

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1951

Αρ. Φύλλου 393/152

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ Ο ΛΙΜΗΝ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Ο Νορβηγός οίκουμολόγος καθηγητής Σ. Β. Πάσουλσον, ειδικός περί την ναυτικήν οικονομίαν, έξετάζει, εις τελευταίαν μελέτην του, τό ζήτημα τῆς πλέον οίκουμικής διαχείρισεως τῶν έπιτορικῶν πλοίων. Ιδιαιτέρως σχολείται ἐπί δυνατότητος ἐπίτευξεως μείζονος ἐνεργού χρησιμοποίησεως τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ πλοίου.

Δεδομένου, ὅτι πρωταρχικός σκοπός ἐνὸς ἐπιτορικού σκάφους είναι νὰ ταξιδεύῃ ἔμφορτο, ὁ καθηγητὴς Πάσουλσον ὑποστηρίζει, ὅτι ἡ ἐνεργός ἀπόδοσις δι' ἣς ἐπιτελεῖται τὸ ἔργον τοῦτο κατά μέσον δρόμου καματεῖ μεταξὺ ποσοστῶν 20 καὶ 30%. Εκ τῆς ἀναλυτικῆς ἐρεύνης τοῦ καθηγητοῦ λαβόντος ἐν τυπικῷ νορβηγικῷ πλοίον ἐλευθέρων ταξιδίων (τράπατ) προέκυψε, ὅτι τὰ 15.5% τοῦ χρόνου του κατηνάλωσε τὸ πλοίον πλέον ἄφορτον καὶ τὰ 43.3% μὲ φορτίον, τοῦ δόλου χρόνου τοῦ ἀναλώντος ἐν πλῷ ἀνελθόντος εἰς τὰ 58.8%. Τὸ σύνολον τοῦ «χρόνου σταθμεύσεως» ἀνερχόμενον εἰς 41.2% περιλαμβάνει: φορτώσεις (10%), ἐκφορτώσεις (12.4%), παραλαβὴν καυσίμων (0.7%) καὶ ἄλλους παράγοντας κατακρατήσεως τοῦ πλοίου ἐν σταθμεύσει (7.2%).

Η κατανομὴ αὐτῆς τοῦ χρόνου ἐν πλῷ καὶ ἐν δρόμῳ, παρατηρεῖ ὁ καθηγητής, παρέχει συγκριτικῶς εὐνοϊκήν εἰκόνα: "Ἐν Μ. Βρετανίᾳ πρό τοῦ πολέμου, τὰ 45% τοῦ δόλου χρόνου τοῦ πλοίου κατηνάλισκοντο ἐν λιμένι καὶ τὸ ποσοστό τοῦτο ἐθεωρεῖτο κανονικόν. Σήμερον θὰ ἴτο πιθανώτερον ἐν ποσοστὸν 55%, ἐξαρτώμενον μεγάλως ἐν τοῦ μεταφορικοῦ τομέως εἰς ὃν ἀπασχολεῖται τὸ πλοίον.

Μέγα τημῆα τοῦ νορβηγικοῦ ἐπιτορικοῦ στόλου, καὶ δὴ τὰ δεξαμενόπλοια, παρουσίασσαν εὐνοϊκῶτεραν θέσιν, καταναλώσαντα μόνον 15% τοῦ νρόνου των ἱμένων. Τὰ μακρών ἀποτάσσεων πλοῖα τακτικῆς γραμμῆς (λάινερς) κατώθωσαν κατά κανόνα νὰ κρατήσουν τὸν χρόνον σταθμεύσεως εἰς λιμένα κάτω τοῦ 45% ἀλλὰ τὰ ἀκτοπλοϊκά ἡ τὰ πλοῖα τὰ ἐκτελούνταν βραχεῖς διακρίεται ταξίδιον εἰς Εὐρωπαϊκούς λιμένας, συχνάκις είναι δυνατόν νὰ καταναλώσουν τὰ 66% τοῦ χρόνου ἐν λιμένι.

ΔΑΠΑΝΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ: Δεγχεῖς ὡς μέσον δρόμον χρόνου παραμονῆς ἐν λιμένι (μὴ περιλαμβανομένου τοῦ δι' ἐπισκευάς ἡ δεξαμενούς) τὰ ποσοστά 50, 55 καὶ 15%, ἀντιστοίχως δι' ἀτμόπλοια, δοζελοκίνητα καὶ δεξαμενόπλοια, κατέστρωσεν ὁ καθηγητὴς Πάσουλσον τὸν ἀκόλουθον συγκριτικὸν πίνακα δαπανών λειτουργίας:

Χρόνος ἐν πλῷ	'Ατ) πλοια	Π) κίνητα	Δεξ) πλοια
Καυσίμα:	%	%	%
Ποσοστὸν δαπανῶν	13.78	12.56	17.13
Συμμετοχὴ εἰς ἄλλας δαπάνας ἔξαι-			
ρέσει τῶν δαπανῶν ἐν λιμένι ...	24.63	29.30	57.00
Χρόνος ἐν λιμένι			
Δαπάναι ἐν λιμένι ; .. .	36.59	34.17	15.81
Συμμετοχὴ εἰς ἄλλας δαπάνας....	24.64	23.97	10.06

Κατὰ τὴν ἄνω σύγκρισιν τὰ τρία πέμπτα τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν λειτουργίας τοῦ σκάφους ἀνήκουν εἰς τὸν ἐν λιμένι χρόνον καθέσσον ἀφορᾶ τὰ ἔργον φορτίου πλοίοι, ἐνώ δὲ ἀντίστοιχος ἀριθμὸς διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, αἱ εἰς λιμένα δαπάναι φθάνουν μόνον τὸ ἐν πέμπτον τοῦ συνόλου αὐτῶν. Ως πρὸς τοὺς ὑπόλογισμοὺς τῶν ποσοστῶν δὲ καθηγητὴς Πάσουλσον διετύπωσεν ωρισμένας ἐπιφύλαξεις, προσέθεσεν, ὅμως, διὰ τὸν πάση περιπτώσεις οἱ ὑπόλογισμοὶ τοῦ ἐν λιμένι χρόνου ἥσαν μᾶλλον πολὺ χαυηλοί. Τὰ δεξαμενόπλοια καὶ ἄλλα εἰδικά πλοῖα ἐπίτυχαν διαγωνιστέαν εὐκίνησιν, ἐνώ τὰ φορτηγά, κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη, φαινεται νὰ εἶνε κατὰ ἀνιστάντα πρόσδον ἐκτεθειμένα εἰς ἀργοπορίας, ὑπερβαλλόντας εἰς πολλὰς περιστάσεις τὰ πλεονεκτήματα τῆς ἀνταρτικῆς ταχύτητος καὶ τοῦ καλλιτόνα εξοπλισμοῦ τῶν νεωτέρων σκαφῶν. Βελτιωμέναι δέδην μέθοδοι φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως θὰ εδίδον καλύτερα ἀποτελέσματα διαχείρισεως.

Ἐν κατακλείδῃ τῆς μελέτης του δὲ καθηγητῆς Πάσουλσον λέγει, ὅτι αἱ καλλιτέραι πιβαντότεραι ἐξοικονομήσεως χρόνου θὰ ἐπρεπε νὰ ζητηθοῦν εἰς τοὺς λιμένας. Τὸ πρόβλημα, κατ' αὐτὸν, ἀφορᾷ ἐν μέρει τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ ἐν μέρει τὴν πληρεστέραν δρόμων τῆς μεταφορᾶς καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ λιμένος. Ταῦτα δὲν ἀποτελοῦν μόνιμον τὰς σημαντικότερας τῶν συνοικιών δαπανῶν τοῦ θαλασσιού μεταφορικοῦ ἔργου, ἀλλὰ ἔχουν καὶ σημαντικὴν σημασίαν διὰ τὸν συγγενισμὸν μεταξὺ διαφόρων λιμένων.

Ἡ τάσις τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἔξασφαλίσουν εἰς τὰ σκάφη τῶν δοσῶν τὸ δυνατόν τέλειον ἐξοπλισμὸν ὃστε νὰ εἶνε τὰ πλοῖά των κατὰ τὸ μᾶλλον πὴ ἵττον ἀνεέρητητα ἀπό τὰ ἐπί της παραδίαις βασιζόντα φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα, δὲν συνιστάται ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ Πάσουλσον, τούλαχιστον ἀπὸ οίκουμικής ἀπόφεως. Εἰς πολλὰς περιστάσεις ἡ τάσις αὐτὴ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὸν διπλασιασμὸν τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου, πράγμα τὸ ὅποιον ἀγειτεῖ εἰς ἀτελῆ χρησιμοποίησην ἐπενδύσεων κεφαλαίου. Πλοῖον καὶ λιμήν εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελοῦν μίαν οίκουμικην ἐνότητα καὶ ἀπόδοσις θετικώτερου μεταφορικοῦ ἔργου ὑπῆρξεν ὑπὲρ πᾶν ἄλλο, ὑπόθεσις ἀμοιβαίας προσαρμογῆς πλοίου καὶ λιμένου.

**PELTZ BROTHERS
SHIP CHANDLERS**

NORFOLK, VIRGINIA

NEWPORT NEWS, VIRGINIA

τι ο νόμος της παρεκκλίσεως από τής πορείας πηγάδει έκ του νόμου περὶ βαλασσίας ἀσφαλείας, "Αν ἀδικαιολογήτως ή μη ὑπαρχούστης ἀνάγκης πλοϊὸν τι ἀπομακρυῦθη τῆς πορείας του (τοῦ ταξιδίου του), τὸ ἀσφαλιστήριον καθίσταται ἀνίσχυρον καὶ ὁ φορτωτὴς γίνεται ἀσφαλιστὴς τοῦ φορτου. Οἱ φορτωται ἐξήτασαν νὰ προστατεύσουν ἔσιτοὺς διὰ τοῦ λεγομένου «δρου ἐλευθερίας» καὶ ἐπ' αὐτοῦ, κυρίως, ἑστηρίχθησαν οὗτοι. Ο δικαστὴς ἐξήτασε τάς ὑπαρχούσας τότε ἐν τῷ Ἀμερικανῷ συνθῆκας, αἵτινες προύκάλεσαν τὴν ἀπόφασιν παρεκκλίσεως τοῦ σκάφους ἐκ τῆς πορείας του, καθὼς καὶ πολλοὺς ἄλλους προβλήθησαν ἰσχυρισμούς, ἀλλ' ἡ κρίσις, ὅτι, πράγματι, ἡ ἀπομάκρυνσις ἐκ τῆς κατεύθυνσεως του ταξιδίου ἢτο δεδικιαλογημένη, εἶχεν ἀκαδημαϊκὴν μᾶλλον παρὰ πρακτικὴν σημασίαν, ἀφ' ἣς στιγμῆς ἐκρίνει τοὺς φορτωτὰς ὡς ὑπευθύνους, λόγῳ μὴ καταβολῆς ἐκ μέρους των τῆς δεουστῆς ἐπιμελεῖας.

ΣΧΟΛΙΟΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

Τὸ πρώτον πράγμα, τὸ ὅποιον προβάλλει, κατὰ τὰς ἐξήτασιν τῆς προκειμένης ὑποθέσεως, εἶνε, ὅτι ἑνὸς εἰς φορτωτῶν δύναται νὰ λάβῃ δλᾶς τὰς προφυλάξεις, αἱ ὅποιαι θὰ ἐφαίνονται ὑπερδιάνυσσα τὰ δριὰ τῆς δε οὐ σης ἐπι με λε ἵας, τοῦτο εἰς δεδομένας περιστάσεις δὲν θὰ ἥτο, ἴσως, ἀρκετὸν. "Αν ἐνδυμηθῇ τις, ὅτι τὸ πλοῖον εἶχε φορτωθεῖ νιτρικὸν ὀμμῶνιον δύνο μῆνας μετά τῆς καταστροφῆς εἰς τὴν πόλιν. Τέτας, ἀναμφιδόλως πᾶσα προφυλάξις, τὴν ὅποιαν ἠδύνατο νὰ σκεφθῇ πρακτικὸς ἀνθρωπός, εἶχε ληφθῆ. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην δὲν εἶχε περιέλθει εἰς γνῶσιν τάντων τὸ δῆτο τὸ νιτρικὸν ὄμμωνιον ὑπόκειται εἰς αὐτόματον ἀνάφλεξιν. Ο δικαστής, δεδοίως, εἰς τὴν ἀπόφασιν του λέγει, διὰ μετὰ τὴν καταστροφὴν ταύτην ἐπέτρεψε νὰ γίνη εἰδικὴ ἐξήτασις ὡς πρὸς τὰς ἀπατησούμενας προφυλάξεις, πέραν τῶν συνήθως λαμβανομένων κλπ., καὶ ὅτι ἡ παράλεψης τῆς τοιαύτης ἐξετάσεως ἀποτελεῖ ἐλλειψιν «δε οὐ σης ἐπι με λε ἵας».

Τὸ δεύτερον πράγμα, τὸ ὅποιον προβάλλει, εἶνε τὸ ἑξῆς: 'Ενω εἶνε

ἀπίθανον νὰ φορτώνεται εἰς τὸ μέλλον νιτρικὸν ὄμμωνιον, ἀνεὶ τῆς καταβολῆς τῆς δε οὐ σης ἐπι με λε ἵας, ἡ ἄνω ἀπόφασις ἀνοίγει μίαν ἀνύπορητηὴν προσποτικὴν ἐνδεχομένων περιπτώσεων, καθ' ὃς, λόγῳ εἰδικῶν περιστάσεων, συνήθεις προφυλάξεις κατὰ τὴν φόρτωσιν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν μὴ φάνασσι τὴν δεουστὴν ἐπιμελεῖαν.

Ὦ πρὸς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀπόφασιν τῆς ὑποθέσεως, ἐνῷ τὸ θέμα ἥτο, ἡ διλογία τῆς δε οὐ σης ἐπι με λε ἵας, ἡ μὴ ὑπευθύνως, ἐν τῷ προκειμένῳ περιεστράφῃ περὶ τοῦ ἄνω ἡ ἀπακόλουθος εύθυνη ἐπρεπε νὰ ἐπιπέσῃ ἐπὶ τῶν ἀσφαλεἰῶν προστασίας καὶ ὀποζηγώσεως (P. απὸ I.) συναφθεῖσῶν τὸ Νορβηγὶα ἥ ἔτι τῶν θαλασσασφαλειῶν, συναφθεῖσῶν, κυρίως, ἐν Νέᾳ Ύόρκῃ, τινῶν ἐλανδίων καὶ ἄλλων ἐν Γαλλίᾳ. Ἐν πρώτοις, ἡ ἀπόφασις ἐκήρυττεν ὑπευθύνων τὸ πλοιοκτήτην, αἱ ἀπατήσεις διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου θὰ ἐπειπττον ἐπὶ τοῦ θαλασσασφαλιστοῦ, μολονότι πρέπει νὰ ὑπομηθῇ, διὰ τοῦτο δὲν ἥτο ἡ ἀμεσος ὑπόθεσις, ἡ τεθεῖσα ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου. 'Αναμφιδόλως, ἡ ἐκδικασθεῖσα ὑπόθεσις εἶνε σημαντικὴ εἰς συμπράσματα. Τὸ 'Ἐφετεῖον θὰ κληθῇ νὰ τὰ ἐπανεκετάσῃ.

Ἐλληνικὴ Νομολογία

Φόρτωσις ἐμπορευμάτων κατὰ μερίδα βάρους ἐλάσσονος τῶν πέντε τόννων. (Ἀριθ. ἀποφ. 682/51 Συμβουλίου 'Ἐπικράτειας').

'Ἐπειδὴ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 3 παρ. 1 τοῦ Νόμου 6059) 34 ἠπερὶ ἀκτοποιῶν συγκοινωνῶν καὶ μεταφορῶν; εἰς τὰ 'Ἐλληνικὰ ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια ἀνήκει ὅμοιῶς τὸ ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῆς διὰ ὧδασθησις μεταφορᾶς μετεῖν τῶν 'Ἐλληνικῶν λιμένων τῶν ἐμπορευμάτων, ὃν τὸ μερίδα βάρους εἶνε ἐλασσόνες τῶν πέντε τόννων βάρους τοῦ καταστρεῖσθαι στὸν μεταφορᾶν διάφοραν δικαίωματος. Ὡς πρὸς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων ἀπολαύσουσι κατὰ ἔξαρτεσιν τὸ στοιχόδο τοῦ ἵστατοροῦ ταῦτα μηχανῆς, εἴτε ὡς κύριοι, εἴτε ὡς δοηθητικὸν πρωστατόν μέσον, ὡς καὶ τὰ ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καυσεως πλοία, ὡς καὶ τὰ φορτηγὰ ἐν γένει ἀτμόπλοια, προκειμένου περὶ λιμένων εἰς οὓς δὲν προσεγγίζουν ἐπιβατηγὰ πλοῖα προνομίου διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων μόνον τὰ ιστιοφόρα καὶ τὰ ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καυσεως φορτηγὰ πλοῖα καὶ δὴ ἀνεῦ οὐδενὸς περιορισμοῦ. 'Οτε κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ νομοσχεδίου περιελήφθησαν εἰς τὰ ἀπολαύσουντα τοῦ προνομίου τούτου 'εκ αἱ τὰ φορτηγὰ ἐν γένει ἀτμόπλοιον περιεστρέψθη καὶ ὁ ρηθεὶς ὡς πρὸς τὰς λιμένας περιορισμός, ἐν ἀναφορᾷ προδήλως προδήλως πράττει ταῦτα μόνον. 'Οθεν, ἐφ' ὅσον τὸ φορτηγὸν πλοίον τῶν καθ' ὧν ἡ ὑπὸ κρίσιν τριτανακοπῆτη ἡτο ἐφωδιασμένον διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καυσεως ἔδικαιοῦτο εἰς παραστὴν ἐμπορευμάτων, ὃν τὸ κατά μερίδα βάρους τὸ ἔλασσον τῶν πέντε τόννων καὶ προκειμένου περὶ λιμένων εἰς οὓς προσεγγίζουν ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 100 τόννων, ὅπως καὶ τὰς λιμένας τῶν 100 τόννων. Οὕτω κρινασσα καὶ ἡ τριτανακοπτομένη ἀπόφασις, ὅπως ἡ ημιρηγεία τὸν διαλφεσθαίσαν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 3 παρ. 1 τοῦ N. 6059)34, ἡ δὲ ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἐκδόθης ἐρειδομένη ὑπὸ κρίσιν τριτανακοπῆτη εἶνε ἀποριπτέα, ὡς μὴ δάστιμος.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: 'Η ἀνωτέρω ἀπόφασις ἐξεδόθη ἐπὶ προσφυγῆς τοῦ τριτανακοπτοντος Σωματείου ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν 'Πανελλήνιος ἀκτοποιῆτη 'Εινωσίας' κατὰ τῶν Φουστάνου κλπ. Ἰδικτητῶν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου 'ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.', αιτουμένων, δῆπος ἐξαφανίσθη ἢ προηγουμένη ὑπὸ ἀριθ. 1797)49 ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου 'Ἐπικρατείας δεχομένη ὅσα καὶ ἡ ἀνωτέρω δημοσιευμένη ὑπὸ ἀριθ. 682)51 ἀπόφασις. Διὰ τὸ ὑπὸ συζήτησιν θέμα ὑπὸ ὅφιν καὶ ἡ ὑπὸ ἀριθ. 187)34, καὶ 310)101)49 ἐγκύλιοι τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, ἐρμηνεύουσαι τὸ ἀρθροῦ 3 τοῦ N.6059)34. Εἰρήσθω, διὰ κατὰ τὴν συζήτησιν ἡ ἀριθ. 682)51 ἀπόφασις ή Πανελλήνιος ἀκτοποιῆτη 'Εινωσίας διὰ τοῦ διατρέψθαις περὶ τὰ ναυτικὰ ζητήματα δικηγόρου κ. Φ. Ποταμίου περιεστρέψθεις, διότι ὁ σκοπός τοῦ 6059 Νόμου ἥτο ἡ προστασία τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, διότι τοῦτο προσφέρει μείζονας τοῦ φορτηγοῦ κοινωνικάς ὑπηρεσίας καὶ εἴνε περισσότερον βεβαριμένον αὐτοῦ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ (Δικηγόρος)

"TRITON"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
Πλοιάρχων Β.Ν. ἐ.ἄ. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ
Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α' & Β' ΤΗΝ 1 Ὁκτωβρίου 1951
Διά τοῦς καθυστερούτας νὰ προσέλθωσι καταρτίζονται ιδιαιτέρα τμῆματα.
'Αποτέλεσματα ἑξήτασιν Μαΐου 1951 Πλοιάρχων Α' & Β' —'Επιτυχία 100%
Σημειώνομεν τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας μαθητῶν τινῶν τῆς Σχολῆς μας κατὰ διπλώματα :

Θ. ΜΑΓΙΑΣΗΣ	(Πλοιάρχος Α')	3ος
Κ. ΑΝΑΛΥΤΗΣ	(")	3ος
ΕΜ. ΓΕΡΑΣΙΜΗΣ	(")	δος
Κ. ΚΟΤΡΟΖΟΣ	(")	1ος
Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	(")	3ος

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : 'Η Σχολὴ ἑξέδωκε διὰ τοῦς μαθητῶν σύτης ἀπαντα τὰ αίτιωνα ἑπταιδευτικά βιβλία.
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ! : Εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Σχολῆς Γεωργίου Α' ἀριθ. 42 Πειραιεὺς — Τηλέφ. 40362.

