

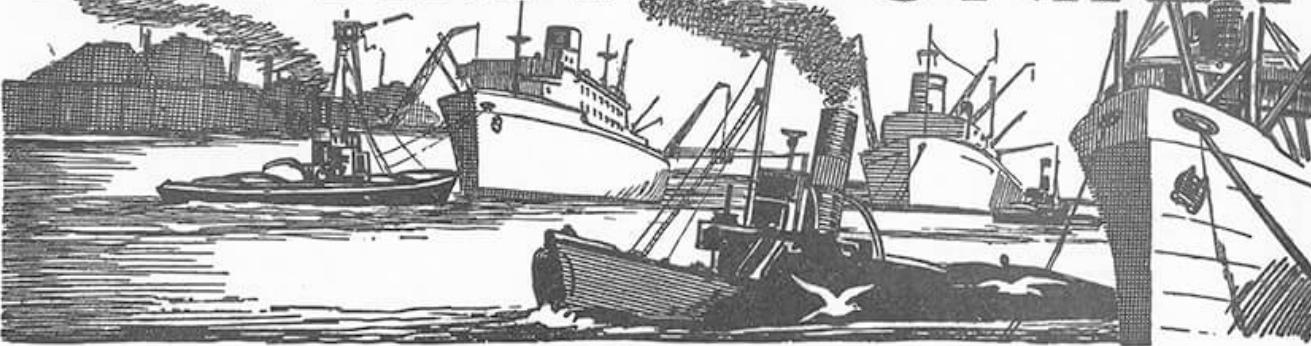
NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1978

Αρ. Φύλλου 1036/795

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1036) 795

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1978

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΩΜΕΝ ΕΥΘΗΝΟΤΕΡΟΙ

Τήν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ έθνικοῦ των πλοίου ιδιαιτέρως προσπαθοῦν νὰ συγκρατήσουν όλοι οἱ μετέχοντες εἰς τὸν παγκόσμιον στίθον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Και ἀπὸ τὴν συνάρτησιν πολλῶν κατὰ χώραν παραγόντων ἔξαρταται ἡ ἐπιτυχία τῆς σχετικῆς προσπαθείας. Πρώτον ἀπὸ τὸ κόστος τῆς Ζωῆς, δεδομένου ὅτι ἔξ αὐτοῦ καθορίζεται κυρίως τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων. Δεύτερον, ἀπὸ τὴν ἐπάρκειαν — ποσοτικήν καὶ ποιοτικήν — τῶν προσφερομένων ναυτικῶν. Τρίτον, ἀπὸ τὰς παρεχομένας χαμηλοτόκους κατὰ χώραν πιστοδοτήσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. (Ναυπηγήσεις, ἐπισκευαὶ καὶ ἐπιχορηγήσεις). Τετάρτον, ἀπὸ τὴν ὁσκουμένην παρ' ἔκάστης χώρας διάκρισιν εἰς τὰς μεταφοράς τῆς διὰ τοῦ έθνικοῦ πλοίου. Πέμπτον, ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἐκάστης χώρας καὶ, τέλος, ἀπὸ τὴν ιδιωτικήν, κρατικήν ἢ καὶ ἡμικρατικήν πλοιοκτησίαν ἐκάστης Ναυτιλίας.

Ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω ἀπαρεγκλίτους προϋποθέσεις κινεῖται τὸ κάθε έθνικὸν πλοίον καὶ δικαιολογεῖ τὴν ὑπόστασιν του. Ναυτιλία έθνικαί, ἀκριβεῖ εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν δὲν ἡμιποροῦν νὰ σταθοῦν εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν. Συμπληρώνουν τὰ ἐλλείμματα τῶν δαπανῶν κινήσεώς των καθοίονδήποτε τρόπον ἀπὸ τὸ κρατικὸν θησαυροφυλάκιον ἢ καὶ αὐτὴν τὴν έθνικήν των Οικονομίαν. Αἱ χῶραι μὲ τὸ μεγάλον έθνικὸν τοννάζ, καὶ τὴν μικρὰν ἀναλόγως ιδίαν μεταφορικήν κίνησιν δὲν κατορθώνουν νὰ διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικήν κίνησιν τῶν πλοίων των χωρὶς ὥρισμένας προϋποθέσεις. Ἀναποτρέπτως ἐπιβαρύνουν τὸν Δημόσιον Προϋπολογισμὸν ἢ τὴν Οικονομίαν των, μὲ τὴν συμπλήρωσιν τῆς προσ-

παθείας νὰ διατηρήσουν τὴν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ έθνικοῦ των πλοίου. Χωρὶς τὰ ὑπέρ αὐτοῦ διακριτικὰ μέτρα βλέπουν συρρικνουμένην τὴν έθνικήν ναυτιλιακήν των δραστηριότητα. Πλείστα ὅσα τὰ πρὸ ἡμῶν παραδείγματα, καταδεικνύοντα τὴν θέσιν ἐκάστης έθνικῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς καταβαλλομένας προσπαθείας νὰ κρατηθοῦν τὰ πλοῖα των εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμόν.

Ἡ Ἑλλάς — διὰ νὰ ἐλθωμεῖν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς — ὃν ἐπέτυχε νὰ ἔχειχῃ εἰς τὴν πρωτεύουσαν θέσιν μεταξύ τοῦ παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ ἐπέτυχε χάρις εἰς τὴν ἀνήσυχον πρωτοβουλίαν τῶν ναυτιλομένων τῆς, εἰς αὐτὴν καὶ μόνον, ἐκ παραλλήλου δὲ εἰς τὴν ἀνταγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου μέσα εἰς τὸν στίθον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. Οὐδεμιᾶς ιδιαιτέρας, ἔτυχεν ἀπὸ τὸ Κράτος ἢ τὴν Οικονομίαν μας διακρίσεως, οὔτε καὶ ἐπιχορηγήσεως ἢ Ναυτιλία μας. Τὸ ἐλληνικὸν πλοϊὸν ἦτο καὶ εἶναι ἀκόμη εὔθημότερον ἐναντὶ τῶν ἀνταγωνιστῶν του, ἐναντὶ τῶν σκαφῶν τοῦ Ἐλευθέρου Κόσμου, κινδυνεύει ὅμως νὰ χάσῃ τὴν ἀνταγωνιστικήν του ικανότητα, ἐναντὶ τῶν κρατικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν καὶ ἐναντὶ τῶν χωρῶν, ποὺ προσπαθοῦν νὰ καταλάβουν θέσιν εἰς τὰς μεταφορὰς χωρῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου. (Ίνδια,

Μπαγκλαντές, Σιγκαπούρη, Χόγκ Κόκ, Κορέα καὶ ἄλλαι).

Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ἀνταγωνιστικήν της ικανότητα ἐπιβάλλεται νὰ διατηρήσῃ ἢ Ναυτιλία μας, διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν προέχουσαν θέσιν της. Ἀνύπαρκτον δι' αὐτὴν κάθε προστατευτικὸν ἢ διακριτικὸν μέτρον. Οὔτε τὸ έθνικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον, οὔτε ὁ Δημόσιος Προϋπολογισμὸς ἡμποροῦν νὰ τὴν κρατήσουν. "Αν τὸ ἐλληνικὸν πλοϊὸν φθάσῃ νὰ καταστῇ ἀκριβότερον εἰς τὰς δαπάνας τῆς κινήσεώς του, πρέπει νὰ εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι ἡ υποχώρησις καὶ τῆς δυνάμεως του θὰ είναι ἀναπόφευκτος. Θὰ χάσωμεν τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν, διὰ τὴν ὁποίαν τόσον ύπερφανευδόμεθα.

Δέν ύπερβάλλομεν εἰς τὴν προθελψίαν μας αὐτὴν. "Ο.τι ἀλλοῦ συμβαίνει θὰ λάβῃ χώραν καὶ ἐδῶ. Τὸ μόνον μας ὅπλον είναι ἡ ἀνταγωνιστική μας ικανότης. Παλαίσμεν κατὰ μυρίων κινδύνων. "Αν ἐκλείψουν αἱ προϋποθέσεις ποὺ ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς φορτωτὰς νὰ προσφεύγουν εἰς τὰς υπόηρεσίας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοϊού, τὸ πᾶν ἀπόλλυται.

Δέν ἐνέχουν αἱ προβλέψεις μας αὐταὶ οὐδὲ τὴν ἐλαχίστην προκατάληψιν. Ἀπὸ τὰ πράγματα, τὰ ὅποια ἔγγυτα παρακολουθῶμεν, συνάγομεν τὰς παρατηρήσεις μας. Εύχομεθα ὅλοι οἱ ἀποζῶντες ἀπὸ τὴν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα, ὅλοι οἱ ἀπολαμβάνοντες τῶν ἀγαθῶν ἐξ αὐτῆς, νὰ κατανοήσουν τὰς διαιστώσεις αὐτάς.

Τὸ δεκαπενθήμερον

Ε.Ο.Κ. — ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο.κ. Ριχάρδος Μπέρκ, μέλος τῆς ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ τῆς ΕΟΚ, μὲ ὀφελιότητα εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν, ζήσωσα συνέντευξιν εἰς τὸ Δελτίον κοινωνικῶν πληροφοριών «Εὐρώπη» σχετικῶς μὲ τὴν ἐκ τῆς ἐντάξεως τῆς

Έλλαδος μέλλουσαν νὰ δημιουργηθῇ κατάστασιν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ πληρώματά της.

«Η προσπτική τῆς προσθήκης ἐνὸς μεγάλου ἐλληνικοῦ στόλου, μὲ ύψηλὰ ναυτιλιακὰ στάνταρντς, εἰς τοὺς στόλους τῶν

Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΥΡΙΟΝ

Πρόσφατοι ένδειξεις έπειτα της πορείας της πολυκοσμίου Οίκονομίας παρέχουν την έλπιδα, ότι ήρχισαμεν να διαίνωμεν πρὸς τὸ καλύτερον. Ο πληθωρισμὸς συγκρατεῖται καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν κυριωτέρων διομήχανικῶν χωρῶν βελτιώται. Μετὸ τὴν συνάντησην τῆς Βρέμης τῶν ἀρχηγῶν τῶν μεγάλων οἰκονομικῶν προηγμένων χωρῶν, δάσιμοι δικαιολογοῦνται ἐλπίδες διὰ τὴν καλυτέραν αὔριον. Δὲν αἰσιοδοξοῦμεν ἀπλῶς. Οἱ δεῖκτοι τῆς πορείας τῆς Οίκονομίας — παραγωγὴ, ἀνεργία — ἐμφανίζουν τὸ μὲν συγκράτησιν τῆς ἐπὶ τὰ χειρὶς πορείας τῆς Οίκονομίας, τὸ δὲ εἰς ὠρισμένας προηγμένας παραγωγικῶν χωρῶν — Δυτ. Γερμανία, Ἰαπωνία, Ἡν. Πολιτείαι — ἐλαφρῶν αὐξήσιν τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος.

Κατὰ δῆλωσιν ὑπευθύνων οἰκονομικῶν κύκλων τὸ χειρότερον ἀποκλείεται, ἡ αὐτοὶν διαγράφεται αἰσιωτέρα.

Η Ναυτιλία, ὑπερφορτισμένη μὲ τὴν πλεονάζουσαν χωρητικότητα, ὅποι τὴν ἀνάτασιν τῆς Οίκονομίας περιμένει καὶ αὐτὴ τὴν καλυτέραν αὔριον. Αἰσιοδοξήσωμεν.

Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, εἶναι εὐπρόσδετος, ἔδήλωσεν ὁ κ. Μπέρκ. Η ἔνταξις τῆς 'Ελλάδος θὰ αὐξήσῃ σημαντικῶς τὸ ναυτικὸν δάρος τῶν E.K. Εὐπρόσδετος εἶναι, ἐπίσης, καὶ ὁ δίκαιος ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου καὶ τῶν στόλων τῶν ἄλλων χωρῶν - μελῶν τῆς E.O.K.'

Ἐπὶ τῆς κοινῆς πολιτικῆς μεταφορῶν ὁ κ. Μπέρκ ἀνέφερεν ὅτι, «τὸ μόνον συγκεκριμένον δῆμα μέχρι στιγμῆς, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν, ἥτο ἡ υιοθέτησις ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῶν 'Υπουργῶν, τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1967, μιᾶς ἀποφάσεως, συμφώνων πρὸς τὴν ὄποιαν ἀρχίζει μία σειρὰ συμβουλευτικῶν συναντήσεων μὲ σκοπὸν νὰ συζητοῦν ἐκπρόσωποι τῶν κρατῶν - μελῶν καὶ τῆς 'Επιτροπῆς διὰ τὰς σχέσεις εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, μετὰς χωρῶν - μέλη καὶ διὰ τὴν γραμμὴν ποὺ θὰ ἀκολουθήσουν τὰ κράτη - μέλη εἰς τὸ πλαίσιον διεθνῶν ὄργανισμῶν οἱ ὄποιοι ἔχουν σχέτιν μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

»Ομως τῶρα συζητεῖται ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῶν 'Υπουργῶν μία σειρὰ σημαντικῶν προτάσεων τῆς 'Επιτροπῆς. Ἐδῶ συμπεριλαμβάνονται αἱ προτάσεις τῆς 'Επιτροπῆς σχετικῶς μὲ τὸν Κώδικα Συμπεριφορᾶς τῶν Τακτικῶν Γραμμῶν (Liner Code of Conduct) καὶ αἱ προτάσεις σχετικῶς μὲ τὴν δραστηριότητα τῶν πλοίων κυριότερος κρατικῆς. Νέαι προτάσεις τῆς 'Επιτροπῆς ἔτοιμάζονται καὶ ήμπορούν νὰ ἀνασένονται συντόμως, σχετικῶς μὲ 'καινές νόρμες», διὰ

τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανόνων ἀνταγωνισμοῦ οἵτινες προβλέπονται ἀπὸ τὴν Συνθήκην τῆς Ρώμης εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας.»

Σχετικῶς μὲ τὸ σοβαρὸν ζῆτημα τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῆς ἐργασίας καὶ τὸν φόδον τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν, ὅτι θὰ ἀνέλθη τὸ κόστος κινήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ὁ κ. Μπέρκ ἀπήντησεν ὡς ἔξης :

«Εἶναι πολὺ δύσκολον νὰ κάμη κανεὶς προγνώσεις διὰ τὸ πῶς θὰ ἐκμεταλλευθοῦν εἰς τὴν πραγματικότητα οἱ ναυτικοὶ τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῆς ἐργασίας. Προσωπικῶς δὲν πιστεύω ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ δικαιώματος θὰ δημιουργήσῃ προβλήματα εἰς χωρᾶς - μέλη, διότι ἡ πραγματική διακινήσις δὲν ἔξαρταται μόνον ἀπὸ τὴν ὑπαρξίαν τοῦ δικαιώματος, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ὅλους παραγόντας, ὅπως συνήθεια, συνολική προσφορὰ καὶ ζῆτησις ἐργασίας κλπ.»

»Η 'Επιτροπὴ τῆς EOK δὲν ἔχει σκοπὸν νὰ προτείνῃ τὴν ἐναρμόνισην τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν ἐντὸς τῆς Κοινότητος. Περὶ δὲς αὐτὰ, τὰ κράτη - μέλη προσδίδουν ἰδιαίτεραν σημασίαν εἰς τὴν ὑπαρξίαν, τόσον εἰς τοὺς στόλους ὅλων τῶν χωρῶν - μελῶν τῶν E.K., ὅσον καὶ ὅλου τοῦ κόσμου, ὑψηλῶν στάνταρντες κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως τῶν πλοίων καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ αὐτῶν, ὡς ἐπίσης καὶ ὑψηλῶν στάνταρντες ἐκαστησεως καὶ καταλληλότητας τῶν πλημμάτων. Οὕτω θὰ ὑπάρχῃ μεγαλύτερα ἀσφάλεια διὰ τὰ πλοῖα καὶ διὰ τὰ πληρώματά των καὶ ὁ κίνδυνος καταστροφῶν εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ τὰ περιβόλλουν θὰ είναι μικρότερος. Αὐτό, δεδιαίως, δύναται νὰ ἔχῃ ως συνέπειαν κάποιαν αὐξήσην τοῦ κόστους κινήσεως.»

Αὐτὰ τὰ ἀρκετά ἀποκαλυπτικά ἔδήλωσεν ὁ ἀρμόδιος ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν μεταφορῶν παράγων τῆς Κοινότητος.

«Εὐπρόσδετον, δεδιαίως, θεωρεῖ ὁ κ. Μπέρκ τὴν προσθήκην τοῦ μεγάλου Ἑλληνικοῦ στόλου εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῆς Κοινότητος. Ἀναφέρεται, ὅμως, ἐπὶ τὸν διεξαγόμενον ἥδη εἰς τοὺς κόλπους τῆς Κοινότητος συζητήσεων ἐπὶ ωρισμένων θεμάτων ἀφοράντων εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὰς συζητήσεις αὐτὰς καὶ τὰς ληφθοσμένας ἀποφάσεις ἡ 'Ελλάς δὲν μετέχει. Πιθανόν, ὅσον ἡ 'Ελλάς ἔνταχθῇ ως δεκάτον μέλος τῆς Κοινότητος νὰ εὑρεθῇ πρὸ τετελεσμένων γεγονότων. Αὐτὰ θὰ μᾶς ἔπιδηθούν. Ἀποδεικνύεται, ἀκόμη, ὅπτες τὰς ἀνωτέρων δηλώσεις εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων τοῦ κ. Μπέρκ, ὅτι δὲν είναι διάσατοι οἱ φόδοι τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ τὴν πρὸ τὸ ὅλα πλοῖα τῆς Κοινότητος ἀναζήτησιν ἐργασίας ἀπὸ τὸν 'Ελληνα ναυτικούς, λόγω ἴψηλοτέρου μισθολογίου. Καί, τελος, ἡ ἐφαρμογὴ ὑψηλοτέρων στάνταρντες εἰς τὴν συντηρήσην τῶν πλοίων καὶ τὰ μέσα ἀσφαλείας των, δὲν ἀποκλείεται ἀπὸ τὸν κ. Μπέρκ.

'Ἐν δὲλγοις, ἀπὸ τὰς δηλώσεις τοῦ Κοινοτικοῦ παράγοντος τεκμαίρεται ὅτι, δὲν ἀποκλείονται αἱ ἐκπλήξεις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀπὸ τὴν ἔνταξιν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν Κοινότητα.

Η ἐγγυτέρα παρακολούθησις τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν συζητούμενων καὶ τεκταινομένων νομίζουμεν ὅτι ἐπιβάλλεται, ἵνα ἐν καιρῷ ἀκούσθων καὶ αἱ ἀπόφεις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ προληφθούν ἀποφάσεις ἐρήμην αὐτῆς.

ΠΡΟ ΤΩΝ ΔΥΣΧΕΡΕΙΩΝ

'Απὸ τὸν κ. Μανώλην Κουλουκουντῆν ἔλαβεν ὁ κ. Μιχ. Καραγεώργης τὴν κάτωθι ἐκ Ν. 'Υόρκης ἐπιστολὴν, διὰ τῆς ὅποιας — αὐτὸς ὁ ήγετωρ — ὑπερβεμπάτιζε εἰς τὰ ὄσσα κατὰ καιροὺς εἰσήγηθε ὁ κ. Μ. Καραγεώργης διὰ τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος.

Τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Μ. Κουλουκουντῆν δημοσιεύμενη μὲ τὴν ἐλπίδα τῆς πληρεστέρας τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας συγκροτήσθησε :

«Φίλε κ. Μιχαὴλ Καραγεώργη,

Μὲ πολὺ ἐνδιαφέρον ἔδιαβασα τὸ γράμμα ποὺ ἀπέβηντε στὰς 24 παρελθόντος εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Λυποῦμαι ποὺ αἱ εἰσηγήσεις σας τοῦ παρελθόντος δὲν εἰσηγούσθησαν καὶ φθάνομε σήμερον εἰς τὸ δυσάρεστον σημεῖον ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία νὰ δυσφημίζεται καὶ τὰ πλοῖα μας νὰ ἐπιφορτίζωνται μὲ ἀπασφάλιστρα ἐπὶ τῶν φορτίων. Τὸ χειρότερον είναι ὅτι μὲ τὰ κρουσμάτα τῆς ναυτιπάτης ποὺ ἐσημειώθησαν, τὰς ἀδρόας ἀπωλεῖς σκαφῶν εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὑπόπτους, θὰ ύποφέρουν ἀδικίας οἱ πολλοὶ παραδοσιακοὶ ἐφοπλισταί, ποὺ μὲ προσπάθειαν καθ' ὅλον τὸ στάδιον τῆς ἔξελίζεως των, ἔβοήθησαν ὥστε νὰ δημιουργήσῃ τὸ περιζήλευτον οἰκοδόμημα τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εφοπλισμοῦ.

Ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ ὑπάρχει ὅπως ὅλα τὰ πλοῖα ἔγγραφον εἰς τὴν E.E.E. καὶ τὸ καθήκον τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας είναι νὰ υποχρεώσῃ ὅλα τὰ πλοῖα νὰ ἀνήκουν εἰς τὴν 'Ενωσην. Βεβαίως, πρέπει νὰ συμμορφωθῆσε ὅλοι ἀνεξαιρέτως καὶ νὰ πάνη πλέον ἡ περίπτωσις καθ' ἧν ιδιοκτήτης μεγάλου στόλου νὰ ἔγγραφη ἔνα η δύο ἀπὸ τὰ σκάφη του. Μὲ τὴν σημερινὴν κρίσιν, ἀπὸ τὴν ὄποιαν ὑποφέρομεν, δὲν είναι δίκαιοι οἱ φόρτοι τῆς ὑπερασπίσεως τῶν γενικῶν συμφερόντων νὰ ἔπωμιζεται ἀπὸ τοὺς διλίγους εὐσευειδῆτους ἐφοπλιστάς.

Μεγάλη ὑπῆρξε μέχρι σήμερον ἡ συμβολὴ σας καὶ πολὺ χαίρομαι ὅκουν ὅτι ἡ ἀπόφασίς σας είναι νὲ ἔξακολουθήσετε νὰ ἀγωνίζεσθε ὑπὲρ τῆς 'Εμπορ. Ναυτιλίας.

Εἴμαι εύτυχης, ώς καὶ ὅλοι οἱ ὄρθιφονούντες συνάδελφοι ποὺ σὲ ἔχομεν καὶ σοῦ εὔχομαι ύγειαν καὶ δύναμιν διὰ τὰ ἔξακολουθήσεις τὸν ἔγιον.

Μὲ πολλὴν ἐκτίμησιν
ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα 'Υόρκη, 27 Ιουνίου 1978

ΜΕΤΡΟΝ ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΟΝ

Αὐτὴ ἡ πρωτοβουλία, ἡ ἀναληφθεῖσα ἀπὸ τὰς δυοειδικὰς χωρᾶς τῆς Εὐρώπης, εἰς τὴν ὄποιαν προσεχώρησε καὶ ἡ 'Ελλάς, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὰ πλημμελῶς συντηρούμενα ἐμπορικὰ σκάφη, θὰ ἀποδώσῃ, εἰμεθα δέδιαιοι, καρπούς. Θὰ καταστήσῃ προσεκτικούς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς πλοιάρχους, ἀκόμη δὲ καὶ τὰ πληρώματα γενικῶν, ἡ ἐφαρμογὴ ὑψηλοτέρων μισθολογίου. Καί, τελος, ἡ ἐφαρμογὴ εἰς τὴν συντηρήσην τῶν πλοίων των διὰ τὰς πάστης ἀσφαλείας των, δὲν ἀποκλείεται ἀπὸ τὸν κ. Μπέρκ.

Διατί νὰ τὸ ἀρνηθῶμεν; Εἰς ωρισμένα πλοῖα αἱ συνῆθες εἰσηγήσεις τοῦ πληρώματος, ὅπως καὶ ἡ γενικὴ κατάστασις

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEXY: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: B. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P. O. BOX: 210266

συντηρήσεως τοῦ πλοίου, πόρρων ὀπέχουν, νὰ είναι ίκανοι ποιητικά. 'Οχι μόνον θὰ καταστῇ δύναμις τῆς παραμονῆς τῶν ἑργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀσφάλεια αὐτῶν ὅπως καὶ τῶν σκαφῶν αἰσθητῶς θὰ δελτιώθῃ. 'Ολιγώτερα ἵστως καὶ τὸ ἀτύχημα.

Μᾶς ίκανοι ποιεῖ ιδιαίτερά τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ήμερον 'Υπουργείον ἔσπευσεν ἀσυζητήτη νὰ ζητήσῃ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸ ἀναληφθὲν ἔργον. Πιστεύουμεν ὅτι, πλήρως κατανοοῦται ὁ σκοπός τῆς πρωτοβουλίας τῶν χωρῶν τῆς Βορειοδυτικῆς Εὐρώπης καὶ ὅτι θέλει τὸ 'Υπουργείον μας τούσει τὸ ἀξιόποινον τῶν παραβάσεων εἰς τὰς περιεχομένας εἰς τὸ σχετικὸν πρακτικὸν προβλέψεις.

Δὲν πρέπει, ἀλλωστε, νὰ λησμονῆται, ὅτι καλὴ ἐνδιάστησης τοῦ πληρώματος καθιστᾶται καὶ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἐλκυστικότερον.

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

"Οτι τὰ πράγματα εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲν εἶναι καλὰ τὸ γνωρίζουν ὄλοι, τὴν ἔκτασιν δύμας τῆς δραματικῆς καταστάσεως, τὴν ὅποιαν διέρχεται ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ τείχειρησις τὴν ἀγνοοῦν οἱ περισσότεροι καὶ ίδιως ἔκεινοι πού, ὡς ἐκ τῆς θέσεως των, θὰ ἔδει νὰ εἶναι ἐνήμεροι, ὅπως ἀνά πάσαν στιγμὴ νὰ εἶναι ἔτοιμοι νὰ εἰσηγηθοῦν λύσεις καὶ μέτρα ἀνακούφισεως, τὰ ὅποια πιστεύουμεν ὅτι θὰ χρειασθοῦν, ἔavn κάτι τὸ ἔκτακτον δὲν ἀνατρέψῃ τὰ σημερινὰ δεδομένα.

Μίαν παραστατικὴν εἰκόνα τῆς σημερινῆς καταστάσεως δίδουν τὰ θέματα, τὰ ὅποια εἰσάγονται πρὸς συζήτησιν εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT. Συγκεκριμένως, κατὰ τὰς συνεδρίσεις τοῦ Δ.Σ. χρονικού διαστήματος ἐνός καὶ ἡμίσεος μηνὸς συνεζήτηθσαν 13 περιπτώσεις κατασχέσεως Ἑλληνικῶν πλοίων, 119 περιπτώσεις ὀφειλῶν πλοίων ἐκ ληξιπροθέμων ναυτολογίων ποντοπόρων πλοίων (δηλαδὴ ισχύος ἄνω τῶν 12 μηνῶν) καὶ ἀνάλογοι βεβαιώσεις εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον δι' ἀναγκαστικῆς εἰσπραξιῶν τῶν ὀφειλομένων, 29 αἰτήσεις διὰ τὴν παροχὴν διευκολύνσεων διὰ τὴν ἐξόφλησιν ὀφειλῶν ἐκ ναυτολογίων καὶ υποδολή μηνύσεων ἐναντίον δύο ὑπευθύνων διὰ τὴν καθυστέρησιν ἔξοφλήσεως ὀφειλῶν, ἐπίσης προερχομένων ἐκ ληξιπροθέμων ναυτολογίων.

'Η ζοφερὰ αὐτὴ κατάστασις θὰ πρέπει νὰ προκαλέσῃ τὸν συναγερμὸν τῶν ἀρμόδιων. 'Η Ναυτιλία χρειάζεται βοήθειαν, τὴν ὅποιαν ὄλοι πρέπει νὰ τὴν παραχάσουμεν. Καὶ τὸ Κράτος, καὶ οἱ ναυτικοί, καὶ ὄλοι ἔκεινοι οἱ ὄλοι, ποὺ τόσον ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὴν δραστηριότητά της. 'Η διληγωρία εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἵστως ἀποδειχθῇ καταστροφική.

ΕΞ ΟΙΚΕΙΩΝ ΤΑ ΒΕΛΗ

Δύο διεθνείς πλοιοκτησίες σκάφη, καλυπτόμενα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, ἔγενοντο στόχος μποϊκοτάζεις εἰς τὴν Φιλανδίαν καὶ οἱ πλοιοκτήται ήναγκάσθησαν νὰ δεχθοῦν τὸ μισθοδόγιον τῆς ΔΟΜ διὰ τὰ πληρώματά των, ἵνα ἐπιτραπῇ ὁ ἀπότολος.

Τὰ ἀνωτέρω περιστατικὰ προεκάλεσαν τὴν μηνινή τῶν Βρετανῶν ἐφοπτιστῶν, οἱ ὄποιοι ἐπικρίνουν δριμύτατα τὰς ἐνεργείας τῆς ΔΟΜ. «Αἱ ἐνέργειαι αὐταὶ συνιστοῦν πλήγμα κατὰ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν», ἐδήλωσεν ὁ ἐπὶ τῶν δημοσίων σχέσεων ὑπεύθυνος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

Φαίνεται ὅτι οἱ Βρετανοὶ ἀντελήφθησαν μὲ κάποιαν καθυστέρησιν τὸ παράνομον τῶν ἐνεργειῶν τῆς ΔΟΜ. «Οσον ἡσχολεῖτο αὕτη μὲ πλοῖα ξένης ίδιοκτησίας οἱ Βρετανοὶ δὲν εἶχον λόγους νὰ ἀντισυκούν. 'Ἐπέχαιρον, μάλιστα, διὰ τὰς πεοπετείας τῶν ἀνταγωνιστῶν των καὶ ὑπεδαύλιζον τὴν δραστηριότητα τῆς ΔΟΜ. Γνωστόν, ἀλλωστε, τοῖς πᾶσι, ὅτι ἡ Διεθνής Όμοσπονδία τῶν Με-

ταφορῶν εἶναι «βρετανοκίνητος».

'Αλλά, καθὼς λέγει σοφὴ παροιμία τοῦ λαοῦ μας, κόποιος μεγαλώνει φίδι στὸν κόρφο του κάποτε θὰ τὸν φάη.

Η ΠΥΛΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ M. ANATOLIHN

'Η φιλοδοξία τῆς 'Ελλάδος νὰ καταστῇ πύλη τῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν δὲν προβλέπεται νὰ ὑλοποιηθῇ, τούλαχιστον εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, ἀναφέρει εἰς σχετικὸν ὄφρον τὸ βρετανικὸν περιοδικὸν 'Μαρίν Γουΐκ', τῆς 7ης 'Ιουλίου'.

Αὐτὸς ὁφείλεται, βασικῶς, εἰς τὴν ἔλειψιν συντονισμένης πολιτικῆς εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ἀνεξάρτητον ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων, τοῦ ὀδικοῦ δικτιού καὶ τῶν ἀρεολιμένων, ἀνευ συγκριμένου προγραμματισμοῦ.

'Η Ἐλλειψις, ἐπίσης, ἐνὸς ἐνιαίου ἐθνικοῦ ὀργανισμού λιμένων δὲν ἐπιτρέπει τὴν ὀρθολογικὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων καὶ τὴν δημιουργίαν τῆς ὀποδομῆς των. Οἱ Εύρωπαιοι πορθωταὶ προτιμοῦν τοὺς λιμένας τοῦ Βόλου η τῆς Θεσσαλονίκης, λόγω τῶν συχνῶν συμφορῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. 'Αλλὰ ἀντιμετωπίζουν προβλήματα κατὰ τὴν διέλευσιν τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἀπὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν καὶ συνήθως προτιμοῦν νὰ δέρχονται μέσω 'Ιταλίας, διαπεραίουμενοι ἐκείθεν εἰς τὴν Πάτρα η τὴν 'Ηγουμενίτσαν.

'Απὸ τοὺς λιμένας αὐτούς, ὅμως, δὲν υπάρχει ἀπ' εὐθείας σύνδεσις μὲ τὴν Μέσην 'Ανατολὴν καὶ τὰ αὐτοκίνητα ἀναγκάζονται νὰ κατευθύνωνται, μέσω ἐνὸς ἀνεπάρκους ὀδικοῦ δικτιού, εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, τὸν Βόλον η τὸν Πειραιᾶ, γεγονός τὸ ὅποιον δημιουργεῖ ηγεμονίαν εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν τραπεζικῶν ἐργασιῶν εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα. Τὰ πορίσματα τῶν εἰδικῶν ὄμάδων ἐργασίας, αὔτινες ἐμελέτησαν τὰ ἐν λόγῳ θέματα, μετὰ τὰς εἰδικὰς συσκέψεις ποὺ ἐπραγματοποιήθησαν πρὸ καιροῦ εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὀποδομῆς, ἔχουν τεθῆ ἥδη ὅπ' όψιν τοῦ κ. Κεφαλογιάνη, ὁ ὅποιος, βάσει αὐτῶν, θὰ προδῷ εἰς τὰς εἰσηγήσεις του πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερήσεως.

'Ημεῖς σημειούμενον μόνον, ὅτι ἡ ύλοποίσις τῶν προτεινομένων μέτρων δὲν πρέπει νὰ καθυστέρησε. Καὶ η Ναυτιλία καὶ η ναυπογειοτεκνική μας διομηχανία, ὑπὸ τὰς παρούσας συνήθης, ἔχουν ἀνάγκην ἐνισχύσεως μὲ οὐσιαστικά μέτρα.

ΕΙΣ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Ἐπιτυχής ὁ συνδυασμὸς τοῦ 'Υπουργοῦ κ. Κεφαλογιάνη καὶ τοῦ Γεν. Γραμματέως τοῦ 'Υπουργείου κ. Παύλου Σαρλῆ. 'Αποδίδει ἔργον χρήσιμον διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυτικήν μας οικογένειαν. Θεληματικὸς ὁ 'Υπουργός, γνώστης καὶ ἀπόλυτον λόγον τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ὁ Γενικός Γραμματέυς.

Τὸ διλογίδην διάστημα τῆς παρουσίας

τῶν δύο αὐτῶν κυρίων συντελεστῶν τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, μᾶς ἀπέδωκε πολλὰ καὶ ἐπίζημεν τὰ περισσότερα, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου. Τὰ δύο σχετικῶν ἐγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας διὰ τὸ ἄχρι τούδε ἐπιτελεσθὲν ἔργον, πιστεύομεν ὅτι θὰ είναι δίλγια, ἔναντι τῶν ὄσων μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου οἱ στήλαι αὐταί, παρακολουθούσαι ἐγγύτατα τὸ ἔργον τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, θὰ εύρεθούν εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἔξαρσουν.

'Η Ναυτιλία, οἱ χιλιάδες τῶν εἰς αὐτὴν ἀπόστολομένων πολυτίμων ναυτικῶν μας, ἔχει ωρισμένα προβλήματα, ἀναγέμενα κυρίως εἰς τὴν ὑπέρ τῶν πληρωμάτων ΠΡΟΝΟΙΑΝ. Τὴν ἐπίλυσίν των δικαίων από τοὺς κ. κ. Κεφαλογιάνην καὶ Σαρλῆν. Εἴμεθα πλέον η δέσμαιοι, ὅτι η ναυτική μας οικογένεια νὰ συναντήσῃ τὴν πλήρη συναντίληψιν καὶ τὴν ἐπίλυσιν τῶν δικαίων αιτημάτων της.

ΤΑΞΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΙΣ

'Ο 'Υπουργὸς Ναυτιλίας κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάνης ἐδήλωσεν ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ εἰσηγηθῇ εἰς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερήσεως κ. Κων. Καραμανῆν τὴν ληψὴν συγκεκριμένων μέτρων ὑπὲρ τοῦ κλάδου τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς διομηχανίας καὶ διὰ τὴν ναυτικὴν πίστιν, ιδίως εἰς θέματα ἀναφέρομενα εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν τραπεζικῶν ἐργασιῶν εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα. Τὰ πορίσματα τῶν εἰδικῶν ὄμάδων ἐργασίας, αὔτινες ἐμελέτησαν τὰ ἐν λόγῳ θέματα, μετὰ τὰς εἰδικὰς συσκέψεις ποὺ ἐπραγματοποιήθησαν πρὸ καιροῦ εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὀποδομῆς, ἔχουν τεθῆ ἥδη ὅπ' όψιν τοῦ κ. Κεφαλογιάνη, ὁ ὅποιος, βάσει αὐτῶν, θὰ προδῇ εἰς τὰς εἰσηγήσεις του πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερήσεως.

'Ημεῖς σημειούμενον μόνον, ὅτι ἡ ύλοποίσις τῶν προτεινομένων μέτρων δὲν πρέπει νὰ καθυστέρησε. Καὶ η Ναυτιλία καὶ η ναυπογειοτεκνική μας διομηχανία, ὑπὸ τὰς παρούσας συνήθης, ἔχουν ἀνάγκην ἐνισχύσεως μὲ οὐσιαστικά μέτρα.

ΕΙΔΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

Φοδούμεθα ὅτι οἱ μελετῶντες τὰ μέτρα διὰ τὴν ναυπηγοεπισκευαστικήν μας διομηχανίαν δὲν κατενόησαν τὴν ἀνάγκην ἰδρύσεως εἰς ἓν τῶν ἀρμόδιων 'Υπουργείων — κατὰ τὴν ἀντίληψιν μας καὶ κατὰ τὴν ἀποφήν τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας, τὸ ὅποιον εἶναι τὸ κατ' ἔχοντην ἀρμόδιον — μιᾶς εἰδικῆς Διευθύνσεως Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας. 'Αντ' αὐτῆς, ως τούλαχιστον συνάγεται ἔξι σύν-

KARAGIANNIDIS & SONS GMBH
General Shipsuppliers

IMPORT

**Marine Spares & Equipment
Provisions and Bonded Stores
Deck, Engine and Cabin Stores
Prompt Supply in all German Ports**

EXPORT

INTERNATIONAL SHIP SUPPLY ASSOCIATION

Tel. Office (0421) 38 41 07/08
Tel. A.O.H.
J. Karagiannidis (0421) 34 35 66

Travemünden Straße 6
P. O. Box 15 05 49
D-2800 Bremen 1
Telex: 02 45 163 Kara d
Telegrams: Karagiannidis Bremen

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

μέχρι στιγμής άφέθη νά διαρρέουσον, σχεδιάζεται ή συστασίας ένος διυπουργικού φορέως, ό πότοις, συμφώνως πρὸς τὰς σχετικάς πληροφορίας, θὰ συνέρχεται από τοῦ μηνὸς διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναφυομένων προβλημάτων. Ο ἐν λόγῳ φορεὺς, ὅμως, δὲν πρόκειται νὰ καλύψῃ τὸ ὑφιστάμενον σῆμερον κενόν, τὸ ὄποιον ἐπεσημάνθη ἀπὸ διετίας καὶ πλέον ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, τῆς ἐλλείψεως, δηλονότι, μᾶς ἀρμόδιας Διευθύνσεως διὰ τὴν καθημερινὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναφυομένων προβλημάτων. Θὰ ἔρωτήσωμεν, λόγου χάριν, τοὺς σοφοὺς ἐγκεφάλους ποὺ ἐπενόσαν τὴν φόρμουλαν τοῦ «διυπουργικού φορέως», ποῖος θὰ χορηγῆσῃ εἰς ἐνδιαφερομένην ναυπηγεστικευστικὴν ἐπιχείρησιν μίαν βεβαίωσιν περὶ τῆς δυναμικότητός της, τὴν ὁποίαν θὰ ἀπαιτήσῃ εἰς ἐκ τῶν πελατῶν της; 'Αναμφιδόλως ὅχι ὁ «διυπουργικὸς φορεὺς» τὸν ὄποιον σχεδιάζουν καὶ οὕτω οἱ ἐνδιαφερόμενοι θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ τρέχουν χωρὶς ἀποτέλεσματα ἀπὸ 'Υπουργείου εἰς 'Υπουργείον καὶ τελικῶς θὰ ἀναγκάζωνται νὰ καταφέυγουν εἰς τὰς λύσεις εἰς τὰς ὅποιας κατέφευγον μέχρι τοῦδε —δὲν τὰς ἀναφέρομεν διότι εἶναι ἔξετελιστικὸν— διὰ νὰ ἐπιλύσουν τὸ πρόβλημά των. 'Ανεφέραμε μόνον μίαν περίπτωσιν, ἐκ τῶν πλέον ἀνωδύνων, διὰ νὰ καταδείξωμεν ὅτι ἐκτὸς τοῦ «διυπουργικού φορέως» —ἀν τὸν θέλουν ἃς τὸν συστῆσουν— ἀπαιτεῖται ή ἕδρυσις μιᾶς ἀρμόδιας Διευθύνσεως εἰς τὸ κατ' ἔξοχὴν ἀρμόδιον 'Υπουργείον, τὸ 'Υπουργείον Βιομηνίας, ποὺ θὰ ἀντιμετωπίζῃ τὰ καθημερινὰ προβλήματα, ἡ ἔστω τὰ θέματα τῆς ρουτίνας, τῆς ναυπηγεστικῆς μας διοικησίας, ὅποια, ταυτοχρόνως, θὰ ἐνταχθῇ εἰς τὸν φυσικὸν τῆς φορέα καὶ θὰ τύχῃ τῆς ἀναλόγου μεταχειρίσεως, ὥστα συμβαίνει ἡδη μὲ ὅλους τοὺς ἀλλούς τομεῖς τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος. 'Η συστασίας μόνον τοῦ «διυπουργικού φορέως» θὰ παρέχῃ εύκαιριας διὰ συσκέψεις ἐπὶ συσκέψεων, διὰ μεγαλοστόμους διακηρύξεις κλπ., ἀλλὰ καμμίαν πρακτικὴν ἔχετερέστην τῆς ναυπηγεστικῆς μας διοικησίας ὅποια, παρὰ τὰς χαλεπάς ἡμέρας ποὺ διέρχεται σήμερον, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ μίαν ἀπὸ τὰς κυριωτέρας συναλλαγματοφόρους δραστηριότητας τῆς ναυτιλιακῆς μας χώρας ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, φυσικά, ὅτι θὰ τύχῃ τῆς ἀναλόγου προσοχῆς ἀπὸ τὸ Κράτος.



ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

'Η ἔκθεσις τῆς ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Γερουσίας συσταθείσης 'Επιτροπῆς 'Ερευνῆς ἐπὶ

τοῦ ναυαγίου τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ» ἐπεξετάθη, ἐκτὸς τῶν ἄλλων καὶ εἰς μίαν εὑρεῖαν ἀπεικόνισιν τῶν πλεονεκτημάτων, τὰ ὄποια παρουσιάζουν σήμερον αἱ σημαῖαι εὐκαιρίας. 'Ως αἰτιολογικὸν τῆς ἐπεκτάσεως ἀναφέρεται η διαπίστωσις, ὅτι «οἱ διεθνεῖς κανόνες, οἱ ἀφορῶντες εἰς τὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς, εἰς τὴν ποιότητα τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς τὴν δελτίωσιν τοῦ καθεστῶτος τῆς ἀσφαλίσεως, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἀποτελεσματικῶς, ἐάν δὲν ἔχαφανισθοῦν τὰ πλεονεκτήματα τῶν σημαῖων εὔκαιριας».

Κατὰ τὴν Ἐπιτροπὴν οἱ βασικοὶ παράγοντες οἱ ὄποιοι εὐνοοῦν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν στόλων εύκαιριας εἶναι οἱ ἀκόλουθοι τρεῖς: α) Χαμηλὸν κόστος ναυπηγήσεων καὶ ἐκμεταλλεύσεως, β) πλεονεκτήματα χρηματοδότησεως καὶ πλοδογίας καὶ γ) κρατικὴ παρέμβασις ἀσθενῆς η ἀνύπαρκτος.

Εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν παραγόντων αὐτῶν, ἀναφέρεται ὅτι αἱ χώραι «ἔλευθέρας νηολογήσεως» ἀφίγουν ἔλευθέρους τοὺς ἐφόπλιστάς νὰ παραγγέλλουν τὰ σκάφη τῶν ὀπουδηπότε τοὺς συμφέρει, ἐν ἀντίθεσι μὲ πολλὰς ναυτικὰς χώρας, αἴτινες ἐπιβάλλουν τὴν προτίμησιν τῶν ναυπηγείων.

Παραλλήλως, οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ ἐπιτυχάνουν μειωμένον κόστος ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως, μὴ ἀναγκαζόμενοι νὰ σέβωνται ἀπολύτως τὰ διεθνῆς καθιερωμένα ἐπίπεδα ἀσφαλείας, ἐνῷ ὡς πρὸς τὰ πληρώματα ἀπολάουν ἔλευθερίας ἀφορώσης τὴν σύνθεσιν, τὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν μισθοδοσίαν αὐτῶν. Μολονότι δὲ ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς οἱ κίνδυνοι ἀσφαλείας εἶναι ηὐξημένοι, οἱ ἀσφαλισταί, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ συναγωνισμοῦ, δὲν ἐπιβάλλουν εἰμὶ ἐλασφρὰ ἐπασφάλιστρα, τὰ ὄποια δὲν ἀρκοῦν διὰ νὰ ἀρουντὴν τὴν συγκριτικῶν δυσμενῆ θέσιν τῶν παραδοσιακῶν ἐφοπλιστῶν.

Ὦς πρὸς τὴν γενεύτεραν οἰκονομικὴν κατάστασιν, παραπτηρίται ὅτι, ὅ εἰς τὰς χώρας τῆς ἔλευθέρας νηολογήσεως ἔδρειν πλοιοκτήτης εὐρίσκεται εἰς πλεονεκτικὴ θέσιν προσεγγίσεως τῶν χρηματαγορῶν δολαρίων καὶ εὐρωδολαρίων, αἵτινες εἶναι αἱ εὐθηνότεραι καὶ αἱ ἀφονώτεραι. Αἱ Τραπέζαι χορηγοῦν εὐχερῶς δάνεια, δεδομένου ὅτι δύνανται ν' ὀσκούν οὐσιώδη ἔλεγχον τῶν κεφαλασίων τῶν ὡς ἐκ τῆς πολιτικῆς ἐξαρτήσεως τῶν χωρῶν ἔλευθεράς νηολογήσεως, ἐνῷ συγχρόνως, χάρις εἰς τὴν περὶ ναυτικῆς πίστεως νομοθεσίαν τῶν χωρῶν αὐτῶν δύνανται, ἐν περιπτώσει πτωχεύσεων, ν' ἀναλάσσουν ὀμέσως τὴν δισχείριστον τοῦ πλοίου. 'Εξ ἄλλου, τὸ φορολογικὸν σύστημα τῶν

χωρῶν ἔλευθεράς νηολογήσεως, ἐνῷ ἐπιτρέπει εἰς τὴν χώραν ν' ἀποκομίζῃ σοφαρά συναλλαγματικό κέρδη λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν νηολογημένων πλοίων, δὲν ἐπιβάλλει εἰς τὴν οὐσίαν εἰμὶ ἐλασφρὰς ἐπιβαρύνσεις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, συνήθως ὑπὸ τύπου φόρου τινὸς κατὰ κόρων χωριστικότητος, ὁ ὄποιος, καὶ ἀν εἰσέτι δὲν ἐφερθῇ τρόπος παρατελεσμάτικῶν διὰ νέαν ἄγορὰν η ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ πλοίου.

Τοιουτόπως, καταλήγει η ἔκθεσις, αἱ σημαῖαι εὐκόλιας ἐπιτρέπουν τόσον τὴν εὐθηνότεραν ναυπηγήσιν ὅσον καὶ τὴν εἰς τὸ μάξιμου μείσων τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως. Εἰς ἀντάλλαγμα, ὅμως, προβάλλεται ὅτι θέτουν εἰς κίνδυνον τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυπηγείων τοῦ πλοίουπλοίους, καὶ τοῦ περιβάλλοντος, συνιστῶσαι ἀφορθότων ἀπειλὴν κατὰ τὸν πλοίον τῶν ναυτικῶν σημαῖων.

ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ

'Ἐν τῷ μεταξὺ η 'Ανακριτικὴ Ἐπιτροπή, τὴν ὄποιον συνέστησεν ἡ λιβεριανὴ Κυβέρνησις διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ», ἐπεράτωσε τὴν ἀκροαματικήν της διαδικασίαν, πλὴν τὸ πόρισμά της θ' ἀνακοινωθῆρον.

Καθ' ἡ ἐν τούτοις ἔγγνωσθη, ὁ πλοίορχος καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ λιβεριανοῦ τάνκερ, φαίνεται ὅτι εἰργάσθησαν ίκανοποιητικῶς ἐν ὅφει τὸν περιστάσεων. 'Ισως θὰ ἡτο δυνατόν νὰ εἰχε ζητηθῆ ἐνωρίτερον ἡ δούθεια, πλὴν αἱ ληφθεῖσαι ἀποφάσεις κρίνονται ὡς ὅρθια. Παρ' ὅλον ὅτι ὁ πλοίορχος τοῦ γερμανικοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἀρνεῖται ὅτι ἡ πείλησης νὰ κόψῃ τὸ ρυμούλκιον ἐάν τὸ πλοίον δὲν ὑπέγραφε τὸ συμβόλαιον ὅπερ οὐτος ἀπέτιε, φαίνεται ὅτι τοιαύτη ἀπειλὴ ὑποστηρίζεται ἀπειλή στοιχομίσθη, προκαλέσασα ἔκπληξιν καὶ ὁγανάκτησιν εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ «Ἀμόκο Καντίζ», οἵτινες ὁμολογούμενον περισσότερον ἀνθρωπιστικῶν συμπεριφορῶν.

Κατὰ τὴν ἔξετασιν τοῦ ὑποπλοίαρχου προέκυψεν ὅτι, τὸ προσωπικὸν τοῦ δεξαμενοπλοίου ἐνήργησε «εβραδέως καὶ ἀνεπαρκῶς» διὰ τὴν παρεμπόδισιν τῆς προσαράξεως. 'Ο ύποπλοίαρχος, ὅμως, ἀπέδωσε τὴν καθιερωτήρεσιν εἰς τὴν προσπάθειαν διαπιστώσεως ἐάν η δυνατή ἡ ἐπιτόπιος ἐπισκεψὴ τοῦ συστήματος πηδαλιουχίας. 'Αντιθέτως, ὁ Γερμανὸς πλοίορχος τοῦ ρυμούλκου ἀπέδωσε τὴν ἀποτυχίαν τῆς διασώσεως εἰς τὴν ἐλλειψιν συνεργασίας τοῦ προσωπικοῦ τοῦ δεξαμενοπλοίου.

Η ΕΡΥΘΡΑ ΑΠΕΙΛΗ

Τὸ Συμβούλιον τῶν Ἐθνικῶν Ενώσεων Εὐρωπαίων καὶ 'Ισπάνων 'Εφοπλιστῶν (CEN SA) διαφένει τὰς προσφάτους δηλώσεις τῶν Σοδειτικῶν, σχετικῶς μὲ τὴν συμμετοχὴν τοῦ ρωσικοῦ πλοίου εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

«Ο σοδειτικὸς στόλος πλοίων τακτικῶν γραμμῶν», λέγει τὸ Συμβούλιον, «ἐγγίζων τὰ 10 ἑκατομ. τόν. d.w., εἶναι ὁ μεγαλύτερος εἰς τὸν κόσμον.»

Τὸ ἐπιχείρημα, τὸ ὄποιον συχνὰ προβάλλουν οἱ Ρώσοι, ὅτι ὁ στόλος αὐτὸς χρησιμοποιεῖται μόνον διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἐγχωρίους καὶ διμερεῖς μεταφορᾶς εἶναι παραπλανητικόν. Μέχρι στιγμῆς, οἱ Ρώσοι δίδουν ιδιαιτέρων ἔμφασιν εἰς τὴν διεύρυνσιν τοῦ στόλου των ἐπί πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, εἰς τρόπον ὡςτε σήμερον διαθέτουν τετραπλάσιον στόλον «ελάνερε» τοῦ ἀπαιτουμένου διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ρωσικῶν φορτίων μεταφορέων εἰς πλοϊοῦ τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Εἰς τὴν τελευταῖαν διάσκεψιν τῆς ΣΕΝΣΑ ἐν Λονδίνῳ, συνεζητήθη τὸ θέμα τῆς εἰσβολῆς τοῦ σοδειτικοῦ πλοίου εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς. Σχετικὴ μελέτη ἀπεκάλυψεν ὅτι, μία ρωσικὴ ἑταῖρια τακτικῶν γραμμῶν μεταφέρει σήμερον μεγαλύτερον δύγκων φορτίων ἀπὸ οἰλανδήποτε ἄλλην ἑταῖριαν εἰς μίαν ἐκ τῶν πλέον σημαντικῶν γραμμῶν τῆς 'Υδρογείου —ἀπὸ τὴν 'Ισπανίαν εἰς τὴν δυτικὴν

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

νατήν ρύθμισιν διὰ τὸ NAT. Ἀναμένομεν τάς ἐνεργείας του.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΚ ΦΥΛΛΑΔΙΩΝ

‘Ο ‘Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννης ἔνέκρινε δι’ ἀπόφασεώς του τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT διὰ τὴν καταχώρισιν τῆς ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν εἰς τὰς οἰκείας μερίδας των ἐκ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου, προκειμένου ὅποιον νὰ διευκολυνθῶν κατὰ τὴν συνταξιοδότησιν των καὶ τὴν συμμετοχήν των εἰς παραγωγικάς ἔξετάσεις. Ἡ σχετική ἀπόφασις ἔχει ὡς ἔξης :

‘Ἐγκρίνομεν τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT κατὰ τὴν ὄποιαν απεφασίσθη ὅπως προσωρινῶς καὶ μέχρι νομοθετικῆς ρυθμίσεως τοῦ θέματος, καταχωρίται ἡ ὑπηρεσία τῶν ναυτικῶν εἰς τὰς οἰκείας μερίδας αὐτῶν βάσει τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων των, εἰς τὰ ὄποιαν θά πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ ἀναγράφεται ἡ ἡμερομηνία ναυτολογήσεως καὶ ἀπολύσεως τῶν ναυτικῶν.

‘Ἡ καταχώρισις τῆς ἀνωτέρω ὑπηρεσίας θὰ διενεργηται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ ἀναγραφομένη εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον ἡμερομηνία ναυτολογήσεως καὶ ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ θὰ ἔχῃ ἐπικυρωθῆ πρότερον ὑπὸ Ἑλληνικῆς λιμενικῆς ἡ προξενικῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου του πλοίου καὶ θὰ ὑπόκειται ἐκ τῶν ὑστέρων εἰς κανονικὸν ἔλεγχον.

‘Ἡ οὕτω καταχωρισθεῖσα ὑπηρεσία θὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν μόνον κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ναυτικοῦ διὰ συνταξιοδότησιν ἢ διὰ συμμετοχῆν εἰς πραγωγικάς ἔξετάσεις ἢ ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος, συνοδευομένη πάντοτε δι’ ὑπευθύνου δηλώσεως τοῦ Ν. 105) 1969, διὰ τῆς ὄποιας θὰ δηλουται ὑπευθύνος ὅτι ἡ ἀναγραφομένη ὑπηρεσία τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον είναι ἀληθῆς.

‘Ἡ ἀπόφασις, ἡ ὄποια, ὡς γνωστόν, προεκλήθη κατόπιν μᾶς ἐμπεριστατωμένης γνωμοδοτήσεως τοῦ προϊσταμένου τοῦ Δικαστικοῦ Τμήματος τοῦ NAT κ. Νικ. Χαλκιά, ἐκποιούμενης ἡδη πρὸς ἔκτελεσιν καὶ συνεπώς οἱ ἐνδιαφερόμενοι ναυτικοί δύνανται νὰ κάμουν χρήσιν τῆς παρεχομένης διευκολύνσεως.

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ

Μᾶς πληροφοροῦν ὅτι, εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT ἀνέφερθη ὅτι ὁ

πλοιάρχος ὄγκαταλειφέντος ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν πλοίου ἦτο, κατὰ κάποιον τρόπον, αἰχμάλωτος, διότι αἱ Ἀρχαι τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὁποῖον εἶναι κατεσχημένον τοῦ εἰχον ἀφαιρέσει τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον καὶ τὸν εἰχον ἔξαναγκάσει νὰ παραμείνῃ εἰς τὸ πλοῖον διὰ νὰ τὸ φουρῆ μετὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τοῦ πληρώματος !

Καὶ οὐδεὶς ἐκ τῶν παρισταμένων εἰς τὴν συνεδρίασιν ταῦτη, οὔτε σύμβουλος, οὔτε λιμενικὸς ἀξιωματικός, ἔθεσε τὸ πρόβλημα τοῦ ἀμέσου ἐπαναπατρισμοῦ τοῦ πλοίου ἀυτοῦ, δηλαδὴ ἐπεδείχθη πλήρης ἀδιαφορία διὰ τὴν περιπτέτειν ἐνὸς στελέχους τῆς Ναυτιλίας μας.

Σημειούται ὅτι, κατὰ τὴν ἐν λόγῳ συνεδρίασιν δὲν παρέστησαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτηρατῶν, εἰς ἐφαρμογὴν τῆς ἀπόφασεως τῆς διοικήσεως τῆς ΠΝΟ περὶ ἀποχῆς ἐκ τῶν διοικητικῶν συμβουλίων καὶ ἐπιτροπῶν εἰς ἔνδειξην διαμαρτυρίας διὰ τὸ θέμα τῆς ἐντάξεως τῶν ναυτικῶν σχολῶν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐγνώσθη ὅτι τελικῶς ὁ ἐν λόγῳ πλοιάρχος ἐπανεπατρίσθη καὶ οὔτε ἑτερματίσθη ἡ περιπτέτεια του. Ἐπ’ εὐκαιρίη, δῆμως, θέλουμεν νὰ ἔρωτήσωμεν — καὶ ἀξιούμενον ἀμεσον ἀπάντησιν — ποιά μέτρα ἐλήφθησαν ἐναντίον τοῦ συγκεκριμένου αὐτοῦ πλοιοκτήτου, ὁ ὄποιος ἔχει ἐγκαταλείψει καὶ ἄλλα πλοῖα του εἰς ἔτερους λιμένας ;

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Τὸ πρόσφατον ἀτύχημα τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Νῆσος Ρόδος», τὸ ὄποιον κατεστράφη ἐκ πυρκαϊάς, ἐπαναφέρει ἐπὶ τάπητος τὸ πρόβλημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν μεταφερόμενών δημόσιων ὑπὸ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Ὡς εἶναι γνωστόν, τὸ θέμα ἀνέκυψε μετά τὸ τραγικὸν ναυάγιον τοῦ «Ηράκλειον», τὸ ὄποιον ὀδηγησεν εἰς τὴν ἔουσθεντα μᾶς μεγάλης καὶ ἀνθίσουσης ναυτιλιακῆς ἑταίριας.

‘Ἡ σκέψης ἡδη ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ θεσπισθῇ ἡ ἀσφαλίσις τῶν ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, μὲ φορέα τὸ NAT διὰ νὰ δημιουργηθῇ παραλήπτως καὶ ἔνα σεσδον ὑπὲρ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἱδρύματος τῶν ναυτικῶν μας. Ἀλλὰ τὸ θέμα δὲν πρωθήθη ἐπειδή ἐν τῷ μεταξὺ πορενέθησαν οἱ ἀσφαλισταί, οἱ ὄποιοι διεξδικούν τὴν ἀνάληψιν τῆς ἀσφαλίσεως μὲ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι τὸ NAT εἶναι φορεὺς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως καὶ ὅχι ἀσφα-

NAYTIKA XRONIKA

λιστικός ὑπὸ τὴν ἔνοιαν τῆς καλύψεως καὶ ὅλων κινδύνων, ἔκτος τῆς ὑγείας καὶ τῆς συνταξιοδότησεως.

Τώρα, μετά τὸ ὀτύχημα τοῦ «Νῆσος Ρόδος», τὸ πρόβλημα ἐπανέρχεται ἐπιτακτικῶν, διότι, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας ἀσφαλίσεως τῶν μεταφερόμενών αὐτοκινήτων, οἱ ἰδιοκτῆται τῶν καταστραφέντων ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ὄχημάτων... ἐτινάχθησαν κυριολεκτικῶς εἰς τὸν δέρα καὶ ηδη δημιουργεῖται κοινωνικό πρόβλημα, τὸ ὄποιον θὰ ἥτο ἀκόμη μεγαλύτερον ἐὰν ὑπέρθοντον κατὰ τὸ ἀτύχημα καὶ ἀνθρώπινα θύματα.

Τὸ NAT, ὡς ἄλλωστε προβλέπεται καὶ ὑπὸ τοῦ Νόμου, διφέιλε νὰ πρωθήσῃ, τὸ ταχύτερον, τὴν διαδικασίαν διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐπιβατῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, διὰ νὰ μὴ δηγηθῶμεν πάλι εἰς ἀνεπανορθώτους καταστροφάς, εἰς περίπτωσιν ἐνὸς νέου ναυτικοῦ ἀτυχήματος. Νομίζομεν ὅτι πρὸς τὴν ίδιαν κατεύθυνσιν δέοντα νὰ κινηθοῦν καὶ οἱ οἰκεῖαι ναυτιλιακοί ἐπιχειρήσεις, διότι διὰ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐπιβατῶν αὐτά πρωτίστως εἶναι ἔνδειξην ἀσφαλίσονται ἀπὸ ἕνα ἐνδεχόμενον ἀτύχημα.

Η «ΝΕΚΡΟΛΟΓΙΑ»

‘Ἡ τελευταία μηνιαία ἔκθεσις τοῦ γνωστοῦ ναυλομεστικοῦ οἴκου τῆς Νορβηγίας π. Φ. Μπασσό, ἐδημοσίευσε τὴν «νεκρολογίαν», ὡς γράφει, τῆς ὑποθέσεως συστάσεως Διεθνούς Υπηρεσίας Δεξαμενοπλοίων (International Tanker Services) ήτις, κατὰ τὴν ἔκθεσιν, ἐναυάγησης προσκρούσασα ἐπὶ τοῦ ἀτομισμοῦ τῶν Ἑλλήνων μεγαλοεφοπλιστῶν Νιάρχου, Ὁνάση καὶ Λιβανού, οἵτινες ἐπροτίμησαν νὰ ὑπερασπίσουν μέχρι τέλους τὰ δικαιώματα τῆς κυριαρχίας των, παρὰ νὰ ὑποβληθοῦν εἰς κανόνια κοινῆς συμφωνίας. Εἰς τὴν αὐτήν κατηγορίαν, σημειώνει ἡ ἔκθεσις, πρέπει νὰ προσθέσωμεν καὶ τὸν Δανόν μεγαλοεφοπλιστὴν Μόλλερ καὶ τὸν Νορβηγόν συνάδελφόν του Μπέργκεσ, οἵτινες, πρὸ τῶν Ἑλλήνων ἀκόμη, εἶχον ἀρνηθῆ νὰ συμπράξουν μετά τῶν ἄλλων Σκανδιναύων ἐφοπλιστῶν.

Κατόπιν τούτου, διὰ τὸν περιορισμὸν τοῦ πλεονάζοντος τοννά, δὲν ἀπομένει ἄλλη λύσις παρὰ ἡ διάλυσις τῶν 100 ἑκατ., τόνων τῶν δεξαμενοπλοίων ἡλικίας μεγαλυτέρων τῶν 8 ἑταῖρων. Εάν δῆμως ληφθῇ ὑπὸ σημειώνη παγκόσμιος δυνατότης διαλύσεων δὲν υπερβαίνει τὰ 15 ἑκατομ. τόνων ἐτησίων, δύναται τις νὰ ὑπολογίσηται πόσα ἔτη θ' ἀποτελοῦν μέχρι τοῦ τέλους τῆς κρίσεως. Πρὸ τὸ παρόν, πάντως, οἱ διαλυταὶ τῆς Φορμόζας εἶναι ὑπερκορεμένοι, ἐνῷ η τιμὴ παλαιοιστήρου ἔπεισε κατὰ 10 δολλάρια κατὰ τόνον καὶ μάλιστα μὲ ἀναμονὴν μέχρι τοῦ φθινοπώρου.

ΔΙΕΘΝΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Μολονότι θεωρεῖται ὀλιγώτερον τολμηρὰ παρ’ οὅσον ἀνεμένετο, ἡ διεθνής σύμβασις εἰς ἡδη κατέληξεν ἡ διάσκεψις τοῦ IMKO διὰ τὰ πιστοποιητικὰ ναυτικῆς ικανότητος, θεωρεῖται ὡς μέγα δῆμα εἰς τὸν ἀγῶνα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοίας.

‘Ἡ σύμβασις, τῆς ὄποιας ὁ πλόρης τίτλος ἀναφέρεται εἰς τὰ ἐπίπεδα ἐπαγγελματικῶν καταρτίσεως καὶ τὰ πιστοποιητικὰ ικανότητος καὶ φυλακῆς ναυτικῶν, ὑπογραφεῖσα ὑπὸ τῶν 72 κρατῶν - μελών του IMKO, θὰ τεθῇ ἐν ισχύι ἐφόσον ἐπικυρωθῇ ὑπὸ 25 τούλαχτον κρατῶν συγκεντρούντων τὸ ίμισυ του παγκοσμίου τοννά. Πιστεύεται γενικῶς, ὅτι ἀποτελεῖ συμβίσασμὸν ἀπόφεων μεταξὺ τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν, οἱ ὄποιαι διαθέτουν τὰ μέσα τῆς ἐπαγγελματικῆς μορφώσεως τῶν ναυτικῶν των καὶ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, διὰ τὰς ὄποιας μία τοιούτη ἐκπαίδευσις θὰ ἐσήμαινε σοδαράν ἐπιβάρυνσιν.

‘Ἡ σύμβασις ρυθμίζει τὰ τῆς ἐκπαίδευσεως τοῦ προσωπικοῦ γεφύρας καὶ μηχανῆς καὶ ἐνῷ διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς προβλέπει μικτὴν —θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν— ἔκ-

**WHEN WE SAY WE CAN
furnish you with any type of car of all European
or Japanese make and forward it to any place
in the world**

WE CAN

because we are an international service - organisation specializing in
the tax-free automobile trade. To our clients we offer a collection
of 738 models, of course under European standard specifications,
at the official tax-free price of Belgium.

THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE

TRANS CO TAX FREE CARS

4 Kerkstraat 2000 Antwerp Belgium

tel: 031 / 35.31.44 or 35.31.59

telex: 35207 trans b - cable: TRANSITCARS ANTWERPEN

Please ask for free documentation and prices

You may write in Dutch, English, German, French and Greek.

παίδευσιν, διὰ τὸ πληρώματα ἀρκεῖται εἴτε εἰς τὴν θαλασσήν εἴτε εἰς σχολικήν φοίτησιν. Σημαντικαὶ εἶναι αἱ διατάξεις περὶ τοῦ ἐλέγουν τῆς ἑφαρμογῆς τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως ώφ' ὅλων τῶν κρατῶν - μελῶν καὶ δὴ ἀσχέτως ἢν τὸ ὑπό ἐλεγχον πλοίον ἀνήκει εἰς χώραν μὴ προσχωρήσασαν εἰς τὴν σύμβασιν.

Προβλέπεται, τέλος, ἡ δυνατότης ὅπως ἡ κατοχὴ διπλώματος, νομίμου χορηγηθέντος ὑπὸ τοῦ Κράτους τῆς σημαίας, ἐπιβεβαιοῦται διὰ πιστοποιητικοῦ δεδιαινούτος τὴν ισοτιμίαν πρὸς τὰ διεθνῆ ἐπίπεδα καὶ ἐπισυναπομένου εἰς τὸ δίπλωμα. Πράγμα δὲ προθερέται ὡς σοδαρὸν δῆμα πρὸς τὴν δημιουργίαν τυποποιημένων διπλωμάτων διεθνούς τύπου.

ΜΕ ΔΕΚΑ ΤΡΕΙΣ ΜΟΝΟΝ

Ἡ Διεύθυνσις Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Νορβηγίας ἀνέκοινωσεν ὅτι θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς νεότευκτον μπάλκο κάρριερ 4.500 τόν. d.w. νὰ ἐνεργήσῃ πλόας ἐπὶ ἔξαρην μὲ πειραματικὸν περιορισμὸν τῆς συνθέσεώς του εἰς 13 μόνον ἄνδρας. Ὁ περιορισμὸς ἀφορᾷ κυρίως εἰς τοὺς ἀξιωματικούς, οἵτινες μειοῦνται ἀνὰ δύο εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὴν μηχανήν.

Κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν ἡ τοιούτη μείσωσις θὰ ἐπιφέρῃ σοδαρὸν σίκονομίαν ἐπὶ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, πράγμα δὲ προθετικόν τοῦ πειραματικοῦ περιορισμοῦ τῆς συνθέσεώς του εἰς 13 μόνον ἄνδρας. Ὁ περιορισμὸς ἀφορᾷ κυρίως εἰς τοὺς ἀξιωματικούς, οἵτινες μειοῦνται ἀνὰ δύο εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὴν μηχανήν.

Σημειώτεον ὅτι τὸ πειραματικὸν σκάφος ναυπηγεῖται ἥδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Κλέδεν μὲ εἰδικὰς προδιαγραφάς μειωμένης συνθέ-

σεως, προβλέπεται δὲ νὰ παραδοθῇ τὸν 'Οκτώβριον τρ. ἔτους.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ

Μακρὸν τηλεγράφημα ἐλάσθομεν ἀπὸ τὰ ἐπιτελεῖα τῶν ἀξιωματικῶν —πλοιάρχων, ὑποπλοιάρχων, ἀνθυποπλοιάρχων καὶ ἀσυμματιστῶν— τῶν προσορμισμένων εἰς τὸ Πλεῖτ Ἑλληνικῶν σκαφῶν.

Διαμαρτύρονται διὰ τὸν ὑποβιβασμὸν τῶν προσόντων διὰ τοὺς ἔξερχομένους ἀπὸ τὰς Σχολὰς ἀξιωματικῶν. Τὸ τηλεγράφημα τονίζει :

«Οἱ κάτωθι πλοίαρχοι, ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυμμάτου, διαμαρτυρόμεθα ἐντόνως δηλοῦντες τὴν ἀντίθεσίν μας καὶ τὴν προθεσίν μας νὰ ἀγωνισθῶμεν μὲ κάθε νόμιμον μέσον εἰς τὸ πλευρὸν τῶν ὁργανώσεων μας διὰ τὴν ματαίωσιν τοῦ Διατάγματος περὶ ὑποβιβασμοῦ τῆς ναυτικῆς παιδείας.»

(Ἐπονται ἑκατοντάδες ὑπογραφῶν).

Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Παρηκολούθησαμε τὰς τελευταίας ἡμέρας ἐκ τοῦ πλησίον τὰς προσπαθείας ἀφετῶν πρωτετῶν σπουδαστῶν τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν νὰ ναυτολογηθῶν ἐπὶ πλοίον, προκειμένου νὰ ἀποκτήσουν μίαν πρώτην ἐμπειρίαν ἀπὸ τὸ μελοντικὸν των ἐπάγγελμα καὶ διὰ νὰ πραγματοποιήσουν τὴν ἀπαίτουμένην ἔξασκην, τὴν ὁποίαν δὲν δύναται νὰ ἔχασφαλίσῃ εἰς δόλους τοὺς σπουδαστάς, τὸ ἐκπαιδευτικὸν μᾶς σκάφος. Καὶ ἡ διαπίστωσις εἶναι, ὅτι τὸ πρόβλημα —διότι περὶ προβλήματος πρόκειται, τὸ ὅποιον ἐνδεχομένως

νὰ ἔχῃ σχέσιν καὶ μὲ τὴν διαφρούρη δόλιγων ἔστω ἀποφοίτων ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, περὶ ἣς ὡμιλήσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος — ἀντιμετωπίζεται μὲ προχειρότητα. Δηλαδή, τὸ 'Υπουργεῖον καθ' ἕκαστον ἔτος ἔκδιβει μίαν ἔγκυλιον, μὲ τὴν δοτίαν συνιστᾶ εἰς τοὺς ἔφοπλιστάς νὰ προσλαμβάνουν τοὺς ἐν λόγῳ σπουδαστάς. Τίποτε ἄλλο. Καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι χρειάζονται «μέσου» διά νὰ ναυτολογηθοῦν ἡ ναυτολογούνται ἀνευ μισθοῦ ἢ μὲ ἔνο υποτυπώδες ἐπιμισθιόν, δεδομένου ὅτι οἱ περισσότεροι —καὶ κυρίως οἱ μὲ προερχόμενοι ἐκ ναυτικῶν περιοχῶν ἢ οἰκογενειῶν— ἐπιδιώκουν, εὐλόγως, νὰ πραγματοποιήσουν ἔδω κοντά, δηλαδὴ εἰς ἐπιβατηγά κυρίως σκάφη, τὴν ἀπαιτουμένην ὑπηρεσίαν καὶ ἀσκησιν.

Οὕτω παρατηρεῖται μία συσσώρευσις ἐνδιαφερούμενων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ποὺ διαχειρίζονται γενικῶς ἐπιβατηγά σκάφη καὶ αἱ ὅποιαι δὲν εἰναι δυνατόν νὰ ἴκανοποιήσουν δῆλας τὰς αἰτήσεις, λόγῳ τῶν οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων ποὺ ἐπιφέρει ἡ πρόσληψης ὅλων αὐτῶν τῶν παιδιῶν, τὰ δόπιοι εἰς τὴν πραγματικότητα πραγματοποιούν περισσότερον ἐκπαιδευτικὸν πλοῦν παρὰ προσφέρουν ὑπηρεσίας δικαιολογούσας τὴν ἀνάλογον ἀμοιβήν. Καὶ οὕτω ἀρχίζουν νὰ δημιουργοῦνται δυσμενεῖς ἐντυπώσεις εἰς τοὺς «ενεοφωτίστους» τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος περὶ τὰσεως ἐκμεταλλεύσεως των ἢ μειώσεως των. Εἰς μίαν περίπτωσιν ἐπροτάθη εἰς ἐνδιαφερόμενον πρωτετῆ σπουδαστὴν Σχολῆς Πλοιάρχων, διαθέτοντα καὶ «μέσου», νὰ ναυτολογηθῇ ὡς... ἐπίκουρος.

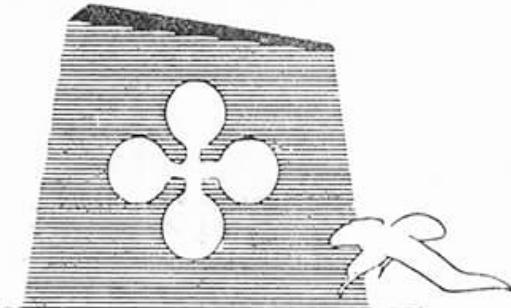
Τὸ πρόβλημα, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς προτίμοσεως τῶν ἐνδιαφερούμενών σπουδαστῶν πρὸς τὸ ἐπιβατηγά σκάφη, ἀλλά καὶ τῆς ἀδυναμίας τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων νὰ ίκα-

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644
4526.666

- MTS ΙΑΣΩΝ
- MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
- TSS ΑΤΛΑΣ
- MV ΕΡΜΗΣ
- MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
- MTS ΟΡΦΕΥΣ
- MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ
- MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11
- MV ΖΕΥΣ
- MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ
- MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ
- MV ΩΚΕΑΝΟΣ
- MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αἰγαῖον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική καὶ 'Αφρική

νηποιήσουμεν, δι' ούς λόγους έξειγήσαμεν ἀνωτέρω, δῆλας τὰς ὑποβαθλούμενας αἵτησεις διὰ ναυτολόγησιν κατά τὸν θερινοὺς μῆνας ἐπὶ σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς, θά δῆδυνατο νὰ ἐπιλυθῇ ἀλλὰ σχετικαὶ δαπάναι μισθοφόδοσιας τῶν ἔκαλύπτοντο ὑπὸ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, κατ' ἀναλογίαν τῶν δαπανῶν, αἵτινες γίνονται διὰ τὴν ἐκπαιδεύσιν τῶν σπουδαστῶν διὰ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους.

'Ἐνδεχομένως νὰ ὑπάρχῃ καὶ ἄλλη λύσις, ὅπωσδήποτε, ὅμως, ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ προβλήματος διὰ μιᾶς ἐγκυδίου δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ, κυρίως διὰ νὰ ἀποφεύγεται ἡ ἀπογοήτευσις τῶν ἐνδιαφερομένων κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς ναυτικῆς των σταδιοδρομίας, ἡ ὥποια καθίσταται ἀκρως ἀπωθητική καὶ ἔνδεχομένως νὰ στρέψῃ τὸν νέους ποὺ σπουδάζουν μὲν δαπάνας τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, εἰς ἑτέρας ἀπασχολήσεις καὶ οὐχὶ εἰς ἑκείνην δι' ἣν προητοιμάσθησαν.

ΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Ἐπιληθυθησαν τελευταίως αἱ περιπτώσεις κατὰ τὰς ὥποιας Ἐληνης ναυτικοῖς, μὲ τὰς εὐλογίας μάλιστα αὐτοῦ τούτου τοῦ Ὑπουργείου, ἔγειρουν εἰς τὸ ἔρωτερικὸν διαδικασίας κατασχέσεως σκαφῶν διὰ τὴν διεκδικησιν καθυστερουμένων ἀποδοχῶν των. Ἀγνοοῦν, ὅμως, ὅτι εἰς τὰς περισσοτέρας περιπτώσεις ἡ διαδικασία αὐτῆς δὲν ἀποφέρει τίποτε εἰς τὸν ἐνδιαφερομένους, διότι ἡ κυριωτέρα ἀμοιβὴ κυματινομένη ἀπό 20 - 30% καὶ πλέον, περιέρχεται εἰς τὸν δικηγόρους.

Καὶ ναὶ μὲν οἱ ναυτικοὶ μας, ἀγανακτημένοι ἐν πολλοῖς ἀπὸ τὴν συμπεριφορὰν τῶν πλοιοκτητῶν, ποὺ τοὺς ἔγκαταλείπουν εἰς τὸ ἔλεος τοῦ Θεοῦ καὶ ἀγνοοῦντες τὰ ισχύοντα εἰς τὰς διαφόρους χώρας, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀμοιβὴν τῶν δικηγόρων, καταφεύγουν εἰς τὴν λύσιν τῆς δικαστικῆς διεκδικήσεως τῶν ἀπαίτησεών των εἰς τὸ ἔρωτερικόν. Τὸ Ὑπουργεῖον, ὅμως, εἶναι ἐπιτρέπτων νὰ ὧθῃ διοπταλαιστὰς τοῦ κύματος εἰς τὰς ἀρπακτικὰς διαθέσεις τῶν δικηγόρων τοῦ ἔρωτερικού, ποὺ σπεύδουν νὰ ἐπαφεληθοῦν ἀπὸ παρομοίας περιπτώσεις;

Καθ' ὥμας τὸ Ὑπουργεῖον φέρειται νὰ με-

ριμῆσῃ διὰ τὴν ἔξειρεσιν τρόπου διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἀπαίτησεων τῶν ναυτικῶν μας, χωρὶς νὰ ἀναγκάζωνται νὰ καταφεύγουν εἰς ἔνους δικηγόρους καὶ μία εὔκταια λύσις εἶναι ἡ ἔγχωρησις τῶν ἀπαίτησεων τῶν εἰς τὸ NAT, ἵνα τοῦτο συγχωνεύσῃ αὐτάς διὰ τῆς διαδικασίας εἰσπράξεως καὶ τῶν ἀπαίτησεων τοῦ Ἰδρύματος εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ὅχι, ἀπαναλαμβάνοντες, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅπου τὴν μερίδα τοῦ λέοντος τὴν λαμβάνουν οἱ δικηγόροι. (Ἀναφέρεται ὅτι, εἰς μίαν περίπτωσιν τὸ NAT, διὰ τὴν διεκδίκησιν ποσοῦ 15.000 δολαρίων, ἡναγκάσθη νὰ καταβάλῃ ἀμοιβὴν εἰς Ἀμερικανὸν δικηγόρον ἐκ 5.000 δολαρίων!).

'Ἐπ' εὑκαιρίᾳ θέλουμεν νὰ ἔρωτήσωμεν ἐάν πρωθήτη ἢ σκέψις, ὅπως καθορισθῇ νομοθετικῶς, ὅτι καὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ πλοιοκτήτου ἀποτελοῦν μέρος τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν διὰ νὰ καθίσταται οὕτος δυνατὴ ἡ διεκδίκησίς των εἰς τὰς περιπτώσεις ἐκπλειστηριασμοῦ πλοίων, ὡς πρωνομιακῶν, ὡς δέχονται τὰ περισσότερα δικαστήρια καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

ΑΙ ΑΝΤΙΡΡΗΣΕΙΣ

"Οταν ὁ νέος Νόμος ἐπερι ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ ἔργοδού του συνάπτοντος ἐν Ἐλλάδι σύμβασιν ἐργασίας μετὰ ναυτικοῦ ἐφερόμενης ἐθεωρήθη ὅτι εὐρέθη, ἐπὶ τέλους, ὅτι τὸ πρότος διὰ τοῦ ὥποιού οἱ, εύτυχῶς ὀλίγοι, κακόπιστοι ἐφοπλισταί, θὰ ἔσπευδουν νὰ ἔξοφλησουν τὰς ὑποχρεώσεις των καὶ οὕτω θὰ ἐπροστατεύετο ὁ ναυτικός μας κόσμος.

'Ημεῖς, τούναντίον, εἴχομεν διαφορετικὴν γνώμην καὶ δυνάμεθα μάλιστα νὰ εἴπομεν, ὅτι ὁ Νόμος οὗτος, δχι μόνον μᾶς ἐμβάλλει εἰς πολλοὺς ἐνδιασμούς σχετικῶς μὲ τὴν ἀποτελεσματικότητά του, ἀλλὰ καὶ ἀπῆλλαξεν τοὺς πράγματι ὑπευθύνους ἐκ τοῦ κινδύνου διαφόρων κυρώσεων, μεταβιβαζόμενης δόλοκληρος τῆς εὐθύνης εἰς τρίτους.

Οὕτω, τὴν στιγμὴν αὐτὴν δυνάμεθα νὰ διαβεβαιώσωμεν ἐκείνους οἵτινες ηθελησαν νὰ δοηθῆσουν τοὺς ναυτικούς μας, ὅτι δεκάδες ἀπόφασεων τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς παραμένουν ἀνεκτέλεστοι, ἔκεινοι δὲ ἐναντίον τῶν ὥποιων στρέφονται αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις χαίρονται τὰ «μπάνια» των εἰς τὰς

διαφόρους ἡλιολούστους νήσους τῶν ἐλληνικῶν πελάγων, ἡσυχοὶ καὶ ἀνενόχλητοι, διότι οὐδεὶς γνωρίζει ποιῶν πλοιών καὶ ποιῶν εἰταριῶν εἶναι ιδιοκτήται.

Δυνάμεθο διότι νὰ συμπεράνουμεν, ὅτι διά τοῦ Νόμου αὐτοῦ, καταδιώκομεν ἔκεινον τὸν διόποιον δυνάμεθα νὰ κατοδιώκωμεν, ἡτοὶ τὸν πτωχὸν ὑπάλληλον, τὸν ἀπόμαχον πλοιαρχὸν, τὸν ἄρρωστον ναυτικόν, διότι μὴ δυνάμενος πλέον νὰ ταξιδεύσῃ, ἦνοις καπτοί πρακτορείον διά νὰ ἔσοικονομήσῃ τὰ πρός τὸ ζῆν, ἔξυπρετῶν ταυτοχρόνων καὶ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ Κράτος, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἀναμφισθῆτως εἶναι οὕτος ὁ συνδετικὸς κρίκος μεταξύ Ναυτιλίας καὶ Κράτους καὶ ὅτι, δι' αὐτοῦ εἰσάγεται συνάλλαγμα πολλῶν ἀκινάδων δολαρίων, διὰ τῶν ὥποιών ἀμείβονται ἄλλοι ὑπάλληλοι, οἱ ὥποιοι ἐργάζονται εἰς τὸ πρακτορεῖον αὐτοῦ.

Καὶ δημοσ, ὅτι τόσον εύκολον νὰ ἔσαναγκασθοῦν οἱ «κύριοι» αὐτοὶ νὰ ἔκπληρωσουν τὰς ὑποχρεώσεις των, ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται ὁ Νόμος διότι προστατεύων τῶν ἔργαζόμενον νὰ «ξεσπιτώνῃ» κάποιον ὄλλον.

"Οπως ἀναγράφουν τὰ «Ν.Χ.» τῆς 1ης Ιούλιου, ἡμέρας αὐτοῦ ὁ ἔκπρόσωπος νὰ ἔδεχθη τὴν ἔκπροσωπιν, τοῦτο δημοσ, συνέβη διότι τότε δὲν ὑπήρχουν αἱ αὐταὶ ὑποχρεώσεις καὶ διότι ἀρνούμενος, αὐτομάτως θὰ ἔχει τὴν θέσιν του.

'Ἐψηφίσαμεν, λοιπόν, τὸν Νόμον διὰ νὰ προστατεύσωμεν ποιούς; "Ἄς φροντίσωμεν τώρα νὰ προστατεύσωμεν τοὺς ἀντικλήτους καὶ τοὺς ἀντιπροσώπους, διότι καὶ αὐτοὶ, ὅταν ὑπάρχουν ἔστω καὶ ὀλίγοι δύστροποι ἐφοπλισταί, εὐρίσκονται εἰς τὴν ίδιαν καὶ χειροτέραν θέσιν ἀπὸ τὸν ναυτικούς. 'Υφιστανται τὰς ἀμαρτίας καὶ τὰ δάρη τῶν ἄλλων.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15θημέρου

Αὐτὴν τὴν φορὰν ἡ εἰκὼν εἶναι κυριολεκτικῶν πανοραμικῆς. 'Ασιάτης, Πακιστανὸς ὁ πλοιοκτήτης καὶ ὑπὸ νοτιοαμερικανικής, παναματική σημαίαν τὸ πλοίον του. Καταπλεύσαν πρὸ ὀκταμήνου εἰς τὴν Τέμα τῆς ἀφρικανικῆς Γκάνας, πρὸς ἐκφόρτωσιν, παραμένει ὀκόμη ἐκεῖ ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ἐκποιήσεως εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, ἐπισπεύσει τοῦ πληρωματός του, ὅπερ ἔχει νὰ πληρωθῇ ἀπὸ τοῦ Μαΐου τοῦ 1977. Παραλλήλως οἱ Εὐρωπαῖοι φορτωταὶ καὶ οἱ τοπικοὶ πράκτορες τῶν ἔκινησαν διαδικασίαν καλυστοῖς, διεκδικούντες τὰς ἀπαίτησεις των, ἡ ΔΟΜ ἀνέφερε τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸ ἀρμόδια 'Υπουργεία τῆς Γκάνας καὶ ἡ Πρεσβεία τοῦ Πακιστάν καλεῖ τὸν πλοιοκτήτην νὰ παρουσιασθῇ πρὸς ἔξοφλησιν τῶν προστίμων τὰς ὥποιας τοῦ ἔχοντος ἐπιβάλλει αἱ τοπικαὶ 'Αρχαί.

Φυσικὰ ὁ πλοιοκτήτης παραμένει ὄφαντος. Καὶ πῶς νὰ μὴν παραμένει, ὅταν πέντε 'Ηπειροι στρέφονται ἐναντίον του; Διότι, πράγματι, ἀν ληφθῆ ὄπ' ὅψιν η αὐστραλιανὴ ὑπηκόστης μελῶν τινῶν τοῦ πληρωματός, καὶ αἱ πέντε 'Ηπειροι: 'Ασία, 'Αμερική, 'Αφρική, Εύρωπη καὶ Αὐστραλία, διεκδικούν συμμετοχὴν εἰς τὴν ἐνδιαφερούσαν αὐτὴν ὑπόθεσιν. 'Η όποια, δεδούσας, ὅχι μόνον σπανία δὲν είναι, ἀλλὰ εἰς τὴν ἐποχὴν μας —ἐποχὴν ἴσχυντων ἀγελάδων, ἀλλὰ καὶ πανσπερμικῆς πλοιοκτησίας— καθίσταται ὀσημέραιος συνηθεότερα. Τόσον πολὺ δύστε νὰ μὴ τολμῶμεν νὰ τὴν ἐπικρίνωμεν. 'Ιδιαιτέρως ήμεις οἱ "Ἐλληνες, οἱ ώποιοι φοβούμεθα τὸ προγονικὸν σκώμμα καὶ ἐνθυμούμεθα ὅτι ὁ κυνικὸς Διογένης «θεασάμενος οὐλὸν ἔταιρας λίθων εἰς ὅχλον δάλλοντα, πρόσεχε, ἔφη, μὴ τὸν πατέρα πλήξῃς».

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &
BUNKER CONTRACTORS
INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones : 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex : 71080 CHIOS NA

Cables : CHIOS NAPLES

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διερχόμεθα τούς μήνας της ύποτονικής κινήσεως είς τὴν Ναυλαγοράν. Όλιγάτερα τὰ φορτία τῶν δημητριακῶν, σποραδικά τὰ σιδηρομεταλλεύματα καὶ οἱ γαιανθρακες. "Ἄν έλειπαν οἱ Ρωσοί καὶ οἱ Κινέζοι ἀπὸ τὴν σιταγοράν, ἀσφαλές θὰ εὐρισκόμεθα πρὸ κρισιμωτέρας καταστάσεως. Οἱ ναῦλοι, κατ' ἀκόλουθίαν, ἐκπίπτουν. "Ἐθασαν ἥδη εἰς τὸ πρὸ δρασείας διαρκείας μικρο-μπού.

Καὶ πρέπει τώρα νὰ περιμένωμεν τὸ φθινόπωρον διὰ νὰ ἴδωμεν τὴν ναυλαγορὰν πιθανῶς βελτιωμένην κατά τι.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἵσσως καὶ πάλιν, λόγω τῆς συνεχιζόμενῆς πτώσεως τοῦ δολλαρίου, νὰ ἀντιμετωπίσωμεν κρίσιν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ πετρελαίου ὅποτε, δενδιάς, εἶναι πιθανῶν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν περιορισμὸν καὶ τῶν πετρελαιοφόρων.

Διὰ τοὺς ἀσχολουμένους εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα δὲν χρειάζεται ὑπενθύμισις ὅτι ἡ «τράμπη» Ναυτιλία διέρχεται μακράν περιόδον κρίσεως. Τοὺς τελευταίους μήνας, παρὰ τὴν προσωρινὴν ἀνάκαμψιν τῆς ναυλαγορᾶς ξηρῶν φορτίων, αἱ ἐκθέσεις τῶν ἑπτακήντα πεπραγμένων διαφόρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀποκαλύπτουν τὴν ἔκτασιν τῆς κρίσεως. Αἱ ἐκθέσεις αὐτά, εἴτε ἀναφέρονται εἰς σοδαράς ζημίας ή εἰς περιωρισμένα κέρδη τὰ ὄποια δὲν θὰ ἐπετυχάνονταν ἐάν δὲν εἶχον πραγματοποιήθη πεπλαχάνονταν ἐάν δὲν κέρδη ἀπὸ συγγενεῖς ἐπιχειρήσεις τῆς ξηρᾶς. Λόγω τῆς κατακορύφου πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων κατὰ τὸ διαρρέυσαν 12 μηνῶν, φάνεται ἀπίθανον νὰ δελτίωσουν τὴν θέσιν τῶν οἱ πλοιοκτῆται διὰ πωλήσεων μεταχειρισμένου τοννάζ. Αἱ ἀμιγῶν ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι — καὶ ιδιαιτέρως αἱ διαχειρίζομεναι πλοῖα «τράμπης» — εύρισκονται πλήρως ἐκτεθειμέναι εἰς τοὺς κινδύνους τοὺς ὅποιους περικλείει ἡ χειρότερα κρίσις ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν.

Αἱ προοπτικαὶ βελτιωμένης ἐσοδείας εἰς τὰς κυριωτέρας περιοχὰς παραγωγῆς δημητριακῶν, περιλαμβανομένων τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας, ἀποκλείουν οὐσιαστικῶς τὴν μείωσιν τῶν ἀποθεμάτων κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος.

Ως ἀναφέρει τὸ ἀμερικανὸν "Υπουργεῖον Γεωργίας", ἡ νέα ἐσοδεία ἀναμένεται νὰ καλύψῃ ἡ νὰ ὑπερβῇ τὴν παγκόσμιον ζήτησιν σίτου καὶ ἄλλων δημητριακῶν τῆς κατηγορίας τοῦ ἀρσοστίου — προβλέπεται ὅτι ἡ νέα ἐσοδεία θὰ κυμανθῇ περὶ τὰ 1.108 ἑκατ. τόνων, ἔναντι 1.077 ἑκατομ. τόν. τῆς περιόδου 1977 - 78. Ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις δημητριακῶν ὑπολογίζεται διὰ τὸ '78 - '79 περὶ τὰ 1.099 ἑκατομ. τόνων, ἔναντι 1.076 ἑκατομ. τόν. τοῦ προηγουμένου 12-μηνου.

Τὰ παγκόσμια ἀποθέματα τῆς 1ης Ιουλίου 1979 ἀναμένονται περὶ τὰ 185.2 ἑκατ. τόν. ἔναντι 175.8 ἑκατομ. τόν. τῆς 1ης Ιουλίου ἐξ.

Ἡ ξηρασία καὶ ὁ καύσωνας ἀπειλούν τὴν πρώιμη ἐσοδείαν τοῦ ρυζιοῦ στὴν ἐπαρχία Τσὲ Κιάνγκ τῆς Ἀνατολικῆς Κίνας.

Περισσότεροι ἀπὸ 7.000 τοπικοὶ ἀξιωματούχοι στὸ Τσὲ Κιάνγκ ἀνεχώρησαν διὰ τὴν ὑπαιθρό, διὰ νὰ διευθύνουν τὰς προσπαθείας ἀντιμετωπίσεως τῆς ξηρασίας, κατόπιν ἐντολῆς τῆς ἐπαρχιακῆς ἐπιτροπῆς τοῦ κομιουνιστικοῦ κόμματος.

Ἀπεστάλησαν δέροπλάνα ἀπὸ τὴν Σαγκάην εἰς τὴν γειτονικὴν ἐπαρχίαν Κιάγκσου διὰ νὰ «βομβαρδίσουν» σύνεφα μὲ εἰδικὰ κρύσταλλα καὶ νὰ προκαλέσουν τεχνητὴ βροχή.

Ἡ τρίτη μεγαλυτέρα ἐσοδεία τῆς Ρωσίας προβλέπεται νὰ είναι ἡ ἐφετεινή. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ ἀμερικανικοῦ "Υ-

πουργείου Γεωργίας θὰ φθάσῃ τὰ 215 ἑκατομμύρια τόν. Πρὸ μηνὸς ὑπέλογίζετο εἰς 185 μέχρι 225 ἑκατομ. τόν. Μεταγενεστέρα ἔρευνα διεπιστών τὴν αὐξησιν μεταξὺ 195 καὶ 230 ἑκατομ. τόν. τόνων.

Ἡ ἐσοδεία περιλαμβάνει : 105 ἑκατομ. τόν. σίτου, 100 ἑκατομ. τόν. ἀραβοσίτου καὶ 10 ἑκατομ. τόν. διαφόρων ἄλλων δημητριακῶν.

Ἡ ἐσοδεία, πάντως, θὰ είναι κατὰ 10% ἀνώτερη τῆς περιουσινῆς κατωτέρα τοῦ ρεκόρ τῶν 223.8 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1976 καὶ τῶν 222.5 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1973.

Αἱ προγματοποιηθεῖσαι κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον χρονοναυλώσεις δεξαμενοπλοίων, διὰ περιόδου 12 μηνῶν καὶ ἄνω, ἀνέφερονται εἰς σκάφη 2.463.857 τόν. d.w. — τὸ μεγαλύτερον τοννάζ χρονοναυλώθεν ἀπὸ οἰνδήποτε ἄλλον μῆνα τοῦ 1978.

Τὸν Μάιον είχον ναυλωθῆ τάνκερς 863.116 τόν., τὸν Ἀπρίλιον 2.115.801, ἐνῷ τὸν προηγουμένου μῆνας δὲν ὑπερέβαινον τὸ ἑκατομ. τόν. τόνων.

Αἱ συνολικαὶ χρονοναυλώσεις τοῦ ἔξαμπνου διὰ περιόδου 12 μηνῶν καὶ ἄνω ἐφθασαν τοὺς 7.887.191 τόνους, ἔναντι 11.576.199 τόνων τοῦ πρώτου ἔξαμπνου 1977 καὶ 9.084.175 τόν. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1976.

Κάμψις εἰς τὰς μεταφορὰς σιδηρομεταλλεύματος καὶ καυνθράκων, μὲ ἀλλαγίστας προοπτικὰς δελτίωσεν τῆς καταστάσεως, λόγῳ τῆς περιωρισμένης ζητήσεως χάλυβος παγκοσμίως. Τελευταίως, ὅμιλος ἐξ ἱστονικῶν χαλυβουργείων συνεφώνησε τὴν μείωσιν τῶν εἰς γαιανθρακας προμηθειῶν του ἀπὸ ἀμερικανικὸν οίκουσαν κατὰ 30% τὸ 1978 — 3.650 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 4.95 ἑκατομ. τόν. ἀρχικῶς συμφωνήσαντων. Σημειωτέον δὲ ὃ ἐν λόγῳ οἵκος (Πίτον Κόδαλ "Εξιπτ Κορπορέϊσον") προμηθεύει περίπου τὸ 40% τῶν εἰσαγόμενών εἰς Ἱαπωνίαν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων.

●

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟ - ΡΟ

Εἰς τὴν διάσκεψιν «ρό-ρό 78», ἥτις ἐλαττώνται εἰς Ἀμερικανὸν Υπουργεῖον εἰς τὰς ἀρχὰς λήξαντος μηνὸς, παρὰ τὴν ἐπιφανειακὴν ἐμπιστοσύνην διὰ τὸ μέλλον τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἡ ἀνησυχία ὑπέδοσκεν εἰς τὸ δάδος. Αἰτία αἱ ὑψηλαὶ παραγγελίαι, αἱ ὄποιαι διὰ τὸν παραδοσιοῦν, θὰ αὐξήσουν τὴν παρούσαν χωρητικότητα κατὰ 58%. Ἐκπρόσωπος τῆς Βρετανικῆς Π. & Ο. ἔτοντεν δὲ, ἀπαιτεῖται σοδαράς σκέψις πρὸ πάσης παραγγελίας ρό-ρό, δεδομένου δὲ προβλέπεται ἐπιστροφὴ εἰς τὰ συμβατικὰ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν.

●

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὸ παγκοσμίως ἀργοῦν τοννάζ ἐλλείψει ἀπασχολήσεως πύξηθη κατὰ 600.000 τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ Μαΐου, συμφώνως πρὸς στοιχεῖα τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ παραπλισμένα δεξαμενόπλοια ηγήσθησαν κατὰ 1.3 ἑκατομ. τόν. d.w. ἐνῷ τὰ σκάφη ἦρου φορτίου ἐμειώθησαν κατὰ 0.7 ἑκατομ. τόν. d.w.

Συνολικῶς, τὴν 31ην Μαΐου ἐτέλους ὑπὸ παροπλισμὸν 765 σκάφη, 56.047.000 τόν. d.w. — 408 ἦρου φορτίου, 13.768.000 τόν. d.w. (πειραιωματονένων 61 μικτῶν σκαφῶν, 7.732.128 τόν. d.w.) καὶ 357 τάνκερς 42.264.000 τόν. d.w.

Ποσοστὸν 49% τῶν ἀργούντων τάνκερς ἀνεφέρετο εἰς σκάφη μεγέθους 200 - 300.000 τόν. d.w. καὶ 18% εἰς σκάφη 100 - 200.000 τόν. d.w. Εἰς τὰ σκάφη ἦρου φορτίου (πειραιωματονένων τῶν μικτῶν), τὸ 50% ἀνεφέρετο εἰς σκάφη 100 - 200.000 τόν. d.w.,

16% εἰς σκάφη τῶν 50 - 100.000 τόν. d.w. καὶ 12% εἰς σκάφη τῶν 200 - 300.000 τόν. d.w.

Τὸν μεγαλύτερον δύκον τοῦ ἀργούντων τοννάζ, ἐκάλυπτεν ἡ λιβεριανὴ στηματία (13.226.000 τόν.) καὶ εἶπετο ἡ νορδηγικὴ (14.328.000), ἡ Ἑλληνικὴ (5.589.000), ἡ βρετανικὴ (5.324.000), ἡ σουηδικὴ (5.136.000), ἡ δανικὴ (2.405.000), ἡ τῆς Δυτ. Γερμανίας (2.088.000) καὶ ἡ ιταλικὴ (1.307.000 τόνων d.w.).

ΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Ο δύκος τῶν πωληθέντων σκαφῶν πρὸς περιατέρω ἐκμετάλλευσιν, κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἥτο κατὰ 20% πιοτέρος τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1977, ἀναφέρουν οἱ Λάμπρεπ Μπρόδερς. Τούτο ὁφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς περιωρισμένας πωλήσεις δεξαμενοπλοίων.

Τὸ τοννάζ τῶν πωληθέντων μπάριες ηγήσθη κατὰ 88% καὶ ἐφθασε τὰ 6.5 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔναντι 3.5 ἑκατομ. τόν. τοῦ πρώτου ἔξαμηνου παρελθόντος ἔτους. 'Απὸ ἀπόψεως ἀριθμού σκαφῶν αἱ πωλήσεις μπάρικρες κάρριερς ηγήσθησαν κατὰ 40% — 208 πλοῖα, ἔναντι 149.

Εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, αἱ πωλήσεις ηγήσανται ἐλαφρῶς ἀνώτεραι τῶν 5.5 ἑκατομ. τόν. d.w. (84 σκάφη), ἐνῷ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1977 ἐφθασαν τὰ 12.8 ἑκατ. τόνων (135 σκάφη) — κάμψις 57%. 'Ιδιαίτερας αἱσθήτης ἥτο τὴν κάμψις εἰς τὰς πωλήσεις δεξαμενοπλοίων ἀνώ τῶν 100.000 τόν. d.w. — 12 σκάφη 2.8 ἑκατομ. τόν. τὸ 1978, ἔναντι 45 σκαφῶν 9.1 ἑκατομ. τόν. τὸ 1977.

Αἱ πωλήσεις τουντήκερς κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνο τοῦ 1978 ἀνήλθην εἰς 249 σκάφη 2.499.863 τόν. d.w., ἐν συγκρίσει μὲ 290 σκάφη 2.536.000 τόν. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1977. Μικτά σκάφη ἐπωλήθησαν 20, τόν. d.w. 1.882.118, ἔναντι 17 τόν. d.w. 1.634.000 τοῦ προηγουμένου ἔτους. 'Επωλήθησαν, ἐπίσης, 44 σκάφη ἄλλων κατηγοριῶν, συνολικού d.w. 398.585 τόνων.

Οὕτω, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου μέχρι 30ης Ιουνίου 1978, ἐπωλήθησαν πρὸς περιατέρω ἐκμετάλλευσιν 605 πλοῖα, 16.724.568 τόν. d.w., ἐν συγκρίσει μὲ 653 πλοῖα, 20.858.000 τόν. d.w. τοῦ πρώτου ἔξαμηνου 1977. Μείωσις 20% εἰς τοννάζ καὶ 7% εἰς ἀριθμὸν πλοίων.

Εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν νεοτεύκτων, ἡ κρίσις καθίσταται ἐμφανῆς διὰ τῆς συγκρίσεως τῶν παραδόσεων καὶ τῶν νέων παραγγελιῶν. 'Υπολογίζεται δὲ τοῦ κατὰ τὸ διαρρέοντας ἐξαμηνοπλοίων ἀπὸ τὰ ναυπηγεία σκάφη ἀνώ τῶν 16 ἑκατομ. τόν. d.w., ἐνῷ αἱ νέαι παραγγελίαι δὲν ὑπερέβησαν τὰ 5.5 ἑκατ. τόν. d.w. — ἀνάλογία 3 πρὸς 1. Τὴν ἀντιστοίχον περιόδου τοῦ 1977 παρεδόθησαν νεότευκτα 21 ἑκατομ. τόν. καὶ αἱ παραγγελίαι ἔθεσαν τὰ 10 ἑκατομ. τόνων.

Προστίθεται, ἐπίσης, δὲ αἱ παραγγελίαι διὰ πλοῖα-ψυγεία καὶ πλοῖα-κοντένερς εἰναι ὑψηλότεροι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἀλλ' ὑστεροῦν σημαντικῶς αἱ παραγγελίαι διὰ μπάρικρες κάρριερες.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλαστεῖα Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ 'Ισόγειον Μ2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος Μ2 300.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

◆◆◆

ΙΔΡΥΤΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΟΙ :

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

◆◆◆

**'Εκπρόσωποι του 'Ελληνικοῦ Δημοσίου διὰ τὴν
ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν ση-
μαίαν 'Εμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέ-
μου ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.**

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ :

ΣΚΟΥΖΕ 14, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 451.6622, 451.9264, 452.8092

TELEX : 21 - 3847 - Τηλ. Δ/νσις : WARINSURANCE

ΤΑ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ»

Η ἀλληλογραφία μας

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σὲ ἀπάντηση σχολίου σας, ὑπὸ τὸν τίτλο «Πάλι τὰ ἴδια», ποὺ καταχωρίσθηκε στὸ τεῦχος τῆς 15.6.78, τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, σᾶς γνωρίζουμε τὰ κατωτέρω :

Ἡ καθυστέρηση λήψεως τῆς ἐπιταγῆς τοῦ συνταξιούχου τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Βελούδιου, ὁπεῖλεται στὰ Ε.Λ.-Τ.Α., ποὺ ἔστειλαν τὴν ἐπιταγὴν στὴν Μυτιλήνην καὶ ὅχι στὴν ὁρθὴ διεύθυνση «Μυτιλήνης 6, Ἐρμούπολις Σύρου - Κυκλαδές» καὶ παρασύρθηκαν προφανῶς ἀπὸ τὴν ἀναγραφομένη στὴν ἀρχὴ τῆς διεύθυνσεως λέξη, Μ. Σ. Ι. λ. ἡ ν.η.

Σχετικὰ σᾶς γνωρίζουμε, ὅτι ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον, ποὺ καθιερώθηκε ἡ πληρωμὴ τῶν συντάξεων μὲ ἐπιταγῆς, τὸ ποσοστὸ τῶν ἀνωμαλιῶν ἔχει μειωθεῖ στὸ ἐλάχιστο. Τὸ μικρὸ αὐτὸ ποσοστὸ θὰ μποροῦσε νὰ ἔξαλειφθεῖ τελείως, ἀν οἱ συνταξιούχοι τηροῦσαν τὴν ὑποχρέωση, ποὺ ἔχουν νὰ γνωρίζουν ἔγκαιρως στὸ Ν.Α.Τ. τὴν νέα τους διεύθυνση κατοικίας, σὲ περίπτωση ποὺ ἀλλάζουν τόπο διαμονῆς.

Γιὰ τὴν ὑποχρέωσή τους αὐτὴ θὰ γίνει σ' αὐτοὺς καὶ νεώτερη ἔγγραφη ὑπόμνηση.

Μετὰ τιμῆς

Ε.Μ.Μ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πειραιεύς, 20 'Ιουλίου 1978

Ο ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ ἔκπληξη, ἀλλὰ καὶ ἀπορία, καὶ μπορεῖ νὰ πεῖ κανεὶς καὶ μὲ μία διάθεση θυμητίας, διάβασσα στὸ τεῦχος τῆς 15 'Ιουλίου τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας εὐχαριστήριες ἐπιστολές καὶ στὴν πραγματικότητα ὑπόμνησης,

πρὸς τὸν «Υπουργὸ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἐ.Μ.Μ. Κεφαλογιάννη ἐκ μέρους δύο ἀναγνωστῶν σας, γιὰ τὸ θέμα τοῦ συνταξιοδοτικοῦ νόμου τοῦ Ν.Α.Τ.».

Τοῦτο γιατί, προφανῶς ναυτικοὶ καὶ οἱ δύο, δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ ἀγνοοῦν διτὶ γιὰ τὸν νόμον αὐτὸ πρωταγωνιστῆς εἰναι ὁ ναυτικὸς συνδικαλισμός, μὲ ἐπικεφαλῆ τὴν Π.Ν.Ο., ποὺ κυριολεκτικὰ πάλαισψε ἀπὸ τῆς πρώτης συλλήψεως τῆς ίδεας, τῶν κωλυσιεργειῶν καὶ ταλαιπωριῶν τοῦ νομοσχεδίου ἐπὶ ἐνάμιση χρόνου, μέχρι τῆς φημίσεών του, περιπτεώδους καὶ αὐτῆς, ἀπὸ τὴ Βουλῆ.

Κανεὶς δὲν θὰ ἀρνηθεῖ τὴ συμβολὴ τοῦ ἀρμόδιου «Υπουργοῦ» καὶ τοῦ κρατικοῦ φορέως, ἀλλὰ κανεὶς δὲν ἔπιτρέπεται καὶ νὰ ἀγνοήσει αὐτοὺς ποὺ πραγματικὰ μόχθησαν καὶ χωρὶς ὑπερβολὴ δοκιμάστηκαν γιὰ τὸ ἐπίτευγμα αὐτό.

Δὲν θέλω νὰ κάμω συγκρίσεις καὶ ἀντιπαρασολές, γιατὶ μοιραίᾳ θὰ πρέπει νὰ προχωρήσω καὶ σὲ κρίσεις, μιλῶντας γιὰ ἄλλα νομοσχέδια, ποὺ ἀφορούσαν τὸ Λ.Σ. καὶ ἄλλα τῆς πλοιοκτησίας καὶ ποὺ πρωθήθηκαν μὲ ἀστροναυτικὴ ταχύτητα, διτὰν τὸ δικό μας, ποὺ ἀφορούσαν 120 χιλιάδες ναυτικούς, κινήθηκε μὲ δῆμα χελώνας καὶ μάλιστα σὲ πορεία μακρά ἀποστάσεως.

Καλά θὰ κάνουν, λοιπόν, οἱ συνθέτοντες πεζοτράγουδα η λυρικές ἐπιστολές πρόθυμοι ἀξιολογούντες τὶς διάφορες καταστάσεις καὶ θέματα, νὰ ἔρευνον πρῶτα τὴν πραγματικότητα, νὰ διακριθῶνταν τὴν ἀλήθεια καὶ νὰ κρίνουν ἀμερόληπτα, ἀποδίδοντας ετὰ τοῦ Καίσαρος τῷ Καίσαρι» καὶ μάλιστα διτὰν εἶναι ναυτικοί.

Μετὰ τιμῆς

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΑΠΝΙΣΗΣ

Πρόεδρος Π.Ε.Π.Ε.Ν.

πάσης τάξεως

Πειραιεύς, 18 'Ιουλίου 1978

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐδιάβασσα εἰς τὸ τεῦχό σας τῆς 1ης 'Ιουλίου τὸ ἄρθρο σας «Περὶ Ποσειδονίων» καὶ τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Δόμηρου «Τὰ Ποσειδώνια».

Θέλω νὰ κάμω μερικὲς παρατηρήσεις, βασισμένες στὴν πείρα καὶ τὶς ἐντυπώσεις μου ὑπὸ τὴν διπλή μου ἰδιότητα ὡς «Ἐλλην καὶ ὡς κάτοικος τοῦ ἑξωτερικοῦ, ὅπου καὶ ἔχω τὶς ἔργασίες μου.

Οταν παρευρέθην διὰ πρώτη φορὰ στὰ «Ποσειδώνια» πρὸ μερικῶν ἐτῶν, ἔμεινα κατάπληκτος ἀπὸ τὴν ὄργανωσή τους, τὴν ἐπιτυχία τους καὶ ἀπὸ τὸν ἀπεριόριστο ἐνθουσιασμὸ δῶλων τῶν ζένων ποὺ είχαν ἔλθει ἀπὸ τὰ πέρατα τοῦ κόσμου. Κανέναν δὲν ἤκουσα νὰ κάμη τὴν παραμικρὴ δυσμενὴ πορατήρηση καὶ ὅλοι μὲ ἀνυπομονησία περιμέναν τὰ ἐπόμενα. Τὰ φετεινὰ δρῆκα πιὸ ἐπιτυχῆ, παρ' ὅλη τὴν κρίση τῆς Ναυτιλίας. Κακῶς, νομίζω, θεωροῦν πολλοὶ ὅτι πρόκειται περὶ «Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Ἐκθέσεως Πειραιώς», μὲ μόνο σκοπὸ τὴν ἐμπορικὴ πραγματική τῶν διομηχανιῶν, ποὺ ἐκθέτουν τὰ προϊόντα τους. Τὴν πλευρὰν αὐτῆς τὴν δρῆκα ἔντελῶς δευτερεύουσαν. Πρωτευούσῃς σημασίας εἶναι ἡ κοινωνικὴ πλευρά, τρόπον τινὰ ἡ φιλοξενία ποὺ προσφέρει ἡ «Ἐλλάς» σὲ ὅλους τοὺς προσερχομένους. Μερικὲς ἡμέρες εὐχάριστης καὶ ζένοιαστης ζωῆς γιὰ δόλους, συνάντηση φίλων, ἀπὸ ὅλο τὸν κόσμο καὶ γενικά ὅλος τὰ καλὰ ποὺ προσφέρει ὁ τόπος μας καὶ ὁ πρόσχαρος καὶ φιλόξενος λαός μας.

Στὴν εὐχάριστη αὐτὴ ἀτμόσφαιρα, πολλὲς δουλειές κλείνονται καὶ πολλοὶ πολιοὶ δεσμοὶ ἔργασιῶν διανομεύονται. Χαρακτηριστικὸ καὶ μοναδικὸ ἵσως στὸν κόσμο εἶναι, ὅτι σὲ ὅλες τὶς δεξιώσεις, οἱ πόρτες εἶναι ἀνοικτὲς σὲ ὅποιους Ἐλλους. Στὴ δεξιώση π.χ. τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογιγνώμονος ἡ τοῦ 'Ιστιωνος Πρεσβευτοῦ, ὑπελόγισα ὅτι θὰ παρευρέθησαν πάνω ὅποιες χιλιάδες πρόσωπα, ποὺ ἐλεύθερα μπανόγγαιναν καὶ ἀπῆλαυσαν «τὸν ἄρτον καὶ οίνον» ποὺ ἀφειδῶς παρετίθεντο. Τί ὥραι-



ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑ)

ΤΕЛЕΞ : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

τερον τῆς φιλοξενίας αὐτῆς, στὴν πατρίδα τῆς φιλοξενίας;

Βεβαίως καὶ τὰ διομηχανικά ἐκθέματα εἶναι μεγάλης σημασίας, ἀν μὴ γιὰ ὅλους, τούλαχιστον γιὰ ἀρκετοὺς ἐκ τῶν ἐπισκεπτῶν. Ἐμεῖς δῆμοι οἱ "Ἐλληνες τί νὰ ἐκθέσωμεν; Στὸ διεθνὲ διομηχανικὸ στίβο εἴμεθα "φιλικοτέρηδες" καὶ τίποτε ἀπὸ ὅ, τι ἔχουμε δὲν θὰ ἐντυπωσίαζε τοὺς ξένους. Πλὴν ἐνός: τῆς Ναυτιλίας μας!!

Πάνω ἀπ' ὅλα τὰ ἐκθέματα, πάνω ἀπ' ὅλες τὶς κοινωνικὲς δεξιώσεις, περίοπτος ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ ὑπὸ πάσαν γωνίαν, στέκεται πελώριος καὶ ἀτράπαντος ὁ βράχος τῆς Ναυτιλίας μας. Αὐτὸ ἔχουμε καὶ αὐτὸ νὰ δείχνουμε μὲ ύπερηφάνεια. Καὶ οἱ ξένοι ποὺ ἔρχονται, ὅχι μόνον διομήχανοι καὶ ναυπηγοί, ἀλλὰ καὶ δικηγόροι, προμηθευταὶ καυσίμων, τροφοδόται, μεσίται, τραπεζίται, σφαλισταί, διπλωμάται, Νηογνωμονεῖς καὶ ὅ, τι ὅλο μπορεῖ νὰ φαντασθεῖ κανείς, ἔρχονται γιὰ νὰ ἀποτίσουν φόρον τιμῆς στὴ Ναυτιλία μας.

"Ἄς μὴ διαστοῦμε, λοιπόν, νὰ ἀλλάξουμε τίποτε σὲ κάτι ποὺ τόσο ἔχει ἐπιτύχει. Οὔτε σχολαστικὰ ὄνόματα χρειάζονται, οὔτε κυβερνητικὰ ἐπεμβάσεις, οὔτε ἐκτεταμένα θεωρητικὰ σεμινάρια μὲ τὰ ὅποια θὰ πείσουμε τοὺς ξένους ἐπιχειρηματίας ὅτι εἴμεθα, ὅπως καὶ οἱ ἔνδοξοι πρόγονοι μας, οἱ καλύτεροι ναυτικοὶ τοῦ κόσμου. Αὐτὸ τὸ δέλπουν καταφένεστατα, ἀλλως δὲν θὰ είχαν ἔλλει. Γιὰ τοὺς προγόνους μας δὲλγον τοὺς ἔνδισφέρει.

Τὸ ὄνομα «Ποσειδώνια» δρίσκων ἐπιτυχέστατο καὶ μὲ ἔννοια. (Ἀστειευόμενος καρμιά φορὰ τὰ ὄνομάζω «Γούτσκυδώνια», λόγω τῆς ἀφθονίας μὲ τὴν ὄποιαν ρέει τὸ ὑγρὸ αὐτὸ εἰς τὰς δεξιώσεις). Εξ ἄλλου, τόσο τὸ ἔχουν συνηθίσει τὸ ὄνομα αὐτὸ οἱ ξένοι, ὡστε ἂν ἀλλάξει θὰ νομίσουν ὅτι ὁ θευμός ἔτερματισθῇ. Δὲν νομίζω ὅτι ὁ γηραιός θεός τῶν κυμάτων δυσαρεστεῖται ἀπὸ τὸ ὄνομα αὐτό. "Οσον διέπει τὶς θάλασσές

τον γεμάτες ἀπὸ Ἑλληνικὰ καράβια είμαι δίβαιος ὅτι χαμογελᾶ εύχαριστημένος κάτω ἀπὸ τὴν γενειάδα του καὶ λέγει: «Καλὰ τὰ καταφέρουν τὰ παιδιά!»

Συγχαρητήρια στοὺς ἐμπνευστὰς καὶ ὄργανωτὰς τῶν «Ποσειδώνιων». Καὶ στὰ ἐπόμενα μὲ τὸ καλὸ!

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Υόρκη, Ιούλιος 1978

ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

'Ο συνεργάτης μας κ. Τάκης Τσαπραλής, συντάκτης τοῦ σχολίου τὸ ὅποιον προεκάλεσε τὴν δημοσιεύσισαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ἐπιστολὴν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς 'Εταιρίας Διώρυγος Κορίνθου, παρατηρεῖ:

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ σχόλιό μου στὸ ὅποιο ἀπάντησε ὁ κ. Κων. Ἀλβανός, στηρίχθηκε σὲ ὑπόμνημα τῆς 'Ενώσεως Πλοϊοκτητῶν 'Ακτοπλοικῶν Φορτηγῶν Πλοίων μέχρι 500 κοχ., τὸ ὅποιο ἔχει υποβληθῆ στὸν 'Υπουργὸ Ναυτιλίας κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννη, ἀλλὰ καὶ σὲ προηγούμενα ὑπομνήματα τῆς ίδιας 'Ενώσεως καὶ τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων. Ἐκεῖνο ποὺ ἔχω νὰ παρατηρήσω ἐγὼ ἐπὶ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Ἀλβανοῦ (οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοϊοκτήτες λέγουν ὅτι πρόκειται γιὰ ἀληχμεῖσα τῶν ἀφιμῶν) εἶναι ὅτι, τὸ καλύτερο ποὺ θὰ είχε νὰ κάνει ὁ ἐπιστολογράφος θὰ ήταν νὰ πεῖ πόσο κόστιζε μιὰ διέλευση ἀπὸ τὴ Διώρυγα τὸ 1975 καὶ πόσο κοστίζει σήμερα. Ἀπλά πράγματα καὶ κατανοητά σὲ ὅλους.

'Οπωσδήποτε, τὸν λόγο ἔχουν οἱ οἰκεῖες ἐφοπλιστικὲς 'Ενώσεις ποὺ διαθέουν καὶ τιμολόγια, ἀπὸ τὰ ὅποια προκύπτει σαφέστατα ὅτι οἱ ἐπιβαρύνσεις ποὺ ἐπέβαλε ἡ 'Εταιρία Διώρυγος Κορίνθου στὰ πλοῖα είναι ἔξωφρενικές, τὶ στιγμὴ μάλιστα ποὺ η Κυβέρνηση καταβάλλει ἔντονη προσπάθεια

γιὰ τὴ σταθεροποίηση τοῦ τιμαρίθμου.

Μὲ ἐκτίμηση

ΤΑΚΗΣ ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΟ ΑΙΘΜΑ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Κατ' ἀρχὴν θέλουμε νὰ σὲ εύχαριστησουμε γιὰ τὸ πολύτιμο ἔργο σου, ποὺ τόσο χρήσιμο είναι γιὰ τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὶς οἰκογένειές τους. Δὲν θὰ μακρυγορήσουμε, ξέροντας πόσο πολύτιμος είναι καὶ ὁ παραμικρὸς χώρος στὶς σελίδες σου.

Σὲ παρακαλοῦμε νὰ κάνεις γνωστὸ στοὺς ἀρμόδιους ἀπ' τὶς σελίδες σου ἔνα πρόβλημά μας, ποὺ ἀφορᾶ ὅλους τοὺς ναυτικούς ποὺ είναι κάτοχοι ἀδειῶν δόηγησεως αὐτοκινήτου.

Σύμφωνα μὲ τὸν νέον Κ.Ο.Κ., ως γνωστόν, ὅταν λήξει ἡ ίσχυς τῆς ἀδείας, πρέπει ὁ δόηγός νὰ τὴν ἀναθεωρήσει ἐντὸς ἑνὸς χρονικοῦ διαστήματος, ἀλλοιώς θὰ ὑποστεῖ ἕνευ τὶς ἔξετάσεις.

Αὐτὸ ποὺ ζητάμε καὶ ποὺ νομίζουμε πολὺ δίκαιο, είναι νὰ ἔξαιρεθοῦμε ἀπ' αὐτὴν τὴν ὑποχρέωση καὶ νὰ ἀναθεωροῦμε τὶς ἀδείες μας διὰν ἔρχομαστε στὴν πατρίδα, διότι ἄλλοι, ἡ θὰ πρέπει νὰ ἐπιστέψουμε τὴν ἀπόλυτή μας, ἀπ' τὸ πλοίο ποὺ θὰ ὑπηρετοῦμε, ἡ θὰ πρέπει νὰ ὑποστοῦμε ἀπ' τὴν ἀρχὴ τὴν ὅλη διαδικασία (ἔκδοσις δικαιολογητικῶν καὶ ὑποβολῆς των, ως καὶ ἔξετάσεις), τὸν καιρὸ ποὺ ἔμεις ἔρχομαστε στὰ σπίτια μας γιὰ νὰ ξεκουραστούμε.

Σὲ εύχαριστούμε ὁλόθερμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΚΟΥΤΣΗΣ
ΦΩΤΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ ΔΟΥΚΑΚΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΤΟΙΚΟΣ

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παρακαλοῦμε τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Κεφαλογιάννη ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω αίτηματος τῶν ναυτικῶν μας.

Take advantage of
MEDOV's experience in ITALY
"MEDOV"

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.)/268532 (3 L.) — Telex: 27046/28460 — Cables: Medov

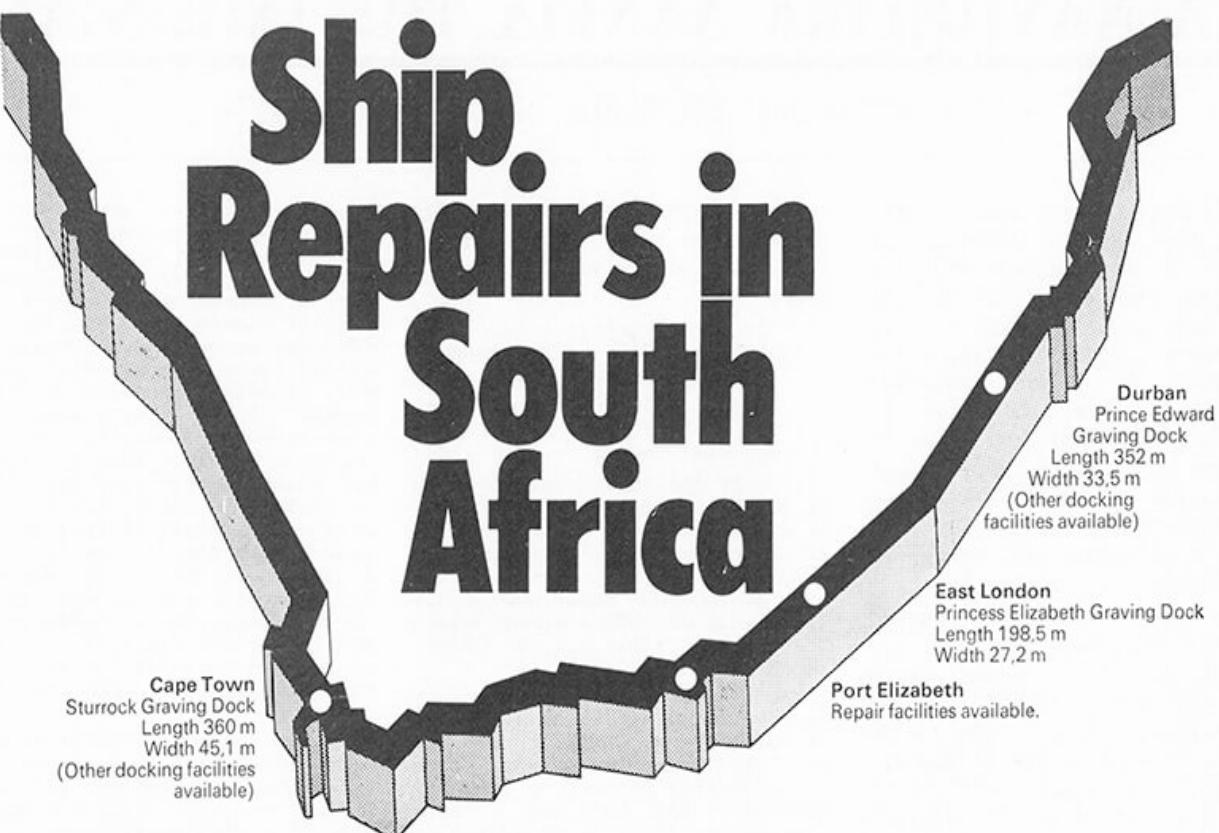
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS



MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Ship Repairs in South Africa



Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd and
Dorman Long Vanderbijl
Corporation Ltd.
U.S.A.

J. A. McQuilling, Midland
Marine Brokerage Inc., One
Penn Plaza, New York, N.Y.
10001. Telex: 232081.
Cables: Midmarbok New
York. Tel: 212-736-2666.

GREECE

Veritas Marine (Hellas) Ltd.
2, D. Gounari Str.
Pireaus - Greece
Tel: 4179933
Telex: 212328 KRITI

FRANCE

Asmarine, 40 Avenue Hoche,
75 Paris (8). Telex: 29542.
Cables: Asmarinco - Paris.
Tel: 622.27-27, 267-07-61.

GERMANY

Dietrich D. Zoepfle, Neuer
Wall 46, 2 Hamburg 36.
Telex: 02 15005. Cables:
Shipcontract. Tel: 330436/37.

SWEDEN & FINLAND
Aktiebolaget August Leffler
& Son, P.O. Box 2556,
(Packhusplatsen 6), S-403
17 Gothenburg. Telex:
21100 Leffler S. Cables:
Leffler Gothenburg. Tel:
031-175100, 031-172020.

HOLLAND
B. V. Bureau Inspector,
P.O. Box 228, (Coornhert-
straat 75), Vlaardingen.
Telex: 22502. Cables:
Inspector. Tel: 010-348188.

DENMARK
J. H. Olsen, Sct. Anne Plads
10, DK-1250 Copenhagen.
Telex: 16862 OLE DK. Cables:
Anchorole. Tel: Office (01)
13 12 62. Private Gentofte 763.

ITALY
International Marine Service
Via B. Blumestihl 71, 00135.
Rome. Cables: Marineservice
Rome. Tel: 3497895. After
hours 344544.

SCOTLAND
Walter C. Jones & Co. Ltd.,
93 Hope Street, Glasgow.
Telex: 778249. Cables:
Tweendeck, Stock Glasgow.
Tel: 041-221-1250. After
hours 041-639-3538.

Representation for
Dorman Long Swan
Hunter (Pty) Ltd.

ENGLAND
Swan Hunter Limited,
Armadores House, Bury Street
London EC3. Telex: 887543.
Cables: Swan Hunter London.
Tel: 01-283-3811.

NORWAY (except West
Norway)

Halfdan Tangen A/S,
P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Telex: 16311. Cables:
Halfdan. Tel: 22929, 29604.
After hours 17100.

WEST NORWAY

Birger Gjestland A/S,
P.O. Box 219, Bergen. Telex:
Bergen 2041. Cables:
Scandreps. Tel: 14048.
After hours Bergen 71637.

BRAZIL

Howard Smee Consultores
Maritimos Ltda., Av. Erasmo
Braga 299-8, P.O. Box 1279,
Rio de Janeiro. Telex: Rio
031635. Cables: Hasmee Rio
Tel: 41.6222, 42.2310.

JAPAN
Aall & Co. Ltd.,
Port P.O. Box 900
Kobe 651-01.
Cables: Aaltek Kobe.
Telex: J78822.
Tel: 562-2349.

Representation for
Dorman Long Vanderbijl
Corporation Ltd.

ENGLAND
Walter C. Jones & Co. Ltd.,
H. Q. S. Wellington, Temple
Stairs, Victoria Embankment,
London WC2R2PN. Telex:
264863. Cables: Tweendeck.
Tel: 01-836 5338 & 5339.
After hours 01-590 6393
(Mr. Martin) 95 51514
(Mr. Wilson).

NORWAY

Halfdan Tangen A/S,
P.O. Box 213,
4601 Kristiansand S. Norway.
Telex: 16311. Cables: Halfdan.
Tel: 22929, 29604.
After hours 17100.



DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

Telex: 57-7981 SA. Tel: 55-4129. Cables: 'Dorlonsa', Cape Town.

DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-7328 SA. Tel: 35-0313. Cables: 'Dorlonsa' Durban.

(Also at East London and Port Elizabeth.)

Jonsson 59462

ΥΠΟ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑ ΥΠΟΒΛΗΘΟΥΝ

Συζητείται τὸ πρόβλημα τῶν συμβατικῶν εἰς γένες ἐνυποθήκων δανείων, τῶν ὄφειλομένων ἀπὸ τοὺς "Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. Ἀκαθόριστον εἶναι τὸ σύνολον τῶν ληξιπροθέσμων ὑποχρεώσεων. Αἱ πρῶται πληροφορίαι φέρουν τὸ ποσὸν ἀνερχόμενον εἰς 1.5 ἕως 2 δισεκατομ. δολλαρίων. Δεδομένου ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἔχουν ὑποβάλει σχετικὰς καταστάσεις, θὰ ἡτο δύσκολος. ισως δὲ καὶ αὐθαίρετος, οἷοςδήποτε ὑπολογισμὸς τῶν ὄφειλομένων.

Πάντως αἱ πρῶται πληροφορίαι ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν φέρουν τοὺς τραπεζίτας καὶ τοὺς Ιάπωνας ναυπηγούς οὐζητοῦντας τὸ πρόβλημα. Διὰ νὰ προχωρήσῃ, ὅμως, ἡ ὅλη οὐζήτησις καὶ διὰ νὰ δυνηθοῦν αἱ ἐδῶ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανώσεις — ἡ "Ἐνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον" — συγκεκριμένας ἀπόψεις νὰ ὑποβάλουν εἰς τοὺς Ιάπωνας, προσπατεῖται ἡ λεπτομερεστέρα τοῦ ὄλου Ζητήματος ἀνάλυσις. Συγκεκριμέναι προτάσεις ἐντεῦθεν πρέπει νὰ ὑποβληθοῦν. Εἰς ἔκαστος ἐφοπλιστής πρέπει νὰ δηλώσῃ τὴν περίπτωσίν του, ἵνα τελικῶς ἐκτιμῇ τὸ σύνολον τοῦ περὶ χρεωστασίου αἰτήματος. Οἱ ἐφοπλισταὶ καλοῦνται νὰ ὑποβοηθήσουν τὸ ἔργον τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν ὄργανώσεων. Ἐπὶ ύπευθύνων στοιχείων δέοντας νὰ διεξαχθοῦν αἱ διαπραγματεύσεις.

Σχετικῶς μὲ τὸ ὄλον πρόβλημα ὁ κ. Μιχ. Καραγεώργης, διστις ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν πρωθήσεως τοῦ αἰτήματος, ἀπέστειλε πρὸς

τὸν κ. Πρόεδρον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητήριου τῆς Ἐλλάδος τὸ κάτωθι, λίαν κατατοπιστικόν, ἔγγραφον :

Π ρ ὁ σ
τὸν Κύριον Πρόεδρον τοῦ Ναυτικοῦ
Ἐπιμελητήριου τῆς Ἐλλάδος
Ἐν ταῦθα

'Αξιότιμε Κύριε Πρόεδρε,

1. — Ἐν ὅψει τῆς ὑπὸ τοῦ Ν.Ε.Ε. καὶ τῆς Ε.Ε. ἀνάληφθείσης προσπαθείας ἡ ὅποια ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἐκ μέρους τῶν Ιαπωνῶν χορήγησιν διευκολύνσεων κατὰ τὴν ἔξοφλησιν τοῦ ὑποδίπου ναυπηγικοῦ τιμῆματος τῶν ἐλληνικῶν παραγγελιῶν, ἐπιτρέψατε μου νὰ σᾶς ἐκθέσω μερικάς σκέψεις μου αἱ ὅποιαι, ἐνδεχομένως, θὰ ἐδοθούν εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆν.

2. — Μία πρώτη σκέψις μου εἶναι ὅτι πρέπει νὰ ἀποφύγωμεν τὰς γενικότητας καὶ νὰ προσδιορίσωμεν ἐπακριδῶς τὸ ἀντικείμενον τῆς διαπραγματεύσεώς μας. Καὶ λέγων ἀντικείμενον, δὲν ἔννοιω τὸν στόχον τῆς προσπαθείας μας. Αὐτὸς εἶναι ἡ παροχὴ διευκολύνσεων. "Ἐννοώ τὸ ἀντικείμενον ἐπὶ τοῦ ὄποιον θὰ συζητήσωμεν διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὰς διευκολύνσεις, δηλαδὴ τὸ χρέος. "Αλλὰ χρέος σημαίνει υπόλοιπον ὄφειλομένου τιμῆματος τοῦ" ὅπερ ὑπονοεῖ, περαιτέρω, καὶ ἡδη καταβληθὲν τίμημα καὶ ἀκόμη κάποιους παράγοντας οἱ ὄποιοι διαφοροποιούντων καὶ τὴν ούσιαν τοῦ χρέους καὶ τοὺς κινδύνους διὰ τὴν μὴ πληρωμήν του. Πιστεύω, δηλαδή, ὅτι πρέπει νὰ ἀποκτήσωμεν ἐπίγνωσιν τοῦ ἀντικείμενου τούτου καὶ δῆ εἰς τὰς ούσιώδεις πτυχάς του, ὥστε νὰ διαπραγματεύσωμεν καὶ νὰ ἐπιτύχωμεν τὰ καλύτερα δυνατά ἀποτέλεσματα, χωρὶς νὰ ἀφήσωμεν ἀχρησιμοποίητον ἡ ἀνεκμετάλλευτον οὐδὲ ἐν τῶν ἐπιχειρημάτων τὰ ὄποια μᾶς δίδουν τὰ πράγματα.

3. — Διότι, πολὺ φοδοῦμαι ὅτι, οἱ φίλοι μας οἱ Ιάπωνες τηροῦν τὴν μέχρι σήμερον γνωστὴν ἀρνητικὴν στάσιν των, πλὴν ἵσως ἄλλων λόγων, ἀλλὰ καὶ διότι ἐπικαλοῦνται μίαν εἰκόνα ἀποδίδουσαν τὸ σύνολον τοῦ χρέους τῶν πρὸς αὐτοὺς ἐλληνικῶν παραγγελιῶν μὴ ἀποδίδουσαν, ὅμως, καὶ

όλοκληρον τὴν ἀλήθειαν. "Ἄς μοῦ ἐπιτρεπτὸ δὲ νὰ παρομοιώσω τὴν ὑπόθεσίν μας ὅπως ἐμφανίζεται σήμερον, ὡς ἔνα τεράστιο καὶ πολὺ φουσκωμένο μπαλόνι. "Οταν, ὅμως, τὸ πρὸς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα χρέος τῶν ἐλληνικῶν παραγγελιῶν ἀναλυθῆ καὶ μελετηθῆ καλῶς εἰς τὰς ούσιώδεις λεπτομερείας του, τότε ἡ εἰκὼν ἔσθωριάζει καὶ τὸ μπαλόνι αὐτὸς ἔσφουσκωνει ἀρκετά, τὸ δὲ ζήτημα λαμβάνει τάς, ἀπὸ πάσης ἀπόφεως, πραγματικὰς τάσεις. Καὶ τότε, ὅλοι μας καὶ οἱ Ιάπωνες — συζητούμενοι ἔχοντες ἐνώπιόν μας γ υ μ ν ἡ καὶ ὄ λ ὄ κ λ ῥ ο ν τὴν ἀλήθειαν τοῦ «δουναί» καὶ λαβεῖν ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ὄφειλέτου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δανειστού. Είναι δὲ γνωστό, ὅτι τότε καὶ οἱ σκλόρτεροι διαπραγματευταὶ πολὺ δυσκόλως ἀφούνται τὸν διάλογον καὶ συναποδέχονται λύσεις. "Υστερα ἀπὸ αὐτὴν τὴν δασικήν, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου, τοποθετησιν, ἐπιτρέψατε μου νὰ σᾶς ἐκθέσω τὰς περαιτέρω σκέψεις μου.

4. — Τὸ πρὸς τοὺς Ιάπωνας συνολικὸν χρέος τῶν ἐλληνικῶν παραγγελιῶν θὰ πρέπει νὰ διακριθῇ εἰς κατηγορίας μὲ ούσιώδεις κριτήριον ὅχι μόνον τὸ μὴ ἀποπληρωθέν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἡδη ἔσοφληθὲν ναυπηγικὸν τίμημα, ἐν συναρτήσει καὶ πρὸς ἔτερους συναφεῖς παράγοντας. Κατὰ τὴν ἀποψί μου αἱ κατηγορίαι αὗται εἶναι αἱ ἔξης :

ΠΡΩΤΗ Κατηγορία : Αὕτη περιλαμβάνει τὰς ἑκτελεσθείσας παραγγελίας καὶ δῆ τὰς παλαιοτέρας ἐξ αὐτῶν, ὡς πρὸς τὰς ὄποιας ὅμως ὄφειλεται μικρὸν μέρος καὶ δῆ κάτω τοῦ 30% τοῦ ὄλου ναυπηγικού τιμῆματος.

ΔΕΥΤΕΡΑ Κατηγορία : Περιλαμβάνουσα τὰς (μᾶλλον ἀπὸ τοῦ 1973 καὶ ἐντεῦθεν) παραγγελίας διὰ τὰς ὄποιας ἐκ τοῦ ὄλου ναυπηγικού τιμῆματος ὄφειλεται ποσοστὸν μεταξὺ 40% καὶ 50% καὶ

ΤΡΙΤΗ Κατηγορία : Αὕτη περιλαμβάνει τὰς ὑπὸ ἑκτελεσίας παραγγελίας καὶ ἐκ τῶν παραγγελίας ἀπὸ τῶν μερῶν ναυπηγικοῦ συμβολαίου μέχρι καὶ τοῦ ἑτοιμοπαραδότου, ἀλλὰ μὴ παραλαμβανομένου πλοίου.

"Ἄς έδωμεν τώρα τὸ πρὸς τὸ πρόβλημά μας ἔχοντα σχέσιν στοιχεῖα κάθε μιᾶς ἐκ τῶν Κατηγοριῶν τούτων καὶ ἔαν καὶ πῶς θὰ ἡτο, καὶ ἀρχήν, ἐνδεδειγμένον καὶ δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν διαπραγματεύτως.

ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

5. — Η πρώτη κατηγορία ἀφορά εἰς παραγγελίας παλαιαὶς εὐρισκομένας εἰς τὸ τελευταῖον στάδιον τῆς ἔσοφλησεώς των, ἀφοῦ τὸ ὄφειλομένον ὑπόλοιπον τιμῆματος ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 30% καὶ κάτω. "Ἐν προκειμένῳ, ὡς καὶ διὰ τὰς λοιπὰς κατηγορίας ἀγνοοῦμεν ποιὸν ποσοστὸν χρέους ἀντιπροσωπεύεις ἡ κατηγορία αὕτη τῶν πλοίων, ἔναντι τοῦ συνολικῶν ὄφειλομένου ἀπὸ τὰς ἐλληνικὰ συμφέροντα. "Ἀνεξαρτήτως, ὅμως, τοῦ στοιχείου τούτου, διὰ τὸ χρέος τῆς περὶ ἦς πρόκειται κατηγορίας πλοίων Ισχύουν κατὰ τὴν ἀποψί μου, τὰ ἔξης :

a) Οἱ φίλοι μας οἱ Ιάπωνες ἔχουν λάβει τούλαχιστον τὸ 70% τοῦ συνολικοῦ τιμῆματος καὶ εἶναι φανερὸν ὅτι ἔχουν εἰσπράξει ὅχι μόνον τὸ κεφάλαιον τους, τὸ ὄποιον συνιστά τὸ κόστος, ἀλλὰ καὶ ἐν μέρος — μικρότερον

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - TELEPH. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head Office : 2000 Hamburg 1, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345 - Cables to all offices : "KYKLADES"

Branch Offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4
2880 Brake,	Am Pferd,	P.O.Box 66, Teleph: 33 50,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	P.O.Box 23, Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	P.O.Box 2187, Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

- ή μεγαλύτερον, κατά περίπτωσιν— τών κερδών των.
- β) Περαιτέρω, ή ιαπωνική πλευρά, λόγω τού είσπραχθέντος ήδη μεγαλύτερου μέρους του τιμήματος καλύπτει τό ύπόλοιπον του χρέους έκ της συναλλαγματικής διαφοράς δολλαρίου - γιεν υπέρ του γιεν καὶ
- γ) 'Αλλ' άκομη, υπάρχει έπι του πλοίου και ή πρώτη προτιμωμένη ύποθηκή, ή όποιας έν πάσῃ περιπτώσει διασφαλίζει την είσπραξην του μικρού όφειλομένου ύπολοιπου, μὲ τὴν άξιαν του πλοίου ως παλαιοσιδήρου.

6.— "Ας εἴπωμεν λοιπὸν εἰς τοὺς Ιάπωνας, ὅτι τὸ χρέος τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταῦτης είναι ἀπολύτως κεκαλυμμένον. 'Εντελῶς λοιπὸν λογικὸν καὶ δίκαιον είναι νὰ παράσχουν διευκολύνσεις εἰς τὴν ἔξοφλησίν του καὶ νὰ παύσουν νὰ τὸ περιλαμβάνουν εἰς τὸ συνολικὸν χρέος τῶν ἑλληνικῶν παραγγελιῶν. Διότι πρόκειται περὶ ἐνὸς μικροῦ ύπολοιπον πλήρως δισφαλισμένου, ἐκ μᾶς συναλλαγῆς ἀπὸ τὴν ὁποίαν πολλὰ ἔχουν κερδίσει καὶ κερδίζουν. Αὐτὸ τὸ όποιον τοὺς ζητεῖται, εἰς οὐδὲν τοὺς ζημιώνει. 'Η ἄργησίς των δὲν ἔχει οὐτε λογικὸν εἴτε θητικὸν ἔρεισμα.

ΔΕΥΤΕΡΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

'Η πραγματικότης ως πρὸς τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταῦτης καὶ τὸ πρὸς τοὺς Ιάπωνας χρέος των είναι ή ἔχης :

- 7.— Αἱ παραγγελίαι αὐτῆς τῆς κατηγορίας :
- α) "Έχουν ἔξοφλήσει τὸ μέχρι τῆς παραλαβῆς των 20% ή 30% τοῦ συνολικοῦ τιμήματος.
- β) "Έχουν παράσχει κάλυψιν διὰ τραπεζικῆς ἔγγυησεως διὰ ἐν ἀκόμη 30% τοῦ τιμήματος καὶ
- γ) Διὰ τὸ ἕκστοτε ύπόλοιπον τοῦ χρέους ἥτοι 50% ή 40% διαρύνονται διὰ προτιμωμένης ύποθηκῆς καὶ λοιπῶν ἔκχωρησεων (ναυλού κλπ.) καὶ
- δ) Περαιτέρω καὶ προκειμένου περὶ τῆς κατηγορίας αὐτῆς δὲν είναι γνωστόν, ὅχι μόνον τὸ σύνολον τῆς ὀφειλῆς οὐδὲ αἱ διακρίσεις τῆς κατὰ ποσοστὸν ὀφειλούμενου τιμήματος. 'Αλλ' ἀν ἐπὶ τοῦ παρόντος, καὶ μέχρι πλήρους ἐννημερώσεως μας, λάβωμεν υπὲρ διόψιν μας τὴν δυσμενεστέραν ἔκδοχὴν θὰ εύρισκομεθα ἐντὸς τῆς πραγματικότητος ἃν σκεφθῶμεν ως ἔχης :

8.— Τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταῦτης έχουν πληρώσει τὸ 50% ή 60% τοῦ τιμήματος των διότι ἔχουν προκαταβάλει τὸ 20% ή 30% ἔξ αὐτοῦ καὶ ἔχουν δώσει τραπεζικῆς ἔγγυησιν κατὰ τὴν παραλαβὴν των, καλύπτουσαν ἐν ἄλλῳ 30%. 'Η διασφαλίσεις, λοιπόν, ως πρὸς τὸ ύπόλοιπον

χρέος τῶν πλοίων τούτων περιορίζεται ή ἀμέσως εἰς τὸ 40% ή 50% τοῦ δόλου τιμήματος. 'Άλλα προκειμένου περὶ τῶν παραγγελιῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς θὰ πρέπει νὰ υπολογισθῇ ὅτι ἐν ποσοστὸν 10% τοῦ ναυπηγικοῦ τιμήματος συνιστᾶ ύπερβολον κέρδος, ἀφοῦ είναι γνωστὸν ὅτι αὐται ἔδοθησαν εἰς περιόδον (1973 - 1974) καθ' ἡν αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἔθθασαν εἰς τὸ τριπλάσιον τῆς προηγουμένης ἔξαστιας. 'Ετοι δῆμος, μέχρις ἐδῶ, οἱ Ιάπωνες ἔχουν καλύψει τὸ 60% ή 70% τοῦ τιμήματος. Περαιτέρω, δῆμος, πρέπει νὰ ληφθῇ υπὲρ διά τῆς πρώτης προτιμωμένης ύποθηκῆς, διασφαλίζεται η ἀξία του πλοίου τούλαχιστον ως παλαιοσιδήρου (τὸ καινουργές σίδηρον ἔχει μείζονα ἀξίαν τοῦ παλαιοῦ) εἰς ποσοστὸν μεταξύ 5% μέχρι 10% τοῦ τιμήματος, καλυπτομένης οὕτω τῆς ἀξίας μέχρις 80%. 'Εάν δὲ εἰς αὐτὴν προσθέσωμεν καὶ τὴν ὠφέλειαν τῆς Ιαπωνικῆς πλευρᾶς ἐπὶ τῆς ύποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γενεύ, καὶ δὴ εἰς ποσοστὸν ἀπὸ 20% μέχρι 30% γίνεται φανερόν ὅτι οἱ Ιάπωνες ἔχουν πλήρη κάλυψιν διὰ τὸ σύνολον τοῦ τιμήματος, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει τὸ ύπὸ πραγματικῆν διακινδύνευσιν μέρος τῆς ὀφειλῆς περιορίζεται εἰς πολὺ μικρὸν ποσοστὸν τούθι ὥπερ οὐδὲνων δικαιολογεῖ τὴν ἀκαμπτον τὸν ἀρνητὸν τῶν διὰ συνεργασίαν των εἰς ἔνα διάλογον ἔξευρέσεως θετικῶν λύσεων. Εἶμαι δέδαιος, ὅτι ἐφόσον ἡ πραγματικότης ἐκτεθῇ κατὰ τὸν ως ὅντα ή ὄλλον περιστότερον ἐπιτυχῆ τρόπον, θὰ ὑποχρεώσει τὴν Ιαπωνικὴν πλευράν νὰ μεταβάλῃ στάσιν, νὰ διαπραγματευθῇ καὶ νὰ ἔνδωσῃ εἰς λύσεις.

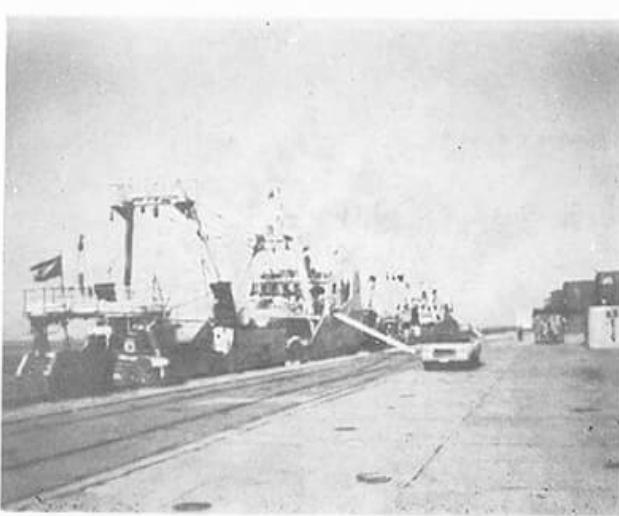
ΤΡΙΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

- 9.— Εἰς τὰς παραγγελίας τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἔχει προκαταβλῆμα μέρος τοῦ ναυπηγικοῦ τιμήματος καὶ δὴ εἰς ποσοστὸν μέχρις 20% ή 30%. Τὸ ύπόλοιπον θὰ καλυφθῇ διὰ πρώτης προτιμωμένης ύποθηκῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τῶν λοιπῶν γνωστῶν συνήθων ἐκχωρήσεων, ναυλοσυμφώνου κλπ. Βεβαίως, πλὴν τούτων, διὰ τὰς παραγγελίας ταύτας ὑπάρχει καὶ ἡ ύποχρέωσις τραπεζικῆς ἔγγυησεως διὰ τὸ 30% τοῦ ύπολοιπού τιμήματος, παραδιδομένης κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ σκάφους. Σήμερον τούτο εἶναι δυσχερέστατον, ἀν μὴ ἀδύνατον, νὰ τηρηθῇ.
- 10.— Αὐτὴ εἶναι ή εἰκὼν τῶν ύποχρεώσεων τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς τὴν ὁποίαν, δῆμος, θὰ ἀδύνατο νὰ ἀντιπαρατεθῇ ή ἔχης πραγματικότης :
- α) Πᾶς ὅστις παραλαμβάνει σήμερον πλοῖον τῆς περὶ ής πρόκειται κατηγορίας, ύφισταται καὶ ζημιάν τὴν πρὸς τὸ 30% περίπου τῆς ἀξίας τοῦ παραλαμβανομένου πλοίου.
- β) 'Απὸ τῆς ἄλλης πλευρᾶς οἱ Ιάπωνες

ἀποκερδαίνουν ηδη σημαντικὸν ποσοστόν, πέραν τοῦ προϋπολογισθέντος καὶ εἰς τὸ ναυπηγικὸν τίμημα περιληφθέντος, καὶ εἰς τὸ διότι αἱ παραγγελίαι αὐται ἔδοθησαν εἰς γιένς καὶ εἰς ύψηλάς τιμάς.

- γ) Προκειμένου περὶ τῶν ύπὸ ἐκτέλεσιν καὶ παραδοσιν νέων παραγγελιῶν, τὰ ναυπηγεία ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου (χωρὶς νὰ ἔχουν ἀποκομίσει ἐκ ναυπηγησεων ἑλληνικῶν συμφερόντων τὰ μεγάλα κέρδη τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων λόγω τοῦ εἰς αὐτὰ ναυπηγισθέντος τεραστίου ἑλληνικοῦ τοννά) συμπεριερθέσθησαν καὶ συμπεριφέρονται μὲ πνεῦμα κατανοήσεως τῶν σημερινῶν δυσχερῶν περιστάσεων καὶ συνεργασίας εἰς τὴν ἔξευρεσιν λύσεων καὶ διεξόδων, πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον. Καὶ
- δ) 'Η περὶ ής πρόκειται κατηγορία παραγγελιῶν θὰ πρέπει νὰ καλύπτῃ σημαντικὸν μέρος τοῦ συνολικοῦ χρέους τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία. 'Αφ' ἐνὸς μὲν διότι ἐτοῦ συνολικοῦ τιμήματος ἐκάστου πλοίου ὁπείλεται τούλαχιστον τὸ 70% ἀφ' ἐπέρου δὲ διότι οἱ παραγγελίαι αὐται είναι ἐκ τῶν δοθεισῶν τὰ τελεταῖα ἔτη, τὸ όποιον σημαίνει ὅτι ἔχουν ύψηλὸν τίμημα καὶ πάντως, πολὺ υψηλότερον τῶν πλοίων τῶν παλαιοτέρων παραγγελιῶν (περὶ ὧν αἱ δύο ἀλλαι κατηγορίαι).

11.— Διὰ τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς κατὰ τὴν ἀντίληψιν μου, πρέπει νὰ λεχθῇ εἰς τοὺς Ιάπωνας, ὅτι ἀν σοδαρώς προσδέπειν εἰς τὴν εἰσπραξιν τοῦ τιμήματος, ὡς μόνος δρόμος τὸν ὅποιον ἔχουν νὰ δικολούθουν, είναι νὰ συναινέσουν εἰς διευκολύνσεις (π.χ. νὰ παγώσουν τὸ χρέος τῆς πρώτης τριετίας ή νὰ μὴ ἐπιμείνουν εἰς τὸ νὰ λάδουν ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν Τραπέζης ή νὰ παρατείνουν τὸν χρόνον ἔξοφλησεως ἀπὸ 8 εἰς 12 ἑτα κλπ.). "Ας τοὺς ἔχηγηθῇ, χωρὶς περιστροφάς, ὅτι αἱ ζητούμεναι διευκολύνσεις δὲν τοὺς ζημιώνουν ἐν ὅψει τοῦ ύψηλοῦ τιμήματος τῶν πλοίων καὶ τοῦ σημαντικοῦ κέρδους τοῦ ναυπηγείου καὶ εἰς αὐτοῦ καὶ ἐκ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς δολλαρίου - γιέν. "Ας ύπογραμμισθῇ εἰς τοὺς Ιάπωνας, περαιτέρω, ὅτι οἱ "Ἐλληνες πλοιοκτῆται, οἱ ὅποιοι ὑπῆρξαν οἱ καλύτεροι καὶ μεγαλύτεροι πελάται των δεν ζητοῦν ἐλεημοσύνην, ἀλλ' ἀξιούν κατανόσιν καὶ συμπεριφόρων καλῶν ἐμπορικῶν σχέσεων. Η σαφῆς προειδοποίησις ὅτι, η συνεχιζομένη ἀρνητικὴ στάσις των, εἶναι δυνατόν νὰ ἔχαναγκάση τοὺς Ἐλληνας νὰ ἀρνηθοῦν νὰ παραλάβουν τὰ ύπὸ κατασκευὴν ἢ ἐτοιμοπαράδοτα πλοῖα των, ἐνδεχομένων νὰ τοὺς κάμη νὰ «χωνεύσουν» ὅτι ἀπὸ τοὺς πικροὺς καρποὺς τῆς



Ίσπανική ἀρμάδα ἀλιευτικῶν κατέπλευσε στὴ Βοστώνη γιά προετοιμασία ψαρεύματος στὶς ἀνατολικὲς ἀκτὲς τῆς Ἀμερικῆς.

Oi Nautikioi Praktoreis tou Paralia Corporation είχαν τὴν ιδιάζουσα αὐτὴ εύχερεια νὰ ἀναλάβουν, ἐξ ὄνόματος τοῦ Salmedina Co. τῆς Μαδρίτης, τὴν ἀντιπροσώπευση τῶν πλοίων στὸ λιμάνι.

Ἄφοῦ ἐτακτοποιήθηκαν ὅλες οἱ ἀπαιτήσεις σχετικὰ μὲ τὴν πλευρισή των, τὴν πετρέλευση καὶ ρύθμιση τῶν προβλημάτων μὲ τὴν Ἀκτοφυλακή, ἀπέπλευσαν μετά παρέλευση 10 ημερῶν γιὰ ψάρευμα καλαμαριῶν.

Tὴ γενικὴ τοὺς τροφοδότηση εἶχε ἀναλάβει ὁ νεοσυσταθεὶς στὴ Βοστώνη τροφοδοτικὸς οίκος AGORA SHIP SUPPLIES CORPORATION.

κρίσεως, ή όποια μαστίζει την Ναυτιλίαν, κάποιο μερίδιον θὰ πρέπει νὰ άποδεχθούν νὰ λάδουν καὶ έκεινοι, ἀν̄ όχι δ' ἀλλον λόγον, τούλαχιστον χάριν τού ίδιου αὐτῶν συμφέροντος πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἀνεπιθυμήτων περιτετεών ὡς πρὸς τὴν συνέχισιν τῆς λειτουργίας τῶν ναυπηγικῶν τῶν μονάδων.

12.— Ἀλλά, βεβαίως, διὰ τὰ πλοῖα τῆς παρούσης κατηγορίας ὁ πρώτος λόγος ὡς πρὸς τὴν μεδόδεσιν τῶν διαπραγματεύσεων καὶ τῶν τυχὸν ἐπιδιωκτῶν λύσεων ἀνήκει εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας, οἱ όποιοι θὰ ἀποφασίσουν σχετικῶς, λαμβάνοντες ὑπὲρ ὅψιν καὶ στοιχεία βαρύνοντα εἰδίκως εἰς τὴν περίπτωσιν ἔκστου. Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν δὲ ταύτην ἐκτίθενται αἱ ὡς σκέψεις μου.

13.— Συνοψίζω καὶ διευκρινίζω τὰς ἐκτεθεῖσας σκέψεις μου :

- α) Εἶναι ἀπόλυτος ἀνάγκη ὅπως, προκειμένου νὰ διαπραγματεύθωμεν μὲ τοὺς Ἰάπωνας ἔχωμεν πλήρη γνῶσην τοῦ ἀντικειμένου τῆς ὑπόθεσέως μας.
- β) Ἡ πλήρης γνῶσης τοῦ θέματός μας θὰ μᾶς καθοδηγήσῃ εἰς τὸ νὰ κάμωμεν τὰς ἀναγκαῖας διακρίσεις καὶ νὰ διαπραγματεύθωμεν κεχωρισμένως δι' ἔκαστην ὁμάδα ὁμοειδῶν περιπτώσεων.
- γ) Ἡ κατὰ κατηγορίας διαπραγμάτευσις περιορίζει τὸν προβαλλόμενον ὄγκον τοῦ χρέους εἰς τὰς πραγματικὰς καὶ φυσιολογικὰς τοῦ διαστάσεις, ἀποδυναμώνει τὰ προβλήματα καὶ δημιουργεῖ διεξόδους λύσεων.

14.— Ἐπιτρέφατε μου τώρα δύο λόγια ἀναφορικῶν πρὸς τὴν ὄργανωσιν τῆς συγκεντρώσεως στοιχείων ἀπὸ τοὺς "Ἐλλήνας ἐφόπλιστάς". Ἐπιληροφορήθην σχετικῶς, ὅτι ἡ "Ἐνωσις Ἐλλήνων" ἐφόπλιστῶν, ἐσυνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος, ἔζητησεν ώρισμένα στοιχεῖα τὰ όποια, ἐφόσον παρασχθοῦν, θὰ δώσουν τὴν ἀλλῆτη εἰκόνα τῆς πραγματικήτος καὶ θὰ καταστήσουν δυνατήν τὴν πρετοιμασίαν διὰ τὰς πρὸς τοὺς Ἰάπωνας παραστάσεις.

'Αντιλαμβάνομαι δέ, ὅτι ἡ πληροφόρησις θὰ ἀφορᾶ τὸ χρέος ὀλοκλήρου τοῦ ἑλληνικοῦ τοννάς τῶν εἰς ἵσπανικά ναυπηγεῖα παραγγελίων καὶ όχι μόνον τῶν ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίας σκαφῶν.

15.— Περαιτέρω φρονῶ, ὅτι ἡ παράστασίς μας πρὸς τοὺς Ἰάπωνας θὰ ἥτο περισσότερον ἐνδύναμος ἐὰν οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται ἀποστείλουν εἰς τὴν "Ἐνωσιν Ἐλλήνων" ἐφόπλιστῶν σχετικῶν ἔγγραφον ἔχουσιο δότησιν δάσσει τῆς όποιας ἡ νομιμοποίησις ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μας θὰ ἥτο καθαρὸς καὶ ἀναμφισθήτητος καὶ θὰ προσέδινε εἰς τὰς διαπραγματεύσεις μείζονα σοβαρότητα, ἐνῷ, ἐξ ἀλλοῦ, θὰ είναι σαφὲς διὰ ποια πλοῖα καὶ ποιὸν χρέος διαπραγματεύμεθα.

16.— Ἀκόμη φρονῶ, ὅτι αἱ διαπραγμάτευσεις θὰ πρέπει νὰ γίνουν δάσσει ὀνομαστικοῦ πίνακος περιλαμβάνοντος τὰ πλοῖα, τὰς ἰδιοκτητρίας ἑταῖρας, τὸ ναυπηγεῖον, τὸν χρόνον τῆς παραγγελίας καὶ τῆς παραδόσεως, τὸ τίμημα καὶ τὸ χρέος. Εἰς τὸ σημεῖον τούτο καὶ δοθέντος ὅτι, ὡς ἀντιλαμβάνομαι, ἡ προσπάθεια θὰ καλύψῃ γενικῶς τὰ ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοῖα, τὰ δοφείλοντα εἰς ἵσπανικά ναυπηγεῖα, θὰ ἥτο μία εὐκαιρία νὰ γίνη σύστασις ἴνα ἔγγραφον εἰς τὴν Ε.Ε.Ε., καὶ ὅσσα πλοῖα ἔξ αὐτῶν δὲν είναι ἔγγεγραμμένα, ὥστε ἡ πρὸς τοὺς Ἰάπωνας παράστασις νὰ γίνη καὶ μὲ τὴν σύμφωνον πρὸς τὴν καλὴν τάξιν νομιμοποίησιν.

17.— Τέλος θὰ ἐπεθύμουν νὰ προσθέσω εἰς τὰ ἀνωτέρω, ὅτι ἐὰν ὑπάρξουν τυχὸν ἐκ τῶν ἐφόπλιστῶν καὶ τινες οἱ όποιοι δὲν ἥθελον ἀντιληφθῆναι εἰς τὴν πρόσκλησιν νὰ παράσχουν τὰ περὶ ὃν ἀνωτέρω στοιχεῖα (καθ' ὃ μὴ ἔχοντες ὑποχρέωσιν) ἡ Ε.Ε.Ε. καὶ τὸ Ν.Ε.Ε., δὲν θὰ ἔχουν δικαίωμα ἐκπροσωπήσεως των. Θὰ πρέπει δὲ νὰ δηλωθῇ εἰς τοὺς Ἰάπωνας, ὅτι ἡ διαπραγμάτευσις θὰ ἀφορᾶ μόνον εἰς τὸ χρέος τῶν εἰς τὸν περὶ οὐ ἀνωτέρω ὄνομαστικὸν πίνακα ἀναφερομένων πλοίων καὶ ὅτι πάντα ἔτερον χρέος Ἐλλήνων

πλοιοκτητῶν διὰ πλοίον μὴ ἀναγραφόμενον εἰς τὸν πίνακα τοῦτον, δὲν πρέπει νὰ περιλαμβάνεται εἰς τὸ ὑπὸ συζήτησιν χρέος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφόπλισμοῦ πρὸς τὰ ἵσπανικά ναυπηγεῖα.

18.— Τέλος, ὑπάρχει καὶ ἐν τελευταίον θέμα: Θεωρῶ σκόπιμον νὰ κινητοποιηθοῦν καὶ νὰ συμπαρασταθοῦν τὴν Ε.Ε.Ε. καὶ τὸ Ν.Ε.Ε., ὅλοι οἱ "Ἐλλήνες ἐφόπλισται" οἱ διαδέστοντες ἴσχυρὸν κύρος εἰς διεθνὲς ἐπίπεδον. Πιστεύων ὅτι μία τοιαύτη συμπαράστασις θὰ είχε σημαντικὴν ἐπιρροὴν πρὸς τὴν ἵσπανικήν πλευρὰν καὶ θὰ διηκολύνει τὴν ἔξεύρεσιν λύσεων.

Κύριες Πρόσδερε,

19.— Αἱ ἀνωτέρω ὄπόψεις είναι σκέψεις μου ὡς ἀπόλυτον μέλους τοῦ Ν.Ε.Ε. η καὶ τῆς Ε.Ε.Ε. Αἱ σκέψεις αὗται ἡμπορεῖ νὰ συζητηθοῦν, νὰ δελτιωθοῦν ἢ καὶ νὰ ἀπορριφθοῦν. Σκοπός μου είναι νὰ συμβάλω, δι' αὐτῶν, εἰς τὸ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ ἀναληφθεῖσα παρὰ τοῦ Ν.Ε.Ε., καὶ τῆς Ε.Ε.Ε., προσπάθεια ἐπὶ ἐνὸς τόσου σοβαροῦ καὶ κριτικοῦ θέματος. Ἐκεῖνο, ὅμως, τὸ ὅποιον εἰστιγούμαι θερμότατα, είναι ὅπως τὸ τόσον κεφαλαιώδες διὰ τὴν "Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν θέμα ἀφ'" ἐνὸς μὲν ἐμφανισθῆναι ὡς ζήτημα τὸ ὅποιον ἐνδιαφέρει τὸν ἑλληνικὸν ἐφόπλισμον ὡς ἐνίσιον σύνολον, ἀφ' ἑτέρου δὲ αἱ διαπραγμάτευσεις μὲ τοὺς Ἰάπωνας γίνουν κατὰ διακεκριμένας κατηγορίας πλοίων καὶ χρέους, ὥστε ἡ ἵσπανική πλευρὰ νὰ υποχρεωθῇ νὰ ἀναγνωρίσῃ ὅτι οἱ "Ἐλλήνες πλοιοκτῆται" δὲν ὄφελομεν τὸν τεράστιον ὄγκον τοῦ χρέους ὅπως ἐμφανίζεται ἐκ πρώτης ψευδοῦς (δηλαδὴ τοῦ ψευδοῦς 1.5 - 2 δισεκ. δολαρίων), ἀλλὰ ὅτι ἡ πραγματικότης τοῦ χρέους δὲν ὑπερβαίνει ἐλαχιστας ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Πειραιεύς, 12 Ιουλίου 1978

Μετὰ τιμῆς
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ ΕΝΤΑΞΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ E.O.K.

Άρθρον τοῦ Καθηγητοῦ κ. Ιωάννου Κ. Χολέβα

Τ. Υ.Ε.Ν. - Τ. ΠΡΥΤΑΝΕΩΣ Α.Β.Σ.Π:

"Οχι: άπλως δυσκόλους, δλλά σκληράς ώρας δοκιμασίας διέρχεται ή Έλληνική Εμπορική Ναυτιλία. Ό πρώτος λόγος είναι ή διεθνής ναυτιλιακή κρίσις, η οποία διαρκεί ήδη ἄνω τῶν τεσσάρων ἡπομένων χωρίς νά έμφανιζεται καμιά ακτις φωτός και έπιπλος είστει. (Ωρισμέναις άναλαμπει, αι δύοις παρατηροῦνται ἀπό καιρού εἰς καιρό, δυστυχῶς είναι ἀνευ διαρκείας, ἔξ αιτίων ἐξωναυτιλιακῶν, κυρίως, δλλά και ἐνδοναυτιλιακῶν). Άτυχῶς δέ, τὰ προταθέντα πρὸς μετριασμὸν τῶν συνεπειῶν τῆς κρίσεως μέτρα, οι δύο πορειών της Εποχειρησικής παροπλισμὸς μέρους τῆς διατιθείεντος χωρητικότητος κατά πλοιοκτήτην, διὰ τῆς συστάσεως τῆς INTER-CARGO, δὲν φαίνονται νά τελεσφοροῦν, δλλά οὐτε και είναι εὐχερῶς ἐφαρμόσιμα εἰς τὴν πρᾶξιν. Και οι μόνη ἐπιπλέοντες παραμένει μία ἀνάκαμψις τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Άλλα, πέραν τῆς δευτάτης —δευτέρας πάσης προγονιμένης— ναυτιλιακῆς κρίσεως, η Έλληνική Ναυτιλία ἐδέχθη και δέχεται και δλλά πλήγματα. Έκ τῶν σοβαρωτέρων: Τὸ ἐπιδηλύθεν ἀπὸ 1.7.78 ὅπε τῶν "Αγγλῶν ἀσφαλιστῶν ἐπασφάλιστρον, διὰ τὰ ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἡπομένων πλοίων. (Είναι ἀτύχημα διὰ η ἐξάρτησις τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς δρεπανικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς συνεχίζεται και δι, αι πρὸς ἀπαγκιστρωσίν τῆς ἔξ αιτής προσπάθεια, ἀπέδησκαν ἄκαρποι. Πάντως, μόνον διὰ δυναμικῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους πρὸς τὰ Υπουργεῖα Τέχνων και Εμπορίου τῆς Μεγ. Βρετανίας και ἀσκήσεως πιέσεως μέσω αὐτῶν, είναι πιθανόν νά μεταδηθῇ η κατάστασις. Η ἐκ τοῦ παρελθόντος πείρα τοῦτο διδάσκει). Άλλο πλήγμα ἀπετέλεσεν η ὑποτίμησις τοῦ δολλαρίου ἔναντι τοῦ γιέν. Και είγκαι πολὺ λυπηρὸν δι, τὸ αἰτημα πρὸς τοὺς Ιάπωνας ναυπηγούς διὰ παρογήν διετοῦς χρεωστασίου πρὸς τοὺς "Έλληνας δψειλέτας, ἐκ ναυπηγήσεων εἰς Ιαπωνίαν, προσέκρουσεν εἰς ἀκμαψίαν και ἀρνησιν, καλυφθεῖσκαν δι' ἀστείων ἐπιχειρημάτων. (Ἐνθυμοῦμα: δι, δταν οι δύο προσηγορίας προσκεκλημένος τῆς Ιαπωνικῆς Κυδεργήσεως μετέβηνται εἰς Ιαπωνίαν τὸν Οκτώβριον 1970, δ τότε Πρωθυπουργός, μακαρίτης Σάτο, μὲ ὑπερδέχθη μὲ τὴν προσφύνησι: «Χαιρετῶ τὸν καλύτερον πελάτην τῆς Ιαπωνίας» —και ἡγνεῖ, δεδικώς, δι εἰς τὸ πρόσωπόν μου ἔχαιρέτα τοὺς "Έλληνας πλοιοκτήτας, οι δύοις, μὲ τὰς παραγγελίας τῶν, ἀπηγχόλουν τὸ 400 τῆς δυναμικότητος τῶν Ιαπωνι-

κῶν ναυπηγείων). Και πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην πρέπει η κρατικὴ ἀντίδροσης γὰ είγκαι δυναμική, διότι, δὲν ἐπιτρέπεται γὰ ληγμονήται η συμβολὴ τῶν Έλλήνων πλοιοκτητῶν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγηκῆς θεομηχανίας, οὔτε και νοεῖται, νά είναι πληγμαρισμένη η ἐλληνικὴ ἀγορὰ ἀπὸ Ιαπωνικὰ προϊόντα και νὰ μη παρέχεται μία μικρὰ διευκόλυνσις εἰς τοὺς κειμαζομένους ἐφοπλιστάς. "Ας γίνη ἔντονον διάδημα πρὸς τὴν Ιαπωνικὴν Κυδεργήσεων, η δύοις συνδέεται στεγνότατα, μέσω τοῦ πιστωτικοῦ συστήματος, μὲ τὰ ναυπηγεῖα τῆς γχρώς. Και κάτι: δλλο, ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς: "Ας χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἐν λόγῳ σκοποῦ οι Ιάπωνες ἐξαγωγεῖς πλοίων. Αδτοὶ και δύναμιν μεγάλην ἔχουν (οἰκονομικήν και πολιτικήν) και γνωρίζουν καλῶς τὴν σημασίαν τῆς ἐλληνικῆς πελατείας διὰ τὴν γχρών των.

Άλλο πρόβλημα, τὸ δύοις συνεχῶς ἐντονώτερον ἀπασχολεῖ τὴν Έλληνικὴν Ναυτιλίαν —και γενικώτερον, τὰς δροθοδέξους γκυτιλιακῆς γχρώς— είναι τὸ τῆς «διακοπεών σημαίας», τὸ δύοις, ἀπὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς διμέτρατα ἐτέθη ἀπὸ τὸν πρόσδρομο τῆς Επιτροπῆς Ναυτιλίας και η Λιλίεις τῆς Αμερικανικῆς Βουλῆς. Μόρφυ, κατὰ τὸ «φόρουμ» τῶν προσφάτων «Ποσειδωνίων». Έξ δλλου, πρόβλημα τὸ δύοις καιθ' ἡμέραν καθίσταται πιεστικώτερον, είναι η δρᾶτις και η ἀνάπτυξις τῶν πλοίων τῶν ἀνατολικῶν ικατῶν, δ ἐκ μέρους τῶν δύοις δέξις ἀνταγωνισμός, ἀποτελεῖ σοβαράν ἀπειλήν διὰ τῆς ιαπετούς και δι εἰς μεγαλυτέραν διὰ τὸ μέλλον.

* * *

Εἰς τὰ τόσα (τὰ ἀνωτέρω και δλλά πολλά) προβλήματα τῆς Έλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διότις νὰ προστεθῇ και ἔν νέον τοιστόν: Ποσοι: Θὰ είναι αι ἐπ' αὐτῆς συνέπειαι: η τῆς ἐντάξεως τῆς γχρώς μας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ.;

Ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ, τὸ δύοις και καίριον είναι: και ἐπίκαιρον, δς μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ διατυπώσωμεν δυρισμένας ἀπόφεις, μικράν πολιτικῶν σκοπιμοτήτων και μὲ μόνον γνώμονα τὸ συμφέρον τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ δύοις ἔχει: και πρέπει νὰ ἔχῃ— πρὸ δοθηλιμόν, και η ὑπερθύνως χειριζομένη τὸ θέμα Κυδεργήσεως.

Διὰ νὰ δυνηθῶμεν νὰ συναγάγωμεν συμπεράσματα και νὰ καταλήξουμεν εἰς κατεύθυνσις δικολούθητέας πολιτικής, και δραχήν θὰ ἔξετάσωμεν τὰς ἐνδεχο-

μένας δυσμενεῖς συνεπείας ἐκ τῆς ἐντάξεως, δικολούθως τὰς εὑμενεῖς και τέλος θ ἀναφερθῶμεν εἰς τό, κατὰ τὴν γνώμην μας, «δέσιν γενέσθαι».

Α' ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

Άγειρατήτως τοῦ γεγονότος δι, ως έχουν σήμερον τὰ πράγματα, δὲν έχει διαμεροφαθῆ εἰσέτι ηγειαί Κοινοτική Ναυτιλίας Πολιτική, έλλην αι θασικαί δραχαί τῆς Ε.Ο.Κ. ἐπεκταθοῦν και εἰς τὴν Ναυτιλίαν, θὰ θεσπισθῇ και διὰ πρὸς ταῦτην ἡ ἐλευθερία διακινήσεως προσώπων, ἀγαθῶν, μπηρεσιῶν και κεφαλαίων (δηλαδή ἐλευθερία ἐργασίας και ἐπιχειρηματικῆς δράσεως) και θὰ ἔνοποιηθῇ, ἀφ' ἐνός μὲν τὸ δίκαιαν τῶν ἐμπορικῶν ἔταιρων (ἄρα και τῶν ναυτιλιακῶν) και δι φ' ἐτέρου, η δημιοτιοναμική μεταχείρισις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Συγέπειαι τῶν ἀνωτέρω θὰ είναι : α) Η ηγειαί φορολογική μεταχείρισις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Σήμερον, ως γνωστόν, τὰ μὲν ἐλληνικὰ πλοῖα φορολογοῦνται δάσαις χωρητικότητος και ηλικίας, ἀγειρατήτως κερδῶν και μικράν δικληρῶν διαδικασίων και διατυπώσεων, τὰ δὲ κοινοτικά, δάσαις κερδῶν, μὲ ηγειμένας διποδίσεις και ἐπιδοτήσεις κατὰ τὴν γνωπήγασιν των. β) Θὰ είναι πρόβληματος (παρὰ τὴν πρόσφατον νομοθεσίαν), η ἀναγγελίας τῶν έλληνων την, τυπικῶς, ἔνων ναυτιλιακῶν ἔταιρον (λ.χ. παναμακήδων), αι δύοις είναι εἴναι ἔγκατεστημέναι εἰς τὴν Ελλάδα δάσαις



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

τῶν Α.Ν. 89) 67, 378) 68 καὶ τοῦ N.27) 75. γ) Θὰ εἰναι: ἐλευθέρα ἡ μετακίνησις πορὸς ἔργασίαν Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς πλοῖα τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., εἰς τὰ ὅποια αἱ ἀμισθίαι εἰναι: μεγαλύτεραι, λόγῳ διαφορᾶς κόστους ζωῆς —ἄν καὶ, τὸ ἄνοιγμα τῆς Φυλίδος ἔχει: αἰσθητῶς μειωθῇ— καὶ δι: θὰ συμβῇ τοῦτο εἰναι: δέσμαιον, διτὶ ὑπάρχει σχετικὴ νομολογία τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, διὰ τὴν ἐλευθέραν ἔργασίαν τῶν ναυτικῶν εἰς τὰς χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. δ) Δὲν πρέπει γὰ λησμονῆται, διτὶ αἱ χώραι τῆς Ε.Ο.Κ. μετὰ δυσφορίας βλέπουν τὴν ναυτιλίαν ἀνάπτυξιν τῆς μικρᾶς Ἐλλάδος καὶ περισσότερου διλον, η ἀείποτε ἀντίκηλος καὶ ἀντίπαλος μας Μεγ. Βρεταννία, ητίς βαρέως φέρει τὸ διτὶ ἔξεδλήθη ὑπὸ τῆς Ἐλλάδος ἐκ τῆς Ζης θέσεως, παγκοσμίως, μὲ κριτήριον τὴν, κατὰ σημαίαν, χωρητικότητα. Νὰ μὴν ἔχωμεν ἀμφιβολίαν, διτὶ δὲν θὰ χάσουν εὐκαιρίαν οἱ ἑταῖροι μας, νὰ μᾶς πλήξουν εἰς τὰ ἀδύνατά μας σημεῖα (πρόσφατον δεῖγμα: Τὸ ἐπασφάλιστρον, περ! τοῦ διοίου ἐγένετο λόγος ἀνωτέρω). ε) 'Η Ἐλλὰς εἰς τὰ κοινοτικὰ δργανα καὶ τοὺς ὀργανισμοὺς θὰ ἔχῃ ἴσοτιμίαν, ἀλλ᾽ η ψῆφος τῆς θὰ εἰναι: τὸ 1) 10 τῶν κοινοτικῶν ἀποφάσεων καὶ θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀποδεχθῇ ὥρισμένους ναυτιλιακοὺς θεσμούς, τοὺς διοίους ἥδη ἔδεχθη η Ε.Ο.Κ., διπλαὶ δ... ἀπαράδεκτος Κῶδιξ Συμπεριφορᾶς τῶν Κόνφερανς τῆς UNCTAD, δ ὅποιος καθιεροὶ τὴν «διακριτικήν» ρήγαν τοῦ 40+40+20!

B' ΕΥΜΕΝΕΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

Τὰ εὐλεγῆ, γενικῶς, στοιχεῖα ἐκ τῆς ἐντάξεως εἰναι: α) 'Η ἔνδεχομένη (καὶ ἐπιθυμητή), δάσει: χωρητικότητος, συμμετοχὴ τῶν καθ' ἔκστα κρατῶν-μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς τὰς κοινοτικὰς μεταφορᾶς (ἐὰν η αὕτη θεσπισθῇ). 'Υπολογίζεται διτὶ, τὸ 50ο) ο τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ. πραγματοποιεῖται διὰ τῶν ἔθνων των ναυτιλιῶν καὶ τὸ ἔτερον 50ο) ο διὰ πλοίων ἀλλων, ἐκτὸς τῆς Ε.Ο.Κ., χωρῶν. Ἐάν τὸ ποστό τοῦτο κατανεμηθῇ μεταξὺ τῶν δυναμένων νὰ τὸ διακινήσουν ναυτιλιῶν τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ., μὲ δάσιγ τὴν χωρητικότητα, η Ἐλλὰς θὰ ὀλεψηθῇ σημαντικῶς ἔξι αὐτοῦ. β) Τὸ γεγονός διτὶ μέχρι τοῦδε δὲν ἔχει διαμορφωθῇ ἔνιαία Κοινοτικὴ Ναυτιλία καὶ παραμείνει διατηρητική τοῦ διατηρητικοῦ πολιτικοῦ στοιχείου τοῦδε δὲν εἶναι διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐντάξειν καὶ τὶ πρέπει νὰ μένουμιν γὰν ἐπιτευχθῇ:

Ποία, λοιπόν, εἰναι: η ἐνδεκυνουμένη γ' ἀκολουθητὴ πολιτική; Τὶ πρέπει γὰν ἐπιδιωχθῇ κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐντάξειν καὶ τὶ πρέπει νὰ μένουμιν γὰν ἐπιτευχθῇ:

Πρὸ διτὸν, εἰναι: η ἐνδεκυνουμένη γ' ἀκολουθητὴ πολιτική —καὶ δὲν ἐπεδειχθῇ φροντίς πρὸ τοῦτο— καὶ η Ἐμπορικὴ Ναυτιλία κάθε χώρας - μέλους ἀφέθη εἰς τὸ ἔθνος πεδίον, καλὸν θὰ ἥτο νὰ συγχριθῇ καὶ παγιώθῃ τὸ καθεστὼς τοῦτο καὶ νὰ μείνῃ δ (τὸσον ίδιομορφος καὶ εἰς τὸν παγκόσμιον χώρον κανονιζεος) τομεὺς τῆς Ναυτιλίας ἔξι τῶν κοινοτικῶν ρυθμίσεων.

Δεῦτε ρεροὶ: 'Ἐάν τοῦτο δὲν καταστῇ δυγκατόν καὶ αἱ 9 χώραι - μέλη ἐπιδιώξουν (δψιμως) γὰν συνδυάσουν τὴν

ἐντάξειν μας, μὲ τὴν θέσπισιν ἔνδος κοινοῦ πλαισίου ναυτιλιακῆς πολιτικῆς —ὅπως φαίνεται: διτὶ συμβαίνει— τότε, θὰ πρέπει, οἱ 'Ἐλληνες διαπραγματεύται νὰ θέσουν τὴν Ναυτιλίαν, ὡς κύριον τομέα πρὸς πρόσπισιν, διμοῦ μὲ τὴν Γεωργίαν. Διότι, εἰναι: προφανές διτὶ, οἱ 'Αγροτικός, οἱ Ναυτιλιακὸς καὶ οἱ Βιομηχανικὸς τομεύς, θὰ δεχθοῦν τὸ μεγαλύτερον δάρος τῶν συνεπειῶν ἐκ τῆς ἐντάξεως.

Τρίτον: 'Η ἐλληνικὴ πλευρά, πρὸ πάσης ἄλλης συζητήσεως, θὰ πρέπει γὰν ἔξασφαλίσῃ τὴν δάσει: χωρητικότητος, μὲ κριτήριον τὴν σημαίαν, συμπεισούχη τῶν πλοίων τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. εἰς τὰς θαλασσίας κοινοτικὰς μεταφοράς.

Τέταρτον: 'Οπωσδήποτε, προκειμένου νὰ ἔφαρμισθῇ η ἀρχὴ τῆς ἐλευθέρων μετακινήσεως προσώπων, ἀγαθῶν, ὑπηρεσιῶν καὶ κεφαλαίων, πρέπει, ίδια διὰ τὴν ἐλευθέραν ἔργασίαν Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς κοινοτικά πλοῖα, νὰ παρασχεθῇ 10ετής, τούλαχιστον, μεταβατικὴ περίοδος.

Πέμπτον: 'Ως πρὸς τὴν φορολογίαν, ἐὰν θέσπισθῇ —ἔστω μελλοντικῶς— εἰς δλας τὰς Ναυτιλίας τῶν χωρῶν - μελῶν, ἔνιαία φορολογία δάσει: κερδῶν, εἰναι: δυνατόν —κατὰ τὰς διεπούσας τὴν Κοινότητα διατάξεις— η Ἐλλὰς νὰ ζητήσῃ ἔξαρτεσιν τῆς Ναυτιλίας τῆς, διότι τοῦτο ἐπιτρέπεται εἰς μίαν χώραν ἄν τὸ ἐπιβάλλουν σοδαροί ἐθνικοί λόγοι. Καὶ ὑπωδήποτε δύσταγναι τοισῦτοι: λόγοι: διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, προκειμένου νὰ διατηρήσῃ κάποιο στοιχεῖον ἀγταγωνιστικοῦ καὶ νὰ συνεχίσῃ γὰν εἰσφέρη ύψηλὰς συγκαλαγματικὰς προσδόους, πρὸς ἀνακούφισιν τοῦ Ισοζυγίου Τρεχουσῶν Συγκαλαγμῶν (καὶ κατ' ἐπέκτασιν, Πληρωμῶν) τῆς χώρας.

Ἐκ τοῦ: 'Η Ἐλλὰς, κατ' οὐδένα λόγον πρέπει νὰ δεχθῇ οἰανδήποτε περιφεριστικὴν οήτραν, σχετικὴν μὲ τὰς μεταφορὰς ἀπὸ καὶ πρὸς χώρας ἔξω τῆς Ε.Ο.Κ., διότε νὰ παραμείνῃ τελείως ἐλεύθερον τὸ πεδίον διὰ τοιωτάς μεταφοράς.

Ἐκ δόμοι: Πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ η χάραξης κοινῆς πολιτικῆς τῶν χωρῶν - μελῶν, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν κινδύνων οἱ διποίοι ἀπειλοῦν τὰς Ναυτιλίας διλων τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., διπλαὶ δ ἀνταγωνιστικὸς ἐκ μέρους τῶν δυνατολικῶν ναυτιλιῶν, η ἔξαπλωσις τῆς πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας» κ.α.

Τυπὸς τὰς ἀνωτέρω προύσθεσις καὶ μόγον, η 'Ἐλληνικὴ Ναυτιλία θὰ δυνηθῇ γ' ἀποφύγῃ τὸ πλήγμα τῆς (πλήρους) διπολείσας τῆς ἀνταγωνιστικότητός τῆς καὶ ἄλλων δεινῶν, ὡς συνεπειῶν ἐκ τῆς ἐντάξεως τῆς χώρας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. καὶ νὰ διατηρήσῃ τὴν ἐπίκηλον θέσιν τῆς, τὴν διποίαν κατὰ κύριον λόγον διφείλει, εἰς τοὺς ἔξαιρέτους ἐπιχειρηματίας τῆς θαλάσσης, 'Ἐλληνας πλοιοκτήτας καὶ εἰς τοὺς ἀπαραμέλλους ἐργάτας τῆς θαλάσσης, 'Ἐλληνας ναυτικούς.

ΙΩΑΝ. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ

Αθηναί, 12 Ιουλίου 1978



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL: 4121.289, 4127.328
CABLES: «RIGACHART»
PIRAEUS

ΘΕΜΑΤΑ ΑΜΕΣΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

‘Ο Νέος Νόμος 791)1978 «Περι διατάξεων ἀφορωσῶν τὸ ἐν Ἑλλάδι καθεστώς τῶν κατὰ τὸ δίκαιον ἀλλοδαπῆς Πολιτείας συσταθεισῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρειῶν»

ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΤΕΒΑΙΝΗ

‘Ο ψηφισθεὶς προσφάτως ὑπὸ τῆς Βουλῆς νόμος 791)1978, τοῦ δόποιον τὸ κείμενον παρατίθεται εἰς τὸ τέλος τοῦ παρόντος, ἐπέφερε τὴν πλήρη ἔξασφάλισιν τῶν συναλλαγῶν τῶν ἔγκατεστημένων ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, αἱ ὅποιαι, ὡς ἐκ τῆς ιδιομορφίας τοῦ ἀντικειμένου τῶν καὶ τῆς δραστηριότητος τῶν ἐπὶ διεθνῆς ἐπιπέδου, ἐπρεπε νὰ διέπωνται ὑπὸ δικαίου σταθεροῦ καὶ ἀμεταβλήτου, τόσον ὡς πρὸς τὴν σύστασιν, σόσον καὶ τὴν δικαιοπρακτικὴν ἰκανότητα.

Μὲ τὸν νόμον αὐτὸν, ἔπαυσε πλέον νὰ ὑπάρχῃ τὸ ἐμρηνευτικὸν χάρος ποὺ ἤρχισε τὸ πρῶτον μὲ τὴν ὑπ’ ἀριθ. 1152)1969 ἀπόφασιν τοῦ πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶν καὶ συνεχίσθη μὲ ἄλλας πρωτοδικαὶς καὶ ἐφετειακὰς ἀποφάσεις, καὶ τελευταῖς μὲ ἀπόφασιν τῆς ὁλομελεῖς τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ ‘Αστικοῦ Κώδικος.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο δρίζει, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν ἰκανότητην τοῦ νομικοῦ προσώπου διέπεται ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς ἔδρας του.

Εἰς τὰς ἐκδικασθείσας ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω δικαστηρίων ὑποθέσεις, ἡμεσηδήτειτο τὸ ἔγκυρον τῆς συστάσεως καὶ δικαιοπρακτικῆς ἰκανότητος τανατικῶν, λιθεριῶν ἢ κυπριοκῶν ἔταιριῶν, ἔγκατεστημένων ἐν Ἑλλάδι, δυνάμει τῶν A.N. 89)67 καὶ 378)68.

‘Υπεστριχή, δηλαδή, ὑπὸ διαδίκων μαχομένων κατὰ τοῦ κύρους τῶν ἔταιριῶν τούτων, διὰ τὸ ἄρθρον 10 τοῦ ‘Αστικοῦ Κώδικος τὸ κύρος καὶ ἡ δικαιοπρακτικὴ ἰκανότητη τῶν ἀνωνύμων τούτων ἔταιριῶν, κρίνεται κατὰ τὸ δίκαιον τῆς ἔδρας των.

“Ἐδρα δὲ εἶναι, ὅχι δὲ τόπος δὲ ἀναγραφόμενος εἰς τὸ καταστατικὸν τῶν ὡς ἔδρας (καταστατικὴ ἢ τυπικὴ ἔδρα), ἀλλὰ δὲ τόπος ἐκ τοῦ δόποιον πράγματι διοικοῦνται αἱ ἔταιρίαι αὐτᾶι (πραγματικὴ ἔδρα), ἔστω καὶ ἔδνούτος εἶναι διάφορος τῆς καταστατικῆς ἔδρας.

Κατὰ τὴν ἀποφιν ταύτην, ἐὰν μία ἔταιρία τῆς δόποιας καταστατικὴ ἔδρα εἶναι π.χ. δ. Παναμᾶς, διοικεῖται πράγματι, ὅχι δὲ τὸν Παναμᾶ, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ Λονδίνον ἢ τὸν Πειραιᾶ, θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ συσταθῆ κατὰ τὸ ἀγγλικὸν ἢ ἀντιστοίχος κατὰ τὸ ἀλληλικὸν δίκαιον διὰ νὰ εἶναι ἔγκυρος, ἀλλως εἶναι ἀλλαττωματική.

Τὴν ὡς ἄνω ἀποφιν, στηριζομένην εἰς τὴν διδασκαλίαν τοῦ καθηγητοῦ Μαριδάκη, ἔχει δεχθῆ ἀπὸ τοῦ 1969 μέχρι καὶ σήμερον σχεδὸν παγίως, ἡ ἀλληλικὴ νομολογία.

‘Εσχάτως δὲ ‘Ασειος Πάγος (ἀπόφασις δολομελεῖς 461/78), ἐδέχθη τὴν θεωρίαν τῆς πραγματικῆς ἔδρας, ἀλλὰ κατὰ πλειοφορίαν 9 ἔναντι 8.

‘Η μειοψηφία ὑπεστήριξε τὴν καταστατικὴν ἔδραν. Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους διὰ τῆς ὑπ’ ἀριθ. 1317)71 γνωμοδοτήσεως ὑπεστήριξεν διὰ οἱ A.N. 89)67 καὶ 378)68 καθιεροῦν εἰδικὸν νομικὸν καθεστὸς ἔγκατεστάσεως ἐν Ἑλλάδι ἐμποροβιομηχανικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, κατ’ ἀπόκλισιν τῶν δρισμῶν τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ ‘Αστικοῦ Κώδικος. Συνεπῶς ἐάν, κατὰ τὴν γνωμεδότησιν, ἀλληλικὸν δικαστήριον ἐκαλεῖτο νὰ κρίνῃ περὶ τῆς ἰκανότητος, νὰ εἶναι ἐνώπιον αὐτοῦ ἐνάγουσα ἡ ἐναγομένη ναυτιλιακὴ ἔταιρία συσταθεῖσα νομίμως κατὰ τὸ δίκαιον τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας της καὶ ἔγκατεσταθεῖσα ἀκολούθως ἐν Ἑλ-

κλπ.) καὶ ἐπὶ τῶν ἔταιριῶν τούτων, συνεπείᾳ τῆς ἐν Ἑλλάδι συναλλακτικῆς τῶν δραστηριότητος.

Τὸ θεοπιζόμενον ὡς ἀνωτέρω δίκαιον θεωρεῖται ὡς ὅλως εἰδικόν, μή παρέχον ἔδαφος πρὸς συναγωγὴν ἐρμηνευτικῶν συμπερασμάτων δόσον ἀφορᾶ τὴν σύστασιν καὶ ἰκανότητα τῶν λοιπῶν, πλὴν τῶν ναυτιλιακῶν, ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρήσεων.

Τοιουτοτρόπως, τὸ τόσον σοδαρὸν θέμα τὸ ὅποιον ἀπήσχολει ζωηρότατα τὰς ἀλλοδαπάς ναυτιλιακάς ἔταιριας, ἐλύθη πλέον ὄριστικῶς, γεγονός ποὺ ἐπιτρέπει εἰς αὐτὰς νὰ συνεχίσουν ἀπροσκόπως τὴν δραστηριότητά των, ἐκ τῆς ὅποιας πολλαπλῆς είναι ἡ ὠφέλεια τῆς έθνικῆς μας Οἰκονομίας.

ΝΟΜΟΣ 791

ΑΡΘΡΟΝ 1

1. Ναυτιλιακαὶ ἔταιρίαι, αἴτινες συνεστήθησαν κατὰ τοὺς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας, ἐφ’ δοσον εἰναι; ἢ ἡ σαν πλοιοκτήτριαι ἢ διμερεῖστραι πλοιῶν ὑπὸ ἀλληλιγικὴν σημαίαν, ἢ εἰναι; ἔγκατεστημέναι; ἢ θήβελον ἔγκατασταθῆ ἐν Ἑλλάδι δυνάμει τῶν δικτάξεων τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ N. 27)1975 ἢ τῶν A.N. 89)1967 καὶ 378)1968, διέπονται: ὡς πρὸς τὴν σύστασιν καὶ τὴν ἀναγκαιότητα τῆς ἔδρας του, διέπεται ὡς πρὸς τὴν σύστασιν καὶ τὴν δικαιοπρακτικὴν τῆς ἰκανότητας, ὑπὸ τοῦ δικαίου τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας της, ἀδιαφόρως τοῦ τόπου διευθύνσεως τῶν ὑποθέσεών της.

2. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν προκειμένου περὶ ἔταιριῶν αἱ ὅποιαι εἰναι; πλοιοκτήτριαι; ἢ διμερεῖστραι; ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον σκαρφῶν ἀγαψῆς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΤΕΒΑΙΝΗΣ

Πλοίαρχος Λ.Σ.

Γνωμὰ διατυπώμεναι εἰς τὸ παρὸν ἀποχοῦν προσωπικάς ἀπόφεις καὶ θέσεις τοῦ γράφοντος, αἱ ὅποιαι εὑδεχεται νὰ μὴν ἀπηχοῦν τὰς ἐπὶ τοῦ διαπραγματευμένου θέματος ἀπόφεις τοῦ Y.E.N.



**NICHOLAS G. MOUNDREAS
SHIPPING S.A.**

**Chartering * Sale and Purchase
Insurance * Agents**

47-49 Bouboulinas Str, Piraeus

Cables : "MUDRE PIRAEUS"

Telex: 21-3651 MUDR GR (3 lines), 21-2544 MUDR GR, 21-2546 MUDR GR, 21-2189 MUDR GR

Telecopier: 411275

Telephones: Main Switchboard: 4117924 (5 lines) — 4113446 (4 lines)

Nick Moundreas (Personal): 4178802/4112226

Chartering Dept: 4177479/4177365 — 4117801/4117802

Sales and Purchase Dept: 4175227/4174273 — 4112898/4112836

Insurance Dept: 4178885

Finance/Accounting Dept: 4179157/4113997

ΕΝΩ Η ΚΡΙΣΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

ΤΑ ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΤΩΝ

Αἱ διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς ἀκολουθῶν, συνήθως, τὴν πορείαν τῆς παγκοσμίου Οἰκονομίας. Σήμερον, ὅμως, ἡ κατάστασις εἰς τὸν διεθνῆ χώρον τῆς Ναυτιλίας εἶναι ἐντελῶς διάφορος. Τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζουν οἱ πλοιοκτήται εἶναι τοιαύτης ὑφῆς καὶ ἔκτασεως, ὥστε καὶ ἔαν ἀκόμη ἡ παγκόσμιος Οἰκονομία ἀναρρώση πλήρως, θὰ χρειασθῇ μακρός χρόνος διὰ νὰ ἔξελθῃ τῆς κρίσεως ἡ Ναυτιλία.

Ίσορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάς δεξαμενοπλοίων δὲν προβλέπεται νὰ ἐπέλθῃ ἐντὸς τῆς προσεχούς διετίας, ὡς προηγουμένως ἐπιστένετο. Νεότευκτα τάκερς, παραγγελεῖντα τὴν ἐποχὴν πρὸ τῆς κρίσεως, ἔξακολουθοῦν νὰ ἔχερχωνται τῶν ναυπηγείων μὲ ρυθμὸν ταχύτερον τῶν διαλύσεων. Οἱ ἐμπειρογνόμονες ἀναμένουν τῷρα ἔξισορρόπησιν τῆς καταστάσεως μετὰ τὸ 1982.

Τὰ μπάλκα κάρριερς παρεσύρθησαν καὶ αὐτὰ εἰς τὴν δίνην τῶν δεξαμενοπλοίων, λόγω τῆς εἰσβολῆς τῶν μικτῶν σκαφῶν —ἀπασχολούμένων πρότερον εἰς μεταφορᾶς πετρελαίων— εἰς τὴν ἄγοράν τῶν χύδην ξηρῶν φορτίων. Ἀποτέλεσμα: ἡ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος καὶ ἡ κάμψις τῶν ναυλῶν. Μεγάλος ἀριθμὸς μπάλκα κάρριερς τελεῖ ἦδη ὑπὸ παροπλισμούν.

Εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἡ εἰσβολὴ τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, τῆς Ρωσίας κυρίως, καὶ τινῶν ὄπλων, ὡς τῆς Νοτ. Κορέας καὶ τῆς Βραζιλίας, δημιουργεῖ ἀνακατατάξεις. Οἱ στόλοι τῶν χωρῶν αὐτῶν δέχονται ναύλους μέχρι 40% κατωτέρους καὶ κατορθώνουν νὰ ὑφεράπτάζουν τὰ φορτία ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν δυτικῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν.

Ἡ κατάστασις εἶναι ρευστή. Οἱ πλοιοκτήται, ιδιαιτέρως, οἱ διαχειριζόμενοι σκάφη μιᾶς χρήσεως, ἀντιμετωπίζουν ὅστεραι μεγαλύτερα προβλήματα. Εἰς τὴν Νορδγίαν, τὸ 'Ινστιτούτον' Ἐγγυήσεων προσπαθεῖ νὰ περιορίσῃ τὰς εὐθύνας του ἐπὶ πι-

θανῶν ζημιῶν καὶ διαπραγματεύεται ἐκ νέου τοὺς ὄρους τῶν ἔγγυήσεων μὲ τοὺς δανειστὰς. Ἡ «Τζαπάν Λέιν», ἡ μεγαλύτερά ιαπωνική ναυτιλιακὴ ἑταῖρισ, ἡναγκάσθη νὰ ζητήσῃ χρεωστάσιον τῶν ἐκ 300 ἑκατομ. δολαρίων ὄφειλῶν τῆς, πρὸς ἀποφυγὴν χρεωκοπίας.

Ἀκόμη καὶ ὁ ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν στόλος, ὅστις ἀπασχολεῖται κυρίως εἰς μεταφορᾶς προστετευμένας ἀπὸ τὸν ξένον ἀνταγωνισμόν, αἰσθάνεται τὸν ἀντίκτυπον. Τὰ κέρδη εἶναι ὀλιγώτερα, παρὰ τὰς κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις. «Ἡδη, δύο γνωσταὶ ἀμερικανικαὶ ἑταῖρισαι —ἡ «Πασίφικ Φάρ Ήστ Λάιν» καὶ ἡ «Μπάλκα Φούν Καρριερες»— ἐκρηύθησαν εἰς χρεωκοπίαν.

Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων, ὅστις ἀντιτροσωπεύει τὸ 44% τοῦ παγκοσμίου τοννάς, συνιστᾶ τὸ πλέον ἀνησυχητικὸν πρόβλημα. Μὲ τὸ 15% τῆς χωρητικότητος αὐτῆς ὑπὸ παροπλισμού, ἔτερα 30 περίπου ἑκατ. τόν. d.w. εὑρίσκονται εἰς τὰ διάφορα στάδια κατασκευῆς.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ μέτρα λιτότητος ἀνέκουσαν τὸν ρυθμὸν αὐξῆσεως τῆς καταναλώσεως πετρελαίου. Τὰ πετρέλαια τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Αλάσκας ἐσμίκρυνον τὰς ἀποστάσεις ἀπὸ τὰ κέντρα καταναλώσεως καὶ περιώρισαν τὴν ζητησιν τοννάς. Ἡ ἐπαναλειτουργία τοῦ Σουνέκ εἶχε τὰς αὐτὰς ἐπιπτώσεις.

Οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ δεξαμενοπλοίων, κατὰ πλειοψηφίαν, «Ἐλληνες καὶ Σκανδιναύοι, ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας εἰς τὴν ἐκρίσθωσιν τῶν σκαφῶν των διά περιόδουν, ἐνῷ οἱ ναύλοι εἰς τὴν «σπότ» ἄγοράν διατηροῦνται εἰς ἐπίπεδο μὴ καλύπτοντα οὐδὲ τὸ διαχειριστικὸν κόστος.

Ἄρκεται χρονοναύλωσεις λήγουν τῷρα καὶ αἱ ἑταῖρισι πετρελαίων καλύπτουν τὰς ἀνάγκας τῶν μὲ ναύλωσεις δι' ὅπλα ταξίδια, ἐφόσον ἔξακολουθεῖ ἡ ὑπερπροσφορὰ τοννάς. Γνωστὴ ἑταῖρισι πετρελαίων ἀνέφερεν ὅτι σήμερον καλύπτει τὸ 90% τῶν ἀναγ-

κῶν τῆς εἰς ξένον τοννάς διὰ τῆς ναυλώσεως τάκερς εἰς τὴν «κοπότ» ἄγοράν, ἐνῷ πρὸ διετίας ἄνω τοῦ 50% ἐκαλύπτετο διὰ μακροχρονίων χρονοναύλωσεων.

Ἡ κατάτασις δημιουργεῖ προβλήματα ρευστότητος εἰς πολλοὺς ιδιοκτήτας δεξαμενοπλοίων, τῶν ὅποιων ἡ οἰκονομικὴ θέσις παρακολουθεῖται ἐκ τοῦ σύνεγυς παρὰ τῶν Τραπεζών, ἀσφαλιστῶν, κρατικῶν ὄργανων καὶ ἄλλων ἐνδιαφερομένων.

Συνήθως, διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς τάκερην ἔνας πλοιοκτήτης κατέβαλε τὸ 20% (ἢ καὶ ὀλιγώτερον) τῆς ὀξίας του, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἔχρημα ποδοτείτο ὑπὸ Τραπεζών ἡ ὅλων χρηματοδοτικῶν ὄργανων. Αὐτὸς ἐσυνέβασεν τὴν περίοδον 1970-74, ιδιαιτέρως, στὸ ἔχοργηθήσαν ναυτιλιακὰ δάνεια ὑψους δεκάδων δισεκατομμυρίων δολαρίων —ἐκ τῶν ὅποιων τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν διὰ ναυπήγησις σούπερ τάκερες.

Αἱ Τράπεζαι συνέχισαν τὰς δανειοδοτήσεις καὶ μετὰ τὸ ἐμπτάργκο τῶν πετρελαίων τὸ 1973, χωρὶς νὰ ἀντιληφθοῦν πλήρως τὴν ἔντασιν καὶ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπερχομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως. «Οταν ἐσυνειδητοί ησαν τὴν κατάστασιν καὶ ἡρχίσαν νὰ ἔχετάξουν τὰς δανειοδοτήσεις ὑπὸ διάφορον πρίσμα, ήτο πλέον ἀργά. Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ εὐρίσκοντο ἥδη εἰς τὰ πρόθυρα τῆς χρεωκοπίας καὶ τινες ἔξι αὐτῶν ἐχρεωκόπησαν, τελικῶς, πρὸς ζημίαν τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν των. Εἰς ἄλλας περιπτώσεις, αἱ Τράπεζαι ήναγκάσθησαν νὰ παράσχουν χρεωτάσιοι ἢ νὰ συμμετάσχουν εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις διὰ νὰ τὰς δονθῆσουν νὰ ἀποφύγουν τὴν χρεωκοπίαν. Εἰς τὴν χειρότερα τῶν περιπτώσεων, ἀρκεταὶ Τράπεζαι ήναγκάσθησαν νὰ παραγράψουν ὄφειλάς υψους ἑκατοντάδων ἑκατομ. δολαρίων, διὰ δάνεια χορηγηθέντα εἰς ἑταῖρισας αἱ ὅποιαι ἐχρεωκόπησαν.

Καὶ ἐνῷ συνεχίζεται ἡ κρίσις, τὰ πρὸς τὴν Ναυτιλία δάνεια μόνον τῶν ἀμερικανικῶν Τραπεζών ὑπερβαίνουν τὰ 6.5 δισ. δολαρίων, ἐξ ὧν τὰ 3 περίπου ἔχουν χορηγηθῆ διὰ ναυπήγησεις δεξαμενοπλοίων. «Ἐξ ἵσου σημαντικὰ δάνεια ἔχουν χορηγηθεῖ καὶ αἱ βρετανικαὶ, γερμανικαὶ καὶ ιαπωνικαὶ Τράπεζαι. Καὶ διερωτῶνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἴναι καὶ πότε θὰ παρέλθῃ ἡ κρίσις ἵνα καταστή δυνατή ἡ ἀποπληρωμὴ τῶν δανείων αὐτῶν.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)



PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES,
TELEPHONES : 977051/4 (24 HOURS) 990991
AOH : 990564, 593121
TELEXES : ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN
CABLES : ELGRECO, MANILA

OWNERS' PROTECTIVE AGENTS — SHIP'S AGENTS — WELL TRAINED CREWS — SHIP REPAIRS —
PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES — SHIP'S LAUNDRY — FERRY SERVICES — BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

'Επισκόπησις της Οικονομίας

AI KATA XΩΡΑΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Μεταξύ των έπιχειρηματικών κύκλων της Δύσεως έκφράζεται ή έλπις ότι, κατά το δεύτερον έξαμηνον του τρέχοντος έτους, αι οικονομίαι των περισσοτέρων χωρών θα κινηθούν ζωηρότερον του πρώτου έξαμηνου. Έν τω μεταξύ τηρείται στάσις άναμονής, έως ότου τεθούν είς έφαρμογήν τα μέτρα τονόσεων της άνακαμψεως, όπινα έληφθησαν κατά την πρόσφατον διάσκεψιν κορυφής είς την Βρέμην.

'Άλλ' αι διάφοροι κυβερνήσεις έπισημανονται ότι, ή έποχη της ταχείας βιομηχανίκης άναπτυξέων και της μονίμου, πλήρους άπασχολήσεως του έργατικου των δυναμικού παραγήθεντον. Οι στόχοι έτησίας άναπτυξέως της τάξεως του 5% είς την Εύρωπην έγκατελείφθησαν. Τώρα δὲν άποδέπουν παρά εἰς «έλασφράν, άλλα σταθεράν άναπτυξιν» και προσδιορική μείωσιν της άνεργιας. Τούλαστιν, αύτή ήτο ή γενική έντύπωσις μετά την διάσκεψιν της Βρέμης. Προϋπόθεσις διὰ την περαιτέρω άναπτυξιν ή άναπτυξις της έμπιστοσύνης πρὸς τὴν βιομηχανίαν και τὰς χρηματοδοτήσεις. Τραπέζικοι και κυβερνητικοὶ παράγοντες διαδέπουν έλιτροφόρους προοπτικὰς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν.

Εἰς τὴν Εύρωπην, παρατηρεῖται άμβλυνσις τῶν νομισματικῶν άνακατατάξεων, παρὰ τὴν πτώσιν τοῦ δολαρίου ξεναντι τοῦ γιέν. Αἱ δυτικαὶ χώραι βάλλουν ἐκ νέου κατὰ τοῦ προστατευτισμοῦ τοῦ έμπορίου. Αἱ κυβερνήσεις ύπόσχονται νὰ περιορίσουν τὰς έπιχορηγήσεις πρὸς τὰς άσθενεῖς βιομηχανίας. Τάσις ὑπὲρ τοῦ ἐλευθέρου άνταγνισμοῦ έπικρατεῖ τώρα εἰς τὴν Εύρωπην.

Η στάσις τῆς Δυτ. Γερμανίας παραμένει διστακτική, μολονότι άναμένεται έπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ άνακαμψεως κατά τὸ δεύτερον έξαμηνον. Εἰς τὸν κατασκευαστικὸν τομέα έπισημαίνεται ηδη αὔξησις τῶν νέων παραγγελιῶν κατὰ 25%. Ζωηρότερα ή ζήτησις και έκ μέρους τῶν καταναλωτῶν. 'Άλλ' ή συνολικὴ αὔξησις τῆς παραγωγῆς τοῦ 1978 δὲν προβλέπεται νὰ ύπερβῃ τὸ 2.5 - 3%.

Εἰς τὴν Γαλλίαν, ή χρηματιστηριακὴ ἄνοδος, μετὰ τὴν ήτταν τῶν ἀριστερῶν κομμάτων κατὰ τὰς ἐκλογὰς τοῦ Μαρτίου, ἀντιμετωπίζεται τώρα μὲ σκεπτικισμόν. Η αὔξησις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς συνεχίζεται καὶ τὸ έμπορικὸν πλεόνασμα διογκούται. 'Άλλ' εἰς τὸν οικοδομικὸν τομέα ή ἀπραξία συνεχίζεται. Τὸ 'Έμπορικὸν 'Επιμελητήριον τῶν Παρισίων ἀνησυχεῖ οτι ὁ πληθωρισμὸς θὰ προκαλέσῃ τὴν περιστολὴν τῶν ἀγορῶν εἰδῶν καταναλώσεως. 'Απεργίαι, καταλήψεις ἐργοστασίων ύπο τῶν ἔργατων, εἶναι ἐνδεικτικαὶ τῆς ἀνησυχίας τῶν Γάλλων διὰ τὰς ἀπολύσεις και τὰς αὔξησεις τῶν τιμῶν.

Μεταξύ τῶν έπιχειρηματικῶν κύκλων τῆς Ιταλίας, ή ἐμπιστοσύνη ἀνέρχεται βραδεῶς ἀλλὰ στοθεράν. Θετικὴ ή ζήτησις καταναλωτικῶν ἀγαθῶν. Διεύρυνσις τῶν έξαγωγῶν. Νέον ρεκόρ τουριστικῆς κινήσεως ἀναμένεται. 'Άλλο ή Τράπεζα τῆς Ιταλίας προειδοποεῖ οτι δύο βασικὰ προβλήματα παραμένουν ἀνέπιλυτα: διψήφιος πληθωρισμὸς και κρίσις δημοσίων ἐσόδων. 'Η κυβέρνησις τῆς Ρώμης πρέπει νὰ έξευρη τρόπον δανεισμοῦ ἀπὸ ὅλλας χώρας.

Εὐφορία εἰς τὴν καταναλωτικὴν ἀγορὰν τῆς Βρετανίας λόγω αὔξησεως τοῦ πραγματικοῦ εἰσοδήματος κατὰ 5.5% τὸ τρέχον έτος. 'Άνοδος τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς. Πτώσις τοῦ πληθωρισμοῦ εἰς τὸ 7.7% —τὸ κατώτατον ἐπίπεδον ἀπὸ πολλῶν ἑτῶν. 'Εν τούτοις, κατὰ προσφάτους σφυγμομετρήσεις, ή αἰσιοδοξία καταρρέει. Αἱ βρετανικαὶ έξαγωγαὶ ἐμφανίζουν κάμψιν τοῦ ρυθμοῦ αὔξησεως ἔναντι τοῦ 1977. Τὸ 'Έθνικὸν 'Ινστιτούτον Οικονομικῶν και Κοινωνικῶν 'Ερευνῶν ὑποστηρίζει οτι ή προκληθεῖσα ύπο τῶν καταναλωτῶν ἀνάκαμψις θὰ είναι δρασείας διαρκείας και θὰ ἀκολουθήσῃ νέα κρίσις τὸ 1979 μὲ διψήφιον πληθωρισμόν. Αἱ προσπάθειαι τῆς κυβερνήσεως νὰ συγκρατήσῃ τὰς αὔξησεις μισθῶν κάτω τοῦ 10 τοῖς ἑκατόν δὲν θὰ ἀντιστρέψουν τὸ ρεῦμα.

Αἱ σκανδινανικαὶ χώραι ύπεφερον τὸ

1977 —ούσιαστικῶς δὲν ἐσημειώθη ἀνάπτυξις εἰς τὴν περιοχὴν ἐν τῷ συνόλῳ. Οι οικενομολόγοι προβλέπουν τώρα ἐλαφρὰν δεξιάτων περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος έτους και κατὰ τὸ 1979. Στασιμότης εἰς τὴν έγχωριον ζήτησιν. Αἱ έξαγωγαὶ, δύμως, κερδίζουν ἔδαφος μετὰ τὰς νομισματικὰς ὑποτιμήσεις —ιδιαιτέρως εἰς τὴν Σουηδίαν. Παρὰ τὰτα, ή συνολικὴ ἀνάπτυξις εἰς τὴν Σουηδίαν δὲν προβλέπεται νὰ ύπερβῃ τὸ 1 τοῖς ἑκατόν.

Ἐπιβράδυνσις τοῦ ρυθμοῦ οικονομικῆς ἀναπτύξεως εἰς τὴν Έλβετίαν —2% τὸ τρέχον έτος, ἔναντι 4% τοῦ 1977. 'Εδῶ, καθὼς και εἰς τὴν Γερμανίαν, ή ἀνατίμησις του νομισματος ἐπλήξει τὰς έξαγωγας, ἀναγκάζουσα τοὺς έξαγωγεῖς νὰ περικόψουν τὰς τιμὰς και νὰ μειώσουν τὰ κέρδη των.

Η ιαπωνικὴ κυβέρνησις προβλέπει βραδεῖαν, ἀλλὰ στοθεράν ἀνοδον τῆς ἐγχωρίου βιομηχανικῆς παραγωγῆς, αὔξησιν τῶν πωλήσεων αύτοκιντων και μεγαλυτέραν κίνησιν τῆς ἐγχωρίου ἀγορᾶς εἰδῶν καταναλώσεως. Οι βιομήχανοι, δύμως, είναι ἀπαισιόδοξοι. Αἰτία: τὸ πρόγραμμα περιστολῆς τῶν έξαγωγῶν, ἵνα μειωθῇ τὸ έμπορικὸν πλεόνασμα. 'Η ἀναργία διογκούται. Αἱ ἐπενδύσεις εἰς τὴν βιομηχανίαν δίλιγωτεραι. 'Άλλ' ή ἀνατίμησις τοῦ γιεὶς ἀποτρέπει τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους τῶν πρώτων ύλῶν.

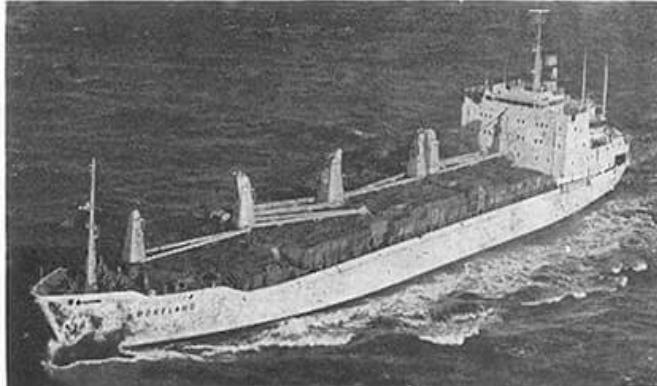
Η Νότιος Αφρικὴ πιστεύεται οτι έξερχεται τῆς τριετοῦ ὑφέσεως. Αὔξησις τοῦ ρυθμοῦ οικονομικῆς ἀναπτύξεως ἀναμένεται κατὰ 2 - 3% ἔναντι ἐνὸς στασίμου 1977. Δὲν ἀποκλείεται, πάντως, ἐπανεμφάνισις τῶν πληθωριστικῶν τάσεων.

Η καναδικὴ Οικονομία εἰς τὰ μέσα τοῦ 1978 παρασύρεται ἀπὸ διαφόρους τάσεις. Μεγαλυτέρα ζήτησις ἀναμένεται εἰς τὴν έγχωριον ἀγορᾶν, ἀλλ' ἀπομένει νὰ ἀνταποκριθῇ η παραγωγή. Τὴν αἰσιοδοξίαν ἐπηρεάζει ὁ πληθωρισμὸς 9% και η ἀνεργία 8.6% τοῖς ἑκατόν.

Ικανοποιητικὴ ή κατάστασις εἰς τὸ Μεξικὸν και τὴν Αργεντινήν. 'Η πρώτη χάρις εἰς τὸ πετρέλαιον ἀναμένει πραγματικὴν ἀνάκαμψιν τῆς τάξεως τοῦ 5%, ἐνῷ εἰς τὴν δευτέραν ἀφθονον συνέρευσε τὸ συναλλαγματικὸν τῆς τάξεως τοῦ 10 τοῖς ἑκατόν τοῦ παγκοσμίου κυπέλου ποδοσφαίρου. 'Υψηλή, ἐπίσης, ἀναμένεται η παραγωγὴ δημητριακῶν τῆς Αργεντινῆς —εἰς τὰ 30 ἑκατομ. τὸν. Αἱ έξαγωγαὶ θὰ φθάσουν εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 19.5 ἑκατομ. τόννων.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC
and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Mioouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ΕΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΠΟΙΚΙΛΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Υπό κάθε έποψιν, δέ εμπορικός στόλος της Εύρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος άποτελεί ένα σημαντικόν μέρος της οίκονομίας της, τόσον από πλευράς έσοδών και ισοζυγίου πληρωμών όσον και από πλευράς έπενδυσεων και άπασχολήσεως. Άπο της προσχωρήσεως τών τριών νέων χωρών-μελών, το 1973, το 25% του έμπορου έντος της Κοινότητος και το 90% του έμπορου μέτην άλλοδαπή διακινείται μέσω θαλάσσης. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι τῆς Κοινότητος διαχειρίζονται τὸ 25% περίπου τῆς παγκόσμιου χωρητικότητος, άπασχολούσαι 250 χιλ. ἀπό τον πλοίων και 60.000 εἰς τὴν ξηράν. Προφανῶς, αἱ ἀποδοτικαὶ καὶ εὐηναὶ θαλάσσηιαὶ μεταφοραὶ συνιστοῦν τὸ βασικὸν συστατικὸν διὰ τὴν ἐπιτυχὴ ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς έμπορου. Έν τούτοις, ἀπό τον 1959 καὶ ἐντεῦθεν, ὅτε ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἐτριπλασίασθη εἰς δύκον, αἱ χώραι τῆς Κοινότητος χάνουν συνεχῶς ἔδαφος. Τὸ ἔτος ἔκεινο, αἱ ἐννέα χώραι τῆς Ε.Ο.Κ. ἀντεπροσώπουν τὸ 40% τῆς παγκόσμιου χωρητικότητος, ἐνῷ τὸ '75 ἡ ἀναλογία αὐτὴ εἶχε μειωθῆναι εἰς τὸ 25%. Η συμμετοχὴ τῶν ἄλλων ἀνεπτυγμένων χωρῶν ηὔξηθη ἀπὸ 33% εἰς 38%, τῶν σηματιῶν εύκολίας ἀπὸ 17% εἰς 24%, τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν ἀπὸ 5.6% εἰς 7.1% καὶ τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν ἀπὸ 4.2% εἰς 7.2%.

Πλέον ἐντυπωσιακοὶ είναι οἱ ἀριθμοὶ οἱ

ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου. Ένῷ τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν ἐννέα ηὔξηθη ἀπὸ τοῦ 1953 μέχρι τὸ 1975 κατὰ 400% ὁ δύκος τοῦ στόλου των ηὔξηθη μόλις 80%. Έν συγκρίσει, ὁ στόλος τῶν χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ «μπλόκου» ηὔξηθη κατὰ 400%, τῶν σηματιῶν εύκολίας κατὰ 330%, τῶν ἄλλων ἀνεπτυγμένων χωρῶν κατὰ 240% καὶ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν κατὰ 280%. Είναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι ἡ κάμψις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν είναι ἔτι μεγαλύτερα ἐκείνης τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος, ἐνῷ τὴν μεγαλύτεραν ἄνοδον ἐσημειώσαν οἱ στόλοι τῆς Λιβερίας, τῆς Ιαπωνίας, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ρωσίας.

Ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς αἱ ἀλλαγαὶ εἰναι ὡσάντως ἐμφανεῖς εἰς τὴν δομὴν τῶν ἐμπορικῶν στόλου τῆς Κοινότητος. Εἰς τὸν τομέα τῶν συμβατικῶν «λάινεργες» ἡ συμμετοχὴ τῆς Κοινότητος ἐμειώθη εἰς τὸ 20% τοῦ παγκόσμιου συνόλου, ἐνῷ αἱ ἀναπτυσσόμεναι καὶ αἱ ἀνατολικαὶ χώραι μετέχουν μὲν ποσοστὸν 15% ἔκαστον γκρούπ (τοῦτο εἴναι σημαντικόν, δεδομένου ὅτι αἱ ναυτιλίαι τῶν ἀντιπροσωπεύουν τὸ 7% μόλις τοῦ παγκόσμιου τονά). Η Κοινότητος διαχειρίζεται σήμερον τὸ 41% τοῦ παγκόσμιου στόλου πλοίων-κοντέινερς, ὅλα ἀναμένεται τὸ ποσοστὸν αὐτὸν νὰ μειωθῇ, λόγω τῆς ταχυτάτης αὐξήσεως τοῦ ἀντιστοίχου στόλου τῶν χωρῶν τοῦ Κομέκον. Η συμμετοχὴ τῆς

Κοινότητος εἰς τὰ μπάλκ κάρριερς είναι 20% καὶ εἰς τὰ φορτηγιδοφόρα 11%, ἐνῷ εἰς τὰ παθητικά, σήμερον, τάνκερς ἡ συμμετοχὴ τῆς ὑπερβαίνει τὸ 25%.

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι τῆς Κοινότητος μεταφέρουν τὸ ἥμισυ τοῦ ἔξωτερικοῦ τῶν ἐμπορίου, τὸ πλείστον τῶν ἀκτοπλοίων διακινούμενων φορτίων καὶ ἔνα σημαντικὸν μέρος τῶν φορτίων μεταξὺ χωρῶν ἐκτὸς τῆς Κοινότητος. Ἀλλά, ὡς καθίσταται ἐμφανεῖς ἐκ τῶν προαναφερθείσων τάσεων, ἡ συμμετοχὴ αὐτῆς θὰ ἀκολουθήσῃ τὴν κατιουσαν.

Παρὰ ταῦτα, μόλις τελευταίως ἡ Ναυτιλία ἀπετέλεσε θέμα συζητήσεων ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Εύρωπαϊκής Κοινότητος. Μέχρι πρὸ τίνος, ἐπιστέπετο ὅτι ἡ Ναυτιλία ἐπρεπε πὰ ταραμείνη ἐκτὸς τῶν κανόνων τοῦ Συμφώνου τῆς Ρώμης, ὅλα μία συγκυρία γεγονότων, ὀδήγησεν εἰς τὴν ἀναθεώρησιν τῆς θέσεως αὐτῆς καὶ εἰς τὴν ἀπόφασιν χαράξεως ἐνίασιας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὅλων τῶν χωρῶν-μελῶν.

Μὲ τὴν εἰσόδον τῆς Βρετανίας καὶ τῆς Δανίας εἰς τὴν Κοινότητα τὸ 1972, ἡ συμμετοχὴ τῆς εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ηὔξηθη ἀπὸ 8% εἰς 25%. Συνεπεια, ἡ Ναυτιλία κατέκηθη σοβαρώτεραν θέσιν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Κοινότητος καὶ θὰ διαδραματίσῃ ἐτί σοβαρώτερον ρόλον μετὰ τὴν ἐνταξιν τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἰσπανίας.

Ἐκείνο τὸ ὄποιον καθίσταται πλέον ἐμφανὲς ὅστις εἰναι, ὅτι τὰ τρέχοντα μείζονα προβλήματα τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας είναι δυνατόν νὰ ἀντιμετωπισθούν εὐχερέστερον ἀπὸ κοινοῦ, παρὰ μεμονωμένων.

Τὸ πλέον πιεστικὸν πρόβλημα είναι σήμερον ὁ ἀδέμιτος ἀνταγωνισμός τοῦ ἀνατολικοῦ πλοίου γραμμῆς. Ἀδήριτος κρίνεται ἡ ἀνάγκη λήψεως ἐνίασιων δραστικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς τακτικῆς αὐτῆς τῶν ἀνατολικῶν, ἥτις καθίσταται προβληματικὴν τὴν διατήρησιν τακτικῶν γραμμῶν ἐν μέρους τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριών τῆς Κοινότητος εἰς τινας περιοχάς.

Ἐτερον τὸ πρόβλημα, τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζει η Κοινότητος, είναι ἡ πολιτικὴ τῆς διακρίσεως σηματίας ἐκ μέρους τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ τινων ἀναπτυσσομένων χωρῶν. Τέλος, συνεστήθη ἡ λῆψις αὐστηρῶν μέτρων κατὰ τῶν ὑποσυντροφουμένων πλοίων —ιδίως ἐν όψει τῆς συνδέσεως τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἰσπανίας μὲ τὴν Κοινήν Ἀγοράν.

Εἰς τὴν διάσκεψιν κορυφῆς τοῦ Λουξεμβούργου, τὸν 'Ιούνιον, προετάθη ἡ ἐπικύρωσις ὃπο τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Κοινότητος ἀπασῶν τῶν διεθνῶν συμβάσεων τοῦ IMKO, σχετιζομένων μὲ τὴν προστασίαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ (ΣΟΛΑΣ) καὶ τῆς φύσεως ἀπὸ τὴν ρύπανσιν (ΜΑΡΠΟΛ). Ἐπίσης, προετάθη ἡ δελτίωσις τῆς στάθμης ἐκπαιδεύσεως τῶν ναυτικῶν ὥστε νὰ περιορισθούν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα ἀπὸ Ἑλλειψιν ἐπαρκούς πείρας καὶ ἀπὸ ἀμέλειαν. Μετὰ τὸ ἀτύχημα τοῦ «Ἀμόκο Καντζί», προετάθη, ἐπίσης, ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν ἐμφόρων δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὰς ἀκτὰς καὶ ἡ ἀναθεώρησις τῶν κανόνων κυκλοφορίας εἰς πολυσυχνάστους θαλασσίας περιοχάς. Ήδη ὠρισμένα μέτρα ἡρχισαν ἐφαρμοζόμενα μὲ ἐπιτυχίαν.

Εἰναι ἔνθαρρυντικὸν τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Κοινότης ἤρχισε νὰ ἀντιλαμβάνεται τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, μολονότι ἀναγνωρίζει ὅτι ἡ ἐπίλυσί των θὰ συναντήσῃ δυσχερείας καὶ θὰ ὑπάρξουν διαφωνίας. Τοίχεται ὅτι, μία ἐνίασια πολιτικὴ θὰ δοθῆση εἰς τὴν ταχυτέραν ἐπίλυσί των καὶ θὰ προσδώσῃ μεγαλύτεραν διαπραγματευτικὴν ισχὺν εἰς θέματα διεθνοῦς ἐκτάσεως, ὡς ὁ Κώδιξ τῆς «Οὐνκτάντης διάσημης τακτικῆς γραμμᾶς, αἱ συμβάσεις τοῦ IMKO, ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ ἀθέμιτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἀνατολικῶν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ τὰς ὑποσυντροφουμένα πλοῖα. Εντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους δὲν ἀποκλείεται νὰ ὑπάρξουν ἐνδιαφέρουσαι ἐξελίξεις.

PASSING THRU THE SUEZ CANAL ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your...

- Smooth Canal Transits and calls at the Egyptian ports (thru official Agent).
- Prompt information, handling and assistance.
- Clearance of accounts and collection of receivables from previous calls in Egypt.
- Transhipment at Port Said.
- Drydocking for hull cleaning, painting and repairs.

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platónos Street, Piraeus 37 — Greece
Telex: 212125—213521—213522 Phone: 411.0011 (6 lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: 01-283) 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512



«ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ»

Κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν σημειωθεί πολλές περιπτώσεις κατά τις οποίες έλληνικές ναυτιλιακές έταιρεις, πλοιοκτήτριες πλοίων κυρίως υπό ξένη σημαία ή άλλα έλληνικά συμφέρονταν, καθυστερούν την έκπλήρωση των ύποχρεώσεών των γενικά και ειδικά την μισθοδοσία των πληρωμάτων των πλοίων αύτων με όποτε λεσματά έκτος των προβλημάτων ανθρωπιστικής φύσεως τα οποία άναψυχονται, νά διασύρουν τό έλληνικόν σημαίαν και την έμπορική μας ναυτιλία, δημιουργώντας σοβαρές δυσχέρειες στις σχέσεις μας με τα ξένα κράτη.

Πρός το παρόν είναι σὲ έκκρεμότητα οι έξης τέσσερεις (4) υπόθεσεις :

- (1) Πλοίο «BOUBOUINA WAVE» εύρισκομενο στὸ Κουδεῖτ.
- (2) «NORTH WAVE» κρατούμενο έπίσης στὸ Κουδεῖτ
- (3) Τὸ ύπὸ κατάσχεση «JUVENA» στὸ λιμάνι Βασσάρα, Ίράκ. Και
- (4) «SOVEREIGN RUBBY» έλλιμενισμένο στὴν Ἀλεξάνδρεια Αιγύπτου.

Γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν ἀνωτέρω κα-

ταστάσεων, παρακαλοῦμε σπώς φροντίζετε νὰ λαμβάνονται τὰ ἀναγκαῖα νόμιμα ή διοικητικά μέτρα ἐναντίον τῶν ὑπαιτίων ναυτιλιακῶν έταιριῶν καὶ νὰ μᾶς τὰ κοινοποιῆτε.

Γιὰ τὴν προστασία τῶν έλληνικῶν συμφερόντων άλλα καὶ γιὰ τὴν ἔξασφάλιση τῶν δικαιωμάτων καὶ τῆς ἀξιοπρεπείας τῶν έλληνικῶν πληρωμάτων, θὰ θέλαμε νὰ σᾶς πληροφορήσουμε, καὶ νὰ ξῆμος τὴ σχετικὴ σας ἔγκριση, ὅτι προτιθέμεθα νὰ ἐξουσιοδοτήσουμε τὶς ἀρμόδιες Προξενικές μας Ἀρχές ὅπως σὲ ἀνάλογες περιπτώσεις προβαίνουν μὲ τὴ νόμιμη ὁδὸ σὲ κατάσχεση καὶ ἐκπλειστηρίασμό τῶν πλοίων καὶ μὲ τὸ ἐκπλειστηρίασμα νὰ ἴκανοποιοῦν τὶς ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεως τῶν έλληνικῶν καὶ ξένων πληρωμάτων. Ἐπίσης, νὰ παρέχουν ἐπισήμως τὴν ἄδεια σὲ έλληνικά πληρώματα νὰ ἐγκαταλείπουν τὰ πλοῖα καὶ νὰ ἐπαναπατρίζονται.

Ο 'Υφυπουργὸς
ΑΝΔΡΕΑΣ Ι. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Σχετικῶς μὲ τὸ ἀνωτέρω θέμα γράφει τὸ «Marine Week» τοῦ Λονδίνου τῆς 14ης Ἰουλίου τὰ ξένη :

«Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πρόκειται νὰ λάβῃ εἰδικὰ μέτρα πρὸς βοηθείαν τῶν πληρωμάτων, τὰ ὅποια ἔγκαταλείπονται εἰς ξένους λιμένας ἀπὸ ἔταιρισας ποὺ ἔχεινται. Εἰδικὸν τμῆμα ὡργανώθη εἰς τὸ 'Υπουργεῖον, ἵνα ἀσχολήται μὲ παραμοίας περιπτώσεις, αἱ ὅποιαι αὐξάνουν ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν. Διὰ τὰ ἄτομα τὰ ἐπιθυμούντα ἐπαναπατρισμόν, θὰ ἐδίνονται ἀεροπορικὰ εἰσιτήρια δαπάναις τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εξωτερικῶν, ἐπίσης, ἀπέστειλε πρὸς τὸν 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔγκυλιον, ἀναφέρουσαν σωρείαν περιπτώσεων μὴ καταβολῆς τῶν μισθῶν εἰς "Έλληνας ναυτικοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ έλληνοκτήτων σκαφῶν ὑπὸ ξένας σημαίας. Δὲν εἶναι μόνον ἡ ταλαιπωρία τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ δυσφή μησιας τὰ διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, λέγει τὸ 'Υπουργεῖον. Διὰ τῆς ιδίας ἔγκυλιού, ζητεῖται ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα καὶ νὰ ἐξουσιοδοτήσῃ τὰ έλληνικὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα νὰ προβαίνουν εἰς κατάσχεσιν καὶ δημοπρασίαν τῶν πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα τυχάνονται τοιαύτη μεταχειρίσεως καὶ νὰ χρησιμοποιοῦν τὰ χρήματα ἐκ τῆς δημοπρασίας πρὸς ἔξοφλησιν τῶν μισθῶν καὶ ἐπαναπατρισμὸν τοῦ πληρόματος.

"Ηδη, ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργεῖου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας συνεστήθη τὸ προαναφερθὲν εἰδικὸν τμῆμα, μὲ ἐπικεφαλῆς ἀνώτερον λιμενικὸν ἀξιωματικόν, τὸ ὅποιον, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ τὸ Ν.Α.Τ., λαμβάνει τὰ δέοντα μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν.

P. O. BOX 4797
TELEX 570909
S. A.



CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

Phones: 518183 - 518184 - 518185

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΘΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟ·ΙΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Αι έπανειλημμέναι συσκέψεις της 'Ενώσεως των 'Ελλήνων Εφοπλιστών διά την σύστασιν του 'Ιντερκάργαρο είχαν ως πράτον καλόν απότελεσμα την συνεργασίαν των ξένων έφοπλιστικών έννοων με την ίδικην μας, συνεργασίαν απόβλεπουσαν εις την έξιπτρησην των συμφερόντων των φορτηγών ξηρού φορτίου.

'Οργανισμός ύπό τον τίτλον «International Association of Dry Cargo Shipowners» άπειστοισθή νά συσταθή, με την συμμετοχήν 750 τούλαχιστον πλοίων, χωρητικότητος άνω των 6.000 κοχ. Εισφορά 100 δολ. ώρισθη κατά σκάφος.

Εις την κατωτέρω έγκυλιον της 'Ενώσεως των 'Ελλήνων Εφοπλιστών έπειζησούνται πλήρως τά της συστάσεως του 'Οργανισμού καὶ τῶν δι' αύτοῦ ἐπενδύσεων :

«Είναι εις όλους ύμας γνωστή ή δυσμενής ἐπίδρασις τῆς ἀπό ἀρκετῶν ἔτων ύφισταμένης διεθνούς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ή ὅποια μαστίζει τὴν διεθνή Ναυτιλίαν καὶ ειδικώτερον τὴν ἐλληνικὴν τοιαύτην καὶ τῆς ὅποιας αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις δημιουργοῦν καταστροφικὰς οἰκονομικὰς συνεπείας δι' αὐτήν.

Δυστυχώς αἱ χρονικαὶ προοπτικαὶ διά τερματισμὸν τῆς κρίσεως δὲν εἶναι εύνοϊκαι, διότι τὰ αἴτια αὐτῆς δὲν εἶναι τὰ ίδια μὲ κέινα τὰ ὅποια ἐδημιουργήσαν τὰς παλαιότερὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς κρίσεις, ἀλλὰ περιλαμβάνουν καὶ ἔνα παράγοντα ὁ ὅποιος καὶ διατηρεῖ εἰσέτι τὴν κρίσιν εἰς δῆλην τὴν ἔκτασίν της. Πρόκειται περὶ τῆς σοθαρᾶς διαταραχῆς τῆς σχέσεως τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πλοίων, ή ὅποια δυστυχῶν εὑρίσκεται εἰς ἐπικίνδυνον δυσφρονίαν. Κατ' ἔκτιμησιν μελέτης παρὰ τοῦ ειδικοῦ βρετανικοῦ οἴκου, ή ὅποια κατηρτίσθη μερίμνη καὶ

έξοδοις τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν, ή πλεονάζουσα σήμερον χωρητικότης πλοίων ἀνέρχεται εἰς 52.5 ἑκατομμύρια τόνων ἀπό έκεινην ἡ ὅποια θὰ ἀπῆται διὰ τὴν διακίνησιν τῶν προσφερομένων φορτίων.

Ἡ Ε.Ε.Ε. ἀπὸ πολλοῦ χρόνου ἀσχολεῖται μὲ τὸ πλέον θερμὸν ἐνδιαφέρον, ἀλλὰ καὶ μὲ ἄγωνιαν, εἰς τὴν μελέτην τοῦ ὅλου θέματος καὶ τὴν ἀνεύρεσιν τῶν μέσων ἔκεινων, τὰ ὅποια θὰ διηκολύνων τὴν ἀνάσχεσιν τῆς συνεχίζομένης διεθνούς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Ὦς πρώτον βῆμα ἔκριθη σκόπιμον νό δημιουργῆθι ἀμέσως ἓνα Working Group, μὲ συμμετοχὴν Ἀγγλῶν, Σουηδῶν, Νορβηγῶν, έφοπλιστάς τοῦ Χόγκ Κόγκ καὶ 'Ελλήνων ἐκπροσώπων τῶν ἀντιστοίχων 'Ενώσεων, τὸ ὅποιον καὶ θὰ ἐκαλεῖται εἰς πρότινην συνεδρίασιν εἰς Λονδίνον τὴν 30ῆν Ιουνίου 1978.

Πράγματι, ή ἀνωτέρω συνεδρίασις τοῦ Working Group ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸ Λονδίνον τὴν ὥρισθεσαν ἡμερομίαν καὶ κατ' αὐτὴν ἐμβοδούθησαν αἱ περαιτέρω ἐνέργειαι αἱ ὅποιαι εἶχουν ως ἀκολούθως :

α) Ἐκριθη σκόπιμον καὶ ἀπέφασίσθη δῆπας εἰς πρώτον στάδιον ἰδρυθῆ ἀμέσως ἓνας 'Οργανισμός μὴ κερδοσκοπικοῦ χαρακτῆρος, ὁ ὅποιος θὰ φέρῃ τὸν τίτλον International Association of Dry Cargo Shipowners, μὲ ἔδραν τὸ Λονδίνον. 'Ο 'Οργανισμὸς αὐτὸς κύριον μέλημα θὰ ἔχῃ διερεύνησιν καὶ μελέτην τῶν ἐνδιαφερόντων τὴν κατηγορίαν ταύτην πλοίων θεμάτων καὶ ειδικώτερον :

1. Τὴν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου προώθησιν τῶν συμφερόντων τῶν Μελῶν αὐτῆς εἰς θέματα γενικοτέρου ἐνδιαφέροντος.

2. Τὴν διὰ τὸν ἀνωτέρω σκοπὸν ἀνταλλαγὴν γνωμῶν καὶ τὴν κατάφτισιν πλαισίων δράσεως ἐπὶ θεμάτων ἐνδιαφερόντων τὰ Μέλη της.

3. Τὴν συνεργασίαν μὲ ἔτερους τεχνικούς, βιομηχανικούς ἢ ἐμπορικούς 'Οργανισμούς ἡ 'Ενώσεις ἐπὶ θεμάτων ἐνδιαφερόντων τὰ Μέλη.

4. Τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς συζητήσεις ἐτέρων Διειθνῶν 'Οργανισμῶν, ὅσον αὗτη κρίνεται ἐπιθυμητὴ διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν σκοπῶν της καὶ

5. Τὴν ἀνάληψιν ἐνεργειῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἐπιτυχίαν οίουδήποτε τῶν ἀνωτέρω σκοπῶν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἔκριθη ἀναγκαῖα ἡ δημιουργία τῆς ἀνωτέρω Association δεδομένου ὅτι δέν ύφισταται κῦν ἔτερα Διειθνῆς 'Οργανώσις ἀσχολουμένη μὲ τὸν ἀνωτέρω προβλήματα τῶν πλοιοκτητῶν ξηρού φορτίου, ὡς συμβαίνει μὲ τὰ δεξαμενόπλοια (Intertanko).

β) Διὰ τὴν ταχείαν λειτουργίαν τῆς International Association of Dry Cargo Shipowners ἀπαιτεῖται ἡ ἐγγραφὴ εἰς αὐτὴν ὅσον τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ πλοίων, μὲ ἔλαχιστον ἀριθμὸν 750 πλοίων.

γ) Διευκρινίζεται ὅτι εἰς τὴν Association θὰ μετέχουν πλοία ξηρού φορτίου μπάλκ κάρριερος, τουμπέκερος, κομπινέζον κάρριερος (ἐξαιρούνται τὰ λάτινες ὡς ταῦτα προσδιορίζονται ὑπὸ τῶν σχετικῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων τῶν Λόδων²) καὶ κρατικά πλοία ἐκτελούντα ἐμπορικούς πλόας, διλκῆς χωρητικότητος ὅπως τῶν 6.000 κόρων.

δ) Τὸ δικαίωμα εἰσφορᾶς πρὸς ἐγγραφὴν ὡς μέσους εἰς τὴν ἀνωτέρω 'Ασσοσιέσιον ὥρισθη, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Γουέρκινγκ Γκρούπ, εἰς δολλάρια ΗΠΑ ἐκατόν (100) κατὰ πλοίον.

Πλοιοκτῆται ἔχοντες εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν των πλέον τῶν πεντήκοντα πλοίων δὲν θὰ καταβάλλουν εἰσφοράν διὰ τὰ ὅπως τῶν πεντήκοντα πλοίων των, ἡτοι ἡ συνολικὴ ὑποχρέωσις δέν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 5.000 δολλάρια ΗΠΑ.

ε) Αἱ εἰσφοραὶ δέον νὰ ἀποστέλλωνται ἀπ' εὐθείας ύπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸν ἀνοιχόντα ηδη λογαριασμὸν εἰς τὴν Τράπεζαν The Bank of Nova Scotia εἰς τὸ Λονδίνον μὲ τὴν κατωτέρω διαδικασίαν :

α') Διὰ τὰ ἔκτος τῆς Νέας Υόρκης Γραφεία αἱ εἰσφοραὶ εἴτε δι' ἐπιταγῶν εἴτε μέσω Τράπεζης Λονδίνου δέον ν' ἀπευθύνωνται εἰς:

THE BANK OF NOVA SCOTIA,
62/63, Threadneedle Str., London,
EC2P 2 LS.

μὲ τὸ αἵτιολογικόν :

For account International Association of Dry Cargo Shipowners - U.S. Dollar current account.

β') Διὰ τὰς εἰσφορὰς Μελῶν ἐκ Νέας Υόρκης, σύται δέον νὰ ἀπευθύνωνται :

THE BANK OF NOVA SCOTIA,
New York Agency, New York

μὲ τὸ αἵτιολογικόν :

Under advice and for account of the Bank of Nova Scotia in favour of International Association of Dry Cargo Shipowners.

Παράκλησις ὅπως διὰ τὰς ἀνωτέρω εἰσφορὰς ἐνημερούνται καὶ ἡ Ε.Ε.Ε. διὰ τὰς σχετικὴς ἐπιστολῆς σας εἰς ἡν θὰ ἀναφέρωνται πλήρη τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου διὰ τὸ ὅποιον αἴτεται ἡ ἐγγραφὴ.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω πιστεύομεν ὅτι, ἐκτιμῶντας ὅλας τὰς μέχρι σήμερον ἐπιτυχεῖς προσπαθεῖς τῆς Ε.Ε.Ε. διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἀνωτέρω 'Οργανισμοῦ, ὁ ὅποιος, τονίζομεν καὶ πάλιν, εἴναι πρωτοδουλία τῆς Ε.Ε.Ε., θὰ ἀνταποκριθῆται ἀμέσως πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἐκδηλούντες τὴν ἐπιθυμίαν σας ταύτην διὰ τῆς ἀποστολῆς εἰς τὴν ἀνωτέρω Τράπεζα τοῦ δι' ἔκαστον πλοίου σας ἀντιστοιχούντος ποσοῦ ἐγγραφῆς του, δημιουργούντες οὕτω τὰς προϋποθέσεις τῆς ταχείας λειτουργίας τῆς 'Ασσοσιέσιον, ἐκ τῆς ὅποιας καὶ ἀναμένονται εὐνοϊκά ἀποτελέσματα διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν.»

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Αἱ 'Ελληνικαὶ παραγγελίαι

Ως ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «N.X.» ἡ γνωστὴ γαλλικὴ ναυτιλία καὶ ἐπιθεώρησις «Journal de la Marine Marchande» προσβαίνει εἰς λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τῶν παραγγελιῶν πλοίων, δυναμένων νὰ μεταφέρουν ἀνά τῶν 300 κοντένερα τῶν 20 ποδῶν ἔκαστον, ἀπὸ μέρους τῶν χωρῶν αἱ ὅποιαι κατέχουν δευτερεύοντας στόλους πλοίων-κοντένερων, ἐν ἀντιδιαστολῇ πρὸς τὰς κατεχούσας πρωτεύοντας ρόλους χωρῶν, ἡτοι : τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Λιβερίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Σοβιετικὴν 'Ενωσιν, τὴν 'Ολλανδίαν, τὴν Δανίαν, τὴν Ιταλίαν, τὸ Βέλγιον, τὴν Σουηδίαν, τὸν Παναμᾶ, τὴν Νορβηγίαν, τὴν Φινλανδίαν καὶ τὴν Ισπανίαν.

Πρώτη μεταξὺ τῶν χωρῶν, μὲ δευτερεύοντας στόλους πλοίων-κοντένερων, κατατάσσεται ἡ 'Ελλάς, μὲ παραγγελίας 53 σκαφῶν, 896.650 τόν. d.w., χωρητικότητος 22.711 ἐμπορευματοκιβωτίων. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ ἐτέθησαν μεταξὺ τῶν 1969 - 1977. Εἰς τὴν δευτέραν θέσιν, ἀλλὰ μακρὰν τῆς 'Ελλάδος, η Πολωνία, μὲ 19 σκάφη, 328.700 τόν. d.w., χωρητικότητος 15.180 κοντένερες καὶ εἰς τὴν τρίτην ἡ Αὐστραλία, μὲ 15 πλοία, 272.300 τόν. d.w., χωρητικότητος 13.683 κοντένερες.

Τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα καταδεικνύουν τὴν

θετικὴν δελτίωσιν τῆς ποιοτικῆς θέσεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν προσκτήσεως συγχρόνων σκαφῶν πολλαπλῆς χρήσεως, πλοίων-κοντένερων καὶ ρό-ρό.

Οἱ παραγγείλαντες τὰ πλοία αὐτὰ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ εἴναι οἱ ἔχεις :

Πλοιοκτήτης	Άριθ. πλοίων	Σύνολος τόν. d.w.	Συνολ. χωρητ. εἰς κοντένερες
Ν. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	27	513.440	9.554
Μ. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ	13	236.260	4.875
Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟ- ΠΟΥΑΣ	3	45.300	3.300
ΑΦΟΙ ΧΑΝΔΡΗ	3	24.000	2.250
ΔΙΛΚΑΝ ΣΙΠΠΙΓΚ(∗)	4	38.000	1.376
Ι. ΣΑΜΩΝΑΣ	2	29.140	900
ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΕΛΛΗΝ(∗)	1	10.600	456

(∗) Παρελήφθη μόνον ένα σκάφος.

(∗∗) Δέν ύλοποιηθή η παραγγελία.

Τὸ γαλλικὸν περιοδικὸν παρέλειψε νὰ περιλάβῃ εἰς τὰς ἀλληληγικὰς παραγγελίας δύο πλοίων-κοντένερων τῶν 12.500 τόν. d.w., χωρητικότητος 547 ἐμπορευματοκιβωτίων ἔκαστον, τὰ ὅποια ἐναυπήγησεν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν τὸ 1976 ὁ κ. Ν. Βερνίκος - Εὐγενίδης.

Ο ΚΑΤΗΦΟΡΟΣ

στή Ναυτιλία πειραιών με τώρα αντίθετο δρόμο.
Έλλας πειραιών. Πειραιώς στά προσόντα.
Άσσεια στά μεγάλα έπιστημονικά διλημματα
της ναυτικής τέχνης. Και θλα κάπια;

Μή, μόνη και άδιστηκτη δικαιολογία: "Ο συναγωνισμός των μεταφορών έπιβάλλει τα πάντα. Τα ναυτικά σχέδια ναυτικούν την επιχειρήσεων άξιώνων τα πάντα. Κάθε νοητή, άλλα και χακατάνητη, άνδρα, οικονομία. Τα χέρια των επιχειρηματιών της έποχης, έλειψερ γιά κάθε έγκειτημα και γιά γένεργειες παντός είδους.

"Η σήμη μου δέν αισθάνεται την ικανότητα αναλύσεως του φορέων αύτου θέματος. Ή κατάληξη είναι τέτοια, ώστε να δυσπιστούμε και στις δικές μας τις σκέψεις. Δυσπιστούμε τώρα διάπορος άνθρωπος με διάθεση να προσέξῃ τέτοια παραστρατήματα και να διαπιστώσει στά νέα μας συστήματα.

Μάζ πήρε, κυριολεκτικά, δικαίοφορος!..

Μάζ μένει διώρος το παράπονο. Αύτο το παράπονο πού κατέχει τον ίδιον τη στιγμή δύος τους παλαιόμαχους τον διεσπασμένο ναυτικού στίδου. Το διατομανίζουμε, λοιπόν, σε άκοντας και διαρκούμενα και... Ές το πάρει το ποτάμι:

Ηδειο διάφορο θά ήταν διάφοροι και τώρα μιά περιορισμένη κάπως Ναυτιλία, μακριά από πρωτοπορίες με διείσδια περιεχόμενα, πού να διατηρούσε δύοις το δικό της, το άναμφισθήτη περιεχόμενο. Την άξια. Την ικανότητα. Τη διεθνή άναγνωριση και τὸν γενικό θωμασμό, πρός έργοδες και πρός ναυτικούς. Πόσο διώρος θά ήταν η διατήρηση της Γαλανόλευκης, πάντα Γαλανής και διοπιλης στα κοντάρια των καραβιών μας, τώρα άλλην διά-

μέρος διαφορετικά μπορεί να κριθεί το φορέρ διάνοιαστο μήνυμα, γύρω από την προσπάθεια καταρράκτων της ναυτικής έκπτωσης, με τὸν υποδικούμενο της σε κατώτερο επίπεδο;

Τό φορέρ αυτό νέο έφικες γιά να έπιδειχνεις την αδιεντυκότητα ένδεις διλού μηνύματος, πού διακεκριμένος ναυτικός έπιχειρηματίκας, μάζ σερδιέρης από τηλεοράσεων, δις: Ηρόγραμμα τῶν έφοπλιστῶν μας είναι: ή προσθηκή τοῦ έλληρικοῦ ναυτεργατικοῦ στοιχείου στὰ διάφορα πόστα τῶν πλοίων. "Οσο γιά τὰ κατώτερα, έκεινα διποσθήποτε θά παραθεσούν διοληγμωτικά στὸν έγχρωμον.

Βλέπουμε, δις, αυτό τὸ σχέδιο δὲν ήταν μιά διπλή σκέψη ένδεις συζητητῆς από τηλεοράσεων. Πρόκειται: πραγματικά γιά σκέψη υιοθετουμένη δη: μόνο από τοὺς έφοπλιστές, διλλα και από τὸ Υπουργεῖο της Ναυτιλίας. Και έκεινοις γιά τὴν πραγματοποίηση. Χαλάρωσην στὴν ναυτικὴ ἐπικάλεσμα. Ο συναγωνισμὸς μᾶς έπιβάλλει: νὰ οἴξουμε δύο περισσότερο νερό μπορέσουμε στὸ κρασί μας. Τὸ θέμα κατωτέρων πληρωμάτων, λύεται μὲ τὴ μέθοδο τῶν δη: "Ασίας και Αφρικῆς συνεργασίων μας. Μὲ μιὰ κατώτερη στὰ πόστα τῶν διωτέρων διαπιστώνουμε και έκει τὴν διάγκη οἰκονομικῆς περιουσιαλογῆς. "Ας άνοιξουν, συνεπός, διάπλατα και έκει οἱ πόρες, δη: διου, τουλάχιστον, κάποια εὐγενικὴ χώρα τῆς Ανατολῆς η τὸ Νότον, καταρέρει νὰ μᾶς έφοδιάσει και μὲ κατοῖς τοῦ εἰδους τὸ άνθρωπινο θύλακ τῶν πλοίων μας.

Πραγματικά, έπιβάλλεται: και αυτὸς τὸ μέτρο. Δὲν μᾶς χρειάζονται: σήμερα οἱ σοφοὶ και οἱ πολέμεροι. Φθήνια άναγκησίμε. Και γιά νὰ τὴν πετόχουμε, άνδρανη νὰ θήσουμε πρὸς τὴ Γέφυρα, τὰ Μηχανοστάσια και τὴν τηλεπικονιώνα, κάθε καρυδιάς καρύδι, κατὰ τὸ λεγόμενο.

Τὸ θέμα δὲν είναι μόνο μεγάλο, άλλα δράστικα άμαρτωλο. Τὴ στιγμὴ ποὺ δύες οἱ βιομηχανίες, δύες οἱ δημόσιες δημόσιες, δύες τὰ σοβαρὰ έργατικὰ πόστα, τέλος πάντων, δελτίων καθημερινὰ τὴν ἐπικαθιστικὴ σταδιοδρομία τῶν δργάνων τους, σύμφωνα μὲ τὴν άνηκη έπιστημονικὴ και τεχνικὴ πρόσδο, έμεις

πορικάδην καραδιών.

Τὶ μᾶς συμβαίνει, ἐπὶ τέλους, γιά νὰ προχωρούμε διπλῶς προχωρούμε; Δέξα τῷ θεῷ, η θάλασσα στὴν έποχή μας, μαζί μὲ τοὺς διάπλατους δράσσεως, άκομη και σ' αἵτοις τὸς ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ ποὺ κατακλύζουν αἵτη τὴν περιοδὸ τὸν τόπο μας. "Έχουν στὴ διάθεσή τους πολλὲς σημαίες ζωγραφίας, "Έχουν στὴ διάθεσή τους ἀπελεύθητα πληρώματα ζωγραφίας, γιά διλλὰ τὰ πόστα τῶν καραβιών τους. "Έχουν τὴν προστασία πολλῶν νομοθεσιῶν ζωγραφίας μὲ τὴν συμπαράσταση τῶν διποίων μπορούμε νὰ έφαρμιζουμένης τους σκέψεις. Τὶ τὸς άναγκαζέις και προδαίνουν στὶς έπιστημονές έναντι τῆς δικῆς μας Ναυτιλίας; Τὶ τὸς άναγκαζέις: νὰ έπιδιώκουν, μετά τὸ ξεκληρισμὸ τῶν κατωτέρων ναυτικῶν τάξεων τὸ θέμα και γιά τὸ διλλούς δλους;

"Ο κ. Κεφαλογιάννης, πολλὰ δείγματα μᾶς δένους γιά τὸ παρόπανο. Λύτο τὸ παράπονο πού κατέχει τοῦτη τὴ στιγμὴ δύος τους παλαιόμαχους τοῦ διεσπασμένου ναυτικοῦ στίδου. Τὸ διατομανίζουμε, λοιπόν, σε άκοντας και διαρκούμενα και... Ές τὸ πάρει τὸ ποτάμι:

"Ηδειο διώρος θά ήταν διάφοροι τὸν προσοχή του. Επικαλούμεθα γιά τὸ παρόπανο, στὸ νὰ καταφέρουμε τὴν έπιστροφὴ τοῦ θυμασμοῦ, άντι τοῦ ζωγραφίας. Μὲ τὸ δινομά του. Τὸν πρακτικαλούμε, ές προσέξει και τὰ περὶ τὸ έργον του τεκτινόμενα. Δέν είναι: ναυτικὸς δη: Υπουργός μας. Ασφαλῶς, δέν είναι και έπιχειρηματίας ναυτικῶν έπιχειρησεων. Είναι: δημως πολιτικὸς διακρινόμενος γιά τὴν εδικυριά του, είναι άκομα και καλδὲ δικηγόρος. Τελικά είναι: ένας άρτιος "Ελλήν.

"Επικαλούμεθα τὴν προσοχή του. Επικαλούμεθα γιά τὸ δινομά του, στὸ νὰ καταφέρουμε τὴν έπιστροφὴ τοῦ θυμασμοῦ, άντι τοῦ ζωγραφίας. Είναι: δημως πολιτικὸς διακρινόμενος γιά τὴν εδικυριά του, είναι άκομα και καλδὲ δικηγόρος. Τελικά είναι: ένας άρτιος "Ελλήν.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON

TELEX:
3485072

TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA

TELEX:
3480042
3282068
368633

TELEPHONE:
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY-FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΕΙΝΑΙ έξικερτικά δύσκολο να διατυπωθεί
ένας άκριθής θρύλος της θαλασσοποίας. "Έτσι
οι γεννικές γραμμές είναι δυνατό να πούμε,
ότι οι κανόνες της θαλασσοποίας έχουν θεσπι-
σθεί για να διευκολύνουν και πέρα απ' αυτό,
να απαλύνουν τις ανθρώπινες σχέσεις.

"Η θαλασσοποία προσλαβεί: Ιδιαίτερη ση-
μασία για τούς θαλασσούς στις έπιταγές της
δούλων συμμορφώνονται όπως τόσα πολλά παλιό
καιρό. Ο άσχολος μενος στα θαλάσσια έργα έ-
πειγγελματίας ή έρασιτέχνης νοιώθει μέσα στη
θαλάσσα την ανάγκη να υπάρχει εγγένεια σε
κάθε κίνηση των άνθρωπων, διότι η ζηλεία
της, ιδιαίτερα στη ναυτιλία, συνεπάγεται ά-
τοχήματα και θνητουργίους.

"Ο θυμός και η έχθροτης, μειώνει την εύγέ-
νεια και δημιουργεί νευρικές άντιδρσεις ίδι-
αίτερα σε ένα περιορισμένο γήρα, διότι είναι
η αναγκαστική συμβίωση στο πλοίο, δημιουρ-
γεί τάσεις για προστριβές και συνεπώς ένα
δυσάρεστο περιβάλλον.

"Έτσι, λοιπόν, η σημασία της εγγένειας
και της θαλασσοποίας άναγκωρίσθηκε πολλά γρή-
γορά στη ζωή της θαλάσσας και οι άνθρωποι
έγκαιρως προσέθηκαν να κωδικοποιήσουν δύ-
λους αυτούς τούς κανόνες πολ θά διευκόλυναν
την ζωή τους, άλλα και τό ταξιδί του πλοίου
τους. Οι κανόνες αυτοί στήναν δργή, ως θημι-
συνήθειας, είχαν συνθίσει ένα δργαριό θημι-
κό δίκαιο, ή τήρηση του άποιου ήταν απαραίτη-
τη δργή της ζωής στη θαλάσσα.

"Δργότερα, με δύση αυτό το δργαριό θημικό
δίκαιο, καταπίστηκαν διάφοροι Κανονισμοί,
κι' έπως δργανώθηκαν τά διάφορα κράτη πε-
ριεδρήθηκαν και νομοθετήθηκαν.

Τά κυριότερα πλαισια δραστηριότητας της
ναυτικής ζωής και οι διάφορες έργασις έτέ-
θηκαν υπό ρύθμιση με τούς Κανονισμούς.

Γιά την ναυτιλία έγιναν κάποιος Κανονι-
σμός, γιά τη φρτωση κάποιος άλλος, γιά τη
διεξαγωγή της έπι τού πλοίου έργασιας άλλος
και κατ' αυτόν τον τρόπο δέν έμεινε ναυτική
δραστηριότητα ποι να μή ρυμιστεί.

Παρόταστα, τα θέματα της κοινωνικής ζωής
την ναυτιλομένων έμειναν έξω από κάθε Κα-
νονισμό, δρού και τα συναργή θέματα της εθρό-
τηρης κοινωνίας δέν ρυμίζονται από κανένα
νόμο.

Κατ' αυτό τόν τρόπο έχουν διαμορφωθεί στην
ναυτική ζωή δριμένοι: δργαριοί: θημικοί κα-
νόνες, οι άποιοι τηρούνται απορετικής και
έχουν άνωπτές: δργανίσες κοινωνικές άξιες
ποι συναντήσει με τέτοια ένταση μόνο στη ναυ-

τική ζωή, όπως είναι η φιλοξενία, η αλληλο-
δονία, η ανταπόρηση, η αυτοθυσία, ή σε-
δουλείας της ειρηνούς, η απόδοση τιμών, η πί-
ση, τό θάρρος κτλ.

"Όλες αυτές οι συλλογικές κοινωνικές άξιες
και οι άτομικές φυχικές δρετές συνθέτουν την
ναυτική θημοτυπία, τη ναυτική παράδοση, η
η οποία δέν είναι οι καμιακά περίπτωση ένα σύνο-
λο φυγρούν έπι: φινετακών τύπων, άλλα μιά δια-
δικασία έπαναλαμπδανόμενη με οδικαστικό πε-
ριεχόμενο.

●

ΤΑ ΗΛΟΥΣΤΗ της θάλασσας έχουν γίνει: Θρύ-
λος, μήθος, τραγούδι και αποτελέσμαν τόν πό-
λο θέλεων των άνθρωπων κάθε έποχής. Η
θουλείται της θάλασσας δέν υπάρχει καμιακά άμ-
φισσού, άφηνε πάντοτε μεγάλα περιθώρια
κέρδους. Αδήν είναι μιά πτοφή, η πόλη πρα-
γματική, γνωστή νόχει μιά γενικότητα στην
έφαρμογή και χωρίς νά μη υπάρχει και η
άντιθεση πλευρά, η φτώχεια. Η πτώχεια θί-
μουσ συνδέεται πάντοτε και συνοδεύει μιά ειδι-
κή κατηγορία ναυτικών, τούς φαρδες. «Τό-
πο πάπα τού φαρδ μιά φορά γεμάτο και δέκα
άδειο» λέει μιά λαϊκή παροιμία.

Άντη η κίνησις πτώχεια του φαρδ δέν δυτέ-
ρης σε προβολή. «Έγινε παρομία, μήθος, Ι-
στορία, άσθμηρε νό περάσει μέσα στην χρ-
ιστιανική παράδοση σάν απαράμιλλη άξια πολ
πάνω την στηρίχθηκε το χριστιανικό οικοδό-
μημα. Φτωχοί άλιεις, οι Μαθήτες και οι Α-
πόστολοι του Χριστού. Στη γράφεια τους στη-
ρίχθηκε δ λόγος της άλληστας, σ' αυτόν πού
πίστεψαν έκκαπτομήρια άνθρωποι.

Άντη η γρέροι φαρδες μιαζή σαν πλωγιασμέ-
(νοι
πάνω στά δυορλά τά στεγνά, μέσο την πλε-
(κτή καλύθα.
Της φαρικής τά σύνεργα είχαν έκει κοντά
(τους τά κοφινάκια τά ρηγά και τά μυριά κα-
(λάμια.
Τη γάκιστρια, τά δολώματα, τις πετονιές, τά
(δηγού, τά δρόχια τους και τά κουπιά και τήν πα-
(λιά τους δάρια.

"Δυο γέροι φαρδες μιαζή σαν πλωγιασμέ-
(νοι
πάνω στά δυορλά τά στεγνά, μέσο την πλε-
(κτή καλύθα.
Της φαρικής τά σύνεργα είχαν έκει κοντά
(τους τά κοφινάκια τά ρηγά και τά μυριά κα-
(λάμια.
Τη γάκιστρια, τά δολώματα, τις πετονιές, τά
(δηγού, τά δρόχια τους και τά κουπιά και τήν πα-
(λιά τους δάρια.

Κατ' άλλα όπ' τά κεφάλια τους άντι γιά
(προσκεφάλι:
ένα στεγνό κοντόφαθο και ροδχό και στρω-
(αίδη.
Άλτιά είν' όλα τά σύνεργα και πλούτη τῶν
(φαράδων.
Δέν έχουν θύρα μέ κλειδι και φύλακας τους
(σκύλος,
μηδὲ φοδομνται: άπο κλεφίές, η φτώχεια
(τούς ψυλάζει.
Κατ' έπαιτα δέ και γείτονα δέν έχουν κα-
(νέν
και γήρω βρέχει η θάλασσα τή χαμηλή και
(λέπτη.

Μόνημη έπιταγή της ζωής τους φαρδ, δύο
και τών θουλεύει δέν πρόκειται νό πλουτίσει:
Περνάει: δήλη της ζωή έπάνω στά κυμάτα.
Τό θαυμάλιαν κάρος τους, δέρψει τά μάτια
του, η δρμόχος τους τόν ρυτιδώνει, οι δέρποι
τους πέφτουν στά μαλλιά του και τά λευκαί-
νουν στά πέρασμα του χρόνου.

"Ο φαρδ παραμένει: πιστός στή μοίρα του.
Φτωχός στήν αίωνιστην γνωρίζει δήν πρά-
κτειται: νά πλουτίσει ποτέ. Έκει δημός καθέται
γιά πάντα φτωχός, πιστός στή μοίρα τής φτώ-
χειας του, πού γίνεται πάντα τό ίδιο φραγού-
δη, πού τραγουδίται στό δέν ίδιο ρυθμό χιλιά-
δες χρόνια, είτε θεόριτος τό τραγουδάει είτε
Περφόρει:

Πέ: στούς γιαλούς τη σκοτεινή ταβέρνα τό
(κρασί σου,
ού μη' δικρη, τώρα π' δρχιςαν ξανά τά πρω-
(τοβράχι:
πέ το μέ καθέταις και σκυφτούς φαράδες άν-
(τικρή σου,
μη' άνθρωπους πού δυσάνισε κ' ή θάλασσα
(κ' η φτώχεια.

"Η θάλασσα μέ τη φτώχεια τών φαράδων
της κρίθει: άμμοθητος θησαυρούς στά σπλάχνα
της. Είναι μιά άντιθεση! "Ομως η θάλασσα
δέν είναι τίποτα άλλο μιά σύνθεση άντι-
θέσων, άπο μιά έννοια άντιθέτων στοιχείων.
Γαλήνη και τρικυμία, θυερή και άγρια, ξέρει
και θάθος, φιλέξεινη και φιλέξεινη γνωστή
και άγνωστη, ζεστή και κρύα και κυρίως πλού-
σια: γιά δρισμένους, φτωχή γιά άλλους.

Στή θάλασσα, πράγματι, κρίθονται: θησαυ-
ροί άμμοθητοι. Χιλιάδες πλοῖα έχουν δουλιάζει:
στό πέρασμα του χρόνου, μέ θησαυρούς πού
διακινούνται άπο κράτα και πλότο πότο
σε τόπο.

"Ομως αυτοί έλοι: οι θησαυροί, τό χρυσάφι
και τό χέλιμη, τά διωμάτια και τά ζαρέρια.
δέν είναι: τής θάλασσας, περιμένουν τός τολ-
μηρούς, πού θά τά άνωσύρουν, περιμένουν τός
δρισμένους έκεινους πού θά γίνουν πλούσιοι,
ένων οι άλλοι: θά παρακείνουν και πάλι φτωχοί^ς
φαρδάς.

Κατ' έδρη πάλι: άντιθεση, πλούσιοι και φτω-
χοί. Πλούσιοι: στή θάλασσα οι τολμηροί πού
κυνηγούν τόν πλούτο είτε στό δυνάμια είτε στή
άπεραντοςύνη τό φαρδόνται καθαρίσιας

Φτωχοί στή θάλασσα οι άπολοι και γενιάροι: θάρρος, άλλα
δεμένοι: μέ τη μοίρα τους στό δικρογάλι τόν
νησιού τους, δέν προσδάλλουν πέρα από τά γνώ-
ριμα νερά.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 121529 AR

PHONE: 33 - 3836

NIGHT: 33 - 3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 - CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234926 SEAG UR, ITT 427147 SEAG,
WUI 66306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP
NYK, TWX 710-581-4257



General Agents for:

CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.

CABLES: SHIPCERES PIRAEUS - TELEX: 212257



UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON - TELEX: 25624



CERES JAPAN SHIPPING K. K.

CABLE: CERESEAT TOKYO - TELEX: 0222-4067

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

ΤΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΝ
ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΩΣ ΓΕΡΑΝΩΝ
ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

‘Υπό τοῦ Ο.Λ.Π. έθεστό ήταν τιμολόγιον έκμισθωσεώς δύο ήλεκτροκινήτων γερανών, οί οποίοι είναι έγκατεστημένοι εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν δάσιον Περάματος. Τὸ τιμολόγιον αὐτὸ προβλέπει :

- α) Διὰ τὴν ἐκμίσθωσιν ἑκάστου τῶν ήλεκτροκινήτων γερανών τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος ὅρίζεται ὡριστὸν μίσθωμα 3.000 δρχ.
- β) Τὸ ἀνωτέρω μίσθωμα δύναται, μετὰ πάροδον ἔξαμηνος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τοῦ πρώτου ήλεκτροκινήτου γερανοῦ, νὰ μεταρρυθμισθῇ ἀναλόγως.

Τὸ μίσθωμα βαρύνει τὸν ἑκάστοτε αἵτινον τὴν διάθεσιν τοῦ γερανοῦ, ὑπολογίζεται δὲ τοῦτο πάντοτε ἐπὶ ἀκεραίου ἀριθμοῦ ὥρων, κιλάσματος ὥρας λογιζομένης ὡς ὀλοκλήρου ὥρας.

Κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ ἔξαιρετέας καὶ μέχρι τῆς 9ης μ.μ. ὥρας τὸ μίσθωμα προσαυξάνεται κατὰ 15%.

Ἐπὶ ἀπασχολήσεως τοῦ γερανοῦ πέραν τῆς 9ης μ.μ. τῶν ἔργασιμων ἡμερῶν, τὸ ὥριαν μίσθωμα προσαυξάνεται κατὰ ποσοστὸν 10% καὶ προκειμένου περὶ Κυριακῶν ἡ ἔξαιρετέας κατὰ ποσοστὸν 25%.

‘Απὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τῶν ήλεκτροκινήτων γερανών τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησης ἰδιωτικῶν γερανών καθ’ ὅλον τὸ μῆκος τῶν σιδηροτροχιῶν καὶ καθ’ ὅλον τὸ πλάτος αὐτῶν.

ΝΕΑ ΠΕΡΟΝΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

‘Απεφασίσθη κατ’ ἀρχὴν ἡ προμήθεια ἀπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. 93 δηζελοκινήτων περονοφόρων ὁχημάτων, ἀνψυκτικῆς Ικανότητος δύο τόνων ἑκάστου, τοῦ δουλγαρικοῦ οίκου **BALKAN-CARIMPEX**. ‘Απὸ τὰ δήμητρα αὐτὰ 73 θὰ είναι κανονικοῦ ιστοῦ καὶ 20 χαμηλοῦ ιστοῦ. ‘Η ἀξία ἑκάστου δήμητρας ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσόν τῶν 8.500 δολαρίων τοσίδι. ‘Ηδη ἀπὸ πλευρᾶς Ο.Λ.Π. ἔγιναν αἱ δέουσαι ἐνέργειαι πρὸς τὸ ‘Υπουργεῖον Ἐμπορίου διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς προμηθείας.

ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΣ ΕΙΣ ΥΔΡΟΦΟΡΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

Θὰ ἐπαναληφθῇ ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἀνάδειξην μειοδότου πρὸς μετασκευὴν σιδηρᾶς αὐτοπρωθυμουμένης φορτηγίδος εἰς ὑδροφόρον σκάφος.

‘Ο πρώτος διαγωνισμὸς διενηργήθη τὴν 23ην Μαΐου, πλὴν ὅμως ἐκηρύχθη ἀποτυχών, δεδομένου ὅτι ὑπεβλήθη μόνον μία προσφορά, ἡ οποία εύρισκετο ἐκτὸς τῶν προδιαγραφῶν τῆς ὑπηρεσίας.

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΣ ΑΙΓΑΙΑΛΟΥ ΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ

Παρεχωρήθη, μέχρι τέλους τοῦ 1981, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Καμίτση Ε.Π.Ε., ἡ χρῆσις τοῦ αἰγαίου, ὁ ὄποιος εύρισκεται ἐμπροσθεν τοῦ οικοπέδου τῶν κληρονόμων Γ. Συρμαλάκη, παρὰ τὴν Γερμανικὴν Σκάλαν τοῦ Περάματος, ὑπὸ τοὺς κάτωθι δρους :

- α) Παραδόσεως ὑπὸ τῆς ἑταίριας οἰουδῆποτε δρους τῆς συμβάσεως καὶ
- β) ‘Ανάγκης τοῦ χώρου δι’ ἑαυτὸν ἡ διὰ τὸ Δημόσιον, ὡς καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν ἐκτέλεσεως οιωνδήποτε ίδιων αὐτοῦ ἔργων, ἀνευ οὐδενὸς δικαιώματος τῆς συμβαλομένης ἑταίριας πρὸς ἀποζημίωσίν της. Εἰς τὴν τελευταίων περίπτωσιν (β) κατόπιν ἐγγράφου εἰδοποίησες καὶ μετὰ πάροδον τριῶν μηνῶν ἀπὸ ταύτης.

2. ‘Η ἑταίρια ὑποχρεούται νὰ λαιμάνῃ πάντα μέτρον διὰ τὴν ἀποτροπὴν ζημιῶν ἡ διυτυχημάτων εἰς τρίτους, σχετικῶς μὲ τὸν χρησιμοποιούμενον ὑπὸ ταύτης χώρου καὶ μὲ τὰς θαλασσίας ἡ χερσαίας προσπελάσεις του, ὑπέχουσα πάσαν ποινικὴν καὶ ἀστικὴν εδιμύθην τοῦ Ο.Λ.Π. οὐδιδιμῶς ἀναμιγνυούμενου εἰς τὴν ἔξιγνασιν τῶν τυχόν ἐστιών κινδύνων καὶ τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαίων μέτρων, καθ’ ὅλον τὸν χρόνον τῆς συμβατικῆς ἡ τυχόν ὑπερσυμβατικῆς χρήσεως τοῦ χώρου ὑπὸ τῆς ἑταίριας. ‘Υποχρεούται νὰ πρῆται τὸν δρους πυρασφαλείας καὶ ἐν γένει ἀσφαλείας καὶ λοιποὺς κανονισμούς λιμένος, τούς καθοριζόμενους ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τὰς συναρμο-

δίας Ἀρχάς.

3. ‘Απαγορεύεται ἡ ὑπεκμίσθωσις, ὡς καὶ ἡ παροχήρησις μέρους ἢ ὅλου τῆς χρήσεως τοῦ παραχωρουμένου χώρου μετὰ ἡ ἀνευ ἀνταλλάγματος, ἀνευ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ο.Λ.Π.

4. Εἰς περίπτωσιν παραβάσεως ὑπὸ τῆς ἑταίριας διατάξεως τίνος τοῦ Α.Ν. 2344)40 επερὶ αἰγαλοῦ καὶ παραλίας ὁ Ο.Λ.Π. δύναται νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν.

5. Οὐδὲν ἔργον θὰ ἐκτελῆται ἐπὶ τοῦ αἰγαλοῦ ἀνευ ἀδείας τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

6. Τὸ ἑτήσιον ἀντάλλαγμας θὰ ὑπολογίζεται βάσει τῶν τιμῶν τῶν ισχυουσῶν ἐκάστοτε διὰ τὴν περιοχὴν Γ’ —εἰς τὴν ὁποίαν ὑπάγεται καὶ ὁ παραχωρούμενος χώρος— τοῦ ἐνισιών, κατὰ περιοχήν, τιμολογίου καὶ τῆς κατ’ ἔτος καταμετρήσεως τοῦ χρησιμοποιούμενου ὑπὸ τῆς ἑταίριας χώρου.

7. Τὸ ἑτήσιον μίσθωμα θὰ καταβάλλεται εἰς δύο ισοποίους ἔξαμηναίς δόσεις.

8. Μετὰ τὴν λήξιν τῆς παραχωρήσεως καὶ ἐφόσον δὲν ἀνανεωθῇ ἡ σύμβασις, ἡ ἑταίρια ὑποχρεούται νὰ παραδώσῃ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. τὸν χώρον τοῦ αἰγαλοῦ ἀνευ οἰασδήποτε ἀπιτήσεως πρὸς ἀποζημίωσίν της.

ΣΥΝΤΟΜΑ

‘Ανταλλακτικά καὶ ἔξαρτηματα διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν γερανῶν **DEMAG TYPE B-406** θὰ προμηθευθῇ ὁ Ο.Λ.Π. ἀπ’ εὐθείας ἀπὸ τὸν κατασκευαστικὸ οἴκο τῆς Δυτ. Γερμανίας.

● ‘Ενεκρίθη πίστωσις 300.000 δρχ. διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν ἔργασιῶν μετατροπῆς τῶν γερανῶν τῆς κατηγορίας «Γ» πρὸς ἔγκατάστασιν ἐπὶ αὐτῶν διοηθητικοῦ συστήματος ἀνυψώσεως.

● Κατεκυρώθη μερικῶς διαγωνισμὸς διὰ τὴν προμήθειαν σιδήρου καὶ ναυπηγησίου χάλυβος.

● ‘Ανετέθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὸν μειοδήτην τοῦ σχετικοῦ διαγωνισμοῦ **Λάζαρον** ‘Αντωνάτον, ἡ ἑκτέλεσις τῶν ἔργασιῶν ὑπερψώσεως τοῦ προφυλακτηρίου τοίχου τοῦ μῶλου Δραπετσώνας καὶ ἡ κατασκευὴ φαροπύργου. Τὸ ἔργον είναι προϋπολογισμοῦ δαπάνης 8.500.000 δρχ.

● Κονδύλιον ὑψους 3.539.000 δρχ. ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν πληρωμὴν ἑκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα διαφόρων ἔργων.

● ‘Ο ποδεύδρος τοῦ ‘Εργατοϋπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιώς καὶ σύμβουλος τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Ν. Γαροφαλλάκης ὑπεδείχθη διπλὸ τὸν Διοίκησιν τοῦ ‘Οργανισμοῦ εἰς τὸ ‘Υπουργεῖον Κοινωνικῶν ‘Υπηρεσιῶν πρὸς διορισμὸν αὐτοῦ ὡς μέλους τοῦ Διοικ. Συμβούλου τοῦ Ταμείου Προνοίας ‘Υπαλλήλων Ο.Λ.Π.

“ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

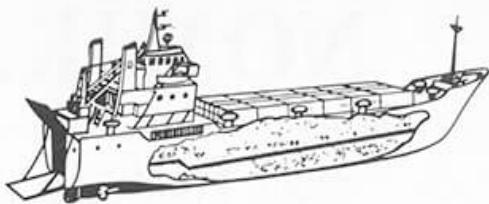
Τιμαὶ λογικαὶ - ‘Εξυπηρέτησις καθ’ ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :
“SHIPDAWOOD” MADRAS

SPECIALISTS IN A SPECIALIST AREA RO/RO·LO/LO·CONTAINERS



AQABA·JEDDAH·HODEIDAH·DUBAI·DAMMAM BEIRUT·LATTAKIA

Every 10 days from England by Ro/Ro vessels - Port Sudan by inducement.
Through bills of lading to all hinterland destinations.

Every 15 days from England.
Tartous by inducement. Through
bills of lading to all hinterland
destinations.

PIRAEUS·LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

TRIPOLI·BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsalbrega by inducement:

FROM KING'S LYNN/FELIXSTOWE EXPERIENCE

SERVICE

A premium service offering through bills of lading to points throughout the Middle East with on-carriage arranged at Arghiris own offices-but at competitive rates.

RELIABILITY

With companies in the Lebanon, Greece, Jordan and Cyprus, as well as Britain, Arghiris has the personnel, the know-how, the resources to serve this immense market.

SAFETY

Availability of slave trailers and Tugmasters ashore minimises handling and ensures the safety of cargo.

FLEXIBILITY

Roll-on roll-off vessels, including two designed in the dual role of conventional or multi-purpose roll-on roll-off ship, which can achieve fast turn-round even in congested ports, are supplemented by well equipped cargo liners.

Return service from the eastern Mediterranean and Middle East for fruit and general cargo.



ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.

Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.

Telephone: 451.11.56 451.11.34, Telex: 21.2800

ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682



Arghiris Lines

87 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 45 27 384/8 Telex: 3580 AREL. GR

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

NAYTIKAI ΔΙΚAI

Η ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΕΚ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Η έξοφλησις των πρός τὸ NAT όφειλών εκ ναυτολογίων είναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν διαγραφήν ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν Νηολογίων πλοίου ἀγορασθέντος εἰς πλειστηριασμόν. Τὴν ἀποφιν ταύτην δέχεται η ὑπ' ἀριθμ. 2417)78 ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἐκδοθεῖσα ἐπειδήσεως ξένης Τραπέζης κατὰ τοῦ NAT, τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1118)77 ἀπόφασεως τοῦ Μονομελοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, δι' ἣς ἀπερρίφθη στίχησις τῆς ἐν λόγῳ Τραπέζης κατὰ τοῦ νηολόγου ναυτικοῦ ὑποθηκοφύλακος Πειραιῶς ὅπως διαγράψῃ ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν νηολογίων ἀγορασθέν παρ' αὐτῆς σκάφος ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν, χωρὶς προηγουμένην ἔξοφλησιν τῶν πρὸς τὸ NAT ἀπαιτήσεων του ἐκ ναυτολογίων.

Σημειούται σχετικῶς, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις είναι ἡ δευτέρα ἐπὶ παρομοίας ὑποθέσεως καὶ οὕτω ἐπὶ τοῦ θέματος ὑφίστανται δύο ἔφετειακαὶ ἀποφάσεις. Αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις ὑπόκεινται εἰς ἀναίρεσιν, μετὰ τὴν ἐκδίκασιν τῆς ὅποιας θὰ κριθῇ τελικῶς τὸ θέμα τὸ ὅποιον ἔχει ἀνακύψει.



«THE CAPTAIN DIAMANTIS»

Δυνάμει τοῦ ἀπὸ 28.5.74, χρονοναυλοσυμφώνου τύπου New York Produce Exchange, ἔξεναυλώθη τὸ πλοίον «CAPTAIN DIAMANTIS» διὰ περίοδον τριών τούλαχιστον μέχρι τεσσάρων μηνῶν κατ' ἔκλογήν τῶν ναυλωτῶν. Ὁ 3ος ὄρος τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπε:

«Οτι οι ναυλωταὶ εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως καὶ οι πλοιοκτῆται εἰς τὸν λιμένα ἀποδόσεως θ' ἀναλάδουν καὶ πληρώσουν πάσαν ὑπόλοιπον καύτιμον ὥλην ἐπὶ τοῦ πλοίου τὸ πλοίον θ' ἀποδοθῇ μὲ τὴν καύτιμον ὥλην ἦτις εὐρίσκεται ἐπ' αὐτῷ, πάντας αὐτὴν θὰ εἶναι ἐπαρκῆς μέχρι προσεγγίσεως εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα ἐφοδιασμοῦ.»

Τὸ πλοίον παρεδόθη τὴν 24.4.74 καὶ συνεπῶς ἡ ἡμερομηνία ἀποδόσεως ἦτο μεταξὺ 24.7 καὶ 24.8.74 κατ' ἔκλογήν τῶν ναυλωτῶν. Τὴν 23.4.74 οι ναυλωταὶ ἐπέδωκαν εἰδοποίησις ὅτι θέλουν ἀποδόσει τὸ πλοίον περὶ τὴν 3.8.74 εἰς τὸν λιμένα Κακογκάβα Ἰαπωνίας. Ὁκτὼ ἡ ἐνέα ἡμέρας ἀργότερον οἱ ναυλωταὶ εἰδοποίησαν τοὺς πλοιοκτῆτας, ὅτι τὸ πλοίον θ' ἀπεδίθετο φορτωμένον μὲ

πλήρη καύτιμον ὥλην καὶ ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεούνται συμφώνως πρὸς τὸν ἄνω 3ον ὄρον νὰ ἔξαγοράσουν ὅλην τὴν εὑρισκομένην ἐντὸς τοῦ πλοίου καύτιμον ὥλην καίτοι τοιαύτη ποσότητα ὑπερεκάλυπτε τὰς ἀνάγκας τῶν πλοιοκτητῶν.

Τὴν 2.8.74 οἱ πλοιοκτῆται διέταξαν τὸν πλοιαρχὸν νὰ μὴν ἀποδεχθῇ ἄλλην καύτιμον ὥλην καὶ ἔγνωστοποίησαν εἰς τὸν ναυλωτάς τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν τῶν. Οἱ ναυλωταὶ ἔζητησαν ἀποζημιώσιν δι' ἀπέτησην τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ἡ ὑπόθεσις ἐκριθῇ ἀρχικῶς ὑπὸ διαιτητῶν οἱ ὅποιοι ἔκριναν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν. Κατόπιν εἰδικῆς προσφυγῆς ἐνώπιον τοῦ Ἀγγλικοῦ Πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου, τοῦτο ἐπεκύρωσε τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, κρίνοντας ὅτι οἱ ναυλωταὶ δικαιοῦνται ἀποζημιώσεως, διότι ὁ 3ος ὄρος τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν ἔθετεν ἀνώτατον ὅριον εἰς τὸ ποσό τῆς καύτιμου ὥλης δι' ἣν οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεούνται νὰ πληρώσουν κατὰ τὴν ἀπόδοσιν.

Τὸ Ἐφετεῖον (Court of Appeal) ὅμως, ἐδέχθη ὅτι «ἡτο φανερὸν ὅτι πρόθεσις τῶν ναυλωτῶν ἡτο νὰ φορτώσουν πρόσθετον καύτιμον ὥλην μόνον διὰ νὰ κερδοσκοπήσουν, δεδομένου ὅτι ἡ καύτιμος ὥλη οὐδόλως ἡτο ἀπαραίτητος διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυλω-

τῶν, ὃ πλοιορχος ὁδικαιούστο ν' ἀριθμῇ τὴν αἴτησιν τῶν ναυλωτῶν, καὶ συνεπῶς δὲν συντρέχει περίπτωσις ἀθετήσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου, οὐδεμιᾶς ἀποζημιώσεως ὁφειλομένης ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν.

Εἰς τὴν σημειρινὴν ἐποχὴν κοινωνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀναρχίας ἐνθα δεσπόζει ἡ κακοπιασία καὶ πολλάκις βραβεύεται ἡ ἐντεχνος ἀπάτη, εἰναι ἄξιον ἀπορίας πῶς ἀναμένομεν αἱ συμβάσεις νὰ ἔρμηνενται καλοπίστως συμφώνων πρὸς τὰ χρηστὰ συναλλακτικὰ ἡθη. Εὔτυχως, ὅμως, ἔξακολουθούν νὰ ὑπάρχουν ὥρισμένοι ἀδιάδλητοι φορεῖς ἔξουσίας, ως ἡ Δικαιοσύνη, οἵτινες δύνανται νὰ πατάξουν, χάριν παραδειγματισμοῦ, τὰς κακοπίστους καὶ νοσηρὰς τάσεις αἱ ὅποιαι μολύνουσι τὰς συναλλαγάς καὶ ἐμποδίζουν τὴν ὁμαλήν ἀνάπτυξιν καὶ πρόσδον τῆς Ναυτιλίας μας. Ὁρθῶς δέθεν κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐδέχθη τὸ Ἀγγλικὸν Ἐφετεῖον τὴν ἀποφίν τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «CAPTAIN DIAMANTIS», διότι ἀλλας οἱ ναυλωταὶ θ' ἀπεκόμιζον ἀθέμιτον κέρδος διὰ τῆς καταστρατήσεως τοῦ σκοποῦ τοῦ ναυλοσυμφώνου, διαστολήνεις εἰς μίαν κακοτέχνως διατυπωμένην καὶ ἀσφαρή ρήτραν αὐτοῦ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Σ. ΛΟΥΒΑΡΗΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Σ.η.μ.: «Ἡ παροῦσα ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ περιοδικόν «Lloyds Law Reports» Vol. 1 1978 σελ. 346.

Ἐλληνικὴ Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΔΙΑΔΙΚ. ΛΕΣΦΑΛ. ΜΕΤΡΩΝ)

ΑΡΙΘΜΟΣ 730/1978

Δικαστής : ὁ Πρωτοδίκης κ. Δ. Βούρβαχης.
Δικηγόροι : οἱ κ.κ. Ἀριστ. Μπουρδάρας,
Ἄ. Ἀποστολίδης.

• **Χρονοναύλωσις.**— Μεσεγγύησις τοῦ φορτίου ἐκ μέρους τοῦ ἐκναυλωτοῦ.— Μὴ νόμιμος ἐφ' ὅσον τὸ μεσεγγυηθὲν φορτίον καλύπτεται ὑπὸ φορτωτικῆς ἐπισημειωμένης «κναύλος πτροπληρωμένος».— «Ἀρσις τῆς ἐπὶ τοιούτου φορτίου ἐπιβληθείσης μεσεγγυήσεως. Ἐπὶ ἀποφάσεως ἀσφαλιστικῶν μέτρων, ὁ μὴ κληθεὶς εἰς τὴν δίκην, ἐφ' ὅσον ἔχει ἔννομον συμφέρον νὰ ζητήσῃ δι' αἰτήσεως τοῦ ἀνάκλησιν ἢ μεταρρύθμισην τῆς κατ' αὐτὸν ἐκδοθείσης ἀποφάσεως καὶ ἀνεῦ ἔτι ἐπικλήσεως ὑπὸ τούτου νέων στοιχείων ἢ μεταβολῆς πραγματικῶν περιστατικῶν (πρβλ. Τζίφρα: Ἀσφ. Μέτρα ἐκδ. α' σελ. 91 καὶ αὐτόθι παραπομπάς). Ἐν προκειμένῳ, ἢ ὑπὸ κρίσιν αἰτησίς διώκουσα

εἰς τὴν δίκην, ἐφ' ὅσον ἔχει ἔννομον συμφέρον, δικαιοῦνται γὰρ ζητήση τὴν ἀνάκλησιν τῆς ἀποφάσεως ἀνεῦ ἐπικλήσεως νέων στοιχείων ἢ μεταβολῆς τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν.

«Ἐπειδὴ ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 696 παρ. 1 ΚΠολΔ σαφῶς προκύπτει, ὅτι τὸν ἔξεδόθη ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ἀπόφασις διατάσσουσα ἀσφαλιστικὰ μέτρα, δικαιοῦνται ὁ μὴ μετασχῶν ἢ μὴ κληθεὶς εἰς τὴν δίκην, ἐφ' ὅσον ἔχει ἔννομον συμφέρον νὰ ζητήσῃ δι' αἰτήσεως τοῦ ἀνάκλησιν ἢ μεταρρύθμισην τῆς κατ' αὐτὸν ἐκδοθείσης ἀποφάσεως καὶ ἀνεῦ ἔτι ἐπικλήσεως ὑπὸ τούτου νέων στοιχείων ἢ μεταβολῆς πραγματικῶν περιστατικῶν (πρβλ. Τζίφρα: Ἀσφ. Μέτρα ἐκδ. α' σελ. 91 καὶ αὐτόθι παραπομπάς). Ἐν προκειμένῳ, ἢ ὑπὸ κρίσιν αἰτησίς διώκουσα

Rafferty Slip Agency (Phila.) Inc.

P.O. BOX 22
SOMERDALE, N.J. 08883

ROUND-THE-CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL
PRESIDENT: JOSEPH RAFFERTY (609) 627-9771
Phone — (609) 627-9771 — (215) 925-7070 Cable — Rafferty, Philadelphia, Pa. Twx — 710-945-0647

τὴν ἀνάκλησιν τῆς ὑπ' ἄριθμ. 3042) 1977, κατὰ τὴν ὡδὲ τηρουμένη διαδικασίαν, ἔκδοθείσας ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τούτου, δι' ἡς, τὴν αἴτησην τῆς πρώτης τῶν καθ' ὅν, πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου «ΕΞ» στρεφομένη κατὰ τὴν δευτέρας τούτων, χρονοναυλωτρίας τοῦ ἄνω πλοίου, διετάχθη, ὡς ἀσφαλιστικὸν μέτρον, ἡ δικαστικὴ μεσεγγύησις τοῦ ἐν αὐτῷ φορτίου, μέρους τοῦ ὅποιου είναι ἡ αἰτούσσα παραλήπτρια, καὶ διωρίσθη ὡς μεσεγγυούχος ὁ τρίτος τῶν καθ' ὅν, πλειοδόμην τῆς προδιαληφθεῖσαν διάταξιν καὶ δεὸν ὥσπερ ἐρευνηθῆ καθ' οὔσιαν, ἐρήμητης τῆς δευτέρας καὶ τρίτου τῶν καθ' ὅν (βλ. κεκρωμένον ἀντίγραφον τοῦ κατατεθέντος ὑπ' ἄριθ. 5208) 20.2.1978 τηλεγραφήματος εἰς τὸ Συγκρότημα ΟΤΕ Πειραιώς καὶ ὑπ' ἄριθ. 86178) 20.2.1978 ἔκθεσιν ἐπιδόσεως τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ παρὰ τῷ Πρωτοδικείῳ Πειραιῶν Π.Κ.).

Ἐπειδή, ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 152 ΚΙΝΔ, δι' ἡς ὁρίζεται ὅτι ὁ ἐκναυλωτῆς δικαιούται διὰ τὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ναύλου εἰς μεσεγγύησιν τῶν ἐμπορευμάτων, συνδυαζομένην πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 133 καὶ 130 ΚΙΝΔ προκύπτει ὅτι, γενομένης ὑποναυλίσεως, νομιμοποιεῖται κατ' ἄρχιν νάζητηση τὴν μεσεγγύησιν τῶν φορτωθέντων ὑπὸ τοῦ ὑποναυλωτοῦ ἐμπορευμάτων καὶ ὁ ἀρχικὸς ἐκναυλωτῆς διὰ τὰς κατὰ τοῦ ὑπεκναυλωτοῦ ἀπαιτήσεις ἐκ τοῦ χρονοναυλοῦ, παρὰ τὴν ἐλλειψιν συμβατικοῦ δεσμοῦ μεταξύ τούτων καὶ τοῦ ὑποναυλωτοῦ, τὸ περὶ οὐ ὁ λόγος ὅμως δικαίωμα τοῦ ὑπεκναυλωτοῦ δὲν ὑφίσταται, ἀν ὁ ὑποναυλωτὴς προύκατέβαλε τὸν ὑπὸ αὐτοῦ ὄφειλόμενον ναύλον εἰς τὸν ὑπεκναυλωτήν, καὶ δὴ κατὰ μὲν τὴν κρατούσαν γνώμην, ἐφ' ὅσον ἔξ αὐτῆς ταύτης τῆς φορτωτικῆς προκύπτει ἡ καταβολὴ (Σπηλιοπούλου, 'Ἡ μεσεγγύησις ἐν τῷ θαλασσιφίῳ δικαίῳ σελ. 116) κατὰ τινα δὲ ὄλλην γνώμην καὶ ἀνεύ τῆς τοιούτης προσθέτου προϋποθέσεως λόγῳ τῆς κατ' ἀναλογίαν ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 604 παρ. 2 ΑΚ (Δ. 'Ανδρουτσόπουλος ἐν ΝοΒ 4 σελ. 60, πρᾶ, γενικῶς, Πρ. Πειρ. 346) 1966 ΕΕμπΔ ΙΖ' 294, Πρ. Πειρ. 999) 1977 ΕΕμπ.Δ. ΚΗ' 298, Πολ. Πρ. Πειρ. 180) 1978 ἀδημ.). Ἐν προκειμένῳ, ἐκ τῶν προσκομιζομένων ἔγγραφων, τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων ἐκτιθεμένων, ὡς καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας καὶ συζητήσεως τῆς ὑποθέσεως, ἀρκούντως ἐπιθανολογήθησαν τὰ ἔξης : Κατόπιν τῆς ἀπὸ 5.11.1977 αἰτήσεως τῆς πρώτης τῶν ἡδη καθ' ὅν, στρεφομένης κατὰ τὴν δευτέρας τούτων, ἔξεδόθη κατὰ τὴν προκειμένην διαδικασίαν ἡ ὑπ' ἄριθμ. 3042) 1977 ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου τού-

τοῦ. Δι' αὐτῆς διετάχθη ἡ μεσεγγύησις τοῦ φορτίου τοῦ φορτηγοῦ πλοίου τῆς πρώτης τῶν καθ' ὅν «ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΣ ΑΥΤῆς, ὡς χρονοεκναυλωτρίας τούτου, κατὰ τῆς χρονοναυλωτρίας δευτέρας τῶν ἡδη καθ' ὅν, προερχομένης ἐτῶς τῆς χρονοναυλωσεως τοῦ ὡς ἄνω πλοίου καὶ τῶν συναφῶν πρὸς τὴν διατήσην, ἐπειδή ἐξέδων. Περαιτέρω διὰ ταύτης διωρίσθη μεσεγγυούχος ὁ τρίτος τῶν καθ' ὅν. Μεταξὺ τοῦ μεσεγγυηθέντος φορτίου τοῦ πλοίου τούτου περιελαμβάνοντο 320 σάκκοι περιέχοντες 20 μετρικούς τόνους πετέρεως. Οἱ ἄνω σάκκοι ἐφορτώθησαν εἰς τὸν λιμένα Σιγκαπούρους ὑπὸ τῆς αιτούσης ἐταιρίας εἰς διαταγὴν τῆς ὅποιας ἔξεδόθη νομοτύπως ἡ ὑπ' ἄριθ. SAL—3) 17.8.1977 φορτωτική, ἡστίνος κατέστη δι' ὁπισθογράφησεως κομιστρίας ἡ αἰτούσα. Διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὡς εἰρηται οὐδεὶς ναύλος ὄφειλεται, δι' ὃ εἰς τὴν ἀνωτέρω φορτωτικήν διελήφθη ἡ ρήτρα «ναύ-

λος προπληρωμένος». Κατὰ συνέπειαν δὲν ἐπετρέπετο ἡ διὰ τῆς εἰρημένης ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τούτου διαταχθεῖσα διὰ τὰς ἄνω ὄφειλάς τῆς χρονοναυλωτρίας πρὸς τὴν χρονοεκναυλωτρίαν τοῦ πλοίου μεσεγγυηστις τῶν προαναφερθέντων ἐμπορευμάτων τῆς μὴ ὄφειλόυσης διὰ τὴν μεταφοράν των ναύλων αἰτούσης, ητίς οὕτως ἔχει ἐννομον συμφέρον πρὸς ἀνάκλησιν τῆς εἰρημένης ἀποφάσεως. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων, δέον, ὅπως γίνη δεκτὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν αἵτησις ὡς καὶ κατ' οὔσιον βάσιμος καθ' ὃ μέρος στρέφεται αὐτῇ κατὰ τῶν ἐν τῇ ἀνακλητέᾳ ἀποφάσει ἀναφερομένων διαδίκων (πρώτης καὶ δευτέρας τῶν καθ' ὅν) καὶ ἀπορριφθῆ ὡς πρὸς τὸν τρίτον τῶν καθ' ὅν, μὴ νομιμοποιούμενον παθητικῶς. Περαιτέρω, δέον νὰ καταδικασθούν αἱ ἄνω καθ' ὅν εἰς τὴν δικαστικήν δαπάνην τῆς αἰτούσης.»

'Αγγλικὴ Νομολογία

● **Χρονοναυλωσις.**— Μὴ καταβολὴ πλήρους χρονοναυλοῦ.— Κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτῆται δικαιούνται ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον.— Εἰσπράξαντες τὸ προσφερθὲν ποσὸν οἱ πλοιοκτῆται, θεωροῦνται παραιτηθέντες τοῦ δικαιωμάτως ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν χρονοναυλωτῶν ; Μειοψφία.

Δυνάμει ναυλοσυμφώνου τύπου Μπάλταϊμ, ὑπογραφέντος τὴν 16.6.1973 οἱ πλοιοκτῆται ἐχρονοναυλωσαν τὸ πλοίον «Μιχαήλος Ξυλάχα» εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς διὰ περίοδον «8/10 μηνῶν κατ' ἐπιλογὴν τῶν χρονοναυλωτῶν» ἀρχομένη ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου. Μετσεύ ἄλλων τοῦ ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν ἐν ὅρῳ δὲ ὅτι οἱ χρονοναυλωταί θά καταβάλουν χρονοναυλῶν δολλάρια 6,60 κατὰ τόνον πραγματικοῦ νεκροῦ δάρους τοῦ πλοίου κατὰ ἡμερολογιακὸν μῆνα. 'Ἐν ὑπερημερίᾳ καταβολῆς, οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν τὸ δικαίωμα ν' ἀποσύρουν τὸ πλοίον ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τῶν χρονοναυλωτῶν ἀνευ προγονιμένης διαμαρτυρίας, δικαστικῆς ἀναμίξεως ἢ ἄλλης διατυπώσεως οἰσασθήποτε. 'Ο ὄρος 39 τοῦ χρονοναυλούσυμφωνου προέβλεπεν ὅτι ἡ καταβολὴ τοῦ χρονοναυλοῦ θά γίνη ἐντὸς 7 ἐργασίων ἡμέρων ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς παραδόσεως καὶ ἔκτοτε ἐντὸς

7 ἐργασίων ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐκάστου ἐπομένου μηνὸς τοῖς μετρητοῖς, ἀνευ ἐκπτώσεως καθ' ἔκαστον ἡμερολογιακὸν μῆνα προκαταβολικούς ἔκτὸς τοῦ χρονοναυλοῦ τοῦ τελευταίου μηνὸς δοστις θά ὑπολογίζεται καὶ θά καταβάλλεται προκαταβολικῶν, μείον ἀξίας καυσίμων, ἔξδων διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ὄλλων κονδυλίων εἰς δάρος τῶν πλοιοκτητῶν μέχρι τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἀναμένεται νὰ ἐπαναπαραδοθῇ τὸ πλοίον.

Τὸ πλοίον παρεδόθη τὴν 13.7.1973. Τὴν 13 Μαρτίου 1974 ήτοι ὅταν ἦτο καταδηλέος ὁ χρονοναυλός τοῦ ἐνάτου μηνὸς, τὸ πλοίον εὑρίσκετο εἰς Βαϊκούνερ, ὑπὸ καθαρισμῶν τῶν κυτῶν διὰ τὴν φόρτωσιν φορτίου σιτηρῶν διὰ τὸ τελευταίον ταξίδιον πρὸς Κίναν. Οἱ χρονοναυλωταί ἐθεώρησαν ὅτι τὸ πλοίον θὰ ἐπανεπαρεδίδετο ἐντὸς τοῦ ἐνάτου μηνὸς καὶ τὴν 21 Μαρτίου κατέβαλον δολλάρια 88.404,41, μείον δολλάρια 31.000, ὅπερ ἐγένετο δεκτόν.

Οἱ πλοιοκτῆται ἐθεώρησαν ὅτι ἡ χρονοναυλωσις θὰ ἐπεξετείνετο καὶ εἰς τὸν δέκατον μῆνα καὶ τὴν 22αν καὶ τὴν 25ην Μαρτίου ἐζήτησαν πλήρη στοιχεῖα τοῦ παρακρατηθέντος ποσοῦ μετὰ δικαιολογητικῶν. 'Ο πλήρης χρονοναυλός δὲν κατεβλήθη καὶ τὴν 25ην Μαρτίου, οἱ πλοιοκτῆται ἀπέσυραν τὸ πλοίον ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν χρονοναυλωτῶν. 'Η διένεξις παρεπέμφθη εἰς διαιτησίαν

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

καὶ ὁ ἐπίδιαιτητῆς ἔκρινεν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, παρέπεμψεν δῆμος εἰς τὸ Δικαστήριον τὸ νομικὸν θέμα. Πρωτοδίκως, ὁ δικαστὴς Κέρρη ἔκρινεν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ οἱ ναυλωταὶ ἡσκησαν ἔφεσιν κατὰ τῆς ἀποφάσεως του.

'Ο ἐφέτης λόρδος Ντέννιγκ εἰς τὴν εἰσήγησιν τοῦ ἔξεθεον δῖτι ἵνα κριθῇ κατὰ πόσον ἔγκυρως ἀπέσυραν τὸ πλοῖον οἱ πλοιοκτῆται, ἔδει νὰ ἔξετασθούν αἱ συνέπειαι τῆς πράξεως ταύτης ἐάν ήτο ἔγκυρος. Αὕτη δὲν εἶναι ἐπαναπαράδοσις ἐκ μέρους τῶν χρονοναυλωτῶν. 'Εάν οἱ πλοιοκτῆται ἔγκυρως ἀπέσυραν τὸ πλοῖον λόγω ὑπερημερίας τῶν χρονοναυλωτῶν, θὰ τὸ παρελάμβανον ὡς ήτο καὶ ὅπου ήτο.

'Ο εἰσήγητης δὲν εὑρε λόγους δάσει τῶν διποίων οἱ χρονοναυλωταὶ θὰ ήδύναντο ν' ἀξιώσουν ἐπιστροφὴν τοῦ προκαταβληθέντος χρονοναύλου ἢ τὴν ἀξίαν τῶν καυσίμων καὶ τοῦ ὄντας ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ὃν χρόνον ἀπεσύρθη τὸ πλοῖον ἢ ἄλλων ποσῶν ἥδη καταβληθέντων ὑπὸ τῶν χρονοναυλωτῶν. Τούτο δὲν προελέπετο οὔτε συνήγετο ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ οἱ πλοιοκτῆται διὰ τὸν λόγον αὐτὸν δὲν ἀπέστρεψαν τὰ ποσά ταύτα οὔτε προσεφέρθησαν εἰς τὴν καταβολὴν αὐτῶν καὶ οὕτως ἔκρινεν καὶ ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων τὸ 1921 καὶ τὸ 1943, εἰπούσα δῖτι σπῶς δὲν ἐπιστρέφεται ὁ προκαταβληθεὶς ναύλος εἰς ναύλωσιν κατὰ ταξίδιον διὰ τὸν αὐτὸν λόγον, δὲν ἐπιστρέφεται προκαταβληθεὶς χρονοναύλος ἐν συμβάσει χρονοναυλωσεως.

'Εάν τούτο εἴναι ἀκριβὲς δάσκις ὁ ναυλωτὴς δὲν τελεῖ ἐν ὑπερημερίᾳ (ὅπως ἐπὶ ματαιώσεως τῆς συμβάσεως) ἀσφαλῶς είναι ἀκριβές ὅταν ὁ χρονοναυλωτὴς τελī ἐν ὑπερημερίᾳ κατὰ τὸν όρον τοῦ ναυλοσυμφώνου, δῆτις παρέχει εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τὸ δικαίωμα ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον.

'Εκ τούτων ἀγόμεθα εἰς τὸν ἔξοχως τιμω-

ρητικὸν χαρακτῆρα τοῦ τοιούτου όρου ιδίᾳ ἐν προκειμένῳ ἔνθα οἱ χρονοναυλωταὶ κατέβαλον μέγα ποσὸν χρονοναύλου προκαταβολικῶν, προέθησαν εἰς κρατήσεις καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἀπέσυραν τὸ πλοῖον. 'Η κύρωσις εἶναι δυσανάλογος πρὸς τὴν παράδασιν. Οἱ πλοιοκτῆται εἰσέπραξαν τὸν προκαταβληθέντα χρονοναύλου, οἰκειοποιήθησαν τὰ ἐν τῷ πλοίῳ καύσιμα. 'Εκέρδησαν ἐκ τοῦ ὑψηλοῦ χρονοναύλου τῆς ἀγορᾶς καὶ περιήγαγον τοὺς ναυλωτὰς εἰς καταστρεπτικήν ἐμπλοκήν, ἐξ ηὗ ήδη ήδύναντο νὰ ἔξελθουν μόνον ναυλώνοντες ἄλλο πλοῖον μὲν ἀκριβότερον ναύλον.

Πρόκειται περὶ καταστάσεως ἡς τὰς συνεπείας, τὰ Δικαστήρια ἐπέζητησαν πάντοτε νὰ μειώσουν, ἐπεμβαίνοντας ὥπως καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις ὑπερηγούκου ποιικής ρήτρας, καίτοι ἡ περίπτωσις εἶναι καινοφανῆς διότι ἔως τώρα ὑπῆρχον περιπτώσεις τὰς ὥποις ὁ χρονοναυλωτὴς οὐδένεν κατέβαλε κατὰ τὴν συμφωνίθεσαν ἡμερομήνιαν, ὑστέρως ὅμως προσέφερε τὸ πλήρες ποσόν, διότε ἀπέκρουσεν ὁ πλοιοκτῆτης.

'Ο πλοιοκτῆτης ήδύνατο ν' ἡ ἀποσύρη τὸ πλοῖον ἢ ν' ἀφήσῃ τοῦτο εἰς τὴν ὑπερτείαν τοῦ χρονοναυλωτοῦ. 'Εάν καθυστερήσῃ νὰ λάβῃ ἀπόφασιν, θεωρεῖται ὅτι παρέσχε συγγνώμην διὰ τὴν ὑπερημερίαν. 'Εάν ἀποδεχθῇ τὰ καθυστερημένων προσφερόμενα, δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν ὑπερημερίαν. 'Εν ἄλλοις λόγοις θεωρεῖται ὅτι ἀποδέχεται τὴν συνέχισιν τῆς ναυλώσεως.

Περίπτωσις ὅμως ὡς ἡ παρούσα, εἰς τὴν ὥποιαν οἱ χρονοναυλωταὶ κατέβαλον προκαταβολικῶν σημαντικὸν ποσὸν διὰ μελλοντικῆγ χρήσιν τοῦ πλοίου καὶ οἱ πλοιοκτῆται τούς ἀστέρησαν ταύτης.

Δύο τρόποι ὑπῆρχον κατὰ τὸν Εἰσήγητην νὰ μειωθοῦν αἱ αύστηραι συνέπειαι. 'Ο πρώτος ήτο ἐρμηνευτικός, τῶν Δικαστηρίων ἐρ-

μηνεύντων, στενῶς τὸν ὅρον δῆτις παρεῖχε δικαίωμα ν' ἀποσυρθῆ τὸ πλοῖον, μὴ ἐφαρμόζοντες τούτον ἐπὶ περιπτώσεων μὴ καλυπτομένων ὑπὸ τῆς φραστικῆς διατυπώσεως. 'Ο όρος ἀργεῖ εἰς δῆς περιπτώσεις ὁ ναυλωτὴς δικαιούεται κατὰ νόμον ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως νὰ προδῇ εἰς ἔκπτώσεις ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦ χρονοναύλου. 'Ο χρονοναυλωτὴς δὲν θεωρεῖται ἐν ὑπερημερίᾳ, ἐάν ὑπελόγισεν ἐσφαλμένως, ἀλλ' ἐν καλῇ πίστει τὸν χρονοναύλον. Τὸ αὐτὸ ισχύει, ἐάν ἐν καλῇ πίστει τελῶν παρεκράτησε μεῖζον τοῦ ὄφειλομένου ποσὸν ἢ ἣν ἔξεπεσε τοῦτο προώρως ἡ ἔξαντέβαλε κατὰ τὸν ειθισμένον τρόπον, καθιστέρησεν ὅμως τὸ ἔμβασμα.

'Ἐν συμπεράσματι, ὁ ίμωρητικὸς ούτος όρος ἐφαρμόζεται ἐπὶ σαφοῦς καὶ ούσιαστικῆς ὑπερημερίας τοῦ χρονοναυλωτοῦ.

'Ο ἔτερος τρόπος είναι ἡ ἀρχὴ τῆς ἐπιλογῆς μεταξὺ δύο αἰσυμβιβάστων ἐνεργειῶν. 'Ἐν μὴ πλήρει καὶ ἀκριβοχρόνῳ καταβολῆ ὁ πλοιοκτῆτης δύναται νὰ δεχθῇ τὸ προσφερόμενον καὶ νὰ μὴ ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον. "Άλλως, δύναται ν' ἀποκρούσῃ τὸ προσφερόμενον ποσόν καὶ ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον. Δὲν δύναται ὅμως νὰ πράξῃ καὶ τὰ δύο, εἰσπράττων τὰ προσφερόμενα καὶ ἀποσύρων τὸ πλοῖον.

'Άλλα τότε ἐγίερεται τὸ ζῆτημα: 'Υποθέτεον δῖτι ὁ γίνεται ἡ ἐλλιπής καταβολή, ὁ ναυλωτὴς δηλῶτις ὅτι ἐκπίπτει τὸ ἔτερον τοῦ ὄφειλομένου ποσοῦ εἰς δῆκαιούται καὶ ὁ πλοιοκτῆτης ἀμφισβητεῖ τοῦτο. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιοκτῆτης δέοντο τότε νὰ ἐπιλέξῃ ἂν θὰ δεχθῇ ἡ μὴ τὴν ἐλλιπή προσφοράν. Δυνατόν νὰ λεχθῇ, δῖτι δέοντο νὰ δοθῇ εἰς τὸν πλοιοκτῆτην εὐλογός χρόνος ἵνα ἔξακριβώσῃ τὸ δεδικαιολογημένον ἢ μὴ τῆς παρακρατήσεως τοῦ ποσοῦ. 'Άλλα ἐπὶ τῇ ἔκπνοῃ τοῦ εὐλόγου χρόνου δέοντο νὰ προδῇ εἰς ἐπιλογὴν μεταξὺ τῶν δύο

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ὑπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.
Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν ΙΙ.500.000.000
δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τῶν:
Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

μη συμπορευόμενών ένεργειών. "Η νά αποσύρη τὸ πλοῖον ἐπιστρέφων συγχρόνως τὸ προκαταβλήθεν ἡ νά ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν χρονοναυλωτὴν νά συνεχίσῃ τὴν χρήσιν τοῦ πλοίου διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον δι' ἣν ἔχει εἰσπράξει ἡδη χρονοναύλον.

"Αναφερόμενος εἰς χωρία προεκδοθεισῶν ἀποφάσεων ὑποστηρίζοντα τὴν ἀνωτέρω ἐπιλογὴν, ἔκρινεν ὅτι ὅμως ὁ ἐπιδιαιτητῆς ἐκτρύχη καὶ ἐφήρμισε τὴν θεωρίαν τῆς ἐπιλογῆς καὶ προέτεινε τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἐφέσεως. 'Ο Ἐφέτης λόρδος Τζέφρεϋ Λείν διαφωνῶν ὑπεστήριξεν διτές ἐνταῦθα προκύπτουν δύο θέματα πρὸς κρίσιν (1) Συνέτρεχεν ὑπερημερία ἐκ μέρους τῶν χρονοναυλωτῶν κατὰ τὸν ὄρον 6 τοῦ ναυλοσυμφώνου; (2) Εἴναι συνέτρεχεν ὑπερημερία, παρηγένθησαν οἱ πλοιοκτήται τοῦ δικαιώματος ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τῶν χρονοναυλωτῶν.

Κατὰ τοὺς ίσχυρισμοὺς τῶν ναυλωτῶν δὲν ὑπῆρχεν ὑπερημερία διὰ μόνον τὸν λόγον ὅτι ἐν καλῇ πιστεὶ τελοῦντες ἔθεωρησαν ἐσφαλμένους ὅτι ὁ ἔνας μὴν τῆς χρονοναυλώσεως ἥτο ὁ τελευταῖος καὶ συνεπῶς ἐδικαιοῦτο νὰ προβούν εἰς ἐκπτώσεις κατὰ τὸν ὄρον 39 τοῦ ναυλοσυμφώνου.

"Ἐκρινεν ὁ διαφωνῶν Ἐφέτης ὅτι ἡ καλῇ ἢ μὴ πιστὶς τῶν χρονοναυλωτῶν δὲν ἀσκεῖ ἐπίδρασις. Τὸ μόνον ζήτημα ἥτο ἀνὴ προσδοκία τῆς συμπληρώσεως τοῦ ταξιδίου ἐντὸς τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου, ἥτο εὐλογος. 'Ο ἐπιδιαιτητῆς ἔκρινεν διτές δὲν ἥτο εὐλογος καὶ τοῦτο τερματίζει τὸ θέμα.

Παραμενει τὸ δυσχερές θέμα τῆς παρατήσεως τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ τοῦ δικαιώματος τοῦ ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον. Τὸ δόγμα τῆς παρατήσεως ἀπέρρευσεν ἐκ τῆς μισθώσεως καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ ἐκμισθωτοῦ προσομοιάζουν πρὸς τὰ τοῦ πλοιοκτήτου ἐν χρονοναυλώσει.

"Ἐάν ἐπομένως ὁ πλοιοκτήτης ἔχῃ γνῶσιν παρεχόσεως ὅσων τοῦ ναυλοσυμφώνου παρεχούσης αὐτῷ τὸ δικαίωμα ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον, πᾶσα ἀναμφίβολος ἐνέργεια τοῦ πλοιοκτήτου ἀναγνωρίζουσα τὴν σύμβασιν ὡς συνεχιζομένην, ἐφ' ὅσον ἔλαβε γνῶσιν τῆς παραδόσεως, ἀποσύνει τὸ δικαίωμά του ν' ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον καὶ ἡ πραγματικὴ πρόθεσίς του εἶναι ἐστερημένη νομικῶν συνεπιών.

Νομικὸν ζήτημα εἶναι τὸ ἀνὴ ἐνέργεια τοῦ πλοιοκτήτου εἰς ἀναμφίβολον ἀναγνώρισιν τῆς παρὰ τὴν παράδοσιν συνέχισιν τῆς συμβάσεως. 'Επομένως δέον τις νὰ ἔξετάσῃ

τὰ ὑπὸ τοῦ ἐπιδιαιτητοῦ κριθέντα, πραγματικὰ περιστατικά, ἵνα κρίνῃ τὴν δάσιν ἐφ' ἡς ἐστηρίχθη ἡ κρίσις τοῦ νομικοῦ ζητήματος. 'Η ἀναμφίβολος ἐνέργεια τοῦ πλοιοκτήτου δὲν ἥτο ἡ ἀποδοχὴ τοῦ χρονοναύλου ἐφ' ὃσον ἔχωρησεν καταβολὴ μὴ προσήκοντος ποσοῦ πρὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἥτο τοῦτο καταβλητον. Τὸ μὴ προσήκον ποσὸν χρονοναύλου συνίστα τοπάρθασιν τῆς συμβάσεως. 'Ἐπομένως ἡ ἀποδοχὴ τοῦ ποσοῦ δὲν ἥτο ἀσκητικὴς ἐπιλογῆς.

Συνεχίζων διαφωνῶν Ἐφέτης ἔκρινεν διτές δὲν ἥτοντο ν' ἀντιληφθῆ πῶς ἡ μὴ ἐπιστροφὴ τοῦ ποσοῦ τοῦ ἀντιστοιχούντος εἰς τὴν περίοδον μεθ' ἥτο ἀπέσυραν τὸ πλοῖον ἥτοντο νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀναμφίβολος ἐνέργεια μὴ δικαιολογουμένη, ἔαν ὁ πλοιοκτήτης εἶχεν ἐπιλέξει νὰ ἀποσύρῃ τὸ πλοῖον.

Δεδομένου τοῦ γεγονότος, ὡς ἔκρινεν ὁ Ἐ-

πιδιαιτητής, ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιοῦντο νὰ μὴ ἐδόχλωσον μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἥτο ἀπέσυραν τὸ πλοῖον, ἐξ οὐδενὸς λόγου προέκυπτεν ὅτι οἱ πλοιοκτήται δὲν ἐδικαιοῦντο ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον.

'Η μόνη ἀναμφίβολος ἐνέργεια τῶν πλοιοκτητῶν ἥτο ὅτι ἀπέσυραν τὸ πλοῖον. Δὲν ἥτοντο νὰ δεχθῆ ὅτι δὲν ὑπῆρχε λόγος νὰ ζητήσουν ὅπισσα οἱ ναυλωται τὸ περιτέλεον καταβληθὲν τοῦ χρονοναύλου, τῆς σχετικῆς ὑποχρεώσεως τῶν πλοιοκτητῶν σαφῶς τεκμαριούμενης, καίτοι μὴ ἀνακυμάστης κατὰ τὴν διαδικασίαν. 'Ἐπομένως ἐκπρύχθη ὑπὲρ ἀπορρίφεως τῆς ἐφέσεως.

'Ο τρίτος Ἐφέτης λόρδος "Ἐδει τέλος Εκπρύχθη ὑπὲρ τῆς ἀποδοχῆς τῆς ἐφέσεως συμφωνίας πρὸς τὸν Εισηγητήν. Παρεσχέθη ἀδεια περαιτέρω προσφυγῆς ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων,

Τεχνικὰ θέματα

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ ΤΗΣ ΜΑΛΑΙΣΙΑΣ

Μία ἐκ τῶν μεγαλυτέρων καὶ πλέον συγχρόνων ἐπισκευαστικῶν βάσεων τῆς Νοτίου - Ανατολικῆς Ασίας λειτουργεῖ ἀπό 18μήνου εἰς τὴν Μαλαισίαν.

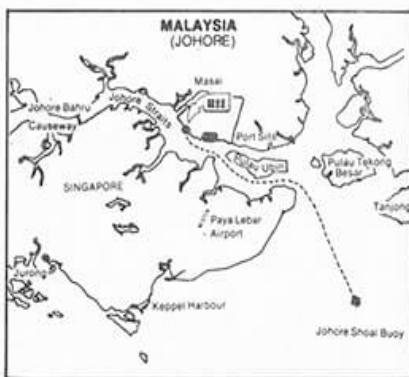
Εύρισκομενον εἰς πλεονεκτικὴν γεωγραφικὴν θέσιν —εἰς τὰ στενά τῆς Τζοχόρης, ἔνωντι τῆς Σιγκαπούρης— τὸ ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα τῆς Μαλαισίας (Malaysia Shipyard and Engineering) διαθέτει δύο μεγάλας δεξιαιμενὰς δυναμένας νὰ δεχθοῦν σκάφη μέχρι 400.000 καὶ 140.000 τόν. d.w. ἀντιστοίχως. Διαθέτει, ἐπίσης, «εσλίπγουαίη» τῶν 3.000 τόν. d.w.

Εἰς τὸ μηχανουργεῖον, τὸ ἐλάσματουργεῖον, σωληνουργεῖον, χυτήριον καὶ τὰ διάφορα σῆλα τμῆματα τοῦ συγκροτήματος ἀπασχολεῖται ἔμπειρον ἐργατοτεχνικὸν προσωπικὸν ἐκπαιδευμένον εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

Παρά τὴν κρίσιν τὴν ὁποῖαν διέρχεται ἡ διεθνῆς ναυπηγο-ἐπισκευαστικὴ διοικητικία, κατὰ τοὺς 18 μήνας τῆς λειτουργίας τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τῆς Μαλαισίας ἐπεσκευασθοῦν ἐκεὶ ὅσων τῶν 60 σκαφῶν, μεταξὺ τῶν ὅπισσων πολλὰ σούδπερ - τάνκερς. Τὸ μεγαλύτερον ὅλων ἥτο τὸ 417.000 τόνων ULCC «Μπέργκε Εμπερορ» μήκους 381.83

μέτρων (τὸ μῆκος τῆς μεγάλης δεξιαιμενῆς είναι 385 μέτρα).

Ἐκτὸς τῶν ἐπισκευῶν, τὸ συγκρότημα ἀναλαμβάνει καὶ παντός εἰδους μετασκευάς.



Κατατοπιστικὸς χάρτης τῆς θέσεως τοῦ ἐπισκευαστικοῦ συγκροτήματος τῆς Μαλαισίας.

Χαρακτηριστικὴ ἥτο ἡ μετασκευὴ δύο φορτηγῶν τῶν 12.600 τόν. d.w. ἔκαστον εἰς πλοίο-κοντέινερ, ἐντὸς συντομωτάτου χρονικοῦ διαστήματος.

AROUND THE CLOCK SERVICE

CABLES: "PETROU"

"JUAN PETROU"

LAUNDRY-PROVISIONS-CABIN-DECK-ENGINE STORES

SPECIAL SHIP SERVICE FOR REPAIRS

ELECTRIC - ELECTRONIC - ENGINE - WELDING AND REFRIGERATION

AVEN. 3E NO 73-46

P. O. BOX. 465, MARACAIBO - VENEZUELA

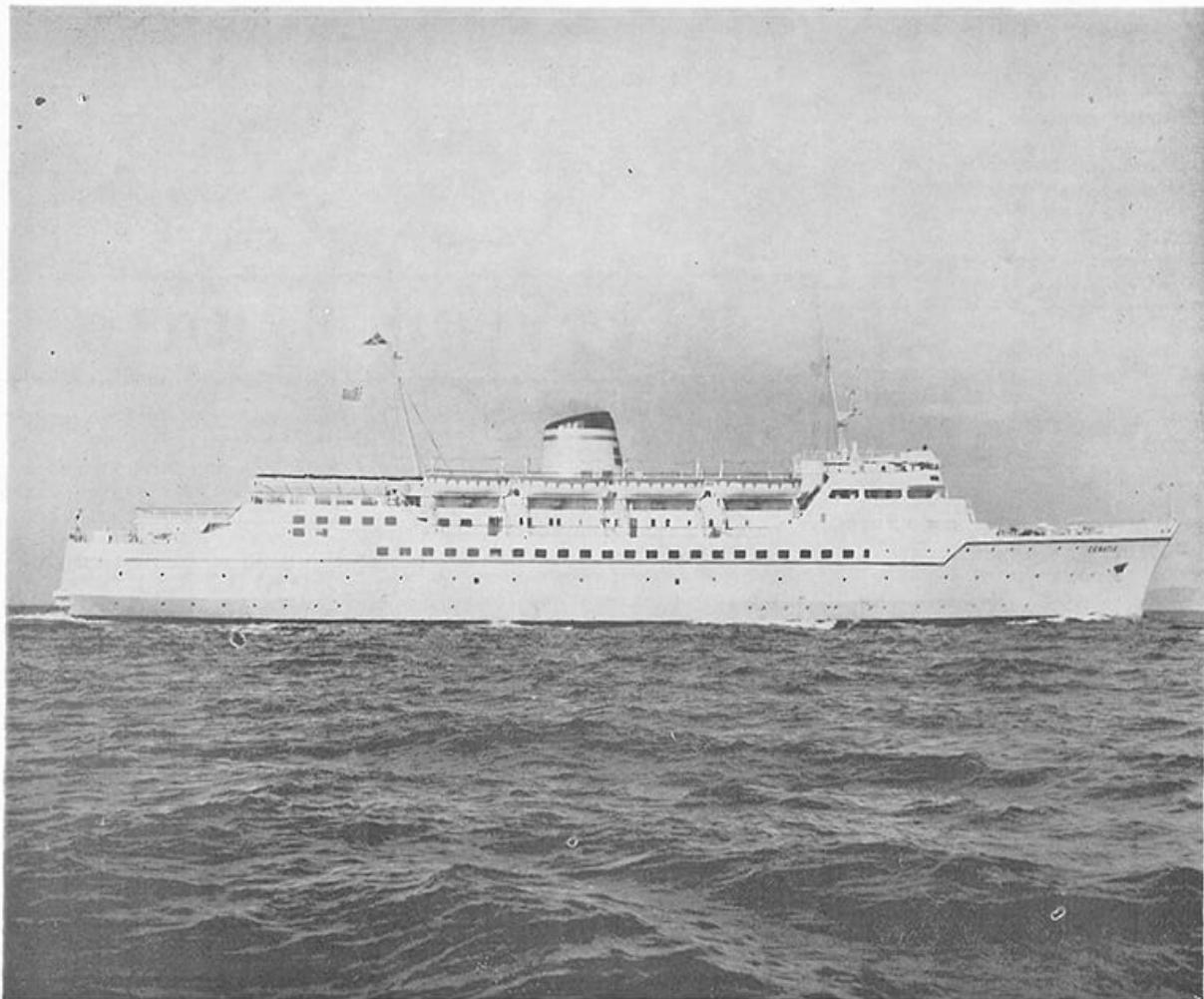
PHONES: HOME 912832, OFFICE 912965 - 912960

TELEX: 62119 PETRU VE

ALSO IN: LA SALINA - PUERTO MIRANDA - BAJO GRANDE - LA ESTACADA - PUNTA DE PALMAS - SAN LORENZO

Representative in Piraeus: John A. Parissis, Tel: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Telex: 21-3357 Parl Gr,

ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ



**Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ - Δ/Π ΑΠΠΙΑ - Δ/Π ΚΑΣΤΑΛΙΑ
Δ/Π ESPRESSO OLBIA**

**ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
ΜΕΣΩ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ**

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ & ADRIATICA

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΙΣ ΌΛΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ

ΕΛΜΕΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΤΗΛ: 417.4341
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΤΗΛ: 323.6333

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ

ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΕΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΘΗ ΩΣ ΠΛΑΣΤΟΓΡΑΦΙΑ Η ΕΓΓΡΑΦΗ
ΨΕΥΔΟΥΣ ΛΟΓΟΥ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἔχαρακτηρίσθη ὡς πλαστογραφία ἴδιοχειρος καὶ ἐνυπόγραφος καταχώρισις ὑπὸ πλοιάρχου φευδοῦς λόγου ἀπολύσεως εἰς τὸ φυλλάδιον του.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ὁ πλοιάρχος ὑπεστήριξεν ὅτι ἀπελύθη ἐκ τοῦ πλοίου τύποις μὲν ἀμοιβαῖς συναινέσει, πράγματι δὲ λόγῳ ἀσθενείας. Τούτο ἔβεβαθτο καὶ παρὰ τοῦ δικαστηρίου διὰ προσαχθέντος φωτοαντίγραφου τῆς σχετικῆς σελίδος τοῦ φυλλαδίου, ἔνθα εἶχεν ἴδιοχειρῶς καταχωρισθῇ ὡς λόγος ἀπολύσεως «ἀμοιβαῖς συναινέσει» καὶ εἶχεν ὑπογραφή παρὰ τοῦ ἴδιου. Πλὴν δημος, ἐπειδὴ ἀσθενείας ἰατρικοῦ πιστοποιητικοῦ ἐν μεταφράσει προέκυψεν ὅτι ὁ ἐν λόγῳ πλοιάρχος ἔξεσθεις τὴν αὐτὴν ἡμέραν παρὰ ιατρῷ τῆς Καλούτας εὑρέθη ὅστιν καὶ συνεσθέθη ἡ δημοσία συνεπόντησίς του.

Δικαιολογούμενος ὁ πλοιάρχος διὰ τὴν φευδὴ ἔγγραφήν, τὴν καταχωρισθένταν παρὰ αὐτοῦ εἰς τὸ φυλλάδιον του, ὑπεστήριξεν ὅτι ἡ ἐνέργεια του αὐτῆς ἀπέβλεπεν ὅπως διευκολύνῃ τὴν ἀμεσον συντηρησίαν του, τὴν κίνησιν καὶ τὴν κοινωνικὴν πρόοδον αὐτοῦ. Συγκεκριμένως διὰ νὰ δυνηθῇ καὶ νὰ εὕρῃ εὐχερῶν ἔργασίαν εἰς τὸ μέλλον, πρόεδρη εἰς τὴν φευδὴ ἔγγραφὴν διατάραξας τὸ ἀδίκημα τοῦ ἄρθρου 217 τοῦ Π.Κ.

Ἐν όψει ὅλων τῶν ἀνωτέρω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν : «Ἐπειδὴ ἔχει ἀποχρώσης αἵτιας ἐστημένη ἴδιοχειρῶς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὡς λόγος ἀπολύσεως «ἀμοιβαῖς συναινέσει» δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκληφθῇ ὡς λόγος ἀπολύσεως ἡ ἀσθενεία, τὸν ὅποιον τοιούτον λόγον αὐτοβούλως ὁ πλοιάρχος δὲν ἔπελεξε». Οὕτω κρίνεται ὅτι ἡ ἀπόλυσης ἔλαβε χώραν ἀμοιβαῖς συναινέσει καὶ δέον νὰ διαταχθῇ πραγματογνωμούσην, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 τοῦ Ν. (1752) 51.

ΑΠΟΛΥΣΙΣ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΛΛΑΣΙΨΕΙ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ.—

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΝ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς δικαιούται ἀποζημίωσεως ὁ ἀπολυθεὶς Α' μηχανικός, κατόπιν διαταγῆς τῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς, ἔνεκα γνωστῆς κατὰ τὴν ναυτολόγησιν εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἐλλείφεως διπλώματος Α' μηχανικού.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικά τῆς ἐπιδικασθείσης διαφορᾶς ἔχουν ὡς ἔχης : 'Ο ἐνάγοντας ὑπηρέτησεν ὡς πρώτος μηχανικός ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἐπὶ ἔνα μῆνα περίπου, ναυτολογθεῖς εἰς τὸ Σουέζ τῆς Αίγυπτου καὶ ἀπολυθεῖς εἰς τὸ λιμένα τῆς Λεμεσοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, κατόπιν διαταγῆς τῆς ἐκεὶ Ἑλληνικῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς ἐπὶ τὸν λόγον ὅτι ἔστερειτο διπλώματος Α' μηχανικοῦ.

Κατὰ ταῦτα, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἐπειδὴ ἡ ἐναγομένη ἔγγριζε κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως τὴν τοιούτην Ἐλλειψιν καὶ παρὰ ταῦτα τὸν προσέλαθεν, ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἀποτελεῖ μονομερῆ καταγγελίαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς αὐτὴ προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 72 τοῦ ΚΙΝΔ.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ ἐνάγοντας δικαιούται ἀποζημίωσεως ἵσουμένης πρὸς τὸν μισθὸν 30 ἡμερῶν πλέον τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς.

ΜΙΣΘΟΣ

ΔΕΝ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΜΙΣΘΟΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΑ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΛΥΣΙΝ, ΟΤΑΝ ΠΑΡΑΜΕΝΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς δὲν ὀφείλεται εἰς τὸν ναυτικὸν μισθό, διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως τοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, μέχρι τῆς παλιννοστήσεως του, ὅταν παραμένῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ παρέχῃ ἔργασίαν.

Ἡ τοιαύτη κρίσις τοῦ δικαστηρίου στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἄρθρων 53, 60 καὶ 72 τοῦ ΚΙΝΔ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ ἄρθρα 648, 653 καὶ 669 παρ. 2 τοῦ Α.Κ. κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ὅποιων, ὡς μὲν μισθὸς ὀφείλεται κατ' ἀκολουθίαν ἐνεργοῦ συμβάσεως ἔργασίας, αὐτὴ δὲ λύται διὰ καταγγελίας μετὰ τὴν ὅποιαν παύει ἡ ὑποχρέωσις καταβολῆς μισθοῦ.

Περαιτέρω, εἰς τὴν ἀπόφασιν τονίζεται ὅτι, ἐκ τοῦ ἄρθρου 81 τοῦ ΚΙΝΔ συνάγεται ὅτι λυθεῖσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου, ὁ ναυτικὸς δικαιούται νὰ παραμένῃ καὶ νὰ διατρέφεται ἐπὶ τοῦ πλοίου, μέχρι τῆς καταβολῆς τοῦ ὀφειλομένου μισθοῦ καὶ τῆς ἔγχειρίσεως τοῦ εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως μετὰ τῶν ἔγδων διατροφῆς. Κατὰ τὸ διάστημα τούτο, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιούται μισθοῦ, ἀλλὰ μόνον διατροφῆς, εἰς εἶδος παρεχομένης.

Ἐν όψει τῶν ἀνωτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἡ καθυστέρησις ἔγχειρίσεως τοῦ εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως εἶναι παράνομος καὶ συνιστᾷ ἀδίκημα κατὰ τὸ ἄρθρον 235 παρ. 1 περίπτ. ιβ τοῦ Ν.Δ. 187)73.

Κατόπιν τούτου, ὁ ναυτικὸς δύναται νὰ ἀξιώσῃ τὴν ὑπὲρ αὐτοῦ ἐπιδίκασιν ἀποζημίωσεως, ἐφόσον συντρέχουν οἱ ὅροι τῆς ἀδικοπραξίας, διότι, ἐκτὸς τῶν ὅλων, ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως τοῦ ἐνάγοντος ἔλαβε χώραν διὰ μονομεροῦς ἐνεργείας τοῦ πλοιάρχου κατ' ἐντολὴν τοῦ πλοιοκτήτου.

ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΟΡΟΥ «ΚΛΕΙΣΤΟΣ» ΜΙΣΘΟΣ Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς εἰς τὸν ὥρον «κλειστὸς μισθὸς» τοῦ πρώτου μηχανικοῦ συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ ἐπίδομα διοικήσεως τοῦ μηχανολεβητοστασίου.

Ἡ τοιαύτη δικαστική κρίσις προέκυψε συνεπείᾳ διαφορᾶς πρώτου μηχανικοῦ καὶ τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρίας ἐπὶ πλοίου τῆς ὅποιας ὑπηρέτησεν. Συγκεκριμένως ὁ ἐνάγοντας διὰ μεριμνῆς, διαφορετικής μετὰ τοῦ νομίμου ἐκπροσώπου τῆς ἐναγομένης, προσελήφθη καὶ ἐναυτολογήθη ὡς πρώτος μηχανικός εἰς ὑπὸ ἐλλη-

ΣΥΝΕΧΕΙΑ εἰς τὴν σελ. 39

 RENAULT

Ναυτικοί ἀγοράστε
τό αὐτοκίνητό σας σε τιμή
ἔργοστασίου
ἀπό τὴν RENAULT

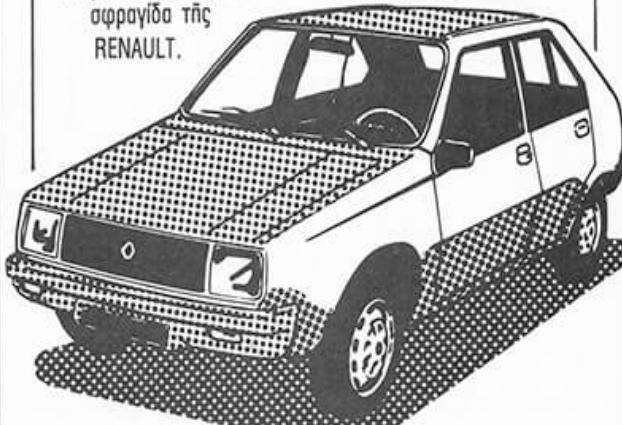
Ἡ RENAULT σας βοηθᾶ νὰ ἀξιοποιήσετε μὲ τὸν καλύτερο τρόπο τὸ πλεονέκτημα τοῦ ἐλεύθερου συνολλόγματος ποὺ ἔχετε.

Μπορεῖτε νὰ ἀποκτήσετε ἔνα αὐτοκίνητο ἀπό τὴν μεγάλη σειρά τῶν αὐτοκινήτων τῆς RENAULT (22 μοντέλα ἀπό τὸ ὅθαντο 4L μέχρι τὸ πολυτελέστατο ἑξακύλινδρο 30TS) πληρώνοντας κατ' εύθειαν στό ἔξωτερικό. Σέ τιμή ἔργοστασίου!

Μέ τὴν πρώτη εύκαιρια ἐπισκεψθῆτε μας. Θά παραγγείλετε σε μᾶς τὸ αὐτοκίνητο τῆς ἀρεοκείας σας καὶ ὅταν ξαναγυρίσετε θά τὸ βρήτε νὰ σας περιμένει. Θά σας κοστίσει λιγύτερο!

Καὶ ἐμεῖς θά σας ἔξυπηρτησομε σε ὅτι χρειασθῆτε.

Διαθέτουμε ὅλα τὰ ἀπαραίτητα ὄνταλλακτικά καὶ τὸ σέρβις τῆς ἑταῖρείας μας εἶναι ἔνα ὄπο τὰ καλύτερα πού ὑπάρχουν. "Οσο γά τὰ αὐτοκίνητά μας ἔχουν ὅλα τὰ σφραγίδα τῆς RENAULT.



Γιά περισσότερες πληροφορίες
τηλεφωνήστε στό 69.20.511 (Δίδα Φ. Κουρμένη).

MAVA A.E. Λεωφ. Κηφισίας 135,
Αθήναι 606, Τηλ. 69.20.511 - 15



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΤΑ ΥΨΗΛΟΤΕΡΑ ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Παρά τὰ ύπό του κράτους ληφθέντα μέτρα, ή Γερμανική Ναυτιλία χάνει καθημερινώς την συναγωνιστικότητά της. Τούτο έδηλωσεν εἰς τὴν πρὸς τοὺς μετόχους ἐκθεσὶν τοῦ πρόεδρος τῆς Χάπαγκ Λόδου.

Λόγῳ τῆς κρίσεως, ἐν σημαντικὸν τμῆμα τοῦ ἔμπορικον στόλου τῆς χώρας βλέπει ἀπειλούμενήν την ὑπερβολήν του, ἐνῷ ή κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ή πτώσις τῆς τιμῆς τοῦ δολαρίου ἐμίσωσαν ἔτι περαιτέρω τὰς ἐπενδυτικὰς ίκανότητας τοῦ γερμανικοῦ ἔφοπλισμοῦ. Προσέθεσεν, ἔξ αλλοῦ, ὅτι τὰ ύπό ἄλλων χωρῶν ληφθέντα μέτρα βοηθείας τῆς ναυτιλίας των, ὡς εἶναι ἡ Μ. Βρετανία, ή Νορβηγία, ή Ὀλλανδία, τὸ Βέλγιον καὶ ή Σουηδία, ὑπῆρχαν πολὺ περισσότερον ἀποτελεσματικά τῶν ύπό τῆς γερμανικῆς κυβερνήσεως ληφθέντων. Ὡς παράδειγμα δὲ ἔφερε τὰς δισπόνας προσωπικοῦ τῶν πλοίων, αἵτινες ἀνέρχονται κατὰ κεφαλὴν εἰς 15.300 μάρκα ὑπὸ τὴν δρεπανικὴν σημαίαν, εἰς 36.300 μάρκα ύπὸ τὴν δόλανδικὴν καὶ εἰς 43.500 μάρκα ύπὸ τὴν γερμανικὴν σημαίαν, λαμβανομένων πρὸς σύγκρισιν ἐντελῶς διοικών έταιριῶν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Μείωσιν τῆς ναυπηγικῆς των παραγωγῆς

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ο πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως τῶν ναυπηγῶν (πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης) καὶ πρόεδρος



τοῦ συγκροτήματος «Φινκαντιέρι» ἐξήτησε τὴν δοήθειαν τῆς κυβερνήσεως πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως.

Παρὰ τὰς ἐπιτευχθεῖσας προσόδους ἐντὸς τῆς τελευταίας δεκαετίας, χάρις εἰς τὰς ὁποίας ἡ ἀπόδοσις τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων ἀνήλθεν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς εὐρωπαϊκῆς ναυπηγοιμηχανίας, σήμερον ἀντιμετωπίζουν δυσκολίας καὶ ἀβεβαιότητα, σι τοιοῖς ἀπαιτοῦντα τὴν κατάστρωσιν προγράμματος καθορίζοντος τὸν ρόλον καὶ τὰς διαστάσεις τῆς ιταλικῆς διοικητικῆς τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

Αἱ δυσκολίαι αὗται δὲν προέρχονται μόνον ἀπὸ τὴν ἀνάγκην ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἔξοπλισμοῦ, ἀπὸ τὸ πλεονάζον προσωπικὸν καὶ ἀπὸ τὸ κόστος προμηθείας τῶν πρώτων ύλλων, ἀλλὰ ὀφείλονται κυρίως εἰς τὴν αὔξησιν τῶν οἰκονομικῶν διαρροῶν τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

Τὰ μέτρα τὰ ὃποια θὰ ληφθοῦν πρέπει νὰ είναι τοιούτα, ὥστε νὰ ἐπιτρέψουν τὴν πλήρη ἀπόδοσιν τῆς ναυπηγοιμηχανίας τῆς χώρας. Μίαν ἀπόδοσιν, δημοσίαν, προστασίαν πρὸς τὸ ύπό της κρίσεως δημιουργηθεῖν καθεστώς, τὸ ὃποιον ἐπιβάλλει τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγικῆς ικανότητος. Αἱ διπλαὶ ἀπασχολήσεις καὶ η θέσις ἐν λειτουργίᾳ νέων ἐγκαταστάσεων, πρέπει νὰ ἀποφευχθῶν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

Ἄμεσος καὶ διαίσθησις θὰ είναι η ἀντιδραστικῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν ἐδὲ η κυβερνητικὴ ἐπιχορηγηση τῆς ναυπηγησιν ἀλλων πλοίων διά λογαριασμὸν ἔξων χωρῶν, ἀνταγωνιζόμενων τὸ Βρετανικὸν πλοίον, ὡς η περιπτώσις τῶν πολωνικῶν παραγγελιῶν, ἐτόνισεν ὁ πρόεδρος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου Βρετανικῆς Ναυτιλίας, κ. Ρόνι Σουαίνη.

Αφοριμὴν τῆς ἀνωτέρω δηλώσεως ἀπετέλεσεν ἡ εἰδησίς, ὅτι τὰ δρεπανικά ναυπηγεῖα ἐνδέχεται νὰ δεχθοῦν μίαν δευτέραν πολωνικὴν παραγγελίαν, δι 'έξ μπάλκ κάρριερς, ύπο

CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006

τούς αύτούς όρους.

Ο κ. Σουαίνης έτάχθη κατά τών έπιχορηγήσεων, τάς όποιας θεωρεῖ καταστρεπτικάς διά τάς ναυτιλίας τών χωρών μὲ έλευθέρων οικονομιῶν.

Αἱ σημειωθεῖσαι μεταβολαὶ εἰς τὸν χώρον τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας, κατά τὴν τελευταῖαν 10ετίαν, εἶναι σημαντικαὶ. Ο «άθεμός ἀνταγωνισμός» ἐκ μέρους τῶν χωρῶν τῆς Κομέκων, ἡ προστατευτικὴ πολιτικὴ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἄλλων τινῶν χωρῶν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου, πλήττου τὰ συμφέροντα τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας. Διὰ νὰ προστατευθῶν δὲ τὰ συμφέροντα αὐτὰ κρίνεται ἀπαραίτητος ἡ ἐπέμβασις τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως.

Τὴν στιγμὴν αὐτῆν, τὸ ἐν πέμπτον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος σκαφῶν ἔγροῦ φορτίου καὶ τὸ τέταρτον τῆς χωρητικότητος τῶν τάνκερς πλεονάζουν, εἴπεν ὁ κ. Σουαίνης. Οι Βρετανοὶ ἔφοδισται ἀντιτίθενται εἰς οἰανδήποτε κυβερνήσειν, ἥτις ἐπιχορηγεῖ ναυπηγήσεις πλοίων τὰ ὅποια δὲν χρείαζονται, ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀπασχόλησις τῶν ναυπηγείων. Τὰς παραγγελίας νεοτεκτώντα πρέπει νὰ ρυθμίζῃ μόνον ἡ ἔκστοτε προσφορὰ καὶ ζήτησις τονάκις εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν.

Ο κ. Ντέινιντ Ρόπνερ, ἀντιπρόεδρος τοῦ Συμβουλίου, εἴπεν δὲ ἵνα διεθνεῖς πορθμοὶ κάρριερ τῶν 26.000 τόν. d.w. καλύπτει σήμερον μετά δίας τὰς διαχειριστικὰς του δαπάνας, λόγῳ τῆς χαμηλῆς ναυλαγορᾶς. Οὐδὲ λόγος περὶ ἀποσδέσεως ἢ πληρωμῆς τυχὸν ἐκκρεμουσῶν ὄφειλῶν. Παρὰ ταῦτα, αἱ κυβερνήσεις, περιλαμβανομένης τῆς βρετανικῆς, συνεχίζουν τὰς ἐπιχορηγήσεις.

ΝΙΓΗΡΙΑ

ΜΕΤΡΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΑ

Αἱ νιγηριαναὶ λιμενικαὶ Ἀρχαὶ διέταξαν ἐννέα σκάφη νὰ ἔγκαταλείψουν ἀμέσως τὰ χωρικὰ ὑδάτα τῆς Νιγηρίας, διότι κατέπλευσαν ἀνευ προειδοποίησεων εἰσόδου ἢ ἐνωότερον τοῦ προγραμματισθέντος χρόνου, κατὰ παράθασιν τοῦ διατάγματος ἀριθ. 40

τοῦ 1975, τῆς ὁμοσπονδιακῆς στρατιωτικῆς κυβερνήσεως.

Εἰς τὴν σχετικὴν δῆλωσιν αἱ Ἀρχαὶ ἀνάφερουν δὲ οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ πράκτορες, παραβιάζοντες τὸ διάταγμα, θὰ ἔγγραφωνται εἰς τὸν μαυροπίνακα, ὅπερ σημαίνει δὲ τὰ πλοῖα τῶν δὲν θὰ φορτεοφορτώνωνται εἰς τοὺς λιμένας τῆς χώρας, ἐνῷ οἱ πλοιάρχοι τῶν θὰ ὑπόκεινται εἰς φυλάκισιν ἀνεξαγορᾶς.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Ἡ συνολικὴ αὔξησις τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, κατὰ τὴν 5ετίαν 1976 - 1980, θὰ κυμανθῇ περὶ τὰ 5 ἑκατομ., τόν. d.w., λέγει τὸ σοβιετικὸν Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τὰ προστιθέμενα σκάφη θὰ είναι, κυρίως, ξηροῦ φορτίου, τάνκερς καὶ O.B.O.

Ἡ ἀναλογία τῶν ἔξειδικευμένων σκαφῶν ξηροῦ φορτίου θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ 32.7% τοῦ στόλου τὸ 1975 εἰς 50% τὸ 1980, ἐνῷ ἡ ἀναλογία τῶν πλοίων-κοντέινερς θὰ διπλασιασθῇ. Ἐπίσης θὰ τριπλασιασθῇ ἡ ἀναλογία τῶν πετρελαιοφόρων σκαφῶν ἀνά τῶν 50.000 τόν. d.w.

Βάσει τοῦ λογίουντος 5ετοῦ προγράμματος, κατασκευάζονται, διὰ λογαριασμὸν τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, 49 διαφορετικοὶ τύποι σκαφῶν, ἔξι ὧν οἱ 24 είναι νέοι τύποι. Ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον παρουσιάζουν τὰ φορτηγιδόφορά, τὰ ὅποια μεταφέρουν ἐμπόρους φορτηγίδας καὶ πλωτὰ ἐμπορευματοκιβώτια δάρους 350, 800 καὶ 1.300 τόνων ἕκαστον. Δύνανται, ἐπίσης, νὰ μεταφέρουν καὶ συμβατικὰ κοντέινερς.

Κατὰ τὴν περίοδον 1965 - 1975, ἡ Σοβιετικὴ Ναυτιλία διωγκώθη κατὰ 80%, ἀνελθούσα εἰς 15.7 ἑκατομ. τόνους. Αἱ μεταφοραὶ τῆς ηγεμονίας καταρρεύουν τοῦ 97%, κυρίως λόγῳ τοῦ τριπλασισμοῦ τῶν διεθνῶν τῆς μεταφορῶν.

Τὰ νεότευκτα πλοῖα τοῦ σοβιετικοῦ στόλου είναι ἀπαντα ἔξωπλισμένα μὲ αὐτόματον σύστημα παρακολουθήσεως τοῦ μηχανοστασίου.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΣΑΛΕΝ

Εἰς μείσων τῶν ζημιῶν του κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐλπίζει ὁ Ομίλος Σάλεν, στοις ἐνεφάνισε ζημιάς τῆς τάξεως τῶν 255 ἑκατ. κορωνῶν τοῦ 1975.

Ἡ ἑτροσία ἔκθεσις τοῦ Ὁμίλου ἀναφέρει, ὅτι θὰ συνεχιοθῶν αἱ προστάθειαι νὰ ἀποσυρθοῦν τοῦ τομέως τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνῷ θὰ ἔξακολουθῇ ἡ ἐμφασις εἰς τὸν κερδοφόρον τομέα τῶν πλοίων-ψυγείων. Τὸ πορελθόν ἔτος ὁ Ομίλος ἐνεφάνισε ζημιάς 193 καὶ 90 ἑκατ., κορωνῶν εἰς τὸν κλάδον τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ σκαφῶν ξηρού φορτίου ἀντιστοίχως, ἐνῷ ἀπὸ τὰ πλοῖα-ψυγεία ἀπεκμοιπισε κέρδη 121 ἑκατ. κορωνῶν. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ δὲν περιλαμβάνουν τὰς ἀγοραπλησίας σκαφῶν.

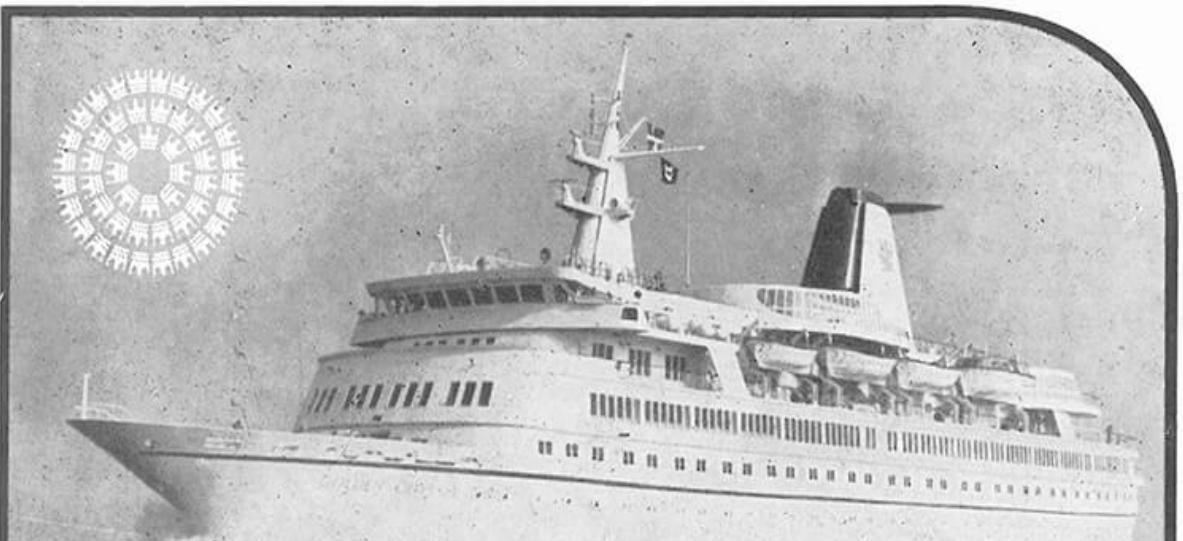
Ο γενικὸς διευθυντής τοῦ Ὁμίλου ἐτονισεν εἰς τὴν ἑτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων, ὅτι είναι δυνατή ἡ πλήρης ἀποχώρησις ἀπὸ τὴν διαχείρισιν δεξαμενοπλοίων. Ἡ ἑταῖρία διαθέτει 11 σούπερ-τάνκερς, τὰ ὅποια ἔχουν ἀποσθεαθῆ, πλὴν τεσσάρων, ἡ δὲ σημερινή των ἀξία καλύπτει περίπου τὰς ὄφειλάς των.

Ἄλλα τρία σημεῖα ξεχωρίζουν εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ 1977: ἡ κατακόρυφος αὔξησις τοῦ ἔξειδικού δανεισμοῦ, ἡ διατήρησις τῆς ρευστότητος ἀπὸ τὴν διαχείρισιν δεξαμενοπλοίων. Ἡ ἑταῖρία διαθέτει 11 σούπερ-τάνκερς, τὰ ὅποια ἔχουν ἀποσθεαθῆ, πλὴν τεσσάρων, ἡ δὲ σημερινή των ἀξία καλύπτει περίπου τὰς ὄφειλάς των.

Αἱ μακροπρόθεσμοὶ ὄφειλαι τοῦ Ὁμίλου ηγεμονίας τὸ παρελθόν ἔτος κατὰ 400 καὶ πλέον ἑκατομ., κορωνῶν εἰς τὰ 1.750 ἑκατ., ἐνῷ αἱ δραχυπρόθεσμοὶ ὄφειλαι ηγεμονίας τοῦ 150 ἑκατομ., ἀνελθούσαι εἰς 759 ἑκατ. κορώνας.

Οἱ δανεισμοὶ ηγεμονίας τῆς ἀξίας τοῦ στόλου:

- Κατακόρυφος αὔξησις τοῦ ἔξειδικού δανεισμοῦ, ἡ διατήρησις τῆς ρευστότητος ἀπὸ τὴν διαχείρισιν δεξαμενοπλοίων. Ἡ ἑταῖρία διαθέτει 11 σούπερ-τάνκερς, τὰ ὅποια ἔχουν ἀποσθεαθῆ, πλὴν τεσσάρων, ἡ δὲ σημερινή των ἀξία καλύπτει περίπου τὰς ὄφειλάς των.



ROYAL CRUISE LINE m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

KK LINER

τράπεζα δέν σημαίνει μόνο χρήμα...

... είναι ένας όλοκληρος κόσμος που κινεῖται δραστήρια,
που αισθάνεται και σκέφτεται,
που συμπαρίσταται και προβλέπει.
Είναι ένας κόσμος που έργαζεται γιά
τή δική σας έξυπηρέτηση,
στά πλαίσια τής οικονομικής
ἀναπτύξεως τής χώρας.



340 Καταστήματα και Ύποκαταστήματα έχει στήν ύπηρεσία σας ή

**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

Ο διμιλος «Κάντια» είς τὰ «Ποσειδώνια»



Μὲ ιδιαιτέρων έγκαρδιότητα ὁ 'Υπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάννης συγχαίρει τὸν Γεν. Διευθυντὴν τῆς 'Κάντια' Δρα. H. 'Ιερωνύμου διὰ τὴν ἐπιβλητικὴν παρουσίαν τοῦ 'Ομίλου 'Κάντια' εἰς τὴν ἔκθεσιν «Ποσειδώνια 78», ως καὶ διὰ τὰς μεγάλας ὑπηρεσίας τῆς «Κάντια» πρὸς τὴν διεθνή καὶ 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν.

τὸν. d.w. τοῦ 1967, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων.

—Εύρισκεται εἰς τὰς τελικὰς διαπραγματεύσεις ἡ ἀγορὰ παρ' 'Ελλήνων τῶν δηζελοκινήτων συνηδικῶν φορτηγῶν «Star Altaire» 8.962 τόν. γκρός, 13.066 τόν. d.w. τοῦ 1959 καὶ «Star Bellatrix» 6.492 τόν. γκρός, 11.557 τόν. d.w., τοῦ 1956, μὲ μηχανᾶς B & W 6.300 καὶ 5.500 ἵππων ἀντιστοίχως. Συνολικὴ τιμὴ δολ. 900.000.

—Ἐπωλήθη εἰς ξένα συμφέροντα τὸ δεξιαμενόπλοιον «Σύνορος Τρέιντερ» 12.222 τόν. γκρός, τοῦ 1958.

—Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον παναματικὸν φ.γὸν «Eastern State» 3.723 τόν. γκρός, 5.780 τόν. d.w., τοῦ '53. Μετωνομάσθη «Λίζα». Σημαία ἑλληνικῆς.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ γερμανικὸν μπάλκ κάρριερ «Heinrich Schulte» 30.582 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Βασίλειος Μπακολίτσας».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Vosges» 7.507 τόν. γκρός, τοῦ 1960 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Πιαλίνα».

—«Ἀρτεμίς» μετωνομάσθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον, τὸ παραλήφθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Susan Miller» 3.908 τόν. γκρός, τοῦ 1972.

—Τὸ ἀγορασθὲν λιθεριανὸν φορτηγὸν «Bordaborris» 7.745 τόν. γκρός, τοῦ 1960, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σ.Γ. Γκλόρι». Σημαία ἑλληνικῆς.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν νορδηγικὸν φορτηγὸν «Tigris» 8.255 τόν. γκρός, τοῦ '68 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα.

—Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Μάριβικ» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Iron Cavalier» 23.811 τόν. γκρός, τοῦ 1962.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Μετωνομάσθη «Σ.Ι.Ι.Α.Σ. τὸ φ.γὸν «Μπλού Ζωή» 3.035 τόν. γκρός, τοῦ 1968.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Αγία Μαρκέλλα» 2.261 τόν. γκρός, τοῦ 1955, μετωνομάσθη «Μεγαλόχαρη I».

—Τὸ φορτηγὸν «Νιούενφελς» 6.617 τόν. γκρός, τοῦ 1956, μετωνομάσθη «Σ.Ι.Ι.Ε.Ρ. Πόρτα».

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΘΕΣΙΝ

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπούθυνε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς τὴν κάτωθι ἔγκυκλιον, ἀναφερομένην εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων :

«Ἐν συνεχείᾳ τῆς ὑπ' ἀριθμ. 70151) 4911)15.6.1978 διαταγῆς YEN)ΔΝΕΡ 1 μὲ τὴν ὅποια ἔχει κοινοποιηθεῖ τὸ ὑπ' ἀριθμ. 417)24.5.78 Π. Διάταγμα «Περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πλοίων, ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόρων» διευκρινίζεται ὅτι ἀπὸ τὶς διατάξεις τοῦ ἐν λόγῳ Διατάγματος θὰ διέπονται μελλοντικὰ καὶ οἱ ὀργανικὲς συνθέσεις πληρωμάτων τῶν νηολογηθέντων πρὸ τῆς ἐνάρξεως ισχύος τούτου πλοίων ἄρθρου 13 Ν.Δ. 2687) 1953. Τούτο θὰ ισχύει μόνο στὶς περιπτώσεις που ἀπὸ τὸν ὄρο 8 τῶν ἔγκριτικῶν πράξεων ἔχουν καθορισθεῖ ὀργανικὲς συνθέσεις ἀνώτερες ἔκεινων τοῦ Ν.Δ. 417)1978 γιὰ πλοία ἀντιστοίχου χωρητικότητος καὶ ἴπποδυνάμεως μηχανῆς, χωρὶς νὰ είναι πρὸς τούτο ἀπαραίτητη ἡ ἔκδοση τροποποιητικῶν πράξεων. Αύτονότο εἶναι ὅτι τὸ νέο Διάταγμα δὲν θίγει ὅρους τῶν ἔγκριτικῶν πράξεων ποὺ γιὰ τὸ πλοίο εἶναι εὐνοϊκῶτεροι ἀπὸ τὶς διατάξεις τοῦ Διατάγματος.»

Η ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Κατηρτίσθησαν ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν Διεύθυνσιν τοῦ YEN καὶ προσθούνται πρὸς ἔγκρισιν δύο σχέδια νόμου καὶ πέντε Π. Διατάγματα. Συγκεκριμένως κατηρτίσθησαν τὰ σχέδια τῶν ἔξης νόμων :

1. «Περὶ συμπληρώσεως τοῦ ἄρθρου 36 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ Ν.Δ. 187)1973 περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου» (Κ.Δ.Ν.Δ.).

2. Διὰ τὴν κύρωσιν τῆς Δ. Συμβάσεως «περὶ Ε.) πλοίων εἰδικῶν μεταφορῶν.

Ἐπίσης κατηρτίσθησαν τὰ κατωτέρω Π. Διατάγματα :

1. «Περὶ μέτρων πυρασφαλείας δεξιαμενοπλοίων καὶ πλοίων συνδεδυσμένων μεταφορῶν».

2. «Περὶ τροποποίησεως τοῦ ἔγκριθέντος διὰ τοῦ Β.Δ. 350)66 Κανονισμοῦ «περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανῶν τῶν δηζελο-

ANCHORS CHAINCABLES

WINCHES WINDLASSES DECK CRANES CAPSTANS
GENERATORS PUMPS GANGWAYS BUOYS
LIFEBOATS ACCOMMODATION LADDERS FAIRLEADS
PROPELLION UNITS FENDERS

WILLEM POT B.V.

ROTTERDAM 45 STATIONSPLEIN - TEL. 11.98.70 - TELEX 22.496

LARGE STOCKS
PROMPT SUPPLY

ASK FOR
OUR
STOCKLIST

ΤΟ ΝΕΟΝ ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΝ «ΩΚΕΑΝΟΣ»

Αἱ Ἡπειρωτικαὶ Γραμμαὶ Ποταμιάνου, ἡ μεγαλυτέρα ὄντα τὸν Κόσμον ἔταιρία τουριστικῶν γραμμῶν, μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἀγορᾶν τοῦ γαλλικοῦ κρουαζιερόπλοιού «Ρεναισάνς», ἐνὸς ἀπὸ τὰ πλέον γνωστὰ καὶ φημισμένα τουριστικά σκάφη τοῦ Κέσμου, προσέδωκεν ἡδη εἰς τὸν μὲ δέκα μονάδας στόλον τῆς καὶ τὸ ἀνωτέρας ἐπίσης κλάσεως, κρουαζιερόπλοιον «Ωκεανός». Πρόκειται περὶ ὑποδειγματικοῦ σκάφους, τοῦ ὥποιον τώρα, μόλις πρὸ μηνός, ἐπερατώθη ἡ μετασκευὴ ἐν Πειραιεῖ.

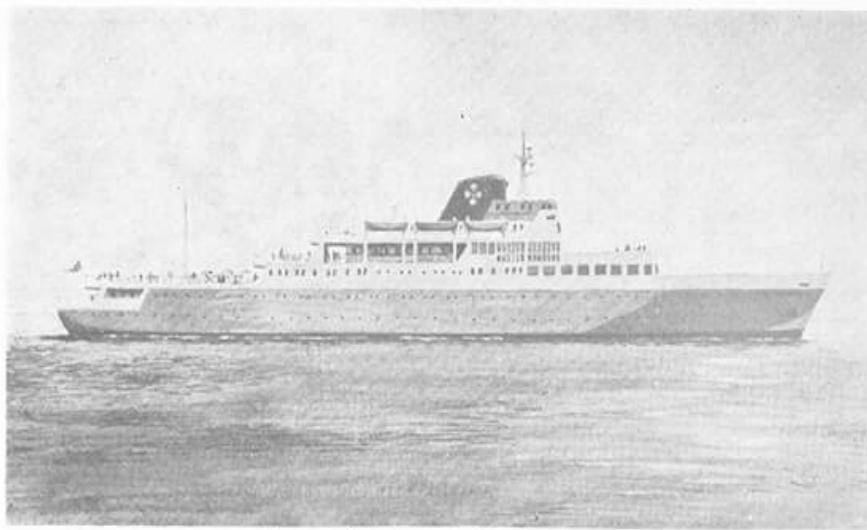
Τὸ «Ωκεανός» εἶναι 7.553 τόν. δόλικῆς χωρητικότητος, μὲ μεταφορική ἵκανότητα 488 ἐπιβατῶν εἰς 230 καμπίνας, δικλίνους καὶ μονοκλίνους, μεθ' ὅλων τῶν ἀνέσεων καὶ δοηθητικῶν ἴδιαιτέρων χώρων. Ὁ καθολικός, δεδαίως, κλιματισμός ἔξυπακούεται. Εὔρυτατοι, πολυτελῶς ἐπιπλωμέναι, αἵθουσαι ἐστι: ατορίου, κοσμικῶν συγκεντρώσεων, καθὼς καὶ δεξαμενή κολυμβήσεως, εἶναι τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ ὡραίου μεγάλου σκάφους.

Ἡ ὅλη διακόσμησις τῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας χώρου ἀνετέθη εἰς τὸν γνωστὸν ἐκ Καλιφορνίας διακοσμητὴν Ἀρμίνιο Λότζι. Ἀξιοσημείωτον, κατὰ γενικὴν ἀναγνώρισιν, ὑπῆρξε τὸ ὄλον ἔργον τοῦ Ἀμερικανοῦ καλλιτέχνου. Ἰδιαιτέρα ἡ ἐντύπωσις ἀπὸ τὸ καλλιτέχνημα τάπτεται ἔξι μέτρων μήκους καὶ 1.5 μέτρων ὑψους, στοιχία ἀναπαριστᾶ τὰς τέσσαρας ἐποχὰς τοῦ ἔτους. Ὁ τάπτης αὐτὸς ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τὰ πολλὰ διακοσμητικά στοιχεῖα τῶν αἰθουσῶν τοῦ «Ωκεανός». Ὁ βυζαντινὸς ρυθμὸς τῆς δουκολικῆς ζωῆς ἀναπαρίσταται εἰς τὴν αἰθουσαν ἐστιατορίου, μὲ πέντε ἀπεικονίσεις ἐνὸς μέ-

κινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων», ὡς ἔτροποποιήθη διὰ τοῦ Β.Δ. 550/1968.
 3. εἰπεὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν τουριστικῶν πλοίων.
 4. εἰπεὶ τηρητέας διαδικασίας καὶ τῶν ὅρων ἀναγνώρισεως ὡς ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν, ώρισμένων κατηγοριῶν πλοίων.
 5. εἰπεὶ ἔγκρισεως καὶ θέσεως εἰς ἔφαρμογήν κανονισμοῦ «περὶ στεγανῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ εύσταθείας πλοίων μεταφερόντων ἐπιβάτας, μήκους μικροτέρου τῶν 31 μέτρων».

ΝΕΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΦΩΝ ΣΤΡΙΤΖΗ

Δύο ἐπιβατηγά - δχηματαγωγά σκάφη τῆς έταιρίας Ἀδελφῶν Στρίτζη προσφέρουν ἀπό τοῦδε σημαντικὴν ἐνίσχυσιν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας τῆς χώρας μὲ τὴν δρο-



Τὸ κρουαζιερόπλοιον «Ωκεανός».

τρου ἐκάστη. Ἡ βεράντα τοῦ ἐνδοκηπίου προσδίδει τὸ περιβάλλον ἐνὸς ἔξαιρέτου κήπου ἔξοχοιο.

Ἡ ὅλη συγκρότησις τῶν αἰθουσῶν καὶ τῶν διαμερισμάτων διὰ τοὺς ἐπιβάτας, προσδίδει τὴν ἐντύπωσιν πολυτελούς «παλλάξ». Ἐδαπανήθησαν πολλὰ διά τὸ «Ωκεανός». Εἰς τὰ ὄκτω ἑκατομμύρια δολλαρίων ἔφθοσσαν αἱ διαπάναι τῆς μετασκευῆς του. Παραδίδει δῆμας, ἡ Ἡπειρωτικὴ Ἀτμοπλοΐα Ποταμιάνου, ἕνα ὑπερτέρας κλάσεως μέσον προαγωγῆς τῆς τουριστικῆς μας προσπα-

θείας. Τὸ «Ωκεανός» προορίζεται διὰ κρουαζιέρας δισεδδομαδιάσις ἀνὰ τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας.

Καὶ διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ «Ωκεανός». Είναι δηζελοκίνητον, μὲ δύο μηχανάς B & W, 10.600 ἰππων. Μήκος ὀλίκον 143.5 μέτρα. Πλάτος 19.63 καὶ βύθισμα 7.95 μέτρα. Σύνολον ἐπιβλητικόν. «Ολαι αἱ νεώτεραι συμβάσεις ἀσφαλείας Σόλας '60 καὶ Ἰμκο κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς '66, εἶναι ἐνσωματωμέναι εἰς τὸ ὑποδειγματικὸν αὐτὸν σκάφος. Τιμὴ διὰ τὴν κυανόλευκον.

μολόγησίν των. Πρόκειται περὶ τοῦ ταχυπλόου καὶ πολυτελούς σκάφους «Αἴνος», τὸ ὅποιον ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Πατρῶν - Κεφαλληνίας (Ἀργοστόλι) καὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ - δχηματαγωγοῦ «Κεφαλληνία», τὸ ὅποιον συνδέει ἀπὸ Πατρῶν τὰς νῆσους Κεφαλληνίαν καὶ Ἰθάκην, τοῦ ὅποιον τὰ δρομολόγια ἐπεξετάθησαν ἔως τὸ Νυδρὶ τῆς νῆσου Λευκάδος.

Τὸ «Αἴνος», τὸ ὅποιον προσφέρει ἀσφάλειαν καὶ ἀνεστιν εἰς τὸν ἐπιβάτην, θὰ δέλλη δύο δρομολόγια ἡμερησίων, τὸ πρώτον τὴν 12ην μεσημέρινην ἀπὸ Κεφαλληνίας διὰ Πάτρας καὶ τὸ δεύτερον τὴν διην μ.μ. ἀπὸ Πάτρας διὰ Κεφαλληνίαν. Μὲ τὴν δρομολόγησιν τοῦ «Αἴνος», χωρητικότητος 519 ἐπιβατῶν καὶ 70 IX αὐτοκινήτων, ἡ ἐλάχιστη γραμμὴ καθίσταται ἀπὸ τὰς πλέον προνομιούχους τῆς ἀκτοπλοΐας διὰ τὴν διακίνησιν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

Τὸ «Κεφαλληνία», τὸ ὅποιον ἐγκαινιάζει τὰς προσεγγίσεις εἰς τὸ Νυδρὶ Λευκάδος, συνδέει, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ Πατρῶν, τὰς νῆσους Κεφαλληνίαν - Ἰθάκην - Λευκάδα.

Μὲ τὴν ἐπέκτασιν τῆς γραμμῆς — γεγονός τὸ ὅποιον χαρακτηρίζεται ἰδιαιτέρα σημασίας — δημιουργεῖται τουριστικὴ κίνησις πρὸς τὴν νῆσον Λευκάδα καὶ ἐπιτυγχάνεται ἡ μεταξὺ τῶν κατοίκων τῶν νήσων ἀμεσος καὶ ἀνετος ἐπαφή, διότι ἡ ἀπόστασις τῶν 20 μιλίων ποὺ χωρίζουν ἀπὸ θαλάσσης Ἰθάκην - Λευκάδα, θὰ καλύπτονται εἰς μίαν δραγή περίπου. Ἀντιθέτως, ἡ ἐπικοινωνία τῶν δύο νήσων μέσω Πατρῶν ἀπαιτεῖ δύο ἡμέρας.

Τοινίζεται σχετικῶς, δῖτι ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις συνέσεως τῶν δύο νήσων ὑπογραμμίζει τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ πλευρᾶς έταιρίας Στρίτζη πολιτικὴν ἔξυπηρετήσεως καὶ δελτιώσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

SULZER ANNUAL REPORT

Εις κομψὸν εἰκονογραφημένον τεύχος ἐκκυκλοφόρησεν ἡ ἑπτοῖς ἔκθεσις 1977 τοῦ γνωστοῦ ἐλεβετικοῦ σίκου ναυτικῶν μηχανῶν Σουλτζερ.

Τὸ τεύχος, ἐκτὸς τῆς ἑκθέσεως τοῦ προέδρου πρὸς τοὺς μετόχους, περιέχει τὰ κύρια σημεῖα τῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς χρήσεως, τὴν σκιαγράφησιν τῆς δραστηριότητος τῶν 27 εἰδικευμένων τεχνικῶν τμημάτων τοῦ συγκροτήματος, ὡς καὶ τὸν πίνακα τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ἐταιριῶν αὐτοῦ.

BUREAU VERITAS

Αφιερωμένον εἰς τὴν ἐπέτειον τῶν 150 χρόνων ἀπὸ τῆς ἱδύσεως τοῦ Γαλλικοῦ Νηογγώμονος, ἐκκυκλοφόρησε τὸ τεύχος τοῦ 'Ιουνίου τοῦ μηνίασιον τεχνικοῦ περιοδικοῦ του. 'Ιδαιτέρων ἐνδιαφέρον παρουσιάζει τὸ ιστορικὸν τῆς ἐτεί 1828 συστάσεως τοῦ Νηογγώμονος, πρώτου εἰς τὸ εἶδος του, καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ἐξελικτικὴ ἀνάπτυξις τῶν δραστηριοτήτων του. 'Ἐνδιαφέρουσα, ἐπίσης, είναι ἡ ἔκθεσις τῶν ἐργασιῶν αὐτοῦ κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος 1977.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ἐκκυκλοφόρησαν ὅμοῦ τὰ τεύχη ὑπ' ἄρ. 5 καὶ 6 (Μάρτιος - Ιούνιος 1978). Εἰς τὸ πρῶτον δημοσιεύεται μελέτη τοῦ δικηγόρου κ. Νικ. Τριαλλίνου περὶ τῶν ἀφανῶν ναυτικῶν ἑταῖριων, εἰς δὲ τὸ δεύτερον μελέτη τοῦ δικηγόρου κ. Ιακ. Σέργη περὶ τῆς ναυτικῆς πρακτορίας.

'Ἐκ τῆς νομολογίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων ἀμφότερα τὰ τεύχη περιέχουν ὑπερπεντήκοντα ἀποφάσεις ἀναφερομένας εἰς θέματα θαλασσίας μεταφορᾶς, ἀναγκαστικῆς ἐκποίησεως τοῦ πλοίου, ναυτικῆς ἐργασίας κλπ. Σημειούμενης ίδιαιτέρως τὴν συγκεντρωμένην νομολογίαν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ἑταῖριων, τῆς ναυτικῆς πρακτορίας, ὡς καὶ τῆς ναυτεργατικῆς δικονομίας.

«ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ»

«ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ» είναι ὁ τίτλος τοῦ βιβλίου τοῦ κ. Ἀλέκου Π. Κώνστα, χημικοῦ - μηχανικοῦ, προϊσταμένου τῆς ἀρμόδιας 'Υπηρεσίας τοῦ Ο.Π.Α., τὸ ὅποιον πραγματεύεται ἀναλυτικῶτατα καὶ συμφωνῶς πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανόνας ἀσφαλείας τοῦ Ι.Μ.Κ.Ο. τὰ τῆς φορτοεκφόρτωσεως, ἀποθηκεύσεως καὶ διακινήσεως ἐν γένει τῶν ἐπικινδύνων ὑλῶν. Τὴν πλορότητα τοῦ βιβλίου ἐγγυήθηται ἡ προσωπικότητα τοῦ συγγραφέως ὁ ὅποιος, ἐκτὸς τοῦ διτί εἶναι ἔξαιρετος ἐπιστήμων μετεκπαιδευθεὶς εἰς Καναδάν, εἴναι καὶ βαθὺς γνώστης τοῦ θέματος, ὡς ἐκ τῆς πολυετοῦς ἐμπειρίας του εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπικινδύνων φορτίων.

'Ἡ κρατοῦσα, ἀκόμη καὶ μεταξὺ τῶν συ-

αρμοδίων 'Υπηρεσιῶν, σύγχυσις περὶ τὴν ὄρθὴν δομασίαν καὶ τὰς ιδιότητας τῶν ἐπικινδύνων ὑλῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἐτέρου ἡ καθ' ὅλα ἐπιμελημένη ἐργασία τοῦ κ. Ἀλ. Κώνστα, ἡ ὁποία καλύπτει ὅλους τοὺς τομεῖς χειρισμοῦ τῶν ἐν λόγῳ φορτίων, ὡς καὶ οἱ ἐντατικοὶ στόλοι περιστροφῆς, εἰς τὸν ἐλληνικὸν καὶ ἀγγλικὸν, μὲ τὸν ὄρθον ἐπιστημονικὸν δρόν τῶν ἐπικινδύνων ὑλῶν καὶ σαφεῖς ὀδηγίας χειρισμοῦ των, καθιστοῦν τὸ βιβλίον τούτο

ἀπαραίτητον δοήθημα εἰς πάντα ἀσχολούμενον μὲ τὴν φορτοεκφόρτωσιν, στοιβασίαν, μεταφοράν, προώθησιν, ἀποθήκευσιν καὶ παραλαβὴν τῶν ὑλῶν αὐτῶν.

Οἱ πλοιοκτῆται, οἱ πλοιάρχοι, οἱ διοικητοί, οἱ στοιβαστοί, οἱ μεταφορεῖς ἐπικινδύνων φορτίων, καθὼς καὶ οἱ διευθυνταί ἀποθηκῶν ἐπικινδύνων ὑλῶν, εἰναι ἀπαραίτητον νὰ ἀποκτήσουν τὸ πολύτιμον τούτο σύγγραμμα τοῦ διαπρεπούν ἐπιστήμονος κ. Ἀλ. Κώνστα.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

A·I·ΡΗΝΣ ΤΖΟ·Υ: Εἰς Τζιμπουτὶ τὴν 18ην 'Ιουνίου μὲ διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Εξητήθη ἡ δοήθεια ρυμουλκοῦ διὰ τὴν ἀντλητὴν τῶν ὑδάτων. Τὸ σκάφος εἶχεν ἀποπλεύσει τὴν δην 'Ιουλίου ἀπὸ 'Ειλάτ διὰ Σιγκαπούρουν.

ΑΛΛΑ·Ι·ΑΝΣ : Συνεκρούσθη μετά τοῦ παναμαϊκοῦ δηζελοπλοίου «Μουσκετείερ» ἔξωθι τοῦ ἀκρωτηρίου Ματαπά, τὴν 21ην 'Ιουλίου. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Βενετίαν, ὅπου ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν.

ΑΝΝΑ Χ. (κ.): Ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν διὰ Λουάντα μὲ γενικὸν φορτίον, ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὸ ὅποιον σχέδιον κατεκλύσθη. Τὴν 14ην ἐδύσκετο πλησίον τοῦ 'Αμπιτζάν καὶ ἡλπίζετο νὰ φθάσῃ ἐκεῖ τὴν 16ην 'Ιουλίου. Κατεβάλλοντο προσπάθειαι ἀντλήσεως τῶν ὑδάτων, ἐνῷ παρουσίας ἐντελεύμενων σταδιακῶς. "Ἐκτοτε δὲν ὑπῆρχον πληροφορίαι περὶ τῆς τύχης του μέχρι τῆς 26ης 'Ιουλίου.

ΑΡΤΕΜΩΝ (θαλασμήρος): 'Υπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Κρήτης τὴν 12ην 'Ιουλίου. Τὸ πύρ ἐπεξετάθη παρὰ τὰς προσπαθείας του πληρώματος πρὸς καταστολὴν του. Τὸ πλήρωμα ἔγκατελείψει τὸ γιώτ σῶν, παραληφθὲν ὑπὸ προσδραμόντων σκαφῶν. Τὸ «Ἀρτέμων» ἐδύσθισθη εἰς ἀπόστασιν δύο μιλίων ἔξωθι τοῦ Ρεθύμνου, ὅπου ἐρρυμούλκειτο.

ΒΙΤΑΚΑΛΜ : 'Απὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Ἑλλάδα, ὑπὸ ἔρμα, ὑπέστη βλάβην τῶν ἡλεκτρογεννητηρῶν του τὴν 20ην 'Ιουλίου καὶ παρεσύρετο ἀκυβέρνητον εἰς ἀπόστασιν 33 μιλίων ΝΝΔ τῶν νήσων Κούρια Μούρια. 'Αργότερον, τὸ πλήρωμα κατώρθωσε νὰ θέσῃ ἐν λειτουργίᾳ τὴν μηχανήν, μὲ μίαν μόνον γεννήτριαν καὶ μὲ πολὺ μικρὸν ταχύτητα ἔφθασεν εἰς τὴν νήσον Χαλλανίγια, ὅπου ἐγκαταστάθησεν. Ρυμουλκὸν ἀνεμένετο ἐκ Κολόμπη τὴν 23ην ἥ 24ην 'Ιουλίου.

ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ : Μὲ φορτίον 25.000 τόνων

σίτου ἀπὸ Γαλλίαν διὰ Πακιστάν, ἀφίχθη εἰς Καράτοι τὴν 8ην Μαΐου. Κατὰ τὴν ἐκφρωτὴν διεπιστρήθη ὅτι τὸ φορτίον ἦταν ἀκατάληλον πρὸς ἀρτοποίησιν, προφανῶς λόγῳ εἰσροής ὑδάτων εἰς τὰ κύτη.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗΓΚΑΛ : 'Ηγκυροβολημένον ὡς ἐνεκρὸν σκάφος» ἔξωθι τοῦ Τζιμπουτὶ παρεσύρθη ὑπὸ ἰσχυρῶν ἀνέμων τὴν 10ην 'Ιουλίου καὶ ἔζητησε τὴν δοήθειαν ρυμουλκοῦ. Τὴν μεθεπομένην ἡγκυροβολήθησεν ἐκ νέου μὲ τὴν δοήθειαν τοῦ ρυμουλκοῦ «Σιμούν».

ΓΟΥΟΛΤΕΡ : Εἰς πλάτος 50.03' βόρειον καὶ μῆκος 01.12' δυτικόν, συνεκρούσθη μετά τοῦ μικροῦ λιβανικοῦ δηζελοπλοίου «Σάντα», διόπερ ἐνθύσισθη. Τὸ ἐννεαμελές πλήρωμα του διεσώθη. Τὸ «Γουώλτερ» συνέχισε τὸ ταξίδιον του διτί 'Αμβούργον.

ΔΑΜΑΣΚΟΣ : 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Βεγγάζην, μέσῳ Λονδίνου, ὑπέστη βλάβην τῆς πρωτοτηρίου μηχανῆς εἰς Λονδίνον τὴν 20ην 'Ιουλίου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ ρυμουλκοῦ. Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη. 'Επιθεώρησις δὲν ἀπεκάλυψε ζημίας καὶ τὴν ἐπομένην ἔξηλθε τῆς δεξαμενῆς διὰ νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον του.

ΔΑΝΑΗ : Συνεκρούσθη μετά τοῦ βρετανικοῦ δηζελοπλοίου «Αλσχέρστ» εἰς Στοκχόλμην τὴν 15ην 'Ιουλίου, ὑποστὰν ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τῆς πρύμνης ἀριστερά. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν διτί εύθετώρεον χρόνον.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ : 'Ανειλκύσθη τὴν 15ην 'Ιουλίου, τῇ δοηθείᾳ ρυμουλκῶν (ἰδε τεύχος 15.7.78). 'Ασήμαντοι αἱ ζημίαι εἰς τὸ φορτίον. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸ ταξίδιον του ἀνευ ζημιῶν.

ΕΛΠΙΔΑ : (τέως «Γκράντον»): 'Εδεξαμενίσθη εἰς Μάλταν λόγῳ σοδαρῶν προβλημάτων τοῦ τελικοῦ ἀξονος.

ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.): 'Αφιχθέν εἰς Λείσος τὴν 15ην 'Ιουλίου ἀπὸ Σφάξ, διέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Συνεστήθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τοὺς κυλίνδρους No. 3, 5 καὶ 6.

PHONES: 675-4321, 323-0064
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΙΩΑΝΝΗΣ : 'Υποστάν ζημίας είς τὴν μηχανήν παρέμεινεν ἀκυβέρνητον εἰς πλάτος 42.27' δόρειον καὶ μῆκος 28.28' ἀνατολικόν, ἔρωμουλκήθη εἰς Κωνστάντζαν τὴν 29ην Ἰουνίου ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Στράντζα», βάσει συμφωνητικού Λόδης' ἀνοικτοῦ τύπου. Τὸ ἐλληνικὸν μότοροπιτ μετέφερε 243 τόνους λιπαντικοῦ ἀλίσαις εἰς δοχεῖα, ἀπὸ Μπουργκάκας εἰς Ζυτάκωφ.

ΚΑΛΥΨΩ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (π.): Τὸ γαλλικὸν δηζελόπλοιον «Βίλ ντε Στρασμπούργκ» περισυνέλεξε τὴν 21ην Ἰουλίου ἀπὸ σωιδίον λέμβον 19 ἀτομα, ἀτίνος ἀπετέλους τὸ πλήρωμα τοῦ ἐλληνοκίτη παναματικοῦ φορτηγοῦ «Καλυψώ Τρέντερ», τὸ ὅποιον εἶχεν ἔγκαταλειφθῆ βυθιζόμενον εἰς πλάτος περίπου 33.21' δόρειον καὶ μῆκος 27.57' ἀνατολικὸν ἐνώριτερον τὴν ιδίαν ἡμέραν.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑ : 'Απὸ Σμύρνην διὰ Γαλάται ὑπὸ ἔρμα, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὴν κουζίνα τὴν 26ην Ἰουνίου. Τὸ πῦρ κατετάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τὸ σκάφος προσήγγισεν εἰς Μιτιλήνην δι' ἐπισκευάς. 'Ετελέσθησαν πρόχειροι ἐπισκευαὶ καὶ ἀπέπλευσε τὴν ἐσπέραν τῆς ἐπομένης, ἀφοῦ ἔξεδόθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοΐας.

ΚΩΣΤΑΘΗΝΑ : Προσήραξεν ἐπὶ δραχῶδους ἀκτῆς ἔξωθι τοῦ Ντακάρ τὴν 15ην Ἰουλίου. Διαρροὴ εἰς τὰ διπύθμενα καὶ τὰ κύτη No. 1, 2 καὶ 3. 'Ο πλοιαρχὸς ὑπέγραψε συμφωνητικοῦ Λόδης' ἀνοικτοῦ τύπου μετὰ τοῦ ρυμουλκοῦ «Εφρίδλαντ». 'Επιθεώρησις ὑπὸ δύτου ἀπεκάλυψε περαιτέρω διαρροὴν εἰς ἀπαντὰ τὰ κύτη. Τὸ πλήρωμα ἔγκατελεψε τὸ σκάφος, ἀλλ' ἀργότερον τινὲς ἔξι αὐτῶν ἐπέστρεψαν ἵνα καταβάλουν προσπαθείας διασώσεως τοῦ σκάφους καὶ τοῦ φορτίου.

ΜΑΓΙΑ : 'Απὸ 'Αμβούργον καὶ Χάρδρην δι' Ἀθάναν, ἀφίχθη εἰς Φάλμουθ τὴν 22ην Ἰουλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.) : 'Υποστάν ζημίας εἰς τὸν στρόβιλον χαμηλῆς πιέσεως, τὴν 17ην Ἰουνίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Ντουμπάτι διὰ Ρόττερνταμ, ἐζήτησε συνοδείαν ρυμουλκοῦ μέχρι τὸν λιμένα προορισμοῦ του, διότι ἀφίχθη χωρὶς νὰ ἀπατηθῇ ἡ δοκίμεια τοῦ ρυμουλκοῦ. 'Ανελήφθη ἐπιθεώρησις.

ΜΠΕΣ ΣΥ Γ. (κ.): 'Απὸ 'Αμβέρσαν διὰ Τρίπολιν (Λιβάνου), μὲ 2.100 τόνους ζαχάρως χύνην, προσήραξε τὴν 12ην Ἰουλίου εἰς

πλάτος 37.20' δόρειον καὶ μῆκος 09.40' ἀνατολικόν, ἔξωθι τῆς Μπιζέρτας. Προσπάθειαὶ ἀνελκύσεώς του ἀπέτυχον. Προεκλήθη ζημία εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 19ην Ἰουνίου ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἥτις ἐπεξετάνθη λόγῳ ισχυρῶν ἀνέμων. Τὸ πλήρωμα μετεφέρθη εἰς τὴν ξηράν σῶν. 'Η κατάστασις τοῦ σκάφους ἐθεωρεῖτο ἔξαιρετικῶς κρίσιμος.

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ (τέως «Μέντ Σκάύ») : 'Υπέστη ζημίας τὴν 16ην Ἰουνίου κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου ἀπὸ Πλότος διὰ Βαλένθια. Παρακλίναν τῆς πορείας του προσήγγισεν εἰς Κάλιαρι τὴν 23ην Ἰουνίου ὃπου ἀνελήφθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανήν.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣ ΚΕΠΑΣΤΗ (λ.): 'Απώλεσε τὴν ἐλλικά του εἰς πλάτος 12.43' δόρειον καὶ μῆκος 154.39' δυτικόν, ἀπολέσαν τμῆμα τῆς πρώρας του. Διαρροὴ ἡλέγχετο μὲ τὴν δοκίμειαν σκάφους τῆς ἀμερικανικῆς 'Ακτοφυλακῆς. 'Αδύνατος ἡ συνέχισις τοῦ ταξιδίου ἄνευ ρυμουλκοῦ. Τὴν 24ην Ἰουλίου ἀφίχθη τὸ ρυμουλκὸν «Ἄρθεωρ Φός», ὅπερ ἀνέλαβε τὴν ρυμούλκησίν του εἰς Βανκούβερ. 'Η ρυμούλκησίς ἀναμένεται νὰ διαρκέσῃ τούλαχιστον δύο ἔβδομαδας, δεδομένου ὅτι τὸ «Στάρ Κ.» σύρεται ἀπὸ τὴν πρύμνην.

ΤΑΡΟ Κ.: 'Αποπλεύσαν ἐξ 'Αμβούργου τὴν 11ην Ἰουλίου διὰ Γκουαγιακὶλ, ὑπὸ ἔρμα, ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου καὶ ἡγκυροβόλησεν εἰς τὰς ἔκβολάς τοῦ ποταμοῦ «Έλβα, ἐπιστρέψαν ἀργότερον εἰς 'Αμβούργον δι' ἐπισκευάς.

ΦΑΣΤ ΜΠΡΖ : Προσαράξαν τὴν 14ην Ἰουλίου εἰς πλάτος 17.11' δόρειον καὶ μῆκος 41.46' ἀνατολικόν, ἀνειλκύσθη δι' ιδίων τοῦ μέσων τὴν μεθεπομένην καὶ ἐπέλεσεν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του (Γκιζάν), ὃπου ἡγκυροβόλησεν.

ΠΕΤΡΟΛΑ 24 : 'Αφίχθη εἰς Πειραιᾶ τὴν 12ην Ἰουλίου, συρόμενον ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν λόγω βλάβης εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου.

ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.): Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἔκβολησίσ του εἰς Γάνδην, ἀπέπλευσε διὰ Φλώσιγκ τὴν 18ην Ἰουλίου, ἀλλ' ὑπέστη ἐν πλῷ βλάβην τῶν δύο δοθητικῶν

φοισ 70.000 τόν. δι' 'Ολλανδίαν. 'Ενωρίτερον τὰ 5.10 δολ. φίο ἐπιληρώθησαν διὰ τὴν Κόλπον. 'Ελαφράν βελτίωσιν ἐνεφάνισεν ὁ ναύλος δι' Ισπανίαν. Τὰ 10.25 δολ. φίο ἐπιληρώθησαν ἀπὸ Κόλπον δι' Ιαπωνίαν (Αὔγ.) καὶ 10.10 διὰ Σεπτέμβριον - 'Οκτώβριον.

γεννητηριῶν καὶ ἔρρυμουλκήθη εἰς Τερνόύζεν, ὃπου ἀφίχθη τὴν 19ην Ἰουλίου. Διενηργήθη ἐπιθεώρησις.

ΣΗ ΤΑ·Ι·ΓΚΕΡ : 'Ανειλκύσθη τὴν 12ην Ἰουλίου μὲ τὴν δοκίμειαν ρυμουλκοῦ καὶ ἡγκυροβόλησεν εἰς Σαίν Μάρκους Χούκ ἐν ἀναμονῇ ἐπιθεωρήσεως (Ιδὲ τεῦχος 15.7.78). Μέρος τοῦ φορτίου ἐξεφορτώθη ἵνα καταστῆ δυνατή ἡ ἀνέλκυσις. 'Η ἐπιθεώρησις δὲν ἀπέκαλυψε ζημίας καὶ τὴν 14ην Ἰουλίου ἡρχίσεν ἡ ἐπαναφόρτωσις. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσεν ἐκ Φιλαδέλφειας διὰ Μόντρεαλ.

ΣΤΑΡ Κ.: Συνεκρούσθη ὑπὸ δύμιλην, τὴν 19ην Ἰουλίου, μετὰ τοῦ πλοίου-κοντέινερ «Ταϊβάν Φοίνιξ», εἰς πλάτος 47.34' δόρειον καὶ μῆκος 154.39' δυτικόν, ἀπολέσαν τμῆμα τῆς πρώρας του. Διαρροὴ ἡλέγχετο μὲ τὴν δοκίμειαν σκάφους τῆς ἀμερικανικῆς 'Ακτοφυλακῆς. 'Αδύνατος ἡ συνέχισις τοῦ ταξιδίου ἄνευ ρυμουλκοῦ. Τὴν 24ην Ἰουλίου ἀφίχθη τὸ ρυμουλκὸν «Άρθεωρ Φός», ὅπερ ἀνέλαβε τὴν ρυμούλκησίν του εἰς Βανκούβερ. 'Η ρυμούλκησίς ἀναμένεται νὰ διαρκέσῃ τούλαχιστον δύο ἔβδομαδας, δεδομένου ὅτι τὸ «Στάρ Κ.» σύρεται ἀπὸ τὴν πρύμνην.

ΤΑΡΟ Κ.: 'Αποπλεύσαν ἐξ 'Αμβούργου τὴν 11ην Ἰουλίου διὰ Γκουαγιακὶλ, ὑπὸ ἔρμα, ὑπέστη ἀνωμαλίας εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου καὶ ἡγκυροβόλησεν εἰς τὰς ἔκβολάς τοῦ ποταμοῦ «Έλβα, ἐπιστρέψαν ἀργότερον εἰς 'Αμβούργον δι' ἐπισκευάς.

ΦΑΣΤ ΜΠΡΖ : Προσαράξαν τὴν 14ην Ἰουλίου εἰς πλάτος 17.11' δόρειον καὶ μῆκος 41.46' ἀνατολικόν, ἀνειλκύσθη δι' ιδίων τοῦ μέσων τὴν μεθεπομένην καὶ ἐπέλεσεν εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ του (Γκιζάν), ὃπου ἡγκυροβόλησεν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εἰς τὰ γνωστά, τὰ πρὸ τοῦ Μαΐου, ἐπίπεδα ἐκίνηθη ἡ ναυλαγορὰ διὰ τὰ δημητριακά — τὰ κύρια φορτία ἄτινα ἀπησχόλησαν τὰ τράμπας σκάφους.

'Απὸ τὸν νευραλγικὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς οἱ ναύλοι περιεστράφησαν — τὸν Κόλπον — εἰς τὰ 5.50 δολ. φίο διὰ σκά-

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ύλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD

ΝΑΥΤΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»
SINGAPORE

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

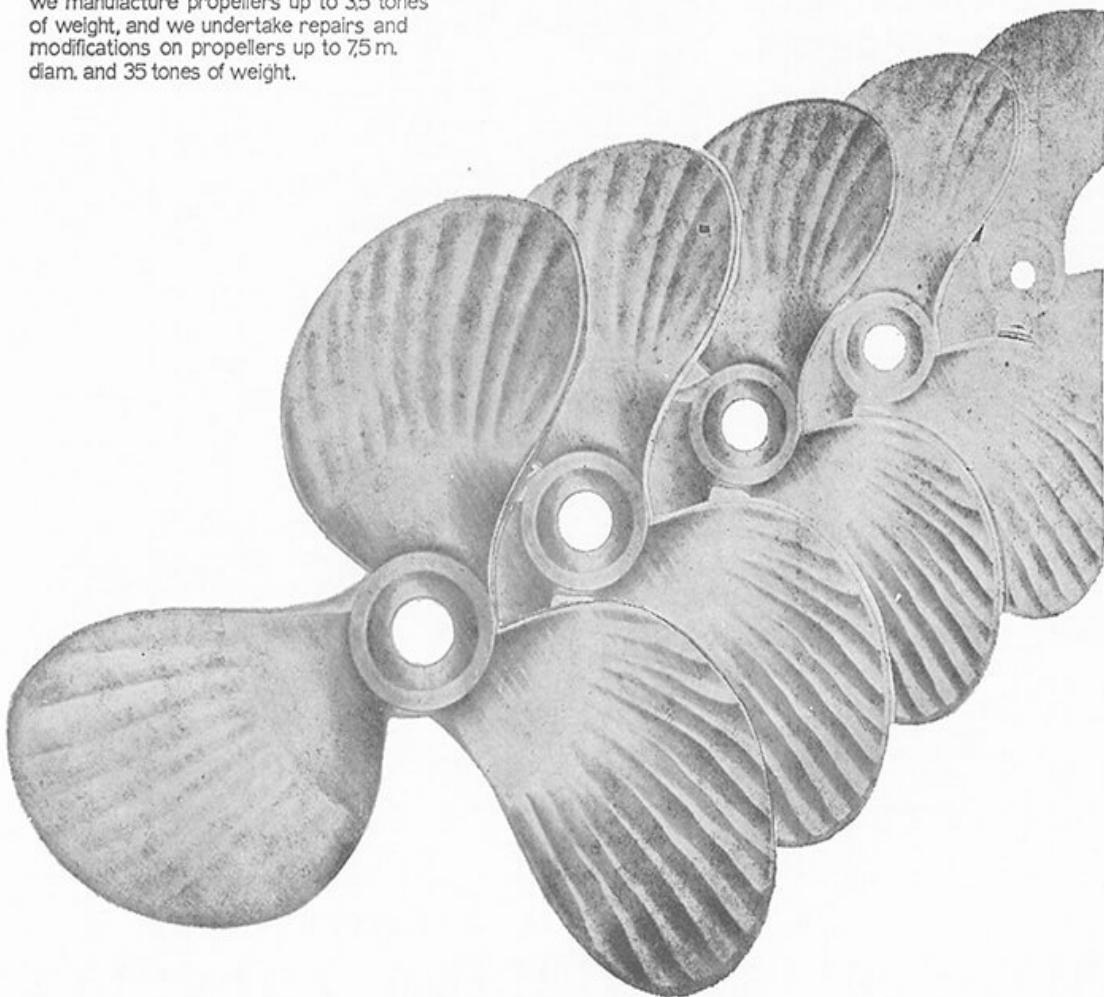
AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2208537

24 HRS SERVICE

TELEX NO. RS 21376

unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS*

We manufacture propellers up to 3.5 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5 m. diam. and 35 tones of weight.



LIPS*NAFSI SA
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836-TELEX 21-2708 NFI GR

ADDRESS :
153 - 157 GALE STREET
OR P. O. BOX 475
DURBAN - R.S.A.



TELEX NO. 6-0129 SA
CABLE ADDRESS: «HERMES» DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPAS - A. DE FELICE
P. ROUSSOS - G. SIDERIS - G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 211136 KATS
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920
ADDRESS: IONIAS 211/213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9
65181

AFTER HRS TEL. { 53064 - 846474
843647 - 69392
370491 - 53978 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 437

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1978

To Retain Our Competitiveness

Nowadays, in the midst of the longest crisis in maritime history, all the shipping countries are trying to maintain the competitiveness of their national fleets. But the success of their efforts depends on many factors. First: on the cost of life in each country, which stipulates the wage levels for the crews; second: on the quantitative and qualitative abundance of seamen; third: on the subsidies and low interest credit facilities granted to the shipowners for renewal and maintenance of their fleets; fourth: on the discriminative policy of each country with regard to carriage of her national cargoes; fifth: on the volume of each country's national trade; and last: on the form of shipownership — whether the ships are state, semi-state or privately owned.

National fleets with high operational costs cannot stand competition without various allocations from their governments. Countries with large merchant fleets and comparatively limited national trade can only survive shippingwise under certain conditions burdening their national economies. We have many examples of the measures taken by various countries while trying to keep their national fleets afloat.

In Greece, however, the picture is quite different. If the Greek-owned tonnage is the largest in the world and the Greek flag ranks fourth in the league, this happened without any state support in the form of protectionism measures or subsidies. It is the result of the fruitful co-operation between the foresighted Greek shipowner and the unequalled Greek seaman. The Greek ship has been, and still is, the most competitive among those of the Free World. But it is now in danger of losing its competitiveness against the state-owned ship and the ships of the Third World countries, like India, Bangladesh, Singapore, Hong Kong, Korea etc.

In order to maintain our leading position among the maritime countries we must remain competitive. Any protective measure will not help, since our national trade and our public budget are limited in comparison to our sizeable merchant fleet. If the Greek ship becomes more expensive operationally it is bound to lose its competitiveness, resulting to the shrinkage of our shipping, for which we are all proud.

We are not exaggerating, nor are we in the least prejudiced. Greek shipping is facing grave dangers. Our only means for survival is by offering low cost transportation, as we did up to now. If we do not succeed everything will be lost.

What is Really Needed

We are afraid that the authorities concerned with our shipbuilding and repair industry have not realized the necessity of forming a special department in one of the competent ministries — we would suggest the Ministry of Industry — which department

would take care of the every day problems arising within the industry.

Instead, we are informed, they are planning to set up a working group, under the jurisdiction of two ministries, that will meet once a month to decide on matters concerning shipbuilding and repair industry.

We are not aware of what the "brains" who suggest this working group have in mind, but we are certain it will not help to the solution of the daily problems of the industry which, despite the present crisis, can be a valuable source of foreign currency to our National Economy.

The Right Decision

The participation of Greece in the campaign of the North European countries against substandard vessels is expected to improve safety and living conditions on board Greek vessels which have been greatly criticized during the recent months.

And we must admit that living conditions on certain Greek vessels are far from being satisfactory. Monitoring of these vessels is imperative, since it will improve not only living conditions of the crews but safety standards as well, resulting perhaps to fewer casualties.

It pleases us to see that our Ministry of Mercantile Marin hastened to take the right decision without any delay. We believe there will be soon announced severe penalties against those violating the rules imposed by

the relevant protocol. We should not forget that better living conditions make the seafaring career more attractive.

A Sense of Responsibility

The Liberian VLCC "Marietta", owned by the N. J. Goulandris group, was on loaded passage from Dubai to Rotterdam when she sustained a breakdown of the main engine low pressure turbine, close to the French coast. Without delay, the Master reduced speed and called for the escort of a tug until he arrived to his final destination without any other troubles.

It was agreed between the super-tanker and the tug that the second would only escort the first under a single contract — not a towage or a salvage contract — and in case it became necessary for "Marietta" to be towed, then a Lloyd's Open Form would be signed.

Commending on the initiative of the Master to ask for the assistance of a tug, it was suggested that he created unnecessary expenses for his company. But this was done with a full sense of his responsibility for the safety of his ship and the protection of the good name of his company. Besides, it has to be noted, that being within the 50 mile zone of the French territorial waters, the Master had to report the damage to the French authorities.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus shipbroking offices during the past fortnight:

SINGLE VOYAGE :

LELA : min. 6000 metric tons cottonseed meal, Los Angeles to 1 sp Denmark + Trondheim, \$31.25 per metric ton fiof, L/D 2000/1500 Denmark - 1000 Trondheim, dem. \$2000 daily (July 27 - August 10). Acct : Sterncomco.

ELAFI : 20000 metric tons 50/50 moloo coke, Gdynia to Korea, \$34.60 per metric ton fiof, L/D scale load 1500/1000, dem. £1000 daily (August 1 - 10). Acct : Onsoo.

ELMINA : 15000 metric tons fertilizers in bulk, Heroya to Karachi, \$23.50 per metric ton fiof, L/D 4000/800, dem. \$3500 daily (July 17 - 21). Acct : Norad.

ELEUSIS : 15000 metric tons 50/50 moloo DAP in bulk, Tampa to 1 - 2 sp Adriatic, \$17.50 per metric ton fiof basis 1/1 and \$18 basis 1/2, L/D 4000/1500, dem. \$4300 daily (July 20 - 30). Acct : Gum.

IONIAN SKY : 11000 metric tons preslung cement 50/50 moloo, Poland to one sp Dakar - Point Noire range, \$21.75 per metric ton fiof, L/D 1250/750, dem. \$0.29 per intaken ton of cargo (August 4 - 14). Acct : Beijer.

ZEA SKY : 5000 metric tons min./max. bagged rice, Savona to Tripoli or Benghazi, \$16 per metric ton fiof, L/D 175/125 phpd,

dem. \$2000 daily (July 18 - 24).

DESPINA G. K. : min./max. 15000 metric tons bulk sugar, Maputo to U.S. Gulf option U.S. Atlantic, \$15.75 fiof, L/D 1000/1500, dem. \$2750 daily (July 24 - 28). Acct : Swaziland sugar.

KERASOUS (13400 dwt.) : Full cargo general, Antwerp + Barcelona + Valencia + Leghorn to Basrah, \$385000 lumpsum fios basis 4/1, 24 total days, dem. \$3300 daily (July 12 - 19). Acct : Intra SA.

TANAGREA (9235 dwt.) : Full cargo agricultural products, 1 - 3 sp West Coast India to 1 - 3 sp Gibraltar - Denmark range, \$150,000 lumpsum fios basis 2/2, 18 total days, dem. \$2400 daily (July 20 - 30). Acct : Eurofraktorkontor.

NISSOS SKYROS (9874 dwt.) : Up to full cargo newsprint in rolls, Uglegorsk (Sachalin) to 1 - 3 sp India, \$220000 lumpsum fios, 28 total days, dem. \$3000 daily (July 3 - 10). Acct : Russian charterers.

CALYPSO TRADER : 4000/4100 metric tons min./max. TSP in bags, Crotone to Basrah, \$24.10 per metric ton fios, 12 total days, dem. \$2000 daily (July 1 - 10). Acct : Soprobec.

KRETAN SPIRIT : 5000 metric tons 50/50 moloo salt in bulk, Sfax to Bourgas, \$12.25 per metric ton fiof, L/D 1500 per day / 180 per hatch per day, dem. \$1900 daily (July 1 - 5). Acct : Mineralimpex - Sofia.

MARILAKI : 10500 metric tons 50/50 mor-

chop bagged cement, Lobito and Luanda to Abidjan, \$12.75 per metric ton fios, 18 running days Shinc load / 10 total days Shex disch., free port expenses at load ports, dem. \$2500 daily (August 5 - 15). Acct : French charterers.

ALBATROSS : 1705 metric tons steel coils, Eleusis to Salerno, \$7.50 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$750 daily (July 27 - 28). Acct : Greek charterers.

ELONA : 8000 metric tons fluorspar, Mombasa to Soviet Black Sea, \$18 per metric ton fio, L/D 2000/1000 (July 20 - 28).

NEDA : 11000 metric tons bagged cement, 1 Spanish Mediterranean to Casablanca, \$8 per metric ton fios, L/D 1200/1600 (end July).

PHAEDON : 7200 metric tons 50/50 moloo bagged cement, 1 Spanish Mediterranean port to Alexandria or Port Said, \$9.90 per metric ton fios, dem. \$2100 daily, L/D 1000/700 (July 12 - 23). Acct : Arab Trade Union.

GEORGIOS K.: 8000 - 8500 metric tons bagged wheatflour, Tekirdag and Mersin to Tripoli and Benghazi, \$17.80 per metric ton fios, L/D 600/750, dem. \$0.38 per metric ton per day (July 27 - 31).

SAN CROIX : 5500 metric tons 50/50 moloo bulk sulphur, Bayonne to Ras Selaata, \$17.25 per metric ton fio, 24 hour load / 1000 disch., dem. \$2400 daily (June 29 - July 5). Acct : French charterers.

MARATHON : 4200 metric tons steel products, Maputo to Abu Dhabi, \$135000 lump-sum fios chop Tripoli (Lebanon) \$120000,

12 total days, dem. \$2000 daily (July 10 - 15). Acct : Lebanese charterers.

SILVER COAST : min. 10000 metric tons 50/50 more 00 bagged rice, U.S. Gulf to Abidjan, \$23 per metric ton fios, L/D 1000/1000, dem. \$2900 daily (July 13 - 18). Acct : French charterers.

SILVER SEAGULL : 4000 metric tons 50/50 moloo sunflowerseed in bulk plus 1700/1800 metric tons soya beans in bulk, \$36 per metric ton for the sunflowerseed cargo and \$21 for the soya beans fio, 9 total days, dem. \$2900 daily (July 21 - 25). Acct : ICIC.

SILVER PORT : 7700 owners option 8000 metric tons sugar in bags, Dunkirk to Hodeida, \$28.50 per metric ton fios, L/D 750/750, dem. \$2850 daily (August 3 - 7). Acct : French charterers.

NAVARINO GLORY : min. 3850 up to 4200 metric tons bagged flour, Bremen to Tripoli (Libya), \$18.50 per metric ton fios, L/D 1000/750, dem. \$1850 daily (July 21 - 26). Acct : Dutch charterers.

SILVER GLORY : 8000 metric tons 50/50 moloo chrome ore, Maputo to Caronte, \$16.50 per metric ton fio, L/D 1500/2000, dem. \$2600 daily (August 1 - 10). Acct : French charterers.

TIME CHARTER :

IOANNIS : 12281 dwt., built 1963 (662, 796/603960 cbft. G/B, 13 knots on 20 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Tampico (July 12 - 25), redelivery DOP Barranquilla, hire \$3400 per day including overtime (Nomucar).

ELLINIDA : 15342 dwt., built 1966 (685, 561/647864 cbft. G/B, 14 knots on 22 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery Valparaiso (July 20 - 31), redelivery 1 so Nigeria, hire \$4250 per day plus \$1500 per month for overtime (Afrab).

THANASSIS M.: 7213 dwt., built 1957 (318552/292600 cbft. G/B, 12 knots on 9 tons marine d.o.), t/c trip, delivery APS Flushing (July 25 - 31), redelivery DOP 1 so Baltic, hire \$2300 per day including overtime (Sovflacht).

ORIENTAL MERCHANT : 29304 dwt., blt 1965 (1195077 cbft. grain, 13.5 knots on 27 tons ifo plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery Constantza (July 25 - August 8), redelivery China, hire \$4450 per day including overtime (Emm).

MARIA K.: 15136 dwt., SD14 type, built 1970 (13 knots on 20 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery Greece (August 15 - 25), redelivery Nigeria, hire \$4000 per day, duration abt 60 days (MME CEN).

FROSSO K.: 15136 dwt. SD14 type, built 1970 (13 knots on 20 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.), t/c trip, delivery Greece (August 15 - 25), redelivery Nigeria, hire \$4000 per day including overtime, duration abt 60 days (MME CEN).

GEORGE F.: singedecker, 5602 dwt., built

1959 (247000 cbft. bale, 11.5 knots on 8.5 tons m.d.o.), delivery Dunkirk (July 18 - 22), t/c trip via U.K. to Italy chopt further trip Italy - Greece - Italy, hire \$2250 per day including overtime (Shipping Corporation of Monrovia).

ARAMON : tweendecker, 7575 dwt., built 1948 (408000 cbft. bale, 13 knots on abt 14 tons ifo 800" plus 1.5 tons d.o.), 12 months time charter outright one month more or less chopt, delivery Aden (July 20 - August 5), hire \$2200 per day including overtime (East African charterers).

NEMA : 15600 dwt. (gearless ore carrier) t/c trip, delivery Weser (end July - beginning August), redelivery East Coast Canada, hire \$2680 per day including overtime, duration abt 20 - 25 days.

DANIEL : 5638 dwt., built 1967 (12.5 knots on 11 tons ifo 200" plus 1 ton g.o.), t/c period 9 months, 1 month mol chopt, delivery DOP Annaba (July 27 - August 5), redelivery one sp. U.K./Cont./Baltic/Med./Black Sea/West Africa not south of Takoradi, hire \$2200 per day including overtime (Van Weelde Bros.).

SILVER ARROW : 16500 dwt., newbuilding (700000 cbft. bale, 15 knots on 26 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.), t/c trip, delivery Taiwan (July 11 - 14), redelivery Caribs, hire \$3850 per day including overtime (Danish liner company).

SILVER WIND : 16500 dwt., built 1977 (700000 cbft. bale, 15 knots on 26 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.), t/c trip, delivery South Japan (July 22 - 23), redelivery West Africa, hire \$3750 per day including overtime (duration abt 150 days). Acct : Danish liner company.

LIEBENFELS : tweendecker, 8600 dwt., blt 1955, (420000 cbft. bale, with 140 tons heavy lift derrick, abt 15 knots on 23 tons ifo 1500" plus 2 tons d.o.), t/c trip, delivery APS Bombay (July 15 - 25), redelivery West Mediterranean, hire \$2950 per day including overtime (Indian government).

SOURCES :

- Achaiki Naftiliaki S.A.
- Carras Liner Services S.A.
- Dalex (Brokers) S.A.
- GENPE Shipping S.A. Panama
- Homerik Shipping (A. Sorotos)
- M. A. Hambury & Co.
- P. K. Kakoulidis & Co.
- Kallianis Shipping S.A.
- George A. Callitsis (Successors)
- Link Maritime Enterprises S.A.
- E. G. Loukedes
- Marbrokers S.A. Panama
- Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.
- Plessot Trading S.A. (A. Katikas)
- Prometheus Maritime Corp.
- C. Riganatos (Shipbrokers)
- Thenamaris Maritime Inc.
- United Shipbreking Ltd.

HELLAS-MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

Direct Telex "only" Via Operator Roma
Italcable Nr. 105 with Nr. 5025AR
HELLAS BAIRRS

TELEGR. HELLASMAR BAIRRS
PHONES 310483, 311384, 321616,
313397, 329735

AOH 2428971
(Ship Supplies Dept.)

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

"NAYTIKA XRONIKA"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "NAYTIKA XRONIKA" Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

*Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
•Ορφεως 18, Νέα Σμύρνη

*Επί της θλυς
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αλγάκεω 47, Κορυδαλλός

*Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ
Βοστόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαπαστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς