



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 26 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1972

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
167

Περὶ ἐγκρίσεως τοῦ ἐν Ἀθήναις ὑπογραφέντος Πρωτοκόλλου Ἑλλάδος-Γιουγκοσλαβίας ἐπὶ τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν τὸ ἄρθρον 42 τῆς ὑπογραφείσης ἐν Ἀθήναις τὴν 18ην Ἰουνίου 1959 Συμφωνίας μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Λαϊκῆς Ὀμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας περὶ ρυθμίσεως τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν ταξιδιωτῶν καὶ ἐμπορευμάτων δι' ἐμπορικῶν τροχοφόρων κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. 4011/1959 δημοσιευθέντος εἰς τὸ φύλλον Ἐφημερίδος Κυβερνήσεως ὑπ' ἀριθ. 239/1959/ (τεῦχος Α'), ἀποφασίζομεν :

Ἐγκρίνομεν ὥς ἔχει καὶ ἐν τῷ συνόλῳ του τὸ ὑπογραφέν ἐν Ἀθήναις τὴν 24ην Φεβρουαρίου 1972 Πρωτόκολλον τῆς 7ης Συνόδου τῆς Μικτῆς Ἑλληνογιουγκοσλαβικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 42 τῆς Συμφωνίας τῆς 18ης Ἰουνίου 1959 περὶ ὁδικῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

Τὸ καίμενον τοῦ ἀνωτέρω Πρωτοκόλλου ἔπεται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν γαλλικὴν γλῶσσαν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν ἑλληνικὴν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 31 Αὐγούστου 1972

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΑΠΑΡ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Χ. ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ-ΠΑΛΑΜΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΗΣ

ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΕΜΜ. ΦΘΕΝΑΚΗΣ

PROTOCOLE

de la VIIème réunion de la Commission Mixte Gréco-yougoslave, prévue par l'Article 42 de l'Accord du 18 juin 1959 sur les transports routiers de voyageurs et de marchandises, tenue à Athènes le 23 et 24 février 1972.

A la réunion ont pris part :

De la partie yougoslave :

1. M. Bozidar Ilic, Conseiller pour les transports internationaux au Secrétariat Fédéral de l' Economie, Président de la Délégation.
2. Ing. Milenko Blagojevic, Secrétaire Adjoint au Secrétariat de l'Economie de la République Socialiste de Serbie.

3. M. Mile Stefanovski, Secrétaire Adjoint au Secrétariat de l' Economie de la République Socialiste de Macédoine.
4. M. Radoslav Dabic, Conseiller au Secrétariat Fédéral des Affaires Etrangères.
5. M. Milorad Dinic, Secrétaire du Conseil des Transports à la Chambre Fédérale de l' Economie.
6. M. Tome Maleski, Secrétaire du Conseil des Transports à la Chambre de l' Economie en Macédoine.

De la partie hellénique :

1. M. Nicolas Athanassiou, Conseiller d'Ambassade, Sous-Directeur aux Affaires Economiques du Ministère Royal des Affaires Etrangères, Président de la Délégation.
2. M. Nicolas Menidiatis, Directeur au Ministère de la Marine, des Transports et des Communications.
3. M. Constantin Dritsas, Chef de Section au Ministère des Finances (Direction des Douanes)ς
4. M. Heraklis Georgopoulos, Chef de Section au Ministère de l'Economie Nationale (Direction du Commerce Extérieur).
5. M. Panayotis Canellopoulos, Chef de Section au Ministère de la Marine, des Transports et des Communications (Direction des Transports Internationaux).
6. Mlle Marie Zographou, Secrétaire d'Ambassade.
7. Mme Slavka Papacosta, Interprète.

L' ORDRE DU JOUR

1. Comptes rendus des Délégations sur l'application de l'Accord existant.
2. Revision des contingents d'autorisations de transport de marchandises.
3. Revision éventuelle de l'Accord du 18 juin 1959
4. Divers.

1a. Selon les statistiques yougoslaves les transporteurs grecs ont effectué en 1971, 11.000 entrées approximativement, contre 14.000 entrées yougoslaves. Les chiffres ci-dessus sont plus au moins d'accords avec les statistiques grecques selon lesquelles durant les premiers neuf mois du 1971, 4.269 camions grecs ont franchi les frontières yougoslaves contre 16.795 d'entrées en Grèce de camions yougoslaves pour toute l' année 1971.

1b. La Commission Mixte a constaté, avec satisfaction, une augmentation importante du volume des transports routiers de part et d'autre.

Il a été aussi constaté que l'application de l'accord routier entre les deux pays se réalise, en général, d'une manière satisfaisante.

2a. La Délégation Hellénique a évoqué l'évolution des transports grecs sur le territoire yougoslave, et a signalé le coût élevé de ces transports à cause des taxes routières élevées, payées en Yougoslavie par les camions grecs. Dans le but de réduire le coût total de ces transports ladite Délégation a demandé que le côté yougoslave accorde pour 1972, 750 nouvelles autorisations exonérées de paiement de taxes, en plus du contingent existant.

2b. La Délégation Yougoslave désirant répondre à la demande grecque, a proposé qu'à partir de l'année courante un nouveau système de taxation s'établisse suivant lequel pour les transporteurs grecs les taxes routières soient fixées au 50 % des taxes prescrites. En contre partie la même réduction serait accordée par le côté grec en faveur de transporteurs yougoslaves en laissant en vigueur le système existant d'exonération de taxes routières.

2c. Après avoir étudié la proposition, la Délégation Hellénique a déclaré que celle-ci, dans sa pratique, n'aurait pas amélioré essentiellement la position des transports grecs, compte tenu de leur nature et des conditions sous lesquelles ils se réalisent. En conséquence, ladite Délégation a prié que la question soit reconsidérée par la Délégation Yougoslave à la base de sa propre proposition.

2d. En réponse, la Délégation Yougoslave a offert pour 1972, 750 autorisations avec une réduction de 50 % sur les taxes routières, en échange d'un nombre égal d'autorisation grecques exonérées.

2e. La proposition précitée a été acceptée par les deux Délégations.

3a. Les deux Délégations se sont référées à la recommandation de la Commission Ministérielle Mixte du 10 janvier 1972, suivant laquelle «le Comité Mixte pour les transports routiers (devrait) proposer... des solutions et des modifications éventuelles de l'accord de 1959» et la question a été posée au côté grec que s'il était prêt à formuler des opinions concrètes.

3b. La Délégation Hellénique a déclaré qu'elle considère que la modification éventuelle de l'Accord est souhaitable pour parvenir à équilibrer les charges routières en application dans les deux pays. La délégation précitée a rappelé en l'occurrence la résolution de la Conférence Européenne des Ministres des Transports de décembre 1971 qui recommande l'abolition des taxes routières pour les transports en transit, ou au moins le règlement de la question par des négociations bilatérales, et qui énonce le principe que pour ces transports «les charges doivent être équivalents aux transporteurs en cause, ne pouvant être supérieures à celles imposées aux transporteurs nationaux».

3c. Il a été convenu que la Délégation Hellénique formulera ces propositions par la voie diplomatique aussitôt qu'elle complètera son information sur les accords routiers entre la Yougoslavie et des pays voisins et recevra des renseignements quant aux charges annuelles imposées sur les camions yougoslaves.

4a. La Délégation Yougoslave a demandé quelle suite a été donnée à des propositions formulées lors des précédentes réunions du Comité pour l'instauration de quelques lignes régulières d'autobus réunissant les deux pays. La Délégation Hellénique a déclaré que les données économiques d'un tel projet ne sont guère encourageantes, comme le témoigne le cas la ligne Béo-

grad-Athènes qui a été suspendue après quelques mois d'opération sur la demande des Chemins de fer Yougoslaves à cause du gros déficit qu'elle causait. Il a été indiqué, d'ailleurs, que, en tous cas, pendant l'été les besoins des touristes sont amplement satisfaits grâce à l'opération des services de navette. La Délégation Yougoslave a déclaré que dans le courant de onze mois de 1971, 643 entrées et 535 d'autobus grecs furent enregistrées et que ce trafic devait prendre la forme d'une ligne régulière, afin que les conditions de transport des voyageurs soient améliorées.

4b. La Délégation Yougoslave a souligné l'augmentation alarmante du nombre d'accidents de route en Yougoslavie, dans lesquels des conducteurs étrangers sont impliqués et elle a annoncé l'intention du Gouvernement Yougoslave d'introduire certaines mesures ayant trait à l'horaire de travail des conducteurs. Ces mesures ne devraient pas être interprétées comme visant seulement les conducteurs grecs.

4c. Il été déclaré du côté grec que des mesures législatives nécessaires furent déjà prises pour permettre la circulation sur le territoire grec des voitures citernes jusqu'à 40 tonnes, pour le transport de combustibles de Thessalonique jusqu'à la frontière, ce qui crée un traitement préférentiel en faveur des transporteurs yougoslaves contre des transporteurs de toute autre nationalité, grecque y comprise.

4d. La Délégation Yougoslave a demandé s'il est possible que les services douaniers grecs ne détachent pas la troisième feuille du carnet de passage des camions yougoslaves et qu'une autre procédure soit appliquée pour vérifier leur sortie du territoire grec.

4e. Il a été en outre demandé du côté yougoslave que la validité des visas d'entrée pour les conducteurs des camions yougoslaves soit prorogée de trois à six mois.

4f. Il a été aussi demandé que l'encaissement des lettres de crédit soit fait aux douanes d'entrée.

4g. La Délégation Hellénique a promis son intervention pour la satisfaction, dans la mesure du possible, des demandes sub nos 4d, 4e 4f, précitées.

Fait à Athènes le 24 février, mil neuf cent soixante douze.

Pour la Delegation
Yougoslave
BOSIDAR ILIC

Pour la Delegation
Hellénique
NICOLAS ATHANASSIOU

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ

τῆς 7ης συνόδου τῆς Μικτῆς Ἑλληνογιουγκοσλαβικῆς Ἐπιτροπῆς, τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 42 τῆς Συμφωνίας τῆς 18ης Ἰουνίου 1959 περὶ ὁδικῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, λαβούσης χώραν ἐν Ἀθήναις τὴν 23ην καὶ 24ην Φεβρουαρίου 1972.

Εἰς τὴν ὡς ἄνω σύνοδον ἔλαβον μέρος :

Ἀπὸ γιουγκοσλαβικῆς πλευρᾶς :

1. Bozidar Ilie, Σύμβουλος ἐπὶ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν τοῦ Ὁμοσπονδιακοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομίας, Ἀρχηγὸς τῆς Ἀντιπροσωπείας.
2. Milenko Blagojevic, Βοηθὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομίας τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Σερβίας.
3. Mile Stefanovski, Βοηθὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομίας τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Μακεδονίας.
4. Radoslav Dabic, Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Ὑπουργείῳ Ἐξωτερικῶν.

5. Milorad Dinic, Γραμματεὺς τοῦ Συμβουλίου Μεταφορῶν παρὰ τῷ Ὁμοσπονδιακῷ Οἰκονομικῷ Ἐπιμελητηρίῳ.
6. Tome Maleski, Γραμματεὺς τοῦ Συμβουλίου Μεταφορῶν τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐν Μακεδονίᾳ.

Ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς :

1. Νικόλαος Ἀθανασίου, Σύμβουλος Πρεσβείας Α', Ὑποδιευθυντὴς Δ/σεως Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, Πρόεδρος τῆς Ἀντιπροσωπείας.
2. Νικόλαος Μενιδιάτης, Δ/ντὴς Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν.
3. Κων/νος Δρίτσας, Τμηματάρχης Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν (Δ/σεις Τελωνείων).
4. Ἡρακλῆς Γεωργόπουλος, Τμηματάρχης Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας (Δ/σεις Ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου).
5. Παναγ. Κανελλόπουλος, Τμηματάρχης Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν (Δ/σεις Διεθνῶν Μεταφορῶν).
6. Δίς Μαρία Ζωγράφου, Γραμματεὺς Πρεσβείας.
7. Κ. Σλάβκα Παπακώστα, Μεταφραστὴς.

Ἡμερησία Διάταξις

1. Ἐκθεσις πεπραγμένων τῶν Ἀντιπροσωπειῶν ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ὑφισταμένης Συμφωνίας.
2. Ἀναθεώρησις τῶν ποσοστῶσεων ἀδειῶν μεταφορῶν ἐμπορευμάτων.
3. Ἐνδεχομένη ἀναθεώρησις τῆς Συμφωνίας τῆς 18ης Ἰουνίου 1955.
4. Διάφορα.

1α. Κατὰ τὰς γιουγκοσλαβικὰς στατιστικὰς οἱ Ἕλληνες μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὸ ἔτος 1971, 11.000 εἰσόδους περίπου, ἔναντι 14.000 γιουγκοσλαβικῶν εἰσόδων. Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ εἶναι κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἦττον σύμφωνοι πρὸς τὰς ἐλληνικὰς στατιστικὰς, συμφώνως πρὸς τὰς ὁποίας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐννέα πρώτων μηνῶν τοῦ 1971, 4.269 ἐλληνικὰ φορτηγὰ διέβησαν τὰ γιουγκοσλαβικὰ σύνορα, ἔναντι 16.795 γιουγκοσλαβικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων δι' ὁλόκληρον τὸ ἔτος 1971.

1β. Ἡ Μικτὴ Ἐπιτροπὴ διεπίστωσε μεθ' ἱκανοποιήσεως, σημαντικὴν αὐξήσιν τοῦ ἐκατέρωθεν ἀριθμοῦ ὁδικῶν μεταφορῶν. Διεπιστώθη ὡσαύτως ὅτι ἡ μεταξὺ τῶν δύο Χωρῶν ὁδικὴ συμφωνία ἐφαρμόζεται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἱκανοποιητικῶς.

2α. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία ἐπεκαλέσθη τὴν σημειωθείσαν αὐξήσιν τῶν ἐλληνικῶν μεταφορῶν ἐπὶ γιουγκοσλαβικοῦ ἐδάφους καὶ ἐπεσήμανε τὸ ὑψιζήμενον κόστος τῶν ἐν λόγω μεταφορῶν συνεπειᾶ τῶν ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ καταβληθέντων ὑψηλῶν τελῶν κυκλοφορίας.

Ἡ εἰρημένη Ἀντιπροσωπεία, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως μειωθῇ τὸ συνολικὸν κόστος τῶν ὡς ἄνω μεταφορῶν, ἐζήτησε ὅπως ἡ γιουγκοσλαβικὴ πλευρὰ παραχωρήσῃ διὰ τὸ 1972, 750 ἀδείας ἀτελοῦς διελεύσεως, ἐπὶ πλεόν τῆς ὑφισταμένης ποσοστῶσεως.

2β. Ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ἀντιπροσωπεία ἐπιθυμοῦσα νὰ ἱκανοποιήσῃ τὸ ἐλληνικὸν αἶτημα προέτεινε ὅπως ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους καθιερωθῇ νέον σύστημα καταβολῆς τελῶν, συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον τὰ ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων μεταφορέων καταβαλλόμενα τέλη κυκλοφορίας θέλουν ὀρισθῇ εἰς 50% τῶν καθιερωμένων τελῶν. Ἀντιστοίχως ἡ αὐτὴ ἐκπτώσις θέλει παραχωρηθῇ ὑπὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς πρὸς τοὺς Γιουγκοσλάβους μεταφορεῖς μὴ θιγομένου τοῦ ὑφισταμένου συστήματος ἀπαλλαγῆς ἐκ τῶν τελῶν κυκλοφορίας.

2γ. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία, κατόπιν μελέτης τῆς προτάσεως, ἐδήλωσεν ὅτι αὕτη πραγματοποιουμένη, οὐδόλως θὰ ἐβελτίωνε τὴν θέσιν τῶν Ἑλληνικῶν μεταφορῶν, δεδομένης τῆς φύσεως καὶ τῶν ὁρῶν ὑφ' οὗς αὗται διεξάγονται. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ εἰρημένη Ἀντιπροσωπεία, παρέκλισε ὅπως τὸ θέμα ἐπανεξετασθῇ ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλα-

βικῆς Ἀντιπροσωπείας ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἰδίας αὐτῆς προτάσεως.

2δ. Εἰς ἀπάντησιν, ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ἀντιπροσωπεία παρεχώρησε διὰ τὸ 1972, 750 ἀδείας διελεύσεως μετὰ μειώσεως κατὰ 50% τῶν τελῶν κυκλοφορίας, ἔναντι ἴσου ἀριθμοῦ ἀτελῶν ἐλληνικῶν ἀδειῶν.

2ε. Ἡ ἀνωτέρω πρότασις ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τῶν δύο Ἀντιπροσωπειῶν.

3α. Αἱ δύο Ἀντιπροσωπεῖαι ἀνεφέρθησαν εἰς τὴν σύστασιν τῆς Μικτῆς Διὑπουργικῆς Ἐπιτροπῆς ἀπὸ 10ης Ἰανουαρίου 1972, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν «ἡ Μικτὴ Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν (ὡφελεῖ) νὰ προτείνῃ λύσεις καὶ ἐνδεχομένας τροποποιήσεις τῆς Συμφωνίας τοῦ 1959», καὶ ἡ ἐλληνικὴ πλευρὰ ἠρωτήθη ἐὰν ἦτο ἐτοίμη νὰ διατυπώσῃ συγκεκριμέναν ἀπόφειν.

3β. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία, ἐδήλωσεν ὅτι θεωρεῖ εὐκαταίαν τὴν ἐνδεχομένην τροποποίησιν τῆς Συμφωνίας, ἵνα ἐπιτευχθῇ ἰσορροπία τῶν εἰς τὰς δύο Χώρας ἐπιβαλλομένων τελῶν κυκλοφορίας. Συναφῶς ἡ εἰρημένη Ἀντιπροσωπεία ἐμνημόνευσε τὴν ἀπόφασιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Διασκεύσεως τῶν Ὑπουργῶν Μεταφορῶν τοῦ Δεκεμβρίου 1971, ἡ ὁποία συνιστᾷ τὴν κατάργησιν τῶν τελῶν κυκλοφορίας διὰ τὰς μεταφορὰς Transit, ἡ τοῦλάχιστον τὴν διὰ διμερῶν συνεννοήσεων ρύθμισιν τοῦ προβλήματος καὶ ἡ ὁποία διατυπώνει τὴν ἀρχὴν ὅτι «αἱ ἐπιβαρύνσεις ὡφεῖλουν νὰ εἶναι ἴσαι διὰ τοὺς μεταφορεῖς μὴ δυνάμεναι νὰ εἶναι ἀνώτεροι ἐκείνων αἵτινες ἐπιβάλλονται εἰς τοὺς ἐγχωρίους μεταφορεῖς».

3γ. Ἐγένετο δεκτὸν ὅπως ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία διατυπώσῃ σχετικὰς προτάσεις διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ, εὐθὺς ὡς συμπληρώσῃ τὴν ἐνημέρωσιν τῆς ἐπὶ τῶν ρυθμιζουσῶν τὰς ὁδικὰς μεταφορὰς Συμφωνιῶν μεταξύ Γιουγκοσλαβίας καὶ γειτονικῶν χωρῶν καὶ λάβῃ πληροφορίας σχετικὰς πρὸς τὰς ἐπὶ τῶν γιουγκοσλαβικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐτησίαν ἐπιβαρύνσεις.

4α. Ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ἀντιπροσωπεία ἠρώτησε ποῖα συνέχεια ἐδόθη εἰς παλαιότερας προτάσεις τῆς διατυπωθείσας κατὰ τὴν διάρκειαν προηγουμένων συνόδων τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν καθιέρωσιν ὀρισμένων τακτικῶν λεωφορεῶν γραμμῶν μεταξύ τῶν δύο Χωρῶν. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία ἐδήλωσεν ὅτι τὰ οἰκονομικὰ δεδομένα τοιοῦτου ἐγχειρήματος εἶναι ἀποθαρρυντικὰ ὡς ἀπεδείχθη καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς γραμμῆς Βελιγραδίου - Ἀθηνῶν, ἥτις κατηργήθη κατόπιν λειτουργίας ὀλίγων μηνῶν, αἰτήσῃ τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Σιδηροδρόμων λόγω τῶν μεγάλων ἐλλειμμάτων τὰ ὁποῖα αὕτη προεκάλεσε. Ὑπεμνήσθη, ἐξ ἄλλου, ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει, κατὰ τοὺς θερινοὺς μήνας, αἱ ἀνάγκαι τῶν τουριστῶν ἐξυπηρετοῦνται ἱκανοποιητικῶς διὰ τῶν ἐναλλὰξ γραμμῶν. Ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ἀντιπροσωπεία ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἐντὸς τῶν 11 μηνῶν τοῦ 1971, κατεγράφησαν 643 εἰσοδοὶ καὶ 535 ἐξοδοὶ ἐλληνικῶν λεωφορείων καὶ ὅτι ἡ κίνησις αὕτη θὰ ἔδει νὰ λάβῃ τὴν μορφήν τακτικῆς γραμμῆς ἵνα οὕτω ἐξασφαλισθοῦν καλλίτεροι προϋποθέσεις διακινήσεως ἐπιβατῶν.

4β. Ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ἀντιπροσωπεία ὑπεγράμμισε τὴν ἀνησυχητικὴν αὐξήσιν τῶν τροχαίων ἀτυχημάτων ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ εἰς ἃ εἶναι ἀναμεμιγμένοι ξένοι ὁδηγοὶ αὐτοκινήτων καὶ ἀνεκοίνωσε τὴν πρόθεσιν τῆς Γιουγκοσλαβικῆς Κυβερνήσεως ὅπως λάβῃ ὀρισμένα μέτρα ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὥραριον ἐργασίας τῶν ὁδηγῶν. Τὰ μέτρα ταῦτα δὲν θὰ ἔδει νὰ ἐκληρθοῦν ὡς στρεφόμενα μόνον κατὰ τῶν Ἑλλήνων ὁδηγῶν.

4γ. Ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας ἀνεκοινώθη ὅτι ἐλήφθησαν τὰ ἀναγκαῖα νομοθετικὰ μέτρα οὕτως ὥστε νὰ ἐπιτρέπηται ἡ κυκλοφορία ἐπὶ ἐλληνικοῦ ἐδάφους βυτιοφόρων αὐτοκινήτων μέχρι 40 τόννων, διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν καυσίμων ἀπὸ Θεσ/νίκης μέχρι συνόρων, παραχωρουμένης οὕτω προνομιακῆς μεταχειρίσεως τῶν Γιουγκοσλάβων μεταφορέων ἔναντι μεταφορέων πάσης ἄλλης ἐθνικότητος, ἀκόμη καὶ ἐλληνικῆς.

4δ. Ἡ Γιουγκοσλαβικὴ Ἀντιπροσωπεία ἠρώτησεν εἰ δυνατόν, ὅπως αἱ Ἑλληνικαὶ Τελωνειακαὶ Ἀρχαὶ μὴ ἀφαιροῦν τὸ τρίτον ἀντίγραφον τοῦ Carnet de Passage τῶν γιουγκοσλαβικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων, ἐξευρεθῇ δὲ ἕτερος τρόπος ἐλέγχου τῆς ἐξόδου των ἐκ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐδάφους.

4ε. Ἐξητήθη ἐπίσης ὑπὸ τῆς γιουγκοσλαβικῆς πλευρᾶς ὅπως ὁ χρόνος ἰσχύος θεωρήσεως διαβατηρίων τῶν Γιουγκοσλάβων ὁδηγῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἀύξηθῇ εἰς ἐξάμηνον ἀντὶ τοῦ ἰσχύοντος τριμήνου.

4ζ. Ὡσαύτως ἐξητήθη ὅπως ἡ ἐξαργύρωση τῶν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν πραγματοποιεῖται εἰς τὰ Τελωνεῖα εἰσόδου.

4η. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία ὑπεσχέθη τὴν παρέμβασίν της διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ἱκανοποίησιν τῶν ὑπὸ στοιχεῖα 4δ, 4ε, καὶ 4ζ αἰτημάτων.

Ἐγένετο ἐν Ἀθήναις τὴν 24ην Φεβρουαρίου 1972.

Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβικὴν

Ἀντιπροσωπείαν

BOZIDAR ILIC

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν

Ἀντιπροσωπείαν

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ