



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 26 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1977

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
334

Αριθ. Φ. 0544/2695

Περί έγκρισεως των εν Παρισίοις και 'Αθήναις υπογραφέντων την 10ην 'Ιουνίου 1976 και 22αν 'Απριλίου 1977 αντίστοιχως, Πρακτικῶν τῆς Μικτῆς 'Ελληνογαλλικῆς 'Επιτροπῆς ὁδικῶν Μεταφορῶν.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

*Έχοντες ὑπ' ὄψει α) τὰς διατάξεις τοῦ άρθρου 23 τῆς ἐν 'Αθήναις τὴν 9ην 'Απριλίου 1969 υπογραφείσης Συμφωνίας, μεταξύ τῆς Κυβερνήσεως τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας, ἀφορώσης εἰς τὰς ὁδικὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ τῶν δύο χωρῶν καὶ διὰ μέσου τοῦ ἐδάφους αὐτῶν κυρωθείσης διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 495/1970 Νομοθετικοῦ Διατάγματος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 76 Φύλλον τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως τεύχος Α' τῆς 31ης Μαρτίου 1970, διὰ τῶν ὁποίων συνιστᾶται Μικτὴ 'Επιτροπὴ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καλῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς Συμφωνίας. β) Τὸ περιεχόμενον τῶν ὑπὸ ἔγκρισιν Πρακτικῶν, ἀποφασίζομεν :

'Εγκρίνομεν ὡς ἔχουν καὶ ἐν τῷ συνόλῳ των τὰ ἐν Παρισίοις καὶ ἐν 'Αθήναις υπογραφέντα τὴν 10ην 'Ιουνίου 1976 καὶ 22αν 'Απριλίου 1977 ἀντίστοιχως Πρακτικὰ τῆς Μικτῆς 'Ελληνογαλλικῆς 'Επιτροπῆς ὁδικῶν μεταφορῶν, τῶν ὁποίων τὰ κείμενα ἔπονται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν Γαλλικὴν γλῶσσαν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν 'Ελληνικὴν.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 4 'Οκτωβρίου 1977

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΤΣΙΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

PROCES VERBAL DE LA REUNION TENUE
A PARIS, LES 9 ET 10 JUNE 1976
PAR LA COMMISSION MIXTE FRANCO-GRECQUE

Composition des délégations

Délégation Grecque

m. VALTZIS, Directeur Général aux Transports Président.

m. TSAMBOULAS, Conseiller Spécial auprès du Ministre des Transports.

m. PARNASSOS, Secrétaire Commercial à l'Ambassade de Grèce à Paris.

m. CORAKIS, Chef de Section au Ministère des Finances.

m. TOBRAS, Président de l'Union Fédérale des Comités Professionnelles Routiers.

m. HARALAMBIDES, Président du Syndicat des Transports Routiers Internationaux.

m. KASTANIS, Président de la Chambre Syndicale des Transporteurs Routiers.

m. PANAGIOTOPOULOS, Secrétaire Général de la Chambe Syndicale des Transporteurs Routiers.

m. PANAGIOTOPOULOS, Membre de la Chambre Syndicale des Transporteurs Routiers.

Délégation Française

m. REVILLON, Adjoint au Chef du Service des Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux Transports. Président.

m. POULENAT, Service des Transports Interurbains de voyageurs-Secrétariat d'Etat aux Transports. Melle ROY, Service des Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux Transports.

Mme VATIN, Service des Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux Transports.

m. PETIOT, Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, Ministère de l'Economie et des Finances.

m. FARHI, Chargé des Affaires Européennes à l'A. F.T.R.I.

m. TRUDGETT, Représentant la S.C.E.T.A.

A TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Le président de la délégation française souhaite la bienvenue à la délégation grecque.

Le président de la délégation grecque remercie la délégation française pour l'accueil réservé à sa délégation et fait état des relations amicales existant entre la Grèce et la France.

Les délégations examinent les points inscrits à l'ordre du jour :

I. Evolution des échanges et du trafic routier

Statistiques françaises

Année 1975

Les échanges commerciaux (tous modes de transport et dans les deux sens) représentent :

866000 T soit + 19 % par rapport à 1974

On note un équilibre entre les exportations et les importations à savoir :

sens France - Grèce 488000 T soit + 13 % par rapport à 1974

sens Grèce-France 478000 T soit + 27 % par rapport à 1974

La part des divers modes est la suivante :

mer 91,7 % de l'ensemble des échanges soit +17 % par rapport à 1974

route 5,6 % de l'ensemble des échanges soit + 71 % par rapport à 1974

fer 2,6 % de l'ensemble des échanges soit + 35 % par rapport à 1974, air 1 %

Le trafic routier est déséquilibré au profit des importations (Grèce-France)

sens France - Grèce 22000 T (+34 % par rapport à 1974)

sens Grèce - France 32000 T (+111 % par rapport à 1974)

Le partage du trafic routier se fait au bénéfice des transporteurs grecs; on note, en 1975, une baisse importante de l'activité des transporteurs français en valeur relative et en valeur absolue et une progression des transporteurs grecs.

Part des transporteurs grecs

sens France - Grèce 15 700 T soit 70 % de l'ensemble du trafic contre 50 % en 1974

sens Grèce - France 23 600 T soit 75 % de l'ensemble du trafic contre 47 % en 1974

Part des transporteurs français

sens France - Grèce 6300 T soit 28 % de l'ensemble du trafic contre 47 % en 1974

sens Grèce - France 7300 T soit 23 % de l'ensemble du trafic contre 51 % en 1974

Les transporteurs français ont utilisé le contingent de 1200 voyages comme suit :

576 voyages ont été réalisés en trafic bilatéral

96 voyages ont été réalisés en trafic en transit total 672 voyages

Année 1976

Les statistiques du Commerce extérieur de la France relatives au 1er trimestre 1976 comparées à celles du 1er trimestre 1975 font apparaître les évolutions suivantes :

	1er trimestre 1976	1er trimestre 1975	Variation
sens France-Grèce	173.000T	129.000T	+34 %
sens Grèce-France	72.000T	103.000T	-30 %
ensemble	246.000T	232.000T	+ 6 %

On peut donc s'attendre à une progression modérée des échanges franco-grecs en 1976.

Au cours du 1er trimestre 1976 les transporteurs français ont réalisé :

98 voyages bilatéraux

1 voyage en transit

L'activité des transporteurs français sera donc vraisemblablement inférieure, en année pleine, à celle de 1975 et ceci à cause du trafic en transit vers le Moyen orient qui ce réalise par d'autres voies.

Statistiques grecques

La délégation grecque indique que le transport routier international est en pleine évolution en Grèce. 3000 mouvements de véhicules grecs, vers les pays d'Europe ont été enregistrés en 1969 et actuellement ces mouvements se chiffrent à environ 30.000.

La délégation grecque n'est pas en mesure pour le moment de donner des renseignements sur l'utilisation de 1.700 autorisations au voyage qui leur ont été envoyées par l'Administration française, au titre de 1975, toutefois elle fera parvenir ces informations à l'Administration française dans les meilleurs délais.

Pour l'année 1976, les 1320 autorisations au voyage françaises mises à la disposition de la Grèce ont été délivrées aux transporteurs grecs et ceux-ci ont réalisé 950 voyages environ durant la période du 1er janvier au 7 juin 1976.

La délégation grecque ne peut pas donner de plus amples renseignements statistiques car les transports internationaux grecs se réalisent par un nombre restreint de sociétés et qu'il existe un grand nombre (2000 environ) de transporteurs individuels dont l'Administration ne peut contrôler les mouvements. C'est une des raisons principales pour laquelle un projet de loi a été déposé prévoyant que les transports internationaux seront uniquement effectués par les sociétés organisées.

II. Fixation du contingent

1 Position française

Compte tenu de l'activité des transporteurs français prévisible pour 1976, la délégation française souhaite le maintien du contingent à son niveau actuel. Selon elle, toute augmentation du contingent profiterait aux transporteurs grecs sans apporter aucune amélioration à la participation française.

Elle pense que le déséquilibre existant dans le partage du trafic entre transporteurs français et grecs est lié à des questions de prix, elle estime cependant, qu'il faudrait remédier à cette situation par une collaboration entre transporteurs des deux pays. A cet effet, il lui paraît que des contacts entre l'Association française des transporteurs routiers internationaux et la Chambre Syndicale grecque des transporteurs routiers pourraient être constructifs.

2 Position grecque

La délégation grecque fait état de la situation difficile dans laquelle se trouve l'Administration des transports grecque en raison de l'insuffisance du contingent

Elle explique que le Gouvernement grec étudie actuellement la mise en service d'une liaison par ferries entre les ports grecs de Salonique ou Volos et le port Syrien de Lattaquie. Cette voie pourrait être utilisée par les transporteurs français ce qui leur permettrait de mieux utiliser le contingent.

Elle fait valoir que les autorités grecques ne demandent pas d'autorisation aux transporteurs français qui, au retour du Moyen Orient, rechargent en Grèce et que ce trafic n'apparaît pas dans les statistiques françaises relatives à l'utilisation du contingent.

La délégation grecque se déclare favorable à toute action de la part des Associations française et grecque des transporteurs routiers internationaux qui pourrait aboutir à une coopération constructive et à une meilleure répartition du trafic.

Après discussion la délégation française précise que si une progression de la participation française était enregistrée en 1976 une nouvelle rencontre pourrait avoir lieu, dans les premiers mois de 1977, pour un nouvel examen du contingent sur la base des statistiques fournies de part et d'autre.

Par ailleurs, elle fait remarquer que l'Administration grecque n'a pas utilisé, depuis l'entrée en vigueur de l'Accord, les autorisations à temps en n'a pas bénéficié de la souplesse qu'elles apportent à la gestion d'un contingent.

En effet, chaque autorisation à temps est valable un an, est décomptée forfaitairement sur le contingent pour 15 voyages et permet au transporteur de réaliser un nombre illimité de voyages.

Pour faciliter la mise en place des autorisations à temps la délégation française propose 5 autorisations à temps à la délégation grecque. Compte tenu de la date à laquelle ces titres de transports seront attribués le forfait est fixé à 8 voyages et ceci équivaut à une possibilité minimum de 40 voyages supplémentaires pour les transporteurs grecs.

Devant l'insistance de la délégation grecque pour obtenir une majoration du contingent lui-même, la délégation française offre, en outre, une augmentation de 50 voyages.

La délégation grecque estime que les 5 autorisations à temps, même augmentés de 50 voyages, ne pourront en aucun cas combler les besoins réels jusqu'à la fin de 1976. Elle préfère dans ce cas que le contingent reste au même niveau en attendant que le problème soit mieux étudié dans un proche avenir, pour rechercher une meilleure solution.

Le contingent a donc été reconduit, pour 1976, au niveau de 1200 voyages.

III Questions diverses

1-Admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules de transport routier

La délégation française indique que depuis 1976 la quantité de carburant, contenue dans les réservoirs normaux des camions et autocars, admise en franchise en France est passée de 50 à 100 litres.

La délégation grecque précise qu'aucun contrôle n'est exercé, par les autorités grecques, sur les véhicules français en ce qui concerne la quantité de carburant contenue dans les réservoirs des véhicules de transport routier et souhaite que, sur une base de réciprocité, les mêmes mesures soient adoptées par les autorités françaises.

2-Liaison Roll on-roll off entre la Grèce et la Syrie

La délégation française demande à la délégation grecque de lui envoyer une documentation sur cette liaison notamment en ce qui concerne :

- les prix
- les délais
- les fréquences

La délégation grecque a précisé qu'il était envisagé de mettre en service 2 ferries assurant deux voyages dans chaque sens par semaine. La capacité serait de 100 véhicules pour chaque bateau et le coût d'un trajet aller - retour de l'ordre de 5200 francs. Ce projet est actuellement au stade des études.

B- TRANSPORTS de VOYAGEURS

1) La délégation française a fait par des problèmes posés par l'existence d'un trafic irrégulier sur le territoire français effectué par des agences grecques (ME-DI TOURS, CONSOLAS TRAVEL et IASON) qui assurent des services du type régulier entre LONDRES et ATHENES via la France, avec dépôt et prise en charge de voyageurs à PARIS et sur la Côte d'Azur, sans avoir les autorisations nécessaires en vertu de l'accord de 1969.

La délégation grecque s'est engagée à examiner à son retour ce qui a été annoncé par la délégation française et prendre les mesures nécessaires dans le cas échéant.

2) Les deux délégations ont, en outre, considéré :

a) que la création d'un service régulier entre la France et la Grèce devait être envisagée pour répondre à la demande de la clientèle actuelle.

b) que l'itinéraire de ce service pourrait, dans toute la mesure du possible et sous réserve de l'accord des autres Etats, être prolongé vers l'Angleterre ou rac-

cordé aux services déjà existants entre la France et l'Italie ou la Yougoslavie.

c) qu'il fallait confier à des associations ou groupements d'entreprises de transport constitués autour d'une entreprise chef de file et seule responsable devant les autorités de chaque Etat le soin de s'accorder sur les modalités pratiques de l'organisation de cette ligne (fréquence, horaire, tarif, etc).

d) que le Secrétariat d'Etat aux Transports désignerait le plus rapidement possible, l'entreprise représentant les exploitants français de cette ligne afin qu'ils puissent engager les négociations avec leurs homologues grecs, et éventuellement étrangers.

3) La délégation grecque donne son accord de principe et se réserve la faculté de proposer dans le temps l'organisme représentatif et compétent pour mener à bien ces négociations. Elle propose à la délégation française qui a pris l'initiative dans ce domaine, d'étudier ce problème en détail et de lui communiquer ses propositions. Ces propositions seront alors, transmises à l'organisme national désigné et lequel sera mis en contact avec son homologue français pour l'élaboration de l'accord final.

Le Président de la délégation Grecque
P. VALTGIS

Le Président de la délégation Française

PROCES VERBAL DE LA REUNION TENUE A ATHENES, LES 21 ET 22 AVRIL 1977 PAR LA COMMISSION MIXTE FRANCO-GRECQUE

COMPOSITION DES DELEGATIONS

Délégation Française

m.M. REVILLON, Adjoint au Chef du Service des Transports de marchandises. Secrétariat d'Etat aux Transports. Président.

Mlle KUBLER, Chargée de la Division V2 au Service des Transports Interurbains de Voyageurs.

m. J. GARBAN, Attaché à l'A.F.T.R.I.

m.M. DURAND, Représentant de la S.C.E.T.A.

Mme A. SECRET, Secrétaire de l'Ambassade de France à Athènes.

Délégation Grecque

m. P. VALTZIS, Directeur Général des Transports Président.

m. D. DOUDOUMIS, Premier Secrétaire d'Ambassade Ministère des Affaires Etrangères.

m. P. KANELLOPOULOS, Chef de Section. Ministère des Transports.

m.A. GASSIOS, Chef de Section. Ministère de Commerce.

m. N. GLENTZIS, Rapporteur. Ministère des Finances.

Mme K. KALLIBOKA, Chef de Section. Organisme Hellénique de Tourisme.

Mme B. LALAITOU, Chef du Service EUROPA-BUS. Organisme Hellénique des Chemins de Fer S.A.

m. AL. PRASSAS, Délégués des Associations des m. IRAKL. NIKOLIS Entreprises des Transports pour les Transports Internationaux.

A. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

1. Création d'une ligne régulière internationale Grande - Bretagne - France - Italie - Grèce.

A la suite d'une discussion, il a été décidé ce qui suit:

a) de créer une ligne régulière entre Paris et Athènes via l'Italie, avec éventuellement des stations intermédiaires.

b) de faire les démarches nécessaires pour désigner les entreprises responsables des deux pays concernés et de faire les propositions y afférentes avant la fin du mois de mai, si possible.

Lorsqu'il y aura plus d'une entreprise exploitante, l'une d'entre elles sera désignée comme tête de file.

c) En vue de l'organisation complète de la ligne, des contacts devront être pris, dans les meilleurs délais, avec la Grande-Bretagne pour permettre le meilleur fonctionnement dès la création.

A cette fin, une réunion tripartite devra être organisée, le plus rapidement possible, à Paris, à l'initiative des autorités françaises.

d) il a été convenu de demander aux entreprises de signer un accord respectant les clauses d'une convention type d'accord de pool d'exploitation, reposant sur les principes d'unicité d'exploitation et d'unicité de commercialisation. A cette fin, la délégation française a remis à la délégation grecque un projet de convention type, pour examen et proposition de modifications éventuelles.

e) L'accès du territoire des deux pays sera interdit aux autocars qui n'auraient pas fait l'objet.

-d'une autorisation exceptionnelle dans le cadre de l'article 2 de l'accord du 9.4.1969.

-ou qui ne répondraient aux caractéristiques des transports prévus à l'article 3 du même accord.

-ou qui ne participeraient pas à l'exploitation de la ligne régulière.

2. Mise en place d'un système d'échange d'informations statistiques.

A la suite d'une discussion, il a été décidé ce qui suit:

a) Les entreprises chargées de l'exploitation de la ligne régulière devront remettre aux autorités des deux pays, selon des modalités qui seront fixées dans l'accord de pool, les informations statistiques relatives à l'exploitation.

b) Tout autre autocar circulant régulièrement entre les deux pays devra être muni d'une feuille de route dont un double sera retiré à la douane du pays destinataire.

c) La délégation grecque a communiqué à la délégation française un exemplaire de la feuille de route qui sera appliquée en Grèce.

B. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. Evolution des échanges et du trafic routier entre la France et la Grèce.

Selon les chiffres fournis par la délégation française, les échanges totaux entre la France et la Grèce se sont élevés à 1.039.000 tonnes à 1976 contre 1.123.000 à 1975 (- 7,5 %).

Le tonnage transporté par route est passé de 54.000 tonnes à 78.700 tonnes (+46 %).

La part respective des transporteurs français et grecs a été la suivante :

	Transporteurs	
	français	grecs
sens France - Grèce	25,4 %	73,2 %
sens Grèce - France	16,4 %	81,6 %
Total	20,4 %	77,9 %

La délégation grecque a exposé les dispositions prises ou envisagées en Grèce pour rassembler les statistiques détaillées sur les transports de marchandises effectués par les transporteurs grecs entre et via les deux pays.

Les transporteurs français ont effectué 699 voyages dont 124 en transit.

Les transporteurs grecs ont utilisé la totalité du contingent de 1290 voyages dont 10 % environ en transit.

2. Fixation du contingent pour 1977.

A la suite d'un échange de vues, le contingent a été fixé à 1350 voyages pour 1977.

Il a été entendu que, si le besoin s'en faisait sentir, ce chiffre pourrait éventuellement être revu au dernier trimestre de l'année 1977 par un échange de lettres.

Si la demande émane de la délégation grecque, celle-ci devra fournir toutes justifications utiles.

3. Questions diverses.

a) Difficultés rencontrées par les transporteurs français pour recouvrer certaines créances.

La délégation française a appelé l'attention sur certains cas de non respect d'obligations contractuelles en ce qui concerne le paiement du fret.

Les entreprises fautives ne relevant pas du contrôle de l'Administration grecque, les organisations professionnelles des transporteurs grecs ont proposé toute aide possible à leurs collègues français dans ce domaine par l'intermédiaire de l'Ambassade de France à Athènes.

Un dispositif analogue fonctionnera au profit des transporteurs grecs qui rencontreraient des difficultés de ce genre en France.

b) Application de l'article 12 de l'accord.

Certains transporteurs français se seraient vu refuser les autorisations spéciales exigées par cet article en vue de l'exécution d'un transport vers un pays tiers.

Des précisions seront fournies à la délégation grecque sur les cas de ce genre qui ont été signalés.

En outre, il sera procédé à un examen des conditions dans lesquelles les transports exécutés vers un pays tiers en transit par le pays d'immatriculation du véhicule pourraient être dispensés d'autorisation spéciale.

c) Convention CMR

La Grèce a ratifié la convention CMR le 12 mars 1977. Cette convention est donc entrée en vigueur et toutes les mesures concrètes d'application ont été prises à cet effet.

Le Président de la délégation française
M. REVILLON

Le Président de la délégation grecque
P. VALTZIS

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΛΑΒΟΥΣΗΣ
ΧΩΡΑΝ ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ, ΤΗΝ 9ην ΚΑΙ 10ην ΙΟΥΝΙΟΥ
1976 ΥΠΟ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΓΑΛΛΟ - ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σύνθεσις τῶν ἀντιπροσωπειῶν.

Ἑλληνική Ἀντιπροσωπεία

κ. ΒΑΛΤΖΗΣ, Γενικός Διευθυντής Μεταφορῶν, Πρόεδρος.

κ. ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Εἰδικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργῷ Μεταφορῶν.

κ. ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ, Γραμματεὺς ἐπὶ ἐμπορικῶν θεμάτων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Πρεσβείαν ἐν Παρίσι.

κ. ΚΟΡΑΚΗΣ, Τμηματάρχης εἰς Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν, Πρόεδρος τῆς Γεν. Συνομοσπονδίας Ἐπαγγελματιῶν Ἀυτοκινήτιστῶν.

κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ, Πρόεδρος Συνδικάτου Διεθνῶν Ὀδικῶν Μεταφορῶν.

κ. ΚΑΣΤΑΝΗΣ, Πρόεδρος Ὀμοσπονδίας Ὀδικῶν Μεταφορῶν.

κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γεν. Γραμματέας 'Ομοσπονδίας 'Οδικών Μεταφορέων.

κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Μέλος 'Ομοσπονδίας 'Οδικών Μεταφορέων.

ΓΑΛΛΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

κ. REVILLON, Βοηθός Προϊσταμένου τής 'Υπηρεσίας 'Εμπορευματικών Μεταφορών 'Υφυπουργείου Μεταφορών, Πρόεδρος.

κ. ROULENAT, 'Υπηρεσία 'Υπεραστικών Μεταφορών 'Επιβατών - 'Υφυπουργείου Μεταφορών.

διδ. ROY, 'Υπηρεσία 'Εμπορευματικών Μεταφορών, 'Υφυπουργείου Μεταφορών.

κα VATIN, 'Υπηρεσία 'Εμπορευματικών Μεταφορών 'Υφυπουργείου Μεταφορών.

κ. PETIOT, Γενική Διεύθυνσις Τελωνείων και 'Εμμέσων Φόρων, 'Υπουργείου Οικονομικών.

κ. FARHI, 'Επιτετραμμένος Ευρωπαϊκών 'Υποθέσεων εις A.F.T.R.I.

κ. TRUDGETT, 'Αντιπρόσωπος S.C.E.T.A.

Α. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

'Ο πρόεδρος τής γαλλικής αντιπροσωπείας καλωσορίζει τήν ελληνικήν αντιπροσωπείαν.

'Ο πρόεδρος τής ελληνικής αντιπροσωπείας εύχαριστεί τήν γαλλικήν αντιπροσωπείαν διά τήν υποδοχήν τήν ἐπιφυλαχθείσαν εις τήν αντιπροσωπείαν του και ὑπενθυμίζει τὰς φιλικὰς σχέσεις αἱ ὁποῖαι ὑφίστανται μεταξύ τής 'Ελλάδος και τής Γαλλίας.

Αἱ αντιπροσωπείαι ἐξετάζουν τὰ σημεῖα τὰ ἐγγεγραμμένα εις τήν ἡμερησίαν διάταξιν.

Ι. Ἀνάπτυξις τῶν ἀνταλλαγῶν και τής ὁδικῆς κυκλοφορίας. Γαλλικαὶ στατιστικαὶ.

'Ἔτος 1975.

Αἱ ἐμπορικαὶ ἀνταλλαγαὶ (ὅλα τὰ μέσα μεταφορᾶς και ὑπὸ πᾶσαν ἔννοιαν) ἀντιπροσωπεύουν : 866000 T ἤτοι αὐξήσις 19 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

Παρατηροῦμεν μίαν ἰσοροπίαν μεταξύ τῶν ἐξαγωγῶν και τῶν εἰσαγωγῶν, ἤτοι :

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 488000 T ἤτοι αὐξήσις 13 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 478000 T ἤτοι αὐξήσις 27 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

'Ἡ ἀναλογία τῶν διαφόρων μέσων εἶναι ἡ ἀκόλουθη : θαλασσίως 91,7 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὐξήσις 17 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

ὁδικῶς 5,6 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὐξήσις 71 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

σιδηροδρομικῶς 2,6 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὐξήσις 35 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

ἀεροπορικῶς 1 %.

'Ἡ ὁδικὴ κυκλοφορία εἶναι δυσανάλογος ἐπ' ὠφελεία τῶν εἰσαγωγῶν ('Ελλάς - Γαλλία).

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 22.000 T (αὐξήσις 34 % ὡς πρὸς τὸ 1974).

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 32.000 T (αὐξήσις 111 % ὡς πρὸς τὸ 1974).

'Ἡ διανομὴ τής ὁδικῆς κυκλοφορίας γίνεται ἐπ' ὠφελεία τῶν ἐλλήνων μεταφορέων παρατηροῦμεν, κατὰ τὸ 1975, μίαν σημαντικὴν πτώσιν τής δραστηριότητος τῶν γάλλων μεταφορέων ὡς πρὸς τὴν σχετικὴν και ὡς πρὸς τὴν ἀπόλυτον ἀξίαν και μίαν πρόοδον τῶν ἐλλήνων μεταφορέων.

'Αναλογία τῶν ἐλλήνων μεταφορέων.

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 15.700 T ἤτοι αὐξήσις 70 % τοῦ συνόλου τής κυκλοφορίας ἐναντι 50 % κατὰ τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 23.600 T ἤτοι αὐξήσις 75 % τοῦ συνόλου τής κυκλοφορίας ἐναντι 47 % κατὰ τὸ 1974.

'Αναλογία τῶν γάλλων μεταφορέων

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 6.300 T ἤτοι αὐξήσις 28 % τοῦ συνόλου τής κυκλοφορίας ἐναντι 47 % κατὰ τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 7.300 T ἤτοι αὐξήσις 23 % τοῦ συνόλου τής κυκλοφορίας ἐναντι 51 % κατὰ τὸ 1974.

Οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐχρησιμοποίησαν τὴν ποσώστωσιν τῶν 1.200 ταξιδίων ὡς ἀκολουθῶς :

576 ταξίδια ἐπραγματοποιήθησαν διμερῶς
96 ταξίδια ἐπραγματοποιήθησαν διαμετακομιστικῶς (τράνζιτ).

Σύνολον 672 ταξίδια

'Ἔτος 1976

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τής Γαλλίας αἱ σχετικαὶ μὲ τὸ 1ον τρίμηνον 1976 συγκρινόμεναι μὲ αὐτὰς τοῦ 1ου τριμήνου 1975 δεικνύουν τὰς κάτωθι ἀναπτύξεις :

1ον τρίμηνον 1976 1ον τρίμηνον 1975 Μεταβολὴ

κατεύθυνσις :			
Γαλλία - 'Ελλάς	173000 T	129000 T	αὐξήσις 34%
κατεύθυνσις :			
'Ελλάς - Γαλλία	72000 T	103000 T	μείωσις 30%
Σύνολον :	246000 T	232000 T	αὐξήσις 6 %

Δυνάμεθα ὡς ἐκ τούτου νὰ ἀναμένωμεν μίαν μετρίαν πρόοδον τῶν γαλλο - ἐλληνικῶν ἀνταλλαγῶν κατὰ τὸ 1976.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου τριμήνου 1976 οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν : 98 διμερῆ ταξίδια
1 διακομετακομιστικῶν ταξιδίων (τράνζιτ).

'Ἡ δραστηριότης τῶν γάλλων μεταφορέων θὰ εἶναι λοιπὸν πιθανῶς κατωτέρα κατὰ τὸ μέσον τοῦ ἔτους, ἐκείνης τοῦ 1975 και τοῦτο ἐξ αἰτίας τής διαμετακομιστικῆς κυκλοφορίας (τράνζιτ) πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν ἡ ὁποία πραγματοποιεῖται δι' ἄλλων ὁδῶν.

'Ελληνικαὶ στατιστικαὶ

'Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δηλώνει ὅτι αἱ διεθνεῖς ὁδικαὶ μεταφοραὶ εὐρίσκονται εἰς πλήρη ἀνάπτυξιν εἰς τὴν 'Ελλάδα.

3.000 μετακινήσεις ἐλληνικῶν ὀχημάτων, πρὸς τὰς χώρας τής Εὐρώπης κατεγράφησαν τὸ 1969 και κατὰ τὸ παρὸν αἱ μετακινήσεις αὐταὶ ἀνέρχονται περίπου εἰς 30.000.

'Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν δύναται πρὸς τὸ παρὸν νὰ δώσῃ πληροφορίας περὶ τής χρησιμοποιήσεως τῶν 1.700 ἀδειῶν ταξιδίου, αἱ ὁποῖαι τής ἀπεστάλησαν ὑπὸ τής γαλλικῆς Διοικήσεως, διὰ τὸ 1975, ἐν τούτοις, θὰ ἀποστείλῃ τὰς πληροφορίας ταύτας εἰς τὴν γαλλικὴν Διοίκησιν τὸ ταχύτερον δυνατόν.

Διὰ τὸ ἔτος 1976, αἱ 1.320 γαλλικαὶ ἀδειαι ταξιδίου αἱ τεθεῖσαι εἰς τὴν διάθεσιν τής 'Ελλάδος ἐχορηγήθησαν εἰς τοὺς Ἕλληνας μεταφορεῖς, οἱ ὁποῖοι ἐπραγματοποίησαν 950 περίπου ταξίδια κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἕως 7ης Ἰουνίου 1976.

'Ἡ 'Ελληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν δύναται νὰ δώσῃ περισσότερας στατιστικὰς πληροφορίας, διότι αἱ διεθνεῖς ἐλληνικαὶ μεταφοραὶ πραγματοποιοῦνται ὑφ' ἐνὸς περιορισμένου ἀριθμοῦ ἐταιρειῶν και διότι ὑφίσταται ἕνας μεγάλος ἀριθμὸς (περίπου 2.000) μενομωμένων μεταφορέων, τῶν ὁποίων τὰς μετακινήσεις δὲν δύναται νὰ ἐλέγχῃ ἡ Διοίκησις. Εἶναι εἰς ἐκ τῶν κυρίων λόγων, διὰ τὸν ὅποιον κατετέθη σχέδιον νόμου προβλέπον ὅτι αἱ διεθνεῖς μεταφοραὶ θὰ πραγματοποιοῦνται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ ὀργανωμένων ἐταιρειῶν.

II. Καθορισμός τής ποσοστώσεως.

1. Γαλλική θέσις.

Λαμβανομένης υπ' όψιν τής δραστηριότητας των γάλλων μεταφορέων τής προβλεπομένης διά τον 1976, ή γαλλική αντιπροσωπεία εύχεται τήν διατήρησιν τής ποσοστώσεως εις τὸ παρὸν επίπεδον τής. Κατ' αὐτήν, πᾶσα αύξησης τής ποσοστώσεως θά ἦτο πρὸς ὕψος των ἑλλήνων μεταφορέων, χωρίς νά ἐπιφέρη οὐδεμίαν βελτίωσιν εις τήν γαλλικήν συμμετοχήν.

Αὕτη σκέπτεται ὅτι ή ὕφισταμένη δυσαναλογία εις τήν κατανομήν τής κυκλοφορίας μεταξύ γάλλων καὶ ἑλλήνων μεταφορέων εἶναι συνδεδεμένη μέ θέματα τιμῶν, κρίνει ἐν τούτοις, ὅτι θά ἔδει ὅπως ή κατάστασης αὕτη θεραπευθῆ διὰ μιᾶς συνεργασίας μεταξύ, των μεταφορέων των δύο χωρῶν. Πρὸς τούτο, θεωρεῖ ὅτι αἱ ἐπαφαὶ μεταξύ τοῦ γαλλικοῦ Ὁργανισμοῦ των διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορέων καὶ τής Ἑλληνικῆς Ὁμοσπονδίας των ὁδικῶν μεταφορέων θά ἠδύναντο νά εἶναι ἐποικοδομητικαί.

2. Ἑλληνική θέσις.

Ἡ Ἑλληνική αντιπροσωπεία ὑπεθυμίζει τήν δύσκολην κατάστασιν εις τήν ὁποίαν εὐρίσκεται ή Διοίκησης των ἑλληνικῶν μεταφορῶν λόγω τής ἀνεπαρκείας τής ποσοστώσεως.

Ἐξηγεῖ ὅτι ή ἑλληνική Κυβέρνησις μελετᾶ κατὰ τὸ παρὸν τήν θέσιν ἐν λειτουργίᾳ ἐνὸς συνδέσμου διὰ πορθμείων μεταξύ των ἑλληνικῶν λιμένων τής Θεσσαλονίκης ή τοῦ Βόλου καὶ τοῦ Συριακοῦ λιμένος LATTACUIE. Ἡ ὁδὸς αὕτη θά ἦτο δυνατόν νά χρησιμοποιεῖται ὑπὸ των γάλλων μεταφορέων, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον θά τοὺς ἤγαγεν εις μίαν καλύτεραν χρησιμοποίησιν τής ποσοστώσεως.

Ὑπεθυμίζει ὅτι αἱ ἑλληνικαὶ ἀρχαὶ δὲν ζητοῦν ἀδειαν εις τοὺς γάλλους μεταφορεῖς, οἱ ὁποῖοι, ἐπιστρέφοντες ἐκ τής Μέσης Ἀνατολῆς, ἐπαναφορτῶνουν εις τήν Ἑλλάδα, καὶ ὅτι ή κυκλοφορία αὕτη δὲν φαίνεται εις τὰς γαλλικὰς στατιστικὰς τὰς σχετικὰς μέ τήν χρησιμοποίησιν τής ποσοστώσεως.

Ἡ ἑλληνική αντιπροσωπεία τάσεται ὑπὲρ πάσης ἐνεργείας ἐκ μέρους τοῦ γαλλικοῦ καὶ ἑλληνικοῦ Συνδέσμου των διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορέων, ή ὁποία θά ἠδύνατο νά καταλήξῃ εις μίαν ἐποικοδομητικὴν συνεργασίαν καὶ εις μίαν καλύτεραν κατανομήν τής κυκλοφορίας.

Κατόπιν συζητήσεως, ή γαλλική αντιπροσωπεία καθορίζει ὅτι ἐάν ἐσημειώνετο μία πρόοδος τής γαλλικῆς συμμετοχῆς τὸ 1976, μία νέα συνάντησις θά ἠδύνατο νά λάβῃ χώραν, κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1977, διὰ μίαν νέαν ἐξέτασιν τής ποσοστώσεως ἐπὶ τῆ βάσει των στατιστικῶν των παρεχομένων ἐκ τοῦ ἐνὸς καὶ τοῦ ἄλλου.

Ἐξ ἄλλου, ὑπεθυμίζει ὅτι ή ἑλληνική Διοίκησης δὲν ἐχρησιμοποίησεν ἀπὸ τής θέσεως ἐν ἰσχύϊ τής Συμφωνίας, τὰς προσκαιροὺς ἀδείας καὶ δὲν ἐπωφελήθη τής εὐχερείας τήν ὁποίαν ἐπιφέρουν εις τήν διαχείρισιν μιᾶς ποσοστώσεως.

Πράγματι, ἐκάστη πρόσκαιρος ἀδεια ἰσχύει δι' ἐν ἔτος, ἀφαιρεῖται κατ' ἀποκοπήν ἐπὶ τής ποσοστώσεως διὰ 15 ταξείδια καὶ ἐπιτρέπει εις τὸν μεταφορέα νά πραγματοποιῆ ἓνα ἀπεριόριστον ἀριθμὸν ταξειδίων.

Πρὸς διευκόλυνσιν τής θέσεως ἐν ἰσχύϊ των προσκαιρῶν, ἀδειῶν, ή γαλλική αντιπροσωπεία προτείνει 5 πρόσκαιρους ἀδείας εις τήν ἑλληνικήν αντιπροσωπείαν. Λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τής ἡμερομηνίας κατὰ τήν ὁποίαν θά ἀποδοθοῦν αἱ ἀδειαι αὗται μεταφορᾶς, ή ἀποκοπὴ καθωρίσθη εις 8 ταξείδια καὶ τούτο ἰσοδυναμεῖ πρὸς μίαν ἐλαχίστην δυνατότητα 40 συμπληρωματικῶν ταξειδίων διὰ τοὺς ἑλληνας μεταφορεῖς.

Πρὸ τής ἐπιμονῆς τής ἑλληνικῆς αντιπροσωπείας προκειμένου νά λάβῃ ἓνα μεγαλύτερον ἀριθμὸν ποσοστώσεως, ή γαλλική αντιπροσωπεία προσφέρει, πρὸς τούτοις, μίαν αύξησην 50 ταξειδίων.

Ἡ ἑλληνική αντιπροσωπεία κρίνει ὅτι αἱ 5 πρόσκαιροι ἀδειαι, μολοντί ηὐξημένα κατὰ 50 ταξείδια, δὲν θά δυν-

θοῦν εις οὐδεμίαν περίπτωσιν νά ἐκπληρώσουν τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας μέχρι τὸ τέλος τοῦ 1976. Προτιμᾷ εις αὐτήν τήν περίπτωσιν ὅπως τὸ πρόβλημα μελετηθῆ καλύτερον, εις τὸ ἐγγὺς μέλλον, διὰ τήν ἀναζήτησιν μιᾶς καλύτερας λύσεως.

Ἡ ποσόστωσις ἔφθασε λοιπόν, διὰ τὸ 1976, εις τὸ ἐπίπεδον των 1200 ταξειδίων.

III. Διάφορα θέματα.

1. Ἡ ἀνευ δασμοῦ εἰσαγωγή των καυσίμων των περιεχομένων εις τὰ ρεζερβουάρ των ὀχημάτων ὁδικῶν μεταφορῶν.

Ἡ γαλλική αντιπροσωπεία δηλοῖ ὅτι ἀπὸ τὸ 1973 ή ποσότης των καυσίμων ή περιεχομένη εις τὰ κανονικὰ ρεζερβουάρ των φορτηγῶν καὶ αὐτοκινήτων, καὶ εἰσαγομένη ἀνευ δασμοῦ εις τήν Γαλλίαν, ἔφθασεν ἀπὸ 50 εις 100 λίτρα.

Ἡ ἑλληνική αντιπροσωπεία διασαφηνίζει ὅτι οὐδεὶς ἔλεγχος ἀσκεῖται ὑπὸ των ἑλληνικῶν ἀρχῶν, εις τὰ γαλλικὰ ὀχήματα εις ὅ,τι ἀφορᾷ εις τήν ποσότητα των καυσίμων των περιεχομένων ἐντὸς των ρεζερβουάρ των ὀχημάτων ὁδικῶν μεταφορῶν καὶ εύχεται ὅπως τὰ αὐτὰ μέτρα υιοθετηθοῦν ὑπὸ των γαλλικῶν ἀρχῶν, ἐπὶ μιᾶς ἀμοιβαίας βάσεως.

2. Σύνδεσμος ROLL ON/ROLL OFF μεταξύ τής Ἑλλάδος καὶ τής Συρίας.

Ἡ γαλλική αντιπροσωπεία ζητεῖ ἐκ τής ἑλληνικῆς αντιπροσωπείας νά τής ἀποστείλῃ ἔγγραφον τεκμηρίωσιν ἐπὶ τοῦ συνδέσμου τούτου κυρίως εις ὅ,τι ἀφορᾷ εις :

- τὰς τιμὰς
- τὰς προθεσμίας
- τὰς συχνότητας

Ἡ ἑλληνική αντιπροσωπεία διασαφηνίσεν ὅτι εἶχεν ἀντιμετωπισθῆ ή θέσις ἐν λειτουργίᾳ 2 πορθμείων ἐξασφαλίζοντων δύο ταξείδια πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν κατὰ ἔβδομάδα. Ἡ χωρητικότης θά ἦτο 100 ὀχήματα δι' ἓκαστον πλοῖον καὶ τὸ κόστος μιᾶς διαδρομῆς μέ μετάβασιν καὶ ἐπιστροφῆν, τής τάξεως των 5200 φράγκων. Τὸ σχέδιον τούτο εὐρίσκεται πρὸς τὸ παρὸν εις τὸ στάδιον των μελετῶν.

B. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Ἡ γαλλική αντιπροσωπεία συμμερίζεται τὰ προβλήματα τὰ ὀφειλόμενα εις τήν ὑπαρξίν μιᾶς μὴ τακτικῆς κυκλοφορίας ἐπὶ τής γαλλικῆς ἐπικρατείας, πραγματοποιημένης ὑπὸ ἑλληνικῶν γραφείων ταξειδίων (MEDI TOURS, CONSOLAS TRAVEL καὶ IASON) τὰ ὁποία ἐξασφαλίζουν τακτικὰς ἐξυπηρητήσεις μεταξύ ΛΟΝΔΙΝΟΥ καὶ ΑΘΗΝΩΝ μέσω Γαλλίας μέ ἀποβίβασιν καὶ ἐπιβίβασιν ταξειδιωτῶν εις ΠΑΡΙΣΙ καὶ ἐπὶ τής Κυανῆς Ἀκτῆς, χωρίς νά ἔχουν τὰς ἀπαιτουμένας ἀδείας δυνάμει τής Συμφωνίας τοῦ 1969.

Ἡ ἑλληνική αντιπροσωπεία ὑπεχρεώθη νά ἐξετάσῃ μέ τήν σειράν τής ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα εἶχον ἀνακοινωθῆ ὑπὸ τής γαλλικῆς αντιπροσωπείας καὶ νά λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, δοθείσης τής περιστάσεως.

2. Αἱ δύο αντιπροσωπεῖαι, πρὸς τούτοις, πηρετήρησαν :

α) ὅτι ή δημιουργία μιᾶς τακτικῆς ἐξυπηρητήσεως μεταξύ Γαλλίας καὶ Ἑλλάδος θά ἔδει νά ἐξετασθῆ διὰ νά ἀνταποκρίνεται εις τήν ζήτησιν τής παρούσης πελατείας.

β) ὅτι τὸ δρομολόγιον τής ἐξυπηρητήσεως ταύτης θά ἠδύνατο, ἐντὸς τοῦ μέτρου τοῦ δυνατοῦ καὶ ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τοῦ συμφώνου των ἄλλων Χωρῶν νά ἐπεκτείνεται πρὸς τήν Ἀγγλίαν ή νά συναρμολογεῖται εις τὰς ἤδη ὑπαρχούσας ἐξυπηρητήσεις μεταξύ τής Γαλλίας καὶ τής Ἰταλίας ή τής Γιουγκοσλαβίας.

γ) ότι θα έδει να εμπιστευθούν εις εταιρείας ή συγκροτήματα επιχειρήσεων μεταφορών συγκροτούμενων περίξ μιας επιχειρήσεως επικεφαλής της σειράς και μόνης ύπευθύνου έναντι των αρχών εκάστου Κράτους, την ευθύνη όπως συμμορφούνται προς τὰς πρακτικὰς τροπολογίας της διοργανώσεως της γραμμής ταύτης (συχνότης, ώρα-ριον, κόμιστρον, κ.λπ.).

δ) ότι τὸ Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν θὰ προσδιώριζε ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον, τὴν ἐπιχείρησιν ἢ ὁποία θὰ ἀντιπροσώπευε τοὺς γάλλους, οἱ ὁποῖοι θὰ ἐξεμεταλλεύοντο τὴν γραμμὴν ταύτην προκειμένου νὰ δυνηθοῦν νὰ ἀρχίσουν διαπραγματεύσεις με τοὺς ὁμολόγους τῶν Ἑλλήνων, καὶ ἐνδεχομένως ἄλλοδαπούς.

3. Ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία συμφωνεῖ ἀρχικῶς καὶ ἐπιφυλάσσει τὸ δικαίωμα νὰ προτείνῃ ἐν καιρῷ τὸν ἀντιπροσωπεύοντα καὶ ἀρμόδιον ὀργανισμόν διὰ νὰ διευθύνῃ τὰς διαπραγματεύσεις ταύτας. Προτείνει εἰς τὴν γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν, ἢ ὁποία ἔχει πάρει τὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὸν τομέα τοῦτον, νὰ μελετήσῃ τὸ πρόβλημα τοῦτο ἐν λεπτομερείᾳ καὶ νὰ τῆς ἀνακοινώσῃ τὰς προτάσεις της. Αἱ προτάσεις αὗται θὰ διαβιβασθοῦν κατόπιν εἰς τὸν προσδιορισθέντα ἐθνικὸν ὀργανισμόν καὶ οὗτος θὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν με τὸν γάλλον ὁμολόγον του διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῆς τελικῆς συμφωνίας.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς
ἀντιπροσωπείας
(Ὑπογραφή)

Ὁ Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς
ἀντιπροσωπείας

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ ΧΩΡΑΝ
ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΗΝ 21 καὶ 22 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1977
ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΓΑΛΛΟ—ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ

Γαλλικὴ Ἀντιπροσωπεία

κ.Μ. REVILLON, Βοηθὸς Προϊσταμένου τῆς Ὑπηρεσίας Ἐμπορευματικῶν Μεταφορῶν Ὑπουργεῖον Μεταφορῶν Πρόεδρος.

δὶς KUBLER, Ἐπιτετραμμένη τοῦ Τμήματος V2 τῆς Ὑπηρεσίας Ὑπεραστικῶν Μεταφορῶν Ἐπιβατῶν.

κ. J. GARBAN, Ἀκόλουθος τῆς Α.Φ.Τ.Ρ.Ι.

κ. Μ. DURAND, Ἀντιπρόσωπος τῆς S.C.E.T.A.

κα Α. SECRET, Γραμματεὺς τῆς Πρεσβείας τῆς Γαλλίας εἰς τὰς Ἀθήνας.

Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία

κ.Π. ΒΑΛΤΖΗΣ, Γενικὸς Διευθυντὴς Μεταφορῶν Πρόεδρος.

κ. Δ. ΔΟΥΔΟΥΜΗΣ, Πρῶτος Γραμματεὺς Πρεσβείας Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν.

κ. Η. ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Τμηματάρχης Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν.

κ. Α. ΓΚΑΣΙΟΣ, Τμηματάρχης Ὑπουργεῖον Ἐμπορίου.

κ. Ν. ΓΑΕΝΤΖΗΣ, Εἰσηγητὴς Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν.

κα Κ. ΚΑΛΙΒΩΚΑ, Τμηματάρχης, Ἑλληνικὸς Ὄργανισμὸς Τουρισμοῦ.

κα Β. ΛΑΛΑΪΤΟΥ, Προϊσταμένη τῆς Ὑπηρεσίας EUROPA BUS Ὄργανισμὸς Σιδηροδρόμων Ἑλλάδος Α.Ε.

κ. Α. ΠΡΑΣΣΑΣ, κ. ΗΡΑΚΛ. ΝΙΚΟΛΗΣ, Ἐκπρόσωποι Συνδέσμων Μεταφορικῶν Ἐπιχειρήσεων Διεθνῶν Μεταφορῶν.

Α. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Δημιουργία μιᾶς διεθνούς τακτικῆς γραμμῆς Μεγάλῃ Βρετανία—Γαλλία—Ἰταλία—Ἑλλάς.

Κατόπιν συζητήσεως, ἀπεφασίσθησαν τὰ ἐξῆς :

α) νὰ δημιουργηθῇ μία τακτικὴ γραμμὴ μεταξύ Παρισίων καὶ Ἀθηνῶν διὰ μέσου τῆς Ἰταλίας με ἐνδεχομένους ἐνδιαμέσους σταθμούς.

β) νὰ γίνουν αἱ ἀπαραίτητοι ἐνέργειαι γιὰ νὰ ὀρισθοῦν αἱ ὑπεύθυνοι ἐπιχειρήσεις τῶν δύο ἐνδιαφερομένων χωρῶν καὶ νὰ γίνουν αἱ ἀνάλογοι προτάσεις εἰς αὐτὰς πρὶν ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Μαΐου, ἐὰν εἶναι δυνατόν.

Ἐπειδὴ θὰ ὑπάρξουν περισσότεραι τῆς μιᾶς ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως, ἢ μία μεταξύ αὐτῶν θὰ ὀρισθεῖ ὡς ἐπικεφαλῆς τῆς σειράς.

γ) ἐν ὄψει τῆς πλήρους ὀργανώσεως τῆς γραμμῆς, θὰ πρέπει νὰ γίνουν ἐπαφαὶ τὸ ταχύτερον δυνατόν, με τὴν Μεγάλῃ Βρετανία γιὰ νὰ ἐπιτραπῇ ἢ καλύτερη δυνατὴ λειτουργία ἀπὸ τὴν δημιουργία αὐτῆς. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον, θὰ πρέπει νὰ ὀργανωθῇ μία τριμερὴς σύνοδος, τὸ ταχύτερον δυνατόν εἰς τοὺς Παρισίους, με τὴν πρωτοβουλία τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν.

δ) Συνεφωνήθη νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις νὰ υπογράψουν μιάν Συμφωνίαν ἢ ὁποία θὰ σέβεται τοὺς ἔρους μιᾶς συμβάσεως τύπου Συμφωνίας ὁμαδικῆς (pool) ἐκμεταλλεύσεως, βασιζόμενη εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ἀποκλειστικότητος ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς ἀποκλειστικότητος τῆς ἐμπορικότητος. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον, ἡ Γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία παρέδωσε εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν ἐν σχέδιον τύπου συμβάσεως δι' ἐξέτασιν καὶ πρότασιν ἐνδεχομένων τροποποιήσεων.

ε) Ἡ εἴσοδος εἰς τὴν ἐπικράτειαν τῶν δύο χωρῶν θὰ ἀπαγορεύεται εἰς τὰ αὐτοκίνητα τὰ ὁποῖα :

— δὲν θὰ ἔχουν ἄδεια κατ' ἐξίρεσιν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ ἀρθροῦ 2 τῆς Συμφωνίας τῆς 9.4.1969

— ἢ δὲν θὰ ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ μεταφορῶν τὰ προβλεπόμενα εἰς τὸ ἀρθρο 3 τῆς ἰδίας Συμφωνίας

— ἢ δὲν θὰ συμμετέχουν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς.

2. Ἐναρξίς λειτουργίας ἐνὸς συστήματος ἀνταλλαγῆς στατιστικῶν πληροφοριῶν.

Κατόπιν συζητήσεως, ἀπεφασίσθησαν τὰ ἐξῆς :

α) Αἱ ἐπιχειρήσεις αἱ ἐπιφορτισμένοι με τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς θὰ πρέπει νὰ παραδώσουν εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν δύο χωρῶν, σύμφωνα με τὴν τροπολογία ἢ ὁποία θὰ καθορισθεῖ μέσα εἰς τὴν ὁμαδικὴν συμφωνίαν τὰς στατιστικὰς πληροφορίας τὰς σχετικὰς με τὴν ἐκμετάλλευσιν.

β) Κάθε ἄλλο αὐτοκίνητο τὸ ὁποῖο κυκλοφορεῖ τακτικὰ μεταξύ τῶν δύο χωρῶν θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένο με ἓνα Φύλλον Τροχαίας ἀντίγραφο τοῦ ὁποίου θὰ ἀφαιρεῖται εἰς τὸ τελωνεῖον τῆς χώρας προορισμοῦ.

γ) Ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἐκοινοποίησεν εἰς τὴν γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν ἐν ἀντίτυπον τοῦ Φύλλου Τροχαίας τὸ ὁποῖον θὰ χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Β. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

1. Ἀνάπτυξις τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ τῆς ὀδικῆς κυκλοφορίας μεταξύ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος.

Σύμφωνα με τοὺς ἀριθμοὺς οἱ ὁποῖοι ἐδόθησαν ἀπὸ τὴν Γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν αἱ συνολικαὶ ἀνταλλαγαὶ μεταξύ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος, ἀνῆλθον σὲ 1.039.000 τόνους τὸ 1976 ἑναντι 1.123.000 τὸ 1975 (-7,5%).

Τὸ μεταφερθὲν τὸν ἀξ ὀδικῶς ἀνῆλθεν ἀπὸ 54.000 τόνους σὲ 78.700 τόνους (+ 46%).

Ἡ σχετικὴ συμμετοχὴ τῶν γάλλων καὶ ἑλλήνων μεταφορῶν ἦτο ἡ ἀκόλουθος :

	Μεταφορεῖς	
	Γάλλοι	Ἑλλήνες
κατεύθυνσις Γαλλία—Ἑλλάς	25,4%	73,2%
κατεύθυνσις Ἑλλάς—Γαλλία	16,4%	81,6%
Σύνολον	20,4%	77,9%

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεῖα ἐξέθεσε τὰς λαμβανομένας ἢ ὑπὸ μελέτην διατάξεις εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τὴν συγκέντρωσιν λεπτομερῶν στατιστικῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων τὰς πραγματοποιουμένας ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας μεταφορεῖς μεταξὺ καὶ διὰ μέσου τῶν δύο χωρῶν.

Οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν 689 ταξίδια ἀπὸ τὰ ὁποῖα 124 τράνζιτο.

Οἱ Ἕλληνες μεταφορεῖς ἐχρησιμοποίησαν τὴν ὁλότητα τῆς ποσοστῶσεως τῶν 1290 ταξιδίων ἀπὸ τὰ ὁποῖα 10% περίπου τράνζιτο.

2. Καθορισμὸς τῆς ποσοστῶσεως γιὰ τὸ 1977

Κατόπιν ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων, ἡ ποσοστῶσις καθωρίσθη εἰς 1350 ταξίδια γιὰ τὸ 1977.

Ἐξυπακούεται ὅτι, ἐὰν ἀπαιτεῖτο ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς θὰ ἠδύνατο ἐνδεχομένως νὰ ἀναθεωρηθῇ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ ἔτους 1977 μὲ μίαν ἀνταλλαγὴν ἐπιστολῶν.

Ἐὰν ἡ αἴτησις προέρχεται ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεῖαν, αὐτὴ πρέπει νὰ δώσῃ ὅλας τὰς ἀπαιτουμένας ἀποδείξεις.

3. Διάφορα θέματα.

α) Δυσκολίαι τὰς ὁποίας συνήντησαν γάλλοι μεταφορεῖς διὰ νὰ εἰσπράξουν ὀρισμένας πιστώσεις.

Ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεῖα ἐπέστησε τὴν προσοχὴν εἰς ὀρισμένας περιπτώσεις μὴ σεβασμοῦ τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων ὅσον ἀφορᾷ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου.

Διὰ τὰς πλημμελεῖς ἐπιχειρήσεις αἱ ὁποῖαι δὲν ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν Διοίκησην, αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὀργανώσεις τῶν ἑλλήνων μεταφορέων προέτειναν κάθε δυνα-

τὴν βοήθειαν στοὺς γάλλους συναδέλφους τοὺς εἰς αὐτὸν τὸν τομέα μὲ τὴν μεσολάβησιν τῆς Πρεσβείας τῆς Γαλλίας εἰς τὰς Ἀθήνας.

Μία ἀνάλογος διάταξις θὰ ὑπάρξῃ πρὸς ὄφελος τῶν ἑλλήνων μεταφορέων οἱ ὁποῖοι θὰ συναντήσουν δυσκολίας αὐτοῦ τοῦ εἴδους εἰς τὴν Γαλλίαν.

β) Ἐφαρμογὴ τοῦ ἀρθροῦ 12 τῆς Συμφωνίας.

Ὅρισμένοι γάλλοι μεταφορεῖς θὰ εὐρίσκοντο ἐν ἀδυναμίᾳ ὅπως ἐπιτύχουν τὰς εἰδικὰς ἀδείας τὰς ἀπαιτουμένας ἀπὸ αὐτὸ τὸ ἀρθρον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς πρὸς μίαν τρίτην χώραν.

Θὰ δοθοῦν διευκρινίσεις εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεῖαν διὰ τὰς περιπτώσεις αὐτοῦ τοῦ εἴδους αἱ ὁποῖαι ἀνεφέρθησαν.

Ἐπίσης, θὰ προβοῦν εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν ὄρων βάσει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αἱ ἐκτελούμεναι πρὸς μίαν τρίτην χώραν τράνζιτο διὰ τῆς χώρας καταγραφῆς τοῦ ὀχήματος θὰμποροῦν νὰ ἀπαλλάσσονται τῆς εἰδικῆς ἀδείας.

γ) Σύμβασις CMR

Ἡ Ἑλλάς ἐπικύρωσε τὴν σύμβασιν CMR στὶς 12 Μαρτίου 1977.

Αὐτὴ ἡ σύμβασις ἐτέθη λοιπὸν σὲ ἰσχὺ καὶ δι' αὐτὸν τὸν σκοπὸν ἐλήφθησαν ὅλα τὰ συγκεκριμένα μέτρα ἐφαρμογῆς.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς ἀντιπροσωπεῖας
M. REVILLON

Ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπεῖας
Π. ΒΑΑΤΖΗΣ