπαραιτήτων περιορισμῶν ἐφαρμοζομένων ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων ἐπὶ τῆς ναυτιλίας τῆς ἀσχολουμένης εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ ἐξέτασις ζητημάτων, ἀφορώντων περιπτώσεις ἀθεμίτων περιοριστικῶν τῆς δραστηριότητος τῆς διεθνούς ναυτιλίας ἐνεργειῶν. Σημειωτέον ὅτι, ἰδιαιτέρως ἀπασχόλησε τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης, κατὰ τὴν ὁποίαν κατηρτίσθη καὶ ἐνεκρίθη ἡ προβλέπουσα τὴν σύστασιν τοῦ ὀργανισμοῦ διεθνῆς σύμβασιν, κατὰ πόσον ἡ καταβολὴ ἐπιχορηγήσεων θὰ ἔπρεπε νὰ θεωρηθῆ ὡς «ἀθέμιτος ἐνέργεια», τελικῶς δὲ ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ ἀρθροῦ 1 τῆς συμβάσεως, τοῦ καθορίζοντος τοὺς σκοποὺς τοῦ ὀργανισμοῦ, συνεπληρώθη διὰ τῆς προσθήκης ὅτι, «βοήθεια καὶ ἐνθάρρυνσις διδομένη ὑπὸ κυβερνήσεώς τινος, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀναπτύξεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ὡς καὶ διὰ σκοποὺς συνδεομένους 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 σκοπῷ περιορισμοῦ τῆς ἐλευθερίας τῆς διεθνούς ναυτιλίας, ὅπως μετέχῃ εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον». Εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτὸν ὅτι ἡ προσθήκη αὕτη σκοπὸν ἔχει νὰ νομιμοποιήσῃ κατὰ τρόπον ἐλαφρῶς μόνον συγκαλυπτόμενον, τὸ σύστημα τῶν ἐπιχορηγήσεων, εἰς τὸ ὅποιον καὶ μόνον, δύναται νὰ στηρίξουν τὴν ὑπαρξίν των ναυτιλιῶν τινῶν ὡς λ.χ. ἡ γαλλικὴ, ἡ ἀμερικανικὴ κ.ἄ.

⁹ Τὸ πρόνοιμον περιελάμβανε τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς, τὰς ἐξ Ἀσίας, Ἀφρικῆς, Ἀμερικῆς εἰσαγωγὰς, τὰς ἐκ τῆς Εὐρώπης μεταφοράς ἐφ' ὅσον ἡ ἐξάγουσα χώρα δὲν ἠδύνατο νὰ ἐνεργήσῃ αὐτάς δι' ἰδίαν τῆς πλοίας, τὰς μεταξὺ μητροπόλεως καὶ ἀποικιῶν μεταφοράς καὶ τὰς ἐξ Ἀγγλίας ἐξαγωγὰς. Κύριος σκοπὸς τῶν ναυτιλιακῶν νόμων τοῦ Κρόμβελ, ἦτο ἡ ὑπὸνόμεσις καὶ κατάρρυνσις τῆς κυριαρχίας τῶν Ὁλλανδῶν κατὰ θάλασσαν. Τολμηροὶ ναυτικοί, ὡς ἦσαν οἱ Ὁλλανδοί, εἶχον κατορθώσει διὰ τῆς ἱκανότητος καὶ τῆς ἀξιοπιστίας των ὡς ἐμπόρων καὶ μεταφορέων, νὰ γίνουσι οἱ κοινὸι μεταφορεῖς τῆς Εὐρώπης καὶ οἱ ἀποκλειστικοὶ κύριοι τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς, ἀποκτήσαντες χωρητικότητα διπλασίαν τῆς Βρετανικῆς καὶ κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν τῆς χωρητικότητος ὄλων τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, μὲ συνολικὸν ἀριθμὸν εἰκοσιν ἑξ χιλιάδων πλοίων.

¹⁰ Βλ. The war and the shipping industry, by C. Ernest Fayle, 1927 σελ. 19.

πτυξίς τῆς Βρεττανικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ δεκάτου ἐβδόμου αἰῶνος καὶ μετέπειτα, ὠφείλετο εἰς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν καὶ ἐστηρίχθη εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς νόμους τοῦ Κρόμβελ. Ὁ ἰσχυρισμὸς δὲ οὗτος δὲν δύναται νὰ κριθῆ ὡς ἐνέχων ὑπερβολὴν τινα, ἐφ' ὅσον διὰ τῶν νόμων τούτων διεφυλάχθη καὶ διὰ τῶν μετέπειτα πολέμων ἐπεβλήθη ὑπὲρ τῆς Βρεττανικῆς ναυτιλίας, ἀπόλυτον μονοπώλιον τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, ὄχι μόνον μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς αὐτοκρατορίας, ἀλλ' ἐπίσης μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ λοιποῦ κόσμου, ἔτι δὲ καὶ τοῦ μεταξὺ εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ Μ. Βρετανίας, ἐφ' ὅσον αἱ χώραι αὗται δὲν διέθετον ναυτιλίαν.

Μορφήν τῆς δι' ἀποκλεισμοῦ προστασίας τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, συνιστᾷ ἐπίσης, ἡ νῦν ἐφαρμοζομένη πρακτικὴ τῆς διαφυλάξεως ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ποσοστοῦ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου χώρας τινός, περὶ τῆς ἀνωτέρω ἐγένετο λόγος, συγκεκαλυμμένην δὲ μορφήν, ἢ παρὰ πλείστων χωρῶν, προεξαρχούσης τῆς Μ. Βρετανίας¹¹, ἐφαρμοζομένη πρακτικὴ, τῆς προτιμήσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὰς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ μεταφοράς. Ἡ νέα αὕτη μορφή προστασίας, ἀπέβη σπουδαίας σημασίας ὑπὸ τὸ καθεστῶς τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας, τὸ ὁποῖον ἀπὸ τῶν τελευταίων πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔτων, αἱ πλεῖσται τῶν κυβερνήσεων ἐφήρμισαν, δεδομένου ὅτι ὑπὸ τὸ καθεστῶς τοῦτο, τὸ ἐμπόριον τῶν πλείστων ἐκ τῶν βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς, πρώτων ὑλῶν κλπ. περιήλθεν εἴτε εἰς ὀργανισμοὺς ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐλεγχομένους, εἴτε ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ Κράτος, ὑπὲρ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἀποκτᾷ τὴν εὐχέρειαν τῆς ἀποτελεσματικῆς καὶ ἐπὶ μεγάλης κλίμακος φορτώσεων, ἐφαρμογῆς τῆς προτιμήσεως. Διαπραγματευόμενον ἐμπορικὰς συμφωνίας καὶ πράξεις ἐμπορικῆς συναλλαγῆς, τὸ Κράτος μεριμνᾷ ὥστε, τὰ μὲν πρὸς ἔξαγωγὴν ἐθνικὰ του προϊόντα, διαθέτει παραδοτέα εἰς τοὺς λιμένας προορισμοῦ, τὰ δὲ πρὸς εἰσαγωγὴν φορτία ἀγοράζει ἀντιθέτως, ὡσάκις δυνατόν, παραδοτέα εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως, ὥστε εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις διατηρεῖ τὴν εὐχέρειαν ἐνεργείας τῶν μεταφορῶν τοῦ δι' ἐθνικῶν πλοίων, διότι ἐπιφυλάσσει εἰς ἑαυτὸ τὴν μέριμναν πρὸς ἐξεύρεσιν τῶν διὰ τὴν ἐνέργειαν τῶν μεταφορῶν τῶν εἰσαγομένων ἢ ἐξαγομένων φορτίων πλοίων.

Ἡ διαφύλαξις τοῦ δικαιώματος τῆς ἀποκλειστικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, μολοντί καθιερωμένη διεθνῶς καὶ παραδεδεγμένη ὑπὸ

¹¹ Βλ. καὶ «Συνεργασία τῆς Ἀγγλικῆς καὶ Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας» εἰς Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Ἰαν. 1939 σελ. 245,

τοῦ διεθνοῦς δημοσίου δικαίου, ἀποτελεῖ καί αὐτή κατὰ βάσιν, μορφήν διακρίσεως σημαίων. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἔκτασις τῆς ἐννοίας τοῦ ὄρου ἀκτοπλοῖα, ποικίλλει κατὰ χώρας. Ἡ Γαλλία λ.χ. χαρακτηρίζει ὡς ἀκτοπλοϊκὰς καί τὰς μεταξὺ τῶν κήσεων τῆς εἰς Β. Ἀφρικὴν καί τῆς μητροπόλεως μεταφορὰς καί συγκοινωνίας. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοῖας εἶναι οὐ μόνον παραδεδεγμένον διεθνῶς, ἀλλὰ καί κατ' οὐσίαν δεδικαιολογημένον, διότι συνδέεται, ὡς εἶναι εὐνόητον, πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῶν θαλασσίων συνόρων τοῦ Κράτους. Ἀντιλαμβάνεται τις εὐκόλως, πόσον ἐπικίνδυνος θὰ ἦτο λ.χ. διὰ χώραν ὡς ἡ Ἑλλάς, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καί μεταφορῶν αὐτῆς, ὑπὸ πλοίων ἀλλοδαπῆς σημασίας, ἡ ὅποια ἐνδεχομένως θὰ ἀνήκεν εἰς χώραν οὐχὶ φιλικὴν καί πόσον ὀδηγηρὰ, δυναμένη νὰ προκαλέσῃ ἐξάρθρωσιν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας, θὰ ἦτο ἡ τυχὸν ἀποχώρησις, εἰς οἰονδήποτε χρόνον, τῶν ξένων πλοίων δι' οἰονδήποτε αἰτίαν.

Ἡ δευτέρα μέθοδος, τῆς δι' οἰκονομικῆς ἀρωγῆς προστασίας τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, διεμορφώθη σὺν τῇ ἐξελίξει τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορὰς καί εἶναι ἀπόρροια τῆς σπουδαιότητος τὴν ὅποιαν ἔχει ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, διὰ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῶν ἐθνῶν ἀπὸ στρατιωτικῆς καί ἐθνικοπολιτικῆς ἀπόψεως. Εἰς ἀντιστάθμισμα, τούτέστι, τῶν ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας προσφερομένων εἰς τὸ ἐθνικὸν σύνολον ὑπηρεσιῶν, ἐπιβαρύνεται τοῦτο δι' ὄρισμένου ἐτησίως ποσοῦ, καταβαλλομένου ὑπὸ τοῦ Κράτους ὑπὸ μορφήν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, μὲ σκοπὸν νὰ καταστήσῃ αὐτὴν ἰσχυροτέραν, εἰς τὴν ἀμιλλάν τῆς εἰς τὸν διεθνεῖς στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἡ οἰκονομικὴ ἀρωγὴ δύναται, ὡς ἐλέχθη, νὰ εἶναι ἄμεσος ἢ ἔμμεσος. Ἡ ἄμεσος οἰκονομικὴ ἀρωγὴ πρὸς τὴν ναυτιλίαν, δύναται νὰ ἔχῃ ποικίλην τὴν μορφήν. Οὕτω δίδονται :

α) Ἐπιχορηγήσεις πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καί ὑποβιβασμῶν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεώς του ἐπί τῷ τέλει αὐξήσεως τῆς συναγωνιστικῆς αὐτοῦ ἰκανότητος ἢ πρὸς κάλυψιν ἐλλειμμάτων τῆς διαχειρίσεώς του. Αἱ ἐπιχορηγήσεις αὗται, συνιστοῦν τὴν κλασσικὴν μορφήν οἰκονομικῆς ἐνίσχυσεως, καταβάλλονται δὲ κυρίως εἰς πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν καί δι' ἐπιβατηγά.

Χῶραι τῶν ὁποίων ἡ ναυτιλία ἐργάζεται συνετελεῖται ποικίλων αἰτίων συνδεομένων κυρίως μὲ τὴν ὅλην οἰκονομικὴν συγκρότησιν αὐτῶν καί τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον τῶν πολιτῶν τῶν, ὑπὸ ὄρους δυσμενεστέ-

ρους τοῦ μέσου διεθνoῦς ἐπιπέδου, δὲν δύνανται νὰ ἐπιτύχουν τὴν διατήρησιν τῆς ἐθνικῆς αὐτῶν ναυτιλίας ἢ μόνον ἐφ' ὅσον ἤθελον ἔλθει, διὰ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, ἀρωγοὶ πρὸς αὐτὴν εἰς τόσῃν ἔκτασιν, ὅση εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ἰσορροπίας μεταξὺ τῶν ὄρων διαχειρίσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς διεθνoῦς τοιαύτης ἀφ' ἑτέρου.

Ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἀπολαμβανουσῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των, εὐρίσκεται ἡ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Τὸ κόστος ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου, εἶναι τόσον ὕψηλόν συγκρινόμενον πρὸς τὸ τῶν εὐρωπαϊκῶν πλοίων, ὥστε ἡ διατήρησις τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς χωρητικότητα καὶ συγκρότησιν ἱκανὰς ν' ἀνταποκριθοῦν πρὸς τὰς στρατηγικὰς, ἰδίᾳ, ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ τὸν μεταπολεμικῶς ἀναληφθέντα παρ' αὐτῆς ἡγετικὸν ρόλον εἰς τὰς παγκοσμίους ὑποθέσεις, εἶναι ἀπολύτως συνυφασμένη πρὸς τὴν καταβολὴν ἐπιχορηγήσεων¹².

Μολονότι αἱ ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως δίδονται κυρίως εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, εἰς περίοδον ναυτιλιακῶν κρίσεων παραχωροῦνται ἐπίσης, καὶ εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα. Οὕτω κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πο-

¹² Ἐνδιαφέροντες εἶναι οἱ ὄροι ὑπὸ τοὺς ὁποίους δίδεται ἡ ἐπιχορήγησις. Ἡ ἐπιχειρήσις ὀφείλει νὰ ἐκτελῇ τὴν ἀναληφθεῖσαν δρομολογιακὴν γραμμὴν ἀνελλιπῶς. Ἡ διαχείρισις τελεῖ ὑπὸ περιορισμοῦς. Τὰ λογιστικά της βιβλία πρέπει νὰ συντάσσονται συμφώνως πρὸς σύστημα καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς κρατικῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας, πρέπει δὲ νὰ εἶναι πάντοτε εἰς τὴν διάθεσιν αὐτῆς πρὸ ἔλεγχον. Ἡ διανομὴ μερισμάτων πρέπει νὰ στηρίζεται ἐπὶ ὑγιῶν βάσεων. Ἡ ἐπιχειρήσις ὑποχρεῖται εἰς δημιουργίαν ἀποθεματικῶν πρὸς ἀνανέωσιν τῆς χωρητικότητος ἀφ' ἑνὸς καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν ὑποχρεώσεών της εἰς περιόδους ναυτιλιακῶν κρίσεων καὶ χαμηλῶν ἐπιπέδων ναύλων ἀφ' ἑτέρου. Ἡ ἐπιχορήγησις καταβάλλεται ταξείδιον πρὸς ταξείδιον, μετὰ λεπτομερῆ προσδιορισμὸν ἐσόδων καὶ ἐξόδων. Ἐὰν εἰς περίοδον δέκα ἐτῶν, διαπιστωθῇ ὅτι ἐπετεύχθησαν ἐτήσια κέρδη εἰς ποσοστὸν μείζον τοῦ 10% τῶν διατεθέντων κεφαλαίων, τὸ ἡμισυ τῶν ἐπὶ πλέον κερδῶν, ἀποδίδεται εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, μέρος τῶν καταβαλλομένων ἐπιχορηγήσεων ἐπιστρέφεται εἰς τὸ Κράτος. Προκειμένου ἕξ ἄλλου, περὶ ναυπηγήσεως πλοίων ἐπὶ πιστώσει, ὁ συμφωνῶν μετὰ τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τὴν ναυπήγησιν ποτοπόρου πλοίου, ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ 25% τῆς ἀξίας αὐτοῦ τοῖς μετρητοῖς, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς εἴκοσι κατὰ μέγιστον ὄριον, ἐτησίως δόσεις. Ἐπὶ πλέον ὀφείλει νὰ σχηματίξῃ ἀποθεματικὸν ἴσον πρὸς τὸ 1/20 τοῦ προπληρωθέντος τιμήματος τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ὥστε ἡ συνολικὴ ἐτήσια ἀπόσβεσις νὰ εἶναι ἴση πρὸς τὸ 1/20 τῆς ἀξίας προσοκτήσεως τοῦ πλοίου. Ἐὰν τὸ πλοῖον πωληθῇ ἢ ἀπολεσθῇ, ἡ ἀξία πωλήσεως ἢ ἡ ἀσφαλιστικὴ τοιαύτη, θὰ τεθῇ εἰς λογαριασμὸν ἀνανεώσεως χωρητικότητος, ὁ ὁποῖος τελεῖ ὑπὸ κοινὸν ἔλεγχον Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἐφοπλιστοῦ.

λέμου ἔτη, ἐπεχορηγήθη - διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν ἱστορίαν της - ἡ Ἐγγλικὴ ἐλευθέρη φορτηγὸς ναυτιλία¹³, εὐρίσκειται δὲ πάντοτε ὑπὸ συζήτησιν εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας ἢ ἐπέκτασις τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως καὶ εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα.

β) Ἐπιχορηγήσεις λόγῳ ναυπηγήσεως πλοίων. Αὗται καταβάλλονται, εἴτε εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας αἱ προσφερόμεναι ὑπὸ τῶν ἔθνικῶν ναυπηγείων τιμαὶ εἶναι μεγαλύτεραι τῶν προσφερομένων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ἐπὶ σκοπῷ ἐξισώσεως τῶν ἐπιπέδων αὐτῶν, εἴτε εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας τὸ Κράτος ἐπιθυμεῖ νὰ διευκολύνη τὴν ἀνανέωσιν τῆς χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας, ὅτε καταβάλλει εἰς τὴν ναυπηγοῦσαν νέον πλοῖον ἐπιχειρήσιν, ποσὸν τι, καθοριζόμενον, συνήθως, κατὰ λόγον τῆς χωρητικότητος τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου.

Εἰς τὴν πρώτην ἐκ τῶν προαναφερθεῖσων περιπτώσεων, ἡ ἐπιχορηγήσις ἀποβλέπει κατὰ κύριον λόγον εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, διὰ τῆς ἐξασφαλίσεως εἰς αὐτὴν ἐργασίας ἣτις ἄλλως, λόγῳ τῆς διαφορᾶς κόστους κατασκευῆς, θὰ διέρρει πρὸς τὰ ξένα ναυπηγεῖα. Ἀποβαίνει ἐν τούτοις αὕτη ἐμμέσως, εἰς ὄφελος τῆς ἔθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐπίσης, διότι διευκολύνει τὴν διὰ ναυπηγήσεως νέων πλοίων, ἀντικατάστασιν τῶν βεβαρυμένα ἐχόντων ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως παλαιῶν τοιούτων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας, ὡς, τὸ μὲν ὑπερτερούσης ποιοτικῶς τῶν ἀντιπάλων της, τὸ δὲ παρουσιαζούσης μειωμένα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως. Ἐπιπροσθέτως καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ γεγονός τῆς ἐνισχύσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, εἶναι εἰς ὄφελος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀφοῦ, ὡς εἶδομεν, ἀποτελεῖ αὕτη, ἓνα τῶν παραγόντων τῶν συμβαλλόντων εἰς τὴν δημιουργίαν εὐνοϊκῶν συνθηκῶν ὑπάρξεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας¹⁴.

Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἐπιχορηγήσεως λόγῳ ναυπηγήσεως πλοίου, τὸ αὐτὸ ἐπέρχεται ἀποτέλεσμα, ἤτοι ἀνακαίνισις χωρητικῶ-

¹³ Ἡ ἐπιχορηγήσις παρεχωρήθη βάσει τοῦ «British Shipping (Assistance) Act τοῦ ἔτους 1935 καὶ κατεβάλλετο ἐπὶ ἓν ἔτος, δι' ὅλα τὰ ταξίδια τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὁποίων ἀνελάμβανον οἱ πλοιοκτῆται ἐπὶ ναύλῳ μικροτέρῳ τῶν εἰδικῶς καθορισθέντων σταθερῶν ἐπιπέδων ἀντιπροσωπευόντων τὰ ἐλάχιστα ὄρια ναύλων τὰ ὁποῖα ἡ ἐπιχειρήσις ἔδει νὰ ἀποκομίση, σκοπὸν δὲ εἶχε νὰ καλύπτῃ τὴν ἐκάστοτε διαφορὰν μεταξὺ τοῦ πραγματοποιηθέντος ναύλου καὶ τοῦ καθωρισμένου ἐλαχίστου ὁρίου.

¹⁴ Σημειωτέον προσθέτως, ὅτι πλεῖσται μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, εἶναι μέτοχοι ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ συνεπῶς ἢ ἐκ τῆς ἐπιχορηγήσεως ὠφέλεια εἶναι ὡς πρὸς αὐτὰς ἄμεσος.

τητος, ποιοτική ὑπεροχή καὶ μειωμένα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Κράτους στρέφεται ἀμέσως πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ναυτιλιακῆς καὶ οὐχὶ τῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως, καθιστᾷ δὲ τὴν θέσιν αὐτῆς περισσότερον πλεονεκτικὴν, διότι διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως, ὑποβιβάζει τὴν ἀξίαν προσκλήσεως τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς καὶ τὸ πρὸς ἐξυπηρέτησιν κεφάλαιον.

γ) Βραβεῖα λόγῳ διαλύσεως παλαιῶν σκαφῶν. Ὁ σκοπὸς καὶ τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι οἱ αὐτοὶ ὡς καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιχορηγήσεων πρὸς ναυπήγησιν νέου πλοίου. Τὰ βραβεῖα ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν πλοίων διὰ νεοτεύκτων, πρὸς ὄφελος τῆς ποιοτικῆς συγκροτήσεως τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς συναγωνιστικῆς αὐτῆς ἰκανότητος.

δ) Ἐπιχορηγήσεις πρὸς ἐξασφάλισιν τακτικῆς διανομῆς μερίσματος πρὸς ἐνθάρρυνσιν ἐπενδύσεως κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν. Τὸ σύστημα τοῦτο, ἐφαρμόζεται κυρίως εἰς χώρας εἰς τὰς ὁποίας, τὸ κεφάλαιον, εἴτε ἔλλειπει ναυτιλιακῆς παραδόσεως, εἴτε ἐξ οἰκονομικῶν αἰτίων, εἶναι ἐπιφυλακτικὸν ἔναντι τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ Κράτος, διὰ τῆς ἀναλήψεως τῆς εὐθύνης καταβολῆς ὀρισμένου μερίσματος κατὰ τὰς περιόδους καθ' ἃς τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐπιχειρήσεως δὲν ἐπιτρέπουν ἄλλως τὴν διανομὴν κερδῶν, ἔρχεται νὰ καταστήσῃ τὴν τοποθέτησιν κεφαλαίων εἰς τὴν ναυτιλίαν, θετικῶς ἀποδοτικὴν καὶ συνεπῶς νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν στροφὴν τῶν κεφαλαίων πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἡ κατηγορία αὕτη τῶν ἐπιχορηγήσεων εἶναι, βεβαίως, συγγενῆς πρὸς τὰς ὑπὸ στοιχεῖον (α) ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως.

ε) Ταχυδρομικαὶ ἐπιχορηγήσεις ἡμισθώματα. Συνιστοῦν τὴν συνηθεστέραν μορφήν ἀμέσου οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῆς ναυτιλίας, τὴν μᾶλλον, ἄλλως τε, δεδικοιολογημένην, ἐφ' ὅσον συνδέεται αὕτη μὲ τὴν ἀνάληψιν ὑποχρεώσεων ἐκ μέρους τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Καταβάλλεται καὶ αὕτη εἰς ἀτμοπλοϊκὰς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, βάσει συμβάσεως δι' ἧς ἡ ἐνδιαφερομένη ἐπιχειρήσις, ἔναντι τῆς χορηγίας ταύτης, ἀναλαμβάνει τὴν τακτικὴν, ἐπὶ διάστημα ὀρισμένων ἐτῶν, ἐξυπηρέτησιν μιᾶς ἢ πλείονων δρομολογιακῶν γραμμῶν, μὲ προκαθορισμένην συχνότητα δρομολογίων καὶ διὰ πλοίων καλυπτόντων τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συμβάσεως, ἀπὸ ἀπόψεως χωρητικότητος, ταχύτητος καὶ ἄλλων χαρακτηριστικῶν, ταῦτα δέ, ἐπὶ τῇ δικαιολογητικῇ αἰτίᾳ τῆς μεταφορᾶς ταχυδρομείου ἀπὸ τοῦ λιμένος ἀφειτηρίας πρὸς τοὺς ἐνδιαμέσους λιμένας καὶ τὸν τοῦ προορισμοῦ. Τὸ ποσὸν τῆς ἐπιχορηγήσεως προκαθορίζεται ἐν τῷ συμβολαίῳ

καί δὲν ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰ πραγματικά ἀποτελέσματα τῆς ἐπιχειρήσεως, κύριον δὲ χαρακτηριστικὸν αὕτη ἔχει, ὅτι συνδέεται πάντοτε πρὸς ὑποχρέωσιν ἐξυπηρετήσεως γραμμῆς τινος, διὰ πλοίων καλυπτόντων ὠρισμένας βασικὰς ἀπαιτήσεις, συνήθως λίαν σημαντικὰς καὶ συνεπὼς ὅτι τείνει εἰς τὴν βελτίωσιν τοῦ ποιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ πλωτοῦ ὕλικου.

Ἡ ὑπὸ συνθήκας, ὡς αἱ ἀνωτέρω ἐν συντομίᾳ διαγραφείσαι, παροχὴ οικονομικῆς ἐνισχύσεως εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, δὲν δύναται, θεωρητικῶς τουλάχιστον, νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς ἐπιχορήγησις. Εἶναι ἀποζημιώσεις, ἔναντι τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως παρεχομένων ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως ὑπηρεσιῶν. Ἀποτελεῖ μίσθωμα καταβαλλόμενον ἔναντι ἀνταλλαγμάτων, λίαν οὐσιαστικῶν ἀπὸ οικονομικῆς ἀπόψεως διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Ἐν τῇ πράξει ἐν τούτοις, τὸ ὕψος τῶν καταβαλλομένων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἀποζημιώσεων, ἐξαρτᾶται εἰς πολλὰς περιπτώσεις, οὐχὶ τόσο ἀπὸ τὰς ἀντιστοίχως ἀναλαμβανόμενας παρ' αὐτῶν ὑποχρεώσεις, ὅσον ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῆς ἐπιθυμίας τῆς κυβερνήσεως ὅπως ἐνισχύσῃ διὰ λόγους ἐθνικοπολιτικούς κυρίως τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν προσπάθειαν ἐπικρατήσεώς της εἰς τὰς διεθνεῖς συγκοινωνίας καὶ μεταφοράς. Ὑπὸ τὸ πρόσχημα ὅθεν, τῆς ταχυδρομικῆς συμβάσεως, καταβάλλονται οὐσιαστικῶς ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως.

Ἡ ἐπιχειρηματολογία, ὑπὲρ καὶ κατὰ τοῦ συστήματος τῶν ἐπιχορηγήσεων ὑπὸ οἰανδήποτε μορφήν αὐτοῦ εἶναι πλουσία. Τὰ ἐπιχειρήματα εἶναι θεωρητικὰ ἀφ' ἑνὸς καὶ ἐθνικοπολιτικὰ καὶ οικονομικὰ ἀφ' ἑτέρου.

Ἀπὸ θεωρητικῆς πλευρᾶς, ἡ καταβολὴ ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν, δέον 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 διὸ ἐκ τῶν σπουδαιότερων, διότι καταλέγεται μεταξὺ 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, συνεπείᾳ 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 ἱκανότητα. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, τὸ κοινωνικὸν σύνολον ὀφίσταται οικονομικὴν τινα ἐπιβά-

ρουνσιν διὰ τῆς καταβολῆς ὑψηλοτέρων τῶν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τιμῶν εἰς τὴν μὲν, διὰ τῆς καταβολῆς ἠύξημένων φόρων πρὸς τὸ Κράτος εἰς τὴν δὲ - εἰς ὄφελος τῆς οἰκονομικῆς τοῦ ἔθνους δραστηριότητος. Τὰ κατὰ τοῦ συστήματος τῶν προστατευτικῶν δασμῶν ἐξ ἄλλου, ἐπιχειρήματα, προτείνονται καὶ κατὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐφ' ὅσον καὶ δι' αὐτῶν ἐπιδιώκεται ἡ τεχνητὴ καὶ ἀντιοικονομικὴ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας. Ὑποστηρίζεται δηλαδὴ, ὅτι ὑγιὲς οἰκονομία εἶναι μόνον ἡ φυσιολογικῶς ἀναπτυσσομένη καὶ ὅτι ἡ εὐημερία τῶν ἐθνῶν, δύναται νὰ ἐξασφαλισθῇ μόνον διὰ τῆς ἐλευθέρου ἀνταλλαγῆς τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν μεταξὺ αὐτῶν. Προσθέτως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, ὑποστηρίζεται ὅτι, ἡ πολιτικὴ τῆς ἐπιχορηγήσεως ἄπαξ ἀρξάμενη, δὲν δύναται μεταγενεστέρως νὰ διακοπῇ, ἔστω καὶ ἐὰν ἡ ναυτιλία σὺν τῷ χρόνῳ ἀνδρωθῇ, ἀναφέρονται δὲ παραδείγματα ἀποδεικνύοντα ὅτι εἰς πολλὰς περιπτώσεις καθιεροῦνται καὶ ἐκτελοῦνται παρὰ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, δρομολογία ἐκτεταμένα καὶ μὲ πολλὰς προσεγγίσεις, οὐχὶ πρὸς ἐξυπηρέτησιν οὐσιαστικοῦ τινος σκοποῦ οἰκονομικοῦ, πολιτικοῦ, ἐθνικοῦ, ἀλλὰ ἀπλῶς καὶ μόνον πρὸς εἰσπραξίν τῆς ἀξιολόγου ἐπιχορηγήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην πρόκειται περὶ σπατάλης τοῦ ἐθνικοῦ πλοῦτου, ἄνευ ὠφελείας τινὸς τοῦ ἐθνικοῦ συνόλου.

Τεῖνεί νὰ θεωρηθῇ ὡς οἰκονομικὴ ἀρχή, ὅτι τὸ ἐμπόριον ἀκολουθεῖ τὴν σημαίαν. Παραμένει πράγματι ἐκτὸς ἀμφιβολίας, ὅτι ἡ ἐθνικὴ σημαία, περιφερομένη διὰ τῶν πλοίων εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου, ἀφ' ἑνὸς ἀποτελεῖ τὴν καλλιτέραν διαφήμισιν χώρας τινὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τῆς ἀπ' εὐθείας συνδέσεως τῆς χώρας ταύτης μετὰ τῶν διαφόρων περιοχῶν τῆς ἀλλοδαπῆς, δημιουργεῖ δυνατότητα ἀναπτύξεως ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ὑποστηρίχθη καὶ εἰς ἄλλην περίπτωσιν¹⁶, ὅτι ἡ ναυτιλία δημιουργεῖ καὶ κατακτᾷ νέας ἀγορὰς διὰ τὸ ἐθνικὸν ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον. Καὶ εἶναι μὲν ἀληθὲς ὅτι τὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα, ἐπικρατοῦν συνήθως τῶν πατριωτικῶν αἰσθημάτων καὶ ὅτι συνεπῶς, οἱ φορτωταὶ θὰ προτιμοῦν, κατ' ἀρχήν, τὸ προσφέρον καλλιτέρας ὑπηρεσίας ἢ εὐθηνότερον ναῦλον πλοῖον, οἷανδήποτε σημαίαν καὶ ἐὰν φέρη, ἐξ ἴσου ὅμως πραγματικὸν εἶναι, ὅτι διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων ὑποβοηθεῖται ἀκριβῶς ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν ἀπόκτησιν καλλιτέρων πλοίων καὶ συνεπῶς παροχὴν καλλιτέρων ὑπηρεσιῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν προσφορὰν μικροτέρων ναύλων ἐφ' ὅσον διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων μειοῦται τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως.

¹⁶ Βλ. ἀνωτέρω «Σημασία τῆς ναυτιλίας» σελ. 125 καὶ ἐπ.

Τὸ γεγονός ὅτι διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐπιτυγχάνεται ἡ ναυπήγησης καὶ γενικῶς ἀπόκτησις ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινός, πλοίων καταλλήλων πρὸς ἐξυπηρέτησιν πολεμικῶν ἀναγκῶν ἐν ὥρᾳ ἀνάγκης, ἀποτελεῖ πρόσθετον ὑπὲρ αὐτῶν ἐπιχειρήματα, ἐνῶ τέλος ἡ προσφερομένη ὑπὸ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δυνατότης, προετοιμασίας καὶ προπαιδεύσεως τοῦ ἀπαραιτήτου εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν ἐμψύχου ὕλικου ἐν καιρῷ πολέμου, συμπληρῶνει τὴν εἰκόνα τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις ἐπιχειρηματολογίας.

Πολλοὶ εἶναι καὶ οἱ ἔμμεσοι τρόποι οἰκονομικῆς ἀρωγῆς τῆς ναυτιλίας. Ἡ ἔμμεσος οἰκονομικὴ προστασία δύναται νὰ παρέχηται :

α) Διὰ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν. Τὸ Κράτος ἀπαλλάσσει πάσης φορολογίας ἢ ἐπιβάλλει εἰδικῶς μειωμένην φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν εἰς τὰ νεότευκτα πλοῖα ἢ τὰ πλοῖα τὰ ἐξυπηρετοῦντα τακτικὰς τινὰς δρομολογιακὰς γραμμάς ἢ θεσπίζει ἀπαλλαγὴν ἀπὸ καταβολῆν τελῶν ἢ φόρων ἐπὶ νέων νηολογήσεων πλοίων κλπ. Ἡ δι' ἐπιεικοῦς, πρὸς τούτοις, φορολογικῆς πολιτικῆς, ἐνίσχυσις, τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δύναται νὰ ἔχη γενικωτέραν τὴν μορφήν. Κυβερνήσεις ἀδυνατοῦσαι νὰ παράσχουν ἄμεσον οἰκονομικὴν ἀρωγὴν πρὸς τὴν ναυτιλίαν, καθιερῶνουν ἐλαφρὸν φορολογικὸν συντελεστὴν ἐπὶ τῶν κερδῶν αὐτῆς, παρέχουσαι οὕτω εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν σπουδαῖον ὄπλον κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ἀγῶνος ἐπικρατήσεως εἰς τὸν στίβον τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν. Τὸ ἀσήμαντον τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως, ἀπετέλεσεν ἓνα τῶν βασικῶν παραγόντων ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐστηρίχθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ποντοπόρου ναυτιλίας κατὰ τὸ μέχρι τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου διάστημα.

β) Διὰ δασμολογικῶν διευκολύνσεων καὶ ἀπαλλαγῶν. Καθορίζονται δασμολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ εἰς τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγόμενα πλοῖα, μηχανάς, μηχανήματα καὶ πάσης φύσεως ὕλικά, κατασκευῆς ἢ ἐπισκευῆς καὶ ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων, ἢ ἀκόμη δι' ἐμπορεύματα εἰσαγόμενα δι' ἐθνικῶν πλοίων. Ἡ τελευταία αὕτη περίπτωσις, συνιστᾷ, βεβαίως, καθαρὰν μορφήν διακρίσεως τῆς σημαίας.

γ) Δι' ἀπαλλαγῶν τῶν ἐθνικῶν πλοίων ἀπὸ τῶν λιμενικῶν κλπ. τελῶν καὶ δικαιωμάτων ἢ διὰ μειωμένης, ἐν σχέσει πρὸς τὰ πλοῖα ἀλλοδαπῶν σημαίων, ἐπιβαρύνσεως αὐτῶν ὡς καὶ διὰ καθορισμοῦ εἰδικῶν τιμολογίων φορτοεκφορτώσεων ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Ἄνάλογον σκοπὸν καὶ ἀποτέλεσμα ἔχει, ἡ προτίμησις τῶν ἐθνικῶν πλοίων εἰς τὸν καθορισμὸν σειρᾶς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως ἢ δεξαμενισμοῦ κλπ.

δ) Διὰ τοῦ καθορισμοῦ ἐιδικῶν μειωμένων τιμολογιῶν μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμων ἢ διὰ θαλάσσης ἢ δι' ἐσωτερικῶν ὑδατίνων ὁδῶν ὑπὲρ τῶν φορτίων τῶν κομισθέντων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ δι' ἔθνικῶν πλοίων ἢ προοριζομένων νὰ φορτωθῶσιν ἐπ' αὐτῶν.

ε) Διὰ ἀσκήσεως εὐμενοῦς διὰ τὴν ναυτιλίαν πιστωτικῆς πολιτικῆς. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις διὰ νὰ ἀναπτυχθῆ, ἔχει ἀνάγκην μεγάλων κεφαλαίων. Ὅσονδήποτε εὐρεῖα καὶ ἐάν εἶναι ἡ οἰκονομικὴ βᾶσις ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται, δὲν εἶναι πάντοτε δυνατόν, ἢ ἐπιχειρήσις νὰ ἔχη ἐξ ἰδίων, τὸν ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἐπιθυμητὴν καὶ ἐν τ' αὐτῷ δυνατὴν ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητός της, ὄγκον κεφαλαίων. Ἄν μὴ εἶχεν ἀναπτυχθῆ ὁ θεσμὸς τῆς ναυτικῆς πίστεως εἰς ὃ σημεῖον εὐρίσκεται σήμερον, ἢ διεθνῆς ναυτιλία, ἀσφαλῶς δὲν θὰ εἶχε φθάσει τὸν ἐπιτευχθέντα βαθμὸν ἐξελιξεως καὶ ἀναπτύξεως. Ἡ προσφορά, κατὰ ταῦτα, κεφαλαίων ἐπὶ εὐθηνῷ τόκῳ καὶ ὑπὸ λοιποὺς ὄρους εὐνοϊκοῦς, ἀποτελεῖ παράγοντα ἀποφασιστικῆς σημασίας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς χώρας τινός. Τὸ Κράτος ὅθεν, ἐν τῇ ἐπιδιώξει καὶ ἐνασκήσει τῆς προστατευτικῆς ὑπὲρ αὐτῆς πολιτικῆς του, προσπαθεῖ νὰ ἐξασφαλίσῃ ὑπὲρ αὐτῆς, τὴν οὐσιαστικὴν ταύτην προϋπόθεσιν τῆς ἀναπτύξεώς της. Τοῦτο ἐπιτυγχάνει, εἴτε διὰ τῆς παροχῆς εἰς τὴν ναυτιλίαν, μακροπροθέσμων δανείων ἐπὶ χαμηλῷ τόκῳ καὶ ὑπὸ εὐνοϊκοῦς γενικῶς ὄρους ἐκ τοῦ Δημοσίου ταμείου, εἴτε διὰ τῆς χρηματοδοτήσεως κρατικῶν ἢ ἡμικρατικῶν πιστωτικῶν ὀργανισμῶν, σκοπὸν ἔχόντων τὴν ὑπὸ ἀναλόγους ὄρους πιστοδοτήσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς, εἴτε τέλος, διὰ τῆς παροχῆς τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Δημοσίου ὑπὲρ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων συμβαλλομένων μετ' αὐτοῦ, διὰ τὴν παροχὴν πρὸς αὐτάς δανείων ἐκ μέ-
ρους ἰδιωτικῶν τραπεζικῶν ὀργανισμῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΑΤΟΝ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Καταμερισμός. - Έργασία, από οικονομικής απόψεως, καλείται, ως γνωστόν, πᾶσα πνευματικὴ ἢ σωματικὴ ἐνέργεια τοῦ ἀνθρώπου, καταβαλλομένη ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς δραστηριότητος τῆς κοινωνικῆς ὀλότητος, πρὸς ἐπίτευξιν παραγωγικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην, ἡ ἔργασία ἀποτελεῖ κοινωνικὸν λειτούργημα, ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ ἐτέρου τῶν συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς τοῦ κεφαλαίου, πρὸς παραγωγὴν ὠφελίμου ἔργου¹.

Εἰς τὴν σύγχρονον συναλλακτικὴν οἰκονομίαν, αἱ οἰκονομικαὶ καὶ λοιπαὶ ἀνάγκαι τοῦ ἀνθρώπου, ἐμφανίζονται ἀπερίοριστοι, ἐνῶ τὰ πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν διατιθέμενα μέσα εἶναι, ἀντιθέτως, περιορισμένα. Συνέπεια τοῦ φαινομένου τούτου τῆς συγχρόνου κοινωνικοοικονομικῆς ὀργανώσεως τῶν ἐθνῶν, εἶναι ὁ καταμερισμὸς τῆς ἔργασίας. Τὸ ἄτομον, δηλαδή, εἶναι ἠναγκασμένον νὰ προσαρμόζη τὴν ἐργατικὴν του δύναμιν, πρὸς τὰς, ὑπὸ τῆς κοινωνικῆς συμβιώσεως καὶ τοῦ πολιτισμοῦ, δημιουργουμένας συνθήκας, ἐν τῷ πλαισίῳ βεβαίως τῶν ἰδίων αὐτοῦ φυσικῶν ἱκανοτήτων. Ὁ καταμερισμὸς τῶν ἔργων, ἀποτελεῖ κατὰ ταῦτα, ἐκδήλωσιν τῆς κοινωνικῆς ζωῆς - ἴσως τὴν σπουδαιότεραν πασῶν, διότι χωρίζει τοὺς ἀνθρώπους πνευματικῶς, οἰκονομικῶς καὶ πολιτικῶς εἰς τάξεις καὶ ἀποτελεῖ ὁμοῦ μετὰ τοῦ κεφαλαιοκρατικοῦ συστήματος τὴν γενεσιουργὸν αἰτίαν τῶν συγχρόνων οἰκονομικοκοινωνικῶν ροπῶν αἵτινες τοιαύτην ἀσκοῦν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τῆς οἰκονομικῆς καὶ πολιτικῆς ὀργανώσεως τῶν καθ' ἕκαστα χωρῶν.

Σκοπὸς τοῦ καταμερισμοῦ τῶν ἔργων εἶναι, ἡ διὰ τῆς ἐξειδικεύ-

¹ Βλ. ἐπίσης 1) Ν. Φωτιά - Συντελεσταὶ δράσεως τῶν ἐπιχειρήσεων. 2) Σ. Ἀγαπητίδου - Σύγχρονοι τάσεις ἐν τῇ προστάσει τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

σεως και της δι' αυτής άποκτωμένης έπιδειξίότητος, άπόδοσις του μεγαλύτερου παραγωγικού έργου, άποτέλεσμα δέ του καταμερισμού είναι ή έπαγγελματική διαίρεσις και δημιουργία κλάδων εργασίας.

Προκειμένου περί των έργατων, συνθηεστέρα διάκρισις είναι ή χαρακτηρίζουσα αυτούς εις έργατας βιομηχανίας, γεωργίας, έμπορίου και μεταφορών. 'Η ναυτική εργασία έντάσσεται εις την τελευταίαν εκ των άνωτέρω κατηγοριών μολονότι παρουσιάζει τόσην ιδιομορφίαν, ώστε τα άφορώντα αυτήν ζητήματα άπολαμβάνουν ίδιας μεταχειρίσεως και ρυθμίζονται παρ' ειδικού κλάδου δικαίου.

Διαίρεσις λειτουργιών, δημιουργείται ώσαύτως και έν τη ένασκήσει ένός και του αυτού επαγγέλματος, συνιστώσα την άκραν έφαρμογήν του καταμερισμού. Τα άποτελέσματα είναι και έν προκειμένω κατ' άρχην εύνοϊκά, διότι άξιοποιούνται αι φυσικαι ικανότητες του άτομου, περιορίζεται ό πρός εκμάθησιν της εργασίας άπαιτούμενος χρόνος κλπ. 'Αλλ' όταν ό καταμερισμός φθάση εις επίπεδον ύπερβολής, οι όροι άντιστρέφονται και τα μειονεκτήματά του επικρατούν. 'Η εργασία καθίσταται μονότονος και προκαλεί, όχι μόνον τον πνευματικών μαρασμόν του με αυτήν άπασχολούμενου, άλλ' έπίσης σοβαρά κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα, άπορρέοντα εκ της άδυναμίας άλλαγής εργασίας ύπό τινος προσώπου ειδικευθέντος εις τινά ένασχόλησιν, όταν ή άλλαγή αύτη έπιβάλλεται έξ οίωνδήποτε οικονομικών αϊτίων.

Αι άνωτέρω παρατηρήσεις, ισχύουσιν εις τό άκέραιον και ως πρός την ναυτικήν εργασία. 'Η έξειδικεύσις είναι χρήσιμος και οικονομικώς όρθή. 'Αλλ' ύπό την προϋπόθεσιν ότι δέν χωρεϊ, πέραν των ύπ' αυτής της φύσεως και της ιδιομορφίας της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και των συνθηκών της επί του πλοίου εργασίας διαγραφόμενων όρίων. Παραγνώρισις της βασικής ταύτης άρχης, συνεπάγεται, άναποφεύκτως, την δημιουργίαν πραγμάτων καιοικονομικών έπιβαρύνσεων διά την διαχειρίσιν του ποντοπόρου ίδια πλοίου², ένφ έπιπροσθέτως δημιουργείται έν τη παρόδω του χρόνου, άνισορροπίαν μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως εργασίας εις τους διαφόρους κλάδους και ειδικότητας, έλλείψει συντονισμού έξελίξεως αυτών και άδυναμίαν καθολικής άντιμετωπίσεως των άναγομένων εις την ναυτικήν έν γένει εργασίαζ ζητημάτων. Τεχνικαι έξελίξεις είναι δυνατόν λ. χ. να δημιουργούν πλεονασμόν ειδικότητων λεβητοστασίου, καθ' όν χρόνον σταθερώς άπορ-

² Συνεπεία άδυναμίας κανονικής συμπληρώσεως της νομίμου συνθέσεως του πληρώματος, καταβολής προστίμων εκ της σίτίας ταύτης, έξόδων μετακλήσεως πληρωμάτων κλπ.

ροφώνται νέοι εις τὰς ειδικότητας καταστρώματος κλπ. Αἱ δυσμενεῖς συνέπειαι μιᾶς τοιαύτης ἐξελίξεως εἶναι πρόδηλοι, τόσον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρισιν, ὅσον καὶ διὰ τὰ πληρώματα, ἔτι δὲ καὶ δι' αὐτὸ τὸ κοινωνικὸν σύνολον.

2. Ἐπίδρασις ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐπιχειρήσεως. - Ἐάν ἡ ἐργασία ἀποτελῆ ἓνα τῶν βασικῶν συντελεστῶν παντὸς κλάδου παραγωγῆς καὶ παράγοντα τῆς ἐπιτυχίας κάθε ἐπιχειρήσεως, ἡ ἐπίδρασις τὴν ὁποῖαν ἀσκεῖ ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι ἔτι σπουδαιότερα. Ἀπὸ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ, ἐξαρτᾶται ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τοῦ ἐπιβάτου, τοῦ φορτίου καὶ ἡ εὐδωσις τοῦ πλοῦ. Εἰς αὐτὸν ὁ ἐπιβάτης ἐμπιστεύεται τὴν προσωπικὴν του ἀσφάλειαν καὶ οἱ πλοιοκτῆτης καὶ ἔμπορος τὴν περιουσίαν των. Ἐκ τῆς ἀποδόσεως καὶ τῆς ἰκανότητός του καὶ ἐκ τῆς ὀμαλῆς διεξαγωγῆς τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του, ἀμέσως ἐξαρτᾶται τὸ οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα τοῦ ταξειδίου, ἡ τόσον δὲ σπουδαίαν σημασίαν ἔχουσα ἐργασία αὕτη, ἐκτελεῖται μακρὰν ἀπὸ τὴν ἄμεσον ἐπίβλεψιν τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματιοῦ, ἐκτὸς ἐάν οὗτος καταλέγεται μετὰ τοῦ πληρώματος, πρᾶγμα σπάνιον πλέον.

Ἡ ἰδιομορφία, τῆς ναυτικῆς ἐργασίας εἶναι ὀφθαλμοφανής. Ὁ ναυτικός, ἰδίᾳ ὁ ἐπὶ τοῦ ποντοπόρου πλοίου ὑπηρετῶν, ζῆ καὶ ἐργάζεται μακρὰν τοῦ οἰκογενειακοῦ του περιβάλλοντος καὶ στερεῖται ἐπὶ μακρόν, τοῦ συνόλου σχεδὸν τῶν ἀγαθῶν τὰ ὁποῖα ἡ σύγχρονος κοινωνικὴ ζωὴ δύναται νὰ προσφέρῃ. Ἐπὶ ἐβδομάδας ὁ κόσμος ἐκτείνεται δι' αὐτόν, οὐχὶ πέραν τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου του. Ἡ ἐπ' αὐτοῦ διαβίωσις του, ἔστω καὶ ὑπὸ τὰς ἀνέσεις τὰς παρεχομένας ἐπὶ τῶν νεοναυπηγουμένων πλοίων, δὲν παύει νὰ εἶναι διαβίωσις ἐπὶ πλοίου. Ἡ ἐργασία του εἶναι τραχεῖα. Παλαίει μετὰ τοῦ πλοίου του κατὰ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, ἐνίοτε διακινδυνεύων αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπαρξίν του, συνήθως δὲ τὴν ὑγείαν του ἐν τῇ πάλῃ ταύτῃ. Αἱ εὐθῦναι του καὶ ὅταν ἀκόμη ἔχη τὴν ἰδιότητα τοῦ ἀπλοῦ ναύτου, εἶναι βαρεῖαι, διότι κατὰ τὸ πλεῖστον, ἔργον ὑπεύθυνον ἔχει νὰ ἐπιτελέσῃ, ἔργον ἀπαιτοῦν ἀφοσίωσιν καὶ πρωτοβουλίαν ἐπιτρέπουσαν εἰς αὐτόν, νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς πᾶσαν ἑκτακτὸν μεταβολὴν συνθηκῶν.

Ἡ καλὴ, ποιοτικῶς τε καὶ ποσοτικῶς, ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ. ἔχει σπουδαίαν διὰ τὸ πλοῖον οἰκονομικὴν ἀξίαν. Προστατεύει τὸ πλοῖον ἀπὸ ἀσυνήθη φθοράν, περιορίζει τὰς ἐπισκευὰς τὰς ἀναγκαιούσας ἵνα τοῦτο διατηρεῖται εἰς τὴν πρέπουσαν κατάστασιν καὶ μειώνει τὰς σχετικὰς δαπάνας ἀπαλλάσσει τὸ πλοῖον ἀπὸ μακροχρόνιον ἀδράνειαν εἰς τοὺς λιμένας πρὸς ἐνέργειαν ἐπισκευῶν καὶ παρατείνει αὐτὸν τοῦτον τὸν βίον τοῦ πλοίου λόγῳ τῆς καλῆς συντηρή-

σεώς του, πάντα δὲ ταῦτα, ἀποφασιστικὴν ἀσκοῦν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐπιχειρήσεως, διότι ἀντιπροσωπεύουν οὐσιαστικὸν περιορισμὸν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος τοῦ πλοίου.

Αἱ διὰ τὸ πλήρωμα δαπάναι⁵, ἀντιπροσωπεύουν τὸ μεγαλύτερον, μετὰ τὰ καύσιμα, κονδύλιον ἐξόδων τοῦ πλοίου· ἐπομένως ἀποτελοῦν ἓνα ἐκ τῶν μᾶλλον σοβαρῶν παραγόντων τῶν ἐπηρεαζόντων τὴν συναγωνιστικὴν ἱκανότητα αὐτοῦ. Οἰανδήποτε σημασίαν καὶ ἐὰν πλοῖον τι φέρῃ, διὰ τῶν ἰδίων κατ' ἀναλογίαν χωρητικότητος λιμενικῶν καὶ λοιπῶν συναφῶν τελῶν καὶ ἐξόδων ἐπιβαρύνεται. Τὸ κόστος ἐπισκευῶν καὶ ἐφοδιασμοῦ τοῦ πλοίου διὰ τοῦ ἀπαραιτήτου ἐξοπλισμοῦ, ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων ἢ τὸ κόστος φορτοεκφορτώσεως αὐτοῦ εἰς τινὰ λιμένα, εἶναι ἐπίσης τὸ αὐτό, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐθνικότητός του. Αἱ τιμαὶ τῶν καυσίμων εἶναι τέλος αἱ αὐταὶ διὰ τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σημαίων. Διάφορον ἔχομεν εἰκόνα προκειμένου περὶ τῶν δαπανῶν τοῦ πληρώματος. Ἀποτελοῦν αὗται ἓνα ἐκ τῶν σπουδαιότερων παραγόντων τῶν ἐπηρεαζόντων τὴν θέσιν ναυτιλίας τινὸς ἔναντι τῶν λοιπῶν. Ὅταν οἱ μισθοὶ εἶναι χαμηλοί, 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 λίαν πλεονεκτικὴν οἰκονομικὴν θέσιν ἔναντι τῶν λοιπῶν ναυτιλιῶν.

Ἡ ἀνομοιομορφία τῶν διὰ τὸ πλήρωμα δαπανῶν, ἀποτελεῖ πρόβλημα σοβαρὸν ὅσον καὶ δυσχερὲς διὰ τὴν διεθνή ναυτιλίαν, εἰς ποικίλα δὲ ὀφείλεται αἷτια. Κατ' ἀρχὴν, τὸ ὕψος τῶν εἰς τοὺς ναυτιλλομένους καταβαλλομένων μισθῶν, εὐρίσκεται εἰς ἄμεσον σχέσιν, πρὸς τὸν τιμᾶριθμον διαβώσεως εἰς τινὰ χώραν, πρὸς τὰ ἐπίπεδα τῶν μισθῶν τὰ καταβαλλόμενα ὑπὸ τῶν χερσαίων βιομηχανιῶν εἰς τὴν χώραν αὐτήν καὶ πρὸς τὴν ὑπαρξιν ἢ μὴ πλεοναζουσῶν ἐργατικῶν χειρῶν ἀναζητουσῶν ἐπαγγελματικὴν διέξοδον εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Ὅταν ὁ τιμᾶριθμος διαβώσεως εἶναι ὑψηλός, τὰ κατώτατα ὄρια μισθῶν εἶναι εὐλογον ὅτι τείνουν νὰ προσαρμώζωνται πρὸς αὐτόν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δὲν δύναται νὰ εἶναι ἐλκυστικόν, ὅταν ἡ χερσαία βιομηχανία ἔχῃ ἀνάγκην ἐργατικῶν χειρῶν καὶ προσφέρῃ ὑψηλὰ ἡμερομίσθια, ἐκτὸς ἐὰν εἶναι εἰς θέσιν καὶ αὐτὸ νὰ προσφέρῃ ἐξ ἴσου τοῦλάχιστον εὐνοϊκοὺς οἰκονομικοὺς ὄρους, συν-

⁵ Ἀποδοχαί, τροφοδοσία, ὑπερωρίαὶ καὶ λοιπαὶ ἔκτακτοι ἀμοιβαί, ἐπιβαρύνσεις διὰ κοινωνικὴν ἀσφάλισιν, ἔξοδα παλιννυστήσεως, ἢ ἄδεια μετ' ἀποδοχῶν, δαπάναι δι' ἐνδιαίτησιν κλπ.

δυναζομένους με άλλας επιβαρύνσεις δια τὸ πλοῖον, αναγομένης εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ καταστή ἢ ἐπ' αὐτοῦ διαβίωσις ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον ἄνετος καὶ ὀλιγώτερον κουραστική (ὄροι ἐνδισιτήσεως, μέσα ψυχαγωγίας κλπ.). Κλασσικὴ περίπτωσις ναυτιλίας εὐρισκομένης εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, εἶναι ἡ τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἡ ὁποία καταβάλλει δαπάνας πληρώματος πολλαπλασίας ἐκείνων οἰασδήποτε εὐρωπαϊκῆς σημασίας.

Οἰαδήποτε, 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 αὕτη δύναται νὰ πληρώσῃ, διατηροῦσα συνάμα τὴν συναγωνιστικὴν αὐτῆς ἰκανότητα. Ἡ ναυτιλία - δὲν πρέπει νὰ κουρασθῇ τις τονίζων - εἶναι διεθνῆς τὸν χαρακτήρα ἐπιχειρήσις, τὸ δὲ χειρότερον ἀποτελεῖ ἐπιχειρήσιν ἔχουσαν, ὡς προειδομεν, πλείστους ἐκ τῶν συντελεστῶν τῶν ἐξόδων τῆς σταθεροῦς, ἀνεξαρτήτως ἐθνικότητος, καὶ συνεπῶς ἀποτελεῖ ἐπιχειρήσιν ἐξαρτῶσαν τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσίν της ἀπὸ τὴν ὑπὲρ αὐτῆς διαφοροποίησιν ὀλιγων μόνον κατηγοριῶν δαπανῶν, ἐν αἷς αἱ τοῦ πληρώματος. Αὐξήσις συνεπῶς τῶν δαπανῶν τοῦ πληρώματος πέραν τῶν ὀρίων τὰ ὁποῖα ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ὡς ὑγιῆς οἰκονομικὸς ὀργανισμὸς δύναται νὰ ἀνθέξῃ, θέτει ἐν κινδύνῳ αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόστασίν της, διακυβεύει τὴν διατήρησιν ἐνὸς κλάδου τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ προδικάζει τὸν μαρασμὸν του, ἐκτὸς ἐάν τὸ βᾶρος τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, μεταβιβασθῇ 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 θὰ ἔχῃ 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 νὰ 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 ἔναν-

τι αὐτῶν προφερομένης ἐργασίας. Αὐξήσεις ὅθεν τῶν ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καταβαλλομένων μισθῶν καὶ διατήρησις αὐτῶν εἰς ὕψηλά, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ καταβαλλόμενα παρ' ὁμοειδῶν ἐπιχειρήσεων διαφόρων σημαίων ἐπίπεδα, εἶναι δυνατόν, μέχρι σημείου τινός, νὰ συμβαδίζουσι μὲ χαμηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐνισχυμένην συναγωνιστικὴν ἱκανότητα τῆς καταβαλλούσης αὐτοὺς ἐπιχειρήσεως, ἐφ' ὅσον ὡς ἀντιστάθμισμα ἔχουσι ἠϋξημένην ἀπόδοσιν καὶ ἐπάρκειαν τῆς προσφερομένης παρὰ τῶν πληρωμάτων ἐργασίας, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων ἐπιτυγχάνεται, ἀφ' ἐνός ταχεῖα ἐκτέλεισις τῶν ταξεῖ δίων, ἄρα περιορισμὸς τοῦ πρὸς ἐκτέλεισιν αὐτῶν ἀπαιτουμένου κόστους καὶ ἀφ' ἑτέρου ἀρίστη συντήρησις σκάφους καὶ μηχανῶν καὶ ἐκτέλεισις τῶν συνήθους μορφῆς ἐπισκευῶν ἔνδον, περιοριζομένων τὸσον τῶν δι' ἐπισκευὰς ἐτησίων δαπανῶν τῆς ἐπιχειρήσεως, ὅσον καὶ τῆς ἀπωλείας χρόνου εἰς βάρους 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 ἱκανότητος, δεόν νὰ ἀντιμετωπίζονται οὐχὶ μόνον ὡς ζήτημα συγκρίσεως ἀριθμῶν, ἀλλ' ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ποιότητα καὶ τὸν ὄγκον τῆς προσφερομένης ἐναντι αὐτῶν ἐργασίας.

Μολονότι, τέλος, διὰ τὴν ἐπιχείρησιν, ὁ μισθὸς εἶναι στοιχεῖον τοῦ κόστους τοῦ παραγομένου παρ' αὐτῆς ἔργου, διὰ τὸν ἐργαζόμενον δὲν παύει νὰ ἀποτελεῖ εἰσόδημα τὸ ὅποῖον ἐπιβάλλεται νὰ εἶναι ἀρκετὸν πρὸς ἐξασφάλισιν ἱκανοποιήσεως τῶν ἀπαιτήσεων τῆς συγχρόνου ζωῆς, χωρὶς ἐκ παραλλήλου νὰ εὐρίσκειται ἐν δυσαρμονίᾳ πρὸς τὴν πραγματικὴν συμβολὴν τῆς προσφερομένης ἐργασίας εἰς τὴν διεξαγωγὴν καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὸ ὕψος τῶν μισθῶν, ἥτοι ἡ ἀναλογία συμμετοχῆς τῆς ἐργασίας εἰς τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ οἱ ἐν γένει ὅροι τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας καὶ ἐνδικοιτήσεως, δὲν ἦσαν πάντοτε, εἰς τὸ εὐνοϊκὸν σημεῖον εὐρίσκονται σήμερον. Τελείως διάφορος ἦτο ἡ εἰκὼν μέχρι τῶν πρώτων δεκαετηρίδων τοῦ αἰῶνος μας, ἡ δὲ μεταβολὴ ἐπραγματοποιήθη, ἀφ' ἐνός διὰ τῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους, πρὸς καθορισμὸν κατωτάτων ὀρίων μισθῶν ἀνταποκρινομένων πρὸς τὰς ἀνάγκας διαβίωσης καὶ πρὸς προστασίαν τῆς ἐργασίας καὶ ἀφ' ἑτέρου χάρις εἰς τὴν πίεσιν τῶν ἐργατικῶν συνδικαλιστικῶν ἐνώσεων καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ συναισθήματος τῆς κοινωνικῆς εὐθύνης μεταξὺ τῶν σοβαρῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ συνδικαλισμοῦ, δὲν ἦτο βεβαίως ἀπ' ἀρχῆς ἀρεστή εἰς τοὺς ἐργοδότας, ὑπῆρξαν δὲ περιπτώσεις θεωρητικῶν τοῦ οἴκο-

νομικοῦ φιλελευθερισμοῦ, οἱ ὅποιοι κατεδίκασαν τὸ σύστημα ὡς ἐπιβάλλον περιορισμοὺς εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἐργαζομένων, ὡς ἀτόμων. Ὁ συνδικαλισμὸς ἐν τούτοις ἐπεκράτησε, διότι αὐτὸς μόνος, ἐν ἀπουσίᾳ δραστικῆς νομοθετικῆς προστασίας τῆς ἐργασίας, ἠδύνατο νὰ ἐπιτύχη ποιᾶν τινὰ ἰσορροπίαν δυνάμεως μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων. Καὶ εἶναι μὲν πιθανόν, ὅτι περιορίζει ἀπὸ τινῶν ἀποψευῶν τὴν ἐλευθερίαν ἐνεργείας τοῦ μεμονωμένου ἐργάτου, εἶναι ὁμῶς ἐπίσης γεγονός, ὅτι ἐπέτυχεν εἰς τὴν πραγματικότητα, νὰ προσφέρῃ εἰς αὐτὸν περισσότερα πλεονεκτήματα τῶν ὧσιν τοῦ ἀφήρεσε. Ἐδῶσεν εἰς τὸν ἐργάτην δύναμιν, τῆς ὁποίας ἄλλως, παντελῶς οὗτος ἐστερεῖτο καὶ ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ὑπάρξεως οἰκονομικῆς ἐλευθερίας, διότι ὁ ἀσθενέστερος εἶναι πάντοτε ὑποχρεωμένος νὰ ἀποδέχεται ὄρους δυσμενεῖς καὶ ἀπαρέσκοντας εἰς αὐτόν, ὑποκώπτων εἰς τὴν θέλησιν τοῦ ἰσχυροῦ μεθ' οὗ συμβάλλεται. Εἰς τὴν θέσιν τῶν συμβάσεων ἐργασίας μεταξὺ τῶν μεμονωμένων ἐργατῶν καὶ τῶν ἐργοδοτῶν, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ συνδικαλισμοῦ καὶ τῆς ἐννοίας τῆς κοινωνικῆς ἀποστολῆς τοῦ συγχρόνου Κράτους, ἔφερε τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐργασίας μεταξὺ 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 γήρατος, ἀτυχήματος, ἀσθενείας κλπ., ἐντὸς δὲ τῶν οὕτω τιθεμένων ὀρίων, παρέχει τὴν ἐλευθερίαν τῆς διὰ διαπραγματεύσεων μεταξὺ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων, συνάψεως συλλογικῶν συμβάσεων. Μισθολόγιον, ὄραι ἐργασίας, ὑπερωρίαί, ἀντίτιμον τροφοδοσίας, ἄδειαι μετ' ἀποδοχῶν, ἐπιδόματα πάσης φύσεως, ἀποζημιώσεις, ἐξασφάλισις συνεχοῦς ἐργασίας, σύνθεσις πληρώματος, ἡμέραι ἀργίας καὶ πλεῖστα ἄλλα ἀκόμη θέματα, ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, στηριζομένων εἰς σαφεῖς καὶ σταθερὰς διατάξεις, ρυθμιζούσας τὰς βασικὰς ἀρχὰς ἐπὶ τῶν ὁποίων, αἱ μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν σχέσεις δεόν καὶ δύνανται νὰ διαμορφοῦνται.

Ἄλλ' ἡ ὁμαλὴ καὶ ἐποικοδομητικὴ λειτουργία τοῦ θεσμοῦ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, ἀπαιτεῖ ὡς προϋπόθεσιν, τὴν ὑπαρξιν ἐπαγγελματικῶν ὀργανώσεων, οἱ ἡγέται τῶν ὁποίων οὐ μόνον δὲν στεροῦνται ἡγετικῆς πνοῆς, ἀλλ' ἔχουν ἐπίσης τὴν ἱκανότητα τῆς ἀντικειμενικῆς ἐνατενίσεως τῶν ἐκάστοτε διαμορφουμένων καταστάσεων, τὴν ἱκανότητα τῆς πρὸς αὐτὰς προσαρμογῆς σκέψεων καὶ ἐπιδιώξεων, τὸ δὲ σπουδαιότερον, ἔχουν ἀνεπτυγμένον τὸ αἶσθημα τῆς εὐθύνης ἔναντι τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου καὶ ἐδραιωμένην τὴν ἀντίληψιν τῆς

ἀποστολῆς των ὡς ἀντιπροσώπων μιᾶς ἐπαγγελματικῆς τάξεως, οἵτινες ἐπιδιώκουν μὲν τὸ εὐνοϊκώτερον ὑπὲρ αὐτῆς ἀποτέλεσμα, ἀλλ' ἐντὸς πλαισίου μὴ παραβλάπτοντος, ὡς πρὸς τοὺς μὲν, τὴν ὁμαλὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐπιχειρήσεως ὡς οἰκονομικῆς μονάδος, ἀναγνωρίζοντος, ὡς πρὸς τοὺς δέ, τὴν σπουδαιότητα τοῦ παράγοντος τῆς ἐργασίας εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἐὰν ἡ ὑπαρξίς ἀγαθῶν σχέσεων μεταξύ ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων, εἶναι οὐσιώδης παράγων τῆς ἐπιτυχίας καὶ τῆς ἀναπτύξεως οἰουδήποτε κλάδου τῆς βιομηχανίας, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀπαιτεῖται κάτι περισσότερο. Ἡ στενὴ συνεργασία πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, ἀποτελεῖ ὀργανικὴν ἀνάγκην καὶ προϋπόθεσιν ἄνευ τῆς ὁποίας ἡ ναυτιλία δὲν δύναται νὰ προοδεύσῃ. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἠνδρώθη στηριζομένη εἰς τὴν συνεργασίαν αὐτήν, οἱ δὲ Βρεττανοί, Νορβηγοί, Ὀλλανδοί, Σουηδοὶ καὶ ἄλλα ναυτικὰ ἔθνη, καυχῶνται διαπιστοῦντες ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ των ἀνάπτυξις ὀφείλεται κατὰ σπουδαῖον λόγον, εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐργατικῶν ἀνωμαλιῶν ἐπὶ τῶν πλοίων των καὶ εἰς τὴν κοινὴν παρά των πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων ἀναγνώρισιν ὡς βασικῆς τῆς ἀνάγκης τῆς διατηρήσεως σταθερῶν σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των.

Τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἱκανὴν παρουσιάζοντα διεθνῶς ὁμοιομορφίαν, ὀφειλομένην εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς διεθνούς χωρητικότητος, ἀπασχολεῖται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς ὑπὸ συνθήκας πολλὰ κοινὰ ἐμφανίζουσας, ἀπετέλεσαν ἀπὸ πολλοῦ ἤδη χρόνου, ἀντικείμενον προσπαθείας διεθνούς ὁμοιομόρφου ρυθμίσεως, τυχόντα τῆς προσοχῆς τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας, εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως τούτου παρά τῇ Κοινωνίᾳ τῶν Ἐθνῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν κατάρτισιν εἰς διεθνεῖς ναυτικὰς διασκέψεις, ἀριθμοῦ τινος συμβάσεων, ἐκ τῶν ὁποίων τινὲς ἐτέθησαν εἰς πρακτικὴν ἐφαρμογὴν, ἐπικυρωθεῖσαι παρ' ἱκανοῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν χωρῶν. Μεταξὺ τῶν σπουδαιωτέρων ζητημάτων τὰ ὁποῖα ἀπασχόλησαν 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 τούτων, ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος τῶν πλοίων τῶν διαφόρων σημαίων, σταθερὰ κατεβλήθη προσπάθεια, κυρίως διὰ καθιέρωσιν ἑνιαίου κατωτάτου μισθοῦ καὶ δὴ εἰς ὕψος τοιοῦτον, ὥστε νὰ ἐπετυγχάνετο ἡ ἐξάλειψις ἢ ἔστω ἢ εἰς τὸ ἐλάχιστον μείωσις τῶν μεταξὺ διαφόρων σημαίων διαφορῶν καὶ περιωρίζετο, κατ' ἀκολουθίαν, ὁ «ἀθέμιτος» καλούμενος ἀνταγωνισμὸς, τῶν ναυτικῶν χωρῶν καταβαλλουσῶν χαμηλοὺς μισθοὺς, εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν τῶν χω-

ρων έχουσών υψηλότερον επίπεδον διαβιώσεως και συνεπώς μεγαλυτέρους μισθούς. Αι προσπάθειαι αὗται, προσέκρουσαν πάντοτε, εις άνυπερβλήτους δυσχερείας, τὸ μὲν λόγω τῆς ἑλλείψεως ἑνὸς διεθνῶς παραδεδεγμένου νομίσματος, τὸ δὲ διότι τὰ τρία προαναφερθέντα θέματα ἀντιμετωπίζοντο κεχωρισμένως, μολονότι ἀλληλένδετα. Δὲν ἐγένετο ἀπ' ἀρχῆς ἀντιληπτόν, ὅτι εἶναι ἀδύνατον νὰ φθάσῃ τις εις ἀποτελεσματικὴν συμφωνίαν περὶ τῶν μισθῶν, ἐκτὸς ἑάν αὕτη ἀφορᾷ ταύτοχρόνως, τὰς ὥρας ἐργασίας και τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, διότι ὁ ὀλοσδήποτε ἀποδεχόμενος κατώτατόν τι ὄριον μισθοῦ, θὰ ἠδύνατο νὰ ἐκμηδενίσῃ τὰς ἐξ αὐτοῦ οικονομικὰς συνεπείας, διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ὥρων ἐργασίας ἢ διὰ τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Ἄλλὰ και ἡ κατὰ τὴν ναυτικὴν συνδιάσκεψιν τοῦ Seattle τοῦ 1946, γενομένη ἀποδεκτὴ και κατὰ τὴν συνδιάσκεψιν τοῦ 1949 ἀναθεωρηθεῖσα, κοινὴ περὶ μισθῶν, ὥρων ἐργασίας και συνθέσεως πληρωμάτων, σύμβασις, δὲν κατέστη δυνατόν νὰ τεθῇ μέχρι τοῦδε εις ἐφαρμογὴν, διότι αἱ κυβερνήσεις ὄλων τῶν ναυτικῶν κρατῶν, ἐπιμελῶς ἀπέφυγαν νὰ κυρώσουν αὐτήν, μολονότι οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, ἢ σύνθεσις και οἱ ὄροι ἐργασίας αὐτῶν, οὐδόλως ὑστεροῦν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς συμβάσεως, ὀλανδήπνε ἐκ τῶν κυρίων εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν και ἑάν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν πρὸς σύγκρισιν. Αἱ διεθνεῖς συμβάσεις δὲν δεσμεύουν εἰμὴ μόνον τὰς χώρας αἱ ὁποῖαι ἐπικυρώνουν αὐτάς και ἡ ἑλλειψις προθυμίας τῶν κυβερνήσεων ὄπως ἀποδεχθοῦν τὴν δέσμευσιν, δικαιολογεῖται, ἐκ τῶν πραγμάτων. Ἡ προσπάθεια τῆς κατὰ ἑνιαῖον τρόπον ρυθμίσεως διεθνῶς, τῶν ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, εἶναι κατ' ἀρχὴν εὐπρόσδεκτος εις τοὺς ναυτικούς ὄλων τῶν χωρῶν, διότι τείνει εις τὴν βελτίωσιν τῶν ἐν γένει ὄρων ἐργασίας, μισθοδοσίας και κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως αὐτῶν. Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου ἄλλως τε, εἶχον οὗτοι κάμει γνωστὰς τὰς ἀπαιτήσεις των, διὰ τοῦ δημοσιευθέντος κατὰ τὸ 1944 διεθνοῦς χάρτου τῶν ναυτιλλομένων, ἐκδοθέντος, ἀπὸ κοινοῦ, ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ὅμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν και τοῦ Διεθνοῦς Συνδέσμου Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Δὲν δύναται ὁμως νὰ παραβλέπεται τὸ γεγονός ὅτι, ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῆς καθιερώσεως ἑνιαίων μισθολογιῶν και ὄρων ἐργασίας, σκοπεῖται οὐχὶ τόσοσν ἢ ἐξασφάλισις ἱκανοποιητικῶν συνθηκῶν ἐργασίας, εις τοὺς ναυτικούς ὄλων τῶν χωρῶν, ὄσον ἢ ἐξίσωσις τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων τῶν μικρῶν ναυτιλιῶν, πρὸς τὰς δαπάνας τῶν μᾶλλον βεβαρυμένων πλοίων, ἰσχυρῶν τινῶν ναυτιλιῶν, ὡς πρὸς τὰς ὁποῖας ἐν τούτοις, πλεῖσται ἄλλαι εὐνοϊκαὶ προϋποθέσεις - ὄγκῶδεις ἔθνικαι μεταφοραὶ, πιστωτικαὶ εὐκολαὶ, ἔθνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, εὐνοϊκώτεροι ὄροι ἀσφαλίσεως. περιωρισμένοι δα-

πάναι μετακινήσεως πληρωμάτων, χρησιμοποίησις άποικιακών και άσιατικών πληρωμάτων, δυνατότητες έπισκευών εις έθνικούς λιμένας, έπιχορηγήσεις κλπ., συντρέχουσι.

Έάν ή ναυτιλία τών μικρών μέν την οικονομικήν ίσχύν, σοβαρών όμως ώς πρός τόν δγκον χωρητικότητος τόν όποιον κέκτηνται χωρών, πρέπει νά ύφισταται, έπ' ώφελεία τής έθνικής των οικονομικής ζωής, πρέπει νά τή προσφέρωνται συνθηκαι έκμεταλλεύσεως, έν τφ συνόλω των ούχι δυσμενέστεραι τών ύφισταμένων εις τάς λοιπάς ναυτικάς χώρας.

Ή βελτίωσις τών έν γένει όρων άμοιβής και έργασίας του, άποτελει δεδικαιολογημένην διά τόν ναυτικόν ώς και διά πάντα έργαζόμενον έπιδίωξιν, ύποχρέωσιν δέ τοϋ ναυτλιακού έπιχειρηματιού και τοϋ συγχρόνου κοινωνικού Κράτους. Ύπό την άπαράβατον όμως προϋπόθεσιν, ότι ή βελτίωσις αύτη, έπιδιώκεται έντός τοϋ πλαισίου τών δυνατοτήτων τής έν γένει άποδόσεως τής ναυτλιακής έπιχειρήσεως και έν όψει τών λοιπών ύποχρεώσεων αύτης, ώστε έν πάση περιπτώσει νά μη κλονίζωνται αι βάσεις έπί τών όποιων αύτη στηρίζει την ύπόστασιν και συναγωνιστικήν αύτης ίκανότητα. Παραγνώρισις τής θεμελιώδους αύτης πραγματικότητος, συνεπάγεται βαθμιαίον μαρασμόν τής έθνικής ναυτλιακής έπιχειρήσεως και έκμηδένισιν ένός κλάδου τής οικονομικής ζωής τής χώρας, με συνεπίεας τάς όποιας θά ύποστῆ, περισσότερο παντός άλλου, ό ναυτικός όστις θά άποστερηθῆ τής έργασίας του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

1. Εισαγωγικά τινα περί κρίσεων. - Ἐξετάζοντες τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας διαμορφοῦνται αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, διεπιστώσαμεν ὅτι, κύριος παράγων ἐπηρεάζων τὸ ἐπίπεδον αὐτῶν, εἶναι ἡ σχέσις ἡ ἐκάστοτε ὑφισταμένη, μεταξύ προσφορᾶς χωρητικότητος ἀφ' ἑνὸς καὶ τοῦ ὄγκου τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου εἰς μιλλιομετρικοὺς τόννους ἀφ' ἑτέρου. Προχωροῦντες περαιτέρω, δυνάμεθα νὰ θεωρήσωμεν ὡς ἐπιθυμητὴν καὶ οἰκονομικῶς ὑγιᾶ, τὴν κατάστασιν κατὰ τὴν ὁποίαν ὑπάρχει ἰσορροπία μεταξύ τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος.

Ἐναντιόλογους διαπιστώσεις δύνανται τις νὰ κάμῃ ἐπίσης, ἐν τῇ μελέτῃ τῶν γενικωτέρων οἰκονομικῶν φαινομένων. Ἡ ὑπαρξίς ἰσορροπίας μεταξύ παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως, οὕτως ὥστε αἱ τιμαὶ τῶν προϊόντων νὰ διατηροῦνται εἰς ἐπίπεδα καλύπτοντα τὰς παραγωγικὰς δαπάνας καὶ καταλείποντα εὐλογόν τι κέρδος εἰς τὴν ἐπιχείρησιν, προσιτὰ δὲ εἰς τὸ εὐρὺ καταναλωτικὸν κοινὸν καὶ ἀνάλογα πρὸς τὰ εἰσοδήματά του, δύνανται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ ἐπιθυμητὴ καὶ ὀμαλὴ οἰκονομικὴ κατάστασις.

Ἄλλ' ἐν τῇ πραγματικότητι αἱ καταστάσεις δὲν ἐξελίσσονται οὕτω. Ἡ οἰκονομικὴ ζωὴ ὑπόκειται εἰς διαρκεῖς μεταβολὰς καὶ ἄλλοτε μὲν ἐκδηλοῦται ἔντονος ζήτησις ἀγαθῶν καὶ ἐργασίας μὲ ἐπακόλουθον, τόνωσιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἴδρυσιν νέων ἐπιχειρήσεων, αὐξησιν ἐπενδύσεων κεφαλαίων εἰς τὴν παραγωγὴν, αὐξησιν τῶν τιμῶν κλπ., ἄλλοτε δὲ σημειοῦται ἀπότομος πτώσις τῆς ζητήσεως ἀγαθῶν, στασιμότης εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν καὶ τὰς συναλλαγὰς, διακοπὴ τῆς παραγωγῆς, αὐξησις τῆς ἀνεργίας καὶ πτώσις τῶν τιμῶν - ἐνίοτε εἰς ἐπίπεδα καταλείποντα θετικὴν ζημίαν εἰς τὸν ἐπιχειρηματίαν. Παρατηροῦνται δηλαδή, συνεχεῖς διακυμάνσεις, σημειούμεναι κατὰ διαδοχὴν ὥστε νὰ συμπληροῦνται κύκλοι, οἱ καλού-

μενοι οικονομικοί κύκλοι. Έννοείται ότι, διακυμάνσεις ως αι άνωτέρω, δέν είναι πάντοτε γενικαί· περιορίζονται ένιοτε εις τινας μόνον τομείς της παραγωγής. Ουδέ έχουν πάντοτε την αύτην έκτασιν· συνήθως αι έναλλαγαί είναι περιορισμέναι την έκτασιν και κυμαίνονται περίξ του έπιθυμητου μέσου επιπέδου της Ισορροπίας προσφοράς και ζήτησεως αγαθών. Κατά περιόδους έν τούτοις, ή έκτασις των διακυμάνσεων είναι εύρυτάτη και ή συνέπεια αύτων διαταραχή δξυτάτη, έκ της μελέτης δέ των οικονομικών φαινομένων, έχει διαπιστωθή ότι όσάκις ή επί τά χείρω στροφή παρουσιάζει διαρκεστέραν και δξυτέραν μορφήν, έχει πάντοτε προηγηθή περίοδος έντόνου και κερδοφόρου δραστηριότητας.

Ή διάρκεια της περιόδου της ύφέσεως, ή έκτασις την όποιαν αύτη προσλαμβάνει και ή δξύτης της προκαλουμένης παρ' αύτης διαταραχής - διακοπή παραγωγής, στασιμότης έργασιών, γενική οικονομική δυσπραγία, ιδίως των πτωχοτέρων τάξεων, άνεργία κλπ. - αποτελοϋν τά στοιχεΐα τά δημιουργοϋντα την έννοιαν της οικονομικής κρίσεως. Κρίσις, συνεπώς, ύπάρχει όταν ή ύφεις είναι όξεΐα, διαρκή επί μακρόν, έχη εύρείαν έκτασιν, προκαλή βιαΐαν και εις βάθος άναταραχήν της οικονομικής ζωής, έκδηλοϋται δέ μετά περιόδον έντόνου ζωηρότητος - πιθανώς ως άποτέλεσμα της προηγηθείσης υπερεντάσεως.

Εΐναι γενικώς παραδεκτόν ότι, τό σπέρμα διά την γένεσιν των οικονομικών κρίσεων, ένυπάρχει εις αύτό τουτο τό κεφαλαιοκρατικόν σύστημα και άποτελεΐ ένα από τά χειρότερα κακά της συγχρόνου οικονομικής όργανώσεως των έθνών. Δέν έχει έν τούτοις καταστή δυνατόν νά προσδιορισθή μέχρι τουδε ή δημιουργική αύτων αίτία. Πλείσται θεωρίαί, παλαιαί και νέαι, διευπώθησαν, οϋδεμία όμως έξ αύτων έγινε παραδεκτή υπό της πλειονότητος ή των κυριωτέρων έρευνητών των οικονομικών φαινομένων. Αί πλείσται πάντως, των διατυπωθεισών θεωριών, κοινόν παρουσιάζουν σημεΐον, ότι άναζητοϋν την λύσιν του ζητήματός των, εις την έλλειψιν συνοχής εις την παραγωγήν. Ή κεφαλαιοκρατική όργάνωσις έχει ως άναπόφευκτον συνέπειαν, την έλλειψιν συντονισμού και συμμετρίας εις την παραγωγήν των διαφόρων κατηγοριών αγαθών, τόσον έν σχέσει πρός άλλα ή όσον και έν σχέσει πρός τάς άνάγκας της παγκοσμίου καταναλώσεως, τουτο δέ συνιστά άδυναμίαν της διεθνούς οικονομίας, διότι, ως άνωτέρω έξετέθη, τά πάντα βαδίζουν καλώς, μόνον έφ' όσον χρόνον παραγωγή και ζήτησις αγαθών βαδίζουν παραλλήλως και εύρίσκονται εις τά αύτά περίπου επίπεδα.

Μολονότι έκ πρώτης όψεως περιέργον, είναι γεγονός δτι ή περι-

οδος τῆς οικονομικῆς κρίσεως, ἔχει καὶ αὐτὴ ἐν ἑαυτῇ τὰ στοιχεῖα τῆς ἀναρρώσεως καὶ τῆς δημιουργίας τῶν προϋποθέσεων νέας περιόδου ἀκμῆς καὶ ἐντόνου οικονομικῆς δράσεως. Ἡ οικονομία ἐξέρχεται, δηλαδή, ἀπὸ τὴν κρίσιν, διὰ τῶν ἰδίων αὐτῆς δυνάμεων. Ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς οικονομικῆς καχεξίας, ἀρχίζει βαθμιαίως νὰ ἀποκαθίσταται ποιά τις ἰσορροπία, εἰς τοῦτο δὲ σοβαρῶς συντείνει καὶ ἡ μοιραία, ὡς συνέπεια τῆς κρίσεως, ἐκκαθάρισις τῆς οικονομικῆς ζωῆς ἀπὸ θνησιγενεῖς οικονομικὰς μονάδας, δημιουργηθείσας κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐντόνου δραστηριότητος. Βαθμιαίως ἡ αἰσιοδοξία ἐπανέρχεται καὶ ὁ ρυθμὸς τῆς οικονομικῆς ζωῆς, ἀρχίζει νὰ ἐντείνεται. Ἡ παραγωγή, ἀφοῦ καταπέσει εἰς τὸ κατώτατον ὄριον, ἀρχίζει βαθμιαίως νὰ αὐξάνῃ, ἡ ἀνεργία περιορίζεται, ἡ κίνησις κεφαλαίων καθίσταται ἐντονωτέρα, ἡ τοποθέτησις παραγγελιῶν ὀγκοῦται, ἡ σημειούμενη δὲ μεταβολή, ἀντανაკλᾷ ἐπὶ ὅλων τῶν κλάδων τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος, συγκοινωνιακοῦ, τραπεζιτικοῦ, ἀσφαλιστικοῦ κλπ. Σημειοῦται οὕτω, γενικὴ οἰκονομικὴ ἀνάρρωσις, ἐντὸς ὅμως τῶν πλαισίων τῆς ὁποίας γεννῶνται καὶ πάλιν, χάρις εἰς τὴν ἀνυπαρξίαν ἐλέγχου καὶ συντονισμοῦ τῆς παραγωγῆς, τὰ αἷτια μιᾶς νέας περιόδου ὑφέσεως. Πράγματι ἡ ἔντασις τῆς παραγωγῆς διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἰδρύσεως νέων τοιούτων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν συνεχῆ αὔξησιν τῶν τιμῶν, ὀφειλομένην εἰς τὴν σταθερὰν ζήτησιν, προκαλεῖ βαθμιαίως ἀνατροπὴν τῆς σχέσεως μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἀγαθῶν, δοθέντος ὅτι ἡ πρώτη διαρκῶς ἐντείνεται, καθ' ὃν χρόνον ἡ δευτέρα φθάνει κάποτε εἰς τι σημεῖον ἀπὸ τοῦ ὁποίου, λόγῳ τῶν ἠύξημένων τιμῶν, ἀρχίζει νὰ μειοῦται. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἔντονος οἰκονομικὴ δραστηριότης, συνεπάγεται ζήτησιν κεφαλαίων καὶ κατ' ἀκολουθίαν, σπάνιν πιστώσεων καὶ αὔξησιν τῶν δι' αὐτὰς καταβαλλομένων ἐπιτοκίων. Ἀναποφεύκτως ἔρχεται ὅθεν στιγμῆ, κατὰ τὴν ὁποίαν, αἱ πιστώσεις ἐλλείπουσιν, ἐνῶ αἱ ἄμεσοι καὶ ἐπιτακτικαὶ ὑποχρεώσεις τῶν ἐπιχειρήσεων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἱκανοποιηθοῦν διότι ἡ ζήτησις ἀγαθῶν εἶναι μικρά. Ἐπὶ πλέον ἡ παραγωγή, παρὰ τὴν ἔλλειψιν ἀναλόγου ζητήσεως ἐξακολουθεῖ, διότι διακοπὴ τῆς λειτουργίας αὐτῆς εἶναι καταστρεπτικὴ. Δημιουργοῦνται οὕτω, μεγάλα ἀποθέματα ἀγαθῶν, ἡ ἐκποίησις τῶν ὁποίων, καταλήγει πλέον νὰ εἶναι ζήτημα ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης. Ἡ διὰ παντὸς μέσου τόνωσις τοῦ ρυθμοῦ τῶν συναλλαγῶν, παρουσιάζεται δηλαδή, ὡς ἡ μόνη διέξοδος καὶ αὕτη μόνον δι' ὑποβιβασμοῦ τῶν τιμῶν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιδιωχθῇ. Σημειοῦται τότε καὶ πάλιν, ἡ πρὸς τὰ κάτω στροφή, ἡ ὁποία ἄλλοτε μὲν - ὅταν ὁ ἀναπτυσσόμενος συναγωνισμὸς εἶναι μεγάλος - παρουσιάζει ὀξεῖαν ἐξέλιξιν, δημιουργοῦσα ὅλα τὰ συμπτώματα τῆς

κρίσεως άλλοτε δὲ ἐμφανίζει βραδὺν ρυθμὸν, παρέχουσα δυνατότη-
τας προσαρμογῆς καὶ διαμορφώσεως ποιάς τινος σταθεροποιημένης
καταστάσεως. Παρατηρητέον, ἐν κατακλείδι, ὅτι ἡ διάρκεια τῆς κρί-
σεως εἶναι ἐνίοτε τόσο μακρά, ὥστε εἶναι δυνατόν, ἐντὸς τοῦ πλαι-
σίου αὐτῆς πλέον, νὰ δημιουργοῦνται καταστάσεις ποιάς τινος ζωη-
ρότητος καὶ ὑφέσεως, κατὰ τὴν διαδοχὴν, ἐπίσης σημειούμεναι.

Ἡ ἀνωτέρω, ἐν συντομίᾳ διαγραφεῖσα, διαδοχὴ τῶν οικονομι-
κῶν καταστάσεων, παρέχει τὴν ἔννοιαν τῆς περιοδικότητος τῶν κρί-
σεων, ἐκ τῆς ὁποίας αὗται καὶ κυκλικαὶ καλοῦνται κρίσεις¹.

2. Αἱ κρίσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν.- Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, εἶναι,
ὡς ἐλέχθη, ὑπῆρέτης τοῦ ἐμπορίου. Παράγει οἰκονομικὸν ἔργον, μό-
νον ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν ἀγαθὰ πρὸς μεταφοράν. Ἐφ' ὅσον ὅθεν, συνέ-
πεια τῶν οἰκονομικῶν κρίσεων, εἶναι ἡ στασιμότης εἰς τὴν οἰκono-
μικὴν ζωὴν, ἡ μείωσις τῆς παραγωγῆς καὶ ἡ ἔλλειψις ζητήσεως ἀγα-
θῶν, ἔπεται ὅτι τὰ γενικώτερα οἰκονομικὰ φαινόμενα τὰ προκαλοῦντα
τὰς κρίσεις ἔχουν ἄμεσον τὴν ἐπίδρασιν αὐτῶν ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς
ναυτιλίας ἐπίσης, διότι προκαλοῦν ἀνατροπὴν τῆς μεταξύ τῆς διε-
θνοῦς χωρητικότητος καὶ τοῦ ὄγκου τοῦ κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου
σχέσεως.

Ἐπιπλέον τῆς ἰσορροπίας, μεταξύ τοῦ ὄγκου τῆς διεθνοῦς χω-
ρητικότητος καὶ τοῦ ὄγκου τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου
δύναται νὰ ἐπέλθῃ ἐπίσης, χωρὶς τὴν σύμπραξιν ἐξωτερικῶν οἰκono-
μικῶν ἐπιδράσεων. Μεταξὺ τῶν ἐσωτερικῶν αἰτίων, τῶν δυναμένων
νὰ προκαλέσουν κρίσιν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας,
πρωτεύοντα ρόλον ἔχουν :

α) Ἡ αὔξησις χωρητικότητος, λόγω ἠῤῥημένων ναυπηγήσεων, ὀφει-
λομένων οὐχὶ εἰς φυσιολογικὴν προσπάθειαν ἰκανοποιήσεως ἀναπτυσ-
σομένων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἀλλ' εἰς τὴν ἐπὶ μέρους πολιτικὴν
Κυβερνήσεων, ἐφαρμοζουσῶν τὸν οἰκονομικὸν ἐθνικισμὸν εἰς τὴν ναυ-
τιλίαν.

β) Ἡ αὔξησις τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων καὶ ἡ τελειοποίησις τῶν
μηχανικῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως, τόσο αὐτῶν, ὅσον καὶ τῶν λι-
μένων, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων περιορίζεται ἡ χρονικὴ διάρκεια τῶν ταξει-
δίων καὶ αὐξάνεται ἡ εἰς τὴν μονάδα τοῦ χρόνου μεταφορικὴ ἰκα-
νότης τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Ἐκάστη γενικὴ οἰκονομικὴ κρίσις, ἔχει ἄμεσον ὅσον καὶ ἀναπό-

¹ Βλ., ἐπίσης 1) Γ. Χαριτάκη. Αἱ οἰκονομικαὶ διακυμάνσεις καὶ αἱ κρίσεις. 2)
Οἰκονομικοῦ. Ἡ ὑπόστασις καὶ τὸ μέλλον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας - Ἐπιθεώρησις
Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ - Ἰούλιος 1939 σελ. 659 ἐπ. ἐνθα, ἐπίσης, περὶ κρίσεων.

φευκτον, τὴν ἐκδήλωσιν αὐτῆς εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, σαφῆ δὲ περὶ τούτου ἀπόδειξιν, δίδει τὸ γεγονός ὅτι, ὅλαι αἱ μεγάλαι διεθνεῖς οἰκονομικαὶ κρίσεις, συνέπεσαν χρονικῶς, πρὸς ναυτιλιακὰς κρίσεις². Ἡ ἐξάρτησις αὕτη τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν διεθνή οἰκονομικὴν δραστηριότητα καὶ τὰ γενικώτερα οἰκονομικὰ φαινόμενα, εἶναι ὡς ἐλέχθη, εὐλόγος, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον δὲν παράγει ἔργον, εἰμὴ μόνον ὅταν ὑπάρχουν ἀγαθὰ πρὸς μεταφοράν. Ἡ συνεπεία τῶν οἰκονομικῶν κρίσεων, ἐπερχομένη στασιμότης καὶ μαρasmus τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, συνεπαγομένη μείωσιν τοῦ ὄγκου τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου εἶναι ὅθεν φυσικὸν ἀμέσως νὰ ἐπιδρῶ ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας³. Τὸ ναυτιλιακόν, κατὰ ταῦτα, πρόβλημα, εἶναι στενῶς συνδεδεμένον πρὸς τὰ προβλήματα τῆς καλῆς ὀργανώσεως τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ διανομῆς τῶν ἀγαθῶν. Παραγωγή, μεταφορὰ καὶ διανομὴ τῶν ἀγαθῶν, ἀποτελοῦν ἐν τῇ πραγματικότητι, ἐνιαῖον οἰκονομικὸν σύστημα, εἰς τὴν καλὴν καὶ ὀμαλὴν λειτουργίαν τοῦ ὅπου, δύναται καὶ μόνον, νὰ ἀναζητηθῆ, εἰς μίαν μακρὰν περίοδον, ἡ εὐημερία τῆς διεθνoῦς ναυτιλίας⁴ κῆς ἐπιχειρήσεως.

Τείνομεν, ἐν τούτοις, ἐν τῇ πράξει νὰ θεωρῶμεν τὸ μεταξὺ δύο ἢ περισσοτέρων λιμένων ταξιδίων πρὸς μεταφοράν ἀγαθῶν, ὡς μίαν

² Πράγματι, κατὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 1870 ὅτε ἡ ἐπιβολὴ τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὴν ναυτιλίαν ἀπετέλει ἤδη πραγματικότητα-μέχρι τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περιόδου, αἱ διεθνεῖς οἰκονομικαὶ κρίσεις, ταυτίζονται χρονικῶς πρὸς ναυτιλιακὰς τοιαύτας. Ὁ πανικὸς τῶν ναύλων τοῦ 1873, συνέπεσε πρὸς τὴν Αὐστριακὴν καὶ Γερμανικὴν, καλουμένην, κρίσιν τοῦ ἰδίου ἔτους, ἡ ὁποία ἔχουσα ὡς κυρία ἔστιαν τὴν Γερμανίαν ἐπεξετάθη, μὲ διάρκειαν καὶ ὀξύτητα ἀσυνήθη, εἰς ὀλόκληρον τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ν. Ἀμερικὴν καὶ εἰς ὅλους τοὺς κλάδους τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας. Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις τῶν ἐτῶν 1885-86, συνέπεσε πρὸς τὴν ἐκ τῆς Γαλλικῆς χρηματιστηριακῆς κρίσεως τοῦ 1882, προκληθεῖσαν γενικωτέραν οἰκονομικὴν διαταραχὴν, ὀλίγον δὲ βραδύτερον ἢ ναυτιλιακὴ κρίσις τῶν ἐτῶν 1890-95 συνέπεσε πρὸς τὴν κρίσιν τῶν τραπεζῶν ἐν Ἀγγλίᾳ (1890) καὶ τὴν κρίσιν τοῦ 1893 εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας. Ἡ ἀμέσως πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου περίοδος δυσπραγίας τῆς ναυτιλίας συνέπεσε καὶ αὕτη πρὸς τὴν κρίσιν τῶν ἐτῶν 1908-1913, ἐνῶ τέλος ἡ ὀξυτέρα ναυτιλιακὴ κρίσις ἡ ποτὲ σημειωθείσα, ἐξεδηλώθη ὡς συνέπεια τῆς παγκοσμίου κρίσεως τῶν ἐτῶν 1930-1932.

³ Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ κατωτέρω συσχέτισις τοῦ ὄγκου τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου πρὸς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων κατὰ τὴν περίοδον 1929-1936.

*Ἔτη	*Ὀγκος διεθνoῦς ἐμπορίου	Ναυλᾶριθμοί
1929	100.00	100.00
1933	75.90	72.00
1934	78.60	75.88
1935	82.30	76.28
1936	85.70	90.79

αυτότελη και ώλοκληρωμένην οικονομικήν συναλλαγήν, παρασυρόμενοι δὲ περαιτέρω και προχωροῦντες ἐκ τῆς ἐσφαλμένης ταύτης ἀρχῆς, τεινομεν ἐνίοτε νὰ πιστεῦσωμεν, ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις και τὰ οικονομικὰ ἀποτελέσματα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως βαίνουν καλῶς, διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι ἀποκτῶνται ὁσημέραι πλοῖα μεγαλύτερας μεταφορικῆς ἰκανότητος - λόγω ἠύξημένης χωρητικότητος και ταχύτητος - ἐνῶ τοῦτο δύναται νὰ εἶναι ἀληθές, μόνον ἐφ' ὅσον παραλλήλως αὐξάνεται κατὰ τὸ αὐτὸ μέτρον, ὁ ὄγκος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου και ἐν τελικῇ ἀναλύσει, ἡ παραγωγή και ζήτησις ἀγαθῶν.

Εἰς τὴν παραγνώρισιν τῆς θεμελιώδους ταύτης ἀρχῆς ὀφείλονται κατὰ κύριον λόγον, αἱ μὴ ἐκ γενικωτέρων ἐξωτερικῶν αἰτίων προκαλούμεναι ναυτιλιακαὶ κρίσεις, οἱ ἐσωτερικαὶ δηλαδὴ κρίσεις τῆς ναυτιλίας, αἱ προερχόμεναι ἀπὸ τὴν ἀνατροπὴν τῆς ἰσορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς και ζητήσεως χωρητικότητος ἀφ' ἑνὸς και μεταφορικῶν ἀναγκῶν ἀφ' ἑτέρου, συνεπεῖα ἠύξημένων ναυπηγήσεων. Παρατηρητέον ὅτι, ἡ πέραν πάσης πραγματικῆς ἀνάγκης και λογικῆς προβλέψεως, ἔντασις τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυπηγήσεων, σημειοῦται κατὰ τὰς εὐτυχεῖς περιόδους ἐργασίας τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας⁴. Ἐχομεν δηλαδὴ και ἐν προκειμένῳ, πλήρη τὴν ἐφαρμογὴν τῆς κλασσικῆς διαπιστώσεως καθ' ἣν τὰ αἷτια μιᾶς νέας περιόδου ὑφέσεως, ἐνδεχομένως δὲ και κρίσεως, γεννῶνται ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς περιόδου τῆς ἐντόνου οικονομικῆς και ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος.

Τοιαύτη, ἦτο κυρίως ἡ μορφή τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν

⁴ Τὸ φαινόμενον τοῦτο, διαπιστοῦται ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων (ναυλάρθμοι British Chamber of Shipping), πρὸς τὸν ὄγκον τῶν ὑπὸ παραγγελίαν και ναυπήγησιν πλοίων (στοιχεῖα American Bureau of Shipping ἀφορῶντα πλοῖα ἄνω τῶν 1000 κ.ο.γ.).

Χρονολογία	Ναυλάρθμος 1948=100	Ναυπηγήσεις Κόροι ὀλικῆς χωρητικότητος
1949 Ἰανουάριος	87.1	8 023.000
1949 Ἰούλιος	73.3	7.526.000
1949 Ὀκτώβριος	69.8	7.081 000
1950 Ἰούνιος	74.3	6 814 000
1950 Ἰανουάριος	95.8	7.187.000
1951 Ἰανουάριος	151.9	7.894.000
1951 Ἀπρίλιος	176.8	10 562.000
1951 Ἰούλιος	176.6	11.739.000
1952 Ἰανουάριος	163.9	14 275.000
1952 Ἀπρίλιος	109.4	15.752.000

1921-1924⁵ άφ⁶ ένός καί τών έτών 1935-1938 άφ⁶ έτέρου. Ένφ ή διεθνής χωρητικότης ηύξήθη κατά τό άπό τοϋ 1913 μέχρι τοϋ 1936 διάστημα, κατά 38,5%⁶, ό όγκος τοϋ διεθνούς έμπορίου, μόλις κατά 11 %⁷ ηύξήθη κατά τό αυτό διάστημα, πρέπει δέ προσθέτως νά ληφθοϋν ύπ⁸ όψιν, ή αύξησις τής μεταφορικής Ικανότητος τών πλοίων, ώς έκ τής χρησιμοποίησεως τύπων μηχανών προώσεως καταλαμβα-νουσών μικρόν χώρον καί άπαιτουσών μικράν κατανάλωσιν καυσίμων, ώς καί ή μείωσις τοϋ χρόνου παραμονής αύτών εις τούς λιμένας, λόγω βελτιώσεως τών μεθόδων καί μέσων φορτοεκφορτώσεως, ήτις καί αύτή έχει ώς άποτέλεσμα τήν αύξησιν τής έτησίως μεταφορικής Ικανότητος τών πλοίων⁹.

3. Άντιμετώπισις τών ναυτιλιακών κρίσεων. - Έάν αι περιοδικαι διακυμάνσεις καταστάσεων εις τήν έν γένει οικονομικήν ζωήν, άποτελοϋν χαρακτηριστικόν αύτης φαινόμενον, προκειμένου περι τής έμπορικής ναυτιλίας, είναι τόσοσν συχναι καί τόσοσν εύρείας έκτάσεως, ώστε άποβαίνουσν παθητικόν στοιχετον δημιουργουν άστάθειαν, έκ τής όποίας ύπέφερε πάντοτε ή ναυτιλία⁹.

Τό βασικόν αυτό πρόβλημα, άφορᾷ τόσοσν τήν έλευθέραν φορτηγόν ναυτιλίαν, όσοσν καί τήν ναυτιλίαν τακτικών γραμμών, αλλά βεβαίως αι καταστάσεις τās όποίας έκάστη έξ αύτών έχει νά άντιμετωπίση, είναι διάφοροι, προσδιοριζόμεναι άπό τās συνθήκας

⁵ Χαρακτηριστικοί τής όξύτητος τής ναυτιλιακής κρίσεως τών έτών 1921 - 24 είναι οι διά τήν περιόδοσν ταύτην ναυλάριθμοι (στοιχεία τοϋ London «Statist»).

Έ τ η	Κατά 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

⁶ Έναντι 46.970.118 κ.ο.χ κατά τό 1913, έφθασε τούς 65.063.643 κ.ο.χ. κατά τό 1936.

⁷ Στοιχεία Κοινωνίας τών Έθνών.

⁸ Τά αίτια τής περιορισμένης καί μη φυσιολογικής αύξήσεως τοϋ όγκου τοϋ διεθνούς έμπορίου κατά τήν μεταξύ τών δύο πολέμων περιόδοσν, δύνανται νά άναζητηθοϋν α) εις τήν άκολουθηθειασν, ύπό τών πλείστον χωρών, πολιτικήν άυταρκείας καί β) εις τήν συνεπεία τών πολεμικών καταστροφών πτώσιν τοϋ βιωτικού έπιπέπου τών εύρωπαϊκών, ιδίως, πληθυσμών.

⁹ Τήν καλλιτέραν εικόνα τής άσταθείας τών ναυτιλιακών εργασιών καί τής έκτάσεως τών διακυμάνσεων, δίδουσν οι συγκριτικοί ναυλοδείκται άπό τοϋ 1898 καί έντεϋθεν :

α) Ναυλοδείκτης έτών 1898-1924. Στοιχεία περιοδικού Ησο-

τάς χαρακτηριζούσας τάς έργασίας τών δύο αύτων κυρίων κλάδων τής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Αί μεταφοραί όμοειδών φορτίων εις χύμα, υπόκεινται, ώς είδομεν, εις διεθνή άνταγωνισμόν και προσφέρονται κατά γενικόν κανόνα, εις τό άποδεχόμενον τόν εύθηνότερον ναύλον πλοίου. Τά όμοειδη, συνεπώς, φορτία, λόγω του τρόπου κατά τόν όποιον είναι ώργανωμέναί αι δια θαλάσσης μεταφοραί αύτων, άσήμαντον προσφέρουν τήν εύκαιρίαν, δημιουργίας και διατηρήσεως παρά του έφοπλιστου, προσωπικής φήμης ή δεσμών μετά τών φορτωτών, οι όποιοι, έξαιρουμένης, πιθανώς, μιās κατ' άρχήν προτιμήσεως τής έθνικής των σημαίας όταν αι συνθηκαι τό έπιτρέπουν, στρέφονται πάντοτε πρός τό προσφέρον τόν χαμηλότερον ναύλον πλοίου. Η δλη συνεπώς ώργάνωσις τής έπιχειρήσεως του άσχολουμένου με τοιαύτας μεταφοράς πλοιοκτήτου εις ένα άποβλέπει σκοπόν. Νά καταστήση τήν έκμετάλλευσιν του πλοίου του όσον τό δυνατόν περισσότερον οικονομικήν. Χρησιμοποιείται πρός τοϋτο, ό εύθηνότερος τύπος πλοίου, ή επί προμηθεία δέ προσφορά τών ύπηρεσιών πράκτορός τινος εις τούς διαφόρους λιμένας, είναι πλέον ή

nomist. Ως βάσις 100 λαμβάνεται ό μέσος όρος ναύλων τής άνω περιόδου.

*Έτη	Ναυλάριθμοι	*Έτη	Ναυλάριθμοι	*Έτη	Ναυλάριθμοι
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

β) Ναυλοδείκτης έτών 1924 - 1939. Βάσις 100 ό ναυλάριθμος του έτους 1923. Στοιχεία British Chamber of Shipping.

*Έτη	Ναυλάριθμοι	*Έτη	Ναυλάριθμοι
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) Ναυλοδείκτης έτών 1948 - 1952. Στοιχεία British Chamber of Shipping.

1948	100.00	1951 α' έξάμηνον	176.13
1949 α' έξάμηνον	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		

άρκετή, ώστε να μη παρίσταται ανάγκη διατηρήσεως δαπανηρών εγκαταστάσεων ξηρᾶς, πολυπληθοῦς προσωπικοῦ κλπ. Ὅταν λοιπὸν οἱ ναῦλοι φθάσουν εἰς ἐπίπεδα ἐπιζήμια διὰ τὸν πλοιοκτῆτην καὶ διαπιστωθῇ ὅτι ἡ οἰκονομικῶς ἐπωφελῆς ἀπασχόλησις τῶν πλοίων εἶναι συνεπεία τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς ἀδύνατος, ὁ πλοιοκτῆτης τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ προσφεύγει εἰς τὴν μόνην, πλέον, συμφέρουσαν οἰκονομικῶς λύσιν, τὸν παροπλισμὸν. Οὐδὲν διακυβεύει δι' αὐτοῦ. Ἡ ἀγορὰ παραμένει πάντοτε ἀνοικτὴ καὶ εὐθὺς ὡς αἱ συνθηκαὶ τὸ ἐπιτρέψουν, ἢ ἐπάνοδος τοῦ εἰς αὐτὴν θὰ εἶναι εὐχερῆς. Οὐδεὶς θὰ ἔχη καταλάβει τὴν θέσιν του, διὰ τὸν ἀπλοῦν λόγον ὅτι οὐδεμίαν, τοιαύτην θέσιν ἐξησφαλισμένην εἶχεν.

Ὁ παροπλισμὸς, κατὰ ταῦτα, τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀποτελεῖ τὸν συνήθη τρόπον ἀντιμετωπίσεως τῶν περιόδων ναυτιλιακῶν κρίσεων. Δι' αὐτοῦ, τὰ ἔξοδα καὶ συνεπῶς καὶ αἱ θετικαὶ ζημίαι τῆς ἐπιχειρήσεως, περιορίζονται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ταυτοχρόνως δέ, ἀποσυρομένης, διὰ τῶν ἀθρόων παροπλισμῶν, χωρητικότητός τινος, ἀποκαθίσταται βαθμιαίως ποῖα τις ἰσορροπία, μεταξύ τοῦ ὄγκου τῆς προσφερομένης πρὸς ναύλωσιν χωρητικότητος καὶ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ σταθεροποιεῖται μίαν νέα κατάστασις ἐργασιῶν, ἢ ὁποῖα ἐξελισσομένη βραδέως, δημιουργεῖ τὰς προϋποθέσεις νέας περιόδου ἐντάσεως δραστηριότητος.

Εὐνόητον εἶναι ὅτι, εἰς παροπλισμὸν ἐξαναγκάζονται πρῶτα τὰ πλοῖα σημαίων αἵτινες παρουσιάζουν, ἐξ εἰδικῶν ὑποκειμενικῶν αἰτίων, δυσμενεῖς ὄρους ἐκμεταλλεύσεως καθὼς καὶ τὰ μεγάλης ἡλικίας πλοῖα, τὰ ὁποῖα βεβαίως εἶναι περισσότερον πολυδάπανα τῶν νεοτεύκτων, λόγῳ μεγαλυτέρας καταναλώσεως καυσίμων, μειωμένης ταχύτητος, μεγάλων ἐξόδων συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν κλπ.¹⁰

Πρὶν ἢ φθάσει, ἐν τούτοις, ὁ πλοιοκτῆτης, εἰς τὸν ὀπωσθήποτε ἐπιζήμιον, παροπλισμὸν τοῦ πλοίου του, θὰ δεχθῇ πᾶσαν ἐπιτρεπομένην ὑπὸ τοῦ ἐπιπέδου κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων του, ὑποχώρησιν, καὶ θὰ ἀποδυσθῇ εἰς ὄξυν συναγωνισμὸν, ἐκδηλούμενον δι' ὑποβιβασμοῦ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων του. Δὲν θὰ ἀποφασίσῃ, δηλαδή, παροπλισμὸν τῶν πλοίων του, ἀλλὰ θὰ προτιμήσῃ τὴν ἐπὶ ζημίᾳ κίνησιν αὐτῶν, ἐφ' ὅσον χρόνον ἢ ζημίαν αὕτη θὰ εἶναι μικροτέρα ἀπὸ τὰς δαπάνας συντηρήσεως τῶν πλοίων ἐν παροπλισμῷ, αἵτινες εἶναι πάν-

¹⁰ Εἰς τὴν αἰτίαν ταύτην ὀφείλεται τὸ γεγονός ὅτι, παρὰ τὴν χαμηλὴν τότε μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ἀρίστην ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας αὐτῶν, τὸ ἥμισυ περίπου τῆς πονιοπόρου ἐλληνικῆς ναυτιλίας εἶχε παροπλισθῆ ἐπὶ μακρὸν διάστημα διαρκούσης τῆς κρίσεως τῶν ἐτῶν 1932 - 1936.

τοτε σημαντικά, διότι περιλαμβάνουν την φθοράν τοῦ πλοίου ἥτις εἶναι πολὺ ταχύτερα ὅταν τὸ πλοῖον ἀδρανή, τὸν τόκον τῶν ἀδρανοῦντων κεφαλαίων καὶ τὴν ἀπόσβεσιν αὐτῶν, τὰ λιμενικὰ τέλη, τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ἀπολυομένων πληρωμάτων, τὰ ἔξοδα ἐκκινήσεως τῶν πλοίων ὅταν αἱ ἐργασίαι ἀποκατασταθοῦν εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα ἐπωφελεῖ ἐκτέλεσιν πλῶν, τὰ ἔξοδα διοικήσεως τῆς ἐπιχειρήσεως κλπ.

Δημιουργοῦνται οὕτω καταστάσεις ὀξύταται, τῶν ὁποίων ὁ χαρακτηριστὴρ ἔτι μᾶλλον ἐπιδεινοῦται, διὰ τῶν κυβερνητικῶν παρεμβάσεων καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν ναυτιλίαν, ἐπὶ ἀμέσῳ μὲν ζημίᾳ τῶν μὴ ἀπολαμβανουσῶν προστασίας σημαίων, γενικωτέρᾳ δὲ ζημίᾳ τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτις ὑπὸ τοιοῦτους ὄρους δὲν δύναται βεβαίως νὰ διεξάγεται ὑπὸ ὑγιεῖς συνθήκας.

Ἡ ἀντιμετώπισις μιᾶς τοιαύτης καταστάσεως καὶ ἡ λύσις τῶν ἐξ αὐτῆς ἀπορροέντων προβλημάτων, δύναται νὰ ἀναζητηθῆ, μόνον εἰς τὴν μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ συνεργασίαν. Μία τοιαύτη συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἐλευθέρων φορητῶν πλοίων, δύναται νὰ ἀποβλέπη α) εἰς τὴν καθιέρωσιν κατωτάτων ὀρίων ναύλων διὰ τὰς ἀπασχολούσας ἐλεύθερα φορητὰ πλοῖα μεταφορᾶς β) εἰς τὸν ἔλεγχον τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τοῦ πλεονάζοντος, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ὄγκον τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ποσοστοῦ αὐτῆς, ἐξ ὧν τῶν συνεργαζομένων σημαίων καὶ κατὰ λόγον τοῦ εἰς ἐλεύθερα φορητὰ ὄγκου τῆς ναυτιλίας αὐτῶν καὶ γ) εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ ρυθμοῦ τῶν ναυπηγήσεων¹¹.

Κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου δεκαετίαν, κατὰ τὴν ὁποίαν ἐσημειώθη καὶ ἡ μεγαλυτέρα τὴν διάρκειαν καὶ ὀξύτερα τὴν μορφήν ναυτιλιακῆ κρίσις, σημαντικῶς ἐκαλλιεργήθη ἡ προσπάθεια πρὸς διεθνήν συνεργασίαν, ἐπιτευχθείσης τελικῶς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς αὐτῆς διὰ τῆς καθιερώσεως κατωτάτων ὀρίων ναύλων¹².

¹¹ Βλέπε καὶ Σ. Ζάγκου. «Ἡ παγκόσμιος κρίσις τῆς ναυτιλίας». Ἐπιθεώρησις Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Μάϊος 1930 ἔνθα σελ. 454 ἐπ. Ὁμοίως Γ. Ι. Β. «Ἡ κρίσις τῆς ναυτιλίας καὶ τὰ πρὸς ἀντιμετώπισίν της οὐστήματα». Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Σεπτέμβριος 1938 σελ. 737 ἐπ. Ἐπίσης «Τὰ προτεινόμενα μέτρα διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν κρίσιν». Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ 1932 σελ. 888 ἐπ.

¹² Πολλὰι προσκἀθειαι ἐγένοντο ἀπὸ τοῦ 1933 καὶ πολλὰ σέδια προεβλήθησαν χωρὶς ἀξιόλογον ἐπιτυχίαν, μέχρις οὗ ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν τὸ ἀγγλικὸν σέδιον τὸ προταθὲν ὑπὸ τῆς Traps Shipping Administrative Committee. Κατ' ἀρχήν, ἡ Γαλλία προέτεινεν ὅπως ἡ παγκόσμιος νομισματικὴ καὶ οἰκονομικὴ συνδιάσκεψις τοῦ 1933, ἐκάλει τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς σύναψιν συμφωνιῶν, μὲ σκοπὸν τὴν μείωσιν τῆς προσφερομένης χωρητικότητος, διὰ παροπλισμοῦ τοῦ πλεονάζοντος ὄγκου καὶ περιο-

Κοινόν χαρακτηριστικόν τῶν ὑποβληθέντων καὶ ἐξετασθέντων σχεδίων συνεργασίας, ἦτο ὅτι, κατὰ ἓνα ἢ ἄλλον βαθμόν, προεβλέπετο ἡ παρέμβασις ἢ συμμετοχὴ τῶν κυβερνήσεων εἰς αὐτά, παρέμβασις ἢ συμμετοχὴ τὴν ὁποῖαν ἐφαίνετο νὰ καθιστᾷ 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 μονοπωλιστικὰς τάσεις τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ μὴ ἐπιθυμητὴ αὕτη κυβερνητικὴ παρέμβασις, ἦτο πιθανῶς μία ἀπὸ τὰς αἰτίας τῆς ἐπὶ μακρὸν μὴ ἐπιτεύξεως οὐσιαστικῶν συμφωνιῶν καὶ τῆς ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν ὅπως μετάσχουν τῶν προταθέντων σχεδίων. Πρόσθετος πρὸς αὐτὴν λόγος ἀρνήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ αὐτοδεσμευθῶσι, δέον νὰ ἀναζητηθῆ εἰς τὸ ὅτι ἡ ὀρθολογιστικὴ ὀργάνωσις τῶν ἐλευθέρων θαλασσιῶν μεταφορῶν (τα-

ρισμοῦ τῶν νέων ναυπηγήσεων ἀφ' ἑνὸς καὶ τὴν ἀπὸ κοινου ἐκμετάλλουσιν τῶν πλοίων, καθιερουμένων καὶ κατωτάτων ὁρίων ναύλων ἀφ' ἑτέρου, τὸ σχέδιον δὲ προέβλεπεν ὅτι πᾶσαι αἱ ἀνωτέρω ἐπιδιώξεις του, θὰ ἐτίθεντο ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἔλεγχον τῶν ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων. Τὸ σχέδιον τοῦτο, πιθανῶς διότι προέβλεπε κοινὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων καὶ δι' ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν κυβερνήσεων, οὐδεμιὰς ἔτυχεν υποστηρίξεως. Δευτέρα πρωτοβουλία ἀνελήφθη παρὰ τῶν μικρῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, ἦτοι τῆς Νορβηγίας, Σουηδίας, Δανίας, Ὁλλανδίας καὶ Ἑλλάδος, αἱ ὁποῖαι διὰ τῶν ἐν Λονδίῳ πρεσβυτῶν των, προέτειναν ὅπως ἡ Μ. Βρετανία ἀνελάμβανε τὴν πρωτοβουλίαν διασκέψεως, πρὸς μελέτην τῶν θεμάτων τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν ὑπὸ τῶν διαφόρων χωρῶν ἀσκουμένην προστατευτικὴν δι' ἐπιχορηγήσεων πολιτικῆν, τὸν περιορισμὸν τῆς προσφερομένης εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς χωρητικότητος καὶ τὴν λήψιν ὅλων τῶν ἀναγκαίων μέτρων, πρὸς ἀποκατάστασιν ὑγιῶν συνθηκῶν οικονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ συναγωνισμοῦ τῶν πλοίων. Εἰς ἀπάντησιν πρὸς τὴν πρόσκλησιν ταύτην τῶν μικρῶν χωρῶν, ἡ Μ. Βρετανία ἐξήγγειλε τὸ ἰδικόν της πρόγραμμα ἐπιχορηγήσεως τῆς ἐλευθέρας φορτηγῆς ναυτιλίας! (Περὶ αὐτοῦ βλ. Γ. Γεωργακοπούλου «Τὸ Ἑλληνικὸν Ἐμπ. Ναυτικὸν ἀπέναντι τοῦ γενικοῦ προστατευτισμοῦ» Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Ἰούλιος 1934 σελ. 563 ἐπ.). Νέον σχέδιον, ὑποβληθὲν ὑπὸ τῶν Ὁλλανδῶν, προέβλεπε τὴν ἴδρυσιν διεθνoῦς ὀργανισμοῦ ἐν Λονδίῳ, μὲ ἀντιπροσώπευσιν ἐν αὐτῷ τῶν διαφόρων σημαίων ἀνάλογον πρὸς τὴν κατεχομένην παρ' αὐτῶν χωρητικότητα, ἐπὶ σκοπῷ, ἀφ' ἑνὸς μὲν, ἀχρηστεύσεως τῆς πλεοναζούσης καὶ παλαιᾶς τὴν ἡλικίαν χωρητικότητος, ἀποζημιουμένων τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν ἐκ κεφαλαίων προερχομένων ἀπὸ ὑποχρεωτικὰς εἰσφορὰς τῶν μετεχόντων πλοίων. ἀφ' ἑτέρου δέ, περιορισμοῦ τῶν νέων ναυπηγήσεων. Ὡς εἶναι εὐνόητον, τὸ σχέδιον τοῦτο ἐστρέφετο κυρίως κατὰ ναυτιλιῶν ὡς ἡ ἑλληνικὴ, αἵτινες ἀπετελοῦντο, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ πλοῖα ἄνω τῶν 25 ἐτῶν. (Ἑλλάς 57 %, Ἰσπανία 34 %, Ἰταλία 28 %, Γερμανία 16,2 %, Γαλλία 18,3 %, Νορβηγία 18,3 %, Ἡν. Πολιτεῖαι 8,7 %, Μ. Βρετανία 7 %, Ὁλλανδία 5 %. - Στοιχεῖα διὰ τὸ ἔτος 1933). Παρμεφερὲς πρὸς τὸ ὀλλανδικόν, ἦτο καὶ τὸ ἀποκλιθὲν σκανδιναυικόν σχέδιον, τὸ ὁποῖον προέβλεπεν ἀφ' ἑνὸς μὲν, ὅτι ἐκάστη μετέχουσα τοῦτου χώρα θὰ ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διαλύσῃ ποσοστὸν τῆς χωρητικότητός της, ἀφ' ἑτέρου δέ, ἔλεγχον καὶ περιορισμὸν τῶν ναυπηγήσεων, οὐχὶ ὅμως ὑποχρεωτικὸν παροπλισμὸν χωρητικότητος, πέραν τῆς πρὸς διάλυσιν προοριζομένης.

tionalization), σκοπόν θά εἶχε τήν σταθεροποίησιν τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα τήν ἐπικερδῆ ἐκμετάλλευσιν καί τῶν ἐχόντων ὕψηλά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως πλοίων. Τοῦτο ὅμως ἦτο ἐπὶ ζημίαι, ἀφ' ἐνός μὲν τῶν φορτωτῶν οἱ ὅποιοι θά ἔστεροῦντο τῆς δυνατότητος χρησιμοποίησεως τῶν εὐθηνοτέρων σημαίων, ἀφ' ἑτέρου δὲ τῶν πλοίων τῶν ἐχόντων μειωμένα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, διότι θά ἀπεστέρει αὐτὰ τοῦ πρὸς ἐπιτυχή ἀνταγωνισμόν ὄπλου των, ἦτοι τῆς δυνατότητος προσφορᾶς χαμηλοῦ ναύλου.

Ἐξ ἴσου βασικόν, ἔτι δὲ δυσχερέστερον σημεῖον, διὰ τὰς ναυτιλιας χωρῶν, ὡς ἡ Ἑλλάς, ἡ Νορβηγία κλπ., αἱ ὁποῖαι στερούμεναι ἰδίων ὀγκωδῶν μεταφορῶν ἀναζητοῦν τήν ἀπασχόλησίν των, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἦτο ὁ προσδιορισμὸς τῶν κριτηρίων βάσει τῶν ὁποίων θά ἐγίνετο ὁ καθορισμὸς τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς αὐτῶν εἰς τὸν ὄγκον τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος καί τὰς μεταφοράς, διότι ὄλαι αἱ προτάσεις αἱ σχετικαὶ πρὸς κατανομήν, δὲν ἐστηρίζοντο ἐπὶ ἀντικειμενικῶν κριτηρίων ὡς ταῦτα ἀπέρρεον ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, ἀλλ' εἰς τὴν ἐπιθυμίαν καί προσπάθειαν τῶν μεγάλων, νὰ ἀπαλλαγῶσι, κατὰ τὸ δυνατόν, ἀπὸ τὸν ἐνοχλητικὸν ἀνταγωνισμόν τῶν μικρῶν σημαίων. Οὕτω, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, αἱ προτάσεις περὶ καθορισμοῦ συμμετοχῆς τῶν διαφόρων χωρῶν εἰς τὸν ὄγκον τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος καί τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἠθέλησαν νὰ στηριχθοῦν εἰς κριτήρια, ὡς ὁ πληθυσμὸς ἐκάστης χώρας ἢ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς αὐτῆς εἰς διεθνῆς ἐμπόριον καί ἄλλα παρόμοια ἐξ ἴσου ἀπαράδεκτα διὰ τὰς μικρὰς χώρας κριτήρια.

Τὸ τελικῶς υἱοθετηθὲν διεθνῶς¹⁹ καί ἐφαρμοσθὲν σχέδιον, προετάθη ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς Tramp Shipping Administrative Committee κατὰ τὸ 1937 καί προέβλεπε τὸν καθορισμὸν κατωτάτων ὀρίων ναύλων εἰς τινὰς μεταφοράς. Ἡ ὡς ἄνω ἐπιτροπὴ, συνηστήθη ἀπὸ τὸν νόμον περὶ ἐπιχορηγήσεως τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ σχέδιον ἐφηρμόσθη πρῶτον, μεταξὺ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν καί ἐστηρίζετο εἰς τὴν ἐθελοντικὴν αὐτῶν συμμετοχὴν καί συνεργασίαν, ἐτέλει δὲ ὑπὸ τὴν διοίκησιν καί ἔλεγχον αὐτῆς ταύτης τῆς

¹⁹ Προηγούμεναι Ἀγγλικαὶ προσπάθειαι κατὰ τὰ μετὰ τὸ 1932 ἔτη τῆς κρίσεως, μερικὴν μόνον εἶχον ἐπιτυχίαν, λόγῳ 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, αἵτινες ἀπετέλουν πρὸ τοῦ πολέμου τὸ κύριον ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας. Οὕτω ἀπὸ 12/- κατὰ τόννον τὸ 1934, οἱ ναῦλοι ἠξήθησαν εἰς 16/6 κατὰ Μάϊον 1935, εἰς 17/9 κατὰ Ὀκτώβριον ἰδίου ἔτους καί εἰς 22/3 κατ' Ὀκτώβριον 1936.

βιομηχανίας, άνευ κυβερνητικής συμμετοχής. Βαθμιαίως έγένητο αποδεκτόν από τας πλείστας τών ναυτιλιακών χωρών μεταξύ τών οποίων και ή Έλλάς, εις τινας περιπτώσεις τής αποδοχής του έπιβληθείσης διά κυβερνητικής παρεμβάσεως¹⁴. Συμφώνως προς τας συναφθείσας συμφωνίας, εκάστη έθνική όργανωσις έφοπλιστόν, άνελάμβανε τήν ύποχρέωσιν νά λάβη τά κατάλληλα μέτρα διά τήν έφαρμογήν και τήρησιν τών άμοιβαίως συμφωνηθέντων, άλλ' έπίσης και διά τήν άποφασιστικήν άντιμετώπισιν τών τυχόν παραβάσεων. 'Υποχρέωσις, έξ άλλου, τών κυβερνήσεων, ήτο νά συνδράμουν τās έφοπλιστικάς όργανώσεις εις τήν έπιτυχίαν τής άνω έπιδιώξεώς των¹⁵.

Πολύ εύχερεστέρα και πλέον άποτελεσματική, όσον και έκτεταμένη, ήτο ή συνεργασία ή έπιτευχθείσα εις τόν τομέα τών μεταφορών ύγρων καυσίμων. Κατά τό 1934, συνεστήθη ή International Tanker Owners Association Ltd, ώς εταιρία άνευ κεφαλαίων σκοπόν έχουσα τήν έφαρμογήν σχεδίου περιλαμβάνοντος τά άνω τών 2000 κόρων δεξομενόπλοια. Οι μετέχοντες πλοιοκτῆται, ύποχρεούντο εις καταβολήν τμήματος τών κερδών των, ώς ύποχρεωτικής εισφοράς, έκ τών συγκεντρουμένων δέ τοιουτοτρόπως κεφαλαίων, άπεξημιούντο οι πλοιοκτῆται χωρητικότητος ή όποία παρωπλισθη συμφώνως προς τό σχέδιον. Κατώτατα όρια ναύλων δέ έτέθησαν. Τό σχέδιον γενικώς έπέτυχε, μολοντί δέν ειχε τήν ύποστήριξιν όλων τών έφοπλιστών¹⁶.

Προκειμένου περι πλοίων τακτικών γραμμών, ή άντιμετωπιζόμενη κατάσταση ειναί βεβαίως διάφορος, χωρίς τούτο νά σημαίνη ότι ει-

¹⁴ Διά τήν έφαρμογήν του σχεδίου, άπαραίτητος ήτο ή έξ εκάστης χώρας συμμετοχή πλοιοκτητών καλυπτόντων ποσοστόν 90 % τής χωρητικότητος τής έλευθέρας φορηγοϋ ναυτιλίας τής χώρας ταύτης, μολοντί δέ, σημαντικός αριθμός Έλλήνων πλοιοκτητών ειχε προσχωρήσει άπ' άρχής εις τās συμφωνίας, πολλοί ήρνούντο νά δεσμευθούν έπίσης και έκαρπούντο τούς ναύλους άποδεχόμενοι τιμάς κάτω τών όρίων τών συμφωνιών. Τούτο ήτο φυσικόν νά προκαλή τās διαμαρτυρίας τών λοιπών και νά έξη ώς άποτέλεσμα τήν μη έφαρμογήν τών συμφωνιών δι' όλόκληρον τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν. Διά τούς λόγους τούτους τό Κράτος, προτάσει του Ναυτικού Έπιμελητηρίου και τής Ένώσεως Έφοπλιστών, προέβη εις τήν έκδοσιν του Α.Ν. 1310/1938 διά του όποίου έπέβαλε τήν έφαρμογήν τών συμφωνιών ώς ύποχρεωτικών και προέβλεψε τήν έπιβολήν σοβαρών χρηματικών ποινών διά τούς παραβάτας.

¹⁵ Βλ. σχετικώς Γ. Χ. Δαιμού «Δέν γαλουχοϋμεν ούτοπίαν» εις Έπιθ. Έμπ. Ναυτικού - 'Ιούλιος 1938 σελ. 326 έπ. - 'Ομοίως εις Έπιθ. Έμπ. Ναυτικού - 'Ιούλιος 1938 σελ. 312 και έπ., άρθρον υπό τόν τίτλον «Δύο σοβαρά μέτρα».

¹⁶ Κατά 'Ιούλιον 1934 μετείχον τών συμφωνιών πλοία 2.204.000 τόννων, ή δέ παρωπλισθείσα χωρητικότης άνήρχετο κατά τήν ίδίαν περίοδον εις 668.000 τόννων. 'Η μετέχουσα χωρητικότης ηϋξήθη μέχρι του 1938 εις 3.328.000 τόννων, ή δέ υπό παρωπλισμόν, μειωθείσα εις 14.000 κατά 'Ιούλιον 1937, ηϋξήθη και páλιν εις 542.000 κατά 'Ιούλιον 1938.

ναι καὶ δυσχερεστέρα. Γνωρίζομεν ποῖα εἶναι ἡ ὀργάνωσις καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Παροπλισμὸς συνεπῶς τῶν πλοίων, συνεπαγόμενος ἐγκατάλειψιν δρομολογιακῆς τινος γραμμῆς, δὲν εἶναι νοητὸς εἰμὴ μόνον εἰς περίπτωσιν ὀριστικῆς διακοπῆς ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς ταύτης, διότι εἶναι βέβαιον ὅτι εἰς τὴν ἐκκενουμένην θέσιν θὰ ἐπεισέλθῃ καὶ θὰ ἐγκατασταθῇ ἕτερα τῆς αὐτῆς ἢ ἄλλης ἐθνικότητος ναυτιλιακῆ ἐπιχείρησις. Ἐπιπροσθέτως αἱ ἐκτεταμέναι χερσαῖαι ἐγκαταστάσεις, τὸ πολυάριθμον προσωπικὸν καὶ τὸ δίκτυον πρακτόρων κλπ. τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τακτικῶν γραμμῶν, παραμένοντα ἀχρησιμοποίητα, ἀποτελοῦν παθητικόν, τὸ ὁποῖον καθιστᾷ τὸν παροπλισμὸν περισσότερον δαπανηρὸν ἀπὸ τὴν ἐπὶ μικρᾷ ζημίᾳ κίνησιν τῶν πλοίων. Δὲν πρέπει τέλος νὰ λησμονῆται ὅτι, βασικὸν στοιχεῖον τῆς ἐπιτυχίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τακτικῶν γραμμῶν εἰς μίαν μακρὰν περίοδον ἐτῶν, εἶναι ἡ τακτικὴ καὶ σταθερὰ ἐκτέλεσις τῶν δρομολογίων τῶν πλοίων τῆς τόσον εἰς τὰς καλὰς περιόδους ὅσον καὶ κατὰ τὰς περιόδους κρίσεως ἐργασιῶν. Ἡ πυκνότης τῶν δρομολογίων μεταβάλλεται βεβαίως, ὥστε νὰ προσαρμόζεται κατὰ τὸ δυνατόν πρὸς τὸν ὄγκον τῶν μεταφορῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως πάντοτε, ὅτι διατηροῦνται ἀρκετὰ δρομολόγια διὰ νὰ καλύπτουν, ἀπὸ ἀπόψεως συχνότητος αὐτῶν, τὰς βασικὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐμπορίου.

Ἐνῶ τόσον βαρύτεραι ἐμφανίζονται αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου γραμμῶν ἔναντι τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, ἡ ἀντιμετώπισις τῶν εἶναι ὀλιγώτερον ἢ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πλοίου tramp δυσχερῆς. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸν θεσμὸν τῶν conferences χάρις εἰς τὸν ὁποῖον, ἀποκλείεται ὁ συναγωνισμὸς ἐπὶ τῶν ναύλων καὶ ἐπιτυχᾶνεται, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ ἀποφυγὴ ὑποβιβασμοῦ αὐτῶν μέχρι τοῦ τελευταίου δυνατοῦ ὀρίου, ἀφ' ἑτέρου δέ, ἡ κατὰ κανόνα διατήρησις τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. Ἐπομένως ἡ εἰς τόσας πολλὰς δυσχερείας προσκόπτουσα, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων, συνεργασία, ὑφίσταται ἐδῶ ἐκ τῶν προτέρων καὶ δὴ ὑπὸ συνθήκας αἱ ὁποῖαι καθιστοῦν εὐχερῆ τὴν πληρεστέραν δυνατὴν ἀξιοποίησιν ὑπὲρ τῶν μετεχουσῶν ἐπιχειρήσεων, τῆς συνεργασίας ταύτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΝΔΕΚΑΤΟΝ

Λ Ι Μ Ε Ν Ε Σ

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

1. Συνθήκαι ἀναπτύξεως καὶ ὀργανώσεως λιμένων.- Ἀπὸ τῆς σκοπιᾶς τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐξεταζόμενος, προορισμὸς τοῦ συγχρόνου λιμένος εἶναι, ἡ παροχὴ τῶν ἀπαιτουμένων εὐκολιῶν καὶ ἐγκαταστάσεων, διὰ τὸν ἀσφαλῆ ἐλλιμενισμόν, παραβολήν, ἐπισκευήν, ἐφοδιασμόν καὶ φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων. Αἱ διαστάσεις τῆς θαλάσσιας ἐπιφανείας λιμένος τινὸς καὶ ἡ ἔκτασις καὶ τὰ βυθίσματα τῶν ἀποβαθρῶν του, προσδιορίζουν, ὡς εἶναι ἐπόμενον, τὸ σχῆμα καὶ τὰς μεγίστας διαστάσεις τῶν χρησιμοποιούντων αὐτὸν πλοίων. Ἀποτελεῖ συνεπῶς, ἓνα τῶν βασικῶν σκοπῶν παντὸς μεγάλου συγχρόνου λιμένος, διεκδικούντος ὑπὲρ αὐτοῦ διεθνή ναυτιλιακὴν κίνησιν, ἢ δυνατότης παροχῆς ἀσφαλοῦς καταφυγίου καὶ θέσεων παραβολῆς καὶ εἰς αὐτὰ τὰ μεγαλύτερων διαστάσεων σύγχρονα πλοῖα.

Ἡ ὕπαρξις ἐν τούτοις, τῶν προαναφερθεισῶν εὐκολιῶν, δὲν εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ θεωρηθοῦν ὡς ὑπάρχουσαι, αἱ προϋποθέσεις ἀναπτύξεως ἑνὸς λιμένος. Ἡ ἐξέλιξις λιμένος τινὸς, εἰς τοιοῦτον μεγάλῃς σημασίας καὶ κινήσεως, δὲν δύναται νὰ εἶναι μόνον, ἀποτέλεσμα διαθέσεως ἐπαρκῶν φυσικῶν ἢ τεχνητῶν πλεονεκτημάτων καὶ ἐγκαταστάσεων, ἀλλ' ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τὴν ὁποίαν ἔχει νὰ ἐξυπηρετήσῃ, τοῦτο δὲ σημαίνει ὅτι, ἡ γεωγραφικὴ θέσις τοῦ λιμένος καὶ ἡ φύσις τῆς παρ' αὐτοῦ, λόγῳ θέσεως καὶ προσφορᾶς οἰκονομικῶν πλεονεκτημάτων, ἐξυπηρετουμένης ἐνδοχώρας, ἀποτελοῦν σπουδαιοτάτους παράγοντας, ἀποφασιστικῶς ἐπιδρῶντας ἐπὶ τῶν δυνατοτήτων ἀναπτύξεως αὐτοῦ.

Ὅταν ὁ λιμὴν εἶναι τοποθετημένος κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξυπηρετῇ τὰς ἀνάγκας εὐρείας ἐνδοχώρας ἢ μεγάλων βιομηχανικῶν ἢ καταναλωτικῶν κέντρων πλησίον αὐτοῦ ἐγκατεστημένων ἢ ὅταν

ἀποτελῆ κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἔμπορίου, τότε ἐνυπάρχουσι, βεβαίως, εὐνοϊκαὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν του εἰς σπουδαίας σημασίας λιμένα συνθηκαί.

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 κατὰστασιν, τὴν ὑπαρξιν εὐρείας παραγωγικῆς ἢ καταναλωτικῆς ἐνδοχώρας ἢ δυνατοτήτων διαμετακομιστικοῦ ἔμπορίου, δημιουργοῦνται πέραξ καὶ πλησίον τῶν λιμένων, μεγάλα βιομηχανικά καὶ καταναλωτικά συνάμα κέντρα, τὰ ὁποῖα ἐξασφαλίζουν εἰς αὐτούς, φορτία τόσον πρὸς εἰσαγωγὴν (πρώτας ὕλας, καύσιμα, τρόφιμα) ὅσον καὶ πρὸς ἐξαγωγὴν (βιομηχανικά καὶ ἄλλα προϊόντα), δημιουργουμένης οὕτω συρροῆς εὐνοϊκῶν συνθηκῶν διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ δεδομένου λιμένος, ὅστις κατ' ἀνάγκην, διὰ τὰ ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν χρησιμοποιούντων αὐτὸν πλοίων, ἀποκτᾷ συντόμως καὶ τὸν χαρακτήρα μεγάλου κέντρου ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων καὶ τοιοῦτου ἐπισκευῶν καὶ ναυπηγήσεων, μὲ ἀρτίας μηχανουργικὰς καὶ ναυπηγικὰς ἐγκαταστάσεις.

Ὅσονδὴποτε, ἐν τούτοις, εὐνοϊκαὶ καὶ ἐὰν εἶναι αἱ ἐμπορικαὶ καὶ λοιπαὶ συνθηκαὶ αἱ ὑφιστάμεναι ὡς πρὸς λιμένα τινὰ, δὲν δύναται οὗτος νὰ ἀναπτυχθῆ καὶ εὐημερήσῃ, ὅταν δὲν εἶναι εὐκόλως προσιτὸς ἐκ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ὑφ' ὅλας τὰς καιρικὰς καταστάσεις, ἡ ἱστορία δὲ ἀναφέρει, πλείστους, περιφήμους ἄλλοτε, λιμένας, οἱ ὁποῖοι περιέπεσαν εἰς ἀφάνειαν, ἀφ' ἧς εἶτε λόγῳ τῆς αὐξήσεως τοῦ ὄγκου καὶ τῶν διαστάσεων τῶν πλοίων, εἶτε ἐξ ἄλλων αἰτίων, δὲν ἦσαν πλέον προσιτοὶ ἐκ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Ἡ ὑπαρξις, ἐν κατακλειδί, ἀρτίας ὀδικῆς, ἢ σιδηροδρομικῆς¹ ἢ διὰ διωρύγων, συνδέσεως τοῦ λιμένος μετὰ τῆς ἐνδοχώρας τὴν ὁποίαν ἐξυπηρετεῖ, ἀποτελεῖ ἀνάγκην ὀργανικὴν διὰ πάντα μέγαλον λιμένα. Δὲν πρέπει, ἄλλωστε, νὰ λησμονῆται ὅτι, πέραν τῆς παροχῆς καταφυγίου εἰς τὰ πλοῖα, οἱ λιμένες, πρῶταρχικὸν προορισμὸν ἔχουν, νὰ χρησιμεύσουν ὡς κέντρα εἰς τὰ ὁποῖα συναντῶνται καὶ συνδέονται πρὸς ἀλλήλας αἱ θαλάσσιαι συγκοινωνίαι ἀφ' ἑνὸς καὶ αἱ σιδηροδρομικαὶ, αἱ ὀδικαὶ καὶ αἱ ἐσωτερικαὶ διὰ διωρύγων καὶ ποτα-

¹ Ὡς σιδηροδρομικὴ σύνδεσις νοεῖται ἡ δυνατότης τῆς καὶ εὐθείας ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφορτώσεως εἰς τὰ σιδηροδρομικὰ ὀχήματα, ἄνευ καθυστερήσεως διὰ τὸ πλοῖον, τοῦθ' ὅπερ ἐπιτυγχάνεται μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχει δυνατότης ἐλευθέρως κινήσεως ἱκανοῦ ἀριθμοῦ σιδηροδρομικῶν ὀχημάτων ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος.

μῶν συγκοινωνίαι ἀφ' ἑτέρου. Ἐντεῦθεν καὶ ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ λιμένος ὡς «μεταφορτωτικοῦ μηχανήματος»².

Οἱ σύγχρονοι λιμένες, δὲν εἶναι πάντοτε φυσικοὶ τοιοῦτοι, οὔτε καὶ ἔχουν κατασκευασθῆ εἰς τὰς καταλληλοτέρας καὶ προσφορωτέρας, ἀπὸ ἀπόψεως φυσικῶν πλεονεκτημάτων, θέσεις. Οἰκονομικοὶ παράγοντες καὶ ὑπολογισμοί, εἶναι οἱ κυρίως προσδιορίζοντες τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἐγκαθίστανται οἱ τεχνητοὶ λιμένες, κύριον δὲ παράγοντα βαρύνοντα εἰς τὴν ἐκλογὴν τῆς θέσεως, ἀποτελεῖ ἡ ἀνάγκη ὅπως τὸ πλοῖον δύναται νὰ φθάσῃ κατὰ τὸ δυνατόν πλησιέστερον πρὸς τὸ κέντρον παραγωγῆς ἢ καταναλώσεως διὰ τὸ ὅποιον προορίζεται ἢ ἀπὸ τὸ ὅποιον θὰ παραλάβῃ, τὸ φορτίον του. Διὰ τὸν λόγον αὐτόν, πλείστοι ἐκ τῶν τεχνητῶν λιμένων, ἐγκαθίστανται ἐπὶ ποταμῶν, εἰς σημαντικὰς ἐνίοτε ἀποστάσεις ἀπὸ τῆς θαλάσσης. Ὅσον βαθύτερον δύναται τὸ πλοῖον νὰ εἰσχωρήσῃ εἰς τὴν ξηράν, ἀκολουθοῦν φυσικὴν ἢ ἀκόμη καὶ τεχνητὴν ὑδατίνην ὁδόν, τόσον εὐθηνότερον καθίσταται τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς· διότι ἡ θαλασσία μεταφορὰ εἶναι πάντοτε ἢ εὐθηνότερα ὄλων· καὶ γενικώτερον τὸ κόστος τῆς διακινήσεως καὶ παραγωγῆς τῶν ἀγαθῶν ἐν γένει, διότι ἀποφεύγονται αἱ πάντοτε δαπανηραὶ μεταφορῶσεις, τὰ πρόσθετα ἔξοδα ἀποθηκεύσεως κλπ.

Τόσον σοβαρὰ εἶναι τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα, τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῆς ἀπ' εὐθείας προσεγγίσεως τῶν πλοίων εἰς τὰ παραγωγικὰ ἢ καταναλωτικὰ κέντρα, πρὸς φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν, ὥστε εἰς τινὰς περιπτώσεις ἐκρίθη οἰκονομικῶς συμφέρουσα ἢ κατασκευὴ διωρῦγων σημαντικοῦ μήκους³ καὶ μὲ ἐπαρκῆ διὰ μεγάλα πλοῖα πλάτη καὶ βάθη, προκειμένου νὰ ἐξασφαλισθῆ ἡ ἀπρόσκοπτος ἐπικοινωνία κέντρων τινῶν ἢ λιμένων, μετὰ τῆς θαλάσσης.

Εἴτε φυσικοὶ συνεπῶς εἶναι, εἴτε τεχνητοί, οἱ μεγάλοι λιμένες τοῦ κόσμου ὀφείλουν τὴν ἀνάπτυξιν των εἰς τὴν ὑπαρξιν οἰκονομικῶς ἀνεπτυγμένης ἐνδοχώρας παρ' αὐτῶν ἐξυπηρετουμένης. Αἱ πλουτοπαραγωγικαὶ δυνατότητες ἐκάστης χώρας προσδιορίζουν, ὄχι μό-

² Βλ. Καθηγητοῦ Δ. Πίππα «Λιμὴν» εἰς Νεώτερον Ἑγκυκλοπαιδικὸν Λεξικὸν «Ἡλίου» τόμος 12ος σελ. 383 ἐπ.

³ Ἡ διώρυξ τοῦ Manchester χάρις εἰς τὴν ὁποίαν ἡ βιομηχανικὴ αὕτη πόλις τῆς Ἀγγλίας ἔγινε λιμὴν, ἔχει μῆκος 35 μιλίων μὲ βυθίσματα μέχρις 28 ποδῶν. Οἱ Ὀλλανδοὶ ἐξ ἄλλου, δὲν ἐδίστασαν νὰ ἀναλάβουν τὴν ἐκτέλεσιν διωρῦγων μήκους 20 μιλίων καὶ 15 μιλίων, μὲ διαστάσεις ἐπιτρεπούσας τὴν χρησιμοποίησιν των ὑπὸ τῶν μεγαλυτέρων ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων, προκειμένου νὰ καταστήσῃσι τοὺς δύο κυριωτέρους λιμένας των, Ρότερνταμ καὶ Ἄμστερνταμ ἀντιστοίχως, εὐχερέστερον καὶ συντομώτερον προσιτοὺς ἀπὸ θαλάσσης, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἀνταγωνιστικῆς αὐτῶν ἰκανότητος ὡς διαμετακομιστικῶν τοῦ ἐμπορίου τῆς Β.α. Εὐρώπης λιμένων.

νον τὸν ὄγκον ἀλλὰ καὶ τὴν φύσιν τοῦ ἐξωτερικοῦ ὑπερποντίου αὐτῆς ἐμπορίου καὶ συνεπῶς καὶ τὸν χαρακτήρα τοῦ λιμένος ἢ τῶν λιμένων οἱ ὅποιοι προορίζονται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὸ ἐμπόριον τοῦτο. Ἡ σημασία τοῦ παράγοντος τούτου, εὐκόλως δύναται νὰ γίνῃ ἀντιληπτή, δι' ἀπλῆς συγκρίσεως τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν κυριωτέρων εἰς τὸν κόσμον λιμένων. Εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν ἐπὶ παραδειγματι, 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 διωρύγων συγκοινωνιῶν, μὲ οἰονδήποτε σημεῖον τῆς χώρας. Εἶναι συνεπῶς καλῶς τοποθετημένοι, ἀφ' ἑνὸς διὰ νὰ δέχονται τὸ συνεχές ρεῦμα φορτίων τροφίμων καὶ πρώτων ὑλῶν, τὰ ὅποια 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 Ἄμστερνταμ ἐξ ἄλλου, διὰ τῶν ὁποίων διέρχονται αἱ συντομώτεροι ὁδοὶ πρὸς τὸν Ρῆνον καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν εἶναι λιμένες ὀργανωμένοι καὶ ἐξωπλισμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξυπηρετοῦν τὰς τεραστίας μεταφορὰς φορτίων εἰς χυμὰ, τροφίμων καὶ πρώτων ὑλῶν, τὰ ὅποια εἶναι ἀπαραίτητα πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς μεγαλυτέρας βιομηχανικῆς περιοχῆς τῆς ἠπειρωτικῆς Εὐρώπης, ἧτις εἶναι καὶ ἡ πυκνότερον κατοικημένη.

Οἱ λιμένες τῆς Νοτίου Οὐαλλίας, προορίζονται κυρίως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐξαγωγῶν γαιανθράκων, οἱ Ἀμερικανικοὶ λιμένες Βαλτιμόρη, Τσάρλεστον, Νιοῦπορτ - Νιοῦς, Νόρφολκ, πρὸς ἐξυπηρέτησιν γαιανθράκων ἐπίσης ἀλλὰ καὶ σιτηρῶν, τέλος δὲ δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι καθ' ἅπαντα τὸν κόσμον, οἱ λιμένες εἶναι πάντοτε συνδεδεμένοι μὲ ὀρισμένην κατηγορίαν μεταφορῶν, ἀναλόγως πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν τῆς ἐνδοχώρας τῶν.

Ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν λιμένων ποικίλλει, ἐξαρτώμενος ἀπὸ τὸ εἶδος τῶν παρ' ἐκάστου ἐξ αὐτῶν ἐξυπηρετουμένων φορτίων, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς συνθήκας τὰς ἀφορώσας αὐτὸν τοῦτον τὸν λιμένα. Εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας, εἰς τοὺς ὁποίους διατίθενται ἐπαρκῆ κρηπιδώματα καὶ βυθίσματα διὰ τὴν πλεύρισιν τῶν πλοίων, ἢ φορτοεκφόρτωσις γίνεται διὰ τῶν χερσαίων μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, αἱ ὁποῖαι πρέπει, συνεπῶς, νὰ εἶναι πλήρεις. Εἰς μικροτέρους, ἀντιθέτως, λιμένας, εἰς τοὺς ὁποίους τὰ πλοῖα παραμένουν πολλάκις ἐπ' ἀγκύραις, τὰ

χερσαία μηχανικά μέσα φορτοεκφορτώσεως, είναι περιορισμένα και τὰ πλοία κατά τὸ πλεῖστον παραλαμβάνουν και παραδίδουν τὸ φορτίον των, διὰ τῶν ἰδίων των μέσων. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, ἀπαραίτητος βεβαίως εἶναι, ἡ ὑπαρξίς ἐπαρκῶν πλωτῶν μέσων διὰ τὴν εἰς αὐτὰ ἐκφόρτωσιν και ἀποθήκευσιν τῶν φορτίων. Λιμένες ἐξ ἄλλου, συνδεδεμένοι μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ διὰ διωρύγων, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον πάντοτε, νὰ διαθέτουν κρηπιδώματα δι' ὅλα τὰ πρὸς φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν πλοία, διότι πολλάκις πρόκειται περὶ μεταφορτώσεων ἐκ ποταμοπλοίων ἢ εἰς ποταμόπλοια. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ἡ παραμονὴ τῶν πλοίων εἰς ἀγκυροβόλια, παρουσιάζεται ἐξυπηρετικὴ, διότι ἐπιτρέπει τὴν φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν και ἀπὸ τὰς δύο πλευρὰς τοῦ πλοίου, ἢ δὲ ἐργασία φορτοεκφορτώσεως διεξάγεται διὰ τῶν μέσων τοῦ πλοίου ἢ συνηθέστερον, διὰ πλωτῶν μηχανικῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως, διατιθεμένων ὑπὸ τοῦ λιμένος. Εἰδικὸς ἐξοπλισμὸς, διατίθεται εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας διὰ τινὰ εἶδη φορτίων εἰς χῶμα, ὡς τὰ σιτηρὰ, γαιάνθρακες και μεταλλεύματα, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει και ὡς πρὸς τὰς περιπτώσεις εἰδικῶν τινῶν φορτίων ὡς λ.χ. αἱ μανάναι.

Αἱ ἀποθηκευτικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἀνταποκρίνονται και αὐταὶ πρὸς τὴν μορφήν τοῦ ἐξυπηρετουμένου ὑπὸ ἐκάστου λιμένος ἐμπορίου. Λιμένες μὲ μεγάλην κίνησιν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου, διαθέτουν ἐκτεταμένα ὑπόστεγα, κατάλληλα διὰ τὴν διαφύλαξιν ἀλλὰ και τὴν δι' αὐτῶν διακίνησιν τῶν ποικίλων εἰδῶν τὰ ὅποια ἀπαρτίζουν τὰ φορτία τῶν πλοίων. Ἀντιθέτως, λιμένες διὰ τῶν ὁποίων κινεῖται μέγας ὄγκος σιδηρομεταλλευμάτων ἢ γαιανθράκων ἢ ξυλείας, χρειάζονται ἐπαρκεῖς ἀνοικτοὺς χώρους διὰ τὴν ἀποθήκευσιν αὐτῶν, ἐνῶ τὰ σιτηρὰ ἀπαιτοῦν εἰδικὰς ἀποθηκευτικὰς ἐγκαταστάσεις κυψελῶν, συνδεδεμένας μὲ σύστημα ἀναρροφητήρων, τέλος δὲ, πλεῖστα ὑποκείμενα εἰς φθορὰν εἶδη τροφίμων, ἀπαιτοῦν τὴν ὑπαρξίν καταλλήλων ψυκτικῶν χώρων και ἐγκαταστάσεων.

Διὰ νὰ εἶναι εἰς θέσιν ὁ λιμὴν νὰ προσελκύῃ πρὸς ἑαυτὸν τὰ φορτία, πρέπει ἐν ἄλλοις λόγοις, νὰ παρέχῃ τὰς ἀπαιτούμενας δι' ἕκαστον ἐξ αὐτῶν συγχρόνους εὐκολίας. Ἡ ἐπίτευξις τοῦ ἀποτελέσματος τούτου, προϋποθέτει ὀργάνωσιν ἀλλὰ και εἰδικὴν λεπτομερῆ μελέτην περὶ τῶν παραγομένων και ἀναλισκομένων εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ λιμένος ἐξυπηρετουμένην ἐνδοχώραν ἀγαθῶν, ὥστε ἀνάλογος πρὸς τὸ εἶδος τῆς προβλεπομένης δι' αὐτὸν ἐμπορευματικῆς κινήσεως, νὰ εἶναι και ὁ τεχνικὸς ἐξοπλισμὸς τοῦ λιμένος. Ἐπιπροσθέτως, πρέπει πάντοτε νὰ παραμένῃ ὑπ' ὄψιν ὅτι, ὁ λιμὴν ἀποτελεῖ τὸν σύνδεσμον μεταξὺ τῶν διαφόρων μέσων τῆς μεταφορᾶς και ὅτι συνεπῶς πρέπει

νά διαθέτη όλον τὸν ἐξοπλισμὸν ὃ ὁποῖος θὰ καταστήσῃ εὐχερῆ τὴν σύνδεσιν τῆς χερσαίας πρὸς τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς χαμηλὸν κόστος καὶ πλήρη ἀσφάλειαν.

Αἱ ἀφορῶσαι τὸ φορτίον ἐγκαταστάσεις, δὲν ἐξαντλοῦν τὸν ἐξοπλισμὸν ἐνὸς μεγάλου λιμένος. Τὸ πλοῖον, κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἐν τῷ λιμένι παραμονῆς του, ἔχει τὰς ἰδίας του ἀνάγκας, ἀναφερομένης τόσον εἰς τὸν ἐφοδιασμὸν του εἰς ὑλικά κινήσεως καὶ συντηρήσεως, ὅσον καὶ εἰς τὴν συντήρησιν καὶ ἐνδεχομένως ἐπισκευὴν εἴτε τῶν μηχανῶν εἴτε τοῦ σκάφους του. Καὶ ὁ λιμὴν πρέπει νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ παρέχῃ τὸ σύνολον τῶν ἐμπορικῶν καὶ τεχνικῶν αὐτῶν ὑπηρεσιῶν αἱ ὁποῖαι εἶναι ἀπαραίτητοι εἰς τὸ πλοῖον, ἀπὸ τῆς ὑδρεύσεως, τῆς παροχῆς τροφίμων, ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων, μέχρι τῶν μέσων ἐλέγχου καὶ ἐπισκευῆς τῶν ναυτιλιακῶν ὀργάνων αὐτοῦ καὶ τῶν μέσων πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν του.

Ἡ διάθεσις τῶν ἀνωτέρω ἐν συντομίᾳ ἀναφερθεισῶν καὶ πολλῶν ἀκόμη μέσων καὶ ὑπηρεσιῶν ὑπὸ τῶν λιμένων, πρὸς τὴν χρησιμοποιοῦσαν αὐτοὺς ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἀπαιτεῖ ὄχι μόνον οἰκονομικὰ μέσα μεγάλα, ἀλλὰ καὶ ἐπιτυχή διοικητικὴν καὶ οἰκονομικὴν ὀργάνωσιν αὐτῶν. Τὰ συστήματα ὑπὸ τὰ ὁποῖα ὀργανοῦνται ἡ διοικήσεις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν λιμένων, δύνανται νὰ διαγραφῶσιν, ὑπὸ γενικωτάτην μορφήν, ὡς κατωτέρω :

α) Διοικήσεις ὑπὸ αὐτονόμων ὀργανισμῶν ἢ συμβουλίῳν. Τὸ σύστημα τοῦτο εἰσῆχθη τὸ πρῶτον εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν ἀπὸ τὸ 1857 καὶ ἐφηρμόσθη εἰς τοὺς κυριωτέρους Ἀγγλικούς λιμένας, υἱοθετηθὲν σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ὑπὸ ἄλλων χωρῶν διὰ τὴν διοικήσιν τῶν λιμένων τῶν.

Αὐτόνομος θεωρεῖται ὁ λιμὴν ἐκεῖνος, ὃ ὁποῖος ἐλέγχεται καὶ διευθύνεται ἀπὸ τοὺς χρησιμοποιοῦντας αὐτὸν - φορτωτάς, πράκτορας, ἐφοπλιστάς κλπ. - καὶ τινὰς ἐνδιαφερομένους ὀργανισμούς ὡς λ.χ. ἡ δημοτικὴ ἀρχὴ καὶ αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, μέσῳ συμβουλίου εἰς τὸ ὁποῖον μετέχουσιν ἅπαντες δι' ἀντιπροσώπων τῶν. Τὰ μέλη τοῦ συμβουλίου, εἶναι κατὰ γενικὸν κανόνα, ἀφ' ἐνὸς μὲν αἰρετά, ἀφ' ἑτέρου δὲ διοριζόμενα. Αἰρετοὶ εἶναι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ὀργανώσεων τῶν χρησιμοποιουσῶν τὸν λιμένα, διοριζόμενοι δέ, οἱ ἐκπρόσωποι τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς, τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν κλπ.

β) Δημοτικὴ διοίκησις. Ὑπὸ τοιοῦτον καθεστῶς τελοῦν πλεῖστοι τῶν λιμένων τῆς Β. Δ. Εὐρώπης. Ἡ χερσαία καὶ ἡ ὑδατίνη περιφέρεια τοῦ λιμένος ἀποτελεῖ ἰδιοκτησίαν τοῦ Δήμου, ὅστις καὶ διοικεῖ τὸν λιμένα εἴτε δι' ἐιδικῆς ὑπηρεσίας ὑπαγομένης ἀπ' εὐθείας εἰς τὸν Δήμαρχον, εἴτε μέσῳ ὀλιγομελοῦς συλλογικοῦ ὀργάνου, ἀπο-

τελουμένου αποκλειστικῶς ἀπὸ ἐκπροσώπων τοῦ Δήμου. Ἡ δευτέρα, ἐκ τῶν ἀνωτέρω, μορφή διοικήσεως μειονεκτεῖ, διότι, συνήθως, οἱ μετέχοντες τοῦ συλλογικοῦ ὄργανου, ἐκπρόσωποι τῆς δημοτικῆς ἀρχῆς, προέρχονται ἐκ τῶν δημοτικῶν συμβούλων, οἱ ὅποιοι ὡς αἰρετοί, ἀφ' ἑνὸς μὲν δὲν ἔχουν πάντοτε οὐσιαστικὸν ἐνδιαφέρον εἰς τὰ τοῦ λιμένος ἢ σχετικὴν πείραν καὶ γνώσεις, ἀφ' ἑτέρου δέ, εἶναι δυνατόν νὰ χρησιμοποιοῦσιν τὴν διοίκησιν τοῦ λιμένος, ὡς μέσον ἰκανοποιήσεως πολιτικῶν ἐπιδιώξεων. Ἡ δημοτικὴ διοίκησις καὶ ἐκμετάλλευσις τῶν λιμένων παρουσιάζει ὑπὲρ ἑαυτῆς, τὸ σοβαρὸν πλεονέκτημα, ὅτι ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν της, τοὺς σημαντικοὺς οικονομικοὺς πόρους τοῦ Δήμου καὶ τὴν δυνατότητα καλύψεως τυχόν ζημιῶν της ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ αὐτοῦ.

γ) Ἰδιωτικὴ ἰδιοκτησία καὶ διοικήσις. Τὸ σύστημα τοῦτο, μὴ δυνάμενον ν' ἀνταποκριθῆ πρὸς τὴν σημερινὴν πολιτικοοικονομικὴν ὀργάνωσιν τῶν Κρατῶν, τείνει νὰ ἐκλείψῃ. Ἐν Μ. Βρετανίᾳ, πλεῖστοι μεγάλοι λιμένες ἀνήκον μέχρι τοῦ 1947 εἰς σιδηροδρομικὰς ἐταιρίας.

δ) Κρατικὴ διοικήσις. Τὸ σύστημα τῆς κρατικῆς διοικήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν λιμένων, ὅπερ ὑφίσταται καὶ παρ' ἡμῖν, εἶναι λίαν διαδεδομένον καὶ ἐφαρμόζεται εἰς πλείστας χώρας, οὐχὶ ὁμῶς ὁμοιομόρφως, ἀλλὰ προσηρμοσμένον πρὸς τὰς κρατούσας εἰς ἑκάστην χώραν συνθήκας καὶ παραδόσεις. Εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας λ.χ. ἡ κρατικὴ ἰδιοκτησία, συνδυάζεται μὲ δημοτικὴν διοίκησιν. Βασικὰ πλεονεκτήματα τῆς κρατικῆς διοικήσεως τῶν λιμένων, ἀποτελοῦν πρῶτον μὲν, ἡ ὕπαρξις πολὺ μεγαλυτέρων ἢ εἰς πᾶσαν ἄλλην μορφὴν διοικήσεως οικονομικῶν μέσων, δεύτερον δέ, ἡ δυνατότης σχεδιάσεως τῶν λιμένων, τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ των, ἐπὶ ἐθνικῆς βάσεως⁴.

Οἰαδήποτε καὶ ἔαν εἶναι ἡ μορφή ὑπὸ τὴν ὁποίαν ὁ λιμὴν διοικεῖται, δὲν σημαίνει ἀπαραιτήτως, ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτοῦ διεξάγεται ἀμέσως παρὰ τῆς διοικούσης ἀρχῆς, οὐδὲ ὅτι ἅπασαι αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ ὁ τεχνικὸς καὶ μηχανικὸς ἐξοπλισμὸς τοῦ λιμένος εἶναι ἔργον καὶ ἰδιοκτησία αὐτῆς. Ἀντιθέτως, εἰς τὰς πλείστας τῶν περι-

⁴ Τῶν δύο σπουδαιωτάτων αὐτῶν πλεονεκτημάτων, στερεῖται ἡ Ἑλληνικὴ κρατικὴ διοίκησις τῶν λιμένων, λόγῳ τῆς δικαιοδοσίας τῶν λιμενικῶν ἐπιτροπῶν, ὅπως χρησιμοποιοῦν τοὺς πόρους των, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἰδίου αὐτῶν λιμένος. Ἀποτέλεσμα εἶναι ὅτι, ἀφ' ἑνὸς τὰ διατιθέμενα παρ' ἑκάστου λιμένος οικονομικὰ μέσα, καταλήγουν νὰ εἶναι ἀνεπαρκῆ καὶ ἀφ' ἑτέρου, ὅτι διατίθενται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν δευτερευούσης σημασίας ἔργων εἰς μικροὺς λιμένας, καθ' ὃν χρόνον ἐπιτακτικαὶ ἀνάγκαι μεγαλυτέρων λιμένων, παραμένουν ἀνικανοποίητοι ἐλλείψει κεφαλαίων.

πτώσεων, αἱ ἀποβάθραι μετὰ τῶν ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τυχόν ἐξοπλισμοῦ τῶν ἢ ἄλλοι χώροι τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος, ἐκμισθοῦνται διὰ μακρὰ διαστήματα, εἰς ναυτιλιακὰς, φορτοεκφορτωτικὰς, βιομηχανικὰς, ναυπηγικὰς καὶ ἄλλας ἐπιχειρήσεις, τῶν μισθῶν ἐχόντων 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 διοικήσεως τοὺς λιμένας ἀρχῆς, εἶναι νὰ εἰσπράττη τὰ ἔσοδα μεταξὺ 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. Εὐρύνει τεραστίως τὰς δυνατότητας χρηματοδοτήσεως τῶν ἀπαιτήτων διὰ τὰς διαφόρους ἀνάγκας τοῦ λιμένος ἔργων καὶ ἐγκαταστάσεων. Δημιουργεῖ δυνατότητας 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 διοικήσεως ἀρχῆς, ἀλλ' διεξάγεται παρὰ πλειόνων ἐπιχειρήσεων, ἀμιλλομένων τόσον εἰς ἀπόδοσιν καὶ ἐπάρκειαν ὅσον καὶ εἰς τὰ τιμολογία τῶν. Ἐπιπροσθέτως, διευκολύνεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ λιμένος, διὰ τῶν καλλιτέρων καὶ προσφορωτέρων διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν καθόλου ἀναγκῶν τοῦ μέσων, διότι ἐκάστη ἐπιχείρησις, ἐγκαθιστᾷ τὸν ἀντακρινόμενον πρὸς τὰς συγκεκριμένας ἀνάγκας τῶν παρ' αὐτῆς διεξαγομένων ἐργασιῶν ἐξοπλισμὸν. Τὸ σύστημα τοῦτο, δίδει, τέλος, εἰς τὴν ἐν γένει ἐκμετάλλευσιν τοῦ λιμένος, ὡς εὐρισκομένην εἰς χεῖρας ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, εὐκαμψίαν καὶ δυνατότητα ταχείας προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἐκαστοτε διαμορφουμένας καταστάσεις καὶ ἀνάγκας, πλεονεκτήματα τῶν ὁποίων θὰ ἐστερεῖτο κατὰ μέγαν βαθμὸν, οἰανδήποτε, δημοσίαν ἔχουσα τὴν μορφήν, διοικοῦσα τὸν λιμένα ἀρχῆ.

Ἄπαντα τὰ ἀνωτέρω πλεονεκτήματα, ἀποτελοῦν παράγοντας ἱκανοὺς νὰ ἐπιδρῶν ἀποφασιστικῶς ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος λιμένος τινός, τοῦτο δὲ ἔχει σοβαρὰν διὰ τοὺς μεγάλους λιμένας σημασίαν. Διότι, προκειμένου μὲν περὶ βιομηχανικῶν ἢ καταναλωτικῶν κέντρων, πέριξ ἢ πλησίον λιμένος τινός ἐγκατεστημένων, αἱ

εις πρώτας ύλας, τρόφιμα και παντοειδή διά θαλάσσης κομιζόμενα αγαθά, ανάγκαι αὐτῶν καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ τῶν παραγομένων παρ' αὐτῶν προϊόντων, ἀναγκαστικῶς διά τοῦ πλησίον αὐτῶν λιμένος θά ἐξυπηρετηθῶσι. Προκειμένου ὁμως περί εὐρυτέρας ἐνδοχώρας, εἰς μεγαλύτεραν ἀπόστασιν ἀπὸ τοῦ λιμένος εὕρισκομένης, ὑπόκειται οὗτος εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν ἄλλων γειτονικῶν λιμένων καὶ συνεπῶς ἢ παρ' αὐτοῦ ἀπορρόφησης ὀλοκλήρου ἢ τοῦ μεγίστου μέρους τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς ἐνδοχώρας ταύτης καὶ ἢ ἐπιτυχῆς ἀντιμετώπισις τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἄλλων λιμένων, ἐξαρτᾶται ἀφ' ἑνὸς ἐκ τῆς ἱκανότητός του νὰ παρέχῃ εὐθηνὸν κόστος ἐν συνδυασμῶ πρὸς ταχεῖαν καὶ ἀσφαλῆ φορτοεκφόρτωσιν τῶν φορτίων τῶν πλοίων καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐκ τῆς ὑπάρξεως δυνατοτήτων ἀπροσκόπτου καὶ εὐθηνῆς προωθήσεως τῶν φορτίων πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν ἢ μεταφορᾶς αὐτῶν πρὸς φόρτωσιν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Ἡ συναγωνιστικὴ ἱκανότης λιμένος τινός, ἐξαρτᾶται κατὰ ταῦτα ἀπὸ τὴν ἀριότητα, τὸ συγχρονισμένον καὶ τὴν ἐπάρκειαν τῶν τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων αὐτοῦ πρὸς ἐξασφάλισιν ταχείας καὶ ἀσφαλοῦς φορτοεκφορτώσεως* τὸ χαμηλὸν κόστος τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ λιμένος τὴν ὑπαρξιν δυνατοτήτων ταχείας, ἀπ' εὐθείας καὶ εὐθηνῆς συνδέσεως τοῦ λιμένος μετὰ τῆς ἐξυπηρετουμένης παρ' αὐτοῦ ἐνδοχώρας καὶ τέλος ἀπὸ τὴν ὑπαρξιν πεπειραμένου καὶ εἰδικευμένου προσωπικοῦ διά τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων⁵. Ἡ σπουδαιότης τοῦ τελευταίου τούτου παράγοντος, τοῦ τῆς ἐργασίας εἶναι μεγάλη. Ἡ ἱκανότης, ἐπάρκεια καὶ ταχύτης μετὰ τῶν ὁποίων οἱ πάσης κατηγορίας ἐργάται φορτοεκφορτωταί, χειρίζονται τὸ φορτίον καὶ τὰ μηχανικὰ μέσα τοῦ λιμένος καὶ τοῦ πλοίου, ἔχουν σπουδαιοτάτην ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐν γένει διεξαγωγῆς τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ ἰδίως ἐπὶ τοῦ κόστους αὐτῆς. Τὸ θέμα τοῦτο εἶναι τόσον σοβαρὸν διά τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ὥστε θά ἐπιχειρηθῇ ἐν τοῖς ἐπομένοις, εὐρυτέρα τις ἐξέτασις του.

Ἐν ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων προβλημάτων τὰ ὁποῖα τίθενται ἐνώπιον τῶν ὑπευθύνων διά τὴν ὀργάνωσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν λιμένων, ἀποτελεῖ ἡ ἐξασφάλισις τακτικῆς ἀπασχολήσεως εἰς τοὺς ἐργάτας, φορτοεκφορτωτὰς κ.λ.π. Ἡ περιοδική, μόνον, ἀπασχόλησις τῶν ἐργατῶν τῶν λιμένων, ἦτο κατὰ τὴν πρό τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου περίοδον, ἔν ἐκ τῶν χειροτέρων γνωρισμάτων τῆς ἐκ-

* Βλ. καὶ Σ. Ζάρκου «Αἱ οἰκονομικαὶ λειτουργίαι τῶν λιμένων». Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ, Ἔτος 1930, σελ. 1055 ἐπ.

μεταλλεύσεως 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, ἀποκτοῦν τὴν κατάλληλον ὀργανώσιν, τὴν ἐπιτρέπουσαν ἐξασφάλισιν βασικοῦ τινος ἡμερομισθοῦ εἰς τὸ σύνολον τῶν ἀναγκαιούτων εἰς τὸν λιμένα ἐργατῶν. Ὁ τρόπος τῆς ὀργανώσεως ἐξαρτᾶται, ὡς εἶναι ἐπόμενον, ἐκ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας εἶναι ὀργανωμένη ἡ διοικήσις 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, ἢ ἐκμετάλλευσις τῶν ὁποίων εὐρίσκεται εἰς χεῖρας πολλῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρονται φυσικῶς τῷ λόγῳ νὰ ἀπασχολοῦν μόνιμως 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 ἐργοδότης ἐν τῷ λιμένι, εἰσφορᾶς ἀναλόγου πρὸς τὸν κύκλον τῶν ἐργασιῶν αὐτῶν, περιερχομένης δὲ εἰς εἰδικὸν ταμεῖον διοικούμενον παρὰ τῶν ἐργοδοτῶν, ἐπὶ σκοπῷ καταβολῆς παρ' αὐτοῦ, βασικῶν ἡμερομισθίων εἰς ὄλους τοὺς μὴ μόνιμως παρὰ τῶν ἐπιχειρήσεων ἀπασχολουμένους 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 ἡμερομισθοῦ. 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 ἐπιβαρύνονται, ἐν τελικῇ ἀναλύσει, μόνον μὲ τὰ ἀντιστοιχοῦντα πρὸς τὰ βασικά ἡμερομισθία τῶν ἐργατῶν εἰς οὓς δὲν προσφέρεται ἐργασία καθ' ἐκάστην. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις, τὸ Κράτος, ἐνδιαφερόμενον καὶ αὐτὸ διὰ τὴν ἐξάλειψιν τῆς ἀνεργίας καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν κοινωνικῶν συνεπειῶν αὐτῆς, συμμετέχει κατὰ τι ποσοστὸν εἰς τὰ ἐκ τῆς ὀργανώσεως τοιούτων συστημάτων οἰκονομικὰ βάρη.

Ἐκ τῆς πλευρᾶς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ μεταπολεμικὴ αὐτὴ ἐξέλιξις, σημαίνει βεβαίως οικονομικὴν ἐπιβάρυνσιν, διότι τελικῶς αἱ δαπάναι λειτουργίας τῶν τοιούτων συστημάτων, ὑπολογίζονται εἰς τὰ τιμολόγια φορτοεκφορτώσεως καὶ χρησιμοποίησεως τῶν μέσων τῶν λιμένων, παρουσιάζει ὁμοίως τὸ οὐσιαστικὸν πλεονέκτημα, ὅτι ἐξασφαλίζει τὴν ὑπαρξιν καὶ ἀνά πᾶσαν στιγμὴν διάθεσιν καταλλήλου εἰδικευμένου καὶ πεπειραμένου προσωπικοῦ, προσέτι 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 ἐνεργητικότητος⁶.

2. Σπουδαιότης ταχείας φορτοεκφορτώσεως. - Τὸ ἀποδιδόμενον ὑπὸ τοῦ πλοίου μεταφορικὸν ἔργον, 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 ἀποτέλεσματα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ 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 ἐτέρου ταξειδίου. Ἡ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐπιτευξίς ἱκανοποιητικῆς ἀποδόσεως, ἐξαρτᾶται α) ἐκ τῆς ἐπαρκείας τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῆς ὀργανώσεως τοῦ λιμένος β) ἐκ τῆς ἀποδόσεως καὶ ἐπαρκείας τῶν ἐργατῶν φορτοεκφορτωτῶν γ) ἐκ τοῦ εἰς φορτωτικὰ μηχανικὰ μέσα ἐξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ δ) ἐκ τοῦ τρόπου κατασκευῆς καὶ ἐσωτερικῆς διαρρυθμίσεως τῶν κυττῶν τῶν πλοίων. Ἐντεῦθεν ἡ προσπάθεια τῶν πλοιοκτητῶν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, διὰ τὴν συνεχῆ βελτιώσιν τῶν τύπων τῶν πλοίων καὶ τοῦ τεχνικοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἄμεσον ἐνδιαφέρον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὡς πρὸς τὴν ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν τῶν λοιπῶν δύο ἐκ τῶν προαναφερθέντων παραγόντων, οἵτινες ἐν τούτοις εὐρίσκονται ἐκτός τοῦ κύκλου τῆς ἀμέσου ἐπιρροῆς καὶ ἐλέγχου ἐκ μέρους αὐτῆς⁷.

Τὸ πλοῖον, εἴπομεν ἀνωτέρω, ἀποδίδει ἔργον ὠφέλιμον, μόνον ἐφ' ὅσον εὐρίσκεται ἐν κινήσει. Ὄταν, συνεπῶς, τὴν καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν αὐξήσιν τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, ἔστω καὶ ἐάν αὕτη συνεπάγεται μεγάλην αὐξήσιν τῆς δαπάνης ναυπηγήσεως αὐτῶν, εὐλόγον εἶναι τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τὸν

⁶ Βλ. καὶ κατωτέρω Κεφ. «Συντελεσταὶ ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως».

⁷ 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.

περιορισμόν, εις τὸ ἐλάχιστον δυνατόν, τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων εις τοὺς λιμένας, ἀφοῦ ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, τὰ ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος ἀποκτώμενα δαπανηρὰ πλεονεκτήματα, ἐξουδετερῶνται. Ἐπομένως ὁ παράγων τῆς ταχύτητος ἀπελευθερώσεως τοῦ πλοίου ἐν λιμένι, παρουσιάζεται ὡς πρωταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἡ ὁποία προτιμᾷ τὴν καταβολὴν ἠϋξημένων τιμολογίων φορτοεκφορτώσεως καὶ ἠϋξημένα λιμενικὰ τέλη, ἂν εις ἀντάλλαγμα αὐτῶν προσφέρεται, καλὴ ὀργάνωσις τοῦ λιμένος, ἄρτιος μηχανικός καὶ τεχνικός ἐξοπλισμός καὶ εἰδικευμένη ἐργασία καὶ συνεπῶς μεγάλη ἡμερησία ἀπόδοσις τοῦ λιμένος. Βεβαίως, κυρίαν ἐπιδίωξιν ὄλων τῶν ἐπιχειρήσεων μεταφορᾶς, ἀποτελεῖ ἡ ἐπιτευξίς τοῦ μικροτέρου δυνατοῦ κόστους διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν. Κατ' ἀρχὴν, συνεπῶς, τὸ χαμηλὸν κόστος χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων καὶ τῆς φορτοεκφορτώσεως, φαίνεται ἐξυπηρετοῦν τὴν ἐπιδίωξιν αὐτήν. Εἰς ἱκανὰς ἐν τούτοις περιπτώσεις, ἐπισέρχεται ἀποφασιστικός, ὁ παράγων τῆς ταχύτητος⁸. Οἰκονομικοὶ ὑπολογισμοί, προβάλλουν ὡς συμφέρουσαν τὴν ταχύτητα, ἔστω καὶ ἐπὶ καταβολῇ ἠϋξημένης δαπάνης. Τοιαύτη εἶναι ἡ περίπτωσις κυρίως τοῦ πλοίου γραμμῶν, τὸ ὁποῖον προκειμένου νὰ ἐπιτύχη τὸν περιορισμόν τοῦ εις τοὺς λιμένας προσεγγισεῶς τοῦ χρόνου, προσφέρεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἠϋξημένον κόστος χρησιμοποίησεως αὐτῶν. Τοῦτο διότι, ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις τοῦ πλοίου, δύναται μεγάλως νὰ αὐξηθῆ, δι' ἀντιστοίχου περιορισμοῦ τοῦ χρόνου φορτοεκφορτώσεως αὐτοῦ⁹. Εἶναι εὐλογον ἐπομένως ὅτι, ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων ἔχει ἀποβῆ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τὸ σοβαρώτερον πρόβλημα τῶν ἡμερῶν μας¹⁰.

⁸ Βλ. κατωτέρω Κεφ. «Συντελεσταὶ ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως».

⁹ Κατὰ ὑπολογισμὸν ἀναφερθέντα εἰς τὸν ὑπὸ τοῦ Προέδρου τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐκφωνηθέντα λόγον, κατὰ τὴν ἐτησίαν συνέλευσιν τοῦ 1952 (Fairplay, τεῦχος 3589|1952), ἐὰν ὁ χρόνος παραμονῆς τῶν πλοίων τῶν γραμμῶν Ἀυστραλίας εἰς τοὺς λιμένας, ἐμειώνητο κατὰ 10 %ο, ἡ ἐτησία οἰκονομικὴ ἀπόδοσις ἐκάστου πλοίου θὰ ἠϋξάνετο κατὰ 20.000 λίρας. Κατὰ ὑπολογισμοὺς ἐξ ἄλλου τῆς Peninsular and Oriental Steam Navigation Co Ltd, ἑνὸς τῶν μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων, 150 πλοία θὰ ἀητηοῦντο ὑπὸ τὰς μεταπολεμικὰς συνθήκας διὰ νὰ ἀποδώσουν εἰς τὰς γραμμάς Ἐπὶ Ἀνατολῆς, ἔργον τὸ ὁποῖον προπολεμικῶς ἀπεδίετο ἀπὸ 107 μόνον πλοία. Τοῦτο σημαίνει τὴν ἀπόλειαν τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος ἑνὸς ἐπὶ τριῶν πλοίων, ἧτοι οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν τεραστίαν ἡ ὁποία ἐπιπίπτει ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς καὶ συνεπῶς ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ἀγαθῶν.

¹⁰ Σειρὰ ὑπολογισμῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, καταλήγει εἰς τὸν προσδιορισμόν τῶν ἡμερῶν καθ' ἃς τὸ πλοῖον, εὐρίσκεται -κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους- ἐν πλῶ, εἰς 175 ὑπὸ τὰς εὐνοϊκωτέρας συνθήκας, ἐνῶ ὁ ἀντίστοιχος ἀριθμὸς

Πρὸ τοῦ τελευταίου παγκοσμίου πολέμου, ἡ κατάστασις εἰς τοὺς λιμένας ἦτο ἱκανοποιητικὴ. Αἱ ἀδικαιολόγητοι καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἶχον περιορισθῆ καὶ τὰ διατιθέμενα μέσα καὶ ἐγκαταστάσεις διαρκῶς ἐβελτιοῦντο. Ὁ πόλεμος καὶ αἱ κολοσσιαῖαι καταστροφαὶ τὰς ὁποίας ἐπέφευεν, ἀπετέλεσαν τὴν πρώτην αἰτίαν, ἐκ τῶν προκαλεσασῶν τὴν ἄρδην ἀνατροπὴν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας εἰς τοὺς λιμένας. Κατὰ τὰ ἀπὸ τοῦ τερματισμοῦ τῶν ἐχθροπραξιῶν διαρρέυσαντα ἔτη, αἱ ζημίαι ἀποκατεστάθησαν καὶ αἱ τεχνικαὶ καὶ μηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν λιμένων ἐβελτιώθησαν. Παρὰ ταῦτα, ἡ κατάσταση πᾶν ἄλλο ἢ ἐνθαρρυντικὴ παρουσιάζεται, οἱ δὲ λόγοι οἱ προκαλοῦντες αὐτὴν συνοψίζονται εἰς :¹¹

α) ἀνεπάρκειαν τῶν τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ λοιπῶν εὐκολιῶν τῶν λιμένων, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ὄγκον τῶν διερχομένων φορτίων καὶ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν χρησιμοποιούντων τοὺς λιμένας πλοίων καὶ β) τὰς εἰς τοὺς καθ' ἕκαστα λιμένας, ὑφισταμένας συνθήκας ἐργασίας.

Ὡς πρὸς τὸ πρῶτον ἐκ τῶν ἀνωτέρω δύο σημείων, δέον νὰ παρατηρηθῆ, ὅτι ἡ ἀνεπάρκεια τῶν εὐκολιῶν λιμένων πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῆς συρροῆς πλοίων καὶ φορτίων δημιουργουμένων δυσχερῶν καταστάσεων, ἐπετείνεται ἐκ τῆς παρατηρουμένης μεταπολεμικῆς, συγκεντρώσεως τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως εἰς ὀλίγους μεγαλυτέρους λιμένας, ὡς ἐκ τῆς ὁποίας προκαλεῖται πολλακίς συμφόρησις ἐπιφέρουσα μεγάλας καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα ἐν ἀναμονῇ σειρᾶς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως αὐτῶν, ἢ προτίμησις δὲ τῶν ὀλίγων μεγάλων λιμένων ἀποτελεῖ φυσικὴν συνέπειαν, ἀφ' ἑνὸς τῆς ἠϋξημένης 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. Φυσικὸν εἶναι ὅτι, αἱ συνθηκαὶ ἐργασίας καὶ ἡ ἀπόδοσις αὐτῆς

διὰ τὴν ἀμέσως πρὸ τοῦ πολέμου περίοδον ἦτο 205 ἡμέραι, οἱ ἀριθμοὶ δὲ αὐτοί, σημαίνουν ὅτι 8,3% τῶν παγίων δαπανῶν διαχειρίσεως τῶν πλοίων, ἦτο τῶν ἀφρωσῶν τόκον καὶ ἀποσβέσεις κεφαλαίου, μισθοτροφοδοσίαν πληρωμάτων, ἐξόδα ἀσφαλίσεως καὶ συντηρήσεως αὐτῶν, ἀναλογίαν ἐξόδων περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐπισκευῶν καὶ ἐξόδα διοικήσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, καθίστανται παθητικαὶ συνεπεία τῶν εἰς τοὺς λιμένας καθυστερήσεων. Σημειωτέον ὅτι αἱ δαπάναι τῆς κατηγορίας ταύτης ἀντιπροσωπεύουν 33-35% τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐξόδων.

¹¹ Ὡς καθωρίσθησαν παρὰ τοῦ συμβουλίου τοῦ Ὄργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας κατὰ τὴν συνεδριάσιν του τῆς 10 Ἀγούστου 1951.

εις τούς ανά τόν κόσμον λιμένας ποικίλλουν, έπηρεάζουσαι αναλόγως τόν βαθμόν τών παρατηρουμένων καθυστερήσεων εις τούς καθ' έκαστον λιμένας. Η ώριαία απόδοσις τών έργατών, εΐναι κατά τό πλείστον μικροτέρα ή προπολεμικώς, ή πτώσις δέ αύτης, συνήθως όφείλεται, εις έσκεμμένην προσπάθειαν τών έργατών ακολουθούντων τήν τόσον διαδεδομένην μεταπολεμικώς τακτικήν, τής επιδιώξεως τών μεγίστων δυνατών οικονομικών ώφελημάτων, έναντι καταβολής τών μικροτέρων έκάστοτε προσπαθειών ώστε σύν τοΐς άλλοις, νά επιτυχάνουν τήν έπαύξησιν τών χρησιμοποιουμένων εργατικών χειρών, αί όποιαι όμως πρόσθετοι χείρες εΐναι άνειδίκευτοι και έπομένως μικράν μόνον απόδοσιν έχουν¹³. Πολιτικάι άνωμαλίαι, εργατικάι διαφοραί και εκ τής αίτίας ταύτης διακοπαί εργασίας, άποτελοϋν πρόσθετον λόγον μειωμένης άποδόσεως τών έργατών φορτοεκφορτωτών. Ήξ αίτίας εργατικών και μόνον διαφορών, τά πλοία μεγάλης Άγγλικής Ήταιρίας τακτικών γραμμών¹⁴, άπώλεσαν κατά τό 1948 εις λιμένας, περισσοτέρας τών 750 εργασίμων ήμερών, τοϋτο δέ, ως εΐναι φανερόν, άντιστοιχεί πρós πλήρη άδράνειαν έν λιμένι δύο πλοίων πλήρως έπηνδρωμένων, καθ' όλην τήν διάρκειαν τοϋ έτους. Αί οικονομικάι συνέπειαι τής καταστάσεως ταύτης, δέν εΐναι δύσκολον νά ύπολογισθοϋν.

Πλείστοι ειδικώτεροι παράγοντες συντελοϋν έπίσης εις τήν πρόκλησιν καθυστερήσεων. Εις πολλάς περιπτώσεις, μεγάλαι καθυστερήσεις όφείλονται, οϋχι εις τήν άνεπαρκειαν τών λιμενικών έγκαταστάσεων, έν σχέσει πρós τήν σημειουμένην ναυτιλιακήν και έμπορευματικήν κίνησιν, άλλ' εις τήν βραδύτητα μετά τής όποιας ένεργείται ή διακίνησις τών φορτίων εκ τών λιμενικών άποθηκών και ύποστέγων. Λησμονείται ένλιote, ότι αί λιμενικάι έγκαταστάσεις, προσφέρονται οϋχι πρós άποθήκευσιν επί μακρόν τών φορτίων, άλλά δια τήν προσωρινήν αύτών τοποθέτησιν¹⁴. Σημειώτέον ότι, ύπό τās δυσμενεστέρας τών συνθηκών, ό ρυθμός τής φορτοεκφορτώσεως τών πλοίων, εΐναι κατά πολύ ταχύτερος τοϋ ρυθμού τής πρós τό έσωτερικόν διακινήσεως

¹³ Τό πρόβλημα τής εκπαιδεύσεως τών έργατών εις τά σύγχρονα μηχανικά μέσα φορτοεκφορτώσεως και τά ζητήματα τά όποια αύτη παρουσιάζει, εΐναι σοβαρά διότι παρεμποδίζουν τήν πλήρη αξιοποίησιν τών ύπό τών μηχανικών και λοιπών έγκαταστάσεων προσφερομένων δυνατοτήτων άποδόσεως, άντιμετωπίζεται δέ εις πολλάς περιπτώσεις, δια τής λειτουργίας - μερίμνη και δαπάναις τών εργοδοτών - ειδικών σχολείων εκπαιδεύσεως έργατών φορτοεκφορτωτών.

¹⁴ Furness Withy and Co Ltd. Ήτησία εκθέσις εις περιοδικόν Fairplay-Σεπτέμβριος 1949.

¹⁴ Τοϋτο κυρίως παρατηρείται ως πρós τά σιτηρά, δια τά όποια κατέστη, πλέον, κανών νά άποθηκεύωνται ύπό τών άγοραστριών κυβερνήσεων εις τās έγκαταστάσεις τών Silos.

τών φορτίων¹⁶, όχι μόνον λόγω διαφορᾶς ἀποδόσεως τῶν χρησιμοποιουμένων μέσων, ἀλλὰ ἐπίσης διὰ τὸν λόγον ὅτι εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἡ ἐργασία ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων εἶναι συνεχῆς καθ' ὄλον τὸ εἰκοσιτετράωρον, ἐνῶ εἰς τὴν ξηρὰν παραμένει περιωρισμένη, διότι δὲν συντρέχουσιν αἱ αὐταὶ οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις.

Ἐπομένως, ἡ ὑπολογίζεται ὅτι αἱ ἐκ πάσης αἰτίας καθυστερήσεις τῶν πλοίων, εἰς τοὺς ἀνά τὸν κόσμον λιμένας, μειώνουν κατὰ 15% τὴν διαθέσιμον ἐνεργὸν χωρητικότητα. Ἐπομένως, τὸ θέμα τῆς ἐπιταχύνσεως τῆς φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων καὶ τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν κυκλικῶν αὐτῶν ταξειδίων χρόνου, εἶναι σοβαρώτατον καὶ ἡ ἐπίδρασις του ὄχι μόνον ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν διεθνῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν σπουδαία. Διὰ τοῦτο προκαλεῖ ἄμεσον τὴν προσοχὴν ὄχι μόνον τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καὶ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου, ἐπειδὴ δέ, πρόκειται περὶ ζήτηματος κατ' ἐξοχὴν διεθνοῦς, ἐπιδιώκεται ἡ διὰ διεθνοῦς συνεργασίας ἀντιμετώπισις αὐτοῦ¹⁶. Ἡ θεραπεία, ἐν πάσῃ περιπτώσει, τῆς καταστάσεως, δύναται νὰ ἀναζητηθῆ, μόνον εἰς τὴν ἱκανοποίησιν τῶν ἐν τοῖς προηγουμένοις προσδιορισθέντων παραγόντων, ἧτοι, εἰς τὴν ἐπάρκειαν τῆς διαχειριζομένης κάθε λιμένα ἀρχῆς, τὸν συγχρονισμόν καὶ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ τεχνικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος, τὴν ὑπαρξιν καὶ κατάλληλον χρησιμοποίησιν πεπειραμένων καὶ καλῶς ἐργαζομένων λιμενεργατῶν καὶ τὴν ἐπάρκειαν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν μέσων τῶν πλοίων. Δέον ἐν κατακλείδι νὰ σημειωθῆ, ὅτι τὸ θέμα δὲν παρουσιάζει τὴν αὐτὴν ὀξύτητα, δι' ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων. Εἰς τὴν περίπτωσιν λ.χ. τῶν δεξαμενοπλοίων, ὁ χρόνος παραμονῆς αὐτῶν ἐν λιμένι, ὑπολογιζομένων καὶ τῶν καθυστερήσεων ἐν ἀναμονῇ σειρᾶς φορτώσεως, ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 15-20% μόνον, τοῦ χρόνου καθ' ὃν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται κατ' ἔτος ἐν ἐνεργείᾳ - ἧτοι οὐχὶ ὑπὸ ἐπίσκευήν καὶ ἐπιθεώρησιν. Ἀντιθέτως τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμ-

¹⁵ Ἐξαιρουμένων, φυσικῶς, τῶν περιπτώσεων ἀπ' εὐθείας εἰς πλοῖα μεταφορτώσεων.

¹⁶ Πρὸς τοῦτο συνεστήθη περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους 1951 Βρετανικὴ πρωτοβουλία, ὁ International Cargo Handling Co-ordination Committee (Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ πρὸς συντονισμόν φορτοεκφορτωτικῶν ζητημάτων), ἡ ὁποία ἐπιδιώκει, τῇ συμμετοχῇ ἐκπροσώπων κρατῶν, ναυπηγικῶν, ναυτιλιακῶν, φορτοεκφορτωτικῶν ἐπιχειρήσεων, ναυτικῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐπιμελητηρίων, ἐργατικῶν συνδικάτων, τῶν διοικήσεων τῶν λιμένων καὶ ὄλων ἐν γένει τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ταχίαν καὶ ὁμαλὴν λειτουργίαν τῶν λιμένων, ὅπως δι' ἀνταλλαγῆς πληροφοριῶν, καὶ συστηματοποίησεως τῶν χρησιμοποιουμένων μέσων καὶ μεθόδων, ἐπιτύχῃ τὴν μείωσιν τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας.

μῶν ὑπολογίζεται ὅτι δαπανοῦν 55% τοῦ χρόνου τῆς ἐτησίας περιόδου εἰς τοὺς λιμένας, ὑπάρχουν δὲ περιπτώσεις καθ' ἃς τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἀναβιβάζεται εἰς 70%. Ὡς πρὸς τὰ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα τέλος, παρατηρητέον εἶναι, ὅτι ὑπάρχουν σπουδαῖαι διαφοραὶ ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον, ἐξαρτώμεναι ἰδίᾳ ἐκ τοῦ εἴδους τοῦ φορτίου καὶ τῆς ὑπάρξεως τῶν τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἐκ τῆς ἐπαρκείας αὐτῶν πρὸς ὑποδοχὴν ἀναλόγου πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν λιμένος τινὸς ἀριθμοῦ πλοίων, ὥστε νὰ ἀποφεύγωνται αἱ καθυστερήσεις αὐτῶν ἐν ἀναμονῇ σειρᾶς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΩΔΕΚΑΤΟΝ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

1. Γενικά. - Ἡ εἰκὼν τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὡς κλάδου οἰκονομικῆς δράσεως, δὲν εἶναι πλήρης καὶ τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἀντιμετωπίζει ὁ πλοιοκτῆτης εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων του, δὲν δύνανται νὰ κατανοηθοῦν καλῶς, ἐὰν παραλλήλως πρὸς τὰ ἀφορῶντα αὐτὴν θέματα δὲν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ δὲν ἐξετασθοῦν, ὠρισμένοι καὶ δὴ αἱ οἰκονομικαί, πλευραὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Ἡ ναυπηγική, εἶναι τελείως εἰδικὴ τέχνη. Διὰ νὰ εἶναι ἐπιτυχῆς, ἀπαιτοῦνται βαθεῖαι τεχνικαὶ γνώσεις, συνδυαζόμενα πρὸς μακρὰν πείραν καὶ παράδοσιν. Ἡ ναυπήγησις πλοίου, ἀπαιτεῖ ἐκτεταμένας καὶ πολυπλόκους ἐγκαταστάσεις, πλήρη γνώσιν τῆς ναυτικῆς ἀρχιτεκτονικῆς, ἐξαιρετικῶς καλῶς ἐκπαιδευμένον καὶ εἰδικευμένον προσωπικόν, προσθέτως δὲ πρὸς τὰ ἀνωτέρω, διεύθυνσιν ἱκανὴν ν' ἀξιοποιήσῃ τοὺς παράγοντας αὐτοὺς ἵνα ἐπιτύχῃ τὸ μέγιστον δυνατὸν ἀποτέλεσμα. Ἡ ναυπήγησις πλοίων συνδυάζεται συνήθως μὲ ἐργασίας ἐπισκευῶν. Καὶ αἱ δύο ἐργασίαι τὸ αὐτὸ εἰδικευμένον προσωπικὸν χρειάζονται καὶ τὰς αὐτὰς ἐγκαταστάσεις, τοῦτο δὲ διευκολύνει τὸν συνδυασμὸν ἀπασχολήσεως.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, τὸ πλοῖον καθίσταται ὁλονὲν 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. Τὸ ναυπηγεῖον εἶναι, οὐσιαστικῶς, ἡ θέσις, ἔνθα ὅλα τὰ τμήματα τὰ συγκροτοῦντα τὸ πλοῖον συγκεντροῦνται πρὸς συναρμολόγησιν καὶ τοποθέτησιν· εἶναι τὸ τέρμα παραγωγικῆς γραμμῆς ἢ ἀρχὴ τῆς ὁποίας δυνατὸν νὰ εὐρί-

σκεται εκατοντάδας χιλιομέτρων μακράν. Τό σύγχρονον πλοῖον, ἔξαρτάται ἐπὶ παραδείγματι, ὄλονεν καὶ περισσότερον ἀπὸ τὸν ἠλεκτρικὸν καὶ πολλαὶ μεγάλαι βιομηχανίαι κατασκευῆς γεννητριῶν, ἠλεκτροκινητήρων, ἠλεκτρικῶν εἰδῶν καὶ ἔξαρτημάτων, ἔχουν τώρα στρέψει τὴν προσοχὴν τῶν πρὸς αὐτό. Πάμπολλα εἶναι τὰ σημεῖα, ὡς πρὸς τὰ ὁποῖα ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ πλοίου ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὰς βιομηχανίας καὶ βιοτεχνίας κατασκευῆς ἠλεκτρικῶν μηχανῶν, ἔξαρτημάτων, μηχανημάτων καὶ λοιπῶν εἰδῶν ἄνευ τῶν ὁποίων τὸ σύγχρονον μηχανοστάσιον, ἀλλὰ καὶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν ἢ τοῦ πληρώματος, ἀκόμη δὲ αἱ φορτοεκφορτωτικαὶ ἐγκαταστάσεις τοῦ πλοίου, εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐξοπλισθοῦν.

Μολονότι, ἐξ ἄλλου, αἱ μεγαλύτεραι ἐκ τῶν διεθνῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, διαθέτουν ἰδικὰς τῶν ἐγκαταστάσεις κατασκευῆς τύπων τινῶν κινητηρίων μηχανῶν, συνθέστερον εἶναι ὅτι, τὸ πλοῖον ἐφοδιάζεται μὲ εἶδος καὶ τύπον κινητηρίου μηχανῆς, τῆς προτιμήσεως τοῦ πλοιοκτῆτου, εἰς πολλὰς περιπτώσεις κατασκευαζομένης εἰς ἐργοστάσια πολὺ μακράν ἐγκατεστημένα. Χαρακτηριστικὸν 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 δηζελοηλεκτρικὸν σύστημα (diesel-electric) εἰς τὰ πλοῖα καὶ ἐκ τῶν πρώτων αἱ ὁποῖαι ἐπέδόθησαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἀεριοστροβίλου. Μέρος μόνον τῆς πρὸς ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἐργασίας, ἐκτελεῖται, κατὰ ταῦτα, ἐν τῷ ναυπηγεῖῳ. 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 κινητήριους μηχανὰς τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ πολλὰ ἀκόμη ἐκ τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου εἰδῶν λ.χ. ἐπιπλώσεις, εἶδη ξυλουργικῆς, ἔξαρτήματα μηχανῶν, ἠλεκτρικὰ εἶδη κλπ.

Συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀνωτέρω εἶναι, ὅτι δὲν ἀρκεῖ ἡ ὕπαρξις ἰκανῆς χωρητικότητος ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν χώρας τινός, διὰ νὰ δημιουργηθοῦν προϋποθέσεις εὐνοϊκαὶ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ναυπηγείων εἰς τὴν χώραν ταύτην. Ἀπαιτεῖται ἐπιπεδον βιομηχανικῆς ὀργανώσεως καὶ ἐξοπλισμοῦ τῆς χώρας ταύτης, ἐπιτρέπον τὴν ὑπὸ ὄρους οἰκονομικῶς εὐνοϊκούς, παραγωγὴν τῶν πλείστων τοῦλάχιστον καὶ πλέον βασικῶν, ἐκ τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου ἀναγκασιούτων βιομηχανικῶν εἰδῶν, ὕλικῶν, μηχανημάτων κλπ., ἐνῶ ἐξ ἄλλου ὑποφέρει πάντοτε ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία χώρας τινός, ὅταν

στερείται της βασικής, διά την παραγωγήν τοῦ ἀντικειμένου της, 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 της πρὸς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, εἶναι βασικός διὰ τὴν ὑπαρξίν της. Ἡ πρόοδος καὶ ἡ εὐημερία τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἐξαρτῶνται ἀπολύτως ἐκ τῆς εὐημερίας καὶ προόδου τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τὰ ναυπηγεῖα δὲν δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν, ἄνευ ἐκτεταμένων μετατροπῶν, δι' οἰανδήποτε ἐργασίαν πλὴν τῆς ναυπηγῆσεως πλοίων. Ἡ ναυπηγική, τούτέστι, βιομηχανία καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἔχουν κατὰ βάσιν, κοινὸν τὸ ἀντικείμενον¹ νὰ παράσχουν τὸ φορεῖον πρὸς διεξαγωγήν τοῦ κατὰ θάλασσαν διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀλλὰ κοινὴν ἐπίσης, καθὼς εἶδομεν, τὴν τύχην, ἀφοῦ αἱ περίοδοι εὐημερίας τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, εἶναι ἐπίσης, εὐτυχεῖς περίοδοι ἐντατικῆς ἐργασίας διὰ τὰ διεθνή ναυπηγεῖα¹.

Ὁ ἀνωτέρω βασικός σύνδεσμος τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ ἡ ἀλληλεξάρτησις τῆς τύχης αὐτῶν, ἀποτελεῖ τὴν δικαιολογητικὴν αἰτίαν τῆς ἐντάξεως τοῦ παρόντος κεφαλαίου εἰς τὸ ἀνά χειρας πόνημα, ἀλλὰ καὶ προσδιορίζει τὴν σκοπιάν ἀπὸ τῆς ὁποίας ἐξετάζεται ἐν αὐτῷ, ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία. Ἐνδιαφέρουν καὶ ἐξετάζονται, αἱ γενικαὶ μόνον συνθήκαι ὑπὸ τὰς ὁποίας αὕτη ἐργάζεται καὶ ἡ ἐπίδρασις τὴν ὁποίαν ἔχει ἢ ποσοτικὴ καὶ ποιοτικὴ ἀπόδοσις αὐτῆς ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ὅπως καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις, ἔχει ἀνάγκην μεγάλων κεφαλαίων. Αἱ ἀναγκαιοῦσαι εἰς αὐτὴν ἐγκαταστάσεις, χωρὶς νὰ ὑπολογίσῃ τις τὰ ἔξοδα λειτουργίας αὐτῶν καὶ τὰς δαπάνας αἱ ὁποῖαι ἀπαιτοῦνται πρὸς δημιουργίαν ἀποθεμάτων πρώτων ὑλῶν καὶ ἄλλων ὑλικῶν, ἀπαιτοῦν ἐξαιρετικῶς μεγάλα κεφάλαια. Εἰς τὴν διαπίστωσιν ταύτην δύναται τις νὰ ἀναζητήσῃ ἕνα ἐκ τῶν κυρίων λόγων, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων αἱ δυνατότητες ἰδρύσεως νέων ναυπηγείων εἶναι περιορισμένα, ἐκτὸς ἐὰν 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 ὑφισταμένων, ἰδρυθεισῶν, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν περιπτώ-

¹ Βλ. ἀνωτέρω σελ. 160.

σεων, από τῆς ἐποχῆς τῶν ξυλίνων σκαφῶν, ἦτοι ὑπὸ πολὺ εὐνοϊκωτέρας τῶν σήμερον κρατουσῶν συνθήκας καὶ ἐξελικτικῶς ἀνεπτύχθησαν εἰς τὰς ὀγκῶδεις συγκεντρώσεις κεφαλαίων, ἐνώπιον τῶν ὁποίων εὐρισκόμεθα σήμερον.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔχει διεθνή καὶ αὐτὴ τὸν χαρακτήρα. Τοῦτο εἶναι ἐν εἰσέτι κοινὸν χαρακτηριστικὸν αὐτῆς, μετὰ τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἡ παραγωγή τῆς προορίζεται νὰ ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀνάγκας τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ συνεπῶς, ἐὰν τὸ προσφερόμενον παρ' αὐτῆς κόστος εἶναι ὑψηλότερον τοῦ διεθνοῦς μέσου ἐπιπέδου, εἶναι ἀνίκανος - ἐφ' ὅσον δὲν ὑφίστανται κυβερνητικαὶ παρεμβάσεις - νὰ συγκρατήσῃ δι' ἑαυτὴν, οὐδ' αὐτὰς ἀκόμη, τὰς νέας παραγγελίας τῆς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιας. Ὁ πλοιοκτῆτης - ἐκτὸς ἐὰν συνεπιεῖ κρατικῶν περιορισμῶν ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ ἄλλως - παραγγέλλει πάντοτε τὰ πλοῖα του εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἐκεῖνα, τὰ ὁποῖα παρέχουν τὰς εὐνοϊκωτέρας 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, τούλάχιστον παρομοίους πρὸς τοὺς ὑπὸ τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς προσφερομένου ὄρου, ἄλλως δὲν δύναται ν' ἀντεπεξέλθῃ ἐπιτυχῶς εἰς τὸν διεθνή 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, ἰδιαιτέρας 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 συμπλέκωνται 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 πλείστον ἄλλων κλάδων τῆς βιομηχανίας, ἔτι δὲ καὶ διὰ λόγους ἐθνικοῦ γοήτρου καὶ σκοπιμότητος. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, εἶναι λίαν ἀμφίβολου ἐὰν ὑπάρχῃ ναυτικὴ χώρα, ἡ ὁποία νὰ μὴ ἐπεχορήγησε, τώρα ἢ κατὰ τὸ παρελθόν, τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίαν ἢ ἐὰν ὑπάρχῃ παράδειγμα χώρας, ἡ ὁποία νὰ μὴ ἐπεχείρησέ ποτε νὰ δημιουργήσῃ ἢ ἀναπτύξῃ τὴν σπουδαίαν αὐτὴν βιομηχανίαν τῆς, εἰς βάρος τῶν ἄλλων χωρῶν, διὰ προνομίων, περιορισμῶν τῆς πρωτοβουλίας τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἄλλων περιοριστικῶν μεθόδων. Εἶναι κοινὸς τῶν κυ-

βερνήσεων ὁ ἰσχυρισμός, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀποτελεῖ σπουδαῖον παράγοντα διὰ τὴν ἐθνικὴν καὶ οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει καὶ εὐλογος αὐτοῦ συνέπεια, ἢ καταβολὴ ἀμέσων ἢ ἐμμέσων οἰκονομικῶν παροχῶν², πρὸς ἐνίσχυσιν αὐτῆς.

2. Ὁργάνωσις τῆς παραγωγῆς. - Ἡ ναυπηγικὴ ἀρχιτεκτονικὴ καὶ ἡ σχετικὴ πρὸς αὐτὴν πείρα, ἦσαν κατὰ τὸ παρελθὸν συγκεντρωμένοι εἰς τὰ ναυπηγεῖα, παρὰ τῶν ὁποίων ἀψησχολοῦντο, κατὰ τὴν μεγίστην αὐτῶν πλειονότητα, οἱ ναυπηγοὶ καὶ μηχανολόγοι. Διάφορος εἶναι νῦν ἡ κατάστασις. Αἱ μεγάλαι ναυτιλιοκαὶ ἐπιχειρήσεις, ἰδίᾳ αἱ τῶν τακτικῶν γραμμῶν, διαθέτουν ἰδικὰ τῶν τμήματα ναυπηγικῶν μελετῶν καὶ διδουν αὐτά, ἔτοιμα τὰ σχέδια τῶν πρὸς ναυπήγησιν πλοίων τῶν. Ἰδιωτικά, ἐξ ἄλλου, γραφεῖα ναυπηγῶν, εἶναι πάντοτε ἔτοιμα νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, οἱ ὅποιοι οὕτω, χρησιμοποιοῦντες καὶ τὴν ἰδίαν αὐτῶν πείραν, δύνανται αὐτοὶ νὰ συντάσσουν τὰς προδιαγραφὰς (specifications) τῶν πλοίων τῶν. Ἡ πρακτικὴ αὐτῆ, μολονότι δὲν ἀποτελεῖ κανόνα, ἐφαρμόζεται εἰς εὐρεῖαν ἔκτασιν. Φυσικά, τὰ ναυπηγεῖα, μετὰ τὴν τεραστίαν πείραν τῶν, συνεργάζονται πάντοτε εἰς τὴν τελικὴν διαμόρφωσιν τῶν σχεδίων καὶ τῶν προδιαγραφῶν τῶν πλοίων³ καὶ μόνον μετὰ τὴν ἔγκρισιν τῶν τελικῶν αὐτῶν σχεδίων καὶ προδιαγραφῶν παρὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτῆτου, ὑπογράφεται τὸ σχετικὸν πρὸς τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου συμφωνητικόν⁴.

² Πλὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων περὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἤδη λόγος (ἀνωτέρω σελ. 137 ἐπ.), σοβαρὸν τρόπον ἐνισχύσεως τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀποτελεῖ ἐπίσης ἡ ἀπασχόλησις αὐτῆς, ἰδίᾳ εἰς περιόδους περιορισμένων ἐργασιῶν, διὰ κυβερνητικῶν παραγγελιῶν πρὸς ναυπήγησιν πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν πλοίων, οὐχὶ πάντοτε ἀπολύτως ἀναγκαίων, οὐδὲ ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους δυνατοὺς ὄρους ναυπηγουμένων.

³ Αἱ τελικαὶ προδιαγραφαί, περιλαμβάνουν συνήθως καὶ ἀνάληψιν ὑποχρεώσεως τῶν ναυπηγῶν πρὸς ἐξασφάλισιν βασικῶν τινῶν συμφωνιῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου, τὴν ταχύτητά του, τὴν ὠριαίαν κατανάλωσιν καυσίμων, τὸν χρόνον παραδόσεως κλπ., ἢ μὴ τήρησις τῶν ὁποίων συνεπάγεται τὴν καταβολὴν βαρεῶν ἀποζημιώσεων εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας.

⁴ Πλὴν τῶν τεχνικῶν ὄρων καὶ προδιαγραφῶν, τὸ συμφωνητικὸν ναυπηγήσεως πλοίου περιλαμβάνει πλείστους ἄλλους ὄρους· μεταξὺ τῶν ὁποίων, τοὺς ἀφορῶντας τὴν τιμὴν ναυπηγήσεως· θέσιν καὶ χρόνον παραδόσεως· τρόπον καὶ χρόνον τμηματικῆς καταβολῆς τοῦ τμήματος καὶ τελικῆς ἐξοφλήσεως αὐτοῦ· δικαιώματα τοῦ ναυπηγοῦντος τοῦ πλοίου εἰς περιπτώσιν ἀδυναμίας ἢ ἀρνήσεως τοῦ πλοιοκτῆτου 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 ἰσχύν τῶν ἐγγυήσεων μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου· τὰς δοκιμὰς αἱ ὁποῖαι θὰ γίνωνται πρὶν ἢ

Ἡ ἐπὶ τῇ βάσει εἰδικῶν προδιαγραφῶν ναυπήγησις, εἶναι πάντοτε ἀπαραίτητος, προκειμένου περὶ πλοίου γραμμῶν ἢ πλοίων ψυγείων καὶ γενικῶς προκειμένου περὶ πλοίων εἰδικῶν ἐχόντων τὸν προορισμόν, εἶναι δὲ βεβαίως ἀντιληπτόν, ὅτι ἡ κάλυψις τῶν εἰδικῶν αὐτῶν ἀπαιτήσεων τοῦ πλοιοκτῆτου, συνεπάγεται ἀνάλογον, πολ- λάκις βαρεῖαν, ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως. Διὰ τὸν τελευταῖον αὐτὸν λόγον, ἀλλὰ καὶ διότι αἱ πρὸς ἱκανοποίησιν μεταφορικαὶ ἀνάγκαι εἶναι ὁμοίομορφοι, αἱ εἰδικαὶ προδιαγραφαὶ δὲν εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων καὶ δεξαμενοπλοίων. Ἀντιθέτως, ἐν τῇ ἐπιδιώξει τοῦ μικροτέρου δυνατοῦ κόστους κατασκευῆς, τὰ πλοῖα τῶν κατηγοριῶν τούτων ναυπηγοῦνται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, κατὰ σειράς, βάσει, τυποποιημένων, εἰς τὰς γενικὰς τῶν γραμμῶν, προδιαγραφῶν, διαμορφουμένων 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 βᾶθρον ἐπὶ τοῦ ὁποῦ ἐστηρίχθη ἐπίσης, ἡ πρωτοφανὴς ναυπηγικὴ προσπάθεια τῶν Ἑν. Πολιτειῶν κατὰ τὸν δεῦτερον παγκόσμιον πόλεμον.

Ἡ τυποποίησις καὶ κατὰ σειράς παραγωγή τῶν πλοίων, ὡς καὶ παντὸς προϊόντος τέχνης 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 τὴν ἐνέργειαν τῆς προμηθείας αὐτῶν ἐπὶ μειωμένη τιμῇ· συντομεύει τὸν διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἀναγκαιοῦντα χρόνον καθιστῶσα δυνατὴν ἀφ' ἐνὸς τὴν ἐντατικωτέραν χρησιμοποίησιν τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, ἄρα τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς καὶ ἀφ' ἑτέρου τὸν περιορισμόν τοῦ χρόνου καθ' ὃν τὸ διατεθὲν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου κεφάλαιον, παραμένει νεκρόν, ὡς συμβαίνει κατὰ τὸν χρόνον ναυπηγήσεως, πάντα δὲ τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα σημαίνουν περιορισμόν τῆς κατὰ τόννον τιμῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς περιορισμόν τοῦ διατιθεμένου

τὸ πλοῖον παραδοθῆ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας καὶ τὴν διάρκειαν τῶν δοκιμαστικῶν πλόων, τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ναυπηγῶν νὰ καλύψουν καὶ συμμορφωθοῦν πρὸς τοὺς κρατικούς κανονισμοὺς ἀσφαλείας καὶ ἐκείνους τῶν νηογνωμόνων, τοὺς ἀντιστοιχοῦντας πρὸς τὴν κλάσιν τὴν ὁποίαν συνεφανήθη νὰ λάβῃ τὸ πλοῖον τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιοκτῆτου νὰ παρακολουθῆ καὶ ἐλέγῃ, διὰ τεχνικῶν τῆς ἐμπιστοσύνης του, τὴν πρὸδον τῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν ποιότητα αὐτῶν, τὰ τῆς διαιτησίας ἐν περιπτώσει διαφορῶν.

ὕπὸ 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, ὅχι μόνον διὰ τὸν λόγον ὅτι συνδυάζεται κατ' ἀρχὴν, πρὸς τὴν κατὰ μάζας παραγωγὴν ἢ ὅποια ἀπαιτεῖ, αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν, μεγάλα κεφάλαια, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ἐπιτυχῆς ἐφαρμογὴ αὐτῆς, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ὕπαρξιν καταλλήλου, εἰς ποιότητα καὶ ἔκτασιν, τεχνικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἀντιπροσωπεύοντος ὀγκώδη κεφάλαια τὰ ὅποια μόνον ἢ μεγάλη ἐπιχειρήσις δύναται νὰ ἐξεύρη καὶ νὰ διαθέσῃ.

Ἡ τυποποίησις ἔχει πολλοὺς ἀντιπάλους. Ὑποστηρίζεται παρ' αὐτῶν ὅτι ἐπηρεάζει αὐτὴ δυσμενῶς τὴν ἐξέλιξιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς μηχανουργικῆς, ἀφοῦ περιορίζει τὴν ἔρευναν, ὡς μὴ ἀπαραίτητον. Τὸ ἐπιχειρήμα, ἐν τούτοις, ἀντικρούεται παρ' ἄλλων, ἀφ' ἑνὸς μὲν, διότι διὰ τῆς τυποποιήσεως καὶ ἐξειδικεύσεως ἐπιτυγχάνεται βελτίωσις τῆς ποιοτικῆς ἀποδόσεως τῆς ἐργασίας, ἀφ' ἑτέρου δέ, διότι οὐδόλως παρεμποδίζεται ἡ ἔρευνα, ἢ ὅποια συνεχίζεται, πρὸς δημιουργίαν ὀλονὲν 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 δυνατὸν ἢ νὰ ἀποβαίη εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τῶν καταναλωτῶν καὶ γενικῶς τῶν προσφευγόντων εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως, εἰς ὁποῖονδήποτε κλάδον τῆς παραγωγῆς καὶ ἐὰν αὕτη ἐγκαθίσταται.

Τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῆς τυποποιήσεως καὶ ἐν σειρᾷ παραγωγῆς, εἶναι σημαντικῶς μεγαλύτερα, ὅταν αὕτη συνδυάζεται μὲ ἐπιστημονικὴν ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς, ἀποβλέπουσαν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῶν καλυτέρων ἀποτελεσμάτων ἔναντι διαθέσεως τῶν κατὰ δυνατόν μικροτέρων ὀργάνωσις τῆς παραγωγῆς, ἢ μεθ' ὁδοῦ ποίησις ὡς ἄλλως καλεῖται αὕτη, ἔγκειται εἰς τὴν προγραμματισμένην καὶ μελετημένην διευθέτησιν τῶν ἐνεργειῶν παραγωγικῆς τίνος μονάδος, ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἡ ἐνέργεια πάσης περιττῆς κινή-

σεως, πρὸς συντόμεισιν τοῦ χρόνου τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ κύκλου τῆς παραγωγῆς καὶ ἀποφυγὴν πάσης σπατάλης, εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν μέσων τῆς παραγωγῆς.

Ὑπὸ τὰς ἄνω συνθήκας, ἡ ὀργάνωσις τῆς παραγωγικῆς ἐνεργείας καθίσταται ἀντικείμενον ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης, σκοπὸς τῆς ὁποίας εἶναι ἡ τεχνικὴ τελειοποίησις τῶν μηχανικῶν καὶ τεχνικῶν ἔγκυκαταστάσεων καὶ ἡ πληρεστέρα καὶ σκοπιμωτέρα χρησιμοποίησις αὐτῶν, ἡ πλήρης ἀξιοποίησις τῆς ἀποδόσεως τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῆς κινητηρίου δυνάμεως, τέλος δὲ ἡ ἐξειδίκευσις καὶ ἐπωφελεστέρα χρησιμοποίησις τῆς ἐργασίας καὶ γενικῶς ἡ τελειοποίησις τῆς ὀργανώσεως τῆς ὅλης παραγωγῆς.

Προκειμένου, εἰδικώτερον, περὶ τῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως, δταν ἡ παραγωγή εἶναι καλῶς καὶ ἐπιστημονικῶς ὀργανωμένη, ἡ κυκλοφορία τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ ναυπηγεῖον πρώτων ὑλῶν καὶ ὑλικῶν, γίνεται κατὰ τρόπον μελετημένον καὶ λεπτομερῶς καθωρισμένον εἰς προδιαγεγραμμένον σχέδιον, ἐπὶ σκοπῷ ὅπως ἐκάστη μετακίνησις γίνεται ἀπὸ τμήματος ἐπεξεργασίας εἰς τμήμα, μὲ τελικὴν κατεύθυνσιν τὴν ἐσχάραν ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, πρὸς τὴν ὁποῖαν κινεῖται ἐν εἴδει συνεχοῦς ρεύματος. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ μεθοδικοποίησις τῆς παραγωγῆς δὲν ἀποβλέπει μόνον εἰς τὴν ὀργάνωσιν τοῦ τρόπου κινήσεως τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ὑλικῶν ἐν τῷ ναυπηγεῖῳ καὶ γενικῶς ἐν τῷ ἐργοστασίῳ. Ὁ χρόνος ἐτοιμασίας τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ πλοίου, εἶναι ἐξ ἴσου προσεκτικῶς προσδιορισμένος. Εἰς ἕν καλῶς ὀργανωμένον ναυπηγεῖον, ἡ παραγωγή τῶν κυρίων μερῶν τοῦ σκελετοῦ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του, προγραμματίζεται κατὰ τρόπον λεπτομερῆ, προσδιοριζομένου τοῦ ἀκριβοῦς χρόνου ἐνάρξεως καὶ 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 καὶ ὄχι ἐπαναστατικὴ, ἡ ραγδαία ἐφαρμογὴ τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν ναυπηγίαν τῶν πλοίων, ἀπετέλεσε πραγματικὴν ἐπανάστασιν. Ἡ χρῆσις τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων ἀποτελεῖ ἤδη, καθιερωμένην πρακτικὴν εἰς ὅλα τὰ συγχρονισμένα ναυπηγεῖα. Ἡ διαπίστωσις αὕτη, δὲν σημαίνει βεβαίως ὅτι ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀδιακρίτως, εἰς πᾶσαν σύνδεσιν ἐλασμάτων. Ὑπάρχουν πλεῖστα τμήματα τῶν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα ἡ κάρφωσις κρίνεται ἀπαραίτητος, ἀλλὰ καὶ κατηγορεῖται πλοίων, ὡς τὰ ἐπιβατηγά, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας ἡ εἰς εὐρυτέραν κλίμακα χρῆσις τῆς καρφώσεως διὰ τὴν σύνδεσιν

των έλασμάτων έχει κριθῆ επίσης προτιμητέα. 'Αντιθέτως, εύρυτάτη είναι ἡ χρῆσις τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια προσφέρονται περισσότερον παντὸς 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 ὑλικά· περιορίζει καταπληκτικῶς τὸν χρόνον τὸν ἀπαιτούμενον διὰ τὴν σύνδεσιν τῶν ἐλασμάτων καὶ συνεπῶς τὸν πρὸς ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἀναγκαιοῦντα χρόνον· ἀποκλείει τὰς διαρροὰς αἷτινες εἶναι συνηθέστεραι εἰς τὰς καρφώσεις κλπ. "Εναντι τῶν πολλῶν πλεονεκτημάτων, τοποθετεῖται ὁ φόβος περὶ τῆς ἀντοχῆς τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως. Τείνει ἐν τούτοις, νὰ γίνῃ γενικῶς παραδεκτὸν παρὰ τῶν τεχνικῶν, ὅτι οὐδεμῖα διαφορὰ 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' ἐδικευμένου τεχνικοῦ προσωπικοῦ, ἢ ὕπαρξις τοῦ ὁποίου κρίνεται, γενικῶς, ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς.

'Αλλ' 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 ναυπηγείου καὶ τῆς μεταφορᾶς των εἰς τὴν ἐσχάραν, ἐτοιμῶν πρὸς τοποθέτησιν ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Ὡς εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτόν, τὸ σύστημα τοῦτο ἐπιταχύνει σοβαρῶς τὸν ρυθμὸν τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου, διότι ἐπιτρέπει πληρεστέραν ἀξιοποίησιν τῶν τεχνικῶν καὶ μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ναυπηγείου, καὶ καθιστᾷ δυνατὴν τὴν ταυτόχρονον, παράλληλον, κατασκευὴν, πλειόνων τμημάτων τοῦ πλοίου.

'Αποτέλεσμα 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.

3. Σύνθεσις παραγωγῆς. - Εἶναι γνωστὰ, ἐκ τῶν ἐν τῷ τρίτῳ κεφαλαίῳ τοῦ ἀνά χειρας πονήματος ἀναπτυχθέντων, αἱ κύριαι κατηγορίαι τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Αἱ διεθνεῖς ναυπηγήσεις δὲν κατανέμονται ἐξ ἴσου μεταξύ αὐτῶν. Μία ἀνάλυσις τῆς συνθέσεως τῶν διεθνῶν ναυπηγήσεων, δεικνύει ὅτι ποσοστὸν 53,6 % τῆς ὑπὸ ναυ-

πήγῃσιν χωρητικότητας, καλύπτον περίπου 3,3 έκ. κόρων⁶, εἶναι δεξαμενόπλοια, τὸ ἀντίστοιχον δὲ ποσοστὸν ἀνέρχεται εἰς 61,5% ὡς πρὸς τὴν ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητα⁶. Ἐκ τούτου συνάγεται ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια θὰ παράσχουν τὴν κυρίαν ἀπασχόλησιν εἰς τὴν διεθνή ναυπηγικὴν βιομηχανίαν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη⁷.

Τὰ ἐπιβατηγὰ καὶ μικτὰ πλοῖα μικρὸν μόνον ποσοστὸν τῶν διεθνῶν ναυπηγήσεων καλύπτουν. Προκειμένου περὶ τῶν Βρετανικῶν ναυπηγήσεων ἀνήλθον, κατὰ τὸ 1951 μόνον εἰς 5% τοῦ συνόλου⁸, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ ἀναμφιβόλως δυσμενὲς στοιχεῖον, ἰδίᾳ ὅσον ἀφορᾷ ναυπηγεῖα τὰ ὁποῖα ἐκ παραδόσεως ἡσχολοῦντο μὲ ναυπηγήσεις ἐπιβατηγῶν καὶ μικτῶν πλοίων κατὰ κύριον λόγον καὶ συνεπῶς, ἀνάλογον ἔχουν τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν.

Μικρὸν ἐπίσης ποσοστὸν ἀντιπροσωπεύουν αἱ ναυπηγήσεις ἐλευθέρων φορτηγῶν πλοίων⁹, τοῦτο δὲ παρὰ τὸ ὅτι ἡ ὑπάρχουσα χωρητικότης τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης, ἀποτελεῖται κατὰ μέγιστον ποσοστὸν, ἀπὸ πλοῖα πολεμικῆς κατασκευῆς ἀφ' ἑνὸς καὶ πλοῖα ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν ἀφ' ἑτέρου. Ἡ διστακτικότης τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἐλευθέρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, νὰ ἀποδυθοῦν εἰς νέας εὐρείας κλίμακος ναυπηγήσεις, θεωρεῖται ὡς ὀφειλομένη εἰς τὸ ὑψηλὸν κόστος κατασκευῆς, περὶ οὗ ἐν τοῖς ἐπομένοις, τὰς μακρὰς προθεσμίας παραδόσεως τῶν ναυπηγουμένων πλοίων ἐν συνδυασμῷ

⁶ Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping and British Corporation διὰ τὴν 31 Δεκεμβρίου 1952.

⁷ Στοιχεῖα τοῦ Shipbuilder's Council of America-Fairplay 3633 σελ. 74.

⁸ Ἀξιοσημείωτος, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, εἶναι ἡ γνώμη τοῦ κ. V. Smith τοῦ συγκροτήματος Shell, (Fairplay, σελ. 3608 σελ. 261), κατὰ τὴν ὁποίαν, ἐὰν ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις ὑγρῶν καυσίμων ἐξακολουθήσῃ αὐξανομένη κατὰ τὸν αὐτὸν ὡς μέχρι τοῦδε ρυθμὸν, θὰ ἀπαιτηθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν πέντε ἕως ἕξ ἐτῶν, ἡ προσθήκη χωρητικότητας περίπου 10 έκ. τόνων DW. δεξαμενοπλοίων. Τὴν ἀνάγκην ταύτην, καλύπτει μὲν ἡ ὑπὸ ναυπήγησιν καὶ παραγγελίαν χωρητικότης δεξαμενοπλοίων ὑπὸ τὴν θεωρητικὴν ὁμωσ προϋπόθεσιν, ὅτι ἅπασα ἡ σήμερον ὑφισταμένη χωρητικότης θὰ ἐξακολουθήσῃ παραμένουσα ἐν ἐνεργείᾳ. Ἐξ ἄλλων, ἐν τούτοις στοιχείων (Fairplay, 3592 σελ. 725), προκύπτει ὅτι, ποσοστὸν 11,5% τῆς ὑφισταμένης χωρητικότητος εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν καὶ ὅτι ἐντὸς τῆς προσεχοῦς 10ετίας 25% ἀκόμη θὰ περιληφθῇ εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην. Καὶ ἐὰν ἔτι δεχθῇ τις, ὡς ἐκ τούτου, ὅτι μέρος τῆς ἄνω παρῆλικίου χωρητικότητος θὰ διατηρηθῇ ἐν ἐνεργείᾳ κατόπιν ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν, προφανῆς παραμένει τὸ συμπέρασμα ὅτι, ὁ σημερινὸς ρυθμὸς ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίων θὰ ἐξακολουθήσῃ, μὲ προσωρινὰς διακοπὰς ἴσως, ἐπ' ἀρκετὸν ἀκόμη.

⁹ Ἀνασκόπησις ἐργασιῶν 1951, ὑπὸ Devis Rebbeck διευθυντοῦ τῆς Harland and Wolff Ltd, εἰς τὸ Journal of Commerce Annual Review 1952.

¹⁰ Διὰ τὰς ἀγγλικὰς ναυπηγήσεις τὸ ποσοστὸν αὐτῶν ἀνῆλθεν κατὰ τὸ 1951 εἰς 11,6% τοῦ συνόλου.

πρός τὴν ἀναπόφευκτον ἀβεβαιότητα ὡς πρὸς τὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως αἱ ὁποῖαι θὰ ὑφίστανται κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως, τὴν μὴ εἰσέτι διαμορφωσιν ὁμαλῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν καὶ ὁμαλῶν συνθηκῶν ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὸν κόσμον, τέλος δὲ εἰς τὴν ὑπαρξιν τῆς ὀγκώδους ἐφεδρικής χωρητικότητος τῶν Ἑν. Πολιτειῶν, ἡ ὁποία ἀποτελεῖται κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς μέρος, ἀπὸ πλοῖα Liberties, ἧτοι ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγὰ.

Τὰ κινούμενα διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως πλοῖα, ἐξακολουθοῦν νὰ κυριαρχοῦν εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις, μολονότι ἐμφανίζεται σημαντικὴ μείωσις εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ συνόλου συμμετοχὴν τῶν. Ποσοστὸν 65% τῶν κατὰ τὸ 1952 ναυπηγηθέντων πλοίων, ἦσαν motor-ships, ἔναντι 75% κατὰ τὸ 1951, τὸ ἀντίστοιχον δὲ ποσοστὸν ἐπὶ τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν πλοίων ἀνέρχεται εἰς 50%¹⁰.

Ἡ ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων προκύπτουσα μείωσις τῆς συμμετοχῆς τῶν πλοίων μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις, φαίνεται νὰ ὀφείλεται εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ὄγκου τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων, τοῦτο δὲ διότι, ἐκ τῶν πλοίων τούτων, τὰ ἄνω τῶν 15000 τόννων, τὰ ὁποῖα, ὡς εἶδομεν¹¹, εἶναι καὶ τὰ περισσότερα ἐκ τῶν ναυπηγουμένων, ἐφοδιάζονται κατὰ προτίμησιν δι' ἀτμομηχανῶν, κυρίως στροβίλων¹², αἱ ὁποῖαι κρίνονται πλέον πρόσφοροι διὰ τὴν ἀπόδοσιν ὑψηλῶν ταχυτήτων εἰς τοιαύτης χωρητικότητος σκάφη.

Ἐπομένως, τὰ προαναφερθέντα ποσοστὰ δὲν ἀποδίδουν κατὰ τὸν καλλίτερον τρόπον, τὴν ἔκτασιν χρησιμοποίησεως τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν, διότι τὰ δεξαμενόπλοια ἀντιπροσωπεύουν μὲν μεγάλην χωρητικότητα, διότι ἔχουν μέγαν κατὰ πλοῖον τόνναζ, εἶναι ὅμως ὀλιγώτερα κατ' ἀριθμὸν, ἐν σχέσει πρὸς τὰ μικροτέρας χωρητικότητος ὑπὸ ναυπήγησιν πλοῖα, 70% τῶν ὁποίων θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως.

4. Τιμὰ πλοίων. - Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως¹³, ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας προσοχῆς καὶ σημασίας διὰ τὸν πλοιοκτῆτην, παράγοντα δὲ ἐπηρεάζοντα σοβαρῶς τοὺς ὄρους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Τὸ ὕψος τῆς ἀπαιτηθεσομένης διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίου τινὸς δαπάνης, ἐξαρτᾶται βασικῶς, ἀπὸ τὴν ἀξίαν τῶν ὕλικῶν κα-

¹⁰ Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping.

¹¹ Ἀνωτέρω σελ. 49.

¹² Ποσοστὸν 470]ο τῶν ναυπηγηθέντων κατὰ τὸ 1952 ἀτμοπλοίων φέρουν στροβίλους. Στοιχεῖα Lloyd's Register of Shipping.

¹³ Βλ. καὶ Ἄ. Πρωτοπαλαδάκη «Ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων», εἰς Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ. Μάρτιος 1939 σελ. 265 ἐπ.

τασκευής άφ' ενός και τόν αριθμόν τών ώρων έργασίας αί όποίαι θά διατεθοϋν διά τήν ναυπήγησίν του άφ' έτέρου. Αυτόνοήτον, όθεν, εΐναι ότι τό έπιβατηγόν πλοϊον άντιπροσωπεύει τόν πλέον πολυδάπανον τύπον πλοίου, ένώ τό έλεύθερον φορτηγόν με τήν άπλην κατασκευήν του και τήν μικράν Ιπποδύναμιν τής μηχανής του έχει άναμφιβόλως τό μικρότερον, κατά τόννον, κόστος κατασκευής. Παράλληλως έν τούτοις πρός τούς δύο αυτούς παράγοντας, σπουδαιότατα έπηρεάζουν τήν τιμήν ναυπηγήσεως, αί εκάστοτε ύφιστάμεναι έμπορικά συνθηκai.

Αί τιμαί ναυπηγήσεως πλοίων, δέν εΐναι βεβαίως αί αύται εις όλον τόν κόσμον. Άντιθέτως, διαφοραί ύφίστανται, άκόμη και μεταξϋ τών τιμών μιās και τής αύτης χώρας. Κυρια αίτια τής μεταξϋ ναυπηγείων τής αύτης χώρας διαφοροποιήσεως τών τιμών, εΐναι ή έπίδρασις τήν όποϊαν άσκει έπ' αύτών, ή εκτασις μέχρι τής όποιας έχει συγχρονισή ή όργάνωσις τής παραγωγής ώστε νά άποφεύγηται ή άπώλεια έργασίμων ώρων, τό άρτιον ή μη τοϋ τεχνικοϋ και μηχανικοϋ έξοπλισμοϋ τής ναυπηγικής έπιχειρήσεως και αί χρησιμοποιοϋμεναι διά τήν παραγωγήν μέθοδοι. Οί προαναφερθέντες παράγοντες όμοϋ με τούς άφορώντας κατά χώραν α) τό κόστος τής έργασίας, τήν άπόδοσιν τών έργατών και τήν ύπαρξιν καταλλήλου ειδικευμένου προσωπικοϋ και β) τήν ύπαρξιν πρώτων ύλών και τās τιμάς άποκτήσεως αύτών - διαμορφώνουν τās μεταξϋ τών καθ' έκαστα χωρών έμφανιζόμενας διαφοράς τιμών ναυπηγήσεων.

Χώραι τινές διαθέτουν εύθηνην έργασίαν, αλλά στερούμεναι ίδίαις παραγωγής χάλυβος, ύποχρεοϋνται νά εισάγωσιν αύτόν εις άκριβάς τιμάς εκ τοϋ έξωτερικοϋ. Αί τιμαί συνεπώς, τās όποιας θά προσφέρωσι, θά έξαρτώνται εκ τής συμβολής εκάστου τών άνωτέρω δύο παραγόντων - έργασίας και ύλικών - εις τήν διαμόρφωσιν τής τιμής ναυπηγήσεως. Διά πλοϊα περιωρισμένην άπαιτοϋντα έργασίαν, έν σχέσει πρός τήν άξιαν τών χρησιμοποιηθεισών πρώτων ύλών και ύλικών, ως λ.χ. τά έλεύθερα φορτηγά, αί τιμαί θά εΐναι ύψηλαί και θά μειονεκτοϋν έναντι τών προσφερομένων υπό άλλων ναυπηγικών χωρών. Έν τιαύτη περιπτώσει, ή δραστηριότης τών ναυπηγικών έπιχειρήσεων και ή προτίμησις των, εΐναι φυσικόν νά στρέφεται πρός κατηγορίας πλοίων, διά τά όποια ως εκ τοϋ τρόπου τής κατασκευής και τοϋ προορισμοϋ αύτών, άπαιτείται πολλαπλασία έργασία, ότε ό παράγων αύτης, έπίδρα περισσότερον ή ό τών ύλικών επί τής διαμόρφώσεως τοϋ κόστους τής παραγωγής και συνεπώς συντελεί εις τόν ύποβιβασμόν τής προσφερομένης υπό τοϋ ναυπηγείου τιμής.

Ή ναυπήγησις ενός πλοίου, εΐναι σήμεραν έξαιρετικώς δαπανηρά.

Βεβαίως τὸ σύγχρονον πλοῖον, μὲ τὴν μεγαλυτέραν του ταχύτητα, τὸν πολυπλοκώτερον μηχανικὸν ἐξοπλισμὸν του, τοὺς περισσότερον αὐστηροὺς ἢ κατὰ τὸ παρελθόν, κανόνες ἀσφαλείας πρὸς τοὺς ὁποίους πρέπει νὰ συμμορφωθοῦν οἱ κατασκευασταὶ του, εἶναι ἀφ' ἑαυτοῦ ἀκριβώτερον ἢ τὸ προπολεμικόν. Ἐξ ἄλλου, αἱ τιμαὶ τῶν πάντων, ἀκολουθοῦν τὴν ἀνιούσαν καθ' ὄλον τὸν κόσμον καὶ ὁ πληθωρισμὸς εἶναι παγκόσμιον φαινόμενον. Κατὰ συνέπειαν, αἱ τιμαὶ τῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου ἀναγκαιούτων παντοειδῶν ὑλικῶν, ἀλλὰ καὶ οἱ μισθοὶ ἐπίσης, εἶναι σημαντικῶς ὑψηλότεροι ἢ κατὰ τὸ πρόσφατον, ἀκόμη, παρελθόν. Ἀλλὰ καὶ ὅταν ἀκόμη ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν τὰ δεδομένα ταῦτα, τὸ συμπέρασμα θὰ εἶναι πάλιν, ὅτι ἡ ἀύξησης τῶν ναυπηγικῶν τιμῶν, ὑπῆρξεν ὀξυτέρα ἢ ἡ σημειωθείσα εἰς ἄλλας περιπτώσεις τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς, ὑπῆρξε δὲ συνέπεια τῶν ἐμπορικῶν συνθηκῶν τῶν διαμορφωθεισῶν μεταπολεμικῶς, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐκ τῆς ἀνάγκης ἀντικαταστάσεως τῆς ἀπωλεσθείσης κατὰ τὸν πόλεμον χωρητικότητος, ἀφ' ἑτέρου δέ, ἀπὸ τὸν πυρετὸν ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίων πρὸς κάλυψιν τῶν ἀλματωδῶς ἀύξανόμενων μεταφορικῶν ἀναγκῶν ὑγρῶν καυσίμων. Ὡς ἀποτέλεσμα τῆς οὕτω διαμορφωθείσης καταστάσεως, αἱ τιμαὶ ναυπηγήσεως τῶν πλοίων, ὑπερετετραπλασιάσθησαν ἀπὸ τοῦ 1939 καὶ ἐνευθεν, κυμαινόμεναι νῦν, περὶ τὰς λίρας 65 κατὰ τόννον D. W. Ἐναντι λιρῶν 28 κατὰ τὸ 1945 καὶ λιρῶν 15 κατὰ τὸ 1939¹⁴, ἀξιοσημείωτον δὲ εἶναι, ὅτι ἡ ἄνοδος ὑπῆρξε σταθερά, οὐδεμίαν κάμψιν παρουσιάσασα.

Ἀντιθέτως, αἱ τιμαὶ τῶν ἐτοιμῶν πλοίων, ὑφίστανται διακυμάνσεις ἀναλόγους εἰς ἕκτασιν πρὸς τὰς τῶν τιμῶν τῶν ναύλων¹⁵ οὐχὶ ὅμως ταύτοχρόνους. Συνήθως αἱ μεταβολαὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων, ἀκολουθοῦν τὰς διακυμάνσεις τῶν ναύλων μὲ διαφορὰν μηνῶν τιῶν. Ἀκόμη καὶ ὅταν πρόκειται περὶ νεοτεύκτων πλοίων, ἡ ἀξία αὐτῶν,

¹⁴ Ὑπολογισμοὶ Fairplay, 8633 σελ. 24. ἀφορῶντες τύπον πλοίου 9.500 τόννων, κινουμένου μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως διαθέτοντος ταχύτητα 12 μιλίων.

¹⁵ Χαρακτηριστικὰ εἶναι τὰ κάτωθι στοιχεῖα ἀφορῶντα τιμὰς πωλήσεως πλοίου τύπου Liberty ἐν συσχετίσει πρὸς τὸν ναυλοδείκτην τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Fairplay 8609 σελ. 296.

Χρονολογία	Τιμὴ πλοίου εἰς λίρας	Ναυλοδείκτης
1950 Ἰούνιος	105.000	74.3
1951 Ἰανουάριος	210.000	151.0
1951 Ἰούνιος	400.000	179.0
1951 Δεκέμβριος	590.000	168.5
1952 Ἰούνιος	815.000	99.1

σπανίως εύρίσκειται εις τὰ επίπεδα τών τιμών ναυπηγήσεως. "Αλλοτε μὲν - εις περιόδους έντατικῶν έργασιών τῆς διεθνoυς ναυτιλίας - υπερβαίνει κατὰ πολὺ αὐτάς, ἄλλοτε δὲ - εις περιόδους ύφέσεως - ύστερεῖ ἔναντι ἐκείνων. Ἡ τιμὴ τῶν ἐτοιμῶν πλοίων, εἶναι βεβαίως συνάρτησις, ὄχι μόνον τῆς καταστάσεως τῆς διεθνoυς ναυλαγορᾶς, ἀλλ' ἐπίσης τῆς χωρητικότητος αὐτῶν, τῆς ἡλικίας καὶ τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τοῦ συγκεκριμένου πλοίου, τοῦ εἴδους καὶ τῆς ἱπποδυνάμεως τῶν μηχανῶν αὐτοῦ κλπ. ὥστε ἐν τῇ πράξει, ἐκάστη περίπτωση μεταβιβάσεως πλοίου ἔστω καὶ τῆς ἴδιας πρὸς ἄλλα χωρητικότητος, ταχύτητος, ἡλικίας κλπ. εἶναι δυνατόν νὰ παρουσιάσῃ τιμὴν διάφορον ἀπὸ τὴν ἐπιτυγχανομένην εις πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν ταύτοχρόνου ἔστω μεταβιβάσεως. Ἐνάλογοι φυσικὰ παρατηρήσεις ἀφοροῦν καὶ τὴν καθ' ἕκαστα τιμὴν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων.

Ἡ τιμὴ τοῦ ἐτοιμοῦ πλοίου ἀντιπροσωπεύει κατὰ ταῦτα, τὴν ἐμπορικὴν ἀξίαν αὐτοῦ, ἡ ὁποία ὡς ἐπηρεαζομένη ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε ὑφισταμένας ἐμπορικὰς συνθήκας, ὑπόκειται εις πολὺ μεγαλυτέρας καὶ πλέον συχνὰς διακυιάνσεις ἢ ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως. Θὰ ἦτο σφάλμα, ἐν τούτοις, νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἡ τιμὴ ναυπηγήσεως καὶ ἡ ἐμπορικὴ ἀξία τοῦ πλοίου, διαμορφοῦνται ἐκάστη, ἀνεξαρτήτως τῆς ἄλλης. Ἐντίθετως ὑφίσταται πλήρης σύνδεσμος μεταξύ αὐτῶν, διότι ὁ μὲν ναυπηγῶν πλοῖον λαμβάνει ὑπ' ὄψιν διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς τιμῆς αὐτοῦ οὐ μόνον τοὺς παράγοντας εις οὓς ἀνωτέρω ἀνεφέρθημεν, ἀλλὰ καὶ τὰ επίπεδα τῶν ναύλων, ὁ δὲ πωλῶν ἔτοιμον πλοῖον ἔχει πάντοτε ὑπ' ὄψιν καὶ σοβαρῶς ὑπολογίζει τὴν τιμὴν ἣν θὰ καταβάλλῃ διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ πωλουμένου πλοίου διὰ νεοτεύκτου.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ ΤΡΙΤΟΝ

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΑΙ ΕΠΙΤΥΧΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ

Ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε μελέτης τῆς καθόλου ὀργανώσεως τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν ἐνδιαφερόντων τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἀπόψεων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ὀργανώσεως καὶ λειτουργίας τῶν λιμένων ἀφ' ἑτέρου, σαφῶς, νομίζομεν, συνάγεται τὸ ἰδιότυπον καὶ πολὺπλοκον τῆς ὀργανώσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας ἀναπτύσσει αὕτη τὴν δραστηριότητά της. Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἔργον ἔχει νὰ προσφέρῃ ἑαυτὴν, ἐν ἐλευθέρῳ ἀνταγωνισμῷ, ὡς τὸν εἰδικευμένον μεταφορέα, πρὸς διεξαγωγὴν τοῦ διεθνοῦς κατὰ θάλασσαν ἐμπορίου, οἰοσδήποτε καὶ ἐὰν εἶναι ὁ φορτωτῆς 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 θαλασσία μεταφορά, καθιστᾷ τὴν ὅλην διεξαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἰδιαιτέρως πολὺπλοκον καὶ δυσχερῆ. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον, αἱ διεθνεῖς θαλάσσιαι μεταφοραί, δύνανται κατὰ τρόπον ἐπαρκῆ νὰ ὀργανωθοῦν καὶ νὰ διενεργηθοῦν, μόνον ὅταν εὐρίσκωνται εἰς χεῖρας πεπειραμένων, κατ' ἐπάγγελμα ἀσκούντων τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, πλοιοκτητῶν. Μόνην ἐξάιρεσιν ἀποτελοῦν, ὡς εἶδομεν, τὰ πλοῖα βιομηχανικῶν μεταφορῶν, ἀλλ' ἡ περίπτωσις των εἶναι ἰδιάζουσα, διότι ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφοράς τῶν εἰς αὐτὰς ἀνήκουσιν ἐπιχειρήσεων. Ἐπιπροσθέτως, διαχειρίσις ἐπιχειρήσεως, εὐλόγως χαρακτηριζομένης ὡς μιᾶς τῶν πλέον πολυπλόκων καὶ δυσχερῶν ἐκδηλώσεων οἰκονομικῆς δραστηριότητος, σημαίνει πολὺ περισσότερα, ἀπὸ τὴν διάθεσιν τῶν κεφαλαίων, τὴν ὀργάνωσιν τῆς λειτουργίας καὶ τὴν ἀφ'

ύψηλοῦ, μετὰ ταῦτα, παρακολούθησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς. Εἶναι, ἐν ἄλλοις, λόγοις, ἐπιχειρήσις ἀκατάλληλος διὰ πάντα ἐπιδιώκοντα τὸ ἥσυχον κέρδος, διότι ἀπαιτεῖ προσωπικὴν εὐθύνην, ἀκαταπόνητον δραστηριότητα, συνεχῆ καὶ κοπιώδη ἀπασχόλησιν, παρουσιάζει, δέ, μεταπτώσεις οικονομικῆς 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 προβληματικὴ, ἀκόμη καὶ αὐτὴ ἡ ἀκριβὴς ἀναλυτικὴ ἐξέτασις τοῦ κόστους αὐτῆς καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ ὕψους τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ἢ κάλυψις τοῦ ὁποίου εἶναι ἀπαραίτητος προκειμένου ἢ διαχειρίσις τῶν πλοίων, νὰ ἀποβῇ οικονομικῶς ἐπιωφελεῖς. Οἱ συγκεκριμένοι λόγοι, οἱ καθιστῶντες δυσχερῆ, ἂν μὴ ἀδύνατον, τὸν τοιοῦτον ὑπολογισμὸν, ἐκτίθενται, ἐν συντομίᾳ, κατωτέρω.

Ὅταν ἓνα πλοῖον προσφέρεται εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν πρὸς ναύλωνσιν, πρέπει νὰ εἶναι, κατὰ προσέγγισιν ἔστω, γνωστὸν, τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ. Βεβαίως, ὁ ἐπιτευχθησόμενος ναυλος, οὐδόλως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ ὕψος τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δεδομένου πλοίου οὐδὲ ἐπηρεάζεται παρ' αὐτῶν. Εἰς τὸ οἰκείον κεφάλαιον, ἐξητάσθησαν οἱ γενικοὶ καὶ ἐπὶ μέρους παράγοντες οἱ ἐπιηραζόντες τὰ ἐπίπεδα τῶν τιμῶν ναύλων κατὰ τινα χρονικὴν περιόδον. 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 ἐπιωφελεῖς διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο. Ἐν καταφατικῇ περιπτώσει, ἡ μεταφορὰ ἐκτελεῖται. Ἐν ἀποφατικῇ τοιαύτῃ, τὸ πλοῖον ζητεῖ ἄλλην ὑπὸ σχετικῶς ἔστω συμφέροντας ὄρους προσφερομένην ἐργασίαν καὶ ἐν ἑλλείψει τοιούτων ἐργασιῶν ἀποσύρεται προσωρινῶς τῶν μεταφορῶν παροπλιζόμενον, μέχρις οὗ ἡ διαμόρφωσις εὐνοϊκῶν συνθηκῶν, ἐπιτρέψῃ καὶ πάλιν τὴν χρησιμοποίησίν του.

Ἡ ἀνάλυσις ὁμοῦ καὶ ὁ προσδιορισμὸς τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἴδιᾳ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, προσκρούει εἰς δυσχερείας, αἵτινες ἀπορρέουσιν κυρίως α) ἐκ τῆς διαρκοῦς 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 τόσοσιν συχνῆ 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

ἀπό 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. Ὡστε καὶ μόνον ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης, ὁ ἀκριβῆς ὑπολογισμὸς τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, καθίσταται δυσχερέστατος. Ἀπρόβλεπτοι, ἐξ ἄλλου καταστάσεις, ὡς λ. χ. καθυστερήσεις εἰς τὴν φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν, ἀδράνεια τοῦ πλοίου λόγῳ ζημιῶν, καθυστερήσεις λόγῳ κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν παρεμποδίζουσῶν τὴν ὁμαλὴν περαίωσιν τοῦ πλοῦ ἢ τὴν ἐν λιμένι ἐργασίαν, ἀποτελοῦν ἐπίσης παράγοντας, μὴ ὑποκειμένους εἰς ἀποτελεσματικὸν ἔλεγχον 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, ἰδίᾳ ἐν συναρτήσει πρὸς τὸν παράγοντα τοῦ χρόνου. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὁ χρόνος εἶναι τόσο πολυτίμος διὰ τὸ πλοῖον, ὥστε ἡ ἀνάληψις ἐκτάκτων δαπανῶν λ. χ. πρὸς ταχεῖαν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῆς τινος, ἢ πρὸς μεταφορὰν πληρώματος ἀεροπορικῶς 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, τόσο μεγαλύτερας ἐκτάκτους δαπάνας εἶναι δυνατόν ἢ ἐπιχειρήσεις ἐπωφελῶς νὰ ἐπωμισθῇ, πρὸς περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς ἐν λιμένι παραμονῆς τοῦ πλοίου.

✓ Ἐπομένως τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, ἀκόμη καὶ πλοίων τῆς ἰδίας χωρητικότητος ποικίλλουν, ὥστε δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξουν σταθερὰ καὶ ὁμοιογενῆ περὶ αὐτῶν στοιχεῖα. Εἶναι ὅθεν ἀμφίβολον, ἐὰν δύνανται ταῦτα νὰ προὑπολογισθοῦν ἐπακριβῶς, χωρὶς τοῦτο, βεβαίως, νὰ σημαίνῃ, ὅτι αἱ κύριαι δαπάναι καὶ ἐπιβαρύνσεις δὲν εἶναι γνωσταί. Αὗται ἀφοροῦν εἴτε αὐτὸ τοῦτο τὸ πλοῖον, εἴτε τὴν κίνησιν του. Ἡ πρώτη ἐκ τῶν δύο κατηγοριῶν, περιλαμβάνει δαπάνας σταθεράς, μὴ ἐπηρεαζομένας ἀπὸ ἕκαστον τῶν ἐκτελουμένων ταξειδίων ἰδιαιτέρως, ἧτοι τόκον διατεθέντος κεφαλαίου, ἀπόσβεισιν κεφαλαίου, μισθοδοσίαν πληρώματος, ἔξοδα ἀσφαλίσεως, διοικήσεως, συντηρήσεως καὶ ἔξοδα ἐτησίων καὶ εἰδικῶν ἐπιθεωρήσεων. Εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν ἀναφέρονται ἐξ ἄλλου, αἱ δαπάναι διὰ καύσιμα, ὕλικά καὶ ἐφόδια ἐν γένει, ἔξοδα χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων, προμηθείας καὶ ἔξοδα φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων, ἐν ἄλλοις λόγοις αἱ δαπάναι κινήσεως τοῦ πλοίου.

Ἡ συμβολὴ ἐκάστης τῶν ἀνωτέρω δαπανῶν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ συνολικοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου δὲν εἶναι

ὁμοιόμορφος. Τὰ έξοδα χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων, περιλαμβανόμενων εἰς τὴν ἔννοιαν αὐτῶν καὶ τῶν έξόδων φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων - ἀποτελοῦν τὴν κυρίαν δαπάνην, καλύπτουσιν ἐνλίστε 50 % τοῦ εἰσπραττομένου ὑπὸ τοῦ πλοίου ναύλου. Αἱ διὰ τὸ πλήρωμα δαπάναι ἀκολουθοῦν καὶ τὰ καύσιμα συμπληρώνουν τὴν τριάδα τῶν κυριωτέρων, κατὰ σειράν, συντελεστῶν διαμορφώσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, οἷτινες ὅλοι ὁμοῦ καλύπτουν περίπου 75 % αὐτοῦ.

Μολονότι ἐν τούτοις αἱ ἀνωτέρω κατηγορίαι δαπανῶν, καλύπτουν τὸ μέγιστον μέρος τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, δὲν ἀποτελοῦν τοὺς μόνους παράγοντας ἐκ τῶν ὁποίων έξαρτᾶται ὁ καθορισμὸς τῶν ὄρων διαχειρίσεως τῶν πλοίων. *Ἐξ ἴσου ἀποφασιστικῶς ἐπιδροῦν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἐπιχειρήσεως :

α) *Ἡ ἐπιτυχὴς διεύθυνσις καὶ διαχειρίσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπὶ σκοπῷ τῆς πληρεστέρας ἀξιοποιήσεως πάσης πραγματοποιουμένης δαπάνης ἀλλὰ καὶ περιορισμοῦ τοῦ ὕψους τῶν πάσης φύσεως δαπανῶν, ἔτι δὲ καὶ ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐκάστοτε ὑφισταμένων ἢ ἐκτάκτως διαμορφουμένων συνθηκῶν τῶν μεταφορῶν.

β) *Ἡ ἰκανότης, ἐπάρκεια καὶ καλὴ ἀπόδοσις τῶν πληρωμάτων καὶ

γ) Τὸ ὕψος τοῦ πρὸς έξυπηρέτησιν κεφαλαίου προσκτῆσεως τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν ἰκανότητα τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τὴν ἐπιτυχὴ ὀργάνωσιν τῆς ἐπιχειρήσεώς του, ἀνάγεται ἡ προσπάθεια ἀξιοποιήσεως ὄλων τῶν προαναφερθέντων παραγόντων πρὸς έξασφάλισιν ἐπιτυχοῦς διαχειρίσεως τῶν πλοίων του καὶ ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

*Ἐν τῷ πλαισίῳ ἐπιτυχοῦς διαχειρίσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, βαρύνουσιν σημαίαν ἔχει, ἡ ἄσκησις οὐσιαστικῆς ἐποπτείας ἐπὶ τῶν κινήσεων τοῦ πλοίου. Εἰς παλαιότερας ἐποχάς, κατὰ τὰς ὁποίας, ἐλλεῖπει μέσων ταχείας ἐπικοινωνίας, τὸ πλοῖον εὐρίσκετο ἐπὶ μεγάλα διαστήματα, μακρὰν ἀπὸ κάθε ἔλεγχον καὶ παρακολούθησιν ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτῆτου, μικρὰν σημασίαν εἶχεν ἡ πλευρὰ αὐτῆ. Τελείως διάφορος εἶναι ἡ θέσις τῶν πραγμάτων σήμερον. *Ἡ ἀνάπτυξις τῶν μέσων τηλεπικοινωνίας, ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα, νὰ αὐξηθοῦν τεραστίως, αἱ δυνατότητες ἀπ' εὐθείας χειρισμοῦ, πλείστων θεμάτων ἀφορώντων τὸ πλοῖον καὶ τὴν καθ' ἡμέραν ἐκμετάλλευσίν του παρὰ τῶν πλοιοκτῆτῶν καὶ νὰ περιορισθοῦν ἀντιστοίχως ἡ δικαιοδοσία ἀλλὰ καὶ αἱ εὐθύναι τοῦ πλοιάρχου, ὅστις πλέον τελεῖ ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἔλεγχον καὶ κατεύθυνσιν ἐκ μέρους τῆς διευθύνσεως τῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπὶ πάσης ἀξιολόγου περιπτώσεως ἀφορώσης τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου.

Ἡ ἐπὶ τῶν κινήσεων τοῦ πλοίου ἐποπτεία σκοπὸν ἔχει, σὺν τοῖς ἄλλοις, νὰ ἐπιβάλλῃ κάθε οἰκονομίαν εἰς τὴν ἐνέργειαν δαπανῶν, εὐνόητον δὲ εἶναι ὅτι ἀποφυγὴ ἐπιβαρύνσεως, εἰς οἰανδήποτε ἐκ τῶν προαναφερθεισῶν κατηγοριῶν δαπανῶν ἐπιτυχανομένη, ἔχει τὴν ἐπίδρασίν της ἐπὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τοῦ πλοίου. Ἐνδιαφέρουσα εἶναι, ἐπομένως, ἡ ἐξέτασις τῶν κυρίων σημείων, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἡ οἰκονομία εἶναι περισσότερο ὠφέλιμος καὶ ἐπιθυμητὴ.

Τὸ ἐπίπεδον τῆς μισθοτροφοδοσίας μεταξὺ πλοίων τῆς αὐτῆς ἐθνικότητος καὶ τῆς ἰδίας χωρητικότητος, δὲν παρουσιάζει οὐσιώδεις ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον διαφορὰς. Πλεῖστοι ὁμως ἔκτακτοι καὶ πρόσθετοι δαπάναι τοῦ πληρώματος, ἐν αἷς αἱ λόγῳ ὑπερωριῶν ἢ ἐκτάκτων ἐργασιῶν ἀποζημιώσεις, αἱ δαπάναι προσκλήσεως καὶ παλιννοστήσεως κλπ. σημαντικὸν παρέχουν πεδῖον ἐπιμελημένης διαχειρίσεως. Δέον ἐν τούτοις νὰ σημειωθῆ, ὅτι ἡ τύχη αἰασδήποτε προσπαθείας τοῦ πλοιοκτῆτου ἐν σχέσει πρὸς τὰς δαπάνας τοῦ πληρώματος, εἶναι ὡς εἶδομεν, στενῶς συνδεδεμένη μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἰκανότητα καὶ ἐπάρκειαν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐργασίας αὐτῶν. Μόνον ὁ ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολουθῶν τὰ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχῃ σαφῆ ἀντίληψιν τῆς σπουδαιότητος ἣν ἔχει διὰ τὰ ἀποτελέσματα αὐτῆς ἡ ἠύξημένη ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας τῶν πληρωμάτων. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις εἶναι προτιμητέα αὕτη, ἀπὸ τὴν χαμηλὴν μισθοτροφοδοσίαν.

Ἄλλ' αἱ δαπάναι διὰ τὸ πλήρωμα, ὁσονδήποτε σημαντικαὶ καὶ ἐὰν εἶναι, δὲν ἀποτελοῦν τὸ ἄπαντον τῆς προσοχῆς τοῦ πλοιοκτῆτου. Ἐξ ἴσου σπουδαῖον δι' αὐτὸν εἶναι νὰ ἐπιτύχῃ ὅπως αἱ ἐργασίαι καὶ ἐπισκευαὶ τῆς ἐτήσιας ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν κατὰ τετραετίαν εἰδικῶν ἐπιθεωρήσεων περὶ ὧν ἐν τῷ ἐπομένῳ κεφαλαίῳ γίνεται μνεῖα, ἐνεργοῦνται εἰς τὸν κατάλληλον τόπον καὶ χρόνον, ὥστε νὰ ἀπαιτοῦν τὴν ἐλαχίστην δυνατὴν δαπάνην, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν καλλιτέραν ἀπόδοσιν ἐργασίας καὶ τὴν μικροτέραν δυνατὴν ἀκίνητοποίησιν τοῦ πλοίου. Τὰ ἀσφάλιστρα ἀποτελοῦν ἐπίσης, ἕνα ἐκ τῶν σπουδαιότερων συντελεστῶν τοῦ ὕψους τῶν ἐξόδων, ποικίλλουν δὲ ἀναλόγως τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου, τῆς καταστάσεώς του, τοῦ εἶδους τῶν μεταφορῶν εἰς τὰς ὁποίας ἀπασχολεῖται κλπ. Μὲ τὰς σημερινὰς ὑψηλὰς τιμὰς τῶν πλοίων, ἡ διὰ τὰ ἀσφάλιστρα δαπάνη, ὑπολογιζομένη συνολικῶς εἰς 6-7% ἐπὶ τῆς ἀσφαλιζομένης ἀξίας τοῦ πλοίου, εἶναι βαρεῖα. Ἡ ἐπίτευξις συνεπῶς εὐνοϊκῶν ὄρων ἀσφαλίσεως, ἀποτελεῖ πλεονέκτημα σοβαρᾶς σημασίας διὰ τὴν ἐπιχειρήσιν. σπουδαίως δὲ συμβάλλει εἰς τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἀποτελέσματος τού-

του, ή ύπαρξις δυνατότητος καλύψεως τών πλοίων ναυτιλίας τινός, εις τήν έθνικήν αγοράν, ώστε αι ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις νά μήν εύρίσκωνται εις τήν διάθεσιν τών ασφαλίστων του Λονδίνου ή τής Ν. Ύόρκης. Σημειωτέον ότι, τήν ναυτιλιακήν έπιχειρήσιν δέν ένδιαφέρει μόνον ή ασφάλισις τών πλοίων της, αλλά έπίσης οί όροι υπό τους όποιους καλύπτονται τά πρòς φόρτωσιν προσφερόμενα φορτία, διότι έν τή πράξει οί ασφαλίσται δύνανται, διά διαφοροποιήσεως, έστω και μικράς, τών υπό του φορτίου καταβαλλομένων ασφαλίσεων, νά κατευθύνουν, κατά τινα βαθμόν, τά φορτία πρòς τά πλοία ώρισμένων πλοιοκτητών, άκόμη δέ περισσότερον πρòς τά πλοία ώρισμένης έθνικότητος, υπέρ τών όποιων καθορίζουν μειωμένα ασφάλιστρα. Η Έλληνική ναυτιλία πικράν έχει πείραν τής ούτω άσκουμένης διακρίσεως τών σημαίων. Εις πλείστας περιπτώσεις, τά διά τών πλοίων της μεταφερόμενα φορτία έπιβαρύνονται δι' έπασφαλίστρων και βεβαίως έν τοιαύτη περιπτώσει, μόνον δι' άντιστοίχου, τουλάχιστον, ύποβιβασμού του ναύλου και συνεπώς μειώσεως του οικονομικού άποτελέσματος του ταξειδίου, είναι δυνατόν νά άποφευχθῆ ή διαφυγή του φορτίου πρòς τά πλοία έταιριών ή σημαίων, μη έπιβαρυνομένων διά τοιούτων έπασφαλίστρων¹.

Τά άναλίσκόμενα καύσιμα, άντιπροσωπεύουν μίαν τών τριών μεγαλυτέρων δαπανών τής συγχρόνου ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Έπί πλέον, ή κατά ταξειδίου παραλαμβανομένη υπό του πλοίου ποσότης καυσίμων, έπηρεάζει άμέσως τήν εις φορτίον μεταφορικήν ικανότητα αύτου. Ο πλοιοκτήτης πρέπει, έπομένως, νά είναι πάντοτε εις θέσιν νά έκτιμήση, βάσει τών τιμών τών καυσίμων εις τους διαφόρους λιμένας τής περιοχής όπου τό πλοίον του έργάζεται, τής διαρκείας του ταξειδίου, του κατά τόννον φορτίου εισηραττομένου ναύλου, του ύπολογιζομένου συνεπώς περιθωρίου κέρδους και άλλων παρεμφερών παραγόντων, ποίος θά είναι ό πλέον συμφέρων διά τήν έκμετάλλευσιν του πλοίου του, τρόπος ρυθμίσεως του άνεφοδιασμού αύτου διά καυσίμων.

Πρωταρχικήν μεταξύ τών έξόδων κινήσεως του πλοίου σημασίαν, διά τήν έκμετάλλευσιν αύτου, έχουν τά έξοδα χρησιμοποίησεως τών λιμένων και κυρίως τά φορτοεκφορτωτικά έξοδα, εις τόν καθορισμόν του ύψους τών όποιων, έμμεσον μόνον έπίδρασιν δύναται ή ναυτιλιακή έπιχείρησις νά έχη. Εις πολλάς περιπτώσεις, τά έξοδα φορτο-

¹ Έπί του θέματος τών έπασφαλίστρων βλέπε και Γ. Γεωργακοπούλου «Η χρησιμοποίησις συγκριτικών στατιστικών εις τό ζήτημα τής έπιβαρύνσεως τής Έλληνικής ναυτιλίας με έπασφάλιστρα φορτίου» εις Έπιθεώρησιν Έμπ. Ναυτικού-έτος 1936 σελ.774.

εκφορτώσεως καλύπτουν μέχρι τοῦ ἡμίσεος τοῦ εἰσπραττομένου ναύλου. Κάθε προσπάθεια, συνεπῶς, καταβάλλεται ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ἐπίτευξιν οἰκονομιῶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, συνήθως δὲ οἰκονομία ἐπιδιώκεται διὰ τῆς ὑπογραφῆς μακροχρονίων συμβολαίων μὲ φορτοεκφορτωτικὰς ἐπιχειρήσεις εἰς διαφόρους μεγάλους λιμένας, διὰ τῶν ὁποίων προβλέπεται ἡ ἀποκλειστικὴ ἀνάθεσις πάσης ἐργασίας φορτοεκφορτώσεως τῶν πλοίων εἰς τὰς μεθ' ὧν τὰ συμβόλαια ἐπιχειρήσεις, ἐπ' ἀνταλλάγματι παραχωρήσεως σημαντικῆς τινος ἐκπτώσεως ἐπὶ τῶν τιμολογίων φορτοεκφορτώσεων καὶ προτιμήσεως, ἔναντι πλοίων μὴ συνδεομένων διὰ συμβολαίου, εἰς τὴν σειρὰν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ὅπερ σημαίνει ἀποφυγὴν καθυστερήσεων, αἱ ὁποῖαι εἶναι τόσον ἐπιζήμια διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων.

Εἶναι τόσον μεγάλη ἡ ἀξία τοῦ συγχρόνου πλοίου-ἔστω καὶ αὐτοῦ τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος, ὡς εἶδομεν, τὸν εὐθηνότερον τύπον πλοίου ὥστε ἡ ἐπίτευξις οἰκονομίας, ἐπὶ τῆς τιμῆς τῆς προσκλήσεως ἢ ναυπηγήσεώς του, νὰ εἶναι ζωτικῆς σημασίας, θὰ ἀνέμενε τις συνεπῶς, ὅτι κατάλληλος ἐποχὴ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἢ ἀγορὰν πλοίου εἶναι ἐκείνη κατὰ τὴν ὁποίαν αἱ τιμαὶ εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις εἶναι χαμηλαί, δηλαδὴ αἱ περίοδοι χαμηλῶν ναύλων καὶ περιορισμένων ἐργασιῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Ἡ πρακτικὴ ἐν τούτοις εἶναι, ὡς εἶδομεν, διάφορος. Ὁργανισμὸς ναυπηγήσεων παρατηρεῖται, ὅχι εἰς τὰς περιόδους ὑφέσεως, ἀλλ' ἀντιθέτως δταν αἱ τιμαὶ ἀκολουθοῦν τὴν ἀνιούσαν καὶ αἱ περισσότεραι ἀγοραπωλησθαὶ πλοίων ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας ἐνεργοῦνται. Αἰτία εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις εἶναι ἡ πρόβλεψις ἐντατικῆς, λόγῳ τῆς ζωηρότητος τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων ἐπὶ τι διάστημα καὶ ἡ προσδοκία ταχείας ἀποσβέσεως σημαντικοῦ μέρους τῆς ἀξίας προσκλήσεως, λόγῳ τῶν ὑπὸ τῶν ὑψηλῶν ναύλων ἀφιεμένων σπουδαίων περιθωρίων κέρδους. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ χρόνος τῆς κατασκευῆς ἢ προσκλήσεως πλοίου εἴτε πρὸς αὐξήσιν τῆς χωρητικότητος μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἴτε πρὸς ἀντικατάστασιν παλαιοῦ πλοίου, ἐξαρτᾶται ἐπίσης ἀπὸ πλείστους ὄσους εἰδικούς παράγοντας καὶ προϋποθέσεις, συνδεομένους μὲ τὰς συνθήκας ἐργασίας τῆς δεδομένης ἐπιχειρήσεως, ἀπόκειται δὲ εἰς τὸν ἐπιχειρηματίαν ἢ ἐκτίμησις ὄλων τῶν συντρεχουσῶν οἰκονομικῶν καὶ λοιπῶν συνθηκῶν πρὸς λήψιν ἀποφάσεως.

Τὸ πλοῖον ἔχει μακρὰν τὴν ζωὴν. Αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ ἡ φορολογικὴ νομοθεσία, καθορίζουν αὐτὴν εἰς εἴκοσαετη. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ὁ συμβατικὸς αὐτὸς περιορισμὸς εἶναι συμφέρων, διότι

άνάλογος είναι ή έτησία άπόσβεσις και βλοιο οι οικονομικοί ύπολογισμοί οι συνδεόμενοι με την έκμετάλλευσιν του πλοίου. Είς την πραγματικότητα έν τούτοις, τά πλοία ζοβη τουλάχιστον 10 έως 15 έτη περισσότερον. Είναι άναντίρρητον ότι την διάρκειαν της ζωής του πλοίου έπηρεάζουν σοβαρώς οικονομικοί παράγοντες. Τό παλαιόν πλοϊον ύστερεϊ, ώς είδομεν έναντι του νέου, είς ταχύτητα, έξοπλισμόν, διαρρύθμισιν, κατανάλωσιν καυσίμων κλπ. Θέλει πολλάς δαπάνας συντηρήσεως και έπισκευών και είναι πολυέξοδον είς την κίνησιν του, άπαντες δέ οι προαναφερθέντες παράγοντες έχουν άποφασιστικήν την έπίδρασιν επί του οικονομικού άποτελέσματος της έπιχειρήσεως. Έντεϋθεν ό προσδιορισμός της ζωής του πλοίου παρά τών μεγάλων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων είς είκοσιν ή έστω είκοσι πέντε έτη. Παρά ταυτα, τά συμπληροϋντα τά άνωτέρω όρια ήλικίας πλοία, δέν άποστέλλονται πρός διάλυσιν. Κατ' άρχήν δέν έκποιοϋνται, ειμή μόνον όταν τό παλαιόν πλοϊον ύστερη τόσον έναντι ένός νεοτεύκτου, ώστε ή άντικατάστασις νά άποβαίνη οικονομικώς έπωφελής διά την έπιχείρησιν. Άλλά και όταν έκποιοϋνται, ύπάρχουν πάντοτε πρόθυμοι άγορασταί, προσφέροντες τιμάς σοβαρώς ηύξημένας έναντι τών είς περιπτώσιν διαλύσεως προσφερομένων, επί σκοπώ περαιτέρω έκμεταλλεύσεως του πωλουμένου πλοίου. Η συναλλαγή είναι κατ' άρχήν συμφέρουσα είς άμφοτέρους τούς συμβαλλομένους. Η πωλοϋσα εταιρία άποκομίζει κέρδος, διότι έπιτυγχάνει τιμήν μεγαλύτεραν άπό την της διαλύσεως και χρησιμοποιεί τό κέρδος τουτο είς την ναυπήγησιν νέου πλοίου, έπιτυγχάνουσα οϋτω οϋσιαστικόν περιορισμόν τών πρός τόν σκοπόν τουτον διατιθεμένων ιδίων της κεφαλαίων. Ο άγοράζων, έξ άλλου, άρχίζει την έπιχείρησιν του έχων ώς άντιστάθμισμα τών προαναφερθέντων οϋσιαστικών μειονεκτημάτων του παλαιού πλοίου, τό σοβαρόν πλεονέκτημα, ότι μικρόν μόνον κεφάλαιον έχει νά έξυπηρετήση και νά άποσβέση. Έάν είς τό πλεονέκτημα τουτο δύναται νά προσθήση την καλήν έκ μέρος πληρωμάτων συντήρησιν του πλοίου, τό χαμηλόν έπίπεδον δαπανών του πληρώματος και ένδεχομένως φορολογικάς άπαλλαγάς, έχει τās προϋποθέσεις έννοϊκής έκμεταλλεύσεως του παλαιού πλοίου, διά μακράν άκόμη περίοδον έτών, παρά τά τυχόν έπασφάλιστρα, τά έπιβαλλόμενα λόγω άκριβώς της μεγάλης ήλικίας του. Έντεϋθεν αί κατά καιρούς έγχειρόμεναι είς τās μεγάλας ναυτιλιακάς χώρας και ιδίως είς την Μεγάλην Βρεττανίαν, άντιδράσεις κατά της τακτικής της πωλήσεως παλαιών πλοίων είς άλλοδαπούς έφοπλιστάς μικροτέρων σημαίων. Υποστηρίζεται δηλαδή, ότι φαινομενικόν μόνον είναι διά τόν πωλοϋντα, τό προερχόμενον έκ της μη διαλύσεως του πλοίου κέρδος, έν-

δεχομένως δὲ καὶ ζημία οὐσιαστικὴ ὑπάρχει, ἀφοῦ διὰ τῆς διατηρήσεως τοῦ πωληθέντος πλοίου ἐν ἐνεργείᾳ καὶ μάλιστα ὑπὸ σημαίας χαμηλὰ ἐχούσας τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, αὐξάνεται ἢ πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ δεδομένου ὄγκου τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν χωρητικότης καὶ ἐντείνεται ὁ εἰς βάρος τῶν νεοτεύκτων καὶ βεβαρυσμένων μὲ ἠῶξημένα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως πλοίων ἀνταγωνισμός, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς οικονομικῆς ἀποδόσεως αὐτῶν. Παρὰ τὰς ἀντιρρήσεις αὐτάς, τὸ σύστημα τῆς πωλήσεως τῶν παλαιῶν πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἐξακολουθεῖ ἐφαρμοζόμενον, ἀποτελέσαν τὴν βᾶσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστηρίχθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζονται καὶ σήμερον αἱ πλεῖσται ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀφ' ἐνὸς μὲν τῶν ἀσυδότην καλουμένων σημαιῶν Παναμᾶ, Χονδούρας, Λιβερίας κλπ. ἀλλὰ καὶ ἄλλων νεοεισελθουσῶν εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς χωρῶν, ὡς ἡ Τουρκία, αἱ Ἰνδία κλπ.

Προορισμός τοῦ πλοίου εἶναι νὰ εὑρίσκηται ἐν πλῶ μὲ τὰ κῆτη του πλήρη φορτίου. Ὅταν ἀδρανῆ, μεταβάλλεται εἰς πλωτὴν ἀποθήκην, μολοντί αἱ πλεῖσται ἐκ τῶν δαπανῶν του, ἐξακολουθοῦν καταβαλλόμεναι. Φυσικὰ τὰ ἔξοδα τοῦ πλοίου, ὅταν τοῦτο τελῆ ἐν κινήσει, εἶναι μεγαλύτερα, ἢ διαφορά ὅμως ἐναντι τῶν παγίων ἐξόδων, τῶν βαρυνόντων τὴν ἐκμετάλλευσίν του ἐν ᾧ χρόνῳ εὑρίσκηται ἐν λιμένι, συνίσταται μόνον εἰς τὰς διὰ καύσιμα δαπάνας καὶ τὰς ἀφορῶσας τινὰ τῶν ἀναλισκομένων ἐν πλῶ ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων. Βασικόν, ὅθεν, πρόβλημα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ἀποτελεῖ ἡ σχέση μεταξὺ τοῦ χρόνου, τοῦ κατ' ἔτος διανυομένου ἐν πλῶ, πρὸς τὸν ἐν λιμένι διατεθέντα, καὶ ἡ διατήρησις τῆς σχέσεως ταύτης εἰς ἐπίπεδα εὐνοϊκὰ διὰ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων. Καὶ οὐ μόνον τοῦτο. Μέλημά της εἶναι ἐπίσης ὁ περιορισμός εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν, τοῦ χρόνου κατὰ τὸν ὅποιον τὸ πλοῖον εὑρίσκηται ἐν πλῶ κενόν. Ὑπολογίζεται ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου, ποσοστὸν κυμαινόμενον περὶ τὸ 38% τοῦ χρόνου κατ' ὄν τὸ πλοῖον εὑρίσκηται ἐν πλῶ, ἀντιπροσωπεύει ταξιδία ἄνευ φορτίου. Ἰδιαζούσης σημασίας πρόβλημα, διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ἀποτελεῖ ἐπομένως, ἡ ἀξιοποίησις τῶν προσφερομένων ἐκάστοτε ἐν τῇ διεθνεί ἀγορᾷ συνθηκῶν ναυλώσεως τῶν πλοίων της. Τὸ καθὲν ταξιδίδιον, δὲν δύναται κατὰ βᾶσιν νὰ κριθῆ, ὡς πρὸς τὰ ὑπολογιζόμενα ἀποτελέσματά του, μεμονωμένως καὶ ἀνεξαρτήτως ἀπὸ τὸ προηγούμενον καὶ τὸ ἐπόμενον του, διότι ἀναποφεύκτως, ἡ θέσις τοῦ πλοίου κατὰ τὸ πέρασ ἐνὸς ταξιδιδίου θέτει περιορισμούς ὡς πρὸς τὴν ἐκλογὴν τοῦ ἐπομένου τοιούτου καὶ ἐπηρεάζει τὴν ἀπόδοσιν ἐκείνου, συν-

δέουσα έπομένως, τὰ διάφορα ταξείδια μεταξύ των. Δύο ταξείδια, ταυτόσημα ώς πρὸς τὰ έξοδα καὶ τὰ έξοδά των, εἶναι δυνατόν νά αποδώσουν τελείως διαφορετικόν οικονομικόν αποτέλεσμα εἰς τὴν ἐπιχείρησιν, ἐφ' ὅσον τοποθετοῦν εἰς διάφορον ἕκαστον θέσιν τὸ πλοῖον κατὰ τὸ πέρασ τοῦ ταξειδίου καὶ προσφέρουν ἀνίσους δυνατότητας περαιτέρω ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀναπτυχθέντων, καταφαίνεται πόσον πολὺ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐπιχειρήσεως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἐπιτυχή διεύθυνσιν αὐτῆς. Ἀσήμαντον ἔχων, λόγῳ τοῦ διεθνοῦς χαρακτηῆρος τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν συμβολὴν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, κυρίαν ἐπιδίωξιν ὁ πλοιοκτῆτης ἔχει, ἀφ' ἑνὸς μὲν νά ἐπωφεληθῆ εἰς τὸ μέγιστον δυνατόν ὄριον, τῶν προσφερομένων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων του, ἐπιτυχῶν τὰς ἀνωτάτας δυνατὰς τιμὰς ναύλων, ἀφ' ἑτέρου δὲ νά ὀργανώσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων του κατὰ τρόπον ἀξιοποιοῦντα ὅλους τοὺς προαναφερθέντας παράγοντας, ὥστε νά ἀναπτύσῃ εἰς τὸ ἕπακρον τὴν συναγωνιστικὴν ἱκανότητα τῶν πλοίων του καὶ νά ἐξασφαλίσῃ ὑπὲρ ἑαυτοῦ τὸ καλλίτερον, ὑπὸ τὰς οἰασδήποτε συνθήκας, οικονομικόν ἀποτέλεσμα.

Προσεκτικὸς ὑπολογισμὸς τῶν πιθανῶν ἀποτελεσμάτων τῶν προσφερομένων εἰς αὐτὸν ναυλώσεων, εἶναι πάντοτε ἀπαραίτητος διὰ τὸν πλοιοκτῆτην, διότι μόνον οὕτω θά εἶναι ἱκανὸς νά διαπραγματευθῆ ἐπιτυχῶς μετὰ τῶν φορτωτῶν ἢ τῶν μεσιτῶν των, ἐκάστην περίπτωσιν ναυλώσεως. Διὰ τὸν πεπειραμένον πλοιοκτῆτην εἶναι πάντοτε εὐχερῆς ἢ κατ' ἀρχὴν κρίσις περὶ τοῦ ἐπικερδοῦς ἢ μὴ τοῦ προσφερομένου ναύλου. Φυσικά, μόνη ἢ τιμὴ τοῦ ναύλου καὶ ἡ συσχέτισις αὐτῆς πρὸς τὰ συνήθη έξοδα τοῦ πλοίου, δὲν εἶναι ἀρκετὴ διὰ νά ἀποδώσῃ ἀντίληψιν περὶ τοῦ προσδοκωμένου ἐκ τοῦ ταξειδίου ἀποτελέσματος. Οἱ ὄροι λ.χ. τῆς ναυλώσεως οἱ σχετιζόμενοι μὲ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου ἀναφορικῶς πρὸς τὰ έξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου - σύνολον ἐξόδων εἰς βάρους τοῦ πλοίου, πλοῖον ἐλεύθερον φορτοεκφορτωτικῶν ἢ μόνον ἐξόδων φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως κλπ. ἀποφασιστικῶς ἐπιδρῶν εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ ναύλου, ὁμοίαν δὲ σημασίαν ἔχουν, οἱ λιμένες φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, τὰ διατιθέμενα εἰς αὐτοὺς μηχανικὰ κλπ. μέσα καὶ εὐκολαί, ἢ προβλεπομένη ἡμερησία ἀπόδοσις φορτοεκφορτώσεως, τὸ ὕψος τῶν τιμολογίων τῶν φορτοεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

1. Μηογνώμονες. - Ἐγένετο ἤδη δι' ὀλίγων μνεία, περὶ τῆς σημασίας τὴν ὁποίαν ἔχουν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ περὶ τῆς ἐπιδράσεως τὴν ὁποίαν ἀσκοῦν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῆς, τὰ ἀφορῶντα τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων θέματα.

Οἱ κανόνες οἱ διέποντες τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν θαλάσῃ, ἐπὶ τῶν ὁποίων στηρίζονται κυρίως καὶ τὰ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ, καθορίζουν, διὰ τὰ πλοῖα, ὑποχρεώσεις αἱ ὁποῖαι ἀσκοῦν ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς διαμορφώσεως τῶν ὄρων ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν. Πράγματι, ἐκ τῶν κανόνων αὐτῶν, ἄλλοι μὲν ἐπιβάλλουν, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς των, δαπάνας εἰς τὴν ἐπιχείρησιν - κανόνες ἀφορῶντες τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου καὶ τὴν μετέπειτα συντήρησιν αὐτοῦ, κανόνες σχετικοὶ πρὸς τὴν ποιότητα τῶν διὰ τὴν κατασκευὴν χρησιμοποιουμένων ὑλικῶν κλπ. - ἄλλοι δέ, θέτουν περιορισμοὺς εἰς τὸν τρόπον καὶ τὴν ἔκτασιν χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου - κανόνες περὶ τῆς γραμμῆς φορτώσεως καὶ περὶ καταμετρήσεως τῶν πλοίων.

Φυσικῶς τῷ λόγῳ, ἀπαραίτητος διὰ τὴν καλὴν ἐφαρμογὴν τῶν περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας κανόνων, εἶναι ἡ ἄσκησις ἐλέγχου τόσοσ ὡς πρὸς τὰ ναυπηγούμενα πλοῖα, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰ ἤδη ἐν ἐνεργείᾳ τοιαῦτα. Ἡ πρώτη περίπτωσις, ἐξασφαλίζεται διὰ τῆς παρακολουθήσεως τῆς ὅλης ἐργασίας διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, ἀπὸ τῆς καταρτίσεως τῶν σχεδίων αὐτῶν μέχρι τῆς καθελκύσεώς των, ἢ δὲ δευτέρα διὰ τῆς ἐπιβολῆς ὑποχρεώσεων περὶ περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων, διὰ τῶν ὁποίων ἐλέγχεται ἡ ἱκανότης ἐκάστου πλοίου πρὸς ἐκτέλεσιν ταξιδίων καὶ ἡ διαρκῆς συμμόρφωσις αὐτοῦ, πρὸς τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας τὴν ἀσφάλειαν τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Τὰς ὡς ἄνω ἐργασίας ἐκτελοῦν εἴτε αἱ ἀρμόδιαι κρατικαὶ ὑπη-

ρεσίοι, είτε ειδικοί οργανισμοί - οι νηογνώμονες - αναγνωριζόμενοι και έξουσιοδοτούμενοι παρά των κυβερνήσεων προς τούτο.

✦ Οι νηογνώμονες, είναι ιδιωτικοί οργανισμοί σκοπόν ἔχοντες, τὴν λεπτομερῆ καταγραφὴν τῶν πλοίων, τὴν παρακολούθησιν αὐτῶν, ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεως αὐτῶν καὶ καθ' ὄλην τὴν διάρκειαν τῆς εἰς ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν διατηρήσεώς των, τὴν κατάταξιν των εἰς κλάσεις¹, βάσει προκαθορισμένων κανόνων ἀφωρώντων τὴν ποιότητα κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων, τέλος δὲ τὴν παροχὴν σχετικῶν πρὸς τὰ ἐντεταγμένα εἰς αὐτοὺς πλοῖα πληροφοριῶν, πρὸς πάντα ἐνδιαφερόμενον, ἰδίᾳ διὰ τῆς ἐκδόσεως ἐτησίων καταλόγων, περιλαμβανόντων πλήρη στοιχεῖα δι' ἕκαστον πλοῖον².

✧ Ἡ δικαιοδοσία τῶν νηογνώμωνων, δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἀναλυτικώτερον ὡς κατωτέρω :

α) Καθορισμὸς κανόνων βάσει τῶν ὁποίων γίνεται ἡ εἰς κλάσεις κατάταξις τῶν πλοίων.

β) Ἐγκρίσις τῶν σχεδίων τῶν πρὸς ναυπήγησιν πλοίων καὶ στενὴ παρακολούθησις καὶ ἔλεγχος τῆς ναυπηγήσεως, τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς ταύτην ὑλικῶν καὶ τῆς ποιότητος τῆς ἐκτελουμένης ἐργασίας.

γ) Παρακολούθησις τῆς καταστάσεως τῶν πλοίων καὶ ἐνέργεια τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων.

δ) Ἐκδοσις πιστοποιητικῶν ναυσιπλοίας εἰς τὰ πλοῖα τὰ καλύπτοντα τὰς ἀπαιτήσεις τῶν κατὰ κλάσεις κανόνων.

ε) Ἐρευνα πρὸς ἐπίτευξιν περαιτέρω βελτιώσεων εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων καὶ τῶν μηχανῶν αὐτῶν.

στ) Δημοσίευσις τῶν ἐτησίων καταλόγων καὶ στατιστικῶν πληροφοριῶν γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος.

ζ) Προσδιορισμὸς καὶ χάραξις τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων καὶ ἐκδοσις τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν.

Ἡ ἴδρυσις τῶν νηογνώμωνων, προήλθε κυρίως ἐκ τῆς ἀνάγκης παροχῆς ἀθθεντικῶν πληροφοριῶν περὶ τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἀσφα-

¹ Ἡ εἰς μίαν τῶν κλάσεων τοῦ νηογνώμονος, ἑνταξίς πλοίου τινὸς συγκεντροῦντος τὰ διὰ τὴν κλάσιν ταύτην ἀπαιτούμενα προσόντα, εἶναι γνωστὴ ὡς τ α ξ ι ν ὀ μ η σ ι ς (classification) τῶν πλοίων, πλοῖον δὲ ἐπιθεωρούμενον καὶ ἐντασσόμενον εἰς κλάσιν νηογνώμονος, ἐφοδιάζεται διὰ πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας.

² Ὁ κατάλογος περιλαμβάνει τὸ ὄνομα τοῦ ἰδιοκτῆτου, περιγραφὴν τοῦ πλοίου, ἤτοι τύπον καὶ προορισμὸν αὐτοῦ, ἔτος καὶ τόπον ναυπηγήσεως, χωρητικότητα, διαστάσεις τοῦ πλοίου, εἶδος κινητηρίων μηχανῶν, λεβήτων καὶ καυσίμου ὕλης, κλάσιν εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκει, τόπον καὶ χρονολογίαν τελευταίας ἐπιθεωρήσεως, διαφόρους ἐνδείξεις σχετικὰς πρὸς τὴν κατάστασιν τῶν μηχανῶν, τῶν λεβήτων κλπ.

λιστάς. Είς πολλάς περιπτώσεις έζητείτο ή ασφάλισις πλοίου εύρισκομένη έν πλώ και βεβαίως θά ήτο πρῶξις παρακεκινδυνευμένη ή ασφαλιστική κάλυψις πλοίου τινός, χωρίς νά είναι γνωστή ή κατάσταση αύτου, ούδέ δυνατή ή ένεργεια έπιθεωρήσεως. Πρὸς άντιμετώπισιν τοιαύτης άνάγκης δημιουργηθέντες οί νηογνώμονες άποτελοϋν σήμεραν ὀργανισμοϋς σπουδαιοτάτης σημασίας προστατεύοντας και έξυπηρετοϋντας έξ ίσου, τά συμφέροντα ὄχι μόνον τῶν ασφαλιστῶν, αλλά και τῶν πλοιοκτητῶν ὄσον και τῶν ναυπηγικῶν έπιχειρήσεων και τῶν φορτωτῶν⁸.

Κυριώτερος έκ τῶν ὕφισταμένων νηογνώμωνων είναι ὁ 'Αγγλικός Lloyd's Register of Shipping and British Corporation' ὅστις είναι και ὁ άρχαιότερος έξ ὄλων, ίδρυθείς κατά'τό 1760⁹. 'Αποτελεῖ ὀργανισμόν αυτόνομον, διοικούμενον παρ' έπιτροπῆς εἰς τήν ὁποίαν εκπροσωποϋνται, τόσον οί πλοιοκτῆται ὄσον και οί ασφαλισταί, ναυπηγοί και έμποροί, ήτοι πάντες οί ἔχοντες συμφέρον εἰς τήν ὁμαλήν έκπλήρωσιν τῆς άποστολῆς τοϋ νηογνώμονος,

Εἰς τήν δύναμιν τοϋ Lloyd's Register, άνήκει τό ήμισυ περίπου

⁸ Εἶναι τόσον άπαραίτητος, ή άνεξαρτησία τοϋ νηογνώμονος από έπιρροῆς συμπερόντων τινῶν, ή άντικειμενικότης αύτου και ή διατήρησις αύτου ὡς ὀργανισμοϋ άνευ οἰουδήποτε κερδοσκοπικοϋ χαρακτήρος, ὡστε ή 'Αμερικανική νομοθεσία (Merchant Shipping Act 1920), περιλαμβάνει διάταξιν προβλέπουσαν ὅτι, τά φέροντα τήν 'Αμερικανικήν σημαίαν πλοία, θά άνήκουν εἰς κλάσιν τοϋ American Bureau of Shipping, μόνον έφ' ὄσον χρόνον, θά παραμένῃ οϋτος, ὡς ὀργανισμός στερούμενος ίδίου κεφαλαίου και δέν θά καταβάλῃ οἰονδήποτε μέρος.

⁴ 'Ο νηογνώμων British Corporation Register of Shipping, ίδρυθείς τό 1890 έν Γλασκῶβη, συνεχωνεύθη από τοϋ 1949 μετά τοϋ Lloyd's Register, καθορισθέντος τοϋ άνωτέρω κοινου τίτλου.

⁵ Αἱ κύριαι κλάσεις τοϋ Lloyd's Register of Shipping είναι :

100 A. - 'Η κλάσις αύτη άφορᾶ πλοία έκ χάλυβος, ναυπηγηθέντα κατά τοϋς κανόνας τοϋ νηογνώμονος και ἔχοντα ισχυράν κατασκευήν έπιτρέπουσαν εἰς αυτά τό μέγιστον διά τάς διαστάσεις των βύθισμα λόγω φορτώσεως.

100 A. Carrying petroleum in bulk. Κλάσις άντίστοιχος πρὸς τήν προηγουομένην, διά δεξαμενόπλοια.

100 A. With free board. Δίδεται εἰς πλοία ναυπηγηθέντα με άναλογίαν ὕλικῶν τήν καθωρισμένην διά πλοία μέλλοντα νά ἔχουν βύθισμα μικρότερον τοϋ έπιτρεπομένου εἰς άντιστοιχου χωρητικότητος πλοία ισχυρᾶς κατασκευῆς.

100 A. For special service. Εἰς τά πλοία τῆς κλάσεως ταύτης, τά ὕλικά κατασκευῆς είναι άντίστοιχα πρὸς τοϋς ειδικούς κανόνας τοϋς άφορῶντας τήν ειδικήν κατηγορίαν άπασχολήσεως αὐτῶν.

'Εάν μετά τήν ένδειξιν μιᾶς τῶν άνωτέρω κλάσεων τίθεται ὁ αριθμός 1 (λ. χ. 100 A 1), σημαίνει ὅτι αἱ άγκυραι, αλύσεις και λοιποῖς έξοπλισμοῖς τοϋ πλοίου είναι σύμφωνος πρὸς τάς άπαιτήσεις τοϋ νηογνώμονος. 'Εάν άντιθέτως, μετά τήν ένδειξιν τῆς κλάσεως τοϋ πλοίου άκολουθεῖ άντί τοϋ αριθμοϋ μία παῦλα (λ. χ. 100-), ση-

της έν ενεργεία παγκοσμίου χωρητικότητος⁶. Έξ άλλου, ποσοστόν 61,10 % της ναυπηγηθείσης κατά τὸ 1951 χωρητικότητος καί 62,90 % της ἤδη ὑπὸ ναυπήγησιν⁷ τοιαύτης, ὑπάγονται ἐπίσης εἰς τοὺς κανόνας καί ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ νηογνώμονος αὐτοῦ⁸.

Πλοῖον ναυπηγούμενον δύναται νὰ λάβῃ κλάσιν τοῦ νηογνώμονος, μόνον ἐφ' ὅσον ἡ ναυπήγησις του γίνεται βάσει σχεδίων ἐγκεκριμένων παρ' αὐτοῦ καί μόνον ἐφ' ὅσον κριθῆ παρά τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ νηογνώμονος, ὅτι ἐτηρήθησαν κατά τὴν ναυπήγησιν οἱ ἰσχύοντες κανόνες καί ὅτι τὰ χρησιμοποιηθέντα ὑλικά καί ἡ ἐκτελεσθεῖσα ἐργασία, ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν οἰκείων κανόνων αὐτοῦ.

Πλοῖον ἀποκτήσαν κλάσιν νηογνώμονος, διατηρεῖ ταύτην, μόνον ἐφ' ὅσον κατά τὰς ἐτήσιας καί κατά τὰς εἰδικὰς περιοδικὰς⁹ ἐπιθεω-

μαίνει ὅτι οἱ κανόνες τοῦ νηογνώμονος εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ πλοίου, δὲν ἐτηρήθησαν εἴτε ὡς πρὸς τὴν ποσότητα εἴτε ὡς πρὸς τὴν ποιότητα.

Πλὴν τῶν ἐνδείξεων τῆς κλάσεως τοῦ πλοίου, διάφοροι ἄλλαι ἐνδείξεις σχετικαί μὲ τὴν κατάστασιν τῶν μηχανῶν ἢ τῶν λεβήτων χρησιμοποιοῦνται. Κατωτέρω ἐπεξηγοῦνται τινὲς τῶν ἐνδείξεων τούτων:

L.M.C. (Lloyd's Machinery Certificate). Τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ πιστοποιητικοῦ ἐπιθεωρήσεως τῶν μηχανῶν του.

N. E. & B. (New Engines and Boilers). Τὸ πλοῖον φέρει νέας μηχανὰς καί λέβητας.

M. S. (Machinery Surveyed). Αἱ μηχαναὶ ἐπιθεωρήθησαν.

Lloyd's R.M.C. (Lloyd's Refrigerating Machinery Certificate). Τὸ πλοῖον κέχεται πιστοποιητικὸν ἐπιθεωρήσεως ψυκτικῶν μηχανημάτων.

⁶ Ομοῦ μετὰ τῶν ἐν γένει ἐνδείξεων κλάσεως τοῦ πλοίου, ἐπιθεωρήσεων κλπ., σημειοῦται ὁ μὴν καί τὸ ἔτος αὐτῶν. Οὕτω M.S. 8,52 σημαίνει ὅτι αἱ μηχαναὶ ἐπιθεωρήθησαν κατά Αὐγούστου 1952. Ἐὰν ἡ προθεσμία ἐπιθεωρήσεως πλοίου ἰνὸς παρελθῆ, χωρὶς τοῦτο νὰ ἐπιθεωρηθῆ ὁπότε χάνει τοῦτο τὴν κλάσιν του, τότε εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τοῦ ἐτησίου καταλόγου σημειοῦται ἀπλῶς ὁ μὴν καί τὸ ἔτος ὅτε τὸ πλοῖον ἔδει νὰ ἐπιθεωρηθῆ (λ.χ. 4,51 - Ἀπρίλιος 1951).

⁷ Κατὰ τὴν 31 Ἰουνίου 1951 ἀνῆκον εἰς τὴν δυνάμιν του 9729 πλοῖα, 36267143 κόρων.

⁸ Στοιχεῖα Δεκεμβρίου 1952. (Fairplay - 3637 σελ. 365).

⁹ Ὁ Ἀμερικανικὸς Bureau of Shipping, ὁ Γαλλικὸς Bureau Veritas, ὁ Νορβηγικὸς Norske Veritas, ὁ Ἰταλικὸς Registro Italiano, ὁ Γερμανικὸς Germanischer Lloyd καί ὁ Ἰαπωνικὸς Imperial Japanese Corporation, καλύπτουν τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ ἀπομένοντος ποσοστοῦ. Ἡ σπουδαιότης τοῦ Ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος καί αἱ ἐργασίαι του, ἠϋξήθησαν μεγάλως μετὰ τὸν πόλεμον, δοθέντος ὅτι ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι εἰς αὐτὸν ἐντεταγμένον, τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ναυπηγηθέντων κατὰ τὸν πόλεμον Ἀμερικανικῶν πλοίων καί μετὰ τὴν μεταφορὰν των ὑπὸ ἄλλας σημαίας.

¹⁰ Αἱ περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις, προκειμένου περὶ πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὸν Ἀγγλικὸν νηογνώμονα, ἐνεργοῦνται κατὰ τετραετίαν, ἀριθμολογοῦνται διὰ τῶν ἀριθμῶν 1, 2, 3 καί διεξάγονται βάσει εἰδικῶν κανόνων, οἱ ὅποιοι καθίστανται περισσότερον ἀύστηροὶ ἀπὸ τῆς τρίτης εἰδικῆς ἐπιθεωρήσεως καί μετέπειτα.

ρήσεις του εκ μέρους των επιθεωρητών του νηογνώμονος¹⁰, διαπιστώνεται ότι εξακολουθεῖ νά ανταποκρίνεται πρὸς τοὺς οικείους κανόνες.

Ἑλληνικά πλοῖα, κεκτημένα πιστοποιητικὸν ναυσιπλοῖας, ἐκδομένον ὑπὸ ἀνεγνωρισμένου παρὰ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ξένου νηογνώμονος, δὲν ὑποχρεοῦνται εἰς νέαν ἐπιθεώρησιν ἐκ μέρους τῆς ὕπηρεσίας τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν, τὰ ὁποῖα ὑποχρεοῦνται εἰς ταύτην, ἔστω καὶ ἐὰν κέκτηνται πιστοποιητικὸν ναυσιπλοῖας οἰουδήποτε νηογνώμονος. Ἡ τοιαύτη ρύθμισις ἐγένετο ἀφ' ἑνὸς λόγῳ τοῦ μεγάλου κύρους τὸ ὁποῖον οἱ νηογνώμονες κέκτηνται, ἀφ' ἑτέρου δὲ διότι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἀποτελουμένη, ὡς γνωρίζομεν, κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς ποσοστὸν, ἀπὸ ἐλεύθερα φορτηγὰ πλοῖα, κινεῖται μακρὰν τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ ἐπομένως καθιέρωσις ὑποχρεωτικῆς, ἐκ μέρους κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων, μόνον ἀποτέλεσμα θὰ εἶχε νά δυσχεραίνῃ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων καὶ νά ἐπιβαρύνῃ τὴν διαχείρισιν αὐτῶν.

2. Γραμμὴ φορτώσεως. - Οἱ ἀφορῶντες τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου περιορισμοί, δὲν ἐντοπίζονται εἰς τὴν δι' ἐπιθεωρήσεων παρακολούθησιν τῆς καταστάσεως αὐτοῦ. Ἐπεκτείνονται, ὡς ἐλέγχθη ἤδη, καὶ εἰς ἄλλα σημεῖα, μεταξὺ τῶν ὁποίων προέχουσαν θέσιν ἔχει τὸ τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ὀρίου μέχρι τοῦ ὁποίου δύναται τὸ πλοῖον νά βυθισθῇ εἰς τὴν θάλασσαν λόγῳ φορτώσεως.

Τὰ πρῶτα μέτρα ἐπιβολῆς ἐλέγχου καὶ περιορισμοῦ εἰς τὴν φόρτωσιν τῶν πλοίων, ἐλήφθησαν ἐν Μ. Βρετανίᾳ, ἀπὸ τοῦ 1870¹¹, αἱ σχετικαὶ δὲ διατάξεις, ὠλοκληρώθησαν διὰ τοῦ Merchant Shipping Act τοῦ 1894.

Λόγῳ τῆς σπουδαιότητος τὴν ὁποῖαν εἶχε, τόσοσιν 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, πρωτοβουλίας τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως - ἡ ὁποία ἐνδιεφέρετο ὡς εἰ-

¹⁰ Οἱ ἐπιθεωρηταὶ τοῦ νηογνώμονος (Lloyd's Surveyors) εἶναι ἐγκατεστημένοι εἰς ἅπαντα νά σημαντικὰ ναυτιλιακὰ κέντρα τοῦ κόσμου, πλὴν δὲ τῆς παρακολούθησεως τῶν ναυπηγήσεων καὶ τῆς ἐνεργείας τῶν τακτικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων, ἔργον ἔχουν τὴν συν-χῆ παρακολούθησιν τῆς ἐν γένει καταστάσεως τῶν ἐχόντων κλάσιν τοῦ νηογνώμονος πλοίων, τὴν ἐξέτασιν καὶ διαπίστωσιν τῶν ζημιῶν συνεπεῖα ἀτυχήματος, τὴν ἐπιβλεψιν τῶν πάσης φύσεως ἐπισκευῶν τῶν πλοίων κλπ.

¹¹ Ἡ σχετικὴ κίνησις ὠφείλετο, εἰς πρωτοβουλίαν τοῦ βουλευτοῦ Samuel Plimsoll, δι' ὃ καὶ πρὸς τιμὴν τοῦ πρωτοστατήσαντος εἰς τὴν καθιέρωσιν τῆς, ἡ γραμμὴ φορτώσεως εἶναι γνωστὴ καὶ ὡς γραμμὴ Plimsoll.

κώς διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν σχετικῶν περιορισμῶν καὶ εἰς τὰς ἄλλας ναυτιλίας - διεθνoὺς διασκέψεως τοῦ 1930, ἡ ὁποία καὶ ἐπέτυχε τὴν κατάρτισιν τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως τοῦ 1930 - ὡς ἀπεκλήθη ἡ ὑπογραφεῖσα σύμβασις.

Ἡ μεγάλη ἐπίδρασις τὴν ὁποίαν ἔχουν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων οἱ ἀφ' ὧν τὴν φόρτωσιν αὐτῶν περιορισμοὶ εἶναι προφανῆς. Φόρτωσις τῶν πλοίων, ἄνευ τῶν ποσοτικῶν περιορισμῶν τῶν ἐπιβαλλομένων ὑπὸ τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας, δύναται νὰ ἐξουδετερῶσθαι πλείστας ὁσας ἐπιβαρύνσεις τῆς ἐκμεταλλεύσεως προερχομένης ἐξ ἄλλων αἰτίων καὶ νὰ ἀφίση, ἀκόμη, περιθώρια ἠύξημένων κερδῶν ἔναντι τῶν πλοίων τῶν συμμορφουμένων πρὸς τοὺς σχετικoὺς κανονισμοὺς. Βεβαίως ὁ ἀνταγωνισμὸς παύει, ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας νὰ εἶναι νόμιμος καὶ ἠθικός. Ἡ πραγματικότητα, παρὰ ταῦτα εἶναι ὅτι πλοῖον ἢ πλοῖα μὴ δεσμευόμενα ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς διεθνoῦς συμβάσεως, τελοῦν ὑπὸ ὄρους πολὺ πλέον εὐνοϊκοὺς ἢ τὰ λοιπὰ πλοῖα. Εὐνόητος ὅθεν εἶναι ἡ ἐπίδωξις 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.

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως, ὅλα τὰ πλοῖα - ἐξαιρουμένων τῶν ἀκτοπλοούντων, τῶν θαλαμηγῶν καὶ ἀλιευτικῶν - ὑπόκεινται εἰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις, πρὸς καθορισμὸν τοῦ σημείου μέχρι τοῦ ὁποίου, ἀναλόγως τῆς κατασκευῆς καὶ λοιπῶν ἰδιοτήτων αὐτῶν, δύναται νὰ βυθίζονται ἀκινδύνως λόγῳ φορτώσεως, εἰς τὸ ὕδωρ καὶ ἀντιστοίχως τοῦ ὕψους τῶν ἐξάλλων (Freeboard) αὐτῶν. Τὸ οὕτω προσδιοριζόμενον σημεῖον, σημαίνεται διὰ τῆς χάραξεως ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ ἀνάλογον ὕψος, ὀριζοντίως γραμμῆς ὠρισμένων διαστάσεων, φερομένης εἰς τὸ μέσον δίσκου¹². Ἡ γραμμὴ αὕτη εἶναι ἡ λεγομένη γραμμὴ φορτώσεως καὶ ὑποδηλοῖ τὸ σημεῖον μέχρι τοῦ ὁποίου, τὸ φέρον αὐτὴν πλοῖον δύναται νὰ βυθισθῆι λόγῳ φορτώσεως ἐν θέρει καὶ εἰς τὸ θαλάσσιον ὕδωρ. Παραπλευρῶς πρὸς τὸν δίσκον χαράσσεται διάγραμμα φέρον ἐξ ἐν ὄλῳ γραμμὰς ἐκ τῶν ὁποίων ἡ τετάρτη εὐρίσκεται εἰς τὸ αὐτὸ πρὸς τὴν γραμμὴν τοῦ δίσκου ἐπίπεδον. Αἱ λοιπαὶ γραμμαὶ εἶναι κατὰ σειρὰν αἱ γραμμαὶ φορτώσεως τοῦ πλοίου: α) εἰς τροπικὰ γλυκέα ὕδατα, β) εἰς γλυκέα ὕδατα, γ) εἰς τροπικὰς θαλάσσας κατὰ τὸ θέρος, δ) εἰς λοιπὰς θαλάσσας κατὰ τὸ θέρος, ε) εἰς οἰανδήποτε

¹² Ὁ δίσκος ἔχει ἐσωτερικὴν διάμετρον 30 ἑκατοστῶν καὶ πᾶχος τῆς περιφερείας του ἐξ 7,5 ἑκατοστῶν τοῦ μέτρου, ἀνάλογον δὲ πρὸς τὴν διάμετρόν του εἶναι τὸ μήκος τῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ δίσκου φερομένης γραμμῆς.

θάλασσαν, πλὴν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ στ) εἰς τὸν Β. Ἀτλαντικὸν Ὠκεανὸν κατὰ τὸν χειμῶνα.

Εἰδικαὶ διατάξεις τῆς συμβάσεως, ρυθμίζουσι τὸν καθορισμὸν καὶ σήμανσιν τῆς γραμμῆς φορτώσεως διὰ πλοῖα μεταφέροντα ξελείαν, ἐπιτρέπουσαι μεγαλύτερον ἐν σχέσει πρὸς τὰ λοιπὰ φορτία βύθισμα. 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 ὁποῦο ἡ ἰσχύς δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὴν πενταετιαν, ἐν τῇ πράξει δὲ ἐλέγχεται καὶ ἀνανεοῦται κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐτήσιας καὶ τῶν εἰδικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων περὶ τῶν ὁποίων ἐγένετο ἀνωτέρω λόγος.

Τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ προσδιορισμὸν τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων ἐνεργοῦν ἀφ' ἑνὸς αἱ ἀρμόδιαι Κρατικαὶ Ἀρχαί, ἀφ' ἑτέρου δὲ κατ' ἐξουσιοδότησιν αὐτῶν, οἱ νηογνώμονες¹³.

✓ **3. Ἀσφάλισις τῶν πλοίων.**¹⁴ - Ἡ ναυτικὴ ἀσφάλισις, ἀποτελεῖ τὴν ἀρχαιοτέραν μορφήν ἀσφαλίσεως καὶ ἐφημέροισι πρῶτον παρὰ τῶν Ἑλλήνων. Ὑπὸ τὴν σύγχρονον αὐτῆς μορφήν, ἔχει τὴν ἀρχὴν τῆς εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν κατὰ τὸν 16ον αἰῶνα, εἰς τὴν χώραν δὲ ταύτην, ἐγνώρισεν ἐπίσης τὴν μεγίστην αὐτῆς - ὡς θεσμοῦ - ἀκμήν. Πλεῖστοι παράγοντες συνέβαλον εἰς τοῦτο, μεταξὺ τῶν ὁποίων ἡ εὐνοϊκὴ γεωγραφικὴ θέσις τῶν Βρετανικῶν νήσων, ἡ ἐπὶ αἰῶνας κυριαρχικὴ θέσις τῆς Μ. Βρετανίας ὡς θαλασσοκρατείας καὶ ἡ πα-

¹³ 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 ἐκτέλεσεως τῆς συμβάσεως. Λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀπετελεῖτο ἀνάκαθεν κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς μέρος, ἀπὸ ἐλεύθερα φορητὰ πλοῖα σπανίως καταπλέοντα εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, ὁ νόμος, ἀναθέτει μὲν τὴν ἐκτέλεσιν εἰς τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων προβλέπει ὁμοίως ἐπίσης, τὴν παρακλήσει τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων καὶ ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν γραμμῆς φορτώσεως παρὰ τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν ξένης χώρας, ὡς ἐπίσης τὴν ἀνάθεσιν τοῦ ἔργου οὗτου καὶ εἰς ἄλλο-ἀρμόδιων ἀνεγνωρισμένους νηογνώμονας. Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς σχετικῆς τοῦ νόμου διατάξεως, καθωρίσθη διὰ τοῦ ἀπὸ 14 Μαΐου 1934 Διατάγματος, ὅτι οἱ κάτωθι νηογνώμονες δύναται νὰ ἐξουσιοδοτηθῶσιν εἰς ἔκδοσιν 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.

¹⁴ Πᾶν ὅτι ἀναφέρεται κατωτέρω ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀσφάλισιν πλοίων, ἀφορᾷ τὴν κατὰ κινδύνων θαλάσσης ἀσφάλισιν. Ἡ κατὰ κινδύνων πολέμου τοιαύτη, ἣτις ἀποτελεῖ ἴδιον κλάδον, οὐδόλως θίγεται ἐνταῦθα. Βλ. περὶ αὐτῆς Χρ. Ἀχῆ - «Ὁ πολεμικὸς κίνδυνος εἰς τὴν θαλασσίαν Ἀσφάλισιν» - Ἀθῆναι 1952.

ραλλήλως πρὸς τὴν αὐξοῦσαν δύναμιν, ἐπικράτησις τῶν Βρετανικῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐμπορικῶν συμφερόντων καθ' ἅπαντα, σχεδόν, τὸν κόσμον.

Κατὰ τὰ πρῶτα στάδια τῆς ἐφαρμογῆς τῆς, ἡ ναυτικὴ ἀσφάλι-
σις ἀνελαμβάνετο ἀπὸ ἰδιώτας ἀσχολουμένους εἰς τραπεζιτικὰς ἢ ἄλ-
λας ἐμπορικὰς ἐργασίας¹⁵ καὶ εἶχε χαρακτηρῆα καθαρῶς τυχοδιωκτι-
κόν, ἐπὶ οὐδενὸς ὑπολογισμοῦ στηριζομένη. Ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐπιχεί-
ρησις ἔχει τελείως διάφορον σήμερον τὴν ὀργάνωσιν. Βεβαίως οὐ-
σιαστικὸν χαρακτηριστικὸν ἔχει πάντοτε τὴν ἀστάθειαν. Διὰ τοῦ με-
γάλου ἐν τούτοις καταμερισμοῦ τοῦ κινδύνου¹⁶, διὰ τῆς ἀσφαλίσεως,
δηλαδή, ὅσον τὸ δυνατόν μικροτέρων ποσῶν εἰς ὅσον τὸ δυνατόν πε-

¹⁵ Οἱ ἔχοντες ἀνάγκην νὰ ἐπιτύχωσι τὴν ἀσφάλισιν πλοίου τινὸς ἦσαν ὑποχρεω-
μένοι νὰ περιέρχωνται τὰ διάφορα γραφεῖα καὶ καταστήματα ἀναζητοῦντες ἐκεῖνους
οἱ ὅποιοι θὰ ἀνελάμβανον τὴν ἀσφάλισιν αὐτοῦ. Οὐχὶ σπανίως ἐν τῇ προσπάθειᾳ τῶν
νὰ μειώσουν τὰς συνεπειὰς ἐνδεχομένης ἀπωλείας, οἱ ἀσφαλίζοντες ἐσηματίζον κοι-
νὸν ταμεῖον. Οἱ μετέχοντες τοῦ κοινοῦ ταμεῖου, ἔθετον ὁ εἰς κατόπιν τοῦ ἄλλου τὰ
ὀνόματά των κάτωθι τοῦ κειμένου τῆς συμφωνίας των, οὕτω δὲ ἐγένοντο γνωστοὶ ὡς
«Underwriters», ὄνομα δι' οὗ σήμερον εἶναι γνωστοί, οἱ ἀνήκοντες εἰς τὸ σωματεῖον
τῶν Lloyd's ἀσφαλισταί.

¹⁶ Ὁ ἀναλαμβάνων τὴν μέριμναν διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀσφαλίσεως μεσίτης (Bro-
ker), ἐτοιμάζει σημεῖωμα (Slip) περὶ τοῦ ὑπὸ ἀσφάλισιν ἀντικειμένου καὶ τῶν κινδύ-
νων τῶν ὁποίων ζητεῖται ἡ κάλυψις καὶ παρουσιάζει τοῦτο εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς πρὸς
κάλυψιν. Ἐξαιρουμένων, λοιπόν, τῶν περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας ἡ ἀσφαλιστέα ἀξία
εἶναι πολὺ μικρά, ἡ ἀσφάλισις ἀναλαμβάνεται ἀπὸ περισσοτέρους ὁμοῦ ἀσφαλιστὰς,
ὥστε ὁ ἐκ ταύτης κίνδυνος νὰ κατανέμεται εἰς μικρὰ ποσά. Ἐκαστος ἀποδεχόμενος
τὴν ἀσφάλισιν μονογράφει εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἀποδοχῆς του, ἐπὶ τοῦ σημειώματος,
ἀναγράφων ἔναντι τῆς μονογραφῆς του τὸ ποσὸν τοῦ ὁποίου ἀναλαμβάνει τὴν κάλυ-
ψιν. Ἔργον τοῦ μεσίτου εἶναι νὰ κατανεῖμῃ τὴν ἀσφάλειαν δι' ἣν ἐνδιαφέρεται εἰς
τὴν ἀγοράν, ἐπιδιώκων ἐν ταύτῃ τὴν ἐπίτευξιν τῶν εὐνοϊκωτέρων διὰ τὸν ἐντολέα του
ὄρων. Σημαντικὴν, ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο, ἀξίαν ἔχει ἡ ἐκλογή τοῦ πρῶτου
ἀσφαλιστοῦ μὲ τὸν ὁποῖον θὰ διαπραγματευθῇ τὴν πρᾶξιν ὁ μεσίτης, διότι ἐὰν οὗτος
ἀποδεχθῇ τὴν ἀσφάλισιν, λαμβάνει τὴν θέσιν τοῦ κ υ ρ ῖ ο υ ἀ σ φ α λ ι σ τ ο ῦ
(Leading Underwriter) καὶ εἶναι αὐτὸς μετὰ τοῦ ὁποίου θὰ συμφωνήσῃ ὁ μεσί-
της, 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 ἀντασφαλίσεως. Ἐν τῇ πράξει
δηλαδή, ὁ ἀσφαλιστὴς ὁ καλύπτων ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει μίαν ἀσφάλισιν, ἐπιδιώκει νὰ
ἀσφαλισθῇ ὁ ἴδιος πλέον, εἰς τρίτους ἀσφαλιστὰς, διὰ μέρος τοῦ ἀναληφθέντος παρ'
αὐτοῦ κινδύνου, ὥστε τελικῶς μικρὸν μόνον ποσοστὸν εὐθύνης καὶ κινδύνου ἐπωμίζε-
ται αὐτός, ἐπειδὴ δὲ καὶ ἡ ἀντασφάλισις ἀναλαμβάνεται συνήθως καθ' ὃν τρόπον καὶ
ἡ ἀρχικὴ ἀσφάλισις παρὰ πολλῶν ὁμοῦ ἀσφαλιστῶν, καταλήγει ὥστε τελικῶς ἡ εὐθύνη
διὰ τὸ ἀρχικὸν ποσὸν τῆς ἀσφαλίσεως νὰ κατανεμηθῇ μεταξὺ πολλῶν ἀσφαλιστῶν.
Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐὰν ὁ καθ' οὗ ἡ ἀσφάλισις κίνδυνος ἐπέλθῃ, μικρὰν μόνον ζη-
μίαν, εὐκόλως ἀντιμετωπιζομένην, θὰ φέρῃ ἕκαστος τῶν καλυψάντων αὐτὴν ἀσφαλιστῶν.

ρισσοτέρους κινδύνους ἀφ' ἑνὸς καὶ διὰ τοῦ μαθηματικοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ἀσφαλιστρῶν, 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 ἀσκῶν τὴν ἀσταθὴ ἐπίσης ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐπιχείρησις παρουσιάζει χαρακτηριστικά, καθιστώντα αὐτὴν ἰδιότυπον. Ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν ἔχει πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν του, τὸ ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλίσεως, πολλάκις οὐδὲ κατὰ τὸν χρόνον ἐνεργείας αὐτῆς. Τὸ πλοῖον κινεῖται καὶ ὁ ἀσφαλιστὴς πρέπει νὰ παρακολουθῇ τὸ ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλίσεώς του, ὥστε ἐν δεδομένῃ στιγμῇ νὰ δύναται νὰ περιφρουρήσῃ τὰ συμφέροντά του. Ἡ ἀνάγκη αὕτη μόνον διὰ τῆς ὀργανώσεως πυκνοῦ δικτύου πρακτόρων καὶ τεχνικῶν ἀντιπροσώπων εἰς ὅλα τὰ ἀξιόλογα ναυτιλιακὰ κέντρα τοῦ κόσμου δύναται νὰ ἰκανοποιηθῇ. Τοιαύτη ὅμως ὀργάνωσις εἶναι ἐξαιρετικῶς δαπανηρὰ καὶ προϋποθέτει τὴν ὑπαρξιν οἰκονομικῶν 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.

Σπουδαιότερον κέντρον ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι τὸ Λονδῖνον, τὸ ὁποῖον καὶ καθορίζει ἀμέσως ἢ ἐμμέσως τὰς συνθήκας ἐνεργείας τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ τὰς τιμὰς τῶν ἀσφαλιστρῶν καθ' ἅπαντα τὸν κόσμον. Ἰδιαιτέρως περίφημον εἶναι τὸ Corporation τῶν Lloyd's¹⁷. Τὸ Corporation, ὡς τοιοῦτον, δὲν ἐνεργεῖ ἀσφαλίσεις. Ἄσκει ὅμως οὐσιαστικὴν παρακολούθησιν ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν τῶν μελῶν του - ἕκαστον τῶν ὁποίων διεξάγει τὴν ἐργασίαν του δι' ἴδιον λογαριασμὸν καὶ ὑπὸ ἴδιαν εὐθύνην - καὶ ἐνδιαφέρεται ἀμέσως, διὰ τὴν εἰς τὸ ἀκέραιον παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἐκπλήρωσιν τῶν ἐκ ζημιῶν ὑποχρεώσεων των. Ὁ ἔλεγχος ἀσκεῖται ὑπὸ τῆς διοικήσεως ἐπιτροπῆς τοῦ Corporation, ἐκλεγομένης ὑπὸ τῆς ὀλομελείας, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν δὲ αὐτῆς περιλαμβάνεται τὸ δικαίωμα τοῦ καθορισμοῦ τῶν ἐγγυήσεων τὰς ὁποίας ἕκαστον τῶν μελῶν τοῦ Corporation δεόν νὰ παρέχῃ ὡς πρὸς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων του

¹⁷ Τὸ Corporation ἔλκει τὸ ὄνομά του ἀπὸ τὸ καφενεῖον τοῦ Edward Lloyd, τὸ ὁποῖον κατὰ τὸν 17ον αἰῶνα ἐχρησιμοποιεῖτο ὡς κέντρον συγκεντρώσεως ναυτιλομένων, ἐμπόρων καὶ τῶν μὲ τὴν κάλυψιν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἀσχολουμένων. Σὺν τῷ χρόνῳ οἱ εἰς τὸ καφενεῖον τοῦ Lloyd συχάζοντες ἀσφαλισταί, συνεκρότησαν. πρὸς καλλιτέραν προάσπισιν τῶν συμφερόντων αὐτῶν, ἔνωσιν ἐργαζομένην βάσει ὀρισμένων κανόνων, ἐν ἔτει δὲ 1871 δι' εἰδικῶν νόμου - τοῦ Lloyd's Act - συνεστήθη τὸ σημερον ὑπάρχον σωματεῖον, τὸ Lloyd's Corporation.

ἀφ' ἑνὸς καὶ ἡ ἀπόφασις ἐπὶ πάσης αἰτήσεως πρὸς εἰσδοχὴν νέου μέλους. Δέον προσθέτως νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ διοικοῦσα ἐπιτροπὴ (Lloyd's Committee) δὲν ἀρκεῖται εἰς τὰ οἰαδήποτε μέτρα τὰ ἀποβλέποντα εἰς τὴν ἐξασφάλισιν τῆς φερεγγυότητος τῶν ἀσφαλιστῶν μελῶν τοῦ Corporation. Ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ὑπὸ οἰαδήποτε συνθήκας, διατήρησιν ἀμειώτου τῆς πρὸς τὸ Corporation ἐμπιστοσύνης τῶν ἀσφαλιζομένων καὶ τῆς καλῆς φήμης αὐτοῦ, διαθέτει ἡ ἴδια τὰ ἀπαραίτητα οἰκονομικὰ μέσα διὰ νὰ καλύψῃ οἰονδήποτε ἔλλειμμα μεμονωμένου ἀσφαλιστοῦ.

Πέραν τοῦ ἐλέγχου τῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τῶν μελῶν του καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντός του διὰ τὴν καλὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεών των, τὸ Corporation σκοπὸν ἐπίσης ἔχει, τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν μελῶν του, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀντικείμενα τῆς ἀσφαλίσεως, πλοῖα, φορτία κλπ., πρὸς τοῦτο δὲ παρακολουθεῖ τὴν κίνησιν ὄλων τῶν πλοίων, συγκεντρώνει πληροφορίας διὰ τὰς ναυτιλίας ὄλων τῶν χωρῶν καὶ εὐρίσκεται εἰς ἐπαφὴν μὲ ὄλους τοὺς λιμένας εἰς τὸν κόσμον, διὰ τῶν καθ' ἅπασαν τὴν ὕψηλιον κατεσπαρμένων πρακτόρων του καὶ διὰ τῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ Salvage Association¹⁸.

Παραλλήλως πρὸς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ Lloyd's, μὲ τὴν κάλυψιν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἀσχολοῦνται ἐπίσης, ὀλιγάριθμοι, σχετικῶς, ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι, εἰς τινὰς δὲ εὐρωπαϊκὰς χώρας καὶ ἀσφαλιστικαὶ ὀργανώσεις συσταθεῖσαι παρὰ τῶν ἐφοπιστῶν ἔχουσαι δὲ χαρακτηριστῆρα ἀλληλασφαλιστικῶν ὀργανισμῶν (Σουηδία, Νορβηγία κλπ.)

Ἡ ναυτικὴ ἀσφάλεια δύναται νὰ ἀφορᾷ τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον ἢ τὸν ναυτὸν, νὰ καλύπτῃ δὲ τὸ ἀσφαλιστέον ἀντικείμενον, κατὰ κινδύνων εἴτε ὀλικῆς εἴτε μερικῆς ἀπωλείας¹⁹. Οἱ ἀφορῶντες τὸ πλοῖον κίνδυνοι μερικῆς ἀπωλείας, οἱ καλυπτόμενοι ἀπὸ τὸν συνήθη τύπον συμβολαίου ἀσφαλίσεως δύνανται, περαιτέρω, νὰ ἀναλυθῶσιν α) εἰς ζημίας ἐχοῦσας τὸν χαρακτηριστῆρα γενικῆς ἀβαρίας καὶ συνεισφορᾶς τοῦ πλοίου εἰς σώστρα καὶ ἔξοδα γενικῆς ἀβαρίας β) ζημίας ἐκ συγκρού-

¹⁸ Τὸ Salvage Association εἶναι σωμαεῖον ἰδρυθὲν κατὰ τὸ 1856 ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Lloyd's καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, ἐπὶ σκοπῷ προστασίας τῶν συμφερόντων αὐτῶν εἰς περιπτώσεις ἀπωλείων καὶ ναυαγίων. Διευθύνεται παρ' ἐπιτροπῆς ὃ γραμματεὺς τῆς ὁποίας ἀσχεῖ ὑπευθύνως τὸ μέγιστον μέρος τῆς δικαιοδοσίας αὐτῆς. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ του, τὸ Salvage Association ἔχει ἐγκαταστήσει τεχνικούς, ὡς ἐπιθεωρητὰς, εἰς ὅλα τὰ ἀξιόλογα ἀνὰ τὸν κόσμον ναυτιλιακὰ κέντρα καὶ προσφέρει δι' αὐτῶν τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς εἰς κάθε περίπτωση ἀτυχήματος καὶ ἀπωλείας πλοίου εἴτε φορτίου.

¹⁹ Περὶ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἐν γένει καὶ τοῦ διοικητικοῦ αὐτῶν ἐλέγχου Βλ. Ξενοφ. Ἀντωνιάδου «Τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα» Ἀθήναι 1953.

σεως μετ' άλλου πλοίου και εϋθύνην διά τας εις άλλο πλοϊον προξενθείσας ζημίας, γενικῶς δὲ ζημίας φύσεως μερικῆς ἀβαρίας λ.χ. ἐκ προσκρούσεως εἰς προκυμαίας και γενικῶς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις²⁰ ἢ ναυάγια, ζημίας ἐκ κακοκαιρίας, ἐκ πυρκαϊῶς, (περιλαμβανομένων τῶν ζημιῶν ἐκ τοῦ καπνοῦ ἢ τοῦ πρὸς κατάσβεσιν τοῦ πυρὸς ἐκτοξευμένου ὕδατος, ἐκ κλοπῆς, ἐκ ναυταπάτης ἐν ἀγνοίᾳ και πρὸς βλάβην τοῦ πλοιοκτῆτου ἐνεργηθείσης²¹, γ) ἔξοδα γενόμενα ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἐκ τοῦ συμβολαίου ὑποχρεώσεώς του, ὅπως λαμβάνη ἅπαντα τὰ ἀπαραίτητα μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν ἐπελεύσεως ζημίας ἢ περιορισμὸν τῆς ἐκτάσεως αὐτῆς και γενικῶς μέτρα τείνοντα εἰς τὴν κατασφάλισιν τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν²², δ) εἰς ἔξοδα ἐπιθεωρήσεως λόγῳ ζημιῶν και ἄλλα συναφοῦς φύσεως ἔξοδα.

Ἡ καλυπτομένη ἀπὸ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλοίου ὀλικὴ ἀπώλεια, δύναται νὰ εἶναι πραγματικὴ ἀπώλεια (actual total loss), τεκμαρτὴ ὀλικὴ ἀπώλεια (constructive total loss) ἢ ὑποτιθεμένη ἀπώλεια (presumed total loss). Πραγματικὴ ἀπώλεια ὑπάρχει ὅταν τὸ πλοϊον καταστραφῇ ὀλοκληρωτικῶς ἢ καταβυθισθῇ. Τεκμαρτὴ εἶναι ἡ ἀπώλεια, ἐὰν τὸ πλοϊον διὰ βασίμους λόγους ἐγκαταλείπεται παρὰ τοῦ ἡσφαλισμένου εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, δύναται δὲ ἡ ἐγκατάλειψις νὰ λάβῃ χώραν ὅταν ἡ πραγματικὴ ὀλικὴ ἀπώλεια φαίνεται ἀναπόφευκτος ἢ ὅταν ὁ πλοιοκτῆτης ὑπολογίζῃ ὅτι τὸ πλοϊον φέρει τοιαύτας ζημίας, ὥστε αἱ δαπάναι τῆς ἀποκαταστάσεως αὐτῶν θὰ ὑπερέβαινον τὴν μετέπειτα ἀξίαν τοῦ πλοίου και γενικῶς θὰ ἦσαν δυσανάλογοι πρὸς αὐτὴν²³. Ὑποτιθεμένη τέλος ὀλικὴ ἀπώλεια ὑπάρχει, ὅταν τὸ πλοϊον ἔχῃ ἐξαφανισθῇ ἀπὸ εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος και ὑποτίθεται ὅτι ἔχει ἀπολεσθῇ.

Ἐπὶ τῆ συνάψει τῆς ἀσφαλίσεως, ἐκδίδεται τὸ ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον. Τοῦτο εἶναι ἀποκλειστικῶς και μόνον συμφωνητικὸν ἀπο-

²⁰ Ζημιαὶ προξενθεῖσαι εἰς προκυμαίας και λιμενικὰς ἐν γένει ἐγκαταστάσεις, συνεπείᾳ προσκρούσεως τοῦ πλοίου ἐπ' αὐτῶν, δὲν καλύπτονται ὑπὸ τοῦ συμβολαίου ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, ἀλλ' ἀποτελοῦν ἓνα ἐκ τῶν κινδύνων τῶν καλυπτομένων ὑπὸ τῶν ἐφορλιστικῶν ἀμοιβαίων ἀσφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν (Clubs) περὶ ὧν κατωτέρω.

²¹ Αἱ καλυπτόμεναι περιπτώσεις κινδύνων, ἔχουν σοβαρῶς ἐπεκταθῆ διὰ τῶν προσθέτων ὅρον τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν Λονδίου (Institute Clauses) περὶ ὧν ἐν τοῖς ἐπομένοις.

²² Βλέπε κατωτέρω και ρήτραν Sue and Labour τῶν Institute Time Clauses.

²³ Περὶ τῆς ἐγκαταλείψεως εἰδοποιεῖται ἐγκαίρως και ἐπαραίτητως ὁ ἀσφαλιστής, ἄλλως δὲν ὑφίσταται αὕτη. Ἡ ἀποζημίωσις τοῦ πλοιοκτῆτου δι' ὀλικὴν τεκμαρτὴν ἀπώλειαν, ἔχει συνέπειαν τὴν παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ὑποκατάστασίν του (Subrogation) εἰς ἃ εἶχεν οὗτος δικαιώματα ἐπὶ τοῦ ἡσφαλισμένου ἀντικειμένου.

ζημιώσεως. Θεωρητικῶς, διὰ τῆς ἀποζημιώσεως νοεῖται ἡ ἀποκατάστασις τοῦ ἠσφαλισμένου ἀντικειμένου ἢ συμφέροντος εἰς τὴν πρὸ 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 ἐν προκειμένῳ νὰ ἐπιτευχθῇ εἰ μὴ μόνον ἢ εἰς χρήμα κάλυψις τῆς συνεπειᾶς τῆς ἀπώλειας, ζημίας τοῦ ἠσφαλισμένου. 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, ὡστενᾶ ἔχη συμφέρον ἀπὸ τὴν ὁμαλὴν περαίωσιν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἥτοι τοῦ ταξειδίου²⁴. Τὸ ἀσφαλισμον συμφέρον δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ὑφίσταται κατὰ τὸν χρόνον ἐνεργείας τῆς ἀσφαλίσεως. Ἀρκεῖ νὰ ὑφίσταται κατὰ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ κινδύνου. Ἡ ὑπαρξις τοῦ συμφέροντος τοῦ ἀσφαλιζομένου, δὲν τίθεται πάντοτε ὑπὸ ἐξακρίβωσιν. Ἡ καλὴ πίστις ἀποτελεῖ τόσον εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὅσον καὶ εἰς πλείστας ἄλλας, τὴν βᾶσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας διαμορφοῦνται καὶ στηρίζονται αἱ σχέσεις ἀσφαλιστοῦ καὶ ἀσφαλιζομένου²⁵. Ὁ ἀσφαλιζόμενος, ὀφείλει νὰ θέσῃ ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ἅπαντα τὰ πραγματικὰ στοιχεῖα καὶ περιστατικὰ τὰ

²⁴ Ὑπάρχουν ἐν τούτοις ἀμφισβητούμεναι περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ἡ ἐξακρίβωσις τοῦ συμφέροντος εἶναι δυσχερής. Αἱ περιπτώσεις αὗται καλύπτονται διὰ τῶν P.P.I. (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 ἐπελεύσεως τοῦ κινδύνου, νὰ ἀποζημιώσῃ τὸν ἠσφαλισμένον, χωρὶς νὰ ὑποχρεοῦται οὗτος εἰς ἀπόδειξιν τοῦ συμφέροντός του. Τὰ συμβόλαια ταῦτα θεωροῦνται ὡς συμβόλαια τιμῆς, διότι λόγῳ μὴ ἀποδείξεως τοῦ ἀσφαλισμοῦ συμφέροντος, δὲν ἀναγνωρίζονται ἐν Ἀγγλίᾳ ὑπὸ τοῦ Νόμου.

²⁵ Ἡ σημασία τῆς καλῆς πίστεως εἶναι περισσότερον προφανῆς εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσφαλίσεως πλοίου εὐρισκομένου ἐν πλῆ. Συμφώνως πρὸς εἰδικὸν ὄρον τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, ἡ ἀποζημίωσις καταβάλλεται εἰς τὸν ἀσφαλιζόμενον, ἔστω καὶ εἴναι τὸ πλοῖον εἶχεν ἤδη ἀπολεσθῆ κατὰ τὸν χρόνον ἐνεργείας τῆς ἀσφαλίσεως, ἀρκεῖ οὗτος νὰ ἦτο ἐν ἀγνοίᾳ τῆς ἀπώλειας. Εἶναι συνεπῶς ἀπαραίτητος ἡ κατασφάλις τῶν ἀσφαλιστῶν. Τοῦτο ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ὑποχρεωτικῶν τινῶν ὄρων, ἢ μὴ τήρησις τῶν ὁποίων παρὰ τοῦ ἠσφαλισμένου, συνεπάγεται τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀπὸ πάσης εὐθύνης. Οἱ ὑποχρεωτικοὶ ὄροι εἶναι ἄφ' ἑνὸς μὲν ρητοὶ (Express Warranties), ἄφ' ἑτέρου δὲ ὑπονοούμενοι (Implied Warranties). Οἱ ρητοὶ ὄροι, ἀναγράφονται ἐν τῷ συμβολαίῳ καὶ δύναται νὰ ἀφοροῦν τὸν ἀποκλειστικὸν φορτίου ἢ φορτίων τινῶν ἢ ταξειδίων εἰς τινὰς θαλασσίας περιοχὰς κλπ. Οἱ ὑπονοούμενοι ὄροι εἶναι δύο μόνον καὶ ἀφοροῦν, ὁ πρῶτος τὴν ἰκανότητα τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν (Warranty of Seaworthiness) καὶ ὁ δεῦτερος τὸ νόμιμον τοῦ ἀσφαλι-

ἀφορῶντα τὸ ἀσφαλιστέον ἀντικείμενον. Ἐσκεμμένη ψευδῆς παράστασις στοιχείων ἢ ἀπόκρυφισ αὐτῶν, παρέχει εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν τὸ δικαίωμα ἀκυρώσεως τοῦ συμβολαίου²⁶.

Τὰ διεθνῶς χρησιμοποιούμενα διὰ τὰς ναυτικὰς ἀσφαλίσεις συμβόλαια, στηρίζονται κατὰ βάσιν ἐπὶ τοῦ συμβολαίου, τοῦ ἀπὸ ἐκατονταετηρίδων διαμορφωθέντων ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν Lloyd's. Τὸ συμβόλαιον τοῦτο, οὐδόλως δύναται νὰ ἀνταποκριθῆ πρὸς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας καὶ ἔδει νὰ προσαρμοσθῆ ἀναλόγως. Ἡ ἀνάγκη αὕτη ἐκαλύφθη διὰ τῆς σὺν τῷ χρόνῳ διαμορφώσεως καὶ παραδοχῆς προσσθέτων ὄρων καλυπτόντων τὰς ἐκ τῆς ἐξελίξεως προκυψάσας συνθήκας. Οἱ ὄροι οὗτοι καθορίζονται ὑπὸ τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν Λονδίνου, ὀργανώσεως τῶν ἐν Λονδίῳ ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν πρὸς κοινὴν παρ' αὐτῶν ἐφαρμογὴν καὶ εἶναι γνωστοὶ ὡς «Institute Clauses», ἐν τῇ πράξει δέ, ἐφαρμόζονται παρ' ὄλων τῶν ἀσφαλιστῶν περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Lloyd's²⁷ τῇ συνεργασίᾳ τῶν ὁποίων καὶ καταρτίζονται. Εἶναι προφανῆς ἡ ἀνάγκη παρα-

ζομένου κινδύνου (Warranty of Legality). Διὰ τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν, νοεῖται ὅτι, οὐ μόνον τὸ πλοῖον εἶναι κατὰ τὴν ἑναρξιν τοῦ πλοῦ καὶ κατὰ τὸν ἀπόπλου ἐξ ἐκάστου λιμένος προσεγγίσεως, ἰκανὸν πρὸς πλεῖσιν, ἀλλ' ὅτι ἐπίσης εἶναι πλήρως ἐφωδισμένον καὶ ἐξοπλισμένον καὶ φέρει τὸ ἀπαραίτητον καὶ κατάλληλον διὰ τὴν ἀσφάλειάν του πλήρωμα. Ὁ ἀφορῶν τὸ νόμιμον τοῦ ἀσφαλιζομένου κινδύνου ὄρος, εἶναι νοητὸς ἀφ' ἑαυτοῦ.

²⁶ Ὑπάρχουν ἐν τούτοις ἀρκεταὶ περιπτώσεις περιστατικῶν, ὡς πρὸς τὰ ὅποια δὲν ὑφίσταται διὰ τὸν ἀσφαλιζόμενον ὑποχρέωσις ἐνημερώσεως τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐπ' αὐτῶν. Τοιαῦτα εἶναι, οἰοδηποτε περιστατικὸν τὸ ὅποιον μειώνει τὴν ἔκτασιν τοῦ ὑπὸ κάλυψιν κινδύνου - μολονότι εἶναι λίαν ἀπίθανος ἢ περιπτώσεις κατὰ τὴν ὁμοίαν ὁ ἀσφαλιζόμενος θὰ ὑποπέσῃ εἰς τοιαύτην παράλειψιν, ἀφοῦ μείωσις τοῦ κινδύνου, πιθανώτατα σημαίνει καὶ μείωσιν τῶν ἀσφαλιστρῶν - ἢ περιστατικὰ τὰ ὅποια ὁ ἀσφαλιστὴς ὡς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματός του, ὀφείλει νὰ γνωρίζῃ κλπ.

²⁷ Οἱ περισσότερον ἀξιοσημεῖοι ἐκ τῶν Institute Clauses, εἶναι οἱ ἀφορῶντες τὴν ἀσφάλειαν πλοίων, οἱ γνωστοὶ ὡς «Time (Hulls) Clauses», ὑπάρχουν ὅμοια καὶ ἀντίστοιχοι ὄροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις φορτίων. Οἱ «Institute (Hulls) Clauses», σκοπὸν ἔχουν τὴν κάλυψιν αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου, τῶν μηχανῶν του, τῆς ἐπιπλώσεώς του καὶ γενικῶς τοῦ ἐξοπλισμοῦ ὁ ὁποῖος εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν μεταφορῶν μὲ τὰς ὁποίας τὸ πλοῖον ἀπασχολεῖται. Τὰ ψυκτικὰ ἐν τούτοις περιλαμβανόμενα πλοῖα διαθετότων ψυκτικῶν χώρων δὲν καλύπτονται, εἰμὴ μόνον ἐὰν περιλαμβάνεται εἰδικὴ περὶ τούτου ρῆτρα.

Κυριώτεροι ἐκ τῶν προσθέτων ὄρων τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν Λονδίνου ἐπὶ ἀσφαλίσεων πλοίων, εἶναι οἱ κάτωθι :

α) Runnig Down Clause (ρῆτρα 1). Περιορίζει τὴν εὐθύνην τῶν ἀσφαλιστῶν ἐν περιπτώσει ζημιῶν ἐπὶ ἐτέρου πλοίου συνετεία συγκρούσεως ἐπελθούσης ὑπαιτιότητι τοῦ ἠσφαλισμένου πλοίου εἰς τὰ 3/4 αὐτῶν, τοῦ ὑπολοίπου 1/4 βαρύνοντος τὸν πλοιοκτήτην. Ρητῶς ἐξαιροῦνται, οἱ ἀσφαλισταί, ἀπὸ πάσης εὐθύνης διὰ ζημίας προ-

δοχής ένιαίου τύπου βασικών δρων άσφαλίσεως, τόσον διά τούς άσφαλιστάς όσον και διά τόν διεθνή έφοπλιστικόν κόσμον, διά τόν όποιον έάν άλλως είχαν τά πράγματα, ή ναυτική άσφάλεια θά ήτο πολυ περισσότερον περίπλοκος ύπόθεσις από ό,τι και σήμερα είναι.

Ξενηθείσας ύπό του πλοίου εις λιμενικάς έγκαταστάσεις κλπ. ή δι' άπόλειαν ζωής ή τραύματα συνεπεία προσκρούσεως ή συγκρούσεως.

Είναι δυνατόν, επί καταβολή προσθέτου ασφαλίστρου, να αναλάβωσιν οι ασφαλισται πλήρη την ευθύνην και διά τα 4/4 των ζημιών, προστιθεμένης, εν τοιαύτη περιπτώσει, εις το ασφαλιστήριο συμβόλαιον της ρήτρας «4/4 The Running Down Clause».

β) Docking Clause (ρήτρα 3). Σκοπόν έχει να καταστήση σαφές ότι το πλοϊον καλύπτεται ασφαλιστικώς όπουδήποτε και εάν ευρίσκειται (έν δεξαμενή, ρυμουλκούμενον, εις δοκιμαστικόν πλουν κλπ.). Ή περιπτώσις ρυμουλκήσεως, καλύπτεται, εν τούτοις, μόνον εις τās συνήθεις περιπτώσεις δεξαμενισμού ή αποδεξαμενισμού, χειρισμών και μεθορμίσεων εν λινένι. Περιπτώσεις χρησιμοποίησεως του πλοίου ως ρυμουλκούντος δεν καλύπτεται, άνευ ειδοποίησεως και συγκαταθέσεως των ασφαλιστών, διδομένης επί καταβολή έπασφαλίστρου τινός.

γ) Continuation Clause (δρος 4). Ή αν το πλοϊον κατά την λήξιν συμβολαίου χρονίας ναυλώσεως ευρίσκειται εν πλώ ή εις λιμένα καταφυγής και γενικώς εις έκτέλειον ταξειδίου, εξακολουθει να είναι κεκαλυμμένον μέχρι του κατάπλου του εις τόν λιμένα προορισμού - άρχει να δοθη σχετική ειδοποίησις προς τούς ασφαλιστάς - επί τη καταβολή βεβαίως αναλογικών (pro rata) ασφαλίστρων.

δ) Breach of Warranty Clause (ρήτρα 5). Παρέχεται δι' αυτού ή ευχέρεια διατηρήσεως του συμβολαίου εν ισχύι και κατά περιπτώσεις μη εκπληρώσεως υποχρεωτικών τινων δρων, ύπό την προϋπόθεσιν εγκαίρου ειδοποίησεως των ασφαλιστών και καταβολής προσθέτου ασφαλίστρου.

ε) Sale of Vessel Clause (ρήτρα 6). Το πρόσωπον του πλοιοκτήτου άποτελει παράγοντα έμπρηάζοντα τόν βαθμόν έμπιστοσύνης των ασφαλιστών προς αυτόν και συνεπώς τούς όρους της ασφαλίσσεως. Μολονότι συνεπώς το ασφαλιστήριο συμβόλαιον είναι μεταβιβάσιμον, ή ρήτρα αυτή προβλέπει ότι εν περιπτώσει πωλήσεως του πλοίου, το συμβόλαιον άκυροϋται έπιστρεφόμενων αναλογικών ασφαλίστρων, έκτός εάν οι ασφαλισται ήθελον συναινέσει εις την μεταβίβασιν. Ήν πάση περιπτώσει, εάν το πλοϊον ευρίσκειται εν πλώ ή άκρούσις αναβάλλεται μέχρι του κατάπλου του πλοίου εις τόν λιμένα του προορισμού του.

στ) Inchmaree ή Negligence Clause (ρήτρα 7). Καλύπτει κινδύνους άπωλείας ή ζημίας του σκάφους ή των μηχανών, προκληθέντας έξ άμελείας του πλοίαρχου ή του πληρώματος ή συνεπεία άτυχήματος κατά την φορτοεκαφόρτωσιν ή έφοδιασμόν διά καυσίμων ή λόγω έκρήξεως ή διαρρήξεως των λεβήτων ή λόγω μη γνωστού έλαττώματος των μηχανών κλπ., οτινες άπαντες δεν καλύπτονται από το βασικόν συμβόλαιον, διότι δεν θεωρούνται ως περιλαμβανόμενοι εις την έννοιαν του όρου «κίνδυνοι θαλάσσης». Άφορμήν εις την προσθήκην της ρήτρας έδωσαν ή περιπτώσεις του ά/π «Inchmaree» - έξ ου και ο τίτλος - όπερ ύπέστη ζημίας συνεπεία άμελείας των μηχανικών και δεν άπεξημιώθη δι' αυτάς, κριθέντος ότι ή περίπτωσης δεν έκάλυπτετο από το βασικόν συμβόλαιον.

Ή έρμηνεία της ρήτρας ταύτης επί των καθ' έκαστα περιπτώσεων είναι ένίοτε δύσκολος. Προκειμένου λ.χ. περί μη γνωστών έλαττωμάτων, ή ρήτρα δεν θεωρείται σημαίνουσα ότι οι ασφαλισται ύποχρεοϋνται εις καταβολήν της δαπάνης προς άντικα-

Διά του συνήθους συμβολαίου ασφαλίσεως και τών προσθέτων δρων του Ίνστιτούτου τών ασφαλιστών Λονδίνου δέν καλύπτονται περιπτώσεις ως αι ακόλουθοι. Οιαδήποτε ζημία όφειλομένη εις μη ήσφαλισμένον κίνδυνον 'συνήθης φθορά του πλοίου και διαρροαί' ζημία όφει-

τάσταιν ή έπισκευή του έλαττωματικού μέρους του πλοίου, αλλά ότι φέρουσι τάς συνεπειάς τάς έκ της έλαττωματικότητας προκληθείσας. Οι ασφαλισται συμφωνούν λ.χ. έν τη πράξει να αναλάβουν την ευθύνην εις περιπτώσεις άποκοπής του έλαττωματικού τελικού άξονος τών πλοίων συνεπεία Ισχυράς κακοκαιρίας, ουχι όμως και εις περιπτώσιν άποκοπής όφειλομένης εις φυσικήν φθοράν και παλαιότητα.

ζ) General Average Clause (ρήτρα 8), δι' ού καθορίζεται ότι τυχόν γενική άβαρία θα διακανονίζεται κατά τά Ισχύοντα εις τόν τελικόν λιμένα προορισμού, έντός εάν εις την σύμβαση ναυλώσεως, όρίζεται ότι ό διακανονισμός θα γίνη κατά τούς κανόνας 'Υόρκης - Άμβέρσης.

'Επί πλοίου ταξειδούντος κενού και μη ναυλωμένου προβλέπεται όμοίως ή έφαρμογή τών κανόνων 'Υόρκης - Άμβέρσης. 'Εν τη πράξει προβλέπεται σχεδόν πάντοτε ή έφαρμογή τών κανόνων 'Υόρκης - Άμβέρσης.

η) Sue and Labour Clause (ρήτρα 9). Διά του όρου τούτου (έν συνδυασμῷ πρός σχετικήν ρήτραν του ασφαλιστικού συμβολαίου), τονίζεται ή ύποχρέωσις του ήσφαλισμένου και τών διά λογαριασμόν του ένεργούντων, να ένεργούν πάντοτε ως εάν δέν ήσαν ήσφαλισμένοι και να λαμβάνουν άπαντα τά άπαραίτητα και ένδεικνύόμενα μέτρα επί σκοπῷ άποφυγής ή μειώσεως τών κινδύνων άπωλείας ή ζημιών, ότε οι ασφαλισται, αναλαμβάνουσι την ύποχρέωσιν να καταβάλλωσιν άπαντα τά υπό του ήσφαλισμένου πραγματοποιούμενα έξοδα τά γεγόμενα έν τη προσπαθεία άποφυγής ή μειώσεως τών κινδύνων άπωλείας ή τών συνεπεία άτυχήματος ζημιών. Τά έξοδα ταυτα καταβάλλονται και εάν έτι τελικῶς τό πλοιον άπολεσθῆ και προσθέτως πρός την ασφαλιστικήν αυτού άποζημίωσιν, δέν δύναται όμως έν οιαδήποτε περιπτώσει να υπερβαίνου την ήσφαλισμένην αξίαν του πλοίου.

'Εάν τό πλοιον είναι ήσφαλισμένον διά ποσόν μικρότερον της πραγματικής του αξίας, οι ασφαλισται βαρύνονται δι' αναλογίας, μόνον, τών έξόδων, άντιστοιχού πρός την αναλογίαν της ήσφαλισμένης αξίας πρός την πραγματικήν αξίαν του πλοίου - έκπιπτομένου του ποσού τυχόν έπενεχθεισῶν ζημιών. 'Εάν τό πλοιον άπολεσθῆ, ούδεμία έκπτώσις γίνεται.

θ) No Customary Deductions Clause (ρήτρα 10). Κατά παλαιάν παραδεγμένην συνήθειαν, άπορρέουσαν από έρμηνείαν του βασικού συμβολαίου ασφαλίσεως, εις περιπτώσεις γενικών και μερικών άβαριών, έφημιόζετο ή πρακτική έκπτώσεως ίσης πρός τό 1/3 ή τό 1/6 - αναλόγως της ηλικίας και της καταστάσεως του πλοίου κατά τόν χρόνον του άτυχήματος - της αξίας τών νέων υλικών, έλασμάτων κλπ. τών χρησιμοποιηθέντων εις άντικατάστασιν παλαιών τοιούτων, λόγω του προφανούς κέρδους τό όποιον προσπορίζετο ό πλοιοκτήτης έκ της τριαύτης βελτιώσεως της καταστάσεως του πλοίου του. "Ήδη διά της άνωτέρω ρήτρας, καθορίζεται ότι τριαυταί έκπτώσεις δέν ένεργούνται ούτε εις περιπτώσιν γενικής άβαρίας, ούτε μερικής τριαυτής.

ι) Particular Average Clauses (ρήτραι 11 - 15). Δι' αυτών καθορίζονται τά του τρόπου διακανονισμού τών μερικών άβαριών.

Μ ε ρ ι κ ή ά β α ρ ί α είναι κάθε μερική άπόλεια ή δαπάνη, όφειλομένη εις τυχαίον γεγονός, άφορώσα τό πλοιον, τό φορτίον κλπ. ή όποία δέν άποτελει γενικήν άβαρίαν. 'Υπό την προϋπόθεσιν, ότι ή μερική άβαρία προέρχεται έκ κεκαλυμμένων

λόμεναι εις την έκτέλεσιν ταξειδίου μολονότι τὸ πλοῖον, ἐν γνώσει τοῦ πλοιοκτῆτου, δὲν ἦτο κατάλληλον πρὸς πλοῦν· ζημία ὀφειλομένη εις ἠθελημένον σφᾶλμα τοῦ ἠσφαλισμένου· κίνδυνοι ἀσθενείας, ἀτυχήματος κλπ. τοῦ πληρώματος· εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου ἐν σχέσει πρὸς ζημίαν προξενηθεῖσαν εις ολονδήποτε πρόσωπον ἢ κινητὸν ἢ ἀκίνητον ἀντικείμενον, ὀφειλομένην εις κακὴν ναυσιπλοῖαν τοῦ ἠσφαλισμένου πλοίου, κάθε ἀπώλεια ἢ ζημία προξενηθεῖσα καθ’

ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ συμβολαίου κινδύνων, βαρύνει ἐξ ὀλοκλήρου τὸν ἀσφαλιστήν. Πρὸς ἀπαλλαγὴν ἐν τούτοις τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπὸ ἀπαιτήσεως λόγῳ μικροβαριῶν, προσετέθη ἀπὸ τοῦ 1870, εις τὸν βασικὸν τύπον τοῦ ἀσφαλιστικοῦ συμβολαίου πλοίων, εἰδικὸς ὅρος - γνωστὸς ὡς Memorandum - διὰ τοῦ ὁποίου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ὅρον 12 (Franchise Clause) τῶν Institute Time (Hull) Clauses, οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπαλλάσσονται εὐθύνῃς ἐπὶ μερικῆς ἀβαρίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ἐφ’ ὅσον αὕτη δὲν ὑπερβαίνει ποσοστὸν 3 % τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας αὐτῶν. Ἐξαιροῦνται αἱ περιπτώσεις γενικῆς ἀβαρίας, προσαρᾶξως, συγκρούσεως, πυρκαϊῆς εις ἄς ἢ εὐθύνη τῶν ἀσφαλιστῶν ὑφίσταται καὶ διὰ μικρότερα τοῦ 3 % ποσοστὰ ζημιῶν. «Κάθισμα» τῶν πλοίου εις τὰς διώρυγας Σουέζ, Παναμᾶ, Μάντσεστερ, εις τινα σημεῖα τοῦ ποταμοῦ Plate κλπ., δὲν θεωρεῖται προσᾶραξις, ἐφ’ ὅσον τὸ πλοῖον δὲν ὑπέστη ἐκ τούτου ἀξιολόγους ζημίας. Ἐννοεῖται ὅτι, εις πᾶσαν περιπτῶσιν, ἐὰν ἡ ἀβαρία ὑπερβαίῃ τὸ 3 %, καλύπτεται παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν εις τὸ ἀκέραιον.

Ἐὰν ἡ ἀξία τοῦ σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς ἔχουν προσδιορισθῆ κεχωρισμένως - ὡς συνήθως συμβαίνει - εις τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον, τότε ἡ ἀβαρία πληρῶνεται ἢ κεχωρισμένως δι’ ἕκαστον ποσὸν ἢ ἐπὶ τοῦ συνόλου, κατὰ τὴν προτίμησιν τοῦ πλοιοκτῆτου. Τοῦτο σημαίνει, ὅτι ἐὰν ἐπὶ ἀξίας πλοίου τινός, λ.χ. Διρῶν 100.000 ὑπολογισθοῦν, Δίραι 60.000 διὰ τὸ σκάφος καὶ Δίραι 40.000 διὰ τὴν μηχανήν, ἀβαρία ἐκ Διρῶν 1600 εις τὴν μηχανήν, θὰ πληρωθῆ, διότι ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 3 % τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας τῆς μηχανῆς. Ἐὰν, πλὴν τῆς ἄνω ἀβαρίας, ὑπάρχῃ καὶ ἐτέρα τοῦ σκάφους ἐκ Διρῶν 1500 (ἀντιπροσωπευσῶν ποσὸν μικρότερον τοῦ 3 % τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους ἐκ Διρῶν 60.000), ἡ ὅλη ἀβαρία καὶ πάλιν θὰ πληρωθῆ, διότι τὸ σύνολον αὐτῆς (Δίραι 1600+1500=3100) ὑπερβαίνει τὸ 3 % τῆς ἐκ Διρῶν 100.000 ἀξίας τοῦ πλοίου.

Τὸ ποσοστὸν 3 % τὸ βαρῦνον τὸν πλοιοκτῆτην, εἶναι ἤδη, λόγῳ τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τῶν πλοίων, τόσον σημαντικόν, ὥστε ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου νὰ καθίσταται πολὺ βαρυτέρα ἐκεῖνης ἣν θὰ ἠδύνατο οὗτος εὐλόγως νὰ φέρῃ. Διὰ τοῦτο καὶ ἡ εὐθύνη αὕτη βαθμιαίως περιελήφθη μεταξὺ τῶν καλυπτομένων ὑπὸ τῶν ἀμοιβαίων ἀσφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν, περὶ ὧν ἐν τοῖς ἐπομένοις.

Οὐδεμία παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀναγνωρίζεται εὐθύνη αὐτῶν διὰ δαπάνης ἀποξέσεως καὶ χρωματισμοῦ τῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου.

ια) Unrepaired Damage Clause (ρῆτρα 16). Κατ’ αὐτήν, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει οἱ ἀσφαλισταὶ εὐθύνονται διὰ ζημίας καὶ ὀλικῆν ἀπώλειαν ταυτοχρόνως, ἐκτός ἐὰν αἱ ζημίαι εἶχον πρὸς τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἐπισκευασθῆ.

ιβ) Valuation Clause (ρῆτρα 17). Δίδεται διὰ ταύτης εις τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ δικαίωμα, ὅπως μὴ ἀποδέχωνται ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου εις αὐτοὺς καὶ τὸν χαρακτηρισμὸν τούτου ὡς τεκμαρτῆς ἀπωλείας καὶ ὅταν ἀκόμη ἢ δαπάνη τῆς διασώσεως καὶ ἐπισκευῆς τοῦ πλοίου εἶναι μεγαλυτέρα τῆς ἀγοραίας ἀξίας τὴν ὅποιαν τὸ πλοῖον μετὰ τὴν ἐπισκευὴν του πρόκειται νὰ ἔχῃ, ἐφ’ ὅσον ἡ δαπάνη αὕτη θὰ εἶναι μικρο-

δν χρόνον τὸ πλοῖον ἐρρυμουλκεῖτο²⁹ ἢ ἐχρησιμοποιεῖτο εἰς ρυμουλκικὰς ἐργασίας ἄνευ ἐγκρίσεως τῶν ἀσφαλιστῶν κλπ.

τέρα τῆς ἀξίας διὰ τὴν ὅποιαν ἔχει τὸ πλοῖον.

ιγ) Freight Abandonment Clause (ρῆτρα 18). Οἱ ἀσφαλισταὶ ἀποζημιούντες λόγῳ ἀπωλείας ἢ ἐγκαταλείψεως τὸ πλοῖον, ἀποκτοῦν κυριότητα ἐπ' αὐτοῦ, δὲν ἔχουν ὁμως δικαίωμά τι ἐπὶ τυχόν ὀφειλομένου εἰς τὸ πλοῖον ναύλου.

ιδ) Survey and Tender Clause (ρῆτρα 19). Εἰς περιπτώσεις μεγάλων ζημιῶν τοῦ πλοίου, κατὰ τὰς ὁποίας ἡ διαπάνη τῶν ἐπισκευῶν εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ υπερβῇ αὐτὴν τὴν ἀσφαλισθεῖσαν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ἡ εὐθύνη τῶν ἀσφαλιστῶν πρὸς ἀποζημίωσιν, περιορίζεται εἰς 100 % τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας τοῦ πλοίου. Προσθέτως, διὰ τοῦ ὄρου τούτου, παρέχεται εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ δικαίωμα ὅπως, ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ πλοίου συνεπείρῃ ἀτυχήματος, ἀποφασίσουν οὗτοι τὸν λιμένα εἰς ὃν δεῖον τοῦτο νὰ πλεύσῃ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν-καταβαλλόντες βεβαίως τὰ ἐξοδα τοῦ ταξειδίου τούτου - καὶ ὑποδείξουν τὸ ἐργοστάσιον εἰς ὃ δεῖον ν' ἀνατεθῇ ἡ ἐπισκευή. Διὰ τυχόν ἐκ τῆς τοιαύτης παρεμβάσεως, καθυστέρησιν τοῦ πλοίου, ἀναγνωρίζεται εἰς αὐτὸ ἀποζημίωσις ἀνάλογος πρὸς ποσοστὸν 30 % ἐπὶ τῆς ἠσφαλισμένης ἀξίας του ἐτησίως. Ἐάν ὁ πλοιοκτῆτης δὲν συμμορφωθῇ πρὸς τὰς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ὑποδείξεις τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐκπίπτειται ποσοστὸν 15 % ἐκ τῆς ὑποβληθείσης δι' ἐπισκευᾶς κλπ ἀπαιτήσεώς του.

ιε) Disbursements Clause (ρῆτρα 21). Ἡ λέξις «Disbursement» σημαίνει ἐξοδα, προκειμένου δὲ περὶ πλοίου, ἐξοδα γενόμενα ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξειδίον (προμήθειαι, ὑλικά, καύσιμα κλπ.). Προκειμένου ἐν τούτοις περὶ τῶν ἀσφαλειῶν, ἔχει ἀποκτήσει ἐννοίαν διάφορον. Ὑποδηλοῖ ὅλα τὰ ποσὰ τὰ ἠσφαλισμένα κατὰ κινδύνων ὀλικῆς ἀπωλείας μόνον, ἐνῶ τὸ πλοῖον εἶναι ἠσφαλισμένον καὶ δι' ἄλλους κινδύνους. Ἡ εὐχέρεια τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ποσῶν αὐτῶν (τῶν Disbursements) κατὰ κινδύνων ὀλικῆς ἀπωλείας μόνον, δίδεται εἰς τὸν πλοιοκτῆτην ἐπὶ σκοπῷ ἐπιτεύξεως δι' αὐτὰ μικροτέρου ἀσφάλιστρον. Σὺν τῇ παραοχῇ τοῦ δικαιώματος τούτου, ἡ ρῆτρα περιορίζει καὶ τὴν ἔκτασιν του, καθορίζουσα ὅτι ἡ πρόσθετος ἀσφάλεια διὰ Disbursements δὲν δύναται, ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος τοῦ συμβολαίου, νὰ ἀφορᾷ ποσὸν μεγαλύτερον τοῦ 10 %, (ἐξ οὗ καὶ ὁ τίτλος 10 % Disbursement Clause) τῆς ἠσφαλισμένης καθ' ὅλων τῶν κινδύνων ἀξίας τοῦ πλοίου. Οὕτω, πλοιοκτῆτης ἐπιθυμῶν νὰ ἀσφαλίσῃ τὸ πλοῖον του διὰ ποσὸν λ.χ. Διρῶν 165.000, δύναται ν' ἀσφαλίσῃ ποσὸν Διρῶν 150.000 καθ' ὅλων τῶν κινδύνων, καταβάλλων ἀσφάλιστρα - ὑποθέσωμεν-6% καὶ ποσὸν Διρῶν 15.000, μόνον δι' ὀλικὴν ἀπώλειαν ἐπ' ἀσφάλιστρον - ὑποθέσωμεν - 1%. Θὰ πληρώσῃ συνεπῶς δι' ἀσφάλιστρα - Δίρας 7650 ἐτησίως, ἐνῶ, ἐάν ἦτο ὑποχρεωμένος εἰς ἀσφάλισιν ὅλου τοῦ ποσῶ δι' ὅλους τοὺς κινδύνους, θὰ κατέβαλλεν ἀσφάλιστρα ἐκ Διρῶν 8250 ἤτοι Δίρας 600 ἐπὶ πλέον.

Διὰ τῆς αὐτῆς ρῆτρας προβλέπεται ὅτι, πρόσθετοι ἀσφαλίσεις ἐπιτρέπονται ἐπίσης πρὸς κάλυψιν τοῦ ναύλου καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, καθοριζομένων καὶ τῶν ὁρίων μέχρι τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἀνέλθωσιν αἱ ἀσφαλίσεις αὐταί, ὡς πρὸς τὰ ποσά, ἀναλόγως τῆς ναυλώσεως (κατὰ ταξειδίον, χρονοναυλώσεως κλπ.).

ιστ) Returns Clause (ρῆτρα 22). Προβλέπει ὅτι εἰς περιπτώσεις ἀκυρώσεως τοῦ συμβολαίου, ἐπιστρέφεται pro-rata τὸ μὴ δεδουλευμένον ἀσφάλιστρον. Ὁμοίως προβλέπει ἐπιστροφὰς ἀσφαλιστῶν εἰς περιπτώσιν παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν λιμένι ἐπὶ τριάνοντα συνεχεῖς ἡμέρας, βάσει κλίμακος καθοριζομένης παρὰ τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου.

²⁹ Ἐξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως συνήθους ἐν λιμένι ρυμουλκήσεως, περὶ ἧς ἡ ρῆτρα 3 τῶν Institute Time (Hull) Clauses. Βλ. ἀνωτέρω σελ. 222.

Ἡ ἀσφάλις, εἴτε καλύπτει συγκεκριμένον ταξειδίον, εἴτε εἶναι χρονία - συνήθως ἐτήσια. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν παρέχονται εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν, πλὴν ἄλλων, πλήρη τὰ στοιχεῖα τοῦ ἐκτελεσθησομένου ταξειδίου, τὸ ὁποῖον τὸ πλοῖον ὑποχρεοῦται νὰ ἐκτελέσῃ ἀκολουθοῦν τὰς συνήθεις πορείας. Παρέκκλις τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς συνήθους πορείας, ἄνευ γνώσεως καὶ συγκαταθέσεως τῶν ἀσφαλιστῶν, συνεπάγεται ἀκυρότητα τοῦ συμβολαίου ἐκτὸς ἐὰν καλύπτεται αὕτη ὑπὸ τοῦ συμβολαίου ἢ ὀφείλεται εἰς περιστάσεις μὴ ἐξαρτωμένας ἀπὸ τὴν θέλησιν τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πλοιοκτῆτου ἢ εἰς λόγους ἀφορῶντας τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀνάγκην νὰ προστρέξῃ τοῦτο εἰς βοήθειαν κινδυνεύοντος πλοίου ἢ εἰς ἀνάγκην ἀποβίβάσεως ἢ λατρικῆς περιθάψεως ἀσθενοῦς κλπ. Ἐκείνη, ὁμοίως, συνεπάγεται ἀλλαγὴ τοῦ λιμένος ἐνάρξεως ταξειδίου ἢ προορισμοῦ τοῦ πλοίου, ἄνευ γνώσεως τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

Ἐπὶ ἀσφαλίσεως κατὰ ταξειδίον, ἡ εὐθύνη τοῦ ἀσφαλιστοῦ, παύει 24 ὥρας μετὰ τὴν ἀσφαλῆ ἀγκυροβολίαν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς χρονίας ἀσφαλίσεως, καθορίζεται ἐν τῷ συμβολαίῳ, ἡ ἔκτασις τῆς θαλασσίας περιοχῆς ἐν τῷ τῆς ὁποίας θὰ ταξειδεύῃ τὸ πλοῖον. Ἐπέκτασις δὲ τῶν πλῶν εἰς ἄλλην θαλασσίαν περιοχὴν, συνεπάγεται ἀκυρότητα τοῦ συμβολαίου, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει ληφθῆ ἢ ἔγκρισις τῶν ἀσφαλιστῶν²⁹.

4. Οἰκονομικὴ σημασία τῆς ἀσφαλίσεως. - Ὅπως κάθε ἀσφάλις, οὕτω καὶ ἡ ναυτικὴ τοιαύτη, σκοπὸν δὲν ἔχει νὰ προλάβῃ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ κινδύνου, οὐδὲ ἐκμηδενίζει τὰς συνεπείας τῆς ἐπελθούσης βλάβης. Τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον ἀπόλυται ἢ ὑφίσταται ζημίαν καὶ συνεπῶς ὁ ἐθνικὸς πλοῦτος μειοῦται κατὰ τὴν ἀξίαν αὐτῶν. Ἡ ἀσφάλις μόνον ἀποτέλεσμα ἔχει, νὰ μεταθέσῃ τὴν ζημίαν ἀπὸ τὸν ἠσφαλισμένον εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ νὰ κατανείμῃ ταύτην μεταξὺ πολλῶν, ὅπερ εἶναι οἰκονομικῶς εὐχερέστερον, ἀντὶ νὰ ἀναληφθῇ αὕτη παρ' ἐνός μόνον προσώπου³⁰. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἔγκειται κατὰ κύριον λόγον ἡ οἰκονομικὴ σημασία τῆς ἀσφαλίσεως, ἔστω δὲ

²⁹ Καθ' ὃν ἀκριβῶς τρόπον ἐνεργεῖται ἡ ἀσφάλις μεμονωμένου τινὸς πλοίου, εἶναι δυνατὴ ἡ ὁμαδικὴ ἀσφάλις πλοίων τῆς ἰδίας πλοιοκτησίας ἢ ἐκμεταλλεύσεως (Fleet Insurances). Τὸ συναπτόμενον συμβόλαιον ὁμαδικῆς ἀσφαλίσεως (Fleet Policy), εἶναι ἐτήσιον, ἡ διάρκειά ὅμως τῆς ἀσφαλίσεως ἐκάστου τῶν πλοίων δυνατὸν νὰ εἶναι μικροτέρα (λ.χ. εἰς περίπτωσιν παροπλισμοῦ ἢ νέας ἀγορᾶς ἢ ναυπηγήσεως κλπ.)

³⁰ Ἐννοεῖται ὅτι, ὅταν ἡ ἀσφάλις ἔχῃ ἀναληφθῆ ὑπὸ ἀλλοδαπῶν ἀσφαλιστῶν, οὐδεμίαν μείωσιν - εἰς ἀξίαν - τοῦ ἐθνικοῦ πλοῦτου ἐπέρχεται, ἀφοῦ εἰσπράττεται ἀσφαλιστικὴ ἀποζημίωσις ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἢ ἀποκαθίσταται ἡ ζημία δαπάναις τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν.

καί μόνον ἀπό τῆς ἀπόψεως τῆς ἐπανορθώσεως τῆς ζημίας ἐξεταζομένη, ἡ ναυτική ἀσφάλις εἶναι ἐξόχως ἐξυπηρετική τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐάν δὲν ὕπῃρχεν ἡ ἀσφαλιστική δι- κλείς, δυσκόλως θὰ ἀπετολμᾶτο ἡ ἀναδοχή παρὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματίου, κινδύνου μεγάλης ἐκτάσεως, διότι διαρκῶς θὰ ἐπέ- κειτο ὁ ἐκ τυχαίων περιστατικῶν κίνδυνος τῆς καταστροφῆς, ἀντι- λαμβάνεται τις δὲ εὐκόλως, κατὰ πόσον ἔλλειπούσης τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως θὰ ἠδύνατο νὰ ὑπάρξῃ εἰς ἀξίαν λόγου κλίμακα, ἡ ναυ- τική πίστις ἐπὶ τῆς ὁποίας στηρίζεται κατὰ πρωταρχικὸν λόγον ἡ ἀνα- πτυξίς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐπιπροσθέτως, αἱ συνέπειαι τῆς ἐπελεύσεως τῶν κινδύνων ἐπὶ μὴ ἠσφαλισμένων πλοίων, θὰ ἦσαν ὀλέθριαι, οὐ μόνον διὰ τὰς ὑποστάσας τὴν ζημίαν ναυτιλιακᾶς ἐπι- χειρήσεις ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ γενικὸν ἐθνικὸν συμφέρον, διότι ἀξίολο- γός τις ἀριθμὸς ναυαγίων καὶ ἀπώλειων πλοίων θὰ ἠδύνατο νὰ φέ- ρῃ κλονισμὸν εἰς τὸ ἐθνικὸν οἰκονομικὸν οἰκοδόμημα καὶ νὰ προκα- λήσῃ ἀναστολὴν τῆς πρὸς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

Ἐάν ἡ ὕπαρξις τοῦ θεσμοῦ τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως ἀποτελῇ τοσοῦτον ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν διεθνή ναυτιλιακὴν ἐπι- χεῖρησιν, ἡ ὕπαρξις ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀποτελεῖ οὐσιώδη παράγοντα ἐπηρεάζοντα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς χώρας τινός. Τοῦτο διότι, διὰ τοῦ καθορισμοῦ διαφοροποιημένων ἀσφαλιστρῶν, εὐκόλως ἀγόμεθα εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν κλασσικῆς περιπτώσεως προσ- τατευτικῆς 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, ἡ ἐν γένει κατάστασις αὐτοῦ εἰς δεδομένην στιγμὴν⁵¹ καὶ ἡ φύσις τῶν ἐκτελουμένων ταξειδίων. Πέ- ραν αὐτῶν, ἐν τούτοις, πλεῖσται εἰδικαὶ συνθήκαι ἐπιδρῶν, τοῦλά- χιστον ἐξ ἴσου, εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς τιμῆς τοῦ ἀσφαλιστροῦ. Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἐπεβαρύνθη, ἀπὸ τῆς ἀμέσως μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον περιόδου, διὰ σοβαρῶν ἐπασφαλιστρῶν ἀντανα- κλώντων ἐπὶ τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ἰκανότητος, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι αἱ ἀπώλειαι τῶν πλοίων τῆς, ἔφθανον εἰς ποσοστὸν ἀσυνήθως καὶ ἀδι- καιολογητῶς ὑψηλὸν καὶ συνεπῶς ἐπιζήμιον διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς.

⁵¹ Ἡ ἔνταξις πλοίου τινός εἰς τὴν ἀνωτάτην κλάσιν λ, χ. τοῦ Lloyd's Regi- ster ἢ τοῦ American Bureau of Shipping, εὐλόγως θέτει τοῦτο εἰς πλεονεκτικὴν μοί- ραν ἔναντι πλοίων στερουμένων αὐτῆς, ἥτοι πλοίων ἐντεταγμένων εἰς κατωτέραν κλά- σιν ἢ εἰς κλάσιν νηργνώμονος ὀλιγωτέρας ἔχοντος ἀπαιτήσεως.

Σὺν τῷ χρόνῳ καὶ σὺν τῇ βελτιώσει τοῦ ποιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀπωλειῶν ἐμειώθη εἰς φυσιολογικὰ ὅρια, τὰ ἐπασφάλιστρα ὅμως διητηρήθησαν. Ἀνάλογοι συνθήκαι ἐπεβλήθησαν ἐπίσης, ὡς πρὸς τὰ ἀσφάλιστρα τῶν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων κομιζομένων φορτίων, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ δι' ὑφίσταντο ταῦτα ἀδικαιολογητῶς ἠϋξημένας φθορὰς καὶ ἀπωλείας. Εὐνόητος ὄθεν 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 ἐπασφαλίστρων ἐκλείπει. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοῦς, καταλληλοτέρα παρουσιάζεται ἡ μορφή τοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, ὥστε ἄμεσος 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 δυνατὸν ὄριον. Ὅτι τοιαύτη ἐνδείκνυται νὰ εἶναι ἡ μορφή ἐνὸς ἐθνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ἀνάλογος εἶναι ἡ ἐφαρμογὴ εἰς τὰς πλείστας εὐρωπαϊκὰς ναυτικὰς χώρας²².

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ θέμα τῆς ἰδρύσεως Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ, ἐξακολουθεῖ πάντοτε νὰ ὑφίσταται καὶ νὰ ἀναμένῃ τὴν ἐπιτυχῆ ἀντιμετωπισίαν του, αὕτη δὲ ἐξασφαλιζομένη, μεγάλως θὰ συμβάλῃ εἰς τὸ νὰ φέρῃ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ἐγγύτερον πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας, ἐπὶ προφανεῖ ὠφελείᾳ τῆς τε Ἑθνικῆς οἰκονομίας γενικῶς καὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως εἰδικώτερον.

5. Ἀμοιβαῖοι ἀσφαλιστικοὶ συνεταιρισμοί. - Τὸ ἀρχικόν συμβόλαιον ναυτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ οἱ πρόσθετοι ὅροι τοῦ Ἴνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν Λονδίνου, δὲν καλύπτουν, ὡς εἶδομεν, τὸ σύνολον

²² Ἐπὶ τοῦ θέματος ἰδρύσεως Ἑλληνικῆς Ναυτασφαλείας, βλ. α) Κ. Κατσαμπῆ, «Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτασφάλεια» εἰς Ἐπιθ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ ἔτους 1931, σελ. 332 καὶ ἐπ., β) «Σχέδιον ἀμοιβαίου ἀσφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ» εἰς Ἐπ. Ἐμπ. Ναυτικοῦ 1931-σελ. 926 ἐπ. γ) Σ. Ζάρκου «Τὸ ζήτημα τῶν ἐπασφαλίστρων» εἰς Ε.Ε.Ν. 1933 - σελ. 703 ἐπ., δ) «Ἐκθέσεις περὶ θαλασσίας ἀσφαλείας», εἰς πεπραγμένα τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας - τευχὸς πρῶτον - Ἀθῆναι 1931.

των ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εὐθυνῶν καὶ κινδύνων τοῦ πλοιοκτητοῦ. Παραμένει οὗτος ἀκάλυπτος διὰ πλείστας περιπτώσεις⁸⁸, τὸ σύνολον τῶν ὁποίων δημιουργεῖ εὐθύνας τὰς ὁποίας δὲν δύναται νὰ φέρῃ μόνη ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις. Διὰ τοὺς κινδύνους αὐτοῦς, οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν ἰδρύσει ἀμοιβαίους ἀσφαλιστικούς ὀργανισμούς. Κατὰ τὰ ἐν τοῖς προηγουμένοις λεχθέντα, σκοπὸς τῆς ἀσφαλίσεως εἶναι ἡ κατανομὴ τοῦ κινδύνου μεταξὺ πολλῶν, ἀντὶ τοῦ ἐνός, ἔναντι καταβολῆς ἀσφαλίστρου. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀλληλασφαλείας, κλασσικὴν μορφήν τῆς ὁποίας συνιστοῦν οἱ ἀμοιβαῖοι ἀσφαλιστικοὶ συνεταιρισμοὶ τῶν πλοιοκτητῶν, χαρακτηριστικὸν στοιχεῖον ἔχομεν, τὴν συνένωσιν πολλῶν, εἰς τοὺς αὐτοὺς κινδύνους ὑποκειμένων περιπτώσεων, ὥστε πᾶσα ζημία νὰ κατανέμεται, κατὰ λόγον τῆς ἀξίας τῆς ἀσφαλιζομένης, παρ' ἐκάστου μετέχοντος εἰς τὴν ἀλληλασφάλειαν, περιουσίας, μεταξὺ ὄλων τῶν ἡσφαλισμένων. Ἐν ἄλλοις λόγοις οἱ ἀσφαλιζόμενοι ἀποτελοῦν ταύτοχρόνως καὶ τὸν ἀσφαλιστὴν καὶ ἀπὸ κοινοῦ καταβάλλουσι τὴν ἀποζημίωσιν ἐπὶ πάσης ἀπωλείας ἢ ζημίας - συνεισφέροντος κατὰ τὸ ἀνάλογον ποσοστὸν καὶ αὐτοῦ τοῦ ὑποστάντος τὴν ἀπώλειαν ἢ ζημίαν. Ἐπὶ τῆς ἀλληλασφαλείας, ἢ ὁποία δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς συνιστώσα, τὴν πλέον φυσιολογικὴν μορφήν ἀσφαλίσεως, τὸ ἀσφάλιστρον εἶναι μεταβλητὸν καὶ ποικίλλει ἀναλόγως τῶν εἰς δεδομένον χρονικὸν διάστημα, ἀπωλειῶν. Τοῦτο διότι ἡ ἀλληλασφάλεια δὲν εἶναι ἐπιχειρήσις. Εἶναι συνεταιρισμὸς, σκοπὸν ἔχων τὴν ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ τῶν μελῶν του ἀνάληψιν μιᾶς κατῆγορίας κινδύνων. Τὸ καταβαλλόμενον συνεπῶς ἀσφάλιστρον, πρέπει νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ καλύπτῃ τὸ σύνολον τῶν εἰς περίοδον λ.χ. ἔτους ὑποχρεώσεων τοῦ συνεταιρισμοῦ, περιλαμβανομένων τῶν ἐξόδων διοικήσεώς του, κρατήσεων πρὸς δημιουργίαν ἀποθεματικῶν κλπ. Προεισπράττεται, πρὸς τοῦτο ποσόν τι ἀσφαλίστρου καὶ προσδιορίζεται τελικῶς ἢ πρὸς τὸν συνεταιρισμὸν ὀριστικῆ ὑποχρέωσις τοῦ ἡσφαλισμένου κατὰ τὸ τέλος ἐκάστης διαχειριστικῆς περιόδου, βάσει τῶν πραγματικῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῆς. Ἡ ἀλληλασφάλεια δὲν ἔχει κατὰ ταῦτα, ἀνάγκην κεφαλαίου, διότι οἰαδήποτε καὶ ἐὰν εἶναι αἱ ζημίαι, καλύπτονται διὰ προσθέτων συνεισφορῶν τῶν ἡσφαλισμένων, βεβαίως δέ, αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τῶν ἡσφαλισμένων, ἀπαιτεῖ περιορισμὸν τῶν περιπτώσεων προστασίας ἐκ μέρους τῆς ἀλληλασφα-

⁸⁸ Ἐν τέταρτον ζημιῶν προξηνηθειῶν εἰς ἄλλο πλοῖον ὑπαιτιότητι τοῦ ἡσφαλισμένου πλοίου' ζημίας συνεπεία προσκρούσεως εἰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις' ἀπαλλαγὰς ἐπὶ μερικῆς ἀβαρείας' εὐθύνας ἐξ ἀσθενειῶν, ἀτυχημάτων πληρώματος κλπ.

λείας εις τὸ ἐλάχιστον, πρὸς ἀποφυγὴν προσθέτων συνεισφορῶν⁸⁴.

Ἡ ἔκτασις τῆς προστασίας τὴν ὁποῖαν παρέχουν οἱ ἄμοιβαῖοι ἀσφαλιστικοὶ συνεταιρισμοὶ καὶ τῶν κινδύνων τῶν ὁποίων ἀναλαμβάνουσιν οὗτοι τὴν κάλυψιν, καθορίζονται, κατ' ἀρχήν, ὑπὸ τῶν καταστατικῶν τῶν, ἐπιφυλάσσεται δὲ περαιτέρω εἰς τὰς διοικήσεις αὐτῶν, τὸ δικαίωμα νὰ ἀποδέχωνται τὴν κάλυψιν καὶ ἄλλων, νέων, ἐκ τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀνακυπτουσῶν, περιπτώσεων, αἰτινες, κρίνονται συναφεῖς πρὸς τὸν σκοπὸν τῶν συνεταιρισμῶν. Σύνηθες εἶναι ὅπως οἱ καλυπτόμενοι κίνδυνοι καὶ ἡ παρεχομένη προστασία κατατάσσωνται 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 ἀποζημίωσις, β) ναῦλοι, ὑπερμερίαι καὶ ὑπεράσπις - ἢ παρ' αὐτῶν δὲ παρεχομένη προστασία ἔχει ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ὡς κατωτέρω :

Π ρ ο σ τ α σ ῖ α κ α ἰ ἀ π ο ζ η μ ῖ ο σ ῖ ς. Καλύπτονται· περίπτωσις 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 τοῦ πλοίου εὐθύνη ἐκ τοῦ ὄρου Running Down Clause ἐν περιπτώσει συγκρούσεως ὑπαιτιότητι του· ζημίαι προξενούμεναι εἰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις ἢ ἐμπορεύματα· πρόστιμα ἐπιβαλλόμενα ὑπὸ ἀρμοδίων κρατικῶν ἀρχῶν λόγῳ ἑλλειποῦς παραδόσεως φορτίου, λαθρεμπορίας ἀμελείας ἢ ὑπαιτιότητι τοῦ πληρώματος, ἐφ' ὅσον προκαλεῖται ἐντεῦθεν εὐθύνη τοῦ πλοιοκτῆτου· ἔξοδα ἀπολυμάνσεως καὶ καθάρσεως τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει ἐπιδημιῶν· συνεισφορά τοῦ πλοίου ἐπὶ γενικῆς ἀβαρίας κλπ. συναφῆ ἔξοδα μὴ καλυπτόμενα ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ συμβολαίου· ἔξοδα ἀνεγκύσεως ἢ μετακινήσεως ναυαγίου πλοίου, ἐφ' ὅσον

⁸⁴ Διὰ τὴν καλλιτέραν προάσπισιν τῶν συμφερόντων του, ὁ ἄμοιβαῖος ἀσφαλιστικὸς συνεταιρισμὸς τῶν πλοιοκτητῶν, ἔχει εἰς τοὺς κυριωτέρους ἀνὰ τὸν κόσμον λιμένας, ἀνταποκριτὰς, εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ὁποίων δέον ὅπως προσφεύγη ὁ πλοιοκτήτης ἢ πλοίαρχος, ἐπὶ πάσης περιπτώσεως σοβαρᾶς ἀπαιτήσεως ἥτις μέλλει νὰ βαρῦνη τὸν συνεταιρισμὸν, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνῃ τὴν προκαταβολικὴν ἀναγνώρισιν αὐτῆς πρὸς ἀποφυγὴν ἀμφισβητήσεων ἢ διὰ νὰ λαμβάνῃ ὁδηγίας ὡς πρὸς τὸν τρόπον ἀποκρούσεώς της. Ἐκτὸς τῶν ἀνταποκριτῶν, ὁ συνεταιρισμὸς διορίζει ἐπίσης ἰατροὺς εἰς τοὺς ὁποίους παραπέμπονται οἱ ἐκ τῶν ἠσφαλισμένων πληρωμάτων ἀσθενοῦντες, πρὸς ἐξέτασιν, θεραπείαν καὶ παρακολούθησιν.

εἶναι αὐταὶ ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὸν πλοιοκτῆτην καὶ δὲν καλύπτονται τὰ ἔξοδα ταῦτα ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ συμβολαίου· ἔξοδα ἐγκρίσει τοῦ συνεταιρισμοῦ πραγματοποιηθέντα, ἀφορῶντα πᾶσαν ἀνάκρισιν ἢ κατάσχεσιν τοῦ πλοίου ἢ κράτησιν αὐτοῦ ὑπὸ οἰασδήποτε κρατικῆς ἢ ἄλλης ἀρχῆς· προκαταβολὴ ναύλου ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως του πέραν τοῦ ἑξαμήνου καὶ γενικῶς πᾶσα ἀπαιτήσις ἢ ζημία, σχετιζομένη πρὸς τὴν ἐργασίαν τοῦ πλοιοκτῆτου, ἣτις κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ συμβουλίου τοῦ συνεταιρισμοῦ - ὑπὸ τοὺς περιορισμοὺς καὶ ρητὰς ἐξαίρεσεις τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ καταστατικὸν - συμπεριλαμβάνεται εἰς τὸν σκοπὸν αὐτοῦ.

Ν α Ὑ λ ο ς - Ὑ π ε ρ η μ ἔ ρ ι α ι καὶ Ὑ π ε ρ ἄ σ π ι σ ι ς. Καλύπτονται ἢ δικαστικῆ ἢ δι' ἄλλων μέσων ἐπιβολὴ πάσης νομίμου ἀπαιτήσεως μέλους, διὰ ναῦλον, ἔλλειπῆ φόρτωνσιν, ὑπερημερίας, συνεισφοράς εἰς γενικὴν ἀβαρίαν, ἢ ἀπαιτήσεως δι' ἀποζημιώσιν διὰ παράβασιν ναυτιλιακοῦ ἢ ἄλλου συμβολαίου ἀφορῶντος τὸ πλοῖον (ἐν σχέσει λ.χ. πρὸς ναυπήγησιν φόρτωνσιν, στοιβασίαν, δεξαμενισμόν, ἐπισκευήν, προμήθειαν ὑλικῶν, καυσίμων κλπ.), ἢ δι' ἀπωλείας ἢ βλάβας βασιζομένας ἐπὶ ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων τῶν πλοίων. Ἡ διεξαγωγὴ πάσης ἀγωγῆς, δίκης ἢ διαιτησίας πρὸς ὑπεράσπισιν νομίμου ἀπαιτήσεως μέλους ἢ πρὸς ὑπεράσπισιν αὐτοῦ κατὰ παρανόμου ἀπαιτήσεως ἑκ μέρους μέλους τοῦ πληρώματος, ἐπιβάτου ἢ τοῦ φορτίου· ἢ ἀποζημιώσιν τῶν μελῶν διὰ πληρωμὴν ἐξόδων ἐπιδικασθέντων εἰς βᾶρος των ἐν σχέσει μὲ ἀγωγὴν συγκρούσεως κλπ.

Διεξαγωγὴ δικῶν ὡς αἱ ἀνωτέρω, δὲν ἀποτελεῖ σύνηθες μέτρον. Ἐπιδιώκεται ὁσάκις οἱ πλοιοκτῆται ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπιτύχωσι δεδικασμένον ἐπὶ τινος συγκεκριμένου ζητήματος διὰ τὸ μέλλον. Τοιαῦτα δίκαι εἶναι δυνατὸν νὰ στοιχίσουν χιλιάδας λιρῶν, ἀλλὰ, παρὰ τοῦτο, εἶναι ἐπὶ σοβαρῶν ζητημάτων κατ' ἐξακολούθησιν παρουσιαζομένων, συμφέρουσαι, διότι ἀπαλλάσσουν τοὺς πλοιοκτῆτας καὶ τοὺς συνεταιρισμοὺς ἀπὸ παρομοίας ἀπαιτήσεις εἰς τὸ μέλλον, πρὸς κοινὸν ὄφελος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΕΚΑΤΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΕΥΡΕΣΙΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

1. Ἐνέργεια καὶ τρόποι καυλώσεως πλοίων. - Μεταξὺ τῶν συντελεστῶν τῶν βαρυνόντων ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσιν πλοίου τινός, καταλέγεται, ὡς εἶδομεν, ἡ ἰκανότης τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ γενικώτερον τοῦ διαχειριζομένου τὸ ἐλεύθερον φορτηγὸν πλοῖον, νὰ ἐπωφελεῖται εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὄριον, τῶν προσφερομένων εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων του, ἐπιτυχάνων τὰς ἀνωτάτας τιμὰς ναύλων. Ὁ μηχανισμός, ἐν τούτοις, τοῦ συγχρόνου ἐμπορίου καὶ τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν ἔχει ἀποβῆ τοσοῦτον πολὺπλοκος, ὥστε ἡ ἐξασφάλισις τῆς ἐπιτυχοῦς ἀπασχολήσεως τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου¹ νὰ μὴν εἶναι εἰς πλείστας περιπτώσεις δυνατὴ ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου, χωρὶς, δηλαδὴ, τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν εἰδικευμένων προσώπων, τῶν ναυλομεσιτῶν (Shipbrokers), οἱ ὅποιοι ἐνεργοῦν ἐπὶ προμηθείᾳ, ὡς ἐνδιάμεσοι μεταξὺ τοῦ πλοιοκτῆτου ἀφ' ἑνὸς καὶ τοῦ φορτωτοῦ ἀφ' ἑτέρου, ὅστις καὶ αὐτὸς ἐνεργεῖ κατὰ κανόνα δι' ἀντιπροσώπου. Ἡ παρὰ τοῦ πλοιοκτῆτου χρησιμοποίησις μεσίτου, καθίσταται ἀπαραίτητος, ἰδίᾳ ὅταν συμβαίη νὰ ἔχη ὁ πλοιοκτῆτης τὴν ἔδραν του μακρὰν τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν κέντρων, ἔνθα ἐνεργεῖται ὁ μέγιστος ὄγκος τῶν συναλλαγῶν.

Διὰ νὰ ἐπιτύχη εἰς τὸ ἔργον του, ὁ ναυλομεσίτης πρέπει νὰ συγκεντρώη εἰς τὸ πρόσωπόν του φερεγγυότητα, καλὴν φήμην, ἐπιπροσθέτως δὲ γνώσεις σημαντικὰς ὅσον καὶ ποικιλομόρφους, ἀπὸ τῶν νομικῶν τοιοῦτων μέχρι τῶν οικονομικοτεχνικῶν. Εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γνωρίζῃ ἕξ ἴσου καλῶς καὶ αὐτός, ὡς καὶ ὁ πλοιοκτῆτης τοῦ ἐλευ-

¹ Περὶ τῆς ὀργανώσεως ἡ ὁποία ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐξεύρεσιν φορτίου τῶν πλοίων γρομμῆς, βλέπε κατωτέρω εἰς οἰκτεῖον μέρος τοῦ παρόντος κεφαλαίου.

θέρου φορτηγοῦ πλοίου, τὰς παγκοσμίους ἀγοράς, τὰς προσφερομέ-
νας ὑπὸ τῶν διαφόρων ἀνά τὸν κόσμον λιμένων εὐκολίας φορτοεκ-
φορτώσεως καὶ τὸ κόστος ἐνεργείας αὐτῶν, ὡς καὶ τὸ ὕψος τῶν λι-
μενικῶν ἐξόδων καὶ τὰς κρατούσας συνθήκας ἐργασίας εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ
τὴν ἡμερησίαν ἀπόδοσιν τῆς φορτοεκφορτώσεως κλπ., εἶναι δὲ τόσον
πολύπλοκος ἢ ἐργασία τοῦ καὶ τόσος ὁ ὄγκος τῶν γνώσεων τῶν
ὁποίων πρέπει νὰ εἶναι κάτοχος, ὥστε εἰς τὰς μεγάλας ἀγοράς τοῦ
Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Ὑόρκης, ὁ ναυλομεσίτης εἰδικεύεται εἰς τινὰ
τομέα μεταφορῶν εἴτε κατ' εἶδος (γαϊάνθρακες, σιτηρὰ, ξυλεία), εἴτε
κατὰ γεωγραφικὴν περιοχὴν (Ἀμερικανικὴ ἀγορά, Ἀπὸ Ἀνατολῆ κλπ).

Ἄν ὁ πλοιοκτήτης ἢ ὁ κατ' ἐξουσιοδότησιν αὐτοῦ ἐνεργῶν με-
σίτης, ἐπιτύχῃ τὸ κλείσιμον μιᾶς ναυλώσεως ἢ ἐν γένει πράξεως μετα-
φορᾶς, ἢ συμφωνία συνάπτεται διὰ τῆς συ μ β ἄ σ ε ω ς κ α υ λ ὡ σ ε ω ς
(Contract of Affreightment), καὶ ὅταν μὲν ἀφορᾷ τὴν διάθεσιν τοῦ
πλοίου διὰ μεταφορὰν πλήρους φορτίου, ἢ σύμβασις αὕτη λαμβάνει
τὴν μορφήν κ α υ λ ο σ υ μ φ ὶ ο υ (Charter Party), ὅταν δὲ τὴν διά-
θεσιν μέρους τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου διὰ μεταφορὰν ἐμπορευ-
ματῶς τινος ἢ καὶ ποικιλίας ἐμπορευμάτων, τὴν μορφήν φ ο ρ τ ω τ ι κ
ῆ ς (Bill of Lading) περὶ ἧς κατωτέρω².

Τὸ ναυλοσύμφωνον δυνατόν νὰ ἀφορᾷ ναύλωσιν α) δι' ἓν ἢ
πλείονα ταξείδια (Voyage Charter) β) κατὰ χρόνον (Time Charter)
καὶ γ) ὑπὸ ὄρους Bare-Boat ἢ Demise κατὰ τοὺς ὁποίους τὸ πλοῖον
ἐκχωρεῖται εἰς τὸν ναυλωτὴν δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα.

Τὸ ναυλοσύμφωνον, δὲν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ εἶναι συντεταγ-
μένον κατὰ συγκεκριμένον τινὰ τύπον, πρέπει ὅμως νὰ περιλαμβάνῃ
τὰ στοιχεῖα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα κατ' ἀνάγκην εἶναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν
ὑπαρξιν τῆς ἐννοίας του. Ἐπὶ ἀμφιβολιῶν προκυπτουσῶν κατὰ τὴν
ἐφαρμογὴν τοῦ ναυλοσυμφώνου, μὴ καλυπτομένων δὲ ὑπὸ τῶν δια-
τάξεων τοῦ νόμου, ἐπισέρχεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἐθίμου, τὸ ὁποῖον
ὅμως εἶναι ἐφαρμόσιμον πρὸς συμπλήρωσιν ἢ ἐρμηνείαν τοῦ ναυλο-
συμφώνου, μόνον ἐφ' ὅσον εἶναι α) εὐλογον β) συγκεκριμένον γ) γε-
νικῶς παραδεκτὸν δ) δὲν εὐρίσκεται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς διατάξεις τοῦ
νόμου καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Τὸ ναυλοσύμφωνον δύναται νὰ εἶναι ἔντυπον. Ἐάν, ὑπάρχον
ὄροι τινὲς χειρόγραφοι καὶ ἔντυποι ταυτοχρόνως, οἱ ἔντυποι εἶναι
ἐπικρατέστεροι τῶν χειρογεγραμμένων.

² Ὑπογραφή τοῦ ναυλοσυμφώνου παρὰ τοῦ μεσίτου καὶ γενικῶς τρίτου προσώ-
που, ὑποχρεώνει τὸν πλοιοκτήτην, μόνον ἐφ' ὅσον ὑπάρχει πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδότησις
τοῦ τελευταίου ἢ ἐκαλύφθη ἐκ τῶν ὑστέρων διὰ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πλοιοκτήτου.

Οι ὄροι τοῦ ναυλοσυμφώνου διαφέρουν σημαντικῶς ἐπὶ ἐκάστης τῶν τριῶν κυρίων κατηγοριῶν ναυλώσεων.

Ἡ κατὰ ταξιδιον ναύλωσις ἀποτελεῖ τὴν συνηθεστέραν μορφήν τῆς ναυλώσεως. Κατ' αὐτὴν ὁ πλοιοκτῆτης ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ θέσῃ τὸ πλοῖον τοῦ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ, διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου καλύπτοντος ὀλόκληρον τὴν χωρητικότητά του, ἀπὸ ἑνὸς ἢ περισσοτέρων λιμένων εἰς ἕτερον ἢ ἑτέρους λιμένας, ἐντὸς εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος, ἀναλόγου πρὸς τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου, ἐπὶ καταβολῇ ναύλου ὀριζομένου κατὰ μονάδα βάρους (κατὰ τόννον, στατήρα κλπ.) ἢ ὄγκου, (κατὰ κυβικὸν πόδα ἢ κυβικὸν μέτρον κλπ.).

Ὁ ναύλος εἶναι δυνατὸν νὰ ὀρισθῇ ἐπίσης κατ' ἀποκοπὴν (Lump Sum Freight). Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ ὀλόκληρον τὸν συμφωνηθέντα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξειδίου ναύλον, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐὰν θὰ φορτώσῃ, ὀλόκληρον τὴν ποσότητα φορτίου τὴν ὅποιαν τὸ πλοῖον δύναται νὰ παραλάβῃ εἰς βάρους ἢ εἰς ὄγκον.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ κατ' ἀποκοπὴν ναύλου, τὰ φορτοεκφορτωτικὰ ἔξοδα, βαρύνουσι τὸν ναυλωτὴν. Εἰς τὴν κατὰ ταξειδιον ναύλωσιν ἅπαντα τὰ ἔξοδα τοῦ πλοίου, περιλαμβανομένων συνήθως καὶ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν καὶ ἐξόδων στοιβασίας τοῦ φορτίου, βαρύνουσι τὸν πλοιοκτῆτην.

Κατὰ γενικὸν κανόνα ὁ ναυλωτὴς, ἐπὶ τῆς κατὰ ταξειδιον ναυλώσεως, οὐδεμίαν ἔχει ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου ὑποχρέωσιν πρὶν ἢ καλυφθοῦν αἱ ἐξῆς προϋποθέσεις :

α) Τὸ πλοῖον φθάσει εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως ἢ εἰς συγκεκριμένην θέσιν, ἐὰν αὕτη ἔχει ὀρισθῇ εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον. Ἐν ἐλλείψει τοιαύτης ἐιδικῆς προβλέψεως, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ συνήθεια τοῦ λιμένος³.

β) Τὸ πλοῖον εἶναι ἕτοιμον καὶ ἱκανὸν πρὸς πλοῦν καὶ φόρτωσιν. Ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς ἐτοιμότητος πρὸς φόρτωσιν περιλαμβάνεται ἢ ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου νὰ ἔχῃ ὅλα τὰ κύτη του ἐλεύθερα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ καὶ νὰ εἶναι καταλλήλως ἐξοπλισμένον διὰ τὸ φορτίον τὸ ὅποιον προορίζεται νὰ παραλάβῃ⁴.

³ Αἰς τινὰς λιμένας τὸ πλοῖον δὲν θεωρεῖται ὡς ἔχον καταπεύσει, πρὶν ἢ φθάσει εἰς τὸ τμήμα ἐκεῖνο τοῦ λιμένος, τὸ ὅποιον προορίζεται συνήθως διὰ τὰ φορτία ὡς ἐκεῖνο τὸ ὅποιον πρόκειται τοῦτο νὰ παραλάβῃ.

⁴ Ἐὰν λ.χ. πρέπει νὰ κατασκευασθοῦν ξύλινα διαφράγματα (Shifting Boards), τὸ πλοῖον δὲν θεωρεῖται ἕτοιμον καὶ κατάλληλον, πρὶν ἢ κατασκευασθοῦν ταῦτα. Ὁ καθορισμὸς τῶν κυτῶν πρέπει ὁμοίως νὰ ἔχῃ περατωθῇ. Ἐὰν ἔχῃ συμφωνηθῇ ἢ διὰ τῶν μέσων τοῦ πλοίου ἐνέργεια τῆς φορτώσεως, πρέπει ταῦτα νὰ εἶναι ἕτοιμα πρὸς

γ) Δοθη εἰς αὐτὸν εἰδοποίησις περὶ ἐτοιμότητος τοῦ πλοίου. Ἡ εἰδοποίησις αὕτη δίδεται, ἐφ' ὅσον οἱ προηγούμενοι δύο ὅροι ἔχουν καλυφθῆ, εἶναι δὲ ἔγγραφος. Ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς ἐπιδόσεως τῆς εἰδοποίησεως - ἐκτὸς ἂν ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ἄλλως ὀρίζεται - ἄρχεται τρέχων ὁ διὰ τὴν φόρτωσιν καθορισθεὶς χρόνος (σταλλαί), ἀνεξαρτήτως τυχόν ἀδυναμίας τοῦ ναυλωτοῦ πρὸς παράδοσιν φορτίου. Εὐθὺς ὡς τὸ φορτίον φθάσει εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου (Alongside), ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεοῦται εἰς τὴν φόρτωσίν του⁵.

Οἱ ὅροι τῆς κατὰ ταξείδιον ναυλώσεως ἀφοροῦν τὰ κάτωθι κυρίως θέματα :

Τὴν ποσότητα τοῦ φορτίου, ὀριζομένου ὅτι τὸ πλοῖον θὰ παραλάβῃ πληρῆς φορτίον ἢ ποσότης τοῦ ὀποίου, κατὰ κανόνα ὀρίζεται ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ σὺν τῇ προσθήκῃ ρήτρας ἐπιφυλασσούσης εἰς τὸν πλοίαρχον τὸ δικαίωμα νὰ φορτώσῃ τελικῶς 10 % ἐπὶ πλεόν ἢ ἔλαττον τῆς ὀρισθείσης ποσότητος.

Περιγραφήν τοῦ πρὸς φόρτωσιν φορτίου. Δύναται πρὸς τούτοις νὰ ἐπιφυλαχθῇ εἰς τὸν ναυλωτὴν τὸ δικαίωμα νὰ φορτώσῃ κατ' ἐπιλογὴν ἕν ἐκ παρεμφερῶν φορτίων.

Τὴν θέσιν τοῦ πλοίου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ναυλοσυμφώνου, καθοριζομένου ὅτι τοῦτο εὐρίσκεται εἰς συγκεκριμένην θέσιν ἢ ὅτι θὰ εὐρίσκεται εἰς ὠρισμένον λιμένα κατὰ ὠρισμένην χρονολογίαν κλπ.

Τὴν ἡμερομηνίαν ἐτοιμότητος, ἥτοι τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον δεόν νὰ εἶναι ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως.

Τὸν λιμένα ἢ λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Δύναται νὰ καθορισθῇ συγκεκριμένος λιμὴν ἢ νὰ ὀρισθοῦν πλείονες τοῦ ἐνὸς ἢ νὰ ἀφεθῇ τὸ δικαίωμα μεταγενεστέρου προσδιορισμοῦ των, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ εὐρίσκωνται ἐντὸς τῶν ὀρίων γεωγραφικῆς περιοχῆς καθοριζομένης ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ.

χρησιμοποίησιν, ἄλλως τὸ πλοῖον δὲν θεωρεῖται κατάλληλον πρὸς φόρτωσιν. Δὲν εἶναι ἐν τούτοις ἀπαραίτητον νὰ ἔχῃ τὸ πλοῖον συμπληρώσῃ τὸν εἰς ὑλικά ἐφοδιασμόν του ἢ νὰ ἔχῃ περατώσῃ τὰς ἐπισκευὰς του ἐφ' ὅσον ἐκ τῶν ἐλλείψεων τούτων δὲν παρεμποδίζεται ἡ ἀσφαλὴς παραλαβὴ τοῦ φορτίου. Ἀρκεῖ ἡ συμπλήρωσις των νὰ γίνῃ πρὸ τῆς ἀποπερατώσεως τῆς φορτώσεως.

⁵ Ὁ ναυλωτὴς οὐχὶ σπανίως διατηρεῖ τὸ δικαίωμα νὰ ὀρίσῃ στοιβαστὴν τῆς προτιμῆσεώς του καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως ταύτην, ὁ στοιβαστὴς ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι ὑπερέτης τοῦ πλοιοκτήτου, παρὰ τὸ ὅτι δὲν ἐξελέγη παρ' αὐτοῦ. Ὁ πλοιοκτήτης, διατηρεῖ, συνεπῶς, διὰ τοῦ πλοίαρχου του, τὸ δικαίωμα ἀλλὰ καὶ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιβλέψῃ καὶ νὰ κατευθύνῃ τὴν ἐργασίαν στοιβασίας τοῦ φορτίου. Ζημία εἰς τὸ φορτίον ἐκ σφάλματος τοῦ στοιβαστοῦ προερχομένη, βαρύνει τὸν πλοιοκτήτην.

Τὴν ἡμερομηνίαν ἀκυρώσεως, ἦτοι τὴν ἡμερομηνίαν ἢ πάροδος τῆς ὁποίας χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ εἶναι ἕτοιμον πρὸς φόρτωσιν δίδει εἰς τὸν ναυλωτὴν τὸ δικαίωμα ἀκυρώσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Τὰς σταλίας, ἦτοι τὸν χρόνον ἐντὸς τοῦ ὁποίου δεόν νὰ ἔξη πραγματοποιηθῇ ἡ φόρτωσις καὶ ἡ ἐκφόρτωσις. Αἱ ἡμέραι σταλιῶν δυνατὸν νὰ ὀρισθοῦν ἀριθμητικῶς, ἐνδεχόμενον ὅμως εἶναι ἡ σχετικὴ ρήτρα νὰ εἶναι ὀλιγώτερον σαφές. Χρησιμοποιοῦνται ποικίλαι ἐκφράσεις ὡς λ.χ. «μὲ τὴν μεγίστην ταχύτητα τοῦ λιμένος» ἢ «συμφώνως πρὸς τὰς συνθηλαίας τοῦ λιμένος» ἢ «τόσον ταχέως ὅσον τὸ πλοῖον δύναται νὰ παραλάβῃ κατὰ τὸ σύνηθες τὸ φορτίον» κλπ. Πᾶσαι αἱ παρεμφερεῖς πρὸς τὰς ἀνωτέρω ἐκφράσεις, εἶναι βεβαίως ἀσαφεῖς καὶ δημιουργοῦν πλείστας περιπτώσεις ἀμφιβολιῶν, εἶναι δὲ κατὰ κανόνα οὐχὶ συμφέρουσαι διὰ τὸ πλοῖον, διότι ἐξαρτῶνται κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ παράγοντας μὴ ἐπηρεαζόμενους ἀπὸ τὴν θέλησιν τοῦ πλοιοκτῆτου, ὡς λ.χ., αἱ εὐκολαὶ λιμένος, ἢ ἀπόδοσις τῶν ἐργατῶν λιμένων κλπ. Ἐπὶ πλέον τυχὸν ἀπεργαίαι συνεπάγονται ὑπὸ τοιοῦτους ὄρους διακοπὴν ὑπολογισμοῦ σταλιῶν, διότι ἡ καθυστέρησις δὲν θὰ ἠδύνατο βεβαίως νὰ καταλογισθῇ ὡς βαρύνουσα τοὺς ναυλωτάς.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀριθμητικὸς προσδιορισμὸς τῶν ἡμερῶν τῶν σταλιῶν ποικίλαι καὶ πάλιν δύναται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐκφράσεις, ὡς λ.χ. «10 ἐργάσιμοι ἡμέραι καιροῦ ἐπιτρέποντος» ἢ «τὸ πλοῖον θὰ φορτωθῇ κατ' ἀναλογίαν 1000 τόννων κατ' ἐργάσιμον ἡμέραν καιροῦ ἐπιτρέποντος ἢ κατὰ ἐργάσιμον ἡμέραν ἢ καθ' ἡμέραν» κλπ⁶.

Τὰς ἐπισταλίας καὶ τὰς λόγφ ταχυτέρας ἀπελευθερώσεως τοῦ πλοίου ἐπιστροφῆς ναύλου. Ἐπισταλίας καταβάλλονται εἰς τὸ πλοῖον ὡς ἀποζημίωσις διὰ τὸν ἀπολεσθέντα χρόνον ὅταν ἡ φόρτωσις ἢ ἐκφόρτωσις καθυστερήσῃ πέραν τῶν καθωρισμένων ἡμερῶν⁷. Ἐὰν ἀντιθέτως ἡ φόρτωσις καὶ

⁶ Ὅταν χρησιμοποιεῖται ἡ ἐκφρασις «καθ' ἡμέραν», νοοῦνται συνεχεῖς ἡμέραι περιλαμβανομένων καὶ τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν. «Ἐργάσιμοι ἡμέραι» λογίζονται αἱ συνήθεις ἡμέραι ἐργασίας τοῦ λιμένος, τῶν τοπικῶν ἡμερῶν ἀρχίας μὴ περιλαμβανομένων. Ἀντιθέτως λογίζονται ὡς κανονικαὶ ἡμέραι ἐργασίας αἱ ἡμέραι διακοπῆς ἐργασίας λόγφ ἀπεργιῶν. Ἐργάσιμοι τέλος ἡμέραι καιροῦ ἐπιτρέποντος νοοῦνται ἐκεῖναι κατὰ τὰς ὁποίας αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ἐπιτρέπουσιν συνήθη ρυθμὸν ἐργασίας.

⁷ Εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐπισταλιῶν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν ὅλαι αἱ ἡμέραι, περιλαμβανομένων Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν, ἐκτὸς ἐὰν ρητῶς συμφωνηθῇ τὸ ἀντίθετον διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ τοῦ ὄρου «Per like day», ὅστις σημαίνει ὅτι ἐπισταλίας θὰ καταβληθοῦν μόνον δι' ἡμέρας αἰτινες θὰ ἐλογίζοντο καὶ ὡς ἡμέραι σταλιῶν κατὰ τοὺς ὄρους τοῦ ναυλοσυμφώνου. Αἱ ἡμέραι ἐπισταλιῶν δὲν ὑποδιαιροῦνται. Συνεπῶς καὶ μέρος ἡμέρας λογίζεται ὡς ὀλόκληρος ἡμέρα.

ἐκφόρτωσις πραγματοποιηθοῦν ἐνωρίτερον τοῦ ὑπὸ τῶν σταλιῶν προβλεπομένου χρόνου, τὸ πλοῖον ὑποχρεοῦται εἰς ἐπιστροφὴν ποσοστοῦ τοῦ ναύλου, καθοριζομένου καθ' ὥραν ἢ καθ' ἡμέραν.

Ἐν ἀπουσίᾳ εἰδικοῦ τινος ἀντιθέτου ὄρου ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ, ὁ πλοιοκτήτης νοεῖται ἀναλαμβάνων ὁμοίως τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν κἀτωθι ὑπονοουμένων ὄρων.

α) Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι κατάλληλον πρὸς πλοῦν. Τοῦτο σημαίνει τὴν ἱκανότητα τοῦ πλοίου πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ συγκεκριμένου ταξειδίου διὰ τὸ ὅποιον συνήφθη ἡ σύμβασις τῆς ναυλώσεως καὶ τὴν ἱκανότητά του ἐπίσης, νὰ παραλάβῃ καὶ νὰ μεταφέρῃ ἀσφαλῶς τὸ φορτίον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ὁποῦ ἐναυλώθη. Ἐκάστη τῶν δύο ἀνωτέρω ἱκανότητων τοῦ πλοίου, ἀπαραίτητον εἶναι νὰ ὑφίσταται μόνον κατὰ τὸν πρέποντα χρόνον⁸.

β) Ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἀναλάβῃ καὶ θὰ ἐκτελέσῃ τὸ συμφωνηθὲν ταξειδίον μὲ πᾶσαν εὐλογον ἐπιμέλειαν.

γ) Ὅτι τὸ πλοῖον θὰ ἐκτελέσῃ τὸ συμφωνηθὲν ταξειδίον, χωρὶς ἀδικαιολόγητόν τινα παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς κανονικῆς του πορείας.

Παράβασις τῶν ἀνωτέρω, οὐ μόνον παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὴν ἢ φορτωτὴν τὸ δικαίωμα ἀκυρώσεως τῆς συμβάσεως ἀλλὰ καὶ συνεπάγεται διὰ τὸν πλοιοκτήτην εὐθύνας ἀποζημιώσεως⁹.

Ἐντὸς τοῦ γενικοῦ πλαισίου τῆς κατὰ ταξειδίον ναυλώσεως, περιλαμβάνεται καὶ ἡ **ναύλωσις διὰ διαδοχικὰ ταξειδία**. Ἐνεργεῖται ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὡς καὶ ἡ κατὰ ταξειδίον ναύλωσις ὄρου, διαφέρει δὲ ἐκείνης, μόνον κατὰ τὸ ὅτι ἀφορᾷ πλεονα τοῦ ἐνὸς ταξειδίου, μεταξὺ τῶν αὐτῶν, συνήθως ἢ παραπλησίον γεωγραφικῶς, λιμένων φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, πρὸς μεταφορὰν τοῦ ἴδιου,

⁸ Προσωρινή, δηλαδή, ἀνικανότης τοῦ πλοίου πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ ταξειδίου κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως δὲν ἐνδιαφέρει. Ὁμοίως δὲν ἐπηρεάζει τὴν ἔννοιαν τῆς καταλληλότητος τοῦ πλοίου, ζημία εἰς τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως τοῦ πλοίου συμβᾶσα μετὰ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως.

⁹ Ὁ πλοιοκτήτης εὐθύνεται εἰς ἀποζημιῶσιν διὰ ζημίας προξηνηθείσας εἰς τὸν ναυλωτὴν ἢ τὸ φορτίον.

α) Ἐξ ἀκαταλληλότητος παρουσιαζομένης κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ ταξειδίου ἐκτὸς ἐὰν δι' ἀντιθέτου ρητοῦ ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀπαλλάσσεται τῆς τοιαύτης εὐθύνης.

β) Ἐξ ἀκαταλληλότητος ἐπελθούσης διαρκοῦντος τοῦ ταξειδίου, ἔστω καὶ ἂν στερεῖται δυνατότητος ἐπισκευῆς τῆς ζημίας, ἐφ' ὅσον δὲν καλύπτεται αὕτη δι' ἀντιθέτου ρητοῦ ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου.

γ) Ἐξ ἀκαταλληλότητος ἐπελθούσης κατὰ τὸ ταξειδίον, ἔστω καὶ καλυπτομένης ὑπὸ ρητοῦ ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἐφ' ὅσον ὁ πλοιοκτήτης ἐνῶ εἶχε τὴν δυνατότητα ἐπισκευῆς ἡμέλησε νὰ ἐνεργήσῃ ταύτην καὶ ἐξηκολούθησε τὸ πλοῖον.

κατά κανόνα φορτίου. Πλεονεκτεῖ τῆς κατά ταξείδιον ναυλώσεως διότι ἐξασφαλίζει εἰς τὸ πλοῖον, σταθερὰν καὶ γνωστὴν ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὸν πλοιοκτῆτην ἐργασίαν, ἐπιτρέπουσαν καλλιτέραν ρύθμισιν τῶν ἀφορῶντων τὴν διαχειρίσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ὁ τρόπος οὗτος τῆς ναυλώσεως χρησιμοποιεῖται, ἰδίᾳ ὅταν ὑπάρχῃ σταθερὸν ρεῦμα φορτώσεων ἐκ τῶν κέντρων παραγωγῆς πρὸς ὠρισμένους λιμένας ἢ περιοχάς, ἐξασφαλίζει δὲ εὐχερέστερον εἰς τὸν φορτωτὴν - καὶ δὴ εἰς περιόδους ἐντατικῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν - τὴν ἀναγκαιοῦσαν αὐτῷ χωρητικότητα καὶ σταθερὸν ναῦλον.

Ἡ χρονία καύλωσις. Χρησιμοποιεῖται κυρίως παρὰ τῶν ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν, εἴτε πρὸς προσωρινὴν ἐνίσχυσιν τῆς πυκνότητος τῶν δρομολογίων των, εἴτε πρὸς προσωρινὴν ἀντικατάστασιν ἰδιοκτητῶν αὐτῶν πλοίων, τιθεμένων ὑπὸ ἐπισκευῆν ἢ ἀποσυρομένων προσωρινῶς τῶν δρομολογίων των ἐπὶ σκοπῷ ἄλλης ἐκτάκτου ἀπασχολήσεώς των. Εἰς χρονίας ναυλώσεις προβαίνουν ἐπίσης καὶ φορτωταὶ ἔχοντες ἐξησφαλισμένας μεταφορὰς διὰ πολλὰ ταξείδια λ.χ. Κυβερνήσεις, ἐταιρίαι σιδηροδρόμων, χάλυβος κλπ. Ἡ χρονία ναύλωσις δύναται ὅμως ἐπίσης ν' ἀφορᾷ τὸν χρόνον τὸν ἀπαιτούμενον πρὸς ἐκτέλεσιν ἑνὸς μόνου ταξείδιου τοῦ πλοίου. Ὁ ἰδιοκτήτης, ἐπὶ τοιαύτης ναυλώσεως, ἔχει τὸ πλεονέκτημα ὅτι δὲν ἐνδιαφέρεται δι' ἐνδεχομένην καθυστέρησιν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, δοθέντος ὅτι ἐκμισθώνει εἰς τὸν ναυλωτὴν τὴν χρῆσιν τοῦ πλοίου του δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα, ἐπὶ καταβολῇ μισθώματος, ὑπολογιζομένου, συνήθως, κατὰ μῆνα καὶ κατὰ τόνον Dead Weight, καταβαλλομένου δὲ τοῖς μετρητοῖς εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστου μηνὸς ἢ δεκαπενθημέρου.

Τὸ μισθωμα ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς εἰς τόννους D.W. μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ πλοίου ἐν θέρει, βάσει τοῦ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ γραμμῆς φορτώσεως, ἀνεξαρτήτως τοῦ χρόνου τῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου. Ἡ πραγματικῶς ἐξ ἄλλου μεταφερομένη ὑπὸ τοῦ πλοίου ποσότης φορτίου εἰς ἕκαστον ταξείδιον κατ' οὐδὲν ἐπηρεάζει τὸ ποσὸν τοῦ ναύλου. Ἀπόκειται εἰς τοὺς ναυλωτὰς νὰ ἐξασφαλίσουν εἰς τὸ πλοῖον πλήρη ἀπασχόλησιν.

Ἐπὶ χρονίας ναυλώσεως, ὁ πλοιοκτῆτης βαρύνεται μόνον μὲ τὰς σταθερὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἢτοι ἀσφάλιστρα, δαπάνας πληρώματος, συντήρησιν καὶ ἐπισκευὰς κ.λ.π., ἐνῶ ἅπασαι αἱ δαπάναι κινήσεως ἢτοι διὰ καύσιμα καὶ γενικῶς ὑλικά κινήσεως, ἔξοδα λιμένων, πλοηγικά, ρυμουλκικά, πρακτορειακά, φορτοεκφορτωτικά, προμηθείας καὶ γενικῶς ἔξοδα ἀφορῶντα τὸ φορτίον, βαρύνουν τὸν ναυλωτὴν.

Ἐπιτρέπεται ὁ πλοιοκτήτης νὰ παραδώσῃ τὸ πλοῖον, εἰς κατάστασιν ἐπιτρέπουσαν ἄμεσον χρησιμοποίησιν αὐτοῦ εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ ὑπογραφέντος ναυλοσυμφώνου καὶ νὰ μεριμνήσῃ ὥστε τὸ πλοῖον νὰ διατηρηθῆται πάντοτε, τόσο, ὡς πρὸς τὸ σκάφος, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰς μηχανὰς καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν του εἰς κατάστασιν ἐτοιμότητος πρὸς πλοῦν.

Ἐάν τὸ πλοῖον δὲν παραδοθῆ τὴν καθωρισμένην ἡμέραν, οἱ ναυλωταὶ ὀφείλουσιν ἐντὸς 48 ὥρων νὰ δηλώσωσιν ἐάν θὰ ἀκυρώσωσιν ἢ ὄχι τὴν ναύλωσιν. Ἐάν διαρκούσης τῆς ναυλώσεως, ἢ χρησιμοποιοῦσιν τοῦ πλοίου παρὰ τῶν ναυλωτῶν διακοπὴ συνεπεῖα οἰασδῆποτε ζημίας ἢ ἄλλης αἰτίας καθιστώσης αὐτὸ ἀνίκανον πρὸς πλοῦν - ἔλλειπῆς ἐπ' ἀνδρῶσι, ἔλλειψις ἐφοδίων κλπ. - ἐπὶ διάστημα μεγαλύτερον τῶν 24 ὥρων¹⁰, ἢ καταβολὴ τοῦ μισθώματος διακόπεται - κατὰ τὴν διεθνῶς παραδεδεγμένην ἔκφρασιν, τὸ πλοῖον τίθεται Off-hire - ἐπαναρχίζει δὲ ἀφ' ἧς παύση νὰ ὑφίσταται ἢ παρεμποδίζουσα τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου αἰτία¹¹.

Ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὸ πλοῖον κατὰ τὴν λήξιν τῆς ναυλώσεως, εἰς οἷαν τὸ παρέλαβε καλὴν κατάστασιν καὶ παραμένει ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐπ' ἀνδρῶσι πάσης ζημίας ἢ ἀσυνήθους φθορᾶς, δὲν ὑποχρεοῦται ὅμως εἰς καταβολὴν μισθώματος διὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπισκευῆς. Εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον καθορίζονται τόσο ὁ λιμὴν καὶ ἡ περιοχὴ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ναυλωτάς, ὅσον καὶ ὁ τῆς ἐπιστροφῆς του εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Ἐάν τὸ πλοῖον εὑρίσκειται ἐν πλῆθι κατὰ τὴν ἡμέραν λήξεως τῆς ναυλώσεως παρατείνεται αὕτη ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους μέχρι τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ ταξειδίου.

Ὡς πρὸς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, τὸ συμφωνητικὸν χρονίας ναυλώσεως προβλέπει συνήθως, ὅτι οἱ ναυλωταὶ δύνανται νὰ κατευθύνουν τὸ πλοῖον εἰς οἰανδήποτε θέσιν, προκυμαίαν

¹⁰ Ἐάν ἡ ἀνικανότης τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν ἐκδηλωθῆ καθ' ὃν χρόνον τοῦτο εὑρίσκειται ἐν λιμένι ὑπὸ φορτοεκαφόρτωσιν, δὲν παρεμποδίζει δὲ τὰς ἐργασίας αὐτὰς τοῦ πλοίου, τὸ μίσθωμα ἐξακολουθεῖ καταβαλλόμενον. Διακοπὴ πλῶν διὰ καθαρισμὸν λεβήτων ἢ διὰ τοὺς τακτικὸς δεξαμενισμοὺς τοῦ πλοίου, δυνατόν νὰ καλύπτεται ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ νὰ μὴ συνεπάγεται διακοπὴν μισθώματος.

Ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον τεθῆ ἐκτὸς μισθώματος, ἢ διακοπῆ τῆς καταβολῆς του ἀρχεται ἀφ' ἧς ἡ αἰτία ἢ καταστάσις αὐτὸ πλοῖον ἀνίκανον ἐξεδηλώθη καὶ ὄχι ἀπὸ τῆς παρελεύσεως τοῦ εἰκοσιτετραώρου.

¹¹ Ἐάν τὸ πλοῖον ἀπολεσθῆ, τὸ μίσθωμα διακόπεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀπωλείας ἢ ἐάν ἐξηφανίσθῃ ἄνευ εἰδήσεων, ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν διὰ τελευταίαν φορὰν ὑπῆρξαν εἰδήσεις δι' αὐτό. Τυχόν ὑπάρχουσα προκαταβολὴ μισθώματος ἐπιστρέφεται.

ἢ νηοδόχην, ὅπου τὸ πλοῖον δύναται νὰ προσεγγίση καὶ νὰ παραμένη ἀσφαλῶς ἐπιπλέον ὅταν εὐρίσκεται εἰς ἔμφορτον κατάστασιν, ἐξαιρουμένων λιμένων εἰς τοὺς ὁποίους ἔχουν ἐκδηλωθῆ λοιμώδεις νόσοι ἢ λιμένων ἀποκεκλεισμένων ἐκ πάγων ἢ ἀνηκόντων εἰς ἐμπολέμους χώρας¹².

Ἐξαιρουμένων τῶν διὰ τὸ πλήρωμα, τὰ ἐφόδια καὶ λοιπὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ πλοίου χώρων, ἅπαντα τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου, τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν τοποθέτησιν φορτίου.

Ὁ πλοίαρχος χρονοναυλωμένου πλοίου, ὀφείλει νὰ ἐκτελῆ τὰ ταξείδια μετὰ τῆς συνήθους ταχύτητος καὶ νὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ὁδηγίας τῶν ναυλωτῶν εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, τὴν πρακτόρευσιν, τὸν ἐφοδιασμὸν τοῦ δι' ὑλικῶν κινήσεως κλπ. Σημειωτέον ὅτι, χρονοναυλωμένον πλοῖον δύναται νὰ ὑπεκμισθωθῆ πρὸς τρίτους, ὑπεύθυνοι ὅμως ἔναντι τοῦ πλοιοκτῆτου παραμένουν καὶ τότε οἱ ἀρχικοὶ ναυλωταί. Ἐάν τὸ πλοῖον ἐργάζεται, ἐν ὄρμῳ, νυχθημέρῳ πρὸς φορτοεκφόρτωσιν, ἅπασαι αἱ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης ὑπερωρῖαι τοῦ πληρώματος βαρύνουν τοὺς ναυλωτάς¹³.

Ἡ καύλωσις τοῦ πλοίου γυμνοῦ (Bare Boat ἢ Demise). Ὡς καὶ ὑπὸ τοῦ τίτλου τῆς ναυλώσεως συνάγεται, τὸ πλοῖον ἐκχωρεῖται διὰ τινὰ περίοδον εἰς τὸν ναυλωτὴν, ἄνευ πληρώματος καὶ πάσης φύσης ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων, ἐπὶ καταβολῇ μισθώματος, κατὰ τόννον D.W. τῆς ἐν θέρει μεταφορικῆς του ἱκανότητος, προκαταβαλλομένου κατὰ ἡμερολογιακὸν μῆνα. Ἐπὶ τοιαύτης ναυλώσεως ὁ ναυλωτὴς ὑποκαθιστᾷ τὸν πλοιοκτῆτην δι' ὅσον χρόνον διαρκεῖ αὕτη, ἀναλαμβάνων πάντα τὰ ἐξοδα τοῦ πλοίου, ἐνίοτε καὶ αὐτὴν τὴν ἀσφάλισίν του.

Τὸ πλοῖον ἐπιθεωρεῖται κατὰ τὴν παραλαβὴν καὶ παράδοσιν, δαπάναις, τῶν ναυλωτῶν μὲν κατὰ τὴν παραλαβὴν, τῶν πλοιοκτῆτῶν δὲ κατὰ τὴν ἐπαναπαράδοσίν του, οἱ δὲ ναυλωταὶ ὑποχρεοῦνται νὰ παραδώσουν τοῦτο εἰς οἶαν τὸ παρέλαβον καλὴν κατάστασιν, ἐξαιρουμένης φυσικῆς φθορᾶς, μεριμνῶντες διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἐνδεχομένως τὴν ἐπισκευὴν του.

¹² Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἐπιτρέπεται τὸ «κάθισμα» τοῦ πλοίου εἰς τὸν βυθόν. Κατ' ἐξάφρῃσιν δυνατὸν νὰ ὀρίζεται ὅτι ἐπιτρέπεται τοῦτο μὲ χαμηλὴν στάθμην ὑδάτων ἐφ' ὅσον ὁ βυθὸς εἶναι ἀμώδης. Σημειοῦται ἰδιαιτέρως, ὅτι οὐδὲ εἰς προηγουμένην μερικὴν ἐκφόρτωσιν εἰς φορηγίδας ὑποχρεοῦται τὸ πλοῖον ἵνα καταστῆ ἱκανὸν νὰ προσεγγίση εἰς συγκεκριμένην τινὰ θέσιν, ἐκτὸς ἐὰν τὸ ναυλοσύμφωνον περιλαμβάνει σχετικὴν περὶ τούτου πρόβλεψιν.

¹³ Ἐάν τὸ πλοῖον παράσχη ἐπιθαλάσσιον ἀρωγὴν ἢ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης ἀμοιβὴ του περιέρχεται ἐξ ἴσου εἰς τὸν πλοιοκτῆτην καὶ τοὺς ναυλωτάς.

Οι ναυλωταί έχουν τὸ δικαίωμα ἐκλογῆς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πρώτου μηχανικοῦ. Ἐάν ὅμως τὰ ἐπιλεγσόμενα πρόσωπα δὲν εἶναι, διὰ τινὰ αἰτίαν, τῆς ἀρεσκείας τῶν πλοιοκτητῶν, δικαιούνται οὗτοι νὰ ζητήσουν τὴν ἀντικατάστασίν των. Τὸ πλοῖον ἐκχωρεῖται συνήθως ἄνευ περιορισμῶν ὡς πρὸς τὴν παρά των ναυλωτῶν χρησιμοποίησίν του. Οὗτοι δύνανται νὰ τὸ διαχειρίζονται ὡς ἐάν ἀνήκεν εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν αὐτῶν¹⁴ ἔχουν δὲ τὴν ὑποχρέωσιν δεξαμενισμοῦ καὶ ὑφαλοχρωματισμοῦ τοῦ πλοίου, δαπάναις των, κατὰ χρονικὰ διαστήματα καθοριζόμενα ἐν τῷ ναυλοσυμφῶνῳ.

Ὁ τύπος οὗτος ναυλώσεως χρησιμοποιεῖται κυρίως ὡς καὶ ὁ τῆς χρονίας ναυλώσεως, ὑπὸ των ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐξυπηρετουσῶν τακτικὰς γραμμάς, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἰδίας αὐτῶν χωρητικότητος.

Τύποι ναυλοσυμφῶνων. Λόγω τοῦ διεθνοῦς τῆς φύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ των ποικίλων συμφερόντων τὰ ὁποῖα εἶναι συνδεδεμένα μὲ τὴν θαλασσίαν μεταφοράν, ἐνωρὶς ἐγεννήθη ἡ ἀνάγκη τῆς διαμορφώσεως καὶ κοινῆς διεθνῶς παραδοχῆς, ὁμοιομόρφων τύπων ναυλοσυμφῶνων διὰ τὰς κυριότερας κατηγορίας μεταφορῶν. Οὕτω κατὰ τὸ 1878 εἰσήχθη ὁ πρῶτος ἔντυπος τύπος ναυλοσυμφῶνου ἀφορῶν τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν ἐκ τοῦ Εὐξεινοῦ Πόντου, Ἐζοφικῆς θαλάσσης καὶ Δουνάβεως, μέχρι δὲ τοῦ 1900 ἡ καθιέρωσις των ἐνιαίων ἐντύπων ναυλοσυμφῶνων, ἐγενικεύθη.

Τὰ σήμερον ὑφιστάμενα ὁμοίτυπα ναυλοσυμφῶνα, ἔχουν κατὰ τὸ πλεῖστον καταρτισθῆ ὑπὸ τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ εἶναι διεθνῶς ἀνεγνωρισμένα, καλύπτουσαι δὲ ἀπάσας σχεδὸν τὰς κυρίας μεταφορὰς. Ἡ παραδοχὴ των εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς ἐργασίας, σοβαρῶς διευκολύνεται διὰ τῆς υἱοθετήσεως των ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς καὶ τῆς Βαλτικῆς Διασκεψέως (The Baltic and International Maritime Conference), διεθνοῦς ἐφοπλιστικοῦ ὀργανισμοῦ τοῦ ὁποίου μετέχουσιν ἐφοπλισταὶ πλείστων ἐθνικοτήτων.

2. Ναυλος. - Κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα, ναυλος εἶναι, ἡ ἀμοιβὴ ἢ καταβαλλομένη εἰς τὸν μεταφορέα, διὰ τὴν ἀσφαλῆ ὑπὸ τοῦ πλοίου μεταφοράν καὶ παράδοσιν φορτίου τινός.

Κατὰ τοὺς συνήθεις τύπους ναυλοσυμφῶνων, ναυλος δὲν ὀφείλεται ἐάν τὸ ἐμπόρευμα ἀπολεσθῆ δι' οἰανδήποτε αἰτίαν μὴ ὀφειλομένην εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ φορτωτοῦ. Ἐπομένως, ἐάν συνεφωνήθη ἢ καταβολῆ μέρους ἢ ὅλου τοῦ ναύλου πρὸς τῆς ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς καὶ τῆς παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν παραλήπτην,

¹⁴ Δὲν ἔχουν ὅμως δικαίωμα ἐνεργείας μετασκευῶν καὶ γενικῶς μεταρρυθμίσεων ἄνευ ἐγκρίσεως των πλοιοκτητῶν.

τὸ οὕτω καταβληθὲν ποσὸν λογίζεται ὡς προκαταβολὴ ναύλου καὶ εἶναι ἐπιστρεπτέον ἐὰν ὁ πλοιοκτῆτης δὲν ἐκπληρώσῃ τὰς ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου ὑποχρεώσεις του πρὸς ἐκτέλεισιν τῆς μεταφορᾶς ἢ ἐὰν τὸ φορτίον δὲν παραδοθῇ εἰς τὸν πρὸς ὃν ὄρον, ἐξ αἰτίας, μὴ καλυπτομένης ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ.

Ἐὰν τὸ πλοῖον εἶναι ἕτοιμον πρὸς παράδοσιν τοῦ φορτίου του εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ, ἀλλ' ὁ παραλήπτης δὲν μεριμνᾷ διὰ τὴν παραλαβὴν του ἢ ἐὰν τὸ πλοῖον ἐμποδίζεται, ἐξ αἰτίας καλυπτομένης ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου, νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν συμφωνηθέντα λιμένα, ὁ δὲ ναυλωτῆς δὲν ἐκδίδῃ ἐντὸς εὐλόγου διαστήματος ὁδηγίας πρὸς τὸν πλοίαρχον ἐπὶ τοῦ πρακτέου, ὁ πλοίαρχος δικαιούται εἴτε νὰ ἐκφορτώσῃ καὶ ἀποθηκεύσῃ τὸ φορτίον ἢ μεταφορτώσῃ τοῦτο εἰς ἄλλο πλοῖον ἢ κρατήσῃ αὐτὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς ἐπαναφορὰν του εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, τοῦ ναυλωτοῦ ὑποχρεομένου εἰς καταβολὴν ὄλων τῶν πραγματοποιηθέντων ἐξόδων ὡς καὶ τοῦ ναύλου ἐπιστροφῆς (Back Freight).

Ἐὰν ὁ ναυλωτῆς δὲν δυνήθῃ νὰ συμπληρώσῃ τὴν ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ καθοριζομένην ποσότητα φορτίου, ὑποχρεοῦται εἰς καταβολὴν τοῦ ναύλου καὶ διὰ τὴν ἐλλείπουσαν ποσότητα (Dead Freight), μετ' ἐκπτώσιν, μόνον, τῶν ἐξόδων τὰ ὅποια ὁ πλοιοκτῆτης δὲν ἐπραγματοποίησε, λόγῳ τῆς μὴ συμπληρώσεως τοῦ φορτίου λ.χ. τῶν φορτοεκφορτωτικῶν.

Ὁ ναῦλος δύναται νὰ συμφωνηθῇ κατὰ μονάδα, εἴτε βάρους εἴτε καὶ ὄγκου. Ναῦλον κατὰ μονάδα βάρους καταβάλλουν τὰ βαρέα φορτία, κατ' ὄγκον δέ, τὰ ἐλαφρά. Ναῦλον ἐπὶ τοῦ ὄγκου, καταβάλλουν ἐπίσης καὶ τὰ φορτία ἐκεῖνα τὰ ὅποια λόγῳ ἀνωμάλου σχήματος δὲν ἐπιτρέπουν τὴν πλήρη ἀξιοποίησιν τῶν χώρων τοῦ πλοίου, ὑπολογίζεται δὲ οὗτος ἐπὶ τοῦ συνολικῶς παρὰ τοῦ φορτίου καταλαμβανομένου χώρου.

Ὁ πλοιοκτῆτης δικαιούται εἰς εἴσπραξιν τοῦ ναύλου ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ καὶ ἐὰν ἔτι δὲν παρέδωκε τὸ φορτίον ἐφ' ὅσον ἢ μὴ παράδοσις ὀφείλεται εἰς σφάλμα τοῦ φορτωτοῦ¹⁵. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἔχει συμφωνηθῆναι ναῦλος κατ' ἀπόκοπὴν (Lump Sum Freight) οὗτος εἶναι ἀπαιτητὸς ὅταν καὶ μέρος τοῦ φορτίου παραδοθῇ. Ὁ φορτωτῆς ἢ παραλήπτης δὲν δικαιούται εἰς παραλαβὴν τοῦ φορτίου ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι ἕτοιμος νὰ καταβάλλῃ τὸν

¹⁵ Ὁ ναῦλος εἶναι ἀπαιτητὸς καὶ ὅταν τὸ φορτίον παραδίδεται μὲ ζημίας. Ὁ φορτωτῆς δὲν δικαιούται νὰ ἐκπέσῃ τὸ ποσὸν τῆς ζημίας ἀπὸ τὸν ναῦλον, ἀλλὰ δέον νὰ στραφῇ κατὰ τοῦ μεταφορέως πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς ἀπαιτήσεώς του.

συμφωνηθέντα ναύλον. Δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου εἶναι νά ἀρνηθῆ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, εἰμὴ ταυτοχρόνως πρὸς τὴν καταβολὴν τοῦ ναύλου¹⁶.

Ἐπὶ χρονίας ναυλώσεως ὁ ναύλος καταβάλλεται ὡς ἐλέγχθη, εἰς τὴν ἀρχὴν ἐκάστου μηνός. Ἐάν ἡ ναύλωσις λήξῃ πρὸ τῆς παρελεύσεως τοῦ μηνός, ὁ πλοιοκτῆτης ὑποχρεοῦται εἰς ἐπιστροφὴν τοῦ μὴ δεδουλευμένου τμήματος τοῦ μισθώματος. Ἐάν οἱ ναυλωταί, δὲν καταβάλουν τακτικῶς τὸ μισθωμα, ὅταν τοῦτο εἶναι ἀπαιτητόν, ὁ πλοιοκτῆτης ἔχει δικαίωμα νά ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον τοῦ ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυλωτῶν, δὲν ὑποχρεοῦται δὲ εἰς προηγουμένην εἰδοποίησιν των. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἀποκτᾷ τὸ δικαίωμα νά στραφῆ κατὰ τῶν ναυλωτῶν πρὸς ἀποζημίωσίν του διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ναύλου καὶ τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου του κατὰ τὸ ἀπομένον μέρος τῆς κανονικῆς λήξεως τῆς μισθώσεως διάστημα.

3. Ἡ Φορτωτικὴ. - Ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν βεβαιουσαν τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου παραλαβὴν φορτίου τινός¹⁷. Ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου προσώπου. Ἡ φορτωτικὴ ὑπογράφεται ἐπὶ τῇ προσκομίσει τῆς λεγομένης «ἀποδείξεως τοῦ Ὑποπλοιάρχου» (Mate's receipt), ἡ ὁποία χορηγεῖται ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου, μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ περιλαμβάνει λεπτομερῆ περιγραφὴν τοῦ φορτίου καὶ τῆς καταστάσεως εἰς ἣν τοῦτο εὑρίσκεται. Ἐπομένως ἡ φορτωτικὴ στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἀποδείξεως τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ πρέπει νά συμφωνῆ πρὸς αὐτήν. Τοῦτο δὲν σημαίνει, ἀπαραιτήτως, ὅτι κάθε λεπτομέρεια περιλαμβανομένη εἰς τὴν ἀπόδειξιν, πρέπει νά μεταφέρε-

¹⁶ Μολονοὶ πλεῖστοι διατάξεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, κατὰ τρόπον ἀνάλογον ρυθμίζουν τὰ ζητήματα ναυλώσεων καὶ ναύλου, τὰ ἐν τῷ παρόντι κεφαλαίῳ, στηρίζονται ἐπὶ τῶν διεθνῶς ἰσχυόντων.

¹⁷ Ἐν Ἀμερικῇ ἐν τούτοις, χρησιμοποιεῖται εὐρέως, τύπος φορτωτικῆς γνωστὸς ὑπὸ τὸν τίτλον «παραλήφθησαν πρὸς φόρτωσιν φορτωτικῆ», (Received for Shipment Bill of Lading), τίτλον ὅστις εἶναι τοσοῦτον παραστατικός, ὥστε παρέλκει ἐπεξήγησις τῆς ἐννοίας τῆς φορτωτικῆς ταύτης. Εὐνόητον εἶναι ὅτι τύπος φορτωτικῆς, ἐκδιδομένης πρὸ τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου παραλαβῆς τοῦ φορτίου, δὲν εἶναι δυνατόν νά εἶναι ἐξ-υπηρετικὸς τῶν συμφερόντων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Ἐξυπηρετεῖ τοὺς φορτωτὰς καὶ ἐπεβλήθη παρ' αὐτῶν, τοῦτο δὲ κατέστη δυνατόν διότι εἰς Ἡν. Πολιτείας λόγῳ τῆς συνθέσεως τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας ταύτης ἰδίᾳ κατὰ τὸ παρελθόν, τὰ συμφέροντα τῶν ἐξαγωγέων ἦσαν ἐπικρατέστερα ἀπὸ τὰ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπομένως οἱ πρῶτοι ἦσαν εἰς θέσιν νά ἐπιβάλλουν τοὺς ὅρους των, συνιστωμένους ἐν προκειμένῳ, εἰς τὴν ἐπιθυμίαν ἀποκτήσεως τῆς φορτωτικῆς εὐθὺς ὡς τὰ φορεῖα των ἀπεστέλλοντο πρὸς φόρτωσιν, πρὸς ἀποφυγὴν ἀπωλείας τοῦ χρόνου ἀναμονῆς σειρᾶς φορτώσεως.

ται εις την φορτωτικήν, ἐφ' ὅσον δὲν κρίνεται οὐσιώδης καὶ ἐπηρεάζουσα τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας ἐκτελεῖται ἡ μεταφορά.

Ἐπὶ τῆς ὑπάρχοντος συμφωνητικοῦ ναυλώσεως, ἡ φορτωτικὴ χρησιμεύει μόνον ὡς ἀπόδειξις τῶν ὄρων αὐτοῦ. Ἐν ἐλλείψει ὁμοίως τοιοῦτου συμφωνητικοῦ, ἡ σύμβασις μεταφορᾶς ἀποδεικνύεται δι' αὐτῆς. Κατὰ τὴν διεθνήν πρακτικὴν, ἀκολουθοῦσαν τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ κρατοῦντα, ἡ φορτωτικὴ ἐκδίδεται εἰς τρία πρωτότυπα ἰσχύοντα ἐκ παραλλήλου¹⁸. Ἡ χρησιμοποίησις ἑνὸς τῶν τριῶν ἀντιτύπων πρὸς παραλαβὴν τοῦ φορτίου, συνεπάγεται ἀκύρωσιν τῶν ὑπολοίπων δύο καὶ ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιοκτῆτου ἀπὸ πάσης περαιτέρω εὐθύνης. Ἐννοεῖται ὅτι τῆς εὐθύνης ἀπαλλάσσεται ὁ πλοιοκτῆτης, μόνον ἐφ' ὅσον εἶναι εἰς θέσιν νὰ παρουσιάσῃ, εἰς τὸν προσκομίζοντα ἀντίτυπον τῆς φορτωτικῆς, τὸ εἰς χεῖρας τοῦ τοιοῦτον, βάσει τοῦ ὁποίου καὶ παρέδωκε τὸ φορτίον.

Ἡ φορτωτικὴ δὲν ἔχει καθωρισμένον τύπον. Ἐν τῇ πράξει ποικίλλει κατὰ τομεῖς μεταφορᾶς, προσαρμοζομένη πρὸς τὰς χαρακτηριζούσας ἕκαστον ἐξ αὐτῶν συνθήκας. Εἰς τὰ βασικά της ἐν τούτοις σημεῖα, παρουσιάζει ἀξιοσημείωτον ὁμοιομορφίαν, ὀφειλομένην εἰς τὸ ὅτι αἱ πλείους τῶν ναυτικῶν χωρῶν ἔχουν προσαρμόσει τὸ ἑσωτερικόν των δίκαιον, πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν (1924) «περὶ ἐνοποιήσεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὰς φορτωτικὰς»¹⁹. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀρχῶν αἱ ὁποῖαι καθορίζονται διὰ τῆς συμβάσεως, ἔχει ἐπεκταθῆ καὶ μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν χωρῶν, μὴ ἐπικυρωσασῶν αὐτήν, λόγῳ τῆς ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλομένης ἀνάγκης ἐνιαίας, κατὰ βάσιν μεταχειρίσεως τῶν ἐκ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς προκυπτόντων ζητημάτων. Ἐπέτυχε, κατὰ ταῦτα, ἡ σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν νὰ διευκολύνῃ τὰς διεθνεῖς

¹⁸ Κατὰ τὸν Ἑλληνικὸν Ἐμπορικὸν Νόμον, ὅταν ἡ φορτωτικὴ ἐκδίδεται εἰς πλείονα τοῦ ἐνὸς ἀντίγραφα, ἀναγράφεται ἐπ' αὐτῶν ἡ σειρὰ ἐκάστου (πρῶτον, δεῦτερον κλπ.) καὶ συνεπῶς δὲν ἔχουν ὅλα τὴν αὐτὴν ἀξίαν.

¹⁹ Ἡ σύμβασις αὕτη, ἣτις δὲν ἔχει ἐπικυρωθῆ παρὰ τῆς Ἑλλάδος, ἐστηρίχθη εἰς τὴν ἐργασίαν τὴν γενομένην ἐν Χάγῃ ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Διεθνούς Δικαίου (International Law Association). Σκοπὸς τῆς ἐπιδιωκομένης διὰ τῶν κανόνων τῆς Χάγης καὶ τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν ἐνοποιήσεως τῶν περὶ φορτωτικῆς διατάξεων, εἶναι ἡ ἀποφυγὴ ἐπιζημιῶν διὰ τὴν διεθνήν ναυτιλίαν καὶ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἀμφισβητήσεων. Ἐν τῇ ἐπιδιώξει τοῦ ἀποτελέσματος τούτου, καθορίζεται διὰ τῆς συμβάσεως τὸ κατώτατον ὄριον εὐθυνῶν καὶ ὑποχρεώσεων καὶ τὸ ἀνώτατον ὄριον δικαιωμάτων τοῦ θαλασσίου μεταφορέως. Οὕτω ἐν ἀρθρῳ 3 ὁρίζεται ὅτι πᾶς ὄρος, σύμβασις ἢ συμφωνία, ἀπαλλάσσουσα τὸν μεταφορέα τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν ἢ ζημίαν ἀφορῶσαν τὸ φορτίον καὶ προερχομένην ἐξ ἀμελείας, σφάλματος ἢ παραλείψεως τοῦ πλοιοκτῆτου ἐν σχέσει πρὸς τὰ καθήκοντα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τὰς ὑπὸ τῆς συμβάσεως καθοριζόμενας, εἶναι ἄκυρος καὶ οὐδὲν παράγει ἀποτέλεσμα.

θαλασσίας μεταφοράς, διὰ τῆς διαμορφώσεως τῶν βασικῶν ἐκείνων ὄρων, ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι δυνατόν νὰ συγκεντρωθῆ ἡ κοινὴ ἐμπιστοσύνη ὄλων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν - μεταφορέων, φορτωτῶν, ἀσφαλιστῶν. τραπεζῶν κλπ.

Ἄξιοσημειωτόν εἶναι ὅτι οἱ κανόνες τῆς συμβάσεως, ρυθμίζουν θέματα ἀνακύπτοντα ἀπὸ τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου φορτώσεως τοῦ ἐμπορεύματος, μέχρι τοῦ χρόνου τῆς εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ ἐκφορτώσεως αὐτῶν. Οὐδεὶς, συνεπῶς, περιορισμὸς ὑφίσταται εἰς τὸν παρά τῶν ἐφοπλιστῶν καθορισμὸν οἰωνδήποτε ὄρων ἀναφερομένων εἰς τὸν πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν χρόνον.

Οἱ ὅροι τῶν φορτωτικῶν δύνανται νὰ διακριθῶσιν εἰς τρεῖς κατηγορίας· α) τοὺς καθορίζοντας τὰ καθήκοντα καὶ εὐθύναι τοῦ πλοιοκτῆτου, ὡς λ.χ. ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἱκανότητα τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ πλοίου, τὸν ἐξοπλισμὸν του, τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξειδίου κλπ. β) τοὺς καθορίζοντας τὰ καθήκοντα καὶ εὐθύναι τοῦ φορτωτοῦ, ὡς λ.χ. ἐν σχέσει πρὸς τὴν συσκευασίαν, τὴν παροχὴν πληροφοριῶν εἰς τὸν μεταφορέα ἐπὶ τῶν ἰδιοτήτων τοῦ φορτίου κλπ. καὶ γ) εἰς ἐκείνους οἱ ὁποῖοι ἀφοροῦν θέματα δυνάμενα τὰ ἀναληφθῶσιν ἐξ ἴσου καλῶς, ὑπὸ ἐκατέρου τῶν συμβαλλομένων καὶ συνεπῶς ἀποτελοῦντα ἀντικείμενον συμφωνίας ὡς λ.χ. ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου.

Ἡ φορτωτικὴ ἀφορᾶ, συνήθως, τὴν μεταφορὰν ἐμπορεύματός τινος ἀπὸ ἓνα λιμένα εἰς ἕτερον. Ἐξαίρεσιν ἀποτελοῦν μόνον αἱ φορτωτικαὶ συνεχεῖαι περὶ ὧν κατωτέρω. Ὑπάρχει ἐν τούτοις μεγάλη διαφορά ὄρων, μεταξὺ φορτωτικῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ ἐλευθέρων φορηγῶν πλοίων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν ἀφ' ἑτέρου. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, εἰς εἶναι συνήθως ὁ φορτωτῆς, ἐν, κατὰ κανόνα, τὸ μεταφερόμενον φορτίον καὶ σπανίως οἱ λιμένες φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως εἶναι περισσότεροι τῶν δύο. Εἶναι ὅθεν ἐπόμενον ὅτι οἱ ὅροι μιᾶς τοιαύτης φορτωτικῆς εἶναι ἀπλοῖ. Διάφορος εἶναι ἡ εἰκὼν προκειμένου περὶ τῶν πλοίων γραμμῶν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν φορτωτῶν εἶναι μέγας, πολλαπλάσιος δὲ αὐτοῦ εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν φορτώσεων καὶ τῶν ἐκδιδομένων φορτωτικῶν. Εἰς ἑκατοντάδας εἶναι δυνατόν νὰ ἀνέρχωνται τὰ εἶδη τῶν φορτωθέντων ἐμπορευμάτων καὶ πολλοὶ, ἀνάλογοι πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν προσεγγίσεων τοῦ πλοίου, εἶναι οἱ λιμένες προορισμοῦ τοῦ φορτίου. Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας, εἶναι εὐνόητον ὅτι ὁ τύπος τῆς φορτωτικῆς εἶναι πολὺπλοκος καὶ περιλαμβάνει πληθὺν ὄρων διὰ τῶν ὁποίων ἐπιδιώκεται ἡ ρύθμισις τῶν ἀλληλοσυγκρουομένων συμφερόντων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Οὕτω, μέγα μέρος τῶν ὄρων τῆς φορτωτικῆς, τείνει νὰ ρυθμίσῃ θέματα ἀνακύπτοντα ὄχι μεταξὺ φορτωτοῦ καὶ μεταφορέως,

ἀλλὰ μεταξὺ αὐτῶν τῶν φορτωτῶν. Ἐάν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἀκόμη καὶ ἡ κακὴ συσκευασία ἐνὸς ἐμπορεύματος, εἶναι δυνατόν νὰ προκαλέσῃ βλάβην εἰς πλησίον εὐρισκόμενον ἐμπόρευμα ἐτέρου φορτωτοῦ, ἀντιλαμβάνεται εὐχερέστερον, τὸ πολύμορφον τῶν ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς τοῦ πλοίου γραμμῆς ρυθμιζομένων ζητημάτων. Εἰς πᾶσαν, ὅπωςδὴποτε, περίπτωσιν, οἱ ὄροι τῆς φορτωτικῆς κοινὸν χαρακτηριστικὸν ἔχουν ὅτι τείνουν νὰ περιορίσουν τὰς εὐθύνας τοῦ πλοιοκτῆτου ὡς μεταφορέως, εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν²⁰.

Ὁ φορτωτής, ἀποδεχόμενος τὴν ἔκδοσιν τῆς ἐντύπου, κατὰ κανόνα, φορτωτικῆς, ἐξυπακούεται ὅτι τελεῖ ἐν γνώσει τῶν ὄρων αὐτῆς καὶ ἀποδέχεται αὐτούς. Τοῦτο ἐν τούτοις ἰσχύει ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ φρασεολογία τῆς φορτωτικῆς εἶναι ἀρκούντως σαφῆς ὥστε νὰ εἶναι καταληπτὴ ἀπὸ τὸν κοινὴν ἀντίληψιν ἔχοντα, ἡ δὲ ἐκτύπωσης αὐτῆς νὰ εἶναι ἀρκετὰ καθαρὰ, ὥστε οἱ ὄροι νὰ εἶναι εὐανάγνωστοι ἀπὸ πρόσωπον μὲ ὁμαλὴν ὄρασιν, ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ προβληθῇ ἀντίρρησης ἀποδεκτῆ ὑπὸ τῶν δικαστηρίων διὰ τὴν μὴ ἀνάγνωσιν τῶν. Σημειωτέον ὅτι χειρόγραφοι ὄροι ἐπὶ ἐντύπου φορτωτικῆς, εἶναι ἐπικρατέστεροι τῶν τυχόν ἀντιθέτων ἐντύπων ὄρων.

Ὅταν ὑπάρχῃ ναυλοσύμφωνον, ἡ φορτωτικὴ δέον νὰ περιλαμβάνῃ ὅλους τοὺς ὄρους αὐτοῦ, ἰδίᾳ δὲ τὸν ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιοκτῆτου ἀπὸ πάσης εὐθύνης διὰ πᾶσαν ζημίαν ἢ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου προκαλουμένην ἐξ ἀμελείας ἢ λάθους τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πλοηγοῦ ἢ τοῦ πληρώματος, τῶν στοιβαστῶν, τῶν

²⁰ Εἰς ὅλας τέλους τὰς φορτωτικὰς, περιλαμβάνεται σήμερον ὁ ὄρος «Both to Blame Collision Clause», ἔχων τὴν ἀρχὴν του εἰς διάταξιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου κατὰ τὴν ὁποίαν ἐν περιπτώσει συγκρούσεως ἡ εὐθύνη βαρύνει ἐξ ἴσου ἀμφοτέρω τὰ πλοία. Κατὰ τὴν αὐτὴν διάταξιν οἱ ἰδιοκτῆται τοῦ φορτίου δύναται νὰ διεκδικήσουν πλήρη ἀποζημίωσιν διὰ τυχὸν ζημίαν αὐτοῦ, εἰς βάρους τοῦ ἄλλου πλοίου. Τὸ ὑποχρεούμενον εἰς τὴν ἀποζημίωσιν πλοῖον δύναται ὅμως - κατὰ τὰ ἀνωτέρω περὶ κοινῆς καὶ ἰσῆς εὐθύνης - νὰ ζητήσῃ τὴν ἀνάληψιν τοῦ ἡμίσεος τῆς πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ φορτίου εὐθύνης ἀπὸ τὸ πλοῖον τὸ φέρον αὐτό. Οὕτω καταλήγει ὥστε τὸ φέρον τὸ φορτίον πλοῖον, νὰ εὐθύνεται κατὰ τὸ ἡμῖον ἐπὶ ζημιῶν τὰς οποίας ἤθελεν ἐκ συγκρούσεως μὲτ' ἄλλου πλοίου ὑποστῆ τὸ φορτίον του. Ἡ εὐθύνη του αὕτη δὲν καλύπτεται οὔτε κατὰ τοὺς Institute Time Clauses οὔτε καὶ παρὰ τῶν μικροσφαλειῶν. Διὰ τῆς προαναφερθείσης ὄθεν «Both to Blame Collision Clause» ρήτρας, οἱ πλοιοκτῆται ἐπιβάλλουν εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτας τῶν φορτίων νὰ ἀποζημιώσουν αὐτοὺς διὰ πᾶν ποσὸν κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἄνω διατάξεως τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου καταβληθέν. Ἐν τελικῇ τοῦτέστιν ἀναλύσει, ἡ εὐθύνη αὕτη μετατίθεται ἐπὶ τοῦ φορτίου, καλύπτεται δὲ διὰ σχετικῆς ρήτρας τῶν Institute Cargo Clauses, ἀναγνωριζομένη παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ φορτίου. Ἐννοεῖται ὅτι περίπτωσις ἐφαρμογῆς τῆς ρήτρας αὐτῆς ὑφίσταται μόνον ἐφ' ὅσον ἡ σύγκρουσις τῶν πλοίων πρόκειται νὰ φθάσῃ ἐνώπιον ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

πρακτόρων και γενικῶς τῶν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτῆτου χρησιμοποιουμένων προσώπων.

Ἐάν τὸ ἐμπόρευμα κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραλαβῆς του, παρουσιάζει φθοράς, ἐλαττωματικὴν συσκευασίαν ἢ ἄλλα σημεῖα χρήζοντα ἰδιαιτέρας μνείας, αὕτη ἐνεργεῖται ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς, δεδομένου ὅτι τὸ πλοῖον ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὸ ἐμπόρευμα εἰς οἶαν τὸ παρέλαβε κατάστασιν, αὕτη δὲ ἀποδεικνύεται μόνον διὰ τῆς φορτωτικῆς. Μὴ ὑπαρχουσῶν συνεπῶς εἰδικῶν παρατηρήσεων ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς περὶ τυχόν ζημιῶν, φθορῶν, ἐλαττωματικῆς συσκευασίας κλπ., τὸ ἐμπόρευμα θεωρεῖται παραληφθὲν εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ τὸ πλοῖον θὰ εἶναι ὑπεύθυνον διὰ πᾶσαν ζημίαν ἢ φθορὰν ἣτις ἤθελε παρουσιασθῆ κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ.

Συνήθως ἐν τῇ φορτωτικῇ περιλαμβάνεται ὄρος καθορίζων ὅτι τὸ βάρος, τὸ περιεχόμενον, ἢ ποιότης καὶ ἡ ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος εἶναι κατὰ τὴν δήλωσιν τοῦ φορτωτοῦ. Ὁ ὄρος οὗτος ἀπαλλάσσει τὸ πλοῖον τῆς ὑποχρέωσης νὰ παραδώσῃ τὸ φορτίον ἐπὶ ζυγίῳ ἢ μετὰ ἔλεγχον, παρέχει δὲ εἰς τὸν φορτωτὴν τὴν εὐχέρειαν ὅπως διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τῆς καταλληλοτέρας διὰ τὸ πρὸς φόρτωσιν ἐμπόρευμα συσκευασίας καὶ περιγραφῆς αὐτοῦ, ἐπιτύχῃ τὴν ὑπαγωγὴν του εἰς τὴν μικρότεραν δυνατὴν τιμὴν ναύλου.

Ἐπὶ μερικῆς ναυλώσεως, προβλέπεται συνήθως ὑπὸ τῆς φορτωτικῆς, ὅτι ὁ ναύλος εἶναι προπληρωτέος ὑπὸ τὸν ὄρον «Lost or Not Lost», ὅστις σημαίνει ὅτι ὁ ναύλος εἶναι ὀριστικός, καταβλητέος ἅμα τῇ συνάψει τῆς συμβάσεως ναυλώσεως καὶ ὅτι δὲν ἐπιστρέφεται ἔστω καὶ ἐάν τὸ ἐμπόρευμα ἀπολεσθῇ κατὰ τὸν πλοῖον καὶ συνεπῶς δὲν παραδοθῇ εἰς τὸν προορισμὸν του. Ὁ ὄρος οὗτος φαίνεται ἐκ πρώτης ὄψεως ἐπαχθὴς διὰ τὸν φορτωτὴν. Εἰς τὴν πραγματικότητα οὗτος ἔχει ἀπλῶς νὰ προσθέσῃ καὶ τὸν ναῦλον εἰς τὴν ἀσφαλιστέαν ἀξίαν τοῦ ἐμπορεύματός του. Συνεπῶς τὸ πρᾶγμα καταλήγει νὰ ἀφορᾷ τὸ ὅτι οὗτος θὰ καταβάλλῃ τὸ σχετικὸν ἀσφάλιστρον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι σημαντικόν.

Κατὰ τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ, ὁ πλοίαρχος δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἀναμείνῃ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ παραλήπτου, διὰ νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ φορτίον τοῦ πλοίου του. Ἀντιθέτως οὐδὲ νὰ εἰδοποιήσῃ αὐτὸν ὑποχρεοῦται. Ἡ ἐκφόρτωσις ὁμως πρέπει νὰ γίνῃ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εὐχερὴς διὰ τὸν παραλήπτην ἢ παραλαβῆ τοῦ ἐμπορεύματός του.

Ἐγένετο ἤδη ἀνωτέρω μνεία περὶ τῆς φορτωτικῆς συνεχείας (Through Bill of Lading). Φορτωτικὴ συνεχείας, εἶναι ἐκείνη ἢ ὁποία ἐπεκτείνει τὴν σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς πέραν τοῦ λιμένος προορι-

σμοῦ τοῦ πλοίου καὶ καλύπτει συνεπῶς, περισσοτέρας τῆς μιᾶς μεταφοράς, ἐνεργουμένας εἴτε παρὰ πλειόνων πλοίων εἴτε καὶ διὰ διαφόρων μεταφορικῶν μέσων. Διὰ τῆς φορτωτικῆς συνεχείας ἐξασφαλίζεται, ἢ μερίμνη τοῦ μεταφορέως, περαιτέρω προώθησις τοῦ ἐμπορεύματος μέχρι τοῦ τόπου προορισμοῦ του. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ καταβαλλόμενος ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ ναυλος, καλύπτει ὁλόκληρον τὴν συνδεδυασμένην μεταφορὰν, τὰ κατὰ τὴν μεταφόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος ἔξοδα καὶ τὴν ἀμοιβὴν τοῦ ἀναλαβόντος τὴν διεκπεραιώσιν τῆς προσθέτου ταύτης φροντίδος πλοιοκτικῆς.

Ἐν ἑλλείψει ἐιδικῆς ἀντιθέτου ρήτηρας, ὁ ὑπογράφας τὴν φορτωτικὴν συνεχείας μεταφορέως, παραμένει ὑπεύθυνος διὰ πᾶσαν ζημίαν ἢ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου ἥτις ἤθελε συμβῆ κατὰ οἰονδήποτε τμήμα τῆς μεταφορᾶς. Τῆς εὐθύνης ταύτης, ἀπαλλάσσεται ὁ πλοιοκτικῆς, μόνον διὰ τῆς προσθήκης ἐν τῇ φορτωτικῇ, ὄρου ὀρίζοντος, ὅτι μετὰ τὴν ἐκ τοῦ πλοίου ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ἐνεργεῖ οὗτος μόνον ὡς πράκτωρ τοῦ φορτωτοῦ.

Σημαντικὴ εἶναι ἐπίσης διὰ τὸν πλοιοκτικὴν ἢ εὐθύνῃ καὶ οἱ κίνδυνοι οἱ προερχόμενοι ἐκ τῆς δι' οἰονδήποτε αἰτίαν καθυστερήσεως ἐνεργείας τῆς μεταφορτώσεως εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ τοῦ πλοίου, ὅτε, ἐκτὸς ἐάν ἐιδικῇ ρήτηρᾳ τῆς φορτωτικῆς προβλέπη τὸ ἀντίθετον, βαρύνεται οὗτος καὶ μὲ πάντα τὰ ἔξοδα ἀποθηκεύσεως κλπ.

Εὐθῦναι ἐπίσης καὶ δυσχέρεια, δημιουργοῦνται διὰ τὸν πλοιοκτικὴν ὡς πρὸς τὴν ἐπιλογὴν τῶν μέσων τῶν χρησιμοποιηθησομένων διὰ τὴν περαιτέρω προώθησιν τοῦ διὰ τοῦ πλοίου κομισθέντος φορτίου, γενικῶς δὲ ἡ πρᾶξις ἔχει ὀδηγήσει τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ φορτωτικὴ συνεχείας, δημιουργεῖ πλείστας περιπτώσεις εὐθυνῶν καὶ δυσχερῶν καταστάσεων δι' αὐτάς. Ὡς ἐκ τούτου ἡ χρησιμοποίησις τῆς φορτωτικῆς συνεχείας, εἶναι περιορισμένη μόνον εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας δὲν εἶναι δυνατὴ διάφορος ρύθμισις.

Ἡ φορτωτικὴ γενικῶς, δυνατόν νὰ εἶναι ἐκδεδομένη εἰς τὸ ὄνομα τοῦ παραλήπτου, δυνατόν ὅμως ἐπίσης νὰ ἔχη ἐκδοθῆ εἰς τὸν κομιστήν. Ἡ διαφορὰ ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν τὸ φορτίον μέχρι τῆς παραδόσεώς του ἀποτελεῖ περιουσίαν τοῦ φορτωτοῦ. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, ἡ φορτωτικὴ εἶναι μεταβιβάσιμος, εἰς τὴν ἰδιότητά της δὲ ταύτην, εὐρίσκεται ἡ οἰκονομικὴ σημασία τῆς φορτωτικῆς, διότι διὰ τῆς μεταβιβάσεώς της εἶς τινα τράπεζαν, ὁ φορτωτὴς ἐπιτυγχάνει νὰ ἀποσύρῃ, ἀμέσως μετὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματός του, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς ἀξίας αὐτοῦ, καταβάλλων ἔναντι τῆς παρεχομένης αὐτῷ σπουδαίας ὑπηρε-

σίας, μικράν μόνον προμήθειαν εἰς τὴν προεξοφλοῦσαν τὴν ἀξίαν του τράπεζαν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἐπιτυχᾶνει τὴν πλήρη ἀξιοποίησιν τῶν κεφαλαίων του καὶ τὴν δι' αὐτῶν ἐκτέλεσιν πλειόνων τῆς μιᾶς, ταυτοχρόνων σχεδόν, ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Προϋπόθεσις βεβαίως, τῆς παρὰ τραπεζῆν, προεξοφλήσεως τῆς ἀξίας τῆς φορτωτικῆς, εἶναι ὅτι τὸ φορτίον εἶναι πλήρως ἠσφαλισμένον, ὥστε ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ζημίας αὐτοῦ, ἡ τράπεζα νὰ εἶναι κεκαλυμμένη.

Ἐπὶ συνθήκας, ὡς αἱ προεκτεθεῖσαι, ἡ φορτωτικὴ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆται ἀπλῶς, ὡς ἀπόδειξις παραλαβῆς ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ἔστω ὡς ἔγγραφο ἀποδεικνύον τοὺς ὄρους τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς. Χωρὶς νὰ ἀποβάλλῃ τὰς ἀνωτέρω δύο χαρακτηριστικὰς χρησιμότητάς της, ἀπέβη, παραλλήλως, τίτλος οἰκονομικός, παραδεγμένος εἰς τὰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς, εἰς βαθμὸν ὥστε νὰ εἶναι διαπραγματεύσιμος εἰς τὰ χρηματιστήρια ἐμπορευμάτων, δὲν εἶναι δὲ σπανία ἢ περιπτώσις φορτίου τοῦ ὁποῦ ἢ κυριότης ἠλλαξε πλείονας τῆς μιᾶς φορᾶς, ἐνῶ τοῦτο εὐρίσκετο εἰσέτι ἐν πλῆ.

4. Ὁργάνωσις δι' ἐξεύρεσιν φορτίων - Πρακτόρευσις.—Ἐάν ἡ μεσολάβησις ἐνὸς μεσίτου, εἶναι ἀρκετὴ διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ, προκειμένου περὶ τοῦ πλοίου γραμμῆς, ἐλαχίστην ἔχει αὐτὴ χρησιμότητα. Ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου γραμμῆς, δὲν δύναται νὰ εἶναι οἰκονομικῶς συμφέρουσα, ἐάν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται συχνὰ εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἀποπλήρῃ πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν δρομολογίων του μὲ τὰ κύτῃ του μερικῶς μόνον ἔμπορτα. Ἡ ἐξασφάλισις πλήρους φορτίου καθ' ἕκαστον ἀπόπλουν, ἀποτελεῖ βασικὴν ἐπιδίωξιν τοῦ πλοιοκτῆτου, τὸ ἀποτέλεσμα δὲ τοῦτο, μόνον διὰ καταλλήλου ὀργανώσεως τῆς ὑπηρεσίας ἐξευρέσεως τοῦ φορτίου εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῆ. Περιοδεύοντες ὑπάλληλοι, μόνιμοι ἀντιπρόσωποι, πράκτορες καὶ ἄλλαι ἀκόμη κατηγορίαι προσώπων, προσφέρουν πρὸς τοῦτο τὰς ὑπηρεσίας των καταλλήλως χρησιμοποιούμενοι, ἐνῶ ἡ διαφήμισις σημαντικὴν καὶ αὐτὴ προσφέρει εἰς τὸν πλοιοκτῆτην βοήθειαν.

Οἱ περιοδεύοντες ὑπάλληλοι χρησιμοποιοῦνται διὰ νὰ ἔρχωνται εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μετὰ τῶν ἐξαγωγέων, ἐμπόρων καὶ βιομηχάνων, πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς μεταφορᾶς τῶν προϊόντων διὰ τῶν πλοίων τῆς ἐπιχειρήσεως τὴν ὅποιαν ἐκπροσωποῦν. Ἐντὶ δηλαδὴ νὰ περιορισθῆ εἰς τοὺς κατὰ τόπους πράκτοράς του καὶ τὰς διαφημίσεις του καὶ νὰ ἀναμείνῃ τὴν πρὸς αὐτὸν ἔλευσιν τῶν φορτωτῶν ἐξαγωγέων, ὁ πλοιοκτῆτης, ἐν τῇ ἐπιδίωξιν ἀντιμετωπίσεως τοῦ συναγωνισμοῦ ἄλλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, μεταβαίνει αὐτὸς διὰ τῶν περιοδεύοντων ὑπαλλήλων, πρὸς ἀναζήτησιν τοῦ φορτίου εἰς τοὺς τόπους τῆς παρα-

γωγής. Ἔργον τοῦ περιοδεύοντος ὑπαλλήλου εἶναι νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ὑπόσχεσιν τῶν ἐξαγωγέων διὰ τὰ φορτώσασιν διὰ τῶν πλοίων τὰ ὅποια οὗτος ἐκπροσωπεῖ, δεδομένου δὲ διὰ διαφορὰ ναύλου, λόγῳ τῶν ὑπὸ τῶν Conferences καθοριζομένων ἐνιαίων τιμολογίων, δὲν ὀφίσταται, ἢ προσπάθεια στηρίζεται, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὴν καλλιτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν φορτωτῶν, διὰ σταθερᾶς ἐκτελέσεως καὶ μεγαλυτέρας συχνότητος δρομολογίων, δι' ἠϋξημένης ταχύτητος τῶν πλοίων, διὰ δρομολογήσεως συγχρονισμένων πλοίων, ἀποφυγῆς καθυστερήσεων μέχρι τῆς φορτώσεως κλπ.

Σπουδαῖον παράγοντα εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιδιώξεως τοῦ πλοιοκτῆτου, ἀποτελεῖ ἡ δημιουργία καὶ διατήρησις διὰ τῆς ἀπ' εὐθείας ἐπαφῆς, δεσμῶν μεταξὺ τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ τοῦ φορτωτοῦ. Ὅταν ὁ φορτωτὴς δὲν εὐρίσκη ἀξιόλογόν τινα διαφορὰν πρὸς ὄφελός του, μεταξὺ τῶν πλοίων δύο ἢ περισσοτέρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀσφαλῶς θὰ προτιμήσῃ τὰ πλοῖα τῆς ἐπιχειρήσεως μετὰ τῆς ὁποίας διατηρεῖ ἐπαφὴν καὶ σύνδεσμον. Ἐντεῦθεν ἡ σκοπιμότης καὶ τῆς προσωπικῆς ἀκόμη ἐπαφῆς τῶν διευθυνόντων τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν μὲ τοὺς κυριωτέρους εἰς ὄγκον φορτώσεων καὶ πλεον τακτικούς, φορτωτάς των.

Οἱ περιοδεύοντες ὑπάλληλοι δὲν εἶναι τόσο ἀπαραίτητοι εἰς περιοχάς, εἰς τὰς ὁποίας αἱ συνθηκαὶ ἐργασίας ἔχουν οὕτως διαμορφωθῆ, ὥστε ἡ συγκεντρωσις τῶν φορτίων καὶ ἡ φόρτωσις των νὰ εὐρίσκηται συγκεντρωμένη εἰς χεῖρας τῶν πρακτόρων ἀποστολῶν²¹ (Forwarding agents), περὶ τῶν ὁποίων γίνεται λόγος ἐν τοῖς ἐπομένοις. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ὁ πλοιοκτῆτης ἔρχεται εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς πράκτορας ἀποστολῶν καὶ ἡ προσπάθειά του συνίσταται εἰς τὴν ἐδραίωσιν σταθερᾶς μετ' αὐτῶν συνεργασίας, ὥστε νὰ ἐργάζωνται οὗτοι διὰ λογαριασμόν του.

Οἱ πράκτορες ἀποστολῶν ἐνεργοῦν ὡς ἐνδιάμεσοι μεταξὺ πλοιοκτῆτου καὶ φορτωτοῦ. Εἶναι τελείως ἐνήμεροι τῶν παρὰ τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐκτελουμένων δρομολογίων καὶ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐξασφαλίζουσιν, εἰς περιόδους ἐλλείψεως χωρητικότητος, τὸν ἀπαραίτητον διὰ φόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων τῶν πελατῶν των χώρον. Ἀναλαμβάνουσιν τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων ἀπὸ τὰ διάφορα σημεῖα τοῦ ἐσωτερικοῦ ἢ ἀπὸ μικροὺς λιμένας, εἰς τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ κέντρα τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται ὡς λιμένες ἀφετηρίας ἢ προσεγγίσεως τῶν πλοίων τῶν διεθνῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν,

²¹ Τοιούτη εἶναι ἡ περίπτωσις λ.χ. τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης ὅπου τὸ σύνολον τῆς ἐργασίας, εὐρίσκηται συγκεντρωμένον εἰς χεῖρας τῶν πρακτόρων ἀποστολῶν.

ὕποκαθιστώντες, ἔναντι τῶν μεταφορέων, τοὺς φορτωτάς. Ἐπιβλέπουν ἐκ τοῦ σύννεγγυς τὴν μεταφοράν, φορτοεκφόρτωσιν ἢ μεταφόρτωσιν τῶν ἀνατεθέντων αὐτοῖς φορτίων, ἐπὶ σκοπῷ ἀποφυγῆς καθυστερήσεως ἢ ζημιῶν ἢ ἀπωλειῶν. Ἀναλαμβάνουν τὴν διεκπεραίωσιν ὄλων τῶν σχετικῶν ἢ ἀλλῶν διατυπώσεων, μεριμνοῦν διὰ τὴν ἀποθήκευσιν τῶν φορτίων ὡς ἄκεις αὕτη εἶναι ἀπαραίτητος καὶ παραλαμβάνουν τὰ φορτωτικά ἔγγραφα πρὸς διαβίβασιν εἰς τοὺς φορτωτάς. Ἐάν ὁ φορτωτὴς ἐπιθυμῇ, δύνανται ἀκόμη νὰ μεριμνήσουν διὰ τὴν εἰσπραξιν τῆς ἀξίας τοῦ τιμολογίου του, εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ τοῦ φορτίου του. Ἡ μεγίστη ὁμως ὑπηρεσία τὴν ὁποῖαν ὁ πράκτωρ ἀποστολῶν προσφέρει εἰς τὸν τε πλοιοκτήτην καὶ τοὺς φορτωτάς, εἶναι ἴσως ὅτι συγκεντρώνει παρ' αὐτῷ μικροποσότητος ἐμπορευμάτων καὶ μεριμνᾷ διὰ τὴν ὁμαδικὴν ἀποστολὴν τοῦ οὕτω συγκεντρουμένου ὄγκου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καθιστᾷ τὴν μεταφορὰν εὐχερεστέραν καὶ ὀλιγώτερον δαπανηράν. Εὐχερεστέραν, διότι ὁ πλοιοκτήτης ὑπολογίζει περισσότερον τὴν μεγάλην ποσότητα καὶ φροντίζει πάντοτε δι' αὐτήν, εὐθηνότεραν δέ, διότι αἱ μικραὶ ποσότητες βαρύνονται κατὰ κανόνα μὲ τὰ «ἐλάχιστα ὄρια» ναύλων, τὰ ὅποια, κατὰ κανόνα, εἶναι δυσαναλόγως, πρὸς τὴν ἀξίαν τὴν ὁποῖαν αὐτὰ ἀντιπροσωπεύουν, ὑψηλά.

Ἡ σπουδαιότης ὅθεν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πράκτορος ἀποστολῶν εἶναι πρόδηλος. Ἐλέγχει ἄλλως τε οὗτος ὄγκῳδεις ποσότητες, κατὰ κανόνα ἐκ τῶν φορτίων ἐκείνων τὰ ὅποια καταβάλλουν ὑψηλὰς τιμὰς ναύλων. Εἶναι συνεπῶς πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ πλοιοκτήτου, νὰ ἐξασφαλίσῃ ὑπὲρ ἑαυτοῦ, τὴν συνεργασίαν τοῦ πράκτορος ἀποστολῶν καὶ πρὸς τοῦτο εἶναι πάντοτε πρόθυμος νὰ καταβάλῃ εἰς αὐτὸν προμήθειαν ἀξιόλογον. Ἄλλως τε, ἔναντι τῆς δαπάνης ταύτης, ἀπαλλάσσεται τῶν δαπανῶν διὰ περιοδεύοντας ὑπαλλήλους, δι' ἔκτεταμένον δίκτυον μονίμων ἀντιπροσώπων καὶ πρακτόρων εἰς τὸ ἐσωτερικόν, ἀκόμη δὲ καὶ τῆς ἀνάγκης διατηρήσεως ἐπαφῆς μὲ πολυαριθμους μεμονωμένους φορτωτάς, ἢ ὅποια εἶναι ὄχι μόνον δαπανηρὰ ἀλλὰ καὶ δύσκολος.

Αἱ ὑπηρεσίαι τῶν περιοδεύόντων ὑπαλλήλων ἢ τῶν πρακτόρων ἀποστολῶν, ὅσονδήποτε πολῦτιμοι καὶ ἐάν εἶναι, δὲν δύνανται νὰ νοηθοῦν, εἰ μόνον ὡς συμπλήρωμα ἐνός καλῶς ὀργανωμένου δικτύου μονίμως ἐγκατεστημένων πρακτορείων τῆς ἐπιχειρήσεως, ἢ ὑποκαταστημάτων αὐτῆς. Ἡ ἐξασφάλισις φορτίων εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως καὶ προορισμοῦ καὶ συνεπῶς ἡ ὅλη ἐπιτυχία τῆς ἐπιχειρήσεως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν καλὴν λειτουργίαν καὶ ἀπόδοσιν αὐτῶν, ἰδίᾳ δὲ τῶν πρακτορείων. Μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, μὲ ἐκτεταμένα

συμφέροντα, έγκαθιστούν, πολλάκις, εις τὰ μεγάλα κέντρα του έξωτερικού, διά τών όποίων διέρχονται ή με τὰ όποια συνδέονται αι δρόμολογιακαί των γραμμαί, ίδικά των ύποκαταστήματα προς καλλίτεραν παρακολούθησιν τών συμφερόντων των. Παρά ταύτα, γενική εΐναι ή έκ τής πείρας διαμορφωθείσα αντίληψις ότι τὰ συμφέροντα του πλοίου από άπόψεως πρακτορειακής, καλλίτερον έξυπηρετούνται, όταν ή πρακτόρευσις τής έπιχειρήσεως αναλαμβάνεται ούχι από ύποκαταστήματα αύτης, αλλά από τοπικά πρακτορειακά γραφεία. 'Η φύσις τής πρακτορειακής εργασίας εΐναι τοιαύτη, ώστε να διεξάγεται καλλίτερον από πράκτορα έντόπιον, δεδομένου ότι ούτος και εις τās συναλλαγάς του με τοπικάς άρχάς θα έχη, ως εΐναι φυσικόν, μεγαλύτεραν έλευθερίαν ένεργείας και τās σχέσεις του με τόν έμποροβιομηχανικόν κόσμον θα διατηρηή περισσότερον ή ό άλλοδαπός άνεπτυγμένης. Ούδέποτε άλλοδαπόν γραφείον έγκατεστημένον εις μίαν χώραν, δύναται να έργασθί τόσον έλευθέρως και άποδοτικώς, όσον ό έντόπιος πράκτωρ. 'Υπάρχει και φυσική άλλως τε τάσις τών φορτωτών, να προτιμούν συναλλαγήν με όμοεθνείς των πράκτορας, τὰ αίτια δέ τής προτιμήσεως ταύτης αναφέρονται τόσον εις λόγους ένθιкуού συμφέροντος όσον και εις τοιούτους ένθιкуικής φιλοτιμίας. Τήν πραγματικότητα ταύτην έχουσαι ύπ' όψιν, πλεισταί μεγάλαί ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις, άποφεύγουν τήν έγκατάστασιν ύποκαταστημάτων εις κέντρα του έξωτερικού και αναθέτουν τήν πρακτόρευσιν τών πλοίων των εις έγχώριους πρακτορειακάς έπιχειρήσεις. Τοϋτο βεβαίως ούδόλως άποκλείει τήν πιθανότητα και δυνατότητα, όπως έν τή πράξει αύταί αι ίδιαι έχουν χρηματοδοτήσει τās μεθ' ών συνεργάζονται πρακτορειακάς έπιχειρήσεις και έκ του άφανους να κατευθύνουν τās εργασίας των. Ούσιώδες εΐναι ότι προτιμούν όπως ή διεύθυνσις τών πρακτορειών εΐναι άνατεθειμένη εις έντοπίους.

Δέν πρέπει, άλλως τε, να παραβλέπεται τό γεγονός ότι και άν ή διατήρησις ύποκαταστημάτων δέν παρουσίαζε μειονεκτήματα ως τὰ προαναφερθέντα, θα εΐχεν όπωσδήποτε περιωρισμένην τήν έκτασιν διότι άποτελεί πρακτικήν λίαν δαπανηράν, ένψ έξ αντιθέτου ή δαπάνη διά τής όποιας έπιβαρύνει ό πράκτωρ τήν ναυτιλιακήν έπιχείρησιν εΐναι μικρά, διότι ούτος κατανέμει τὰ έξοδά του μεταξύ πολλών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων τακτικών γραμμών αλλά και άλλων κατηγοριών πλοίων, τās όποίας ταυτοχρόνως αντιπροσωπεύει.

Αί πρακτορειακαί έπιχειρήσεις εΐναι ένίοτε όγκώδεις οικονομικοί όργανισμοί, με έκτεταμένα συμφέροντα, πολυάριθμα ύποκαταστήματα εις μικροτέρους λιμένας τής χώρας ή και πόλεις του έσωτερικού άκόμη, και έκπροσωποϋν δεκάδας μεγάλων άτμοπλοϊκών εταιριών με έκα-

τοντάδας πλοίων και έτησιών αναχωρήσεων. Είς πολλές περιπτώσεις, αί αύται έπιχειρήσεις ένεργοϋν και ώς πράκτορες άποστολών, άκόμη δε έκτελοϋν και φορτοεκφορτωτικάς έργασίας, διαθέτουσαι Ιδιοκτήτους άποθηκευτικούς χώρους ώς και μηχανικάς και άλλας σχετικάς έγκαταστάσεις. Κατά τόν τρόπον αυτόν, συγκεντρώνουν ύπερ έαυτών, τό σύνολον της έργασίας τών πλοίων τά όποια έκπροσωποϋν οϋχι δε είς όλίγας περιπτώσεις, έκπροσωποϋν ταύτοχρόνως και τά συμφέροντα τοϋ φορτωτοϋ ή και τοϋ παραλήπτοϋ τοϋ φορτίου.

Ή πρακτόρευσις, δυνατόν-νά εΐναι καθ'όλην περιωρισμένη και νά άφορῃ άπλώς τήν έκπροσώπισιν τοϋ πλοιοκτήτοϋ πρός διευκόλυνσιν τοϋ πλοίου ένώπιον τών άρχών, δυνατόν όμως έπίσης, νά εΐναι γενική, όποτε ό πράκτωρ έντός της περιφερείας διά τήν όποίαν εΐναι έξουσιοδοτημένος, ύποκαθιστῆ είς εύρειαν έκτασιν τόν πλοιοκτήτην και ένεργεί μετά πρωτοβουλίας διά λογαριασμόν του, επί πλείστων θεμάτων άφορώντων τό πλοϊον. Φυσικόν εΐναι ότι ή έκτασις της διακοδοσίας τοϋ γενικοϋ πράκτορος έξαρτᾶται άπό τόν βαθμόν της πρός αυτόν έμπιστοσύνης τοϋ πλοιοκτήτοϋ και άπό τάς άνάγκας της έργασίας.

Ό άναλαμβάνων τήν γενικήν πρακτόρευσιν πλοίου είς τινα περιοχήν, άσκει ποίαν τινά έπίβλεψιν επί τών κατά τόπους μικροτέρων πρακτορειών της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και συντονίζει τάς ενεργείας αύτών έπ' όφελειᾶ τοϋ έκπροσωποϋμένου πλοιοκτήτοϋ. Όταν οί λιμένες είς τοϋς όποίους έδρεύουν οί γενικοί πράκτορες, έχουν εύρειαν ένδοχώραν νά έξυπηρετήσουν, πολύ δε περισσότερον όταν ή ένδοχώρα αύτη εΐναι διεθνής, ώς λ.χ. συμβαίνει με τήν ένδοχώραν τών λιμένων της Βορειοδυτικής Εύρώπης-Ρόττερνταμ, Άμβέρσης κλπ. - ήτις έξικνεΐται μέχρι της Έλβετίας διά τοϋ Ρήνου ή με τήν ένδοχώραν της Γενούης και Τεργέστης, αί όποϊαι κατά σημαντικόν ποσοστόν έξυπηρετοϋν τό έμπόριον της κεντρικής Εύρώπης, ή δραστηριότης τών πρακτόρων έπεκτείνεται και είς τήν ένδοχώραν ταύτην, έκ της Ικανότητος δε τοϋ γενικοϋ πράκτορος νά συντονίση τήν έργασίαν τών πρακτόρων της περιοχής του, νά δημιουργήση έπαφήν και σύνδεσμον μετά τών έξαγωγέων βιομηχάνων και έμπόρων τών διαφόρων θέσεων είς τάς όποίας άναζητεΐ νά έξασφαλίση τά φορτία τοϋ και νά δημιουργήση σταθερόν ρεϋμα φορτίων διά τά πλοϊα τά όποια έκπροσωπεΐ και μάλιστα φορτίων έξ εκείνων τά όποια καταβάλλουν μεγάλους ναύλους, έξαρτᾶται ή έπιτυχής έκμετάλλευσις μίᾶς γραμμής και ή έδραϊωσις και ή περαιτέρω πύκνωσις της συχνότητος τών δρομολογίων της.

Βάσει τών άνωτέρων έκτεθέντων, τά καθήκοντα τοϋ πράκτορος

δύνανται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς νὰ διαγραφῶσιν ὡς κατωτέρω. Συγκεντρῶνει τὰ πρὸς φόρτωσιν ἐμπορεύματα, ἐπιβλέπει νὰ εἶναι ἔτοιμα πρὸς φόρτωσιν ἅμα τῷ κατάπλω τοῦ πλοίου πρὸς ἀποφυγὴν οἰασδήποτε καθυστερήσεως, συμβάλλεται μὲ τὰς φορτοεκφορτωτικὰς ἐπιχειρήσεις ὅταν ὁ ἴδιος δὲν ἐπεκτείνει τὴν δραστηριότητά του καὶ εἰς τὸν κλάδον τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν ἔποπτεύει τὴν προμήθειαν ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων διὰ τὸ πλοῖον συμφῶνως πρὸς τὰς σχετικὰς αἰτήσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ· μεριμνᾷ διὰ τὴν ἔγκαιρον ἐξασφάλισιν θέσεως πρὸς πλεύρισιν τοῦ πλοίου - καὶ τοῦτο ἐνέχει, ἰδιαιτέραν σημασίαν εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας ὁ λιμὴν παρουσιάζει ἔκτακτον κίνησιν -· μεριμνᾷ διὰ τὴν ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἐκπλήρωσιν ὄλων τῶν ὑγειονομικῶν, λιμενικῶν, τελωνειακῶν καὶ ἄλλων συναφῶν διατυπώσεων· καταβάλλει τὰ λιμενικά, πλοηγικὰ τέλη, τὰ ρυμουλκικά, τὰ φορτοεκφορτωτικὰ κλπ. ἔξοδα τοῦ πλοίου. Ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχη φορτίον πρὸς ἐκφόρτωσιν, μεριμνᾷ διὰ τὴν ἄνευ καθυστερήσεως ἐκφόρτωσιν αὐτοῦ καὶ ἐπιλαμβάνεται παντὸς ζητήματος ἀφορῶντος τυχὸν ἀπαιτήσεις καὶ ἀμφισβητήσεις ἐκ μέρους τῶν παραληπτῶν καὶ ἔχει, γενικῶς, νὰ βεβαιωθῇ ὅτι ἕκαστος ἐξ αὐτῶν παραλαμβάνει ἀσφαλῶς τὸ ἐμπόρευμά του.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ἐν συντομίᾳ καὶ γενικαῖς μόνον γραμμαῖς ἀναφερθέντων, προφανῆς καθίσταται ἡ σπουδαιότης τῶν ὑπὸ τοῦ πράκτορος προσφερομένων ὑπηρεσιῶν, ἐφ' ὅσον δὲ τόσον σοβαρὰ παρουσιάζεται ἡ μορφή τῶν ὑπηρεσιῶν του, ἐπόμενον εἶναι ὅτι ὁ πλοιοκτητὴς εἶναι πάντοτε διατεθειμένος, προκειμένου νὰ ἐξασφαλίσῃ ὑπὲρ τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων του τὴν πλήρη δραστηριότητα τοῦ πράκτορός του, νὰ καταβάλῃ εἰς αὐτὸν σημαντικὴν ἀμοιβήν, ἱκανοποιούσαν αὐτόν.

Ἡ ἀμοιβὴ τοῦ πράκτορος, δυνατὸν νὰ εἶναι παγίως καθωρισμένη, ἀνεξαρτήτως ἀριθμοῦ καταπλεόντων πλοίων καὶ διακυμάνσεων εἰς προσφερομένας ὑπηρεσίας, συνηθέστερον ὁμῶς καθορίζεται εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τῶν μικτῶν ναύλων τοὺς ὁποίους ἐξασφαλίζει διὰ τὰ πλοῖα του, τὸ ποσοστὸν δὲ τοῦτο, δὲν εἶναι τὸ αὐτὸ διὰ πάντα τὰ εἶδη, τοῦ ὕψους του προσδιοριζομένου ἀναλόγως τῆς σπουδαιότητος τοῦ φορτίου, τοῦ εὐχεροῦς ἢ μὴ ἐξευρέσεώς του κλπ.

Ἡ πληρεστέρα ὀργάνωσις πρὸς ἐξασφάλισιν φορτίων τακτικῆς τινος γραμμῆς, συμπλήρωμα ἔχει, τὴν διὰ παντὸς προσφόρου τρόπου διαφήμισιν, τῆς ὁποίας ὁ ρόλος εἶναι ἰδιαιτέρως σημαντικὸς προκειμένου περὶ φορτωτῶν τῆς ἐνδοχώρας, οἱ ὅποιοι δὲν εἶναι εὐχερὲς νὰ ἔρχωνται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἢ τῶν πρακτορείων, πρὸς ἐνημέρωσιν των ἐπὶ τῶν δρομολογίων τῶν πλοίων. Ἡ διαφήμισις γίνεται δι' ἀγγελιῶν δρομολογιῶν εἰς τὸν τύ-

πον, ημερήσιον και περιοδικόν, αλλά και διά ποικίλων διαφημιστικῶν ἐντύπων, μέ λεπτομερείας τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν πλοίων και τῶν παρ' αὐτῶν ἐκτελουμένων δρομολογιῶν, ἀποστελλομένων δὲ ταχυδρομικῶς ἢ διανεμομένων μερίμνη τῶν πρακτόρων ἢ τῶν περιοδεούντων ὑπαλλήλων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

5. Στοιβασία φορτίων. - Ἐκαστον φορτίον, μηδὲ τῶν ὁμοειδῶν τοιούτων ἐξαιρουμένων, ἔχει διαφόρους ἀπὸ τὰ λοιπὰ ἰδιότητας, ὡς ἐκ τῶν ὁποίων διάφορον ἀπαιτεῖ μετάχειρσιν κατὰ τὴν φόρτωσιν και στοιβασίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπὶ σκοπῷ ἀσφαλούς διὰ τε τὸ πλοῖον και τὸ φορτίον μεταφορᾶς, ἀλλὰ και ἐπὶ σκοπῷ τῆς πληρεστερας δυνατῆς ἀξιοποιήσεως τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος τοῦ πλοίου.

Ἄλλ' ὅταν ἡ φόρτωσις ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐνὸς και μόνον ὁμοειδοῦς φορτίου ἐμφανίζῃ ζητήματα ἀπαιτοῦντα προσοχὴν και ληψιν, ἐνίοτε, συγκεκριμένων μέτρων, εὐνόητον καθίσταται ὅτι ἡ περίπτωσις τοῦ πλοίου γραμμῆς τοῦ παραλαμβάνοντος καθ' ἕκαστον ταξειδίου, ἑκατοντάδας, ἐνίοτε, μερίδων φορτίου, ποικίλας ἔχουσῶν τὴν συσκευασίαν ἀλλὰ και τὰς ἰδιότητας αὐτῶν, εἶναι ἀσυγκρίτως δυσχερεστερα.

Ἀποτελεῖ, ὅθεν, σπουδαῖον πράγματι κλάδον τῆς ναυτικῆς τέχνης ἡ φόρτωσις τοῦ πλοίου και δὴ τοῦ πλοίου τοῦ ἐκτελοῦντος δρομολογιακὴν γραμμὴν. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἡ φόρτωσις και στοιβασία ἐμφανίζουν τόσα ζητήματα, ὥστε ἐνεργοῦνται πάντοτε αὐτὰ βάσει συγκεκριμένου σχεδίου (Stowage plan), ἀποβλέποντος νὰ ἐπιτύχῃ:

α) Τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ πλοίου και τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐπιβαίνόντων, ἀπὸ παντὸς κινδύνου ἀπορρέοντος ἀπὸ τὸν τρόπον κατὰ τὸν ὁποῖον τὸ φορτίον εἶναι κατενεμημένον και τοποθετημένον εἰς τὰ κύτῃ αὐτοῦ.

β) Τὴν ἀποφυγὴν πάσης φθορᾶς ἢ ζημίας ἢ ἀλλοιώσεως τοῦ φορτίου και τὴν καλὴν παράδοσιν αὐτοῦ.

γ) Τὴν πλήρη ἀξιοποίησιν τοῦ διατιθεμένου ὑπὸ τοῦ πλοίου χωρου, ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ οικονομικοῦ ἀποτελέσματος τοῦ ταξειδίου.

δ) Τὴν μεγίστην δυνατὴν ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως εἰς τοὺς λιμένας.

Ἡ πραγματοποίησις τῶν ἀνωτέρω ἐπιδιώξεων ἐξαρτᾶται ἀπὸ πλείστας ὄσας προϋποθέσεις. Κανόνες δὲν ὑπάρχουν, οὐδὲ δύνανται νὰ τεθῶσι. Γενικαί τινες ἀρχαί, εἶναι ἐν τούτοις, γενικῶς παραδεκταί. Προκειμένου περὶ πλοίων γραμμῶν τὸ πρόβλημα εἶναι, ὡς εἴπομεν, περισσότερον πολὺπλοκον. Ποικίλαι φορτίων διαφόρου βάρους και κυβισμοῦ, φορτῶνται εἰς τὰ διάφορα κύτῃ τοῦ πλοίου ἐνίοτε δὲ και εἰς τὸ αὐτὸ κύτος. Πρέπει συνεπῶς νὰ κατανέμονται κατὰ τρόπον ὥστε ἡ εὐστάθεια και διαγωγὴ τοῦ πλοίου νὰ μὴ ἐπη-

ρεάζονται δυσμενώς. 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 ὁποῖα ἀποτελοῦν τὸ φορτίον τοῦ συγχρόνου πλοίου γραμμῶν, τὸ πολυἀριθμον τῶν λιμένων προσεγγίσεως τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐντεῦθεν ἀπορρέουσαν ἀνάγκην δυνατότητος ἐκφορτώσεως εἰς τοὺς ἐνδιαμέσους λιμένας καὶ ταυτοχρόνου φορτώσεως δι' ολονδήποτε μεταγενέστερον λιμένα, ἀκόμη καὶ λιμένα ἐπιστροφῆς ἄνευ σοβαρῶν μετακινήσεων τοῦ φορτίου καὶ χωρὶς νὰ ἐπηρεάζεται ἡ ἱκανότης τοῦ πλοίου πρὸς ταχεῖαν φορτοεκφόρτωσιν εἰς ολονδήποτε ἄλλον λιμένα ἢ ἡ εὐστάθεια αὐτοῦ, εὐκόλως ἄγεται 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 ἐξασφαλίσῃ τὸ ἰδεῶδες φορτίον ποῦ χρειάζεται διὰ νὰ ἔχη ἰδεῶδεις ἐπίσης συνθήκας εὐσταθείας. Ἐπὶ πλεόν, σπανίως γίνεται ἔναρξις φορτώσεως μὲ ὀλόκληρον τὸ φορτίον ἀνά χεῖρας. Συνήθως εἶναι ἄγνωστον τί μέλλει ἀκόμη νὰ παραληφθῆ πρὸς φόρτωσιν καὶ διὰ ποίου φορτίου θὰ συμπληρωθῆ αὕτη εἰς τοὺς ἐπομένους λιμένας προσεγγίσεως. Ἐξ ἄλλου ὑπάρχουν πάντοτε μεταβολαὶ τῆς τελευταίας στιγμῆς, εἴτε λόγῳ ἀκυρώσεως φορτώσεως τινος εἴτε καὶ λόγῳ προσθήκης τινός. Ἐπιπροσθέτως, ὑπάρχουν φορτία τῶν ὁποίων ὁ λιμὴν προορισμοῦ δὲν ἔχει καθορισθῆ ὀριστικῶς, ἀλλὰ δύνανται νὰ φορτῶνῶνται ὡς *Optional Cargo*, ὅτε ὁ φορτωτὴς διατηρεῖ τὸ δικαίωμα τῆς ἐκφορτώσεως εἰς ἕνα ἐκ πλειόνων προκαθορισμένων ἐν τῇ φορτωτικῇ λιμένων, ὑποχρεούμενος νὰ γνωστοποιήσῃ τὴν τελικὴν του ἀπόφασιν 24 ἢ 48 μόνον ὥρας πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐπιλεγέντα λιμένα, δὲν ἀπομένει δὲ ἀμφιβολία ὅτι ἡ ὑπαρξις τοιοῦτου φορτίου καθιστᾷ ἔτι μᾶλλον πολὺπλοκον τὴν στοιβασίαν, ἀφοῦ τοῦτο πρέπει νὰ εὐρίσκειται πάντοτε εἰς θέσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἅμα τῇ εἰδοποιήσει ἐκφόρτωσιν²². Δέον ἀκόμη νὰ προστεθῆ ὅτι αἱ ἰδιότητες φορτίων τινῶν, καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τὴν εἰς ἰδιαιτέρους χώρους τοποθέτησιν αὐτῶν, ἀκόμη δὲ ὅτι τὸ σχῆμα καὶ 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 καὶ τῆς καλῆς διαγωγῆς του, ὀλοκληροῦται διὰ καταλλήλου χρησιμοποίησεως τῶν διὰ παραλαβὴν

²² Εὐνόητον εἶναι ὅτι τὸ *Optional cargo*, βαρύνεται μὲ ἐπίναυλον.

έρματος και ύγρων καυσίμων προοριζομένων χώρων του πλοίου.

Δευτέραν βασικήν επιδιώξιν τῆς καλῆς στοιβασίας, ἀποτελεῖ ἡ ἐπίτευξις τῆς μεγίστης δυνατῆς ταχύτητος φορτοεκφορτώσεως. Αὕτη ἐπιτυγχάνεται μόνον διὰ τῆς κατανομῆς τοῦ διὰ τινα λιμένα προοριζομένου φορτίου κατ' ἰσομοιρίαν - ὅσον βεβαίως αἱ περιστάσεις ἐπιτρέπουσιν - εἰς ὅλα τὰ κύθη τοῦ πλοίου, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ταυτόχρονος χρησιμοποίησις πολλῶν μηχανικῶν μέσων τόσοσιν κατὰ τὴν φόρτωσιν ὅσον καὶ κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ συνεπῶς ἡ ταχεῖα περάτωσις τῆς ὅλης ἐργασίας. Καλὴ, κατὰ ταῦτα, στοιβασία εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία ἐξασφαλίζει ἐργασίαν εἰς ὅλα τὰ κύθη τοῦ πλοίου ἐκ παραλλήλου καὶ μειώνει κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸν χρόνον διαρκείας τοῦ ταξειδίου, περισσότερον ἴσως ἢ ἡ προσθήκη ἐνός ἢ δύο μιλίων εἰς τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου ἢ ὁποία ὡς εἶδομεν εἶναι τόσοσιν πολὺ δαπανηρά.

Διὰ τὸν πλοιοκτῆτην σπουδαίαν σημασίαν ἔχει ἡ φύσις τοῦ φορτίου ἀφ' ἐνός καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἀξιοποίησις τοῦ διὰ παραλαβὴν φορτίου διατιθεμένου χώρου ἀφ' ἑτέρου. Θὰ ἦτο ὀλιγώτερον εὐνοϊκὸν δι' αὐτὸν νὰ διαθέσῃ πολὺν ἄνωγον διὰ παραλαβὴν φορτίων καταβαλλόντων χαμηλὸν ναῦλον-δπως εἶναι λ.χ. τὰ λεγόμενα Birth Cargoes ἤτοι φορτία τὰ ὁποῖα συνήθως ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τοῦ ἐλευθέρου φορτηγοῦ πλοίου - εἴτε ἀκόμη φορτίων καταβαλλόντων μὲν ὑψηλὸν ναῦλον, ἐπιβαρυνομένων ὁμως, λόγῳ τῆς ἐιδικῆς 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, περιπτώσιν, 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 θὰ παραλάβῃ καὶ συνεπῶς ὁ ναῦλος τὸν ὁποῖον θὰ ἀποκομίσῃ, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν καλὴν χρησιμοποίησιν τῶν χώρων τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς μικροτέρας δυνατῆς ἀπώλειας. Ὁ χώρος ὁ ὁποῖος ἀπόλυται διὰ τὸ πλοῖον καὶ παραμένει ἀνεκμετάλλετος, λέγεται «Broken Tonnage» καὶ ἀποτελεῖται ἀπὸ τὸν μεταξὺ τῶν διαφόρων κιβωτίων, σάκκων καὶ λοιπῶν ἐπὶ μέρος φορτίων, χώρων ἢ τὸν καταλαμβανόμενον ἀπὸ ξύλινα χωρίσματα καὶ ἄλλα μέσα διαχωρισμοῦ ἢ προστάσις τοῦ φορτίου (λ.χ. σάκκους κενοῦς) κλπ. εἴτε καὶ ἀπὸ χώρων ἄλλως, ἐκ τῶν ἀνωτέρω αἰτίων, νεκρὸν, ὁ ὁποῖος διατίθεται διὰ παραλαβὴν πτωχοῦ τινος εἴδους φορτίου καταβάλλοντος χαμηλὸν ναῦλον.

Βεβαίως ἡ ἀπώλεια χώρου, δὲν ἐξαρτᾶται μόνον ἀπὸ τὴν κα-

λήν στοιβασίαν. Τὸ εἶδος τοῦ φορτίου καὶ ἡ συσκευασία του, σπουδαίως, ὡς ἐλέγχθη ἤδη, ἐπιδρῶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου. Φορτίον λ.χ. σίτου εἰς σάκκους, μικρὰν μόνον ἀπώλειαν χώρου προκαλεῖ, διότι οἱ σάκκοι ἔχουν ὁμοιομόρφους διαστάσεις. Ἀντιθέτως φορτία συσκευασμένα εἰς ποικίλου ὄγκου καὶ σχήματος κιβώτια ἢ βαρέλια, ὀγκώδη φορτία ὡς λ. χ. μηχανήματα ἢ αὐτοκίνητα, προκαλοῦν μεγάλην ἀπώλειαν χώρου²³. Ἐκτὸς ὅμως τοῦ φορτίου καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ ἐσωτερικὸν σχῆμα τῶν κυτῶν καὶ αἱ διαστάσεις αὐτῶν, οὐσιαστικῶς ἐπιδρῶν ἐπὶ τοῦ χώρου ὃ ὁποῖος ἀπόλυται. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἰς τὴν περιπτώσει τῶν πλοίων γραμμῶν κυρίως, ἢ ἐσωτερικῆ διαρρύθμισις καὶ σχῆμα τοῦ πλοίου, προσδιορίζεται ἀπὸ τὰς βασικὰς ἀπαιτήσεις τῶν κυρίων φορτίων τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον προορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ. Αἱ ἀνάγκαι τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς εἶναι ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι θὰ καθορίσουν τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν θέσιν τῶν καταστρωμάτων καὶ τῶν στομιῶν αὐτῶν, τὸν κατὰ τόννον Dead Weight διατιθέμενον χώρον εἰς κυβικά μέτρα κλπ. Γενικῆ πάντως ἐπιδίωξις, κατὰ τὴν σχεδίασιν τοῦ συγχρόνου φορτηγοῦ πλοίου εἶναι ἡ διάθεσις τοῦ μεγίστου δυνατοῦ ὄγκου κατὰ τόννον Dead Weight²⁴ ἥτις τόσον σοβαρῶς ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως

²³ Ἐνίοτε φορτία μεγάλης ἀξίας (εἶδη πολυτελείας, οἰνοπνευματώδη ποτὰ κλπ), ἀπαιτοῦντα εἰδικὴν μέριμναν διὰ τὴν ἀσφαλῆ μεταφορὰν των, ἐναποτίθενται εἰς εἰδικὰ μεγάλα κιβώτια, σιδηρὰ, ἰσχυρᾶς κατασκευῆς, ἐφωδιασμένα διὰ κλείθρων ἀσφαλείας καὶ φορτώνονται ἐπὶ τῶν πλοίων οὕτως συσκευασμένα. Τὰ φορτία ταῦτα εἶναι ἴσως ὡς εἰδικὰ φορτία (Special Cargoes), ὡς εἶναι δὲ ἐπόμενον, καταβάλλουν λίαν ὑψηλὸν ναῦλον. Ἐν τῇ πράξει ὅλαι αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν διαθέτουν κιβώτια διὰ τὴν φύλαξιν τῶν εἰδικῶν φορτίων.

²⁴ Εἶχομεν καὶ ἀλλαγῶν τὴν εὐκαιρίαν νὰ σημειώσωμεν ὅτι πλοῖα τῆς ἰδίας χωρητικότητος D.W., διάφορον ἔχουν τὴν εἰς κυβικά μέτρα χωρητικότητά των καὶ ὅτι τὰ πλοῖα γραμμῶν κατασκευάζονται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ διαθέτουν μεγάλην, εἰς ὄγκον, χωρητικότητα κατὰ τόννον D.W. Αἱ συνέπειαι τοῦ κυβισμοῦ φορτίου τινός, κατὰ τόννον βάρους, ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ δὴ ἐν σχέσει πρὸς τὴν εἰς ὄγκον μεταφορικὴν ἰκανότητα τοῦ πλοίου ἀποδίδονται διὰ τῶν κάτωθι παραδειγμάτων.

Ἐστώ :

α) Φορτίον Α κυβισμοῦ 20 κ.π. κατὰ τόννον καὶ ναῦλος 14 δολλάρια.

β) » Β » 50 κ.π. » » » » 20 »

γ) Πλοῖον Α 10.000 τόννων φορτίου, διαθέτον 400.000 κ.π. καὶ

δ) » Β 10.000 » » 500.000 κ.π.

Ἀπὸ τὸ φορτίον Α ἀμφότερα τὰ πλοῖα θὰ φορτώσουν 10.000 τόννους καὶ θὰ καλύψουν τὴν εἰς βάρος φορτίου μεταφορικὴν των ἰκανότητα. Θὰ εἰσπράξουν ἀμφότερα ναῦλον 10.000×14 Δολ. = 140.000 Δολλάρια καὶ θὰ παραμείνῃ νεκρὸς χώρος, εἰς μὲν τὸ πρῶτον πλοῖον ἐκ 200.000 κυβ. ποδῶν, εἰς δὲ τὸ δεῦτερον ἐκ 300.000 κυβικῶν ποδῶν.

Ἀπὸ τὸ φορτίον Β τὸ πλοῖον Α θὰ φορτώσῃ διὰ νὰ καλύψῃ τὴν εἰς ὄγκον χω-

του πλοίου, διότι επιτρέπει την παραλαβήν μεγαλύτερας ποσότητος ἐξ ἐλαφρῶν φορτίων τὰ ὅποια καταβάλλουν ὑψηλοὺς ναύλους. Συνήθως ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου ἐλαφροῦ τινος φορτίου, εὐρίσκεται εἰς ἄμεσον ἐξάρτησιν ἀπὸ τὸν ὄγκον τοῦ φορτίου τούτου ἐν σχέσει πρὸς τὸ μέγιστον ὄριον ὄγκου τῶν ὡς ἐλαφρῶν χαρακτηριζομένων φορτίων. Ἐξαρτᾶται τοὔτέστιν, ἐκ τοῦ λεγομένου «συντελεστοῦ κυβισμού» τοῦ δεδομένου φορτίου καὶ αὐξάνεται ἀνάλογως πρὸς αὐτόν. Τὸν συντελεστὴν κυβισμού, ἀποτελεῖ κατὰ ταῦτα, τὸ πηλίκον τῆς διαιρέσεως τοῦ κατὰ τόννον βάρους ὄγκου φορτίου τινός, ὑπολογιζομένου εἰς κυβικοὺς πόδας, διὰ τοῦ ἀριθμοῦ 40, ὅστις ἀντιπροσωπεύει, δι-

επιτικότητά του 400.000 κυβ. πόδας πρὸς 50 κ.π. κατὰ τόννον, ἦτοι 8.000 τόννους καὶ θὰ εἰσπράξῃ ναῦλον 8.000 τόνν. $\times 20 = 160.000$ Δολλάρια, θὰ παραμείνῃ δὲ ἀνεκμετάλλευτος χωρητικότης 2.000 τόννων βάρους φορτίου.

*Ἀπὸ τὸ αὐτὸ φορτίον, τὸ Β πλοῖον θὰ δυνηθῇ καὶ πάλιν νὰ παραλάβῃ 10.000 τόννων φορτίου χάρις εἰς τὴν μεγάλην κατὰ τόννον βάρους χωρητικότητά του εἰς κυβικοὺς πόδας. Θὰ εἰσπράξῃ συνεπῶς ναῦλον 10.000×20 Δολλ. = 200.000 Δολλ. Προφανῆς ὅθεν εἶναι ἡ πλεονεκτικὴ θέσις τῶν διαθετότων μεγάλην, εἰς ὄγκον, χωρητικότητας πλοίων.

*Ἄλλ' ἐκ τοῦ ἀνωτέρω παραδείγματος προκύπτει καὶ ἄλλη λίαν σημαντικὴ παρατήρησις. Εἰς τὴν περίπτωσιν λ.χ. τοῦ πλοίου Α, παρατηρεῖ τις ὅτι κατὰ μὲν τὴν παραλαβὴν τοῦ βαρέως φορτίου παρέμεινε νεκρὰ εἰς ὄγκον χωρητικότης, κατὰ δὲ τὴν παραλαβὴν τοῦ ἐλαφροῦ τιοῦτου, ἀπωλέσθη τὸ 1/5 τῆς εἰς βάρους μεταφορικῆς τοῦ πλοίου ἰκανότητος. Ἐντεῦθεν ἀπορρέει τὸ συμπέρασμα ὅτι εἰς οὐδεμίαν τῶν περιπτώσεων τὸ πλοῖον ἐπέτυχεν τὸ μέγιστον δυνατόν οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα. Τοῦτο θὰ ἐπιτυγχάνετο μόνον ἐὰν ἐκαλύπτετο τόσον ἢ εἰς βάρους ἰκανότης του ὅσον καὶ ἢ εἰς ὄγκον χωρητικότης τῶν κυτῶν του, διὰ φορτώσεως μέρους μόνον ἐξ ἀμφοτέρων τῶν φορτίων κατὰ τὴν ἀποδίδουσαν τὸ καλλίτερον ἀποτέλεσμα ἀναλογίαν.

Τὸ πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ μεγίστου τούτου οἰκονομικοῦ ἀποτελέσματος, φορτωθῆσόμενον ἐξ ἐκάστου τῶν φορτίων ποσοστὸν, δύναται νὰ ἐξευρεθῇ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς κάτωθι σχέσεως :

Κυβισμὸς πλοίου κατὰ τόννον χωρητικότητος	—	Κυβισμὸς κατὰ τόννον βαρέως φορτίου Α	=	Ἐναλογία ἐλαφροῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ συνόλου
Κυβισμὸς κατὰ τόννον ἐλαφροῦ φορτίου Β	—	Κυβισμὸς κατὰ τόννον βαρέως φορτίου Α	=	
*Ἦτοι ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω παραδείγματος θὰ ἔχωμεν				
$\frac{40 - 20}{50 - 20} = \frac{20}{30}$				

*Ἐπομένως τὰ 2/3 τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου Α θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἐλαφρόν, ὅτε ὁ θεωρητικῶς εἰσπραχθῆσόμενος συνολικὸς ναῦλος θὰ φθάσῃ εἰς 206.690 Δολλ. ὡς κατωτέρω :

6666 τόνν. $\times 50$ κ.π. = 333.300 κ.π. $\times 20$ Δολλ. = 133.320
3334 τόνν. $\times 20$ κ.π. = 66.670 κ.π. $\times 11$ Δολλ. = 73.370
10.000 τόνν. 400.000 κ.π. 206.690 Δολλ.

Βεβαίως ἡ ἀνωτέρω σχέσις εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου θεωρητικὴ, εἶναι ὅμως ἐνδεικτικὴ τῆς σπουδαιότητος ἣν ἔχῃ διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ἢ κατὰ τόννον D.W., εἰς ὄγκον χωρητικότης αὐτοῦ.

θνώσ, τὸ μέγιστον ὄριον ὄγκου κατὰ τόννον βάρους τῶν ὡς βαρέων χαρακτηριζομένων φορτίων²⁵.

Ἡ ἐξασφάλις καλύψεως ὄλων τῶν προαναφερθεισῶν ἐπιδιώξεων, οὔτε εὐχερῆς, ὡς εἶδομεν, εἶναι, οὔτε δευτερευούσης σημασίας διὰ τὴν ἐπιτυχή ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου τυγχάνει. Ἡ καλὴ φόρτωσις καὶ στοιβάσις τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου καὶ ἰδιαιτέρως τοῦ πλοίου γραμμῆς, ἀποτελεῖ πολύπλοκον ἐργασίαν, ἡ ὁποία ἀπαιτεῖ ὀργάνωσιν καὶ ἐπιτυχή ἀντιμετώπισιν πλειστον ζωτικῆς σημασίας θεμάτων. Ἐργασία μεγάλη ἀλλὰ καὶ προσεκτικὴ, καταβαλλομένη δὲ παρὰ προσώπων ἐξαιρετικῶς εἰδικᾶς διαθετότων πείραν καὶ γνώσεις, ἀποκτηθεῖσας διὰ μακρᾶς καὶ συνεχοῦς ἀπασχολήσεως, εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν κατάστρωσιν ἐνὸς ἐπιτυχοῦς σχεδίου στοιβάσεως, ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ πλοίου γραμμῆς, ἐνὸς 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 δρομολόγιον τοῦ πλοίου καὶ ἄρκετοὶ ἄλλοι παρομοίας σημασίας εἰδικοί συντελεστοὶ ἐκάστοτε ἀνακύπτοντες, συνθέτουν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν πρόβλημα, ἡ ἐπιτυχῆς ἐπίλυσις τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν ἱκανότητα καὶ τὴν ἐπιτηδεϊότητα τοῦ ἀναλαμβάνοντος τὴν κατάρτισιν τοῦ σχεδίου στοιβάσεως.

Τὸ σχέδιον στοιβάσεως 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 κῆτος ἢ ὑπόφραγμα τοῦ πλοίου.

Ἀντίγραφον τοῦ σχεδίου στοιβάσεως, ἀποστελλόμενον ἐγκαίρως εἰς τὰ πρακτορεῖα τῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τοὺς ἐνδιαμέσουσι λιμένας προσεγγίσεως, διευκολύνει σπουδαίως τοὺς πράκτορας εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν καὶ τοὺς ὑποβοηθεῖ εἰς τὴν πρό τοῦ κατόπλου τοῦ πλοίου ἐκτέλεσιν τῆς ἀπαραιτήτου προεργασίας ὥστε νὰ ἀποφεύγωνται ἐπιζήμια καθυστερήσεις εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων.

Μολοντί ὁ πλοίαρχος παραμένει πάντοτε ὑπεύθυνος διὰ τὴν

²⁵ Δι' ἐν καὶ τὸ αὐτὸ ἐμπόρευμα, ὁ συντελεστὴς κυβισμοῦ δύναται ἐν τῇ πράξει νὰ διαφέρῃ κατὰ χώρας καὶ λιμένας φορτώσεως, ἐξαρτώμενος ἀπὸ τὸν τρόπον συσκευασίας τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἐκ τῆς ἀκοιμένης κατ' αὐτὴν πίεσεως, ἐκ τῆς ποιότητος τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἄλλων παρεμφερῶν παραγόντων. Αἱ διαφοραὶ εἶναι σημαντικαὶ ἰδίως εἰς τὰς περιπτώσεις ἐρίου, βάμβακος καὶ καπνοῦ, κατὰ τὰς ὁποίας, ἡ κατὰ τὴν συσκευασίαν συμπέσις τοῦ φορτίου ἀσκεῖ πρωτεύοντα ῥόλον εἰς τὴν διάμρφωσιν τοῦ τελικοῦ κατὰ τόννον ὄγκου αὐτοῦ.

καλήν φόρτωσιν τοῦ πλοίου του, ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου ἐκτελεῖται, ὡς προανεφέρθη, εἰς τὰς πλείστας τῶν περιπτώσεων, παρ' εἰδικευμένων προσώπων, τῶν στοιβαστῶν (Stevedores). Εἰς τοὺς μεγάλους, μάλιστα, διεθνεῖς λιμένας, τὴν στοιβασίαν ἀναλαμβάνουν ὁμοῦ μετὰ τῆς φορτώσεως, αἱ φορτοεκφορτωτικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἱ πλεῖσται τῶν ὁποίων ἔχουν τὴν μορφήν καὶ ὀργάνωσιν τῆς μεγάλης ἐπιχειρήσεως, μὲ ὀγκώδη κεφάλαια καὶ ἐκτεταμέναις ἐγκαταστάσεσι, περιλαμβανούσας ὄχι μόνον ἄρτια μηχανικὰ καὶ λοιπὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως, ἀλλὰ καὶ ἀποθηκευτικὰς ἐγκαταστάσεις, ἰδιοκτῆτους ἀποβάθρας κλπ. Αἱ μεγάλαι, τέλος, ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, διαθέτουν κατὰ τὸ πλεῖστον, τὴν ἰδίαν αὐτῶν ὑπηρεσίαν στοιβασίας τῶν πλοίων, τούλάχιστον εἰς τοὺς λιμένας ἀφετηρίας καὶ τελικοῦ προορισμοῦ ὡς καὶ τοὺς συγκεντρώνοντας μεγάλην ἐμπορευματικὴν κίνησιν ἐνδιαμέσους λιμένας προσεγγίσεων τῶν πλοίων τῶν.