ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιανουαρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1167/926

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

1984

ΑΡΙΘ. 1167/926 ΔΡΧ. 250 15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1984



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ	:	Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ	:	4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX	:	212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Σ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
- FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
- GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
- PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
- SALIMAR, MADRID, SPAIN
- BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
- NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
- SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY



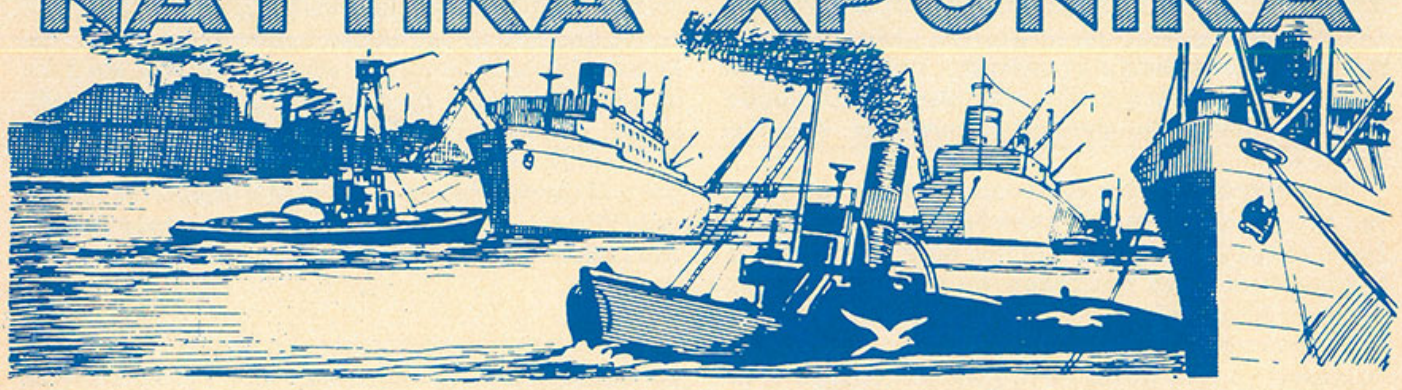
Westamarin a·s

Τρεῖς τύποι νορβηγικῶν ἐπιβατηγῶν WESTAMARAN μέ μεταφορική ἱκανότητα ἀπό 120 · 450 ἐπιβάτες, προσφέρουν ἄνεση καί ἀσφάλεια μέ ταχύτητα πλεύσε·ως 30-40 μιλίων.
'Ιδανικά σκάφη γιά πλόες Μεγάλης 'Ακτοπλοΐας στίς ἑλληνικές θάλασσες, ἐγγεκριμμένα ἀπό τούς διεθνεῖς Νηογνώμονες καί τήν ΕΕΠ.
Πλέον τῶν 45 σκαφῶν δρομολογημένα ἀνά τόν κόσμο.

Πληροφορίες: Τηλέφ. 5234321 · Τέλεξ: 21 5552


Securing
Ship Lines.
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.
Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.
FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters
B Frank Hall

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1167/926 — 15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Νά διατηρήσουμε τή Ναυτιλία μας

ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗ τοῦ 1984 ὁ κύριος προβληματισμός τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» στρέφεται καί πάλι γύρω ἀπό τό πρόβλημα τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου, τό ὁποῖο μέσα στά δύο τελευταῖα χρόνια ἔχασε 500 περίπου πλοῖα — προβληματισμός πού δέν ἐκπηγάζει ἀπό τό συναίσθημα ἀλλά στηρίζεται σέ οὐσιαστικούς λόγους οἱ ὁποῖοι ἀφοροῦν αὐτή τήν ἴδια τήν ὑπόσταση τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἀλλά καί τά συμφέροντα τοῦ τόπου πού εἶναι ἄλλωστε ἄρρηκτα συνδεδεμένα. Γι' αὐτό ὁ τίτλος καί τοῦ σημερινοῦ ἀρχικοῦ ἄρθρου αὐτῆς τῆς εἰδικῆς ἐκδόσεως εἶναι ἴδιος μέ τόν περυσινό.

ΤΑ ΑΙΤΙΑ γιά τή δραματική αὐτή ἐξέλιξη εἶναι γνωστά: Τό ἑλληνικό πλοῖο τό ὁποῖο εἶχε ἀπολέσει τήν ἀνταγωνιστικότητά του ἀναγκάσθηκε νά ἀναζητήσει ἄλλες λύσεις γιά νά μπορέσει νά ἐπιζήσει μέσα στίς τρομακτικές συνθῆκες πού δημιουργοῦσε ἡ πρωτοφανής — καί συνεχιζομένη ἀκόμη — ναυτιλική κρίση. 'Ασφαλῶς ὑπάρχουν εὐθύνες γιά τήν ἐξέλιξη αὐτή πού βαρύνουν καί τίς τρεῖς πλευρές, καί τό κράτος, καί τήν πλοιοκτησία, καί τούς ἐργαζομένους. 'Η εὐθύνη βαρύνει τίς προηγούμενες κυβερνήσεις γιατί δέν μπόρεσαν νά ἀντιληφθοῦν, ὅπως ἔχει ὁμολογηθεῖ — ἤ γιατί δέν εἶχαν τήν τόλμη νά προχωρήσουν στήν ὑλοποίηση τῶν προτεινομένων φοβούμενες πολιτικό κόστος, ὅπως ὑποστηρίζεται ἀπό πολλούς — τίς ἐπισημάνσεις τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά τίς δύσκολες ἡμέρες πού ἔρχονταν. Τή σημερινή κυβέρνηση γιά τή μεγάλη καθυστέρηση τῶν γενναίων, πράγματι, μέτρων πού ἔλαβε καί γιά ἄστοχες ἐνέργειες. Τήν πλοιοκτησία ἡ ὁποία ἐνῶ εἶχε ἐπισημάνει ἀπό ἐτῶν τά μέτρα πού ἔπρεπε νά ληφθοῦν γιά νά ἐνισχυθεῖ ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, περιεπλάκη σέ ἀτέρμονες συζητήσεις πού καθυστέρησαν τήν ὑλοποίηση τῶν μέτρων αὐτῶν. Καί τέλος τούς ναυτικούς μας πού δέν κατάλαβαν τά μηνύματα τῶν καιρῶν καί ἐπέμεναν σέ θέσεις πού ἦταν ἀντίθετες μέ τά πραγματικά μακροπρόθεσμα συμφέροντά τους καί σέ διεκδικήσεις πού ἐκ τῶν πραγμάτων δέν ἦταν δυνατόν νά ἱκανοποιηθοῦν - μιά ματιά στά αἰτήματα πού ὑπέβαλε ἡ ΠΝΟ γιά τή νέα συλλογική σύμβαση τῶν ποντοπόρων πλοίων ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ναυτεργατική πλευρά βρίσκεται ἐκτός τούτου καί χρόνου.

ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΜΦΙΣΒΗΤΗΤΟ ὅτι ἐάν οἱ ἐπισημάνσεις τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶχαν γίνει δεκτές ἀπό τότε πού διατυπώθηκαν, πρίν ἀρκετά χρόνια, δέν θά εἴχαμε περιέλθει στή σημερινή κατάσταση. Διότι μέ τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τους τά ἑλληνικά πλοῖα θά ἦταν δυνατόν νά ἐξακολουθήσουν νά κινοῦνται καί μέσα στίς συνθῆκες τῆς κρίσεως, ὅπως κινοῦνται τά ἑλληνόκτητα πλοῖα πού ἀναζήτησαν ἄλλες λύσεις γιά νά ἐπιζήσουν καθώς καί τά πλοῖα τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας οἱ ὁποῖοι εἶχαν προχωρήσει ἀπό πολλά χρόνια στίς ρυθμίσεις πού τώρα γίνονται γιά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία. Καί οἱ ναυτικοί μας θά εἶχαν ἐξασφαλίσει ἕνα τεράστιο ποσόν πού θά μποροῦσε νά χρησιμοποιηθεῖ γιά τήν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τους σέ περιόδους ἰσχνῶν ἀγελάδων καί οὔτε θά ἀντιμετώπιζαν τήν ἀνεργία πού ἔπληξε τούς ἀξιωματικούς μετά τόν παροπλισμό τόσου μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων καί τή φυγή ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο τῶν 500 περίπου πλοίων στή διετία πού πέρασε.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΑΜΕ τίς εὐθύνες γιά νά δοῦμε τί μπορεῖ νά γίνει τώρα καί γιά νά ἀποφύγουμε τά λάθη τοῦ παρελθόντος, ἐπειδή ἡ ἐπανάληψή τους θά εἶναι πλέον μοιραία, ἀλλά καί ἐπειδή θεωροῦμε ὅτι ἡ Ναυτιλια χρειάζεται τήν ἐθνική της ἕδρα καί ὁ τόπος τή Ναυτιλία παρά τά ὁποια προβλήματά της καί γιά τούς λόγους πού εἶναι σέ ὅλους γνωστοί καί γι' αὐτό δέν θά τούς ἐπαναλάβουμε. Γιά νά μπορέσει ὅμως ἡ Ναυτιλία νά παραμείνει στήν ἐθνική της ἕδρα ἀλλά καί γιά νά ἐπιστρέψουν στό ἐθνικό νηολόγιο καί τά πλοῖα πού ἀναγκάσθηκαν νά τό ἐγκαταλείψουν γιά νά ἐπιζήσουν καθώς καί ἐκεῖνα πού προσκτήθηκαν στά δύο τελευ-

ταῖα χρόνια καί γιά τούς ἴδιους λόγους ἀναζήτησαν ἄλλες λύσεις, χρειάζεται πρωτίστως ἀλλαγή νοοτροπίας καί ἡ καθιέρωση μιᾶς εὐέλικτης πολιτικῆς γιά νά ὑπάρχει ἡ δυνατότητα τῶν ἔγκαιρων προσαρμογῶν στίς ἑκάστοτε δημιουργούμενες συνθῆκες. Χρειάζεται νά γίνουν πολλά:

Πρῶτα-πρῶτα πρέπει νά προσαρμόσουμε τό κόστος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στά ἐπίπεδα τῶν χαμηλῶν ναύλων πού προσφέρονται — καί πού κατά πολλούς θά ἐξακολουθήσουν νά προσφέρονται γιά πολύ μεγάλη περίοδο λόγω τοῦ συνεχιζομένου περιορισμοῦ τοῦ ὄγκου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Ἡ προσαρμογή αὐτή μπορεῖ νά γίνει μόνον μέ τή χρησιμοποίηση στά ἑλληνικά πλοῖα Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν καί κατωτέρων πληρωμάτων τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πλοιοκτήτη καί στήν προσαρμογή αὐτή θά ὁδηγηθοῦμε ἐκόντες ἄκοντες καί μέ τήν παραμικρή ἀκόμη ἀνάκαμψη. Θεωροῦμε ὅμως ὅτι πρέπει νά προχωρήσουμε ἀπό τώρα στή ρύθμιση αὐτή γιά νά διευκολύνουμε τήν ἄμεση ἐπιστροφή τῶν πλοίων μας στό ἐθνικό νηολόγιο — εἶναι τραγικό νά ἀφήνουμε τούς ἄλλους νά ἐπωφελοῦνται ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

Δεύτερον, πρέπει νά καταργήσουμε τήν περιβόητη 17ετία γιά τήν ἐγγραφή πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο.

Τρίτον, νά σταματήσουμε τόν περεμβατισμό στή λειτουργία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί στή διαχείριση τοῦ πλοίου καί νά ἐξασφαλίσουμε τήν πλήρη συμπαράσταση τῆς ἑλληνικῆς Πολιτείας στό ἑλληνικό πλοῖο μέ παράλληλη δυναμική ὑποστήριξη τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας σέ ὅλους τούς διεθνεῖς ὀργανισμούς καί ὁπουδήποτε ἀλλοῦ.

Τέταρτον, νά δημιουργήσουμε μέ γρήγορους ρυθμούς τήν ὑποδομή πού χρειάζεται γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς Ναυτιλίας ὥστε νά ἐπωφελεῖται κατ' ἐξοχήν ὁ τόπος μας ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων. Παράλληλα πρέπει νά καταργηθοῦν καί ὅλες οἱ χρονοβόρες καί ἄσκοπες γραφειοκρατικές διαδικασίες πού παρεμποδίζουν αὐτήν τήν ἐξυπηρέτηση.

Πέμπτον, καί τελευταῖο, νά ἀλλάξουμε τό κλίμα ὥστε ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός νά μήν θεωρεῖται ἐχθρός στήν ἴδια του τή χώρα καί νά ὑπάρξει ἡ ἀποδοχή καί ἡ ἀναγνώριση τῆς τεράστιας προσφορᾶς του πρός τόν τόπο.

ΠΑ ΟΛΑ ΑΥΤΑ χρειάζεται πολύ δουλειά ἀπό ὅλους, καί θεωροῦμε πολύ σημαντική πρός τήν κατεύθυνση αὐτή τή δήλωση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Γιώργου Κατσιφάρα μέ τήν ὁποία ἀρχίζει καί ἡ εἰδική αὐτή ἔκδοση ὅτι χρειάζονται ἐρεθίσματα γιά τή λήψη τῶν ἀποφάσεων. Τά ἐρεθίσματα αὐτά περιέχονται στήν παροῦσα ἔκδοση ἀλλά πρέπει νά συνεχισθοῦν χωρίς διακοπή ἀπό τήν ἐκπροσώπηση τῶν δύο ἄλλων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, τοῦ ἐφοπλισμοῦ καί τῶν ναυτικῶν.

ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ εἰδική ἔκδοση ἐκθέτουν τίς ἀντιλήψεις τους γύρω ἀπό τό πρόβλημα τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου καί γιά τά καυτά προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μας γνωστοί ναυτιλιακοί παράγοντες. Λείπει ὅμως ἡ φωνή τοῦ μεγάλου Δάσκαλου καί ἱδρυτῆ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δημήτρη Κωττάκη καί ἡ ἔλλειψη αὐτή εἶναι αἰσθητή σέ ὅλους, ἰδιαίτερα στούς συνεχιστές τῆς παραδόσεως πού ἐδημιούργησε μέ τή φωτεινή καί γεμάτη ἀγῶνες γιά τό καλό τῆς Ναυτιλίας καί τοῦ τόπου ζωή του.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Εὔχονται

ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΤΟΥΣ

ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

Αἴσιο καί εὐτυχές

ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ

ΤΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Νά διατηρήσουμε τήν Ναυτιλία μας..... Σελίς 1
- ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ: Ἡ ἀνάπτυξη τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου θά ἐπιτευχθεῖ μέ τή συνεργασία τῶν τριῶν παραγόντων. » 5
- ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία — διαπιστώσεις καί ἐλπίδες..... » 7
- Γ.ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Ἡ Σημαία καί ἡ Ναυτιλία μας..... » 8
- ΝΙΚΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ: Συμπαράσταση καί ὄχι παρεμβατισμός..... » 11
- ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ: Καιρός γιά γενναῖες ἀποφάσεις..... » 12
- ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: Ἡ ναυτιλιακή κρίση: Αἴτια καί τρόποι ἀντιμετωπίσεώς της..... » 13
- ΜΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ: Σπεύδετε βραδέως..... » 15
- ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ὁδηγίαι προς τούς Ναυτιλλομένους..... » 18
- ΓΕΩΡΓ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ὑπάρχουν ἐλπίδες γιά τήν παραμονή τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου στό Ἐθνικό Νηολόγιο;. » 19
- ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Ἡ αἰσιοδοξία τό καλύτερο ὅπλο..... » 21
- ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ: Τό πρόβλημα καί ἡ πρόκληση..... » 23
- ΘΑΝΑΣΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ: Ἀπόψεις γύρω ἀπό τήν ὀργάνωση τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας..... » 25
- ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Γιά νά ἐπιζήσει ἡ Ναυτιλία..... » 27
- ΓΡΗΓ. ΧΑΤΖΗΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗ: Νά ἀλλάξει ἐπιτέλους τό κλῖμα..... » 29
- ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΚΟΥ: Θέμα ἠθικῆς στήριξης..... » 30
- ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ: Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία 1984 - Ἡ Πολιτεία μπροστά στίς εὐθύνες της..... » 31
- ΓΕΩΡΓ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ: Νά ἀποκατασταθεῖ ἡ ἐμπιστοσύνη..... » 33
- ΓΙΩΡΓ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ: Ἡ ὥρα τῆς ἀληθειας..... » 34
- ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία..... » 37
- Γ. Μ. ΠΑΤΕΡΑ: Κρίσεις καί σκέψεις διά τό παρόν καί τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας..... » 39
- ΕΥΑΓ. ΠΟΘΗΤΟΥ: Κατανοεῖται πλέον ἡ μόνη λύσις..... Σελίς 41
- ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ: Ἀνταγωνιστικότητα καί προστασία..... » 41
- ΔΗΜ. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗ: Ἡ Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία ὁ μέγας ἀσθενής... » 47
- ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Τό ἑλληνικό ἐπιβατηγό πλοῖο στόν διεθνῆ χῶρο..... » 52
- ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: Τά προβλήματα τῆς ἐπιβατηγοῦ Ἀκτοπλοϊκῆς Ναυτιλίας..... » 53
- ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ: Προέχει ἡ διατήρηση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο..... » 56
- ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ: Διαπιστώσεις καί ἐλπίδες..... » 57
- ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ: Ὁ Διοικητικός φορεύς τῆς Ναυτιλίας..... » 59
- ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ: Μεσῖτες ἀγοραπωλησιῶν πλοίων στόν Πειραιᾶ..... » 63
- ΝΙΚ. ΛΑΚΙΩΤΗ: Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία: Ὥρα μηδέν..... » 64
- ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ: Νά καταργηθεῖ ἡ 17ετία..... » 65
- ΠΑΝ. ΚΑΤΣΟΥΛΗ: Σύγχρονοι Μέθοδοι τοῦ Μάνατζμεντ διά νά ἀντιμετωπισθῆ ἡ ναυτιλιακή κρίσις..... » 66
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό Hellenic Marime Consortium καί οἱ προοπτικές του τό 1984..... » 69
- ΚΩΣΤ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ: Πανάρχαιες θαλασσινές ἱστορίες..... » 71
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Προσωπικότητες τῆς Ναυτιλίας πού χάθηκαν τό 1983..... » 73
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας..... » 76
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό ὑπό ναυπήγηση τονναζ τῶν Ἑλλήνων..... » 95
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου..... » 99
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπηση τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ 1983..... » 103
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἡ ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1983..... » 110
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπηση τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας..... » 117

With the Compliments

of

ELETSON CORPORATION

16, Il Merarchias Street,
Piraeus, Greece

Telephone Nos. 4531316/9
Telex Nos. 213124/5 ELET GR

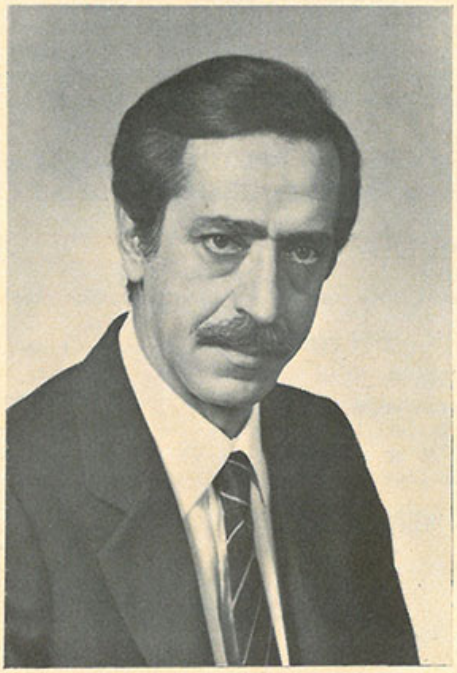
Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΘΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ

Τοῦ κ. ΠΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ, Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Ἡ Κυβέρνηση δίνει μεγάλη σημασία στό κλάδο πού λέγεται Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία. Εἶναι ἀποφασισμένη, στό βαθμό πού ἐξαρτᾶται ἀπό τή δική της θέληση, νά συνδράμει ὅσο γίνεται οὐσιαστικότερα τό ζωτικό αὐτό κλάδο τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

Τό μέτρα πού πήραμε καί τό ἔργο πού συντελεῖται σήμερα στό Ὑπουργεῖο δέν γίνεται κάτω ἀπό τήν ἐπιφοίτηση κάποιου πνεύματος. Εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς μικρῆς ἤ μεγάλης συνεργασίας τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας. Ἐμεῖς ἔχουμε τήν πολιτική βούληση. Τά ὅποια προβλήματα εἶναι ἀδύνατο νά λυθοῦν χωρίς τήν ἐνεργό συμμετοχή τῶν παραγόντων. Ἐμεῖς χωρίς τά ἀπαιτούμενα ἐρεθίσματα δέν εἶναι δυνατό νά παίρνουμε ἀποφάσεις. Γι' αὐτό ἀπό τήν ἀρχή ζητοῦμε τό διάλογο πού εἶναι καί ὁ μοναδικός τρόπος δημοκρατικῆς προώθησης.

Τό πρόβλημα τῆς συρρίκνωσης τοῦ Ἑλληνικοῦ νηολογίου εἶναι σαφές ὅτι προκύπτει ἀπό τά οἰκονομικά χτυπήματα πού δέχτηκε ἡ Ἐμπορική μας ναυτιλία ἀπό τή διεθνῆ οἰκονομική κρίση. Εἶναι ὅμως ἐπίσης σαφές ὅτι ἔχουμε προ-



σέλευση στό Ἑλληνικό νηολόγιο νεότευκτων πλοίων, πράγμα πού μᾶς δίνει τή δυνατότητα νά αἰσιοδοξοῦμε.

Τό σημεῖο πού ἀφορᾶ τήν οὐσιαστικότερη σύνδεση τῆς Ναυτιλίας μέ τόν τόπο, νομίζω πώς στό μεγαλύτερο μέρος του ἐξαρτᾶται ἀπό τήν Κυβέρνηση.

Τό ἔργο ὅμως αὐτό πού οὐσιαστικά εἶναι ἡ δημιουργία ἱκανῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς εἶναι μακροπρόθεσμο.

Ἡ Κυβέρνηση ἔχει βάλει τά πρῶτα θεμέλια καί πιστεύω νά γίνουν τά πρῶτα βήματα μέ τήν ὑλοποίηση τοῦ 5ετοῦς προγράμματος. Ἐδῶ θέλω καί παρακαλῶ τούς παράγοντες τῆς ναυτιλίας νά βοηθήσουν τό Κυβερνητικό ἔργο ἔτσι ὥστε τά ἀποτελέσματα νά εἶναι ὅσο γίνεται θετικά.

Τέλος, ἡ ἐνίσχυση καί περαιτέρω ἀνάπτυξη τοῦ Ἐθνικοῦ μας νηολογίου εἶναι ὁ ἄριστος βαθμός συνδυασμοῦ τῆς βούλησης καί συνεργασίας τῶν τριῶν παραγόντων, ἐργαζομένων, ἐργοδοτῶν καί Κυβέρνησης. Καί ἐδῶ ἔχω νά παρατηρήσω ὅτι ὑπάρχει ἔδαφος συνεννόησης γιά νά συντελεστεῖ μεγάλο ἔργο πρός ὄφελος καί τῶν τριῶν παραγόντων ἄν ἀντί νά ἐντοπίζουμε τά σημεῖα τῶν διαφωνιῶν μας, ἐργαστοῦμε γιά τήν παραγωγή θετικοῦ ἔργου σέ ἔδαφος πού εἶναι ἀκόμα παρθένο.

PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ ΕΥΡΩΠΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

THYSSEN NORDSEEWERKE GMBH

P.O. Box 23 51, 23 61, Am Zungenkai, D-2970 Emden (Western Germany) Telephone (4921) 85-481, Telex 27889

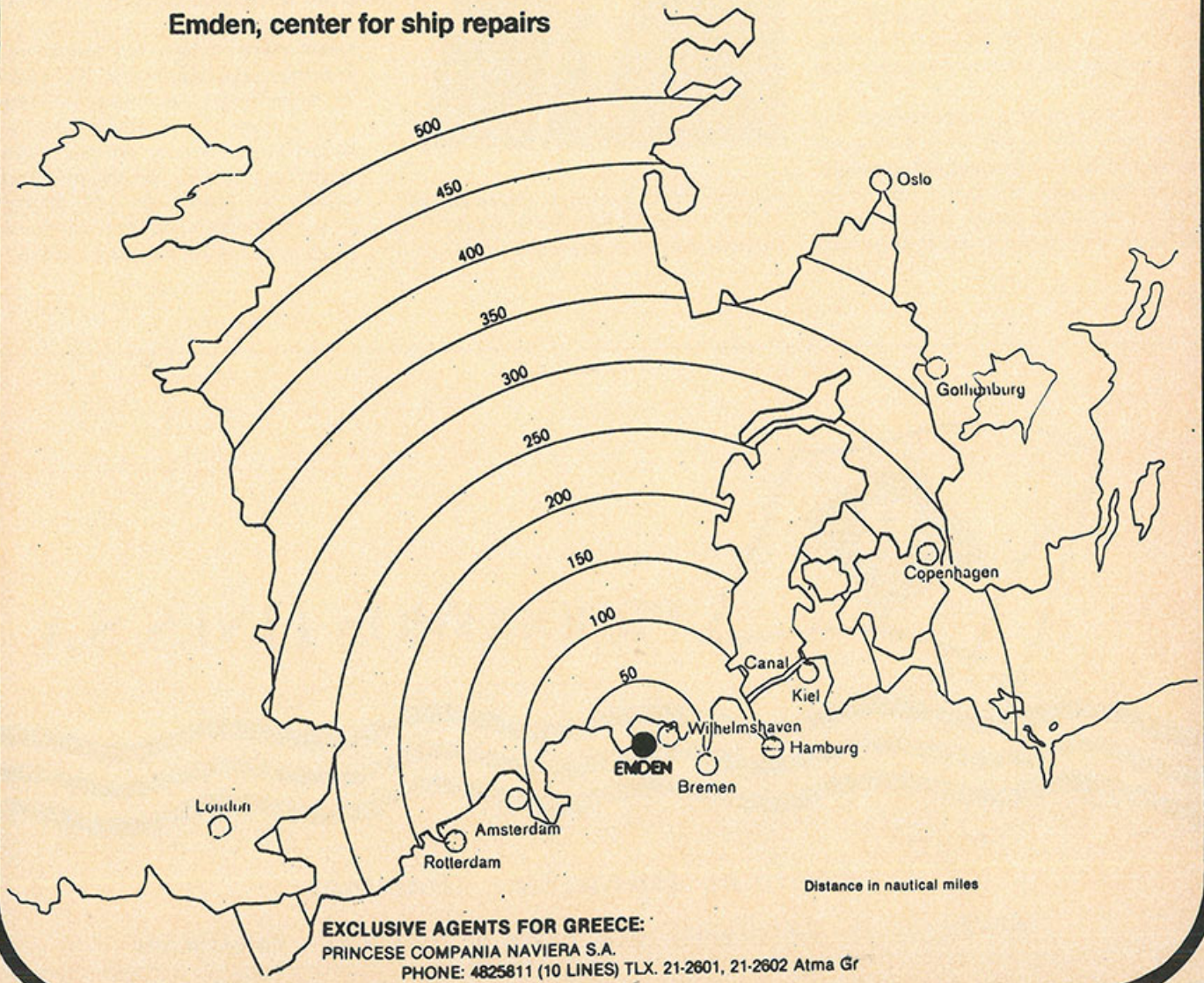
SHIPBUILDERS - SHIP & ENGINE REPAIRERS - VOYAGE REPAIRS

● Dry Dock	55.000 to DWT	218,00 m 715'	30,00 m 98'5 1/8"	1 x 25/12,5 to 1 x 25/10 to 1 x 16/ 7,5 to
● Floating Dock 3	10.500 to Lifting	176,50 m 579'	27,00 m 88'7	2 x 10/ 3,8 to
● Floating Dock 4	4.000 to Lifting	136,20 m 446'	55'9 1/4"	1 x 3 to

- ● 8 berths with abt. 7 m draft and cranes up to 60 t lifting capacity.
- ● Abt. 400 highly skilled repair workers with backing-up possibilites of abt. 100 to 200 % from the Newbuilding Division.
- ● 2 elongated shifts.
- ● Own and independent tankcleaning and slop reception station.

- All type of hull, deck and engine repairs
- Up-to-date coating application
- Any kind of hull conversions such as lengthenings, containerisations, modernisation of accommodation, installation of hoistable or hinged car decks of own design
- Any kind of modern engine modification such as steam to diesel, fuel oil blending, automation of engine controls, waste heat recovery
- retrofits applying IMO-implementations such as IG, COW, tank monitoring

Emden, center for ship repairs



EXCLUSIVE AGENTS FOR GREECE:
PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.
PHONE: 4825811 (10 LINES) TLX. 21-2601, 21-2602 Atma Gr

Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία διαπιστώσεις καί ἐλπίδες

Τοῦ κ. ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, Προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

Ἡ χρονιά, πού πέρασε, δέν κατόρθωσε νά ἀνασύρει τό ἑλληνικό πλοῖο ἀπό τήν κρίση πού ἔχει πλήξει τήν παγκόσμια ναυτιλία. Ἡ παράταση τῆς ὑφέσεως στή διεθνῆ οἰκονομία καί ἡ συνεχιζομένη συρρίκνωση τοῦ ἐμπορίου, κυριάρχησαν καί πάλι στίς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές. Ἔτσι, κάθε ἐλπίδα ἀνακάμψεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος διαψεύστηκε, ἀφήνοντας πολλά ἐρωτηματικά, γιά τήν περαιτέρω πορεία καί τίς προοπτικές ἐπιβιώσεως τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Εἶναι ἀκόμη δύσκολο νά διατυπωθοῦν προβλέψεις γιά τό νέο χρόνο. Παρά τίς αἰσιόδοξες ἐκτιμήσεις ὁρισμένων, γιά βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς, μέχρι στιγμῆς δέν διαφαίνονται σημεῖα ἐνθαρρυντικά, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα. Θά συνεχίζουμε νά ἀντιστεκόμαστε στήν κρίση ἐπιστρατεύοντας ὅλα τά ἀποθέματα ἀντοχῆς καί προπορευόμενοι ὅπως πάντα στήν τεχνολογία καί τίς ἐξελίξεις καί μέ τήν διορατικότητα τοῦ Ἕλληνος ἐπαγγελματία, πιστεύομε ὅτι τελικά θά ξεπεράσουμε τά προβλήματα καί θά δώσουμε στόν ἐμπορικό μας στόλο νέα ἀνοδική ὥθηση. Δέν μποροῦμε βέβαια νά ἐπηρεάσουμε τίς διεθνεῖς συνθῆκες καί ἐξελίξεις, ἀπό τίς ὁποῖες κυρίως ἐξαρτᾶται ἡ ἀνάκαμψη, τόσο τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ὅσο καί τῆς ἑλληνικῆς. Πρέπει ὅμως νά προσπαθήσουμε νά δημιουργήσουμε συνθῆκες εὐνοϊκές, γιά τήν ἑλληνική σημαία, σέ ἐθνικό ἐπίπεδο. Γι' αὐτό, ὅμως χρειάζεται νά διαθέτουν ἐπιμελημένη προσοχή ὅσοι ἀσχολοῦνται μέ τό ἑλληνικόν πλοῖον, μηδενός ἐξαιρουμένου. Ἡ πεῖρα, ἐξαλλου, διδάσκει, ὅτι οἱ αὐστηρότητες, ἐκεῖ μάλιστα ὅπου γίνονται ἀμφιβόλου ἀξίας πειραματισμοί, μόνον σοβαρές ἀρνητικές συνέπειες προκαλοῦν.

Ἡ ναυτιλία μας οἰκοδομήθηκε, στηριζόμενη στήν τριμερῆ συνεργασία κράτους - πλοιοκτησίας - ναυτεργατῶν, μελῶν τῆς τόσο μεγάλης ναυτικῆς μας οἰκογένειας. Ἐκ τῆς συνεργασίας αὐτῆς μεγάλες εἶναι οἱ εὐνοϊκές συνέπειες καί ἐπεκτάσεις, σέ ὅλους τούς τομεῖς τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Ὅταν μάλιστα σκεφθῆ κανείς ὅτι ἡ ἀπό ξηρᾶς ὑποστήριξις τοῦ πλοίου, ἀπασχολεῖ πολλαπλάσιους, τῶν ἐπί ἑνός πλοίου ὑπηρετούντων ναυτικῶν, εἰς μίαν ἀναλογίαν τουλάχιστον 1:20, ἀπό τοῦ Πράκτορος μέχρι τοῦ τροφοδότου, ἀπό τοῦ χρηματοδότου μέχρι τοῦ Διαχειριστοῦ καί τοῦ οἱουδήποτε ἐκπροσώπου τῆς Διοικήσεως.



Σήμερα, πού τό ἑλληνικό πλοῖο ἀντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα ἐπιβιώσεως εἶναι ζωτικῆς σημασίας ἡ ἀνάγκη γιά μεγαλύτερη σύσφιξη τῆς συνεργασίας καί ἑνότητας τῶν τριῶν αὐτῶν φορέων.

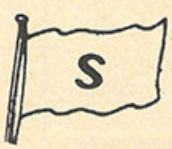
Ἡ ναυτιλία δέν εἶναι ὑπόθεση μιᾶς μερίδας ἀτόμων. Ἀποτελεῖ τόν ἰσχυρότερο θετικό συντελεστή τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Γι' αὐτό καί ἔχει ἀνάγκη ἀπό τή συνεχῆ συμπαράσταση τῆς Πολιτείας, πού σημαίνει δημιουργία σωστῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς καί μιᾶς ρεαλιστικῆς πολιτικῆς, ἱκανῆς νά ἀνταποκρίνεται στίς ἑκάστοτε διαμορφούμενες διεθνεῖς τάσεις καί τήν ἐξ ἴσου, ἀπαραίτητη κατανόηση ἀπό τῆς πλευρᾶς ὄχι μόνον τῶν ναυτικῶν ἀλλά καί ὅλων τῶν ἀπασχολουμένων μέ τό πλοῖον. Ὅλοι γνωρίζουν, καί κανείς δέν ἀμφισβητεῖ, ὅτι τό πιό ἀποτελεσματικό στήριγμα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας εἶναι ἡ συνεργασία κράτους, πλοιοκτησίας καί ναυτικῶν. Ἀλλά θά πρέπει νά ὑπογραμμισθῆ, καί πάλιν, ὅτι τό στήριγμα αὐτό ἀποδεικνύεται ἀνίκανο νά ἀντιμετωπιση τάς θυέλλας τοῦ σκληροῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ἄν ἔχη ἀγνοηθῆ τό οὐσιαστικό περιεχόμενον τῆς ἰσχύος του πού εἶναι ἡ ἀρχή τῆς ἐλευθέρας ἀτομικῆς ἐπιχειρηματικῆς πρωτοβουλίας καί δράσεως.

Τό κράτος ἐπέδειξε ἐνδιαφέρον γιά τήν ναυτιλία καί ἔλαβε ἀναμφισβήτητα ὁρισμένα μέτρα, ὅπως εἶναι ὁ Νόμος 1376 μέ θετικά καί ἀρνητικά στοιχεῖα. Ἐπιζητοῦμε στενώτερη συνεργασία στή μελέτη τῶν προβλημάτων, γιά νά ἀποφεύγονται τυχόν λανθασμένοι χειρισμοί πού ἐγκυμονοῦν κινδύνους, μέ ἀπρόβλεπτες συνέπειες γιά τό μέλλον τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου. Καί αὐτό εἶναι τόσο πιό πολύ ἐπιβεβλημένο σήμερα, ὅσο αὐταπόδεκτο εἶναι τό γεγονός ὅτι ἡ μόνη, καί μέ μηδέν κόστος, γιά τήν ἐθνική οἰκονομία συναλλαγματοφόρος πηγή τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους, εἶναι ἡ ἐμπορική ναυτιλία μας.

Ἄς εὐχηθοῦμε, λοιπόν, τό 1984 νά εἶναι ἔτος ἀνακάμψεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας καί ἀναθερμάνσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ὥστε ἡ ναυτιλία μας νά ἀρχίση μιά νέα περίοδο δράσεως, στό διεθνῆ χῶρο, μέ νέες πρωτοβουλίες καί καινούργια ὑψηλά ἐπιτεύγματα. Νά διατηρήση τή θέση της σάν τῆς πιό μεγάλης ναυτιλίας τοῦ κόσμου καί τό γόητρό της, σάν τῆς πιό τολμηρῆς ἀλλά καί ἐπιτυχημένης ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος. Καί, ἄς φιλοδοξήσουμε, νά εἶναι ὁ Πειραιεύς τό κέντρο τῶν ἀποφάσεων, πού θά κατευθύνουν τήν δραστηριότητα αὐτήν. Ὄχι δέ μόνον νά φιλοδοξήσουμε ἀλλά καί νά ἐπιμείνουμε, εἰς πεῖσμα ὅλων τῶν ἐμποδίων, γιατί ἔτσι μόνον θά ἐξασφαλίσουμε γιά τήν πατρίδα μας καί τό λαό μας τά μέγιστα δυνατά ὠφελήματα ἀπό τή ζωτικότητα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service



2, KAPODISTRIOU STR.,
PIRAEUS, GREECE

Tel.: 4129677 - 4126680
Telex: 213128 JNS GR
Cable: JOHNSTRATCO - PIRAEUS

Ἡ Σημαία καί ἡ Ναυτιλία μας

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας

ΣΕ ΔΥΣΚΟΛΕΣ περιόδους, σέ μεγάλες κρίσεις, καί δέν νομίζω ὅτι ἡ κρίση πού διερχόμαστε δέν εἶναι ἡ μεγαλύτερη, ἡ συγκλονιστικότερη τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, τότε, στίς δύσκολες περιόδους, τίθεται ἕνα μεγάλο, σκληρό ἐρώτημα καί ἰδιαίτερα ὀδυνηρό γιά ὅσους ἀπό ἐμᾶς ἐπωμίζονται καί διαχειρίζονται τά ἐπαγγελματικά μας.

Τό μεγάλο αὐτό ἐρώτημα εἶναι τί πρέπει, θαρραλέα, νά προστατευθεῖ; ἡ σημαία μας ἤ ἡ ναυτιλία μας; Νά ζήσουμε σάν μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, χωρίς νά δώσουμε μεγάλη σημασία στή «σημαία» — πού στή περίπτωση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι μέσο ἐξυπηρετήσεως της, ἤ νά ἐπιμείνουμε, τά καράβια μας νά ὀργώνουν τούς ὠκεανούς ἀνεμίζοντας στή πρύμνη τους τό ἐθνικό μας σύμβολο, μέ κίνδυνο ὅμως νά μειώνεται ἡ δυναμικότητά μας, λόγω ἐλαττώσεως τῆς ἀνταγωνιστικότητάς μας.

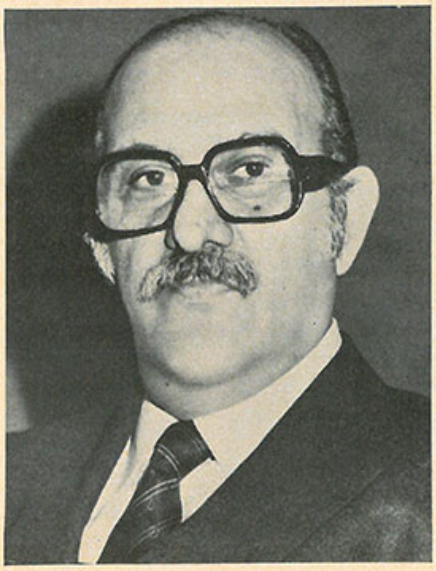
* *
*

Τά ἀγαπητά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τό πρῶτο ναυτιλιακό ἔντυπο τῆς ναυτικῆς μας πατρίδας, στήν πρόσκλησή του νά ποῦμε στίς στῆλες τῆς πρωτοχρονιάτικης ἐκδόσεώς των τίς σκέψεις μας γιά τή ναυτιλία μας, νοιάζεται νά μᾶς ρωτήσει γιά τη σημαία μας, γιά τό ἐθνικό μας νηολόγιο.

Συνεχίζει τήν μεγάλη παράδοση τοῦ ἱδρυτῆ καί μέχρι πρόσφατα ἐκδότη του, τοῦ ἀείμνηστου Δημήτρη Κωττάκη, πού πρότασσε ρήν ἑλληνική σημαία. Γιά τό ἑλληνικό νηολόγιο ἔδινε τούς ἀγῶνες του. Τή γαλανόλευκη ἤθελε σέ ὅλα τά ἑλληνόκτητα καράβια. Καί πολέμησε δεκαετίες γιά νά ὑπάρξουν οἱ προϋποθέσεις πού χρειάζεται τό ἑλληνόκτητο βαπόρι — οἱ προϋποθέσεις πού θά τοῦ προσφέρει ἡ Ἑλληνική Ἐπικράτεια, ὥστε νά μήν ὑπάρχει λόγος νά καταφεύγει σέ ξένα νηολόγια **γιά τή σωτηρία του.**

Γράφω γιά τή σωτηρία του γιατί ἔτσι πιστεύω. Κανείς ἐφοπλιστής δέν ἔτρεξε σέ ξένο νηολόγιο, παρά μόνο γιατί αὐτό τό ἐπέβαλλαν οἱ συνθῆκες. Θέμα σωτηρίας καί ὑπάρξεως (παλαιότερα καί ἀπαίτηση τῶν ξένων χρηματοδοτῶν μας), ὁδηγοῦσε τόν ἕλληνα πλοιοκτήτη νά ἀναζητήσει προσωρινό πάντα, καταφύγιο στό ξένο νηολόγιο.

Καί ὅταν αὐτές οἱ προϋποθέσεις προσφέρθηκαν (προϋποθέσεις σωστές καί ὄχι εὐεργεσίες), τό ἑλληνικό, τό ἐθνικό μας νηολόγιο ἄνθισε. Ἡ ξένη, πολύχρωμη σημαία ἀλλάχτηκε μέ τήν περήφανή μας γαλανόλευκη.



Καί ὁ καλός ρυθμός τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἑλληνικῶν καραβιῶν (αὔξηση πού τήν τελευταία δεκαετία δέν ἦταν μόνο ποσοτική ἀλλά καί ποιοτική, ἀφοῦ τά περισσότερα νεότευκτα μας ἔρχονται στό νηολόγιό μας), συνεχίζοντα καί ἦταν καμάρι καί περηφάνεια γιά ὅλους καί οἰκονομική ἀπολαυή γιά τόν τόπο μας.

* *
*

Καί ἦρθε ἡ κρίση καί γέμισαν τά ἑλληνικά ἀγκυροβόλια μέ τά δεμένα βαπόρια μας. Κρίση καί δυσκολίες πρωτοφανεῖς στή δουλειά μας, πού κλόνισε συνθέμελα καί συγκλονίζει συναδέλφους.

Στή περίοδο αὐτή τῆς κρίσης καί στή συνέχισή της, χτυπήθηκαν τά S.O.S., ἀπό τόν ἐφοπλισμό. Καί ἀκόμη καί νωρίτερα, πρίν ἐπέλθει ἡ βαθειά κρίση, εἶχε ἀναζητηθεῖ ἀπό τήν Κυβέρνηση (τήν προκάτοχο τῆς παρούσης), συμπαράσταση καί κατανόηση στήν ἐξεύρεση λύσεων, ὥστε νά ἀνακουφισθεῖ τό ἀπό τότε ἤδη, πολυδάπανο ἑλληνικό βαπόρι, γιά νά μπορέσει νά ἐπιζήσει στόν σκληρό συναγωνιστικό θαλάσσιο στίβο. Ἤδη τότε εἶχε ἀρχίσει νά κλείνει ὁ κλοιός, τῶν πολλῶν βαποριῶν πού γέμισαν τίς θάλασσες καί ἐπί πλέον τά καράβια τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν καί τῆς Ρωσσίας πού ἦλθαν καί καταπάτησαν τίς ἐλεύθερες ἐπιχειρηματικά ναυτιλιακές θάλασσες. Γιατί; ἄλλο ἰδιωτική ἐπιχείρηση καί ἄλλο κρατική, πού ἀδιαφορεῖ στό τί θά πληρώσει τόν ναυτικό της καί στήν ἀποπληρωμή τοῦ ἀνύπαρκτου ἐμπορικοῦ δανείου της.

Καί ἡ τότε Κυβέρνηση ἔδειξε προθυμία νά κουβεντιάσει καί νά βρεθεῖ ἡ σωστή μέθοδος γιά τήν χρησιμοποίηση ἀλλοδαπῶν πού καλύπτουν στό κάτω — κάτω, θέσεις «μή προσφερομένων» ἑλλήνων. Ἴσως ὑπερβάλλω. Κουβέντιασε ἡ τότε Κυβέρνηση ἀλλά δέν τόλμησε.

* *
*

Καί πέρασε ὁ καιρός. Μπήκαμε βαθειά στή κρίση. Ἀνέλαβε ἡ παρούσα Κυβέρνηση. Εἶδε πῶς τά πράγματα δέν πᾶνε καλά. Θέλησε νά δώσει χέρι σωτηρίας στή ναυτιλία μας. Ἀλλά καί ἐδῶ ἔλλειψε ἡ τόλμη. Γιά μῆνες συζητήθηκαν τά θέματα, τό περίφημο «πακέττο». Οἱ ἀλλοδαποί, ἡ μείωση τῆς συνθέσεως (πού τό ἔχουν κάμει πρίν χρόνια ὅλες οἱ ναυτιλιακές χῶρες), οἱ ἀπεργίες (νά ἀκολουθηθεῖ τό σύστημα καί πάλι ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν), καί στή συζήτηση αὐτή ἐφευρέθηκε ἡ ἱστορική ἀνακύκλωση.

Καί ὅτι δόθηκε τελικά γιά νά ἀνακουφισθεῖ τό ἑλληνικό βαπόρι πού ἀκόμη δέν δόθηκε νομοθετικά, ἐκτός ἀπό τή μείωση τῆς συνθέσεως, πάρθηκε πίσω! Τό ὅλο, πρᾶγμα, κατέληξε δυστυχῶς, σέ προσθήκη δαπανῶν καί ταλαιπω-

A. LYDRIKSON
Established in 1892
Directors: J. GHIKAS — Β. ΓΚΙΚΑΣ
PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES
Attend. all French Mediterranean Ports
WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:
45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE
Telex: 440 641 F. Telegr: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 289137

ριῶν στό ἤδη πολυδάπανο καί ταλαιπωρημένο ἑλληνικό βαπόρι, χάρις στήν ἀνακύκλωση.

Δέν θἄθελα νά ἔχω παράπονο μέ τούς Κυβερνῆτες μας, μέ τόν Ὑπουργό μας καί τό Ὑπουργεῖο μας, ἀλλά πῶς νά μήν ἔχουμε!

Εἶναι κρίμα, νά μή μποροῦμε νά μεταδώσουμε στούς συνεργάτες μας καί προστάτες μας, τό Ἑλληνικό Κράτος, τή σωστή λύση καί νά γινόμαστε ἀκουστοί.

* *
*

Καί στό διάστημα πού πηγαινοερχόνταν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν στό Ὑπουργεῖο καί κουβέντιαζαν ὧρες ἀτέλειωτες, ἡ κρίση συνεχίζονταν, ἡ κρίση πού ὅλο καί γινόνταν ὀξύτερη. Καί σ' αὐτές τίς ὧρες ὑψώνεται μπροστά μας τό δίλλημα, τό τεράστιο δίλλημα: «Τί θά γίνει μέ τό νηολόγιο μας, τί θά γίνει μέ τή σωτηρία μας»; Καί εἴχαμε μία περίοδο πού εἴδαμε καί διαρροή ἀπό τό νηολόγιο μας καί ἐγγραφή σέ ξένα νηολόγια, νεοαγοραζομένων καί παραλαμβανομένων ἀπό τά ναυπηγεῖα. Καί τοῦτο συνεχίζεται καί τώρα. Οἱ ἐγγαφές στό ἐθνικό μας νηολόγιο δέν ἰσοδυναμοῦν μέ τά ἀποκτούμενα σκάφη.

Βέβαια, πῶς νά τό κρύψουμε. Κακῶς, ἤ καλῶς ἐδημιουργήθηκαν ἐντυπώσεις μιᾶς ἀγωνίας γιά τό αὔριο τῆς σημαίας μας.

* *
*

Ὁ γράφων αὐτές τίς γραμμές, πιστός στό ἐθνικό μας νηολόγιο (τό ἀπέδειξε καί **ἔμπρακτα** τό τελευταῖο δωδεκάμηνο) πρώτιστα γιά κεῖνο δίνει τήν προσφορά στό κοινό τοῦ ἐπαγγέλματος, ἀλλά θά ἔχει προδώσει καί τήν πίστη καί ἀφοσίωσή του στό ἑλληνικό ναυτιλιακό οἰκοδόμημα, ἄν δέν φροντίζει νά προστατεύεται ἡ ὅλη ἑλληνικόκτητη ναυτιλία μας. Καί κάμνω ἐκεῖνο πού πιστεύω γιά τη σημαία μας, ἀλλά θά ἤθελα νά μποροῦσα νά ἀπαιτῶ νά τό κάμει καί ὁ συνάδελφος πού μέ ρωτάει: «τί σημαία νά βάλω»; Καί σήμερα ἀκόμη, δυστυχῶς, περνοῦμε περίοδο **ὑπάρξεως.** Καί στήν περίοδο ὑπάρξεως, ὅταν ἡ σημαία μας δέν μπορεῖ νά προσφέρει τίς προϋποθέσεις πού ἀπαιτεῖ ἡ κρίση, ἡ ὕπαρξη θά ἀναζητηθεῖ ἀλλοῦ.

Ἀλλά στήν ἀνατολή τοῦ 1984 ἄς αἰσιδοξήσουμε, Παρόλο πού οἱ σημερινές συνθῆκες, καί ὅλοι οἱ ἄλλοι παράγοντες δέν μᾶς ἀφίνουν νά πιστέψουμε σέ μιά προσφορότερη ναυλαγορά, ὅμως ὑπάρχει «στόν ἀέρα» μιά πεποίθηση γιά καλύτερες ἡμέρες μέσα στό 1984.

Ἡ ἀνάκαμψη τῆς Ἀμερικανικῆς οἰκονομίας, πού τώρα λέγεται θά τήν ἀκολουθήσει ἡ Ἰαπωνία, ἡ συζήτηση πού γίνεται, ὅπως φημολογεῖται, ὅτι ἡ Ἀμερική θά στείλει φορτία βοηθείας στίς πέντε Ἠπείρους, ἀναπτερώνουν τίς ἐλπίδες μας πώς, ἴσως, βρισκόμαστε στό κατώφλι τῆς ἀνόδου.

* *
*

Ὅμως τώρα, περισσότερο ἀπό ποτέ, χρειάζεται ἡ σύνεση, ὁ συγκρατημός. Ὄχι ἀσυλλόγιστες παραγγελίες. Ὅπου ὑπάρχει πολύ χρῆμα καί πρέπει νά τοποθετηθεῖ, ἄς ἱκανοποιηθοῦν οἱ ἀνάγκες μας μέ αὔξηση ἀπό τό παρόν τοννάζ. Ὑπάρχει ἄφθονο. Τῶν πέντε — τριῶν — δύο χρόνων καί ἑτοιμοπαράδοτα. Ἄς προσπαθήσουμε νά μήν αὐξάνουμε τό τοννάζ ἐμεῖς οἱ ἴδιοι. Αὐτό δέν εἶναι συναγωνισμός «πρός σ' αὐτόν». Εἶναι σχεδόν αὐτοκτονία. Ἄς προχωροῦμε γιά ἀνανέωση τοῦ στόλου ὄχι γιά αὔξηση.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ μας νά ἁπλώσει μακρύτερο χέρι στενῆς συνεργασίας. Νά ἀκουγόμεθα καί νά ἐρωτούμεθα. Ὑπάρχουν ἐκρεμμότητες πού πρέπει νά τακτοποιηθοῦν. Οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ Κράτους μας στό ἐξωτερικό, οἱ καλοί καί πολύτιμοι συνεργάτες τοῦ παρελθόντος νά εἶναι συμπαραστάτες καί τοῦ παρόντος. Συνεννόηση καί συμπαράσταση στόν Καπετάνιο καί στό πλοῖο.

ΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ ΜΑΣ, οἱ ἄμεσοι αὐτοί συνεργάτες τοῦ χθές, σήμερα καί αὔριο, αὐτοί πού ζοῦνε μαζύ μας τούς καϋμούς ἀλλά καί τίς χαρές τῆς θάλασσας νά σταθοῦν κοντά στόν Ἕλληνα πλοιοκτήτη. Ὁ ἕνας χρειάζεται τόν ἄλλο. Δέν νοεῖται ἀντίθεση καί ἀντιδικία ὅταν τό ἐπιδιωκόμενο εἶναι ἕνα, ἡ ὕπαρξη, ἡ ἐπιβίωση τῆς ναυτιλίας μας. Ξέρουν πολύ καλά οἱ καλοί μας αὐτοί Φίλοι, πῶς καί οἱ ξένοι, Εὐρωπαῖοι συνέδελφοι τους, προτάσσουν τό ἐθνικό συμφέρον. Μαζύ λοιπόν, ὅλοι, γιά τήν ἑλληνική μας ναυτιλία.

ΑΣ ΕΛΠΙΣΟΥΜΕ ὅτι σύντομα δέν θά ὑπάρχει θέμα ἐπιλογῆς νηολογίου. Ἡ ἑλληνική σημαία θά κυματίζει στό ἑλληνόκτητο καράβι.

* *
*

Εὔχομαι καλή χρονιά σέ ὅλους πού ὑπηρετοῦμε τή ναυτιλία καί πρό παντός ὅλοι ἑνωμένοι καί συναδελφωμένοι, Ναυτικοί, Ἐφοπλιστές καί Κράτος, νά συνεχίσουμε τόν ἀγώνα, γιά τήν μεγάλη καί περήφανη ἑλληνική ναυτιλία.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΒΕΡΝΙΚΟΣ

Μέ ἀφετηρία τήν Κων/πολη ἀπό τό 1851, ἀδιάκοπα ἐξυπηρετοῦμε τήν 'Ελληνική καί ξένη Ναυτιλία, στίς 'Ελληνικές θάλασσες, τήν Μεσόγειο καί τήν 'Ερυθρά Θάλασσα.



M/TUG VERNICOS MARTHA ex PORTGARTH. 'Από τίς τελευταῖες προσθῆκες στόν στόλο τῶν Ν/κων καί Ρ/κων μας τό εἰδικό πυροσβεστικό Ρ/Κ ΒΕΡΝΙΚΟΥ ΜΑΡΘΑ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΑΝΕ

ΡΥΜΟΥΛΚΑ – ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 65, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΛΙΜΕΝΟΣ: Εἰς Πειραιᾶ, Θεσσαλονίκη, 'Ηράκλειο Κρήτης καί ὁποιοδήποτε ἄλλο 'Ελληνικό λιμένα μέ αἴτηση τῶν Πλοιοκτητῶν.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ: Διαρκής ἐπιφυλακή, νύκτα καί ἡμέρα.

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ:
Οἱουδήποτε τύπου πλοίου ἤ πλωτοῦ μέσου, ἀπό καί γιά ὁποιοδήποτε προορισμό.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ:
ΠΕΡΑΜΑ: Παροχή ὁποιασδήποτε τεχνικῆς ἐξυπηρετήσεως στή θάλασσα. Τηλ.: 4410141 – 4412235

Τηλ. 24 ὧρες: 4527812 – 16 & 4513787, Τηλ. Νυκτός: 9220528 – 7220553 – 6724250
ΤΕΛΕΞ: 212450 VERN GR. ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: NIVERNICOS PIRAEUS

Συμπαράσταση καί ὄχι παρεμβατισμός

Τοῦ κ. ΝΙΚΟΥ Λ. ΝΟΜΙΚΟΥ, Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

«Οἱ προοπτικές γιά τό μέλλον εἶναι θολές, ὁμιχλώδεις». Αὐτή τήν δυσίωνη πρόβλεψη κάναμε στό περυσινό πανηγυρικό τεῦχος τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ γράφοντας ὅτι «ἡ συρρίκνωση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας φαίνεται ἀναπόφευκτη» καί προσθέτοντας ὅτι «...κι ἄν ἔλθουν τά μέτρα αὐτά (δηλαδή τῆς ἐνίσχυσης τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου) εἶναι κάπως ἀργά. Θά εἶναι ὁπωσδήποτε λιγώτερο ἀποτελεσματικά ἀπό ὅ,τι θά ἦταν, ἄν λαμβάνονταν ἔγκαιρα».

Θά εὐχόμουνα νά μή βγαίναμε ἀληθινοί ὡς μάντεις κακῶν γιά τή ναυτιλία μας, πού ἀντιμετωπίζει πλεόν τό φάσμα τῆς ἐκμηδενίσεώς της. Ὅμως ἦταν ἀναπόφευκτο νά συμβοῦν αὐτά, διότι οἱ ἁρμόδιοι κρατικοί παράγοντες πού καθορίζουν τίς τύχες της ἀρνήθηκαν νά ἐγκαταλείψουν τήν ἀδικαιολόγητη ψυχραιμία καί ἐπιμονή τους σέ ἀνεδαφικές θέσεις.

Δυστυχῶς σέ ὅλα τά σημεῖα δικαιωθήκαμε. Ἕνας χρόνος πέρασε καί ὁ ἀπολογισμός εἶναι πράγματι τραγικός: Διαγράφηκαν γιά διάφορους λόγους ἀπό τά ἑλληνικά νηολόγια ἑκατοντάδες πλοῖα. Ἡ συρρίκνωση πού φοβούμαστε πέρσι, ἔγινε πραγματικότητα φέτος. Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα μειώθηκε σοβαρά.

Μέ τόν καινούργιο χρόνο συμπληρώνεται δεκαετία ἀπό τῆς πρώτης — καί ἔκτοτε συνεχοῦς — κρίσεως τῶν πετρελαιοφόρων πού ξεπέρασε πιά κάθε ὅριο ἀντοχῆς. Δέν ὑπάρχουν ἄλλα περιθώρια γιά εὐχολόγια. Τούτη τήν πρωτοχρονιά στό ἄρθρο μου αὐτό θά περιορισθῶ σέ ἕνα καί μόνο ἀπό τά καυτά θέματα: Τήν ἀνακύκλωση. Τό ἐπιπόλαιο καί ἀψυχολόγητο αὐτό μέτρο πού πολλαπλασίασε τά προβλήματα τῆς ναυτιλίας. Πού μείωσε τήν ἀνταγωνιστικότητά της στό διεθνή χῶρο. Πού χειροτέρεψε τήν ποιότητα τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν καί ἀποδυνάμωσε τό φθηνό κόστος μεταφορᾶς.

Τό ἑλληνικό πλοῖο ἄρχισε νά ἀγκομαχᾶ καί νά ἀγωνίζεται μέσα στά γρανάζια τοῦ νόμου 1376/83, πού ἐνῶ εἶχε σκοπό νά καλυτερέψει τή θέση τῶν ναυτικῶν μας τελικά ὁδηγεῖ σέ ἐξελίξεις πού δέν ἐπιθυμούσαμε.

Ἡ παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση δημιούργησε ἀσφυξία στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί ἡ πρόβλεψη ὅτι ἡ ναυλαγορά μέ τή διαφαινόμενη νέα πτωτική τάση θά διατηρηθεῖ σέ χαμηλά ἐπίπεδα γιά πολύ καιρό, δείχνει ὅτι χειρότερες καταστάσεις εἶναι καθ' ὁδόν, καί ἡ ναυτιλία αὐτή τή στιγμή νά πλησιάζει σέ ἀδιέξοδο.

Μέ τήν «περίφημη» ὑποχρεωτική ἀνακύκλωση καί σοβαρότατες οἰκονομικές ἐπιβαρύνσεις καί ἀναστάτωση ἐπῆλθαν στίς ναυτιλιακές ἐπεχειρήσεις. Γιατί ἀναγκάζεται ὁ πλοιοκτήτης νά προσλαμβάνει ἀδοκίμαστους καί ἄγνωστους γιά αὐτόν ἀνθρώπους σέ πανάκριβα ἐξειδικευμένα πλοῖα του, πού μπορεῖ νά ἀποδειχθοῦν ὄχι μόνο ἄπειροι ἀλλά ἀκατάλληλοι καί ἐπικίνδυνοι. Μέ τόν τρόπο αὐτό καταργεῖται οὐσιαστικά ὁ πατροπαράδοτος δεσμός μεταξύ ναυτικῶν καί ἑταιριῶν, ἐνῶ ἀποστεροῦνται οἱ τελευταίες ἀπό μόνιμα καί ἐξειδικευμένα στελέχη, πού τούς εἶναι ἀπαραίτητα γιά τήν εὔρυθμη καί ὁμαλή κίνηση τῶν πλοίων.



Ποιό εἶναι λοιπόν τό ἀποτέλεσμα τῆς ἀνακύκλωσης; Ἀναστάτωση, ἀποδιοργάνωση ἀλλά καί ἀγανάκτηση. Ἀπό τήν πρώτη στιγμή φωνάζαμε καί ἐξακολουθοῦμε νά ἐπαναλα μβάνουμε ὅτι ἡ ἀνεργία, ἐκτός τῆς περιπτώσεως τῶν Α' Πλοιάρχων, εἶναι πλασματική. Δυστυχῶς δέν γίναμε πιστευτοί καί τώρα πιά ἀποδειχθήκαμε ἐκ τῶν πραγμάτων, πόσο εἴχαμε δίκηο βλέποντας τήν ἀπροθυμία πού ὑπάρχει γιά ναυτολόγηση, πού δέν εἶναι ἕνα παροδικό φαινόμενο ἀλλά δυστυχῶς μιά παγιωμένη κατάσταση.

Ἡ ἀνακύκλωση θά πρέπει νά γίνει ἀμέσως προαιρετική, ὅπως τήν ἔκαναν μέ ἐπιτυχία οἱ περισσότερες ἐπιχειρήσεις. Ἡ τουλάχιστον νά ἐφαρμόζεται ἐκεῖ πού σταματᾶ ἡ φυσιολογική ἀνεργία τοῦ κάθε κλάδου χωριστά. Ἐπιτέλους πρέπει τό Κράτος νά πιστέψει — ἔστω καί τήν ὕστατη στιγμή — ὅτι ἡ ναυτιλία μας περνάει μιά πολύ κρίσιμη περίοδο μέ ἄγνωστο καί σκοτεινό μέλλον.

Ἄς σταματήσουν οἱ πειραματισμοί.

Καί ἄς καταλάβουν οἱ ἁρμόδιοι πώς τό ἀποκαλούμενο «ναυτιλιακό θαῦμα» δέν ἔγινε οὔτε μέ δεσμευτικούς νόμους, οὔτε μέ ἐποπτικούς ἐλέγχους. Στηρίχθηκε στό «αἰσθητήριο» τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη, στήν προσπάθεια τοῦ ἁπλοῦ καί πρακτικοῦ αὐτοῦ ἀνθρώπου πού γνώριζε τό καράβι καλύτερα ἀπό τόν ὁποιοδήποτε τεχνοκράτη, στήν προσωπική σκληρή δουλειά του, στίς ἀστραπιαῖες καί ἀλάνθαστες ἀποφάσεις του καί στήν ἀξιοπιστία του στούς διεθνεῖς χρηματοδοτικούς κύκλους, στούς ἀσφαλιστές, στούς ναυλωτές.

Ἐπιβάλλεται λοιπόν μόνο συμπαράσταση καί ὄχι παρεμβατισμός στό δημιουργικό ἔργο τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Αὐτό πρέπει νά γίνει κατανοητό ὄχι μόνο ἀπό τό Κράτος ἀλλά καί ἀπό τό Λαό μας. Εἶναι καιρός ὅλοι κάποτε νά συνειδητοποιήσουν τήν τεράστια προσφορά τοῦ ἐφοπλισμοῦ στόν τόπο. Πρέπει ὅλοι νά καταλάβουν ὅτι γιά νά στηριχθεῖ ἡ Ἑλληνική οἰκονομία, τῆς χρειάζεται ἀπαραίτητα νά ὑπάρχει πρώτα ἡ μεγάλη Ἑλληνική ναυτιλία πού προσδίδει πλοῦτο (ἀπασχόληση καί συνάλλαγμα), κύρος καί κυρίως ἀπροσμέτρητα πολιτικά ὀφέλη στό διεθνή στίβο.

Ἄς μή λησμονεῖται ὅτι τά καράβια ἔχουν ἔλικες καί μποροῦν νά κινηθοῦν πρός τήν κατεύθυνση τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ τους συμφέροντος, ἄν «ἀναγκασθοῦν».

*Παράδειγμα τά **ἐξαναγκασθέντα** πού ἔχουν ξεπεράσει τά 500. Καί ὅπως φαίνεται ὁ ρυθμός θά ἐπιταχύνεται. Γρήγορα λοιπόν ἄς ἐπανέλθουμε στή μακροχρόνια, σταθερή καί συνεπή ναυτιλιακή πολιτική καί ἄς μή παρερμηνεύεται τό γεγονός ὅτι ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός πειθαρχεῖ καί τώρα — ὅπως καί πάντοτε — στή νομοθεσία τῆς πατρίδας του. Δέν παύει παράλληλα νά ἐπισημαίνει μέ μεγάλη ἀνησυχία τήν ἐκδηλούμενη εὐρύτερη κρατική παρέμβαση πάνω στίς δραστηριότητές του.*

Ἄς γίνει λοιπόν συνείδησις πώς ἄν χαθεῖ ἡ ναυτιλία γιά τήν Ἑλλάδα, θά ἔχουν χαθεῖ τά πάντα. Στή ναυτιλία στήριξε ἀνέκαθεν τήν εὐημερία καί τήν ἐλευθερία της ἡ χώρα. Τώρα ἀντιμετωπίζουμε κίνδυνο ἀφανισμοῦ τοῦ στόλου της. Ἡ ναυτιλία αὐτή τη στιγμή βρίσκεται σέ συναγερμό. Δέν ξέρει ἄν θά ὑπάρχει αὔριο. Γι' αὐτό ἐπείγει νά ἐξευρεθεῖ ἔξοδος ἀπό τό ἀδιέξοδο.

Τελειώνοντας θἄθελα νά εὐχηθῶ τό 1984 νά περιορισθοῦν οἱ συμφορές, νά διαψευσθοῦν οἱ ἀνησυχίες μου καί νά ξαναβρεῖ ἡ ναυτιλία μας τό δρόμο πού τήν ὁδήγησε κάποτε στήν κορυφή, σάν πρώτη ναυτιλία τοῦ κόσμου.

Καιρός γιά γενναῖες ἀποφάσεις

Τοῦ κ. ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ

Εὔχομαι τό 1984 νά εἶναι καλύτερο ἀπό τό 1983 διά τήν Ναυτιλία στήν Ἑλλάδα καί διεθνῶς.

Ναυλαγορές φορτηγῶν, δεξαμενοπλοίων ρό-ρό, κοντέϊνερς, πρόντακτ κάρριερς, χάλια.

Ἀποτέλεσμα, γκρίνια παντοῦ καί διά τά πάντα. Λίγο τό συνάλλαγμα διά τό κράτος πού ὅπως καί τά ἄλλα κράτη ἔχει οἰκονομικές δυσκολίες.

Ναυτικοί ἀπογοητευμένοι ἀπό τήν ἀκρίβεια.

Ὁ καινούργιος γραμματεύς τῆς ΠΝΟ σάν καλός καπετάνιος σέβεται τίς φορτοῦνες τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου.

Στήν Ἑλλάδα τό 1983 ἦταν τό ἔτος τῆς ἀνακυκλώσεως.

Οὐδέποτε ἄλλο θέμα ἀπασχόλησε τόν ἐφοπλισμό τόσο πολύ ἐπί τόσο διάστημα. Τό θέμα δέν ἔχει ἀκόμη τελειώσει. Προβλέπω ὅτι τό ΥΕΝ καί ΕΕΕ πρόκειται νά συνεχίσουν τίς διαπραγματεύσεις. Ἐν τῶ μεταξύ τά προβλήματα διεθνῶς χειροτερεύουν.

Τό Ἑλληνικό πλοῖο ἀκριβαίνει ἐπειδή ἡ δραχμή κρατιέται σχετικά καλά ἀπέναντι τοῦ δολλαρίου ἐν συγκρίσει μέ Ἰταλία, Ἀγγλία καί προπαντός χῶρες τοῦ Τρίτου Κόσμου.

Ἕνα μεγάλο ποσοστό πλοίων ἀνήκει σήμερα στίς Τράπεζες διότι οἱ ἐφοπλισταί δέν μποροῦν νά πληρώσουν. Οἱ ἐ-



φοπλισταί εἶναι διαχειρισταί ὑπό ὅρους τῶν τραπεζῶν. Ἔτσι πολλά πλοῖα πού ἔπρεπε νά εἶναι δεμένα ἐργάζονται χάνοντας ἀκόμη περισσότερα χρήματα.

Τά Ναυπηγεῖα ὀργιάζουν σέ προσφορές πού οἱ ἐφοπλισταί παρ' ὅλη τήν κρίση δέν ἠμποροῦν νά ἀντισταθοῦν σέ καινούργιες ἀγορές, αὐτό κατά τήν γνώμη μου εἶναι τό μεγαλύτερο λάθος.

Ἐάν κανείς δέν παρήγγελνε βαπόρι τό 1984, ἦταν ὁ μόνος τρόπος νά ἀλλάξει ἡ ἀγορά καί νά δουλέψουν τά ὑπάρχοντα βαπόρια, σύν τήν μεγάλη πιθανότητα νά κλείσουν μερικά Ναυπηγεῖα διά νά σωθεῖ ἡ Ναυτιλία.

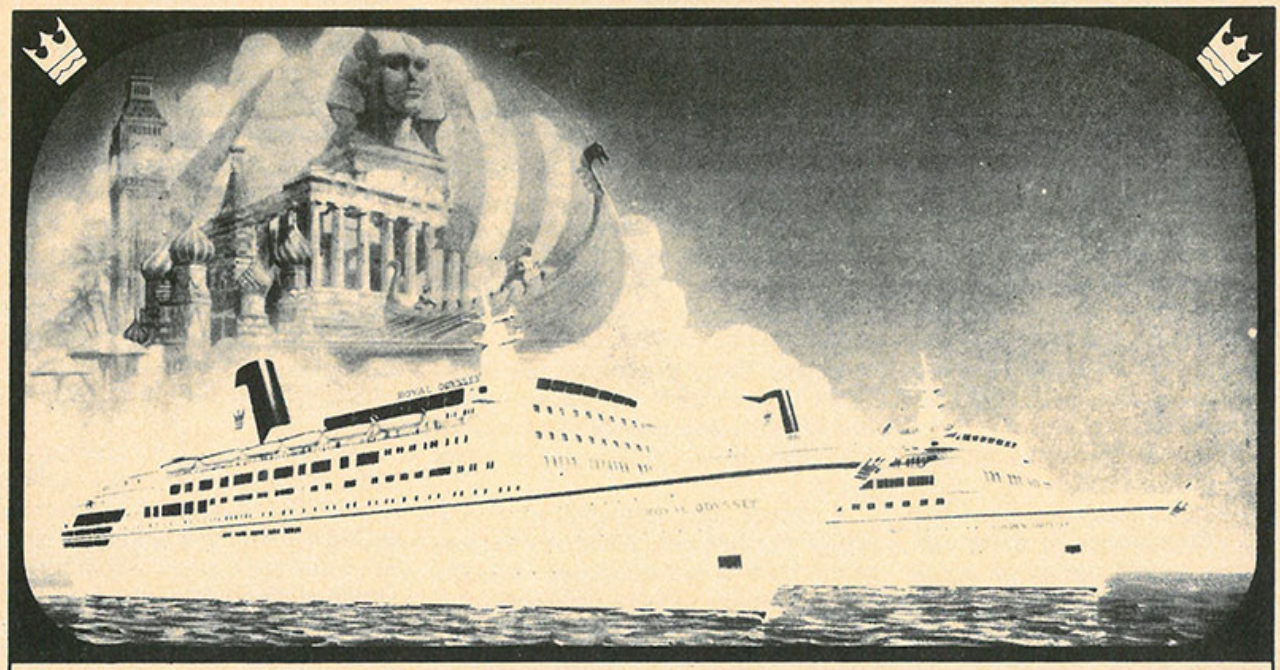
Νομίζω ὅτι ἡ ναυλαγορά το 1984 θά εἶναι δυστυχῶς ὅμοια μέ τό 1983. Κάποια ἀλλαγή πρός τό καλύτερο μέ τίς Ἀμερικανικές ἐκλογές ἀλλά ὄχι μεγάλα πράγματα.

Μέσα σέ αὐτές τίς πολύ δύσκολες συνθῆκες καί ἄλλες πολλές πρέπει νά ζήσει τό Ἑλληνικό πλοῖο. Τό κράτος δέν μπορεῖ νά δώσει χρηματική βοήθεια στούς ἐφοπλιστάς οὔτε οἱ ἐφοπλισταί τήν περιμένουν διότι οὐδέποτε τήν εἶχαν. Ἡ Ναυτιλία ὅμως ἀπετέλει τό μεγαλύτερο ἐθνικό κεφάλαιο ἀσχέτως ἐάν ὁρισμένοι τό ἀναγνωρίζουν ἤ ὄχι.

Ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶμαι βέβαιος ὅτι ἀναγνωρίζει ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι ἐθνικό κεφάλαιο.

Θά πρέπει λοιπόν νά ἡγηθεῖ τίς προσπάθειας καί κατά τό 1984 νά συνθέσει στενότερα τήν συνεργασία κράτους ἐφοπλιστῶν κάι ναυτικῶν παίρνοντας γενέες ἀποφάσεις που χρειάζεται ἡ ναυτιλία σήμερα διά νά ἐπιβιώσει.

Εὔχομαι σέ ὅλους τούς ἐργαζόμενους διά τήν Ναυτιλία κράτος ἐφοπλιστάς καί ναυτεργάτες καλή χρονιά καί οἱ προβλέψεις μου διά τήν ναυλαγορά τοῦ 1984 νά διαψευσθοῦν.



Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ:
Αἴτια καί τρόποι ἀντιμετωπίσεώς της

Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Μέ πολλή χαρά γράφω γιά ἄλλη μιά φορά ἀπό τίς στῆλες τοῦ ἔγκυρου περιοδικοῦ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» μέ τό ὁποῖο μέ συνδέουν δεσμοί πολλῶν δεκαετιῶν.

Ἡ παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση, ἡ ὁποία κατά τά δύο τελευταῖα ἔτη ἔχει φθάσει σέ βαθμό σχεδόν καταστροφικό γιά τίς παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις, δέν δείχνει τάσεις βελτιώσεως, ἄν δέν μεταβληθοῦν οἱ ὅροι.

Στήν ἐπιδείνωση συνετέλεσε σημαντικά ἡ καθυστέρηση τῆς ἀνακάμψεως τῶν οἰκονομιῶν τῶν δυτικῶν βιομηχανικῶν χωρῶν. Μέ τήν ἐξαίρεση τῶν ΗΠΑ, οἱ ἄλλες χῶρες οὔτε ἔφθασαν, οὔτε κατά τίς ἐγκυρότερες ἐκτιμήσεις, θά φθάσουν σέ ρυθμούς αὐξήσεως τῆς ζητήσεως πού νά ὁδηγήσουν στήν ἀπασχόληση τοῦ παροπλισμένου σήμερα τονναζ.

Ἤδη πρό τῆς ὑφέσεως τοῦ 1981-82 ἡ παγκόσμια χωρητικότης ηὔξανε μέ ρυθμούς ταχυτέρους ἀπό ἐκείνους τῆς αὐξήσεως κατ' ὄγκον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ὅταν τά πρός διακίνηση φορτία ἄρχισαν νά μειώνονται, τό χάσμα διευρύνθηκε σέ βαθμό πού ὁδήγησε στήν ναυτιλιακή κρίση.

Παραλλήλως πρός τούς παραδοσιακούς στόλους, τά τελευταῖα χρόνια ἑτοιμάζονται νά εἰσέλθουν στήν ἀγορά καί νέοι ἀνταγωνισταί. Μετά τίς ναυτιλίες τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, αἱ πετρελαιοπαραγωγοί χῶρες τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἰδίως τό Κουβέϊτ καί ἡ Σαουδική Ἀραβία, ἑτοιμάζουν στόλους πετρελαιοφόρων. Ἀκόμη καί ἡ γειτονική μας Τουρκία, στήν ὁποία τά κίνητρα πρός τήν ναυτιλία εἶναι γενναιότατα, θά καταστεῖ σέ λίγα χρόνια μία σοβαρή ἀνταγωνίστρια τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἡ κατάσταση εἶναι σχεδόν δραματική στήν ἀγορά μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Ἡ σημερινή χωρητικότης τῶν VLCC εἶναι περίπου διπλασία τῶν διεθνῶν ἀναγκῶν διακινήσεως ἀργοῦ πετρελαίου καί ἔχει καταντήσει νά χρησιμοποιοῦνται νεότευκτα καί τεχνολογικά προηγμένα πλοῖα ὡς πλωτές ἀποθῆκες.

Ἀπό τήν στιγμή πού στήν κάποτε ἐλεύθερη ναυτιλιακή ἀγορά — ἴσως τήν πλέον ἐλεύθερη ἀγορά στόν κόσμο — ὑπεισῆλθαν νέοι παράγοντες, ὅπως ὁ κρατικός προστατευτισμός ἤ ἡ δημιουργία ἐθνικῶν στόλων, ἐδημιουργήθησαν νέες συνθῆκες ἀνταγωνισμοῦ, ἤ μᾶλλον περιορισμοῦ τοῦ μέχρι τότε ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Τό γνωστότερο ἴσως παράδειγμα εἶναι ἐκεῖνο τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὁ ὁποῖος, λόγω τῶν κρατικῶν ἐπιδοτήσεων, μπορεῖ νά προσφέρει ναύλους σημαντικά χαμηλοτέρους ἀπό ἐκείνους τῆς ἀγορᾶς.



Τό ἑλληνικό πλοῖο ἔδειξε ἀξιοθαύμαστη ἀντοχή στίς «ἔξωθεν» ἐπεμβάσεις. Ἡ κατάσταση ἄρχισε νά γίνεται προβληματική ὅταν ἄρχισαν οἱ «ἔσωθεν» ἐπεμβάσεις, καί κυρίως ὅταν ἐξελίχθηκαν σέ στραγγαλιστικό ἐναγκαλισμό ἀπό τό διαρκῶς ἐπεκτεινόμενο κράτος. Οἱ πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις γιά τήν ναυτιλία (ἀνακύκλωση κ.λπ.), ἀντί νά βελτιώσουν, ἐπεδείνωσαν τούς ὅρους ἀνταγωγιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Σέ μία ἐποχή πού θά ἔπρεπε νά κατατείνουν ὅλες οἱ προσπάθειες στήν ἀποκατάσταση συνθηκῶν κόστους ἀναλόγων καί καλυτέρων ἐκείνων τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, ἔγιναν ρυθμίσεις πού ἐπεβάρυναν τό κόστος καί ἤδη τό ἑλληνικό πλοῖο ὁδηγεῖται πρός δύο, πλέον λύσεις: Ἤ τήν οἰκονομική καταστροφή, ἤ τήν «ἀποελληνοποίηση». Καμμία ἀπό τίς δύο αὐτές λύσεις, δέν μπορεῖ νά εἶναι πρός ὄφελος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Βεβαίως, τό ἑλληνικό πλοῖο ἐπηρεάζεται ἀπό τίς διεθνεῖς τάσεις. Καί πρός τίς τάσεις αὐτές θά πρέπει σέ σημαντικό βαθμό νά προσαρμοσθεῖ. Οἱ νέες τεχνολογίες πού ἀποσκοποῦν στήν βελτίωση τῶν ποιοτικῶν ἀλλά καί τῶν οἰκονομικῶν ὅρων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἀποτελοῦν μία σημαντική πρόκληση.

Στήν μακρά καί ἐπιτυχῆ ἱστορία της ἡ ἑλληνική ναυτιλία ἔδειξε ἀξιοθαύμαστη προσαρμοστικότητα, μέ τά γνωστά, λαμπρά ἀποτελέσματα. Ἡ εἰσαγωγή τῶν νέων τεχνολογιῶν, οἱ ὁποῖες μειώνουν τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως καί, συνεπῶς, αὐξάνουν τήν ἀνταγωνιστικότητα, εἶναι ἡ ἐλπίδα τοῦ μέλλοντος. Γιά νά προχωρήσει ὅμως ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός πρός τίς νέες αὐτές κατευθύνσεις, πρέπει νά ἔχει τήν βεβαιότητα, πού δέν ἔχει σήμερα, ὅτι τό ἑλληνικό κράτος δέν θά δυσχεράνει τήν πορεία του. Ἡ ναυτιλία δέν ζητεῖ προνόμια. Ζητεῖ ἐλευθερία κινήσεως, ζητεῖ τήν ἄρση τῶν ἐμποδίων. Εἶναι τό μίνιμουμ πού μπορεῖ νά τῆς παράσχει ἡ πολιτεία, τόσο σάν ἐπιστέγασμα τῆς μέχρι τώρα συμβολῆς της στήν ἐθνική οἰκονομία, ὅσο καί σάν προϋπόθεση γιά νά συνεχίσει καί νά αὐξήσει στό μέλλον τήν συμβολή της αὐτή.

Μία ὀπτική γωνία, τῆς ὁποίας τό Ἑλληνικό κράτος δέν ἔκαμε τήν δέουσα χρήση, εἶναι ἡ εὐρωπαική. Ἡ Εὐρωπαϊκή Κοινότης, στήν ὁποία, ἤδη κλείνουμε δύο χρόνια πλήρους ἐντάξεως, στερεῖται κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἐνῶ εἶναι ἡ μεγαλύτερη ἐμπορική δύναμη στόν κόσμο καί διακινεῖ, ὑπό τήν μορφή εἰσαγωγῶν καί ἐξαγωγῶν, τό 50% περίπου τῶν θαλασσίων φορτίων.

Ὅσο διάστημα οἱ συνθῆκες τῆς πραγματικά ἐλευθέρας ἀγορᾶς τό ἐπέτρεπαν, ἡ μή ἀνάμειξη τῆς Κοινότητος στή ναυτιλία μποροῦσε νά γίνει ἀντιληπτή. Ἀπό τήν στιγμή, ὅμως, πού δημιουργοῦνται μπλόκ (ἐθνῶν ἤ συμφερόντων), τά ὁποῖα παρέχουν εἰδική προστασία στά πλοῖα τους, ἡ Εὐρώπη τῶν Δέκα ὀφείλει νά ἀντιδράσει. Διαθέτοντας τό σημαντικό πλεονέκτημα τοῦ ἐξωτερικοῦ της ἐμπορίου, ὀφείλει νά τό συνδέσει μέ τήν χρήση, κατά προτίμηση, τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου. Μέ τόν τρόπο αὐτό, θά περιορισθεῖ ὁ ἔν τίνι μέτρω «ἀθέμιτος» ἀνταγωνισμός ἀπό τούς στόλους τρίτων χωρῶν, εἴτε πρόκειται γιά τίς ἀνατολικές, εἴτε γιά τίς ἀραβικές.

Εἶναι λυπηρό, ὅτι στήν ΕΟΚ ὄχι μόνον δέν ἔγινε πρόοδος, ἀλλά οὔτε κἄν ἔγινε λόγος πρός τήν κατεύθυνση τῆς προστασίας τῆς Εὐρωπαϊκῆς — καί μέσα σ' αὐτήν, καί τῆς ἑλληνικῆς — ναυτιλίας.

Στό σημεῖο αὐτό πρέπει νά τονισθεῖ ὅτι τό ἑλληνικό κράτος ἐλάμβανε, καί λαμβάνει τήν ναυτιλία ὡς δεδομένη. Στήν πράξη, ὅμως, ἡ ραγδαία μεταβολή τῶν συνθηκῶν τῆς ἀγορᾶς δέν ἀφήνει πλέον τέτοια περιθώρια. Ἡ ναυτιλία, ὅπως καί οἱ ἄλλοι τομεῖς τῆς οἰκονομίας, ἔχει τήν ἀνάγκη ὁρισμένων ὅρων, συνθηκῶν καί προϋποθέσεων. Ὁ λεπτομερής κατάλογος θά ἦταν μακρός, συνοψίζεται ὅμως στόν ὅρο «ἀνταγωνιστικότης».

Ἄν τό ἑλληνικό κράτος ἀντιληφθεῖ ὅτι τό ἑλληνικό πλοῖο χρειάζεται ΜΙΚΡΗ ΒΟΗΘΕΙΑ, ἀλλά ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, καί κατευθύνει πρός τόν στόχο αὐτό τήν πολιτική του, τότε ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ἔχει μέλλον. Ἀλλιῶς, θά ἔχει, κατά πᾶσαν βεβαιότητα, μέλλον ὡς ναυτιλία, μόνον πού δέν θά εἶναι πλέον Ἑλληνική.

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS
1) In-Situ reconditioning of crankshafts
2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS
NAFSI cooperates with the well known Italian company
IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"
NAFSI is an exclusive within the Greek territory licencee of the British company
ayrodev INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.
NAFSI has secured the exclusive cooperation of the Dutch company
TECHNO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS
NAFSI cooperates with
THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS
NAFSI cooperates with Messrs H A SPRINGER, W Germany, being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus

REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.
NAFSI cooperates with the Dutch company
KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.
Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA,PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" – PIRAEUS - GREECE.

Σπεύδετε βραδέως

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ποτέ κατά τά ἐξῆντα τρία χρόνια τῆς ὑπηρεσίας μου εἰς τήν 'Εφοπλιστικήν ἐπιχείρησιν δέν εἶχα νά ἀντιμετωπίσω τόσον μακράν καί δεινήν κρίσιν ὅπως τήν σημερινήν.

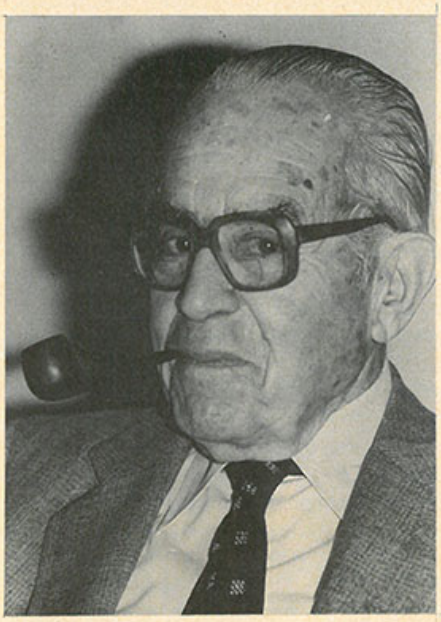
Ἔχω ὑπ' ὄψιν ὅλας τά ὁποίας ὑπέστη ἡ ναυτιλία εἰς τόν παρόντα αἰώνα γιατί ὡς ἤμουν υἱός καπετάνιου - πλοιοκτήτη ἀπό μικρός παρακολουθοῦσα τήν ἐξέλιξι καί τάς ἐπιπτώσεις τάς ὁποίας ἐδημιουργοῦσε ὡς καί τάς εὐκαιρίας ἐπιτυχοῦς ἀναπτύξεως τάς ὁποίας συνεπέφερε καί πολύ πρίν ἱδρύσομεν τό γραφεῖον Ρ καί Κ εἰς τό Λονδῖνον εἶχα ἀποκτήση πεῖραν ἡ ὁποία πολύ μέ ἐβοήθησε.

'Αρχίσαμε τάς ἐργασίας μας ἐν μέσω τῆς κρίσεως τοῦ 1921. Ἡ ἐξαιρετικά κερδοφόρος περίοδος ἀπό τό τέλος τοῦ πρώτου παγκοσμίου Πολέμου εἶχεν ὑψώσει τάς ἀξίας τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν σέ ἀστρονομικούς ἀριθμούς. Τέσσερα χρόνια πολέμου ἡ πολεμική προσπάθεια τῶν συμμάχων ἐπεριόρισε τό ἐμπόριον καί ἐδημιούργησε ἐπειγούσας ἀνάγκας καί μεγάλην ζήτησιν πλοίων διά τήν μεταφορά τῶν φορτίων.

Αἱ Συμμαχικαί ἐμπορικαί ναυτιλίαι εἶχαν ὑποστῆ φοβερᾶς ἀπωλείας σκαφῶν τορπιλλισθέντων ἀπό τά Γερμανικά ὑποβρύχια καί τά ἐπιζήσαντα πλοῖα τά ὁποῖα ἀπελύθησαν ἀπό τήν Κυβερνητικήν ἐπιταξιν ἐπωφελήθησαν καί ἐπί σχεδόν δύο χρόνια ἔκαμαν τεράστια κέρδη.

Τό φθινόπωρον τοῦ 1920 αἱ ἐπείγουσαι ἀνάγκαι τοῦ ἐμπορίου ἐπληρώθησαν καί ἀποτόμως καί δραματικά ἐμειώθη ἡ ζήτησις χωρητικότητος διά τάς μεταφοράς. Ἄμεσον ἀποτέλεσμα ἡ πτῶσις τῶν ναύλων καί ἡ πτῶσις τῶν ἀξιῶν τῶν φορτηγῶν. Κατά τάς ἀρχάς τοῦ 1921 ἡ Διασυμμαχική ἐπιτροπή ἀπεφάσισε τήν πώλησιν 2.000 πλοίων τοῦ Γερμανικοῦ 'Εμπορικοῦ Στόλου τά ὁποία εἶχον παραδοθῆ σύμφωνα μέ τούς ὅρους τῆς ἀνακωχῆς καί ἐξουσιοδότησε τόν περίφημον Λόρδον INCHCAPE νά τά ἐκποιήση. Μολονότι μικρός ἀριθμός πλοίων προσεφέροντο ἑκάστοτε καί ἐπωλοῦντο μέ κλειστάς προσφοράς κάθε φορά πού ἐδημοσιεύοντο αἱ τιμαί ποῦ εἶχον ἐπιτευχθῆ ἐσημειώνετο σοβαρά πτῶσις τόσον ὥστε τόν Αὔγουστον τοῦ 1921 αἱ τρέχουσαι τιμαί εἰς τήν ἀγοράν ἐκατέβησαν εἰς τό 15% τῶν τιμῶν πού ἐπληρώθησαν κατά τό 1919...

Μεγάλας ἀπώλειας ὑπέστησαν τότε ἐκεῖνοι ὅσοι δελεασθέντες ἀπό τούς μεγάλους ναύλους ἠγόρασαν ἀκριβά καί δέν ἐπρόφθασαν νά ἀποσβέσουν μέ τήν ἐκμετάλλευσιν τήν ἀξία τῶν πλοίων



των. Τρία χρόνια ἀργότερα τόσον οἱ ναύλοι ὡς καί αἱ ἀξίαι ἐκαλητέρευσαν καί ὅσοι εἶχον ἐπωφεληθῆ τῶν χαμηλῶν τιμῶν καί ἠγόρασαν εὐθηνά ἐπέτυχαν.

Ἡ παγκόσμια οἰκονομική Κρίση ποῦ ἐδημιουργήθη ἀρχικῶς ἀπό τήν καταστρεπτικήν πτῶσιν τῶν ἀξιῶν στό 'Αμερικανικόν Χρηματιστήριον τοῦ 1929 καί τοῦ 1932 κρισίμως ἐπηρέασε τήν ναυτιλίαν. Πολλά 'Αγγλικά φορτηγά παρωπλίσθησαν καί αἱ τιμαί τῶν πλοίων στήν ἀγορά ἐπηρεασθεῖσαι ἐπιπροσθέτως ἀπό τήν χρωκοπίαν τῶν ἑταιριῶν τοῦ ROYAL MAIL GROUP καί τήν ἀναγκαστική πώλησιν τοῦ στόλου των κατῆλθον εἰς ἀπιστεύτως χαμηλά ἐπίπεδα.

Ἡ πεῖρα μου τοῦ 1921 μέ ἐβοήθησε νά ἐκτιμήσω ἐπακριβῶς τάς δυνατότητας καί νά ἐπωφεληθῶ τῆς μοναδικῆς εὐκαιρίας νά ξεφορτωθῶ τά παληά μας φορτηγά πωλώνταςαὐτά πρός διάλυσιν καί νά τά ἀντικαταστήσω μέ πολύ νεώτερα καί καλύτερα σκάφη τά ὁποῖα προσεφέροντο εἰς τήν ἀγοράν εἰς τιμάς πολύ πλησίον τῆς ἀξίας των γιά ξεκάρφωμα.

Ἤξευρα ὅτι ἐνδεχομένως ἡ κατασιωσις θά ἐδιορθώνετο καί τά νεώτερα φορτηγά ποὺ θά ἠγόραζα εἶχον ἡλικίαν νά περιμένουν τήν καλυτέρευσιν καί ἀνατίμησιν τῆς ἀξίας των στήν ἀγορά καί θά ὠφελούμην ὅπως καί τωόντι συνέβη ὅταν συνέβη ὁ 'Αβυσσηνιακός πόλεμος τοῦ Μουσσολίνι καί ὁ Γερμανικός ἀναεξοπλισμός ὁπότε οἱ Γερμανοί ἐφοπλισταί ἤρχισαν νά προσφέρουν ὑψηλάς τιμάς. Κατώρθωσα τότε νά μεταπωλήσω διάφορα πλοῖα τά ὁποῖα εἶχον ἀγοράσει τό 1933 σέ τιμάς δεκαπλασίας ἐκείνων τάς ὁποίας εἶχον πληρώση.

Εἰς δημοσιεύσεις πού ἔγραψα εἰς τά «Ναυτικά Χρονικά» εἶχον ἀνακοινώσει τό πρόγραμμά μου καί συνέστησα εἰς τούς συναδέλφους μου νά μέ ἀκολουθήσουν καί πολλοί πού μέ ἤκουσαν ὠφελήθησαν.

Στό 1933 δέν ὑπῆρχε οὔτε ἕνα φορτηγόν ὑπό ναυπήγησιν εἰς τήν 'Αγγλίαν ἡ ὁποία τότε εἶχε τό μονοπώλιον τῆς ναυπηγήσεως τῶν φορτηγῶν καί μόλις ἐπετεύχθη τό ἰσοζύγιον μεταξύ τῆς προσφορᾶς καί τῆς ζητήσεως τῆς χωρητικότητος οἱ ναύλοι ἀνέβησαν καί ἱκανά κέρδη ἐπραγματοποιήθησαν τόσον ὥστε οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί ἠγουμένου τοῦ Σταύρου Λιβανοῦ νά τρέξουν πρός τά ναυπηγεῖα.

Δέν ὑπάρχουν τέτοιες εὐκαιρίες σήμερα. Ἤλλαξαν αἱ προυποθέσεις. Αἱ κερδοφόροι ἐποχαί τῶν ὑψηλῶν ναύλων κατά τήν τελευταίαν εἰκοσαετίαν καί αἱ ἄφθονοι εὐθηναί πιστώσεις ποῦ ἐχορηγοῦντο ἀπό τά 'Ιαπωνικά καί τά Εὐρωπαικά ναυπηγεῖα ἔδωσαν τήν εὐκαιρίαν εἰς τούς ἐφοπλιστάς νά δημιουργήσουν στόλους οἱ ὁποῖοι μέχρι τό 1980 ἀπησχολοῦντο ἐπικερδῶς καί οἱ ἰδιοκτήται τῶν ἐξακολούθησαν παραγγέλοντες νέα εἰς τά ναυπηγεῖα διογκώνοντες τήν παγκόσμιον χωρητικότητα ὥστε σήμερον μέ τήν Διεθνήν Οἰκονομικήν κρίσιν καί τήν σχεδόν παράλυσιν τοῦ ἐμπορίου καί τήν μείωσιν τῶν ὠκεανεικῶν μεταφορῶν φοβερόν πλεόνασμα ὑπάρχει, ἔλλειψις ἐργασιῶν πού ἐξηνάγκασε μεγάλον ἀριθμόν πλοίων νά παροπλισθοῦν. Παρ' ὅλα αὐτά καί σήμερον ἀκόμη ἐν μέσω τῆς κρίσεως δελεαζόμενοι ἀπό τάς χαμηλάς τιμάς πού προσφέρουν τά 'Ιαπωνικά καί τά Κορεατικά ναυπηγεῖα ἐξακολουθοῦν αἱ παραγγελίαι καί ἀσφαλῶς θά ἐπιδεινώσουν τήν κατάστασιν καί θά ἐπιμηκύνουν τήν διάρκειαν τῆς κρίσεως. 25.000.000 τόννων φορτηγῶν παρεδόθησαν ἀπό τά ναυπηγεῖα στό 1982 καί ἄλλα τόσα εἶναι προγραμματισμένα νά παραδοθοῦν μέχρι τέλους τοῦ 1984. Σκοτεινόν ὑπάρχει τό μέλλον τῶν ὑπερηλίκων καί ἐκείνων ποῦ σύντομα θά φθάσουν τό ὅριον — κατά τούς ὑπολοσισμούς μου τό 40% τῆς ὑπό 'Ελλήνων ἐλεγχόμενης 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀντιμετώπισις τῆς κρισίμου αὐτῆς καταστάσεως ἐπιβάλλει τήν ἄμεσον λῆψιν ἀποφάσεων πού ἀσφαλῶς θά εἶναι ὀδυνηραί. Δέν ὑπάρχει περίπτωσις οὔτε καί τρόπος ἀλλ' οὔτε καί συμφέρον νά διατηρήσωμε τά παληά φορτηγά πού εἶναι παροπλισμένα. Δέν ἔχουν ἡλικία καί εὐκαιρίαν νά ἀποσβέσουν τά χρήματα τά ὁποῖα θά χρειασθοῦν διά νά ξεκι-

νήσουν καί ἰδίως ἄν πρέπει νά περάσουν σερβέϋ. Τό κόστος τῶν ἐπισκευῶν εἶναι ἀπαγορευτικόν. Μοιραίως θά παραδοθοῦν εἰς τούς διαλυτάς.

Ἐν τῷ μεταξύ παρατηρῶ ὅτι αἱ σχετικῶς χαμηλαί τιμαί παρηλίκων φορτηγῶν ποῦ προσφέρονται στήν ἀγορά δελεάζουν πολλούς καί πιθανῶς μερικού ποῦ ἐπιδιώκουν νά εἰσέλθουν στή ναυτική ἐπιχείρησιν νά ἀγοράσουν. Βλέπω ὄντως εἰς τά ἑβδομαδιαῖα ρεπόρτα τῆς ἀγορᾶς αἱ περισσότεραι πωλήσεις ἀναφέρουν τούς Ἕλληνας ὡς ἀγοραστάς. Ἀγορά τοιούτων σκαφῶν εἶναι ἐπικίνδυνος κερδοσκοπία.

Ὅσοι κατέχουν πλοία προγραμματισμένα νά πωληθοῦν πρός διάλυσιν καί προκαταβολικῶς ἀγοράζουν τό πλοῖον πού θά τά ἀντικαταστήση προχωροῦν μέ σωστό σχέδιο. Μερικοί ἴσως κερδοσκοποῦν ἐλπίζοντες ὅτι θά ἔλθη ἡ στιγμή νά διορθωθῆ ἡ κατάστασις καί θά προσπορισθοῦν κέρδη μεταπωλώντας μέ τήν ἀνατίμησιν τῶν ἀξιῶν.

Ἂς σκεφθοῦν καλά γιά νά ἐκτιμήσουν ὅτι οἱ μεγάλοι τόκοι πού κερδίζουν τά κεφάλαιά των τούς ὁποίους θά χάσουν πρέπει νά προστεθοῦν στό κόστος τῆς ἀγορᾶς καί θά ἔχουν ἐπιπροσθέτως τό πρόβλημα εὑρέσεως κερδοφόρου ἐν τῷ μεταξύ ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου ἕως ὅτου δυνηθοῦν νά τό μεταπωλήσουν ἀποφεύγοντες ζημίας αἱ ὁποῖαι θά κατέστων ἀνεπιτυχή τήν κερδοσκοπίαν.

Μέ τό σημερινόν ὑψηλόν κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἡ Ἑλληνική σημαία ἔπαυσε νά εἶναι συναγωνιστική. Ἡ παράλογος νέα νομοθεσία τῆς ἀνακυκλώσεως τῶν πληρωμάτων ἡ ὁποία ἐπρογραμματίσθη διά νά λύση τό πρόβλημα τῆς ἀνεργίας πολύ φοβοῦμαι ὅτι τουναντίον θά αὐξήση τόν ἀριθμόν τῶν ἀνέργων ναυτικῶν γιατί θά στείλη περισσότερα πλοῖα εἰς τούς τόπους τοῦ παροπλισμοῦ.

Ἰσχυρῶς προτρέπω ὅσους φιλοδοξοῦν νά εἰσέλθουν εἰς τήν Ναυτικήν ἐπιχείρησιν φρόνησιν καί σοβαράν μελέτην. Ἡ προοπτική εἶναι ὅτι ἡ κρίσις θά διαρκέση τουλάχιστον τρία ἀκόμη χρόνια. Ὑπάρχει ἄφθονος χρόνος καί θά ὑπάρξουν πολλαί εὐκαιρίαι νά ἱκανοποιήσουν τήν φιλοδοξίαν των ὅταν παρουσιασθοῦν ἐνδείξεις τῆς ἀνορθώσεως τῆς παγκόσμιας οἰκονομικῆς καταστάσεως. Ἡ ὑπομονή των πλούσια θά ἀνταμειφθῆ.

Εἰς τόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων διακρίνω πιθανότητας ἐνωριτέρας ἀναζωογονήσεως. Εἰς τό Ἀμερικανικόν Χρηματιστήριον ἐσημειώθη τελευταίως αἰσιοδοξία διά τό μέλλον καθ' ὅσον ἀφορᾶ τάς ἑταιρίας τοῦ πετρελαίου πού ἐπέφερε σημαντικήν ἀνατίμησιν τῶν μετοχῶν των. Ἀλλά καί διαρκούσης τῆς κρίσεως ὑπῆρξαν βραχείαι περίοδοι εἰς τά κέντρα τῆς παραγωγῆς καί φορτώσεως πού ἐδημιούργησε ζήτησιν καί ὅσα τάνκερς εὑρέθησαν IN POSITION ἐπωφελήθησαν. Ἦσαν ἐκεῖνο πού οἱ Ἄγγλοι ὀνομάζουν FLASH IN THE PAN ἀλλά ἕνα καλό ταξεῖδι ἑνός μεγάλου δεξαμενοπλοίου κερδίζει ἀρκετά νά καλύψη ἐπιτυχῶς ἕνα χρόνο διαχειρίσεως. Σημεῖον τῆς ἀρχῆς τῆς καλυτερεύσεως θά δοθῆ ὅταν ἡ τιμή τοῦ CRUDE στερεοποιηθῆ καί ὑπάρξη πιθανότης νά αὐξηθῆ ἀπό τήν OPEC. Τότε αἱ μεγάλαι ἑταιρίαι τοῦ πετρελαίου θά ἐπαναλάβουν ἐκεῖνο πού ἔκαμαν ἤδη εἰς τό παρελθόν καί θά ἀρχίσουν νά αὐξάνουν τά STOCKS ὄχι μόνον γεμίζοντας τά Τάνκς εἰς τά διυλιστήρια ἀλλά καί ναυλώνοντες δεξαμενόπλοια ὡς πλωτάς ἀποθήκας νά αὐξήσουν ἔτι τά STOCKS μέ φθηνό λάδι καί νά κερδίσουν ἑκατομμύρια MARKING UP τήν ἀξίαν των.

Αἱ πωλήσεις δεξαμενοπλοίων πρός διάλυσιν ἐξακολουθοῦν ζωηραί καί ἡ ζήτησις ἀπό μέρους τῶν διαλυτῶν πού προσφέρουν περισσότερα γιά νά ἑλκύουν τούς πλοιοκτήτας δίδει ἐλπίδας ὅτι θά διατηρηθῆ.

Νέαι ναυπηγήσεις ἐκτός ἀπό εἰδικά σκάφη καί μερικά PRODUCT TANKERS δέν παρηγγέλθηκαν. Πολλά μετρίας χωρητικότητας 50 – 80 χιλ. τόννων ἔχουν γίνει παρήλικα καί μέ τό σημερινό μεγάλο κόστος τῶν ἐπισκευῶν ὡς καί τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ἰδιοκτητῶν νά ἐγκαταστήσουν INERT GAS καί COW ἡ ὁποία στοιχίζει περίπου 1.500.000 δολλάρια θά ἀποσυρθοῦν τῆς ἀγορᾶς.

Ἡ παροπλισμένη χωρητικότης εἶναι ἀκόμη πολύ μεγάλη ἀλλ' ἂς μή ξεχνᾶμε ὅτι κατά μεγάλο μέρος ἀποτελεῖται ἀπό VLCC καί ULCC πού δέν ἔχουν πιθανότητας νά ἐργασθοῦν καί δέν παρουσιάζουν κίνδυνον νά ἐπηρεάσουν τήν ἐκμετάλλευσην τῶν μετρία χωρητικότητος μονάδων.

Δέν ἐννοῶ ὅτι ὑπό τάς περιστάσεις ἀγορά δεξαμενοπλοίων δέν εἶναι κερδοσκοπία. Εἶναι ἀλλά σχετικῶς πλέον ἀσφαλής γιατί ἡ τιμή των εἰς τήν ἀγορά εἶνε πολύ κοντά στήν ἀξίαν των ὡς SCRAP καί κατά πολύ κατωτέρα τῶν τρεχουσῶν τιμῶν τῶν BULKERS.

Ἀκόμη μία ὑπόμνησις τήν ὁποίαν ἔχω νά κάμω. Νά ὑπολογίζετε ὅτι κάθε πλοῖον πού ἀγοράζετε πρέπει νά προικοδοτηθῆ μέ μισό ἑκατομμύριο δολλάρια CAPITAL ROULANT τῆς διαχειρίσεως. Ἐπέρασε ὁ καιρός πού τά ἐργαζόμενα πλοῖα ἑνός στόλου ἠργάζοντο καί ἐδημιουργούσαν περισσεύματα ἀρκετά νά καλύψουν τήν διαχείρισιν μιᾶς νέας μονάδος.

Παραδόξως σήμερον αἱ Τράπεζαι εἶναι διατεθειμέναι καί μερικαί εἶναι ANXIOUS νά χορηγήσουν δάνεια διά νέας ἀγορᾶς. Μή ξεχνᾶτε ὅτι περιμένουν τό δάνειόν των καί οἱ δεδουλευμένοι τόκοι του νά πληρωθοῦν σύμφωνα μέ τούς ὅρους τοῦ ὑποθηκοδανείου.

Ὅταν τοῦτο δέν πληρωθῆ καί δημιουργηθῆ DEFAOULT ὑπάρχει κίνδυνος νά ἐξασκήσουν τά δικαιώματά των καί ἡ σχετική ἀπόφασις δέν εἶναι στά χέρια τοῦ φίλου τοπικοῦ διευθυντοῦ ὁ ὁποῖος ἐχορήγησε τό δάνειο ἀλλά τῶν Διευθυντῶν τοῦ Κεντρικοῦ. Προσέξτε.

Μή βιασθεῖτε εἰς τήν ἀπόφασί σας πιστεύοντες ὅτι ἡ εὐκαιρία πού σᾶς παρουσιάσθη νά ἐπιτύχητε ἀγοράν καλοῦ καί εὐθηνοῦ πλοίου δέν θά ξαναβρεθῆ. Ποτέ μή διαθέσετε ὅλα σας τά μετρητά ὥστε σέ μιά ἀντίξοον περίστασι νά δυνηθῆτε νά την ἀντιμετωπίσητε.

Θά ὑπάρξουν ἄλλαι καί δυνατόν καλύτεραι εὐκαιρίαι ἐφ' ὅσον ἡ Κρίσις ἐξακολουθεῖ.

«ΣΠΕΥΔΕΤΕ ΒΡΑΔΕΩΣ» ὡς ἔλεγον οἱ πρόγονοί μας.

Νέα Ὑόρκη-Ὀκτώβριος 1983.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

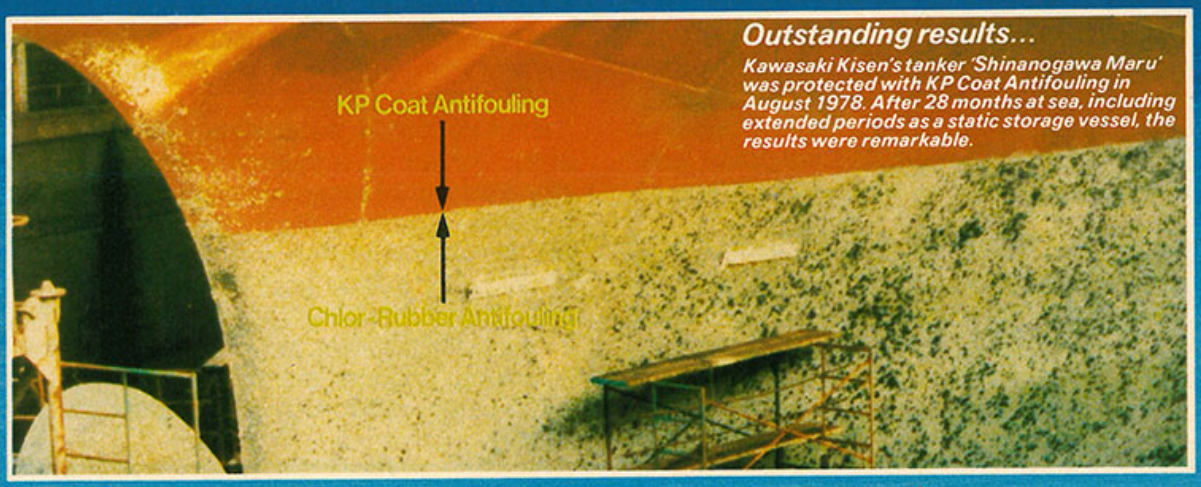
TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3891
394.3548
394.2129
PRIV.: T. contogeorgis 44.3958
E. Andresen 86.7115

KP Coat
– the copolymer antifouling that's different

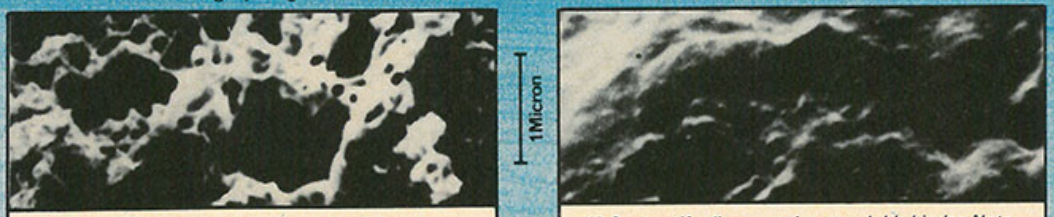


Outstanding results...

Kawasaki Kisen's tanker 'Shinanogawa Maru' was protected with KP Coat Antifouling in August 1978. After 28 months at sea, including extended periods as a static storage vessel, the results were remarkable.

...the smooth alternative

Highly magnified A/F film surfaces after more than two years in service.



Typical conventional antifouling containing soluble rosin binder. Note skeleton layer left by dissolved rosin (reduced efficiency).

KP Coat antifouling contains no soluble binder. Note unbroken surface, maintaining original, smooth profile (consistent performance).

- **High performance:** KP Coat is a unique combination of toxins and acrylic resin, giving excellent protection against all forms of animal and plant fouling.
- **Long life:** KP Coat's special copolymer base provides durability and controlled release of biocides, to produce highly effective antifouling performance for up to 24 months and more.
- **Fuel efficiency:** KP Coat maintains a constantly smooth surface during service life, contributing to greater fuel efficiency.
- **Versatility:** KP Coat is effective in all operating conditions, especially for vessels spending long periods at anchor.
- **Economy:** KP Coat allows extended drydocking intervals and shorter maintenance schedules. It is ideal for newbuildings and in-service vessels.
- **International service:** Worldwide facilities for Torpedo Marine Paints' comprehensive product range are available from its international network in more than 40 countries.

BERGER
Torpedo Marine Paints

'Total ship protection'

International Protective Coatings Division
Berger House, Berkeley Square, London W1X 6NB
Tel: 01-629 9171 Telex: 22562 BERGER G

Manufactured and Distributed in Greece by:
Dr. Stephanos D. Pateras S.A.
VIVECHROM - Elefsis: Phone 4122-124

Ὁδηγίαι πρός τούς Ναυτιλλομένους

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΗ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Θά χρησιμοποιήσω τήν γνωστήν ἔκφρασιν διότι εὑρισκόμεθα εἰς περίοδον θυέλλης. Ἡ κρίσις ἐξακολουθεῖ. Διά τά φορτηγά δέν ὑπάρχει πιθανότης ἀνακάμψεως οὔτε τό 1987. Οἱ σημερινοί ναῦλοι τῶν νεοτεύκτων μόλις καλύπτουν τά ἡμερήσια ἔξοδα καί δέν μποροῦν νά πληρώσουν οὔτε τούς τόκους τῶν δανείων τους. Τά παλαιά μέ τήν μεγάλην κατανάλωσιν εὑρίσκονται καί αὐτά εἰς τήν ἰδίαν κατάστασιν. Ὁ ἀριθμός τῶν ἀνέργων ἐργατῶν ξηρᾶς αὐξάνει. Ἡ μετανάστευσις ἔχει πρό καιροῦ σταματήσει. Μακροχρόνιες ναυλώσεις δέν ὑπάρχουν πλέον. Ἐλάχιστες πού γίνονται δέν ἔχουν περιθώρια κέρδους διά νά καλύψουν τοκοχρεωλυτικάς ὑποχρεώσεις. Οἱ συναγωνισταί μας αὐξάνουν.

Ρῶσοι, Κινέζοι καί Νορβηγοί μέ Ἀγγλικά πληρώματα καί σημαία Βερμούδας παίρνουν τίς δουλειές μέ μικρότερους ναύλους. Ἐμεῖς μέ τίς ἀνακυκλώσεις αὐξήσαμε τό κόστος μας καί μέ τάς ἐκ Πειραιῶς ὁδηγίας τῶν ἀντεργατικῶν σωματείων μεταδώσαμε τήν ἀναρχία καί εἰς τά πλέον εὐτυχισμένα πλοῖα. Οἱ ναυλωταί μας ἐρωτοῦν πλέον διά τάς συνθέσεις τῶν πληρωμάτων μας, πόσο καιρό τούς γνωρίζουμε, ποῦ ὑπηρετοῦσαν πρίν κ.λπ., διότι οἱ ἀξίαι τῶν φορτίων τά ὁποῖα μᾶς ἐμπιστεύονται διά μεταφοράν, εἶναι μεγάλαι καί ἐπιθυμοῦν νά φτάνουν εἰς τό προορισμόν των ἐν ἀσφαλεία. Θά πρέπει καλά, μά πολύ καλά νά καταλάβουν οἱ ναυτικοί στεριᾶς καί θαλάσσης, ὅτι αἱ διεθνεῖς μεταφοραί δέν δίδουν προτίμησιν εἰς σημαίας ἤ ἐθνικότητα πληρωμάτων. Δίδουν σημασίαν εἰς τόν φθηνόν ναῦλον, εἰς τήν ἡλικίαν τῶν πλοίων καί εἰς τό παρελθόν τοῦ ἰδιοκτήτου.

Κατά συνέπειαν, ἐάν μποροῦν νά καταλάβουν οἱ περί τάς θαλασσίας μεταφοράς ἀσχολούμενοι ὅτι **Διοικεῖν Ἐστί Προβλέπειν,** θά πρέπει νά μήν καταστήσουν τό πλοῖον ἄχρηστον διά διεθνεῖς μεταφοράς μέ ἀκριβόν ἡμερήσιον κόστος καί ἀναρχούμενον πλήρωμα. Ἡ πάλη τῶν τάξεων ποτέ δέν ἐγένετο εἰς τήν Ναυτιλίαν. Ἐάν προσπαθήσουν νά τήν κάνουν τώρα, ὅλοι θά βγοῦν ζημιωμένοι. Μά πιό πολύ αὐτοί πού δουλεύουν σκληρότερα καί εἰς τήν ξηράν καί εἰς τά πλοῖα.

Καί μέ ἐγκάρδιες εὐχές γιά ὑγεία καί κατανόησι τό 1984.

ABS

The American Bureau of Shipping (ABS) thanks the Greek maritime community for their continuous expression of confidence in ABS by enlisting our services.

We are resolute in our intent to provide those services expeditiously and effectively.

The 1982 ABS RULES has been translated and published in Greek in a special format which can be updated annually. This publication is available from the Piraeus office and now includes the pages updating it for 1983

American Bureau of Shipping

International Headquarters

65 Broadway, New York, N.Y. 10006 U.S.A

Salonica Office:
19 Nic. Plastira St.
P.O. Box 17008, Exochon
Harilaou GR542 10 Salonica,
Tel.: 309619
Cable: Recordsalonica

Mediterranean Headquarters and Head Office for Greece:
1-3, Filellinon St.
P.O. Box 80139, GR 185 10 Piraeus
Telephone: 4527611/4
Telex: 21.2494

Syros Office:
Protopapadaki 41
GR 841 00 Syros
Tel: 23743
Telex: 0293134

Ὑπάρχουν ἐλπίδες γιά τήν παραμονή τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου στό Ἐθνικό Νηολόγιο;

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Διανύομε τήν τρίτη κατά σειρά κακή χρονιά γιά τήν Ναυτιλία. Τό σύνολο τῶν φορτίων πού μεταφέρθηκαν τό 1982 διά θαλάσσης, παρέμεινε στό ἴδιο σχεδόν ἐπίπεδο πού βρισκόταν πρίν ἀπό 10 χρόνια.

Παράλληλα ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ἔχει αὐξηθῆ κατά 60% τά τελευταῖα 10 χρόνια, μέ ἀποτέλεσμα ἡ ὑπερπροσφορά πλοίων καί οἱ ζημιογόνοι ναῦλοι, νά ἀποτελοῦν τά κύρια χαρακτηριστικά τῆς σημερινῆς ναυλαγορᾶς.

Καί οἱ ναυπηγήσεις συνεχίζονται ἀλόγιστα, ἰδίως ἀπό τίς Κρατικές Ναυτιλίες, οἱ ὁποῖες βασίζονται στόν προστατευτισμό καί τήν κρατική βοήθεια, ἐπιδεινώνοντας ἔτσι τήν κατάσταση, μέ τήν αὔξηση τοῦ ἤδη ὑπερπλεονάζοντος tonnage.

Κάτω ἀπό τίς συνθῆκες αὐτές, ἡ προοπτική γιά τήν ἐξισορρόπηση τῆς προσφορᾶς καί ζητήσεως, εἶναι ἀπομακρυσμένη. Εἶναι λοιπόν λογικό νά προβλέψει κανείς ὅτι, λόγω καί τοῦ ὑψηλοῦ κόστους, ἡ συρρίκνωση τῶν Εὐρωπαϊκῶν Ἐμπορικῶν Στόλων, συμπεριλαμβανομένου φυσικά καί τοῦ Ἑλληνικοῦ, θά συνεχισθῆ πρός ὄφελος ἄλλων Σημαιῶν μέ ὅλες τίς δυσάρεστες συνέπειες, ὄχι μόνο στόν ἐμπορικό τομέα, ἀλλά καί στήν ἀπασχόληση τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Ἀλλά καί ὁ στρατηγικός τομέας δέν θά μείνει ἀνεπηρέαστος ἀπό τίς δυσάρεστες αὐτές ἐξελίξεις.

Μέσα στίς δυσκολίες καί τά προβλήματα πού προαναφέρθηκαν, κινεῖται καί ὁ Ἑλληνικός Ἐμπορικός Στόλος. Καί δεδομένου ὅτι μέσα στή διετία 1981-83, 500 περίπου πλοῖα ἐγκατέλειψαν τά Ἑλληνικά Νηολόγια, εὔλογα τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» μᾶς ἔθεσαν τό ἐρώτημα, ἄν ὑπάρχουν οἱ προϋποθέσεις γιά τήν παραμονή τοῦ Ἑλληνικοῦ Πλοίου στό Ἐθνικό Νηολόγιο.

Σάν πρώτη καί βασική προϋπόθεση, θεωροῦμε τήν ὕπαρξη μιᾶς ὑγιοῦς ναυλαγορᾶς, πού θά λειτουργεῖ μέ βάση



τήν **ἀρχή τοῦ Ἐλεύθερου καί Δίκαιου Ἐμπορικοῦ Ἀνταγωνισμοῦ (Free and Fair Competition)** καί μακρυά ἀπό πρακτικές πού ἀποβλέπουν σέ διακρίσεις σημαιῶν, σέ προαστατευτισμό, σέ παρακρατήσεις ἤ σέ διανομές φορτίων. Ἡ παραβίαση τῆς ἀρχῆς αὐτῆς ἀπό διάφορα Κράτη, πού χρησιμοποιοῦν τούς προϋπολογισμούς τους γιά νά ἐνισχύουν καί ἐπεκτείνουν τούς Ἐμπορικούς τους Στόλους, εἶναι ὄχι μόνο αἰτία σύγχυσης καί ἀνωμαλίας στήν Ἀγορά, ἀλλά καί πειρασμός γιά διαρκῆ αὔξηση τῶν Στόλων τους, πράγμα πού δέν κάνει τίποτε ἄλλο παρά νά ἀπομακρύνει τήν φυσιολογική ἐξισορρόπηση τῆς προσφορᾶς καί ζητήσεως καί τήν ἐξυγίανση τῆς ναυλαγορᾶς. Ἔτσι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει ὁλοένα καί περισσότερες δυσκολίες στήν ἀπασχόληση τοῦ τεράστιου Ἐμπορικοῦ της Στόλου, ἰδίως μέ τήν σημερινή παγκόσμια ὕφεση. Μέσα στίς δυσμενεῖς αὐτές συνθῆκες, ἡ Ναυτιλία μας ἔχει νά κάμει μέ ἕνα διαρκῆ καί ἔντονο ἀνταγωνισμό ἐκ μέρους τῶν Ναυτιλιῶν ἐκείνων πού κινοῦνται μέ κρατικές ἐπιχορηγήσεις καί προστατευτικές μεθόδους.

Ἡ μάχη μεταξύ τοῦ Προστατευτισμοῦ καί τῆς Ἐλευθερίας στίς θαλάσσιες μεταφορές, βρίσκεται σέ ἐξέλιξη. Ἄν στήν πλάστιγγα ρίξουν τό βάρος τους οἱ χῶρες τῆς ΕΟΚ καί οἱ ΗΠΑ, πού ἐλέγχουν τό μεγαλύτερο ποσοστό τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καί ἐκδηλώνονται ἐπίσημα τουλάχιστον ὑπέρ τῆς ἀρχῆς τοῦ Ἐλεύθερου καί Δίκαιου Ἐμπορικοῦ Ἀνταγωνισμοῦ, τότε ὑπάρχει θετική ἐλπίδα νά ἀποδυναμωθῆ ἡ πλευρά τοῦ Προστατευτισμοῦ καί νά σταματήσει ἡ συνεχής ἐπέκταση τῶν Κρατικῶν Στόλων, πράγμα πού θά βοηθήσει στήν ἐξισορρόπηση τῆς προσφορᾶς καί ζητήσεως.

Τήν πολιτική αὐτή ὑποστηρίζει παγίως ἡ Ἕνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί μάχεται ἐδῶ καί πολλά χρόνια γιά τήν ἐπικράτησή της ἀνάμεσα στίς ἀντιτιθέμενες παρατάξεις. Γιατί πιστεύει ἀκράδαντα, ὄχι μόνο ὅτι αὐτή εἶναι ἡ σωστή τοποθέτηση τῆς Ναυτιλίας διεθνῶς, ἀλλά καί γιατί τό Ἑλληνικό Πλοῖο, πού στηρίζεται στίς ἴδιες του τίς δυνάμεις, ἔτσι μόνο μπορεῖ νά ἐπιβιώσει.

Εἶναι παρήγορο σημεῖο τό ὅτι ἡ Commission τῆς ΕΟΚ υἱοθετεῖ τήν ἀρχή τοῦ Ἐλεύθερου καί Δίκαιου Ἐμπορικοῦ Ἀνταγωνισμοῦ. Ἤδη ἐξεδόθη ἡ ὑπ' ἀρ. 83/573/26.10.83 Ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου τῶν Ὑπουργῶν τῆς ΕΟΚ, πού προβλέπει διαδικασίες γιά τήν λήψη ἀντιμέτρων ἐναντίον τῶν χωρῶν ἐκείνων πού ἀσκοῦν ἀντιεμπορικό ἀνταγωνισμό στόν Ναυτιλιακό τομέα.

Πάντως θά χρειασθῆ σκληρός ἀκόμη ἀγώνας γιά τήν ἐπικράτηση τῆς ἀρχῆς αὐτῆς καί μέλημα τῆς Ἑλληνικῆς Πλευρᾶς πρέπει νά εἶναι ἡ ἄρτια ὀργάνωση καί ἡ σωστή ἐκπροσώπησή της, ὅπου καί ἄν ἐμφανίζεται. Αὐτό ἔχει ἰδιαίτερη σημασία.

Σάν δεύτερη σπουδαία προϋπόθεση, θεωροῦμε τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ Πλοίου, στήν ὁποία παίζει ἰδιαίτερο ρόλο ἡ διατήρηση τοῦ μισθολογίου τῶν Ἑλλήνων

JAC

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4531586 – 4516945 – 4519304

ναυτικῶν σέ ἐπίπεδα πού θά τά ἀντέχει τό Ἑλληνικό Πλοῖο.

Πρέπει νά τονισθῆ, ὅτι δέν ἀνήκει στήν ἐλεύθερη ἐπιλογή τοῦ Ἕλληνα Πλοιοκτήτη ἡ μετανάστευση ἤ ὄχι σέ ἄλλη φθηνότερη σημαία. Εἶναι θέμα ἐπιβιώσεως γιά τό ὁποῖο, δυστυχῶς, δέν ἀποφασίζει μόνο ὁ Πλοιοκτήτης, ἀλλά καί ὁ Πιστωτής του (Τράπεζα κ.λπ.), πού δέν εἶναι διατεθειμένος νά στηρίζει μιά ἐπιχείρηση, ὅταν αὐτή γίνεται προβληματική, λόγω ἐλλείψεως ἀνταγωνιστικότητας.

Ἔχοντας ὑπ' ὄψιν τήν καθοριστική ἐπίδραση τοῦ μισθολογίου στά γενικά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἐξαρτᾶται ἀπό τόν Πλοιοκτήτη καί τόν Ναυτικό, νά βροῦν τό σωστό δρόμο γιά νά μπορέσει νά κρατηθῆ ἡ Ναυτιλία μας μέσα στό Ἐθνικό Νηολόγιο. Χωρίς τήν συμφωνία αὐτῶν τῶν δύο ἀποφασιστικῶν παραγόντων, ἡ παραμονή τοῦ Ἑλληνικοῦ Πλοίου στό Ἐθνικό Νηολόγιο θά εἶναι προβληματική.

Πέρα ὅμως ἀπό τό θέμα τοῦ μισθολογίου, τό κατάλληλο ναυτεργατικό δυναμικό σέ ποσότητα καί ποιότητα, εἶναι ἕνας ἐπίσης σπουδαῖος παράγων γιά τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ Πλοίου. Σάν σωστό μέτρο γιά τήν ἐκκαθάριση τῆς σημερινῆς καταστάσεως στόν τομέα αὐτό, ἐπαναλαμβάνομε τήν ἄποψή μας ὅτι εἶναι ἀπαραίτητο νά γίνει μία σωστή ἀπογραφή, μέ συνεργασία τῶν ΥΕΝ, ΕΕΕ καί ΠΝΟ, τῶν πραγματικῶν κατ' ἐπάγγελμα Ἑλλήνων Ναυτικῶν. Μέ τόν τρόπο αὐτό θά διαπιστωθῆ ποιοί καί πόσοι εἶναι οἱ ἐπαγγελματίες ναυτικοί μας γιά νά περιφρουρηθῆ τό ἐπάγγελμά τους. Τό κενό, πού εἶναι βέβαιο πώς θά προκύψει, θά πρέπει νά τό καλύψομε μέ τούς καλύτερους ξένους ναυτεργάτες. Ἄλλη ἐπιλογή δέν ὑπάρχει. Γιατί, χωρίς τήν παροχή καλῶν ὑπηρεσιῶν ἀπό τό Ἑλληνικό Πλοῖο, δέν μπορεῖ νά ἀντιμετωπίσωμε τόν Διεθνῆ Ἀνταγωνισμό.

Γιά τήν ἐπίλυση ὅμως τῶν ὁποιονδήποτε προβλημάτων, χρειάζεται κατά πρῶτον ὁμοψυχία τῶν δύο κυρίων παραγόντων, πλοιοκτησίας κάι ναυτικῶν καί κατανόηση τῆς πραγματικότητας καθώς καί συμπαράσταση τοῦ Κράτους, πέρα ἀπό κάθε πολιτική σκοπιμότητα. Κοινός στόχος πρέπει νά εἶναι ἡ διατήρηση τῆς Ἑλληνικῆς ταυτότητας τῆς Ναυτιλίας μας, πού τόσο τήν ἔχει ἀνάγκη ἡ Χώρα μας καί στίς καλές καί στίς κακές μέρες.

Εἰδικώτερα γιά τήν συμπαράσταση τοῦ Κράτους, δέν θέλω νά καταπιαστῶ μέ λεπτομέρειες, ὅσον ἀφορᾶ τά μέτρα πού σκέφθηκε νά πάρει ἡ Κυβέρνηση γιά τήν ἀνακούφιση τοῦ Ἑλληνικοῦ Πλοίου. Ἐκεῖνο ὅμως πού θέλω ἰδιαίτερα νά τονίσω εἶναι μία ἁπλή ἔννοια πού ὅλοι εἶναι σέ θέση νά καταλάβουν. Τό Ἑλληνικό Πλοῖο δέν μπορεῖ μέ κανένα τρόπο νά γίνει ἀνταγωνιστικό ὅταν ἔχει ὑψηλότερο μισθολόγιο ἤ κατώτερης στάθμης πληρώματα ἀπό ἐκεῖνα πού ἔχουν οἱ ἀνταγωνιστές του, οὔτε ὅταν ἡ ἐργασία γίνεται σέ ἀτμόσφαιρα ἀναταραχῶν καί ἀπειλῶν.

Ἀντίθετα εἶναι ἀπαραίτητο νά ὑπάρχει **ἤπιο κλίμα** μέσα σέ ὅλη τήν «ναυτική οἰκογένεια». Ἄς μή ξεχνᾶμε ὅτι τό Ἑλληνικό Πλοῖο κάνει διεθνεῖς μεταφορές καί οἱ ξένοι δέν ἐνδιαφέρονται γιά τά «οἰκογενειακά» μας. Ἐκεῖνοι πού ἐνδιαφέρονται ἰδιαίτερα νά βρίσκεται σέ ἀναταραχή ἡ ναυτική μας οἰκογένεια, εἶναι οἱ ἀνταγωνιστές μας, πού ἐπιδιώκουν τήν ἐξαφάνιση τῆς Ναυτιλίας μας.

Πρόσθετη προϋπόθεση γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας εἶναι ἀσφαλῶς καί ἡ ποιοτική βελτίωση τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου καθώς καί ἡ ἐπιλογή νέων μεθόδων ἐκμεταλλεύσεως καί τρόπων ἐργασίας. Αὐτό εἶναι δουλειά τοῦ Πλοιοκτήτου.

Γιά νά μπορέσει ὅμως ὁ Πλοιοκτήτης νά φέρει εἰς πέρας αὐτό τό σημαντικό ἔργο, ἔχει ἀπόλυτη ἀνάγκη ἀπό μακρά περίοδο ἤρεμης καί ἀποδοτικῆς ἐργασίας, γιά νά καταφέρει νά πληρώσει προηγουμένως τά χρέη πού τοῦ ἐπισώρευσε ἡ ναυτιλιακή κρίση, διατηρώντας ἔτσι τήν ἀξιοπιστία του, πού εἶναι σημαντικός παράγοντας γιά τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας.

Παρά τίς σημερινές συνθῆκες, οἱ Ἕλληνες Πλοιοκτῆτες ἐξακολουθοῦν νά ἐργάζονται μέ συνέπεια, προσπαθώντας νά βροῦν νέες πρακτικές πού θά τούς δώσουν τήν δυνατότητα νά ξεπεράσουν τήν λαίλαπα.

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν πρέπει νά χαθῆ. Εἶναι ἀπαραίτητη γιά τήν Ἐθνική μας Οἰκονομία καί τήν Ἀσφάλεια τῆς Χώρας μας.

Ἡ Ἑλλάδα μέ τήν γεωγραφική της ἰδιομορφία καί τήν πληθώρα τῶν νησιῶν της, ἔχει ἀπόλυτη ἀνάγκη ἀπό τά ἐμπορικά της καράβια, πού ἑνώνουν κάθε κομμάτι τῆς ἑλληνικῆς γῆς μέ τόν ἔξω κόσμο. Τό ἔργο αὐτό δέν πρέπει νά τό ἐμπιστευθοῦμε σέ ξένους ἐμπορικούς στόλους.

Ἄν ἐπιδειχθῆ ἀπό τούς Ἑλληνικούς παράγοντες σύνεση καί ὑπάρξει ἡ ὁμοψυχία πού χρειάζεται, τότε ὑπάρχουν βάσιμες ἐλπίδες νά διατηρηθῆ ἡ Ἑλληνική Ταυτότητα τῆς Ναυτιλίας μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, 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

Η ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΟΠΛΟ

Τοῦ κ. ΜΙΧΑΛΗ Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

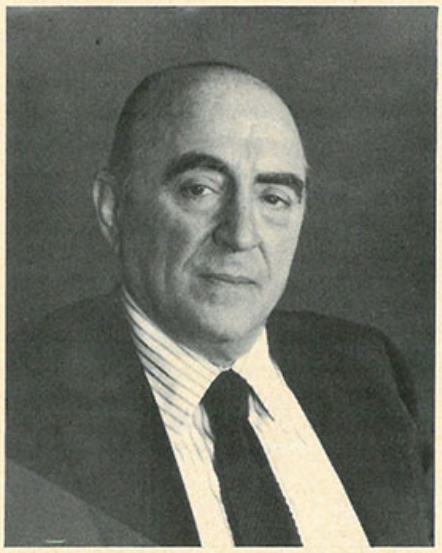
Εὔχομαι δύναμη, ὑπομονή καί ὑγεία σέ ὅλους. Ἰδιαίτερα στά «Ναυτικά Χρονικά» πού μέ ἄξιους κληρονόμους ἐξακολουθοῦν τήν ἐξαίρετη παράδοση τοῦ Μήτσου Κωττάκη.

Ἡ συγκρατημένη αἰσιοδοξία εἶναι τό καλλίτερο ὅπλο μας. Ἄς μήν τήν χάσουμε. Ἄς μήν ἀφήσουμε τούς προφῆτες τῆς καταστροφῆς καί τῆς μαυρίλας νά ρίξουν τό ἠθικό μας, εἴτε ἔρχονται αὐτοί μέσα ἀπό τόν κύκλο μας εἴτε ὄχι. Ὁ Ἑλληνικός Ἐμπορικός Στόλος θά ἐπιζήσει κι αὐτῆς τῆς κρίσης καί θά εἶναι πάλι δυνατός καί μεγάλος.

Γιά τό εἶδος τῶν πλοίων πού χρειαζόμαστε, ὅλοι τά ξέρουμε. Γιά τήν ἐκπαίδευση στελεχῶν γραφείων καί πλοίων, ἐπίσης μᾶς εἶναι γνωστά. Ἐδῶ παρατηρῶ ὅτι οἱ πρῶτοι, δηλαδή τῶν γραφείων, ἐκπαιδεύονται ὅλο καί καλύτερα μέ τήν πρόοδο τῆς ἐπιστήμης καί τεχνολογίας. Γιά τούς δεύτερους, τῶν πλοίων, ἔχω σοβαρές ἀνησυχίες μέ τίς πρωτοτυπίες πού πᾶμε νά ἐφαρμόσουμε στήν Ἑλλάδα. Ἀντί νά μελετοῦμε τούς ἐπιτυχεῖς στήν ἐκπαίδευση, κάνουμε τούς δικούς μας πειραματισμούς. Πρέπει κάποτε νά σκεφτοῦμε σωστά, ὄχι ἐπιπόλαια καί στενά. Οἱ εὐθύνες τοῦ κράτους εἶναι μεγάλες στήν Ναυτική Ἐκπαίδευση.

Διάβασα πρό ἡμερῶν, γιατί ἔλλειπα, ἕνα ἀξιόλογο γράμμα σέ ἐφημερίδα τοῦ φίλου Γιάννη Κόσκορου, πού μέ κεντρίζει γιά νά θίξω ἕνα θέμα ἀπό τά πολλά πού θίγονται σ' αὐτό. Τό θέμα εἶναι τό «ποιόν» τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἔχουμε λίγους, εὐτυχῶς πολύ λίγους, στό περιθώριο τοῦ ἐφοπλισμοῦ πού παραβαίνουν τόν Νόμο, βάζοντας



ξένους πλειοψηφικά μέσα στήν Ἑλληνική σημαία. Αὐτό, βέβαια, γινόταν πρό ἐτῶν κυρίως, ὅταν τό Ἑλληνικό πλοῖο ἦταν ἀνταγωνιστικό ἀνά τόν κόσμο καί ὁρισμένοι Εὐρωπαῖοι πλοιοκτῆτες τό εὗρισκαν ἐλκυστικό. Τώρα βρίσκουν ἄλλα, ἄλλων σημαιῶν ἐλκυστικότερα. Αὐτούς, λοιπόν, τούς παράνομους τούς ἐξαιροῦμε, ὅπως καί τούς ἐλάχιστους πού παρανομοῦν βαρύτερα ἀκόμη μέ ναυταπάτες. Εὐτυχῶς εἶναι λίγοι καί δέν εἶναι πραγματικοί πλοιοκτῆτες. Ὅταν μιλοῦμε ὅμως γιά τήν ἐξέλιξη καί ἀνανέωση τῆς Ναυτιλίας μας, σχετικά πάντα μέ τόν πλοιοκτήτη, πρέπει νά κυττάξουμε προσεκτικά τό φαινόμενο. Ἡ ναυτιλία μας, λέω πάντα, δέν εἶναι ἀριστοκρατική, ἀλά ἀξιοκρατική. Βλέπουμε οἰκογένειες πολλές ὅπου πρό τριῶν ἤ καί δύο γεννεῶν ἀκόμη ἦταν πλοιοκτῆτες καί τώρα πιά δέν εἶναι. Ἡ κυκλική φύση τῆς δουλειᾶς μας ἀπαιτεῖ τά θύματά της, καί ὄχι πάντα σέ περίοδο κρίσης βαθείας ὅπως ἡ σημερινή. Ἀπ' τήν ἄλλη, βρίσκω ἐνθαρρυντικό τό φαινόμενο ὅτι τά ἱκανά στελέχη ἑταιριῶν καθώς καί ἱκανοί ναυτικοί ἀπ' τά πλοῖα μπαίνουν στήν πλοιοκτησία, ἔστω μέ παλιά πλοῖα ἤ μικρά, κάι ἀνανεώνουν ἀξιοκρατικά τήν ναυτιλία. Ἐπίσης, πιό πέρα, ἐπιχειρηματίες τῆς στεριᾶς, ἱκανοί κι' ἐπιτυχημένοι θέλουν νά τοποθετήσουν στήν διεθνή καί μεγίστη Ἑλληνική Βιομηχανία τῆς θάλασσας καί πολλές φορές τό κάνουν μέ ἐπιτυχία. Εἶναι κι' αὐτοί μιά τάξη ἀνθρώπων ἀξιόλογη, ὅπως εἶναι οἱ ναυτικοίμας, ἀλλά καί τά στελέχη ἑταιρίων μας. Κανείς, ὅμως, δέν μπαίνει στή ναυτιλία μέ πλήρεις γνώσεις. Οἱ ἄνθρωποι τῶν πλοίων ἤ τῶν γραφείων, μέρος μόνο τῆς δουλειᾶς ἔχουν κάνει, μικρό σχετικά φάσμα τῆς πολύ δύσκολης, πολύπλοκης αὐτῆς δουλειᾶς. Οἱ ἄλλοι τῆς στεριᾶς παίρνουν συμβούλους πάλι τούς ἴδιους, κι' ἔτσι ὅλοι ἀρχίζουν σχεδόν ἴσα. Ὁ Ἑλληνικός Ἐμπορικός Στόλος, ὅμως, μέ τίς χιλιάδες τῶν πλοίων πού ἔχει, εἶναι τρανή ἀπόδειξη τῆς ἐπιτυχίας τῶν περισσοτέρων πού τόλμησαν νά μποῦν στήν δουλειά, γιατί ἡ δουλειά ζητᾶ ἀπ' τόν πλοιοκτήτη ἑλληνικά χαρακτηριστικά, ὅπως ἡ σκληρή ἐργασία, ἐκτός ἀπό ἐξίνοια καί περίνοια. Χρειάζεται, βέβαια, καί τύχη. Αὐτήν εὔχομαι σ' ὅλους ὅσους κάνουν καί σήμερα ἀκόμη τό τολμηρό ἀλλά σωστό, κατ' ἐμέ, βῆμα πρός τά ἐμπρός. Ἔχω τήν πεποίθηση πῶς θά βγοῦμε ἀληθινοί. Μέ συγκρατημενη αἰσιοδοξία.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ! 01 - 480.5611. ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
ΛΟΝΔΙΝΟΝ EC3N 1DT

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

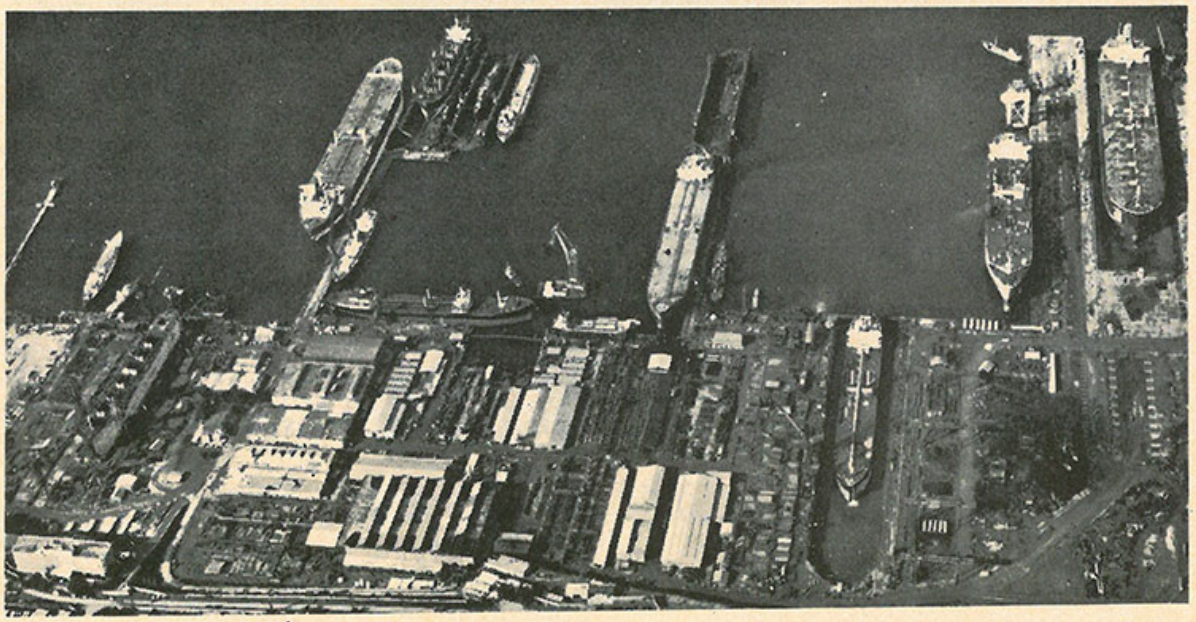
TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON. E.C.3
TEL.: 01 - 480.5611. TELEX: 885651 RANDK G.

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
LONDON EC3N 1DT

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

Largest and best equipped shiprepair and servicing centre in the Eastern Mediterranean



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS, 30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

*

500,000-ton GRAVING DOCK
Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK
Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

PARTICULARS	DOCK NO. 1	DOCK NO. 2	DOCK NO. 3
DOCKING CAPACITY	72,000 dwt.	37,000 dwt.	60,000 dwt.
Length overall	251.7m (826')	205.0m (673')	231.6m (760')
Length on keel blocks	231.6m (760')	184.4m (605')	211.2m (693')
Breadth inside banks	36.9m (121')	32.0m (105')	33.8m(111')
Breadth outside banks	44.8m (147')	39.3m (129')	41.4m (136')

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 5 Koumbari St. Tel. 36.11.142 – Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123
SKARAMANGA: tel. 55.73.351, 55.73.471 – Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96
LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486-7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

Τό πρόβλημα καί ἡ πρόκληση!

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Ἀναμφισβήτητα τό 1983 ὑπῆρξε μιά ἀπό τίς χειρότερες χρονιές πού πέρασε ὁ ἐφοπλισμός γενικά. Ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης δέ διέφυγε τίς ἐπιπτώσεις τῆς συνεχοῦς οἰκονομικῆς ὑφέσεως καί τοῦ πλεονάσματος χωρητικότητας.

Ἡ ἀναμενόμενη βελτίωση στήν ναυλαγορά πετρελαιοφόρων μεσαίας τάξεως, δέ πραγματοποιήθηκε. Ἡ ἀνάκαμψη στά VLCC ὑπῆρξε περιορισμένη καί σέ διάρκεια καί σέ ἔκταση. Ὅπως ἀποδείχθηκε μόλις ἐμφανίζεται ἔλλειψη tonnage στόν Περσικό κόλπο, τό κενό καλύπτεται ἀπό τή πληθώρα τῶν διαθέσιμων πλοίων (παροπλισμένων ἤ μή).

Ἐνῶ οἱ τιμές τῶν πετρελαιοφόρων παρέμειναν σταθερές καί μάλιστα βελτιώθηκαν (ἐπηρεασμένες ἴσως ἀπό τήν αὔξηση τῆς τιμῆς διαλύσεως), οἱ τιμές τῶν φορτηγῶν, ἀντίθετα, ἀντικατόπτρισαν πλήρως τή κρίση τήν ὁποίαν ὑπέστησαν οἱ ναῦλοι τῶν Bulk Carriers κατα τό 1983. Τυχεροί ἦσαν αὐτοί πού μπόρεσαν νά καλύψουν τά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως.

Τό μεγαλύτερο χτύπημα γιά τήν Ἑλληνική ναυτιλία ἦταν ἡ δύσκολη κατάσταση στήν ὁποία μπῆκε Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ, σάν μεγαλύτερη τακτική γραμμή καί φορέας τοῦ ἐθνικοῦ μας ναυτιλιακοῦ γοήτρου. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ἦταν τό καμάρι μας. Κληρονόμος μιᾶς 50ετοῦς παραδόσεως, δραστήριας καί σύγχρονης διοικήσεως, εἶχε ὅλες τίς προϋποθέσεις ἐπιτυχίας στίς νέες δραστηριότητές της τῶν τελευταίων χρόνων. Τό γεγονός ὅτι ἀπέτυχε στή προσπάθειά της εἶναι σημαντικό γιατί φέρνει ἕνα μήνυμα γιά τό μέλλον τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη, ὁ ὁποῖος μέχρι τώρα κατάφερε νά ἐπιζήσει τῶν ἑκάστοτε κρίσεων καί μάλιστα νά τίς ἐκμεταλλευθεῖ πρός ὄφελος του.

Ἡ ἔκταση τοῦ προβλήματος τῆς κρίσεως εἶναι πραγματικά μεγάλη καί ἴσως πιό σοβαρή ἀπ' ὅ,τι περιμέναμε. Ἄς σκεφθοῦμε λιγάκι τί μᾶς περιμένει στά προσεχῆ 2-3 χρόνια. Πρῶτ' ἀπ' ὅλα τά «γκαζάδικα» δέ μποροῦν νά διαλυθοῦν ἀρκετά γρήγορα ἔτσι ὥστε νά ἀπορροφηθεῖ τό πλεόνασμα σ' αὐτό τό διάστημα. Οἱ νέοι κανονισμοί τοῦ IMCO δέ φαίνεται νά ἔχουν ἐπηρεάσει σημαντικά τό ρυθμό ἐξαφανίσεως ὑπερηλίκων σκαφῶν καί μόλις φανεῖ ὅτι ἡ ἀγορά πρόκειται νά ἰσορροπήσει, θ' ἀρχίσει νά κτίζεται μιά νέα ἀράδα πετρελαιοφόρων, ὅπως ἔγινε πρό 4ετίας μέ τά A-FRAMAX.

Οἱ παραγγελίες μάλιστα πού δόθηκαν γιά Product Carriers εἶναι ἀνησυχητικές ἐν σχέσει μέ τίς προοπτικές αὐξήσεως μεταφορᾶς διϋλισμένων



προϊόντων καί ἄν μάλιστα ἀρχίσουν καί τά Μεσοανατολικά κράτη νά ἐπιμένουν στήν ἐξαγωγή διϋλισμένων προϊόντων, θά πέσουμε ἀπό τή Σκύλλα Χάρυβδη γιατί τά νεόκτιστα Product Carriers πού θά χρειασθοῦν θά ἐκτοπίσουν τά ὑπόλοιπα πετρελαιοφόρα καί τό πρόβλημα ὑπερχωρητικότητας θά γίνει ἀκόμα πιό ὀξύ. Ἐξ ἴσου ἀνησυχητικό εἶναι καί τό σχέδιο παραγγελίας VLCC 230.000 τόννων μιᾶς Ἰαπωνικῆς ἑταιρείας. Ἐάν ἀποδειχθεῖ οἰκονομική ἡ ἐκμετάλλευση νεόκτιστων ὑπερπετρελαιοφόρων, λόγω τοῦ σχετικά χαμηλοῦ κόστους (μεταξύ 40.000.000 — 45.000.000 δολλαρίων) καί τῆς χαμηλῆς καταναλώσεως, οἱ ἐπιπτώσεις θά εἶναι πλέον δραματικές.

Τό σενάριο στά Bulk Carriers δέ χρειάζεται περαιτέρω ἀνάπτυξη μετά ἀπ' ὅσα γράφησαν τούς τελευταίους 6 μῆνες ὕστερα ἀπό τήν τρομακτική παραγγελία τῆς SANKO. Σέ τί νά ἀποβλέπει ὁ διαχειριστής ἑνός στόλου Bulk Carriers, ἔστω καί μοντέρνου, ὅταν πρόκειται νά προστεθεῖ ἕνα τόσο σημαντικό ποσοστό στήν ἤδη διαθέσιμη χωρητικότητα πλοίων ξηροῦ φορτίου. Ὅταν μάλιστα σκέπτεται κανείς ὅτι τά νέα αὐτά πλοῖα θά στοιχίζουν κατά 1.000 δολλάρια λιγότερο τήν ἡμέρα λόγω χαμηλότερης καταναλώσεως, αὐτό τό γεγονός εἶναι πραγματικά τρομακτικό.

Οἱ προοπτικές γιά τίς τακτικές γραμμές εἶναι ἴσως πιό ἀνησυχητικές ἀπό κάθε ἄλλον τομέα. Οἱ παραγγελίες τῆς U.S. Lines καί μερικῶν Ἀνατολικῶν ἑταιριῶν (π.χ. τῆς Taiwan) θά διπλασιάσουν, σχεδόν, τή δυνατότητα μεταφορᾶς containers στά προσεχῆ 2 χρόνια.

Ὅσο καί ἄν συνεχισθεῖ ἡ οἰκονομική ἀνάρρωση τῆς Ἀμερικῆς καί ἡ αὔξηση καταναλώσεως ἐνεργείας, δέ πρόκειται νά ἀπορροφηθεῖ ὁ ὑπάρχων καί ὁ ὑπό κατασκευήν στόλος πετρελαιοφόρων καί φορτηγῶν πλοίων κατά τά προσεχῆ 3-4 χρόνια. Τό πρόβλημα ὅμως παραμένει χρόνιο. Οἱ ναυπηγικές χῶρες δέν ἐννοοῦν νά σταματήσουν νά κτίζουν πλοία λόγω τοῦ πολιτικοῦ συμφέροντος τῆς διατηρήσεως βιομηχανιῶν οἱ ὁποῖες ἀπασχολοῦν τόσο ὑψηλό ἀριθμό ἐργατικοῦ προσωπικοῦ καί οἱ ὁποῖες, κατά κανόνα, εἶναι τοποθετημένες σέ περιοχές σχετικά ὑπανάπτυκτες. Τό πρόβλημα παίρνει καί ἄλλη ἔκταση ὅταν προστίθεται ἡ φιλοδοξία τῆς Κορέας νά καταλάβει τή θέση τῆς Ἰαπωνίας σάν πρώτη ναυπηγική χώρα τοῦ κόσμου. Τί θά γίνει ὅταν μπεῖ καί ἡ Κίνα στό χορό; Ὁ Θεός ξέρει! Μέ λίγα λόγια, ἡ ἀγορά διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν δέν πρόκειται νά σηκώσει ποτέ κεφάλι γιατί ἡ ναυπηγική δυναμικότητα πού δημιουργήθηκε στήν ἀρχή τῆς περασμένης 10ετίας στηριζόμενη σέ πολύ ὑψηλότερους ὑπολογισμούς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, ὄχι μόνο δέν ἐξατμίζεται ἀλλά αὐξάνεται καθημερινά καί σέ ὄγκο καί σέ συναγωνιστικότητα. Στό ἀνωτέρω πρόβλημα προστίθεται καί ἡ πολιτικοποίηση τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἡ ὁποία παράλληλα μέ τό χρόνια πρόβλημα ὑπερχωρητικότητας φέρνει καί περιορισμό τοῦ πεδίου δράσεως. Ὅπως ἔχει λεχθεῖ ἐπανειλημμένα, εἶναι ἀναπότρεπτη ἡ ἐπέκταση τοῦ προστατευτισμοῦ ὄχι μόνον στίς τακτικές γραμμές ἀλλά, ἀργά ἤ γρήγορα καί στή μεταφορά ξηρῶν φορτίων καί πετρελαίου, εἴτε μέσω πολυμερῶν προσπαθειῶν ἤ διμερῶν συμβάσεων ἤ ἀκόμη καί μονομερῶν μέτρων. Πάλι γιά πολιτικούς λόγους καί μέ ἄγνοια τοῦ οἰκονομικοῦ συμφέροντος, οἱ ἀναπτυσσόμενες χῶρες — καί μάλιστα πολλές ἤδη ἀναπτυγμένες — ἔχουν ἀποφασίσει νά δημιουργήσουν (ἤ νά διατηρήσουν) ἐμπορικές ναυτιλίες ἀσχέτως τῆς συναγωνιστικότητας. Ἔχει κηρυχθεῖ ὁ πόλεμος ἐναντίον ὄχι μόνον τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἀλλά καί ἐναντίον ὅσων κυνηγοῦν φορτία τρίτων χωρῶν. Τό θέλουμε ἤ δέ τό θέλουμε, πέφτουμε σ' αὐτή τή κατηγορία.

Τά ἀνωτέρω προβλήματα ἐπηρεάζουν ὄχι μόνο τόν Ἕλληνα πλοιοκτήτη, ἀλλά ἐπίσης ἀπειλοῦν τούς ἐφοπλιστές τῆς Νορβηγίας καί τοῦ Hong Kong. Ἀλλά ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός εἶναι ἰδιαίτερα ἐκτεθειμένος σήμερα, διότι ἐκτός ἀπό τήν ἔλλειψη ἐνισχύσεως ἀπό μεγάλη ἐθνική οἰκονομία μέ σημαντικές μεταφορικές ἀνάγκες, ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής ἀσχολεῖται κατ' ἐξοχήν μέ τήν ἐκμετάλλευση ἁπλῶν πετρελαιοφόρων καί Bulk Carriers. Ἀντιθέτως δέ μέ τό παράδειγμα τῶν Σκανδινανυῶν, δέν ἔχουμε δημιουργήσει ἀκόμη, σέ μεγάλη κλίμακα, εἰδικευμένες ναυτιλιακές δραστηριότητες ὅπως π.χ. μεταφορά

χημικῶν προϊόντων, ὑγραερίου, αὐτοκινήτων, κατεψυγμένων προϊόντων, ὑπέρβαρα φορτία. Ἡ τουλάχιστον δέν τό ἔχουμε κάνει μέ νέο σύγχρονο στόλο πού χρειάζεται γιά νά γίνει σοβαρή εἰσροή σ' αὐτές τίς εἰδικευμένες μεταφορές. Οὔτε ἔχουμε ἀσχοληθεῖ μέ δραστηριότητες παράλληλες μέ τήν ἐμπορική ναυτιλία ὅπως, φερ' εἰπεῖν, θαλάσσια ἐξόρυξη πετρελαίου καί ἐκμετάλλευση τοῦ σχετικοῦ βοηθητικοῦ στόλου. Οὔτε δημιουργήσαμε σημαντικό στόλο μεγάλων καί σύγχρονων κρουαζερόπλοιων ὥστε νά κάνουμε σημαντική εἰσροή στή διεθνή ἀγορά.

Ὁ ἄλλος λόγος γιά τόν ὁποῖο εἴμαστε περισσότερο ἐκτεθειμένοι ἀπό πολλά ἄλλα cross-traders, ὀφείλεται στή μέθοδο ἐργασίας μας. Κατά κανόνα ἀποφεύγουμε μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις καί δέ κυνηγᾶμε κοντράτα μεταφορᾶς σέ μεγάλη κλίμακα. Δηλαδή, ἀντίθετα μέ πολλά γραφεῖα τῆς Σκανδιναυΐας καί τοῦ Hong Kong δέ καλλιεργοῦμε στενή συνεργασία γιά μεγάλο χρονικό διάστημα μέ τούς ναυλωτές μας προσπαθώντας νά ὑπηρετήσουμε τίς μεταφορικές τους ἀνάγκες σέ σταθερή βάση, ἄσχετα ἀπό τίς ἑκάστοτε αὐξομειώσεις τῆς ναυλαγορᾶς. Ἡ ὅλη φιλοσοφία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ βασίζεται στήν ἀνοιχτή ἀγορά ὅπου τόσα χρόνια εἴχαμε σχετική συναγωνιστικότητα καί μπορέσαμε νά ἐπιβιώσουμε. Τώρα ὅμως μέ τή χρόνια ἀρρώστια αὐτῆς τῆς ἀγορᾶς καί μάλιστα μέ τήν ἀπειλή πού φέρνει ἡ πολιτική τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πρέπει νά ἐπανεξετασθεῖ αὐτή ἡ φιλοσοφία. Ἴσως χρειάζεται μιά σοβαρή καί ταχεῖα ἀναπροσαρμογή πρός τά νέα δεδόμενα τῆς βιομηχανίας μας. Ἀντί ν' ἀσχοληθοῦμε μέ ἐπουσιώδη θέματα πρέπει νά ἀντιμετωπίσουμε τό σοβαρότατο καί πολύ πιό βασικό πρόβλημα ἐξευρέσεως ἐργασίας. Τί νά κάνουμε τά Ἑλληνικά πληρώματα καί τήν Ἑλληνική σημαία ἄν δέν ἔχουμε φορτία; Ὅλη ἡ ἐνεργητικότητά μας πρέπει νά κατευθυνθεῖ πρός μιά πιό διαφωτισμένη καί ἴσως ἐπιστημονική προσπάθεια κατανομῆς τῶν ὑπηρεσιῶν μας. Ἡ σημερινή θέση τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὀφείλεται σέ πεῖρα καί παράδοση ποῦ ἀποκτήθηκαν ἀπό πολλές γενεές καί δέν πρέπει νά πᾶνε χαμένες. Ἐάν οἱ μελλοντικές μεταφορικές ἀνάγκες πετρελαίου καί ξηροῦ φορτίου δέν ἐπαρκοῦν γιά ν' ἀπασχολήσουν ὅλα τά διαθέσιμα πλοῖα ἤ ἐάν ἡ καινούργια τάξη τῶν πραγμάτων δέν προβλέψει ρόλο γιά τόν Ἑλληνικό στόλο, τό δαιμόνιο, ἡ πεῖρα καί ἡ εὐελιξία τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστή, πρέπει κατ' ἀνάγκη, νά στραφοῦν πρός νέες καί ἀναπροσαρμομένες ναυτιλιακές δραστηριότητες, σέ εἰδικευμένους, ἴσως, κλάδους, ὑπό ἄλλη μορφή συνεργασίας μέ τούς ναυλωτές. Δέν πρέπει νά ἀποκλεισθοῦν συνεταιρισμοί καί συμβόλαια συνεργασίας. Πρέπει νά εἴμαστε ἕτοιμοι νά μοιρασθοῦμε τή κυριότητα καί τό ὄφελος τῆς δουλειᾶς μας, μέ ὅσους ἐλέγχουν τίς παγκόσμιες μεταφορές. Θά πρέπει νά ἐξετάσουμε τίς μεταφορικές ἀνάγκες πού θά δημιουργηθοῦν στό μέλλον μέ εὐρύ πνεῦμα καί μέ εἰλικρινή σκοπό συνεργασίας μέ τούς νέους πρωταγωνιστές τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Θά πρέπει ἐμεῖς νά πάρουμε πρωτοβουλίες στή δημιουργία τῶν μελλοντικῶν μας σχέσεων μέ ἰδιωτικούς καί κρατικούς φορεῖς, προσφέροντας ὅλη τήν πεῖρα καί τήν ἐνίσχυσή μας. Μόνον ἔτσι θά βρεθεῖ τό ἀμοιβαῖο συμφέρον καί θά ἐξασφαλισθεῖ ἕνας ρόλος γιά τόν Ἕλληνα ἐφοπλιστή στό μέλλον.

Ἡ δόξα τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστή ὀφείλεται στό δαιμόνιό του ἀλλά καί στό ἐλεύθερο πνεῦμα του. Πέρασε πολλές κρίσεις καί χρειάσθηκε ἐπανειλημμένα νά ἀναπροσαρμοσθεῖ στά νέα δεδόμενα τῆς στιγμῆς. Ποτέ δέν πῆρε τήν ἀποστολή του μέ στενή καί ἐνδοστρεφή ἔννοια. Ἀντίθετα ἀνέλαβε μέ τόλμη τήν εὐκαιρία νά προοδεύσει στόν διεθνή χῶρο. Χρησιμοποίησε τή συναγωνιστικότητά του καί τό σχετικά χαμηλό κόστος τῶν πληρωμάτων του γιά νά φθάσει στή σημερινή προνομιοῦχο θέση ἀλλά ποτέ δέν κρύφθηκε πίσω ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία γιά νά διαφυλάξει αὐτή του τήν θέση καί σήμερα γνωρίζει καλά ὅτι ἡ συναγωνιστικότητα τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου θίγεται ἀπό πιό φθηνά ξένα πληρώματα καί ὅτι ἐν πάση περπτώσει ἡ ἐπιβίωσή του μπορεῖ νά μήν ἐξαρτᾶται πλέον ἀπό τήν συναγωνιστικότητά του.

Ἑπομένως δέν εἶναι ὁ καιρός τώρα νά χαθοῦμε σέ ἀτέλειωτες συζητήσεις γιά τή συναγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ νηολογίου. Μᾶλλον πρέπει νά προχωρήσουμε γρήγορα στή διαμόρφωση μιᾶς νέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, συγκεντρωμένοι ὄχι πάνω σέ θέματα δευτερεύουσας σημασίας ἀλλά στό βασικό μας πρόβλημα τῆς ἐξευρέσεως φορτίων. Παράλληλα μέ τίς προσπάθειες τῆς κυβερνήσεως νά προωθήσει τά συμφέροντα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ θά πρέπει ὁ ἴδιος ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής νά πάρει τήν τύχη του στά χέρια καί νά δημιουργήσει νέες πηγές καί μεθόδους ἐργασίας. Ἰδοῦ ἡ πρόκληση! Σέ μᾶς τώρα ἐναπόκειται νά ἀνταπεξέλθουμε.

ΒΑΣΙΛΗΣ Φ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

ΑΠΟΨΕΙΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. ΘΑΝΑΣΗ Ι. ΜΑΡΤΙΝΟΥ

Διάλεξα αὐτό τό θέμα λόγω τῆς πολυσυζητημένης πιθανότητος ἀποστρατιωτικοποιήσεως τοῦ ΥΕΝ ὡς καί τῆς ἐνδεχομένης καταργήσεώς του καί ἐνσωματώσεώς του στό Ὑπουργεῖο Μεταφορῶν, ὅπως φημολογεῖται τελευταῖα στόν ἡμερήσιο τύπο. Δέν γνωρίζω ἄν ὑπάρχει βάση στίς φῆμες περί καταργήσεως τοῦ ΥΕΝ, ὁπωσδήποτε ὅμως ἡ ἰδέα αὐτή ἔχει ὡρισμένους ὑποστηριχτές μεταξύ στελεχῶν τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ.

Τό ἐρώτημα εἶναι ἄν κατ' ἀρχάς ἐξυπηρετεῖ τό σημερινό σχῆμα τοῦ Ὑπουργείου τούς συναλασσομένους μέ αὐτό, τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί τούς ναυτικούς, καί ἄν ὑπάρχει περιθώριο καί δυνατότητα βελτιώσεως τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

Ἐξυπηρετεῖται ὁ σκοπός τῆς βελτιώσεως τῆς ἀποδόσεως τοῦ Ὑπουργείου μέ μία ἐνδεχόμενη ἀποστρατιωτικοποίηση τοῦ Ὑπουργείου καί στελέχωση μέ πολιτικούς ὑπαλλήλους;

Κάνοντας μία ἀντικειμενική καί δίκαιη κριτική θά ἔλεγα ὅτι οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις ἐξυπηρετοῦνται σήμερα ἱκανοποιητικά ἀπό τό ΥΕΝ σέ ἐπίπεδο ἀπό Ὑπουργό σέ Γενικό Γραμματέα μέχρι καί τούς κατωτέρους διοικητικούς ὑπαλλήλους.

Βέβαια, ὑπῆρξε πρόσφατα ἡ σχετική (δικαιολογημένη) γκρίνια καί τά παράπονα γιά τήν «ἀνακύκλωση». Ἐπίσης ἀκούγονται παράπονα γιά τήν γραφειοκρατική νοοτροπία ὡρισμένων λιμεναρχῶν πού καθυστεροῦν πλοῖα (σέ σπάνιες ὁμολουμένως περιπτώσεις) γιά τυπικές καί ὄχι οὐσιαστικές ἐλλείψεις.

Ὅσον ἀφορᾶ τό περιβόητο πρόβλημα τῆς ἀνακυκλώσεως, ἄς ἐλπίσουμε ὅτι θά ὑλοποιηθῆ ἡ ὑπόσχεση τοῦ κ. Ὑπουργοῦ ὅτι μέ ὡρισμένες ρυθμίσεις θά ἀτονίσουν οἱ σχετικές διατάξεις.

Πράγματι δημιουργεῖ μιά πρόσθετη οἰκονομική ἐπιβάρυνση στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις μέ συνέπεια ὡρισμένοι νά ἀλλάζουν σημαία γιά νά ἀποφύγουν μεγάλα κονδύλια ἐξόδων παλιννοστήσεως. Εἶναι ἕνα μέτρο, πού ἄν καί καλοπροαίρετα στοχεύει στήν καταπολέμηση τῆς (ἤδη σέ χαμηλό ἐπίπεδο) ἀνεργίας, ἔχει ἀρνητικές παρενέργειες. Ἄν ἐξετασθῆ τό μέτρο ἀπό τήν ἄποψη μιᾶς κοινωνικῆς πολιτικῆς (καί ὄχι τήν ἄποψη τῶν ἐφοπλιστῶν) δημιουργεῖ περισσότερη ζημία ἀπό ὄφελος στό κοινωνικό σύνολο. **Καί τοῦτο διότι παλιοί παραδοσιακοί ἐφοπλιστές, φανατικά μέχρι τώρα πιστοί στήν ἑλληνική σημαία ἔχουν ἀναγκασθεῖ νά ἀλλάξουν σημαία σέ πλοῖα τους,** μέ συνέπεια τήν ἀπώλεια θέσεων ἐργασίας γιά Ἕλληνες (τά ξένης σημαίας πλοῖα χρησιμοποιοῦν λιγώτερους Ἕλληνες), τήν συρρίκνωση τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλου καί σέ ὡρισμένες περιπτώσεις τήν ἀπώλεια φορολογικῶν ἐσόδων γιά τό κράτος.

Ὅσον ἀφορᾶ τήν γραφειοκρατική ἀντίληψη ὁρισμένων λιμεναρχῶν, θά ἐπανέλθω ἀργότερα ὅταν ἀναφερθῶ γενικώτερα στό ρόλο τοῦ λιμενικοῦ σώματος.

Οἱ ναυτικοί ἔχουν παράπονα γιά τό ΝΑΤ, τόν Οἶκο τοῦ Ναύτου, τήν Ἑστία τῶν Ναυτικῶν. Δικαιολογημένα τά παράπονά τους. Ἄν ὅμως συγκριθεῖ ἡ ἐξυπηρέτηση καί οἱ συντάξεις μέ τίς ἀνάλογες παροχές τοῦ ΙΚΑ, οἱ ναυτικοί μας θά πρέπει νά εἶναι πολύ εὐχαριστημένοι.

Ἀφοῦ ἀναφέρθηκα λοιπόν στά παράπονα γιά νά προλάβω τήν ἀντίδραση ὁρισμένων ἀναγνωστῶν, θά ἐπανέλθω στήν ἀρχική μου παρατήρηση ὅτι τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κρίνεται γενικά ἀποδοτικό καί συνεργάσιμο κατά τήν τεσσαρακονταετῆ μεταπολεμική του ἱστορία. Οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ ναυτικοί βρῆκαν ἀνταπόκριση στά βασικά τους προβλήματα καί ὑπῆρξε θετική ἡ συμβολή τοῦ ΥΕΝ στήν ἐντυπωσιακή ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας μας.

Στό πρόσωπο τῶν Ὑπουργῶν καί τῶν Γενικῶν Γραμματέων, τόσο τῆς προηγούμενης ὅσο καί τῆς σημερινῆς Κυβερνήσεως, οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ ναυτικοί βρῆκαν πάντοτε κατανόηση καί συμπαράσταση στά προβλήματά τους.

Βρῆκαν τήν λύση τους σοβαρώτατα θέματα, ὅπως ἡ ρύθμιση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τό φορολογικό καθεστώς τῶν πλοίων, ἡ μείωση τῶν συνθέσεων. Ἐλπίζουμε συντόμως νά ἐφαρμοσθοῦν οἱ διμερεῖς συμβάσεις. Ὅσον ἀφορᾶ τούς ναυτικούς, ἐβελτιώθησαν, στά πλαίσια τοῦ ἐφικτοῦ, οἱ συντάξεις. Καθιερώθηκε οἰκογενειακό ἐπίδομα καί ἐπίδομα ἀνεργείας. Ἐπετράπη ἡ ἐξαγορά ὑπηρεσίας σέ ξένα πλοῖα γιά ὅλους τούς ναυτικούς, μέτρο πού περιόρισε τήν ἀνεργία. Σέ θέματα πού ἀφοροῦσαν τά Ὑπουργεῖα Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν ὁ ἑκάστοτε Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πάντοτε ὑποστήριξε τά συμφέροντά της ἐνώπιον τῶν συναδέλφων του.

Οἱ ἰθύνοντες στό Ὑπουργεῖο εἶχαν καί ἔχουν κατανοήσει πλήρως τήν ἰδιάζουσα μορφή τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καί τήν σημασία της γιά τήν Ἐθνική Οἰκονομία.

Ἡ ναυτιλία μας λόγω ἀκριβῶς τῆς ἰδιάζουσας μορφῆς της (οὐσιαστικά πρόκειται περί διεθνοῦς ἐπιχειρήσεως) καί τῆς μεγάλης συμβολῆς της στήν Ἐθνική Οἰκονομία, χρειάζεται ἕνα **αὐτόνομο** Ὑπουργεῖο καί ἕνα Ὑπουργό πού θά ὑπερασπίζει καί θά προωθεῖ τά συμφέροντά της στήν Κυβέρνηση, ὅπως γίνεται μέχρι τώρα.

Τυχόν ὑπαγωγή τοῦ ΥΕΝ στό Ὑπουργεῖο Μεταφορῶν καί ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μαζί μέ τά προβλήματα τῶν ἀστικῶν συγκοινωνιῶν, τῆς Ὀλυμπιακῆς, τῶν αὐτοκινήτων ταξί, κ.λπ. θά εἶχε — δέν ὑπερβάλλω — καταστροφικές συνέπειες, ἰδίως σέ περίοδο κρίσεων ναυτιλιακῶν πού χρειάζεται εὐελιξία καί ταχύτης στίς ἀποφάσεις.

Ἡ αὐτονομία τοῦ ΥΕΝ πρέπει νά ἐνισχυθῆ καί ὄχι νά καταργηθῆ καί ὅπως ἐπανειλημμένα ἔχει τονισθεῖ ἀπό ναυτιλιακούς παράγοντες πρέπει νά ἀναβαθμισθῆ ἡ θέση τοῦ ΥΕΝ στήν ἱεραρχία. Σέ θέματα πού ἀφοροῦν Ὑπουργεῖα Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, Οἰκονομικῶν, Ἐξωτερικῶν, κ.λπ. πρέπει τά ἁρμόδια ὑπουργεῖα νά δίδουν προτεραιότητα στήν προώθηση καί λύση τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας. Δέν εἶναι ὑπερβολική ἀπαίτηση αὐτή γιά ἕνα κλάδο πού εἶναι ὁ δυναμικώτερος τῆς οἰκονομίας μας.

Στίς διάφορες ἰδέες πού ἀκούγονται κατά καιρούς γιά ἀναδιοργάνωση τοῦ ΥΕΝ εἶναι καί ἡ στελέχωση του μέ πολιτικούς ὑπαλλήλους καί ἡ ὑπαγωγή τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος στό Ὑπουργεῖο Δημοσίας Τάξεως ἤ Ἐθνικῆς Ἀμύνης. Ἀκόμα καί ὁρισμένοι ἐφοπλιστές βλέπουν τήν ἰδέα μέ καλό μάτι ὑποστηρίζοντας ὅτι ἡ στελέχωση τοῦ ΥΕΝ μέ πολιτικούς ὑπαλλήλους θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν μείωση τῆς γραφειοκρατίας καί τήν ταχύτερη καί πιό εὐέλικτη ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων. Ἴσως οἱ συνάδελφοι αὐτοί φαντάζονται ὅτι τούς λιμενικούς ἀξιωματικούς στό Ὑπουργεῖο θά ἀντικαταστήσουν πολιτικοί ὑπάλληλοι μέ προσόντα, ἰδιότητες καί νοοτροπία τῶν στελεχῶν πού ἐργάζονται στίς δικές τους ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις. Στήν πράξη ὅμως οἱ δημόσιοι ὑπάλληλοι πού θά ἀντικατέστουν τούς λιμενικούς δέν θά ἦσαν ἀπαραιτήτως διαφορετικῆς νοοτροπίας.

Ἡ γραφειοκρατία καί μία σχετική εὐθυνοφοβία εἶναι γνωρίσματα ὁλοκλήρου τοῦ κρατικοῦ τομέως καί ὄχι μόνο

τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Μία τυχόν ἀντικατάσταση τῶν λιμενικῶν μέ πολιτικούς ὑπαλλήλους στήν διοίκηση τοῦ Ὑπουργείου δέν θά εἶχε κατά τήν γνώμη μου, θετικό ἀποτέλεσμα, οὔτε τήν ποθούμενη ἀλλαγή νοοτροπίας, οὔτε μεγαλυτέρα ἀπόδοση τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν. Ἀντιθέτως θά ἐχάνετο ἡ πολύτιμη πεῖρα ἀνθρώπων καί πραγμάτων πού ἔχουν συγκεντώσει ἐπί σειρά ἐτῶν οἱ λιμενικοί ἀξιωματικοί. Ἐπίσης θά ἐχάνετο ἡ ὑπερκομματική ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας. Οἱ λιμενικοί ἀξιωματικοί λόγω τῆς στρατιωτικῆς τους ἰδιότητος εἶναι ὑπερκομματικοί, ἐνῶ οἱ δημόσιοι πολιτικοί ὑπάλληλοι μερικές φορές εἶναι ἔκδηλα κομματικοποιημένοι καί βλέπουν τά πράγματα ὑπό στενό κομματικό πρῖσμα καί ὄχι ἀντικειμενικά.

Ὅλα τά κόμματα, ὅλες οἱ παρατάξεις, συμφωνοῦν λίγο—πολύ στήν ὑπερκομματική ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλίας πού θεωροῦν ὑπερκομματική ὑπόθεση. Ἄν χαθῆ ἡ ναυτιλία θά χαθῆ καί τό συνάλλαγμα. Ἡ ὑπερκομματική ταυτότης τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας πρέπει νά διαφυλαχθῆ.

Ἕνα ἄλλο ἐπιχείρημα γιά τήν μή ἀπομάκρυνση τῶν λιμενικῶν εἶναι τό ἐρώτημα πού γεννᾶται; Γιατί νά πειράξει κανείς κάτι πού δουλεύει στήν πράξη ἐπί σειρά ἐτῶν, ἁπλῶς καί μόνον χάριν τῆς ἀλλαγῆς; Γιατί νά μήν προσπαθήσει νά βελτιώσει τό ὑπάρχον σύστημα ἐκ τῶν ἐνόντων;

Δέν εἶμαι ἁρμόδιος νά ὑποδείξω λύσεις. Ἁπλῶς ρίχνω μερικές ἰδέες:

α) Τήν ἀναδιοργάνωση τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καί τήν περαιτέρω ἐξειδίκευση τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. Δηλαδή, θά πρέπει νά ρυθμισθῆ ἡ σταδιοδρομία καί ἡ προαγωγή τῶν ἀξιωματικῶν ὥστε νά μονιμοποιοῦνται, σταδιοδρομοῦντες σέ ἕνα τομέα τοῦ Ὑπουργείου καί νά μήν μεταπηδοῦν ἀπό τομέα σέ τομέα, δηλαδή νά μήν μεταπηδοῦν ἀπό Λιμενάρχες στήν Διεύθυνση Ναυτ. Πολιτικῆς καί ἀπό ἐκεῖ στήν Ναυτική Ἐκπαίδευση καί οὕτω καθ' ἑξῆς. Ἔτσι χάνεται ἡ ἐξειδίκευση.

Ἕνα καλό παράδειγμα γιά τήν καλύτερη ἀπόδοση τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς Ναυτιλίας ἦταν ἡ πρόσληψη μηχανολόγων ἀποφοίτων τοῦ Πολυτεχνείου γιά τήν στελέχωση τοῦ Τεχνικοῦ Τομέως.

β) Ἡ μετεκπαίδευση τῶν πιό νέων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν σέ οἰκονομικά καί σέ μεθόδους διοικήσεως ἐπιχειρήσεων (ἰδίως γιά τόν τομέα Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς).

γ) Ἡ ἐφαρμογή σειρᾶς ἐσωτερικῶν σεμιναρίων στό Ὑπουργεῖο ὅπου εἰσηγητές θά εἶναι ἀνώτερα διοικητικά στελέχη ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καί ξένοι εἰδικοί.

δ) Ἡ συμμετοχή τῶν Λιμεναρχῶν ἐξωτερικοῦ σέ σεμινάρια (τακτά κατά τόν χρόνο τῶν διακοπῶν τους) ὅπου ἀνώτερα στελέχη τοῦ Ὑπουργείου θά ὑποδεικνύουν λύσεις γιά τήν καλυτέρα καί ταχυτέρα ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων.

ε) Γιά θέσεις πολύ ἐξειδικευμένων στελεχῶν δέν ἀποκλείεται ἀλλά καί συνιστᾶται ἡ πρόσληψη πολιτικῶν ὑπαλλήλων.

Γιά τυχόν σχεδιαζόμενη ἀναδιοργάνωση τοῦ ΥΕΝ καλό θά ἦτο νά συσταθῆ μία γνωμοδοτική ἐπιτροπή ὅπου νά μετέχουν ἐκπρόσωποι τῆς ΕΕΕ, τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καί τῆς ΠΝΟ. Οἱ συνδικαλιστικοί φορεῖς τῆς Ναυτιλίας καί τό ΝΕΕ ἔχουν πολλά χρήσιμα νά προτείνουν καί πολλές ἰδέες γιά τήν καλύτερη ὀργάνωση καί τήν βελτίωση τῆς ἀποδόσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ.

Γενικώτερα, νομίζω ὅτι ὑπάρχουν περιθώρια εὐρυτέρας συμβολῆς, μέ τά θετικά ἀποτελέσματα, στόν σχεδιασμό τῆς κρατικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, τόσον τῆς ΕΕΕ καί ΠΝΟ ὅσον καί τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἀρκεῖ νά τό ζητοῦν οἱ ἰθύνοντες τοῦ Ὑπουργείου.

Ἀκούγεται τελευταῖα, ἡ πιθανότης νά μεταφερθῆ τό ΝΑΤ / Οἶκος Ναύτου στά Ὑπουργεῖα Προνοίας / Ὑγείας καί ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευση στό Ὑπουργεῖο Παιδείας. Αὐτό ἀσφαλῶς **δέν** θά ἐξυπηρετήση οὔτε τούς ναυτικούς οὔτε τούς ἐφοπλιστές. Ἡ συγκέντρωση ὅλων τῶν ἀνωτέρω Ταμείων / Ὑπηρεσιῶν στό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἐξυπηρετεῖ τούς ἀμέσως ἐνδιαφερόμενους ναυτικούς καί ἐφοπλιστές.

Φαντασθεῖται τήν δυσκολία τῆς ΕΕΕ καί τῆς ΠΝΟ νά ἔχουν νά συνδιαλέγονται μέ 4 (τέσσερις) ὑπουργούς γιά προβλήματά τους. Μέ τήν συγκέντρωση ὅλων τῶν ἁρμοδιοτήτων σέ ἕνα Ὑπουργεῖο, ὅπως ἰσχύει σήμερα, οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ ναυτικοί ἀποφεύγουν νά μπλέξουν (ἄς μοῦ συγχωρηθῆ ἡ ἔκφραση) στόν κυκεώνα τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους.

Γιά τό ΝΑΤ καί τόν Οἶκο τοῦ Ναύτου, μόνη ἐνδεδειγμένη λύση εἶναι νά ἐνισχυθῆ ἡ αὐτονομία τους καί νά ἀφεθῆ ἡ διοίκηση στούς ἐφοπλιστές καί τούς ναυτικούς πού πληρώνουν τίς εἰσφορές. Ἔτσι θά ὑλοποιηθοῦν καί οἱ γενικώτερες ἐξαγγελίες τῆς Κυβερνήσεως περί **ἀποκεντρώσεως καί λαϊκῆς** (τῶν ναυτικῶν) **συμμετοχῆς.**

Συμπερασματικά μποροῦμε νά ποῦμε:

α) Πρέπει νά διαφυλαχθῆ καί ἐνισχυθῆ ἡ αὐτονομία καί τό κύρος τοῦ ΥΕΝ.

β) Νά γίνη ἀναδιοργάνωση τοῦ ΥΕΝ χρησιμοποιώντας καί ἀξιοποιώντας τά σημερινά ἔμπειρα στελέχη του.

γ) Νά ἀξιοποιηθῆ περισσότερο ἀπό τό Κράτος ἡ δυνατότης συμμετοχῆς τῶν φορέων τῆς Ναυτιλίας, ΕΕΕ, ΝΕΕ, καί ΠΝΟ, στόν σχεδιασμό τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί στήν διοίκηση τῶν ταμείων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Ι. ΜΑΡΤΙΝΟΣ

INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.
OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL
(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON
CABLE
TONIO COLON
TELEX
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572
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
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633
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

Γιά νά ἐπιζήσει ἡ Ναυτιλία

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ

Κατ' ἀρχή θέλω νά εὐχηθῶ καλή χρονιά στά «Ναυτικά Χρονικά» καί νά εὐχαριστήσω γιά τούς πολυετεῖς ἀγῶνες τους γιά τήν προαγωγή τῶν συμφερόντων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ ἀναγνώριση τῆς συμβολῆς αὐτῆς ἀποτελεῖ ὑποχρέωση ὅλων μας καί πρός τόν ἱδρυτή τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δημήτρη Κωττάκη πού δυστυχῶς δέν εἶναι ἐφέτος μεταξύ μας, καί πρός τούς συνεχιστάς τῆς παραδόσεως πού ἐδημιούργησε.

Ὁ καινούργιος χρόνος βρίσκει τήν Ἑλληνική Ναυτιλία μέσα σέ μιά τρικυμία ἀβεβαιότητος πού ἐδημιούργησε ἡ μακρά κρίση καί μέσα στόν γενικό προβληματισμό τῶν ἀνθρώπων πού τήν ἐκπροσωποῦν θά ἤθελα νά ἐκφράσω τίς προσωπικές μου ἀπόψεις γιά ἕνα σοβαρό θέμα πού ἀπασχολεῖ ὅλους μας, τήν πορεία τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου.

Εἶναι ἀποδεδειγμένο ὅτι ὅλα αὐτά τά χρόνια οἱ Ἕλληνες Ἐφοπλισταί ἔχουν ἕνα ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον γιά τήν πατρίδα τους καί γιά τήν Ἑλληνική σημαία γιατί εἶναι καί οἱ δύο, κύριοι παράγοντες γιά τήν ἐπιβίωση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Παρά τίς προσπάθειες πού κατεβλήθησαν εἶναι γεγονός ὅτι τά τελευταῖα χρόνια ὑπάρχει μία τάση φυγῆς ἀπό τό Ἐθνικό Νηολόγιο καί αὐτό ἀνησυχεῖ ἰδιαίτερα ἐκείνους πού ἔζησαν καί μεγάλωσαν στόν Πειραιᾶ ἀλλά καί αὐτούς πού γύρισαν ἀπό τήν ξενητειά γιά νά τελειώσουν τήν καριέρα τους στήν πατρίδα.

Πολλοί εἶναι οἱ λόγοι γιά τό φαινόμενο αὐτό καί πολλές οἱ ἑρμηνεῖες μιά ἀπό τίς ὁποῖες εἶναι ἡ ἀπογοήτευση πού ἔχει προκληθεῖ σέ πολλούς ἀπό τήν γενικώτερη στάση τῆς κοινῆς γνώμης, πολλές φορές ἀρνητική, ἀπέναντι στούς δημιουργούς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, μιᾶς νοοτροπίας παράδοξης πού καλλιεργήθηκε ἐπί σειρά ἐτῶν μέ ἀποτέλεσμα οἱ ἄνθρωποι πού προσφέρουν τόσα πολλά στόν τόπο τους νά μήν αἰσθάνονται ἄνετα στήν ἴδια τους τήν πατρίδα.

Ἕνας ἄλλος σημαντικός λόγος αὐτῆς τῆς φυγῆς εἶναι ἡ ἀπώλεια τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπό πολλές ἐνδογενεῖς καί ἐξωγενεῖς αἰτίες.

Στά ἀνωτέρω θά μποροῦσε νά προστεθεῖ μιά ἀντιφατική ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καί τῶν πλοιοκτητῶν ἀπό διοικητικούς φορεῖς πού κατά ἕνα παράδοξο τρόπο ἐθελοτυφλοῦν ἤ ἀναβάλλουν χρονοβόρα ἄμεσες λύσεις σέ πιεστικά προβλήματα.



Ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου κάμφθηκε σημαντικά τά τελευταῖα χρόνια ἐπειδή τά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἀνῆλθαν σημαντικά.

Ζώντας τά προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μέσα ἀπ' τόν συλλογικό φορέα της στόν ὁποῖο ἔχω τήν τιμή νά ὑπηρετῶ γνωρίζω ὅτι οἱ ἴδιοι οἱ Ἐφοπλιστές ἀποφάσισαν ὅτι ἔπρεπε νά ἀνεβάσουν σημαντικά τό ἐπίπεδο ζωῆς τῶν ναυτικῶν μας οἰκονομικά καί ποιοτικά μέσα καί ἔξω ἀπό τό πλοῖο ὄχι μόνο λόγω τῆς συμμετοχῆς μας στήν ΕΟΚ ὅπως πολλοί νομίζουν ἀλλά κυρίως σάν μιά ἀναγνώριση πού ἐδικαιοῦντο λόγω τῆς μεγάλης προσφορᾶς τους στό γιγάντωμα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀλλά καί σάν ἕνα κίνητρο γιά τήν μελλοντική τους προσέλευση καί κατ' ἐπέκταση στελέχωση τῶν πλοίων της.

Φοβοῦμε ὅμως ὅτι ἡ στάση αὐτή παρερμηνεύθηκε καί οἱ ἁρμόδιοι παράγοντες ζώντας στό κλῖμα μιᾶς εὐδαιμονίας δέν ἔλαβαν ἐγκαίρως μέτρα πού ζητήθηκαν ἐπιμόνως ἀπό τήν Ἐφοπλιστική πλευρά ὥστε τό κόστος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου νά διατηρηθεῖ σέ ἀνταγωνιστικά ἐπίπεδα. Ἀναφέρομαι στίς περίφημες διμερεῖς συμβάσεις οἱ ὁποῖες κατά τή δική μου ἀντίληψη ἔπρεπε νά εἶχαν ὑλοποιηθεῖ ἀπό τό 1975 πού ἀντιμετωπίζαμε μεγάλα προβλήματα ἐξευρέσεως ναυτικῶν.

Δυστυχῶς οἱ ἀλλεπάλληλες προσπάθειες τοῦ Ἐφοπλισμοῦ πού ἔβλεπαν τίς δυσκολίες ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων νά αὐξάνονται ἀλλά καί τίς δύσκολες μέρες πού ἴσως ἔρχονταν, ἀπέτυχαν διότι ἐπικράτησε ὁ ἰσχυρισμός τῶν γνωστῶν συνθηματολόγων ὅτι «ἀφελληνίζεται τό Ἑλληνικό Πλοῖο» παράλληλα μέ τό ὅτι ὑπάρχει τεράστιο πολιτικό κόστος πού κατ' ἐμέ δέν ὑπῆρχε, διότι ἀποδεδειγμένα μᾶς ἔλειπε ΕΝΑΣ μεγάλος ἀριθμός ναυτικῶν, περί τίς 70.000.

Ἡ λύση τῶν διμερῶν συμβάσεων ἀπό τότε θά εἶχε ἐξασφαλίσει τήν κίνηση πολλῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καί ὑπό τίς πλέον δύσκολες συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπό τό παράδειγμα τῶν ἀνταγωνιστῶν μας καί τήν ἀπασχόληση τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι ἐπί πλέον θά εἶχαν συγκεντρώσει στά Ταμεῖα τους ἕνα τεράστιο ποσό Δολλαρίων πού θά κάλυπτε στίς μέρες τῶν ἰσχνῶν ἀγελάδων αὐτούς πού θά περιέρχονταν στήν ἀνεργία, ἄν καί αὐτό ἦταν ἀπίθανο γιατί δέν θά ὑπῆρχε τόσο μεγάλος παροπλισμός στήν διάρκεια αὐτῆς τῆς κρίσεως, οὔτε καί τέτοια φυγή πλοίων ἀπό τό Ἐθνικό Νηολόγιο πού στέρησε πολλές θέσεις ἀπασχολήσεως γιά τούς ναυτικούς μας.

Παράλληλα καί ἡ μείωση τῆς συνθέσεως ἔπρεπε νά εἶχε γίνει ἐνωρίτερα διότι θά εἶχε ἐπιτευχθεῖ ἕνα ἀκόμη σημαντικό βῆμα γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου χωρίς καμμία ἐπίπτωση ἤ ἐπίδραση στήν ἀπασχόληση τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Ἐάν τά μέτρα αὐτά εἶχαν ληφθεῖ ἔγκαιρα οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες ἔχοντας ἐξασφαλίσει ἕνα ἀνταγωνιστικό κόστος ἴσως εἶχαν ναυλώσει τά πλοῖα τους νωρίτερα ἀντιμετωπίζοντας ἔτσι τήν κρίση καί δέν θά ἀπέρριπταν τούς ναύλους τῆς ἐποχῆς ἐκείνης λόγω τῶν αὐξημένων ἐξόδων τοῦ πλοίου. Ἐάν δηλαδή τά ἡμερήσια ἔξοδα εἶχαν μειωθεῖ ἀπό τότε κατά 500-600 δολλάρια πολλά Ἑλληνικά πλοῖα θά μποροῦσαν ἴσως νά ἐργάζονται σέ ὅλη τήν διάρκεια τῆς κρίσεως.

Τό θέμα τῆς διατηρήσεως τῆς ἐθνικῆς μας σημαίας εἶναι τεράστιο. Ἔχοντας τήν πλήρη συμπαράσταση τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καί τῶν ναυτεργατικῶν μας ὀργανώσεων θά μπορούσαμε νά ἀνοιχθοῦμε στόν διεθνή χῶρο μέ ἕναν σημαντικό ὄγκο πλοίων καί χωρητικότητας καί νά ἐπιτύχουμε πολλά ὀφέλη τά ὁποῖα ἀπορρέουν ἀπό ἕνα μεγάλο ἐθνικό στόχο.

Ὅμως μιά τρίτη αἰτία πού ἐπιδρᾶ στή φυγή τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο εἶναι καί ἡ ἀνα-

JAC
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.
93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4531586 – 4516945 – 4519304

σφάλεια πού μπορεῖ νά αἰσθάνονται πολλοί ἐξ ἡμῶν ἐν σχέσει μέ τό τί θά γίνει αὔριο. Μέ ἄλλα λόγια ἡ ἄνθιση τῆς Ναυτιλίας στόν τόπο μας εἶναι ἐξαρτημένη ἀπό ἕνα ἤπιο πολιτικό κλίμα, μιά συνέπεια τῶν κυβερνώντων ἐναντι τοῦ θεσμικοῦ καθεστῶτος τῆς Ναυτιλίας, θέλουν δηλαδή ὅλοι πού συνιστοῦν τό οἰκοδόμημα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἤ συνεργάζονται μέ αὐτό νά ξέρουν πού βρίσκονται, πού βαδίζουν ὄχι μόνον γιά σήμερα καί γιά αὔριο ἀλλά γιά τά ἑπόμενα δέκα χρόνια τουλάχιστον.

Αὐτά ὅλα ἐξαρτῶνται κατά μέγα μέρος καί ἀπό τήν ἀντιμετώπιση γενικά ἀπό τήν κοινή γνώμη τοῦ εὐαίσθητου τομέως τῆς Ναυτιλίας. Τό πλοῖο θέλει τήν συμπαράσταση, τήν διευκόλυνση, τήν ἀγάπη ὅλων ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἔρχονται σέ ἄμεση ἤ ἔμμεση ἐπαφή μαζί του καί μέ τούς φορεῖς του, διότι δέν μποροῦμε, ὑπό ὁποιαδήποτε πολιτική σκοπιμότητα νά ποῦμε ὅτι θέλουμε νά ἔχουμε μιά βιομηχανία μεγάλη ὅπως εἶναι ἡ ναυτιλιακή χωρίς τούς φορεῖς της. Δέν μποροῦμε νά ἔχουμε πλοῖα χωρίς τούς ἐφοπλιστές ἐνῶ ταυτόχρονα δέν μποροῦμε νά ἔχουμε Ναυτιλία ὅταν δέν ἔχουμε τήν ὑποδομή πού χρειάζεται γιά τήν ἐξυπηρέτησή της. Δέν μποροῦμε νά μήν ἔχουμε ἐπισκευαστικές, τηλεπικοινωνιακές, τραπεζιτικές κλπ. εὐκολίες. Εἶναι καταστρεπτική ἡ ἔλλειψη κατανοήσεως καί λογικῆς μέ ἀποτέλεσμα νά ψάχνουν τά ναυτιλιακά γραφεῖα γιά νά βροῦμε 500 ἤ 1.000 δολλάρια ὅταν αὐτά τά ναυτιλιακά γραφεῖα εἰσάγουν καί δραχμοποιοῦν ἑκατομ. δολλάρια κάθε ἔτος.

Ὅλα αὐτά δέν εἶναι βέβαια θέμα ἑνός ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος τίς περισσότερες φορές μετατρέπεται σέ πυροσβέστη γιά νά σβήση τίς φωτιές καί νά σταματήσει τίς ζημιογόνες ἐπιπτώσεις ἀπό ἐνέργειες φορέων ἤ ἀνθρώπων πού δέν γνωρίζουν κάν τήν ναυτιλία καί τίς ἰδιομορφίες της. Ἐπιβάλλεται ὅμως γιά θέματα πού σχετίζονται μέ τήν Ναυτιλία νά ὑπάρχει μιά γενικότερη ἀντιμετώπιση καί κάθε σκέψη ἀκόμη πού θά ἀφορᾶ ναυτιλιακά θέματα πρέπει νά περνάει πρῶτα ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, τό κατ' ἐξοχήν φορέα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί νά ζητοῦνται οἱ ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων φορέων καί τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καί κατόπιν νά λαμβάνονται ἀποφάσεις.

Ἀτυχῶς ὅ,τι ἔγινε ἔγινε, καί ἀνήκει πλέον στό παρελθόν. Γιά νά ὑπάρξει προκοπή πρέπει νά ἀποσκοποῦμε ἀπό αὐτό τό παρελθόν καί νά κοιτάξουμε τό μέλλον μέ μιά βαθειά ἀλλαγή νοοτροπίας σέ ὅλους τούς τομεῖς. Νά ληφθεῖ πρόνοια γιά τήν συνεχῆ ἐπιμόρφωση καί μετεκπαίδευση τῶν στελεχῶν πού ἐπανδρώνουν τά πλοῖα ὥστε νά μποροῦν σέ κάθε στιγμή νά ἀντιμετωπίζουν τίς συνεχεῖς στόν ναυτιλιακό τομέα τεχνολογικές ἐξελίξεις, νά δημιουργήσουμε γρήγορα τήν ὑποδομή πού λείπει καί νά ἀντιστρέψουμε τά πνεύματα ἐναντι τῆς Ναυτιλίας καί τῶν φορέων της.

Παράλληλα πρέπει νά ἀντιληφθοῦμε ὅτι οἱ καιροί ἄλλαξαν. Δυστυχῶς οἱ προβλέψεις γιά τό μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι δυσοίωνες καί κατά τήν προσωπική μου ἐκτίμηση δέν πρόκειται νά ξαναδοῦμε τίς ἡμέρες τῶν παχειῶν ἀγελάδων. Γρήγορα πρέπει νά προσαρμοσθοῦμε στήν ἰδέα τοῦ μεγάλου διεθνοῦς ἀνταγωσισμοῦ πού θά περιορίζει τά κέρδη τῆς πλοιοκτησίας σέ ὁριακά σημεῖα. Αὐτό σημαίνει ὅτι πρέπει νά ἐξασφαλίσουμε μιά βασική προϋπόθεση, ὅτι τό Ἑλληνικό πλοῖο πρέπει νά εἶναι προετοιμασμένο νά ἐργασθεῖ στά πλαίσια αὐτῶν τῶν κατ' ἀνάγκη ὁρίων γιά καιρό. Οἱ ἐποχές πού οἱ παραδοσιακοί ἐφοπλιστές ἔλεγχαν μέ λεπτομέρεια τά ἔξοδα διαχειρίσεως ξανάρθαν καί εἶναι ἀνάγκη νά ὑπάρξει μιά μακρόπνοη μελέτη πού θά καταρτισθεῖ σέ ἀγαστή συνεργασία κράτους, ἐφοπλισμοῦ καί ναυτικῶν γιά νά καθορισθοῦν οἱ τρόποι ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως γιά τά ἑπόμενα χρόνια μέ πνεῦμα συνεργασίας, ἀλληλοκατανοήσεως, συμπαραστάσεως καί ἀγάπης γιά τό πλοῖο ἀπό ὅλους τούς ἐνδιαφερομένους.

Χωρίς τίς προϋποθέσεις αὐτές εἶναι πασιφανές ὅτι θά πρέπει νά ἀποχαιρετήσουμε ὁριστικά τό ὄνειρο ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά μείνει στόν τόπο, θά ἐπιζήσει καί θά ἀνδρωθεῖ. Ἡ ὀπτική γωνία πρέπει νά ἀλλάξει καί νά ἐγκαταλειφθοῦν ὁριστικά ἕξεις πού δημιούργησε ὁ εὐδαιμονισμός τῶν καλῶν ἡμερῶν. Σπεύδω νά διευκρινίσω ἐν κατακλεῖδι ὅτι αὐτό δέν σημαίνει ὅτι ὁ καλός, ὁ ἐπαγγελματίας ναυτικός θά στερηθεῖ, ὅ,τιδήποτε, ὀφείλει ὅμως καί αὐτός νά αὐξήσει τήν παραγωγικότητά του καί νά ἀποδείξει γιά μιά ἀκόμη φορά τήν πραγματική ἀξία του. Λόγω τῆς μεσογειακῆς ἰδιοσυγκρασίας μας δέν μᾶς λείπουν οὔτε ἡ τόλμη οὔτε ἡ φαντασία, οὔτε ὁ αὐτοσχεδιασμός, οὔτε καί ἡ παλικαριά. Αὐτά τά ἐθνικά στοιχεῖα μαζί μέ τήν παράδοση τήν ναυτιλιακή ὀφείλουμε νά ἀξιοποιήσουμε ὅλοι γιά μιά ἀκόμη φορά γιά νά ἐπιζήσει ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία καί νά ἀνδρωθεῖ καί πάλι στόν τόπο πού τήν γέννησε γιά τό καλό ὅλων.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ

ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY

FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE **SHIPOWNER** AND **CHARTERER** ● GENERAL **SHIP AGENTS** FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS ● **MANNING** WITH ITALIAN CREW ● **SHIP MANAGEMENT** ● **REPAIR** SUPERINTENDENCE ● **SALE AND PURCHASE** BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS ● **OIL AND BUNKER** SUPPLIERS ● **TRAVEL AND TOUR** OPERATORS.

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA · VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΤΟ ΚΛΙΜΑ

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΗ Β. ΧΑΤΖΗΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗ

Ἡ καταξιωμένη ἀπό πολλῶν ἐτῶν καί συνεχιζομένη ἀνελλιπῶς προσπάθεια τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τήν προάσπιστη τῶν συμφερόντων τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί κατ' ἐπέκταση τοῦ ἴδιου τοῦ τόπου ὁλοκληρώνεται κάθε χρόνο μέ τήν ἔκδοση αὐτοῦ τοῦ εἰδικοῦ τεύχους πού παρέχει τήν δυνατότητα νά διατυπώνονται καί νά ἀκούγονται οἱ ἀπόψεις τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων γιά τά τρέχοντα προβλήματα, τούς στόχους καίτίς ἐπιδιώξεις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἰδιαίτερα ὅμως ἡ ἐφετεινή εἰδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔρχεται σέ μία κρίσιμη στιγμή καί φέρει στή δημοσιότητα τόν προβληματισμό ὅλων μας γιά τήν τύχη τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου. Ἔτσι μαζί μέτίς εὐχές μου γιά τόν καινούργιο χρόνο αἰσθάνομαι τήν ἀνάγκη νά ἐκφράσω καί τά συγχαρητήριά μου πρός τούς ἀνθρώπους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τήν τεράστια συμβολή τους στά ναυτιλιακά μας πράγματα καί νά ὑπογραμμίσω τή λύπη πού μᾶς κατέχει ὅλους γιατί ἐφέτος δέν εἶναι πλέον μεταξύ μας ὁ ἱδρυτής αὐτῆς τῆς μαχητικῆς ἐπάλξεως, ὁ Δημήτρης Κωττάκης.

Ἐκ προοιμίου ὑπογραμμίζω ὅτι κατά τήν ἀντίληψή μου ἡ τύχη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι συνυφασμένη μέ τήν ὕπαρξη ἑνός ἰσχυροῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Καί ὁ ἐφοπλισμός θέλει περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλον τήν ἐθνική του ἕδρα ὄχι μόνον γιατί ἔτσι μπορεῖ ὑπό τή σκέπη τῆς ἐθνικῆς σημαίας νά μεγαλουργεῖ καί νά θριαμβεύει ἀλλά καί γιατί ἔτσι ὠφελεῖται καί ὁ τόπος μας ἀπό τή ναυτιλιακή του δραστηριότητα πού ἀσκεῖται στά πέρατα τοῦ κόσμου. Καί θεωρῶ ὅτι εἶναι πολύ ἁπλή ἡ συνταγή, ὅσο καί ἄν φαίνεται δύσκολη, γιά νά κρατηθεῖ ἡ ἑλληνική ναυτιλία στό ἐθνικό νηολόγιο: Νά μπορεῖ ὁ Ἕλληνες ναυτιλιακός ἐπιχειρηματίας νά ζεῖ στήν ἴδια τήν πατρίδα του.

Φυσικά δέν ἐννοῶ μέ αὐτό ἐκεῖνα πού μπορεῖ νά τοῦ ἐξασφαλίσει ὁ τόπος σχετικά μέ τή διαβίωσή του, ἡ ὁποία ἄλλωστε εἶναι λιτότατη, ὅσο καί ἄν αὐτό φαντάζει σάν ἐξωπραγματικό στούς πολλούς πούδέν γνωρίζουν τόν καθημερινό μόχθο πού καταβάλλεται στήν ναυτιλιακή ἐπιχείρηση. Ἐννοῶ ὅτι ὁ Ἕλληνας ναυτιλιακός ἐπιχειρηματίας δέν πρέπει νά νοιώθει ντροπιασμένος, δέν πρέπει νά νοιώθει ἄσχημα στήν ἴδια τήν πατρίδα του ὅπως συμβαίνει σήμερα.

Χρειάζεται, δηλαδή, ἀλλαγή νοοτροπίας ἀπό ὅλους. Καί τόν τόνο πρός τήν κατεύθυνση αὐτή ὀφείλει νά τόν δώσει ἡ ἴδια ἡ Πολιτεία, ἡ ὁποία ὀφείλει ἐπί τέλους νά γνωρίσει στόν ἑλληνικό λαό ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές εἶναι μιά τάξη ἔντονα ἐργαζομένων ἀνθρώπων πού συμβάλλουν στήν πρόοδο τῆς χώρας χωρίς νά ζητοῦν τό παραμικρό - μόνο προσφέρουν.

Ἡ κατάσταση πού ἐπικρατεῖ δέν εἶναι ἀσφαλῶς δημιούργημα τῶν τελευταίων ἐτῶν. Ποτέ στόν τόπο δέν ὑπῆρξε τό κλῖμα πού ἔπρεπε νά εἶναι αὐτό πού ἐμπόδισε ὅλους τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές νά ἐπιστρέψουν στήν Ἑλλάδα ὅταν ἐπαναπατρίσθηκε, μέ πολλούς κόπους καί προσπάθειες, ὁ ἑλληνόκτητος στόλος. Χάθηκε τότε ἡ εὐκαιρία γιατί δέν ὑπῆρχε τό ἐπιβαλλόμενο πολιτικό θάρρος γιά νά δειχθεῖ στόν ἑλληνικό λαό ἡ μεγάλη συνεισφορά τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στό τόπο. Δέν ὑποστηρίζουμε ὅτι τό κράτος ἔπρεπε νά στρώσει κόκκινο χαλί γιά νά ὑποδεχθεῖ τόν ἐφοπλισμό, πρᾶγμα ἄλλωστε πού δέν τό θέλει, ὄφειλε ὅμως νά πείσει τούς Ἕλληνες ὅτι ἔπρεπε νά περιβάλλουν τόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό μέ τή στοργή καί μέ τήν ἐκτίμηση ἡ ὁποία ἐξασφαλίζεται σέ ὅσους προσφέρουν στόν τόπο. Πόσοι ἀπό τούς Ἕλληνες μποροῦν καί σήμερα νά ἀντιληφθοῦν πόση σημασία θά εἶχε γιά τόν τόπο ἐάν τά μεγάλα ὀνόματα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ διέμεναν τόν περισσότερο καιρό στή χώρα;

Γιά νά διατηρηθεῖ τό ἐθνικό νηολόγιο ἰσχυρό πρέπει πρωτίστως νά μεταστραφοῦν τά πνεύματα. Τά ὑπόλοιπα, ἡ ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἡ ὑποδομή κλπ., θά βρεθοῦν, ἀρκεῖ νά δημιουργηθεῖ τό κατάλληλο περιβάλλον καί οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές νά μήν θεωροῦνται ἐχθροί στόν ἴδιο τους τόν τόπο, ὅπως θεωροῦνται δυστυχῶς σήμερα. Ἀλλιῶς ὅσα μέτρα καί ἄν ληφθοῦν, ὅσες προσπάθειες καί ἄν καταβληθοῦν θά μείνουν χωρίς ἀποτέλεσμα — ἄλλωστε ἕνα σπίτι στό Λονδῖνο ἤ στή Νέα Ὑόρκη βρίσκεται εὔκολα καί μάλιστα ἐκεῖ κάνουν ὅ,τι μποροῦν γιά νά ἐπιτύχουν κάτι τέτοιο καί ἄν δέν ὑπῆρχε ἡ ἀγάπη, τό πάθος τοῦ Ἕλληνας ἐφοπλιστή γιά τόν ἴδιο του τόν τόπο οἱ στόχοι καί οἱ ἐπιδιώξεις τους θά εἶχαν εὐοδωθεῖ.

Ἐν κατακλείδι, γιά τό θέμα αὐτό, ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός δέν ζητεῖ τίποτε ἀπό τόν τόπο του, μόνον τήν ἀποδοχή καί τήν ἀναγνώριση τῆς προσφορᾶς του καί αὐτό εἶναι ἀπολύτως εὔλογο γιά τούς ἀνθρώπους πού ἀφιερώνουν τή ζωή τους στή δημιουργία.

Βεβαίως ὑπάρχει τό πρόβλημα τῶν πληρωμάτων, ὅταν ὅμως σήμερα μιλᾶμε γιά ναυτικούς ἐννοοῦμε μόνον τούς ἀξιωματικούς, προσέλευση κατωτέρων πληρωμάτων δέν ὑπάρχει. Ὁ καλός, ὁ σωστός, μέ λίγα λόγια ὁ ἐπαγγελματίας ναυτικός δέν πρόκειται νά μείνει ἄνεργος. Ὀφείλει ὅμως καί αὐτός μέ τήν ἀνάλογη βοήθεια τῆς Πολιτείας νά ἐμπλουτίζει συνεχῶς τίς γνώσεις του μέ σειρά μετεκπαιδεύσεων γιά νά μπορεῖ νά ἀνταποκρίνεται στίς αὐξανόμενες συνεχῶς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐπαγγέλματός του καί νά καταστεῖ ἀργότερα στέλεχος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Μέ τή ναυτιλιακή κρίση ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία βρέθηκε στό βάθος τοῦ κύματος. Θεωροῦμε ὅτι ἡ Ἑλληνική Πολιτεία μπορεῖ νά κάνει πολλά γιά νά βοηθήσει τή Ναυτιλία. Δέν μπορεῖ βέβαια νά βελτίωσει τούς ναύλους, μπορεῖ ὅμως νά ἀλλάξει τό κλῖμα καί ἡ αἰσιοδοξία πού θά φέρει αὐτή ἡ ἀλλαγή τοῦ κλίματος θά ἀποτελέσει καί τό κυριώτερο στήριγμα τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου. Ὅλα τά ἄλλα θά βρεθοῦν.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL – TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 – TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Θέμα ἠθικῆς στήριξης

Τοῦ κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ

Τό ἄγχος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης μέ τήν μεγάλη της διάρκεια καί ἔνταση, ὁδήγησε ἀναπόφευκτα σέ ἀτέρμονες συζητήσεις γύρω ἀπ' αὐτήν καί τίς συνέπειές της. Μέσω τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου, διατυπώθηκαν ποικίλες προβλέψεις καί προβληματισμοί, πού ἐνῶ ἔχει γίνει φανερό ὅτι τίποτα δέν πρόσφεραν στήν ἀντιμετώπιση τοῦ καυτοῦ προβλήματος τῆς κρίσης, ὁδήγησαν ἀντίθετα σέ ἀποπροσανατολισμό καί ἀπομάκρυνση ἀπό τήν ἀντιμετώπιση, τῶν μακροπρόθεσμα, σοβαρῶν προβλημάτων καί ἰδιαίτερα ἐκείνων πού ἀναφέρονται στόν ρόλο πού προβλέπεται ἤ ἐπιβάλλεται νά διαδραματίσει ἡ Ναυτιλία μας, σάν 'Εθνική Ναυτιλία, στά πλαίσια τῆς 'Εθνικῆς μας ζωῆς.

'Υπό τήν ἔννοια αὐτή, ἡ ἔγερση τοῦ ζητήματος τοῦ 'Εθνικοῦ Νηολογίου ἀπό τά Ν.Χ., μαρτυρεῖ βαθειά, συνεπῆ καί μέ προοπτικές ἀνησυχία γιά νά ναυτιλιακά μας θέματα καί συνιστᾶ χωρίς καμμιά ὑπερβολή, 'Εθνική προσφορά.

Προσωπικά πρέπει νά πῶ ὅτι αἰσθάνομαι ἄνετα σάν καταπιάνομαι μέ τό θέμα καί τοῦτο γιατί, ὅσο συγκεχυμένες καί ἀδύναμες θέσεις μπορῶ νά ἔχω πάνω στό θέμα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης ἤ πάνω σέ ἄλλα παρόμοια θέματα, τόσο ξεκάθαρες καί δυνατές θέσεις νοιώθω πώς ἔχω στό θέμα τοῦτο.

Καί ἡ θέση μου εἶναι πώς τό βασικό στοιχεῖο ἐπιβίωσης καί παραπέρα ἀνάπτυξης τῆς 'Εθνικῆς μας Ναυτιλίας, εἶναι ἡ ἐνίσχυση τῶν δεσμῶν της μέ τόν τόπο, τό ἀγκάλιασμά της ἀπό τόν λαό, τό «μπόλιασμά» της στήν 'Ελληνική πραγματικότητα. Καί μ' αὐτή μου τήν θέση δέν νοιώθω καθόλου νά ὑποστηρίζω μιά καθαρά ἰδεαλιστική ἤ ρομαντική ἄποψη.

Σάν ἐπιμένω πώς ὁ δεσμός τοῦ "Ελληνα Πλοιοκτήτη μέ τό 'Εθνικό Νηολόγιο δέν ἀποτελεῖ μόνο μιά ἐπιχειρηματική ἀλλά καί μιά συναισθηματική σχέση, δέν νοιώθω καθόλου πώς ἐπιχειρῶ νά ὡραιοποιήσω μιά κατάσταση.

Πιστεύω πώς ὁ χρόνος καί τά γεγονότα μέ δικαιώνουν.

Εἶναι γνωστό πώς οἱ συνθῆκες πού ἐπεκράτησαν τόν τελευταῖο καιρό, γιά τό 'Ελληνικό πλοῖο, ἦταν τουλάχιστον ἀποθαρρυντικές. 'Ανακύκλωση, ἀνυπολόγιστες δαπάνες ἐπαναπατρισμοῦ πληρώματος, εἰσφορές, περιορισμοί στήν ἐπιλογή τοῦ πληρώματος, κ.λπ. Καί ὅλα τοῦτα μέσα στήν αἰχμή τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης. Καί ἀπό τήν ἄλλη μεριά, οἱ Σειρῆνες τῆς ξένης σημαίας, μέ ἐλεύθερη ἐπιλογή πληρώματος, σέ ἀριθμό καί ἐθνικότητα, μέ ἀπεριόριστη παραμονή στό πλοῖο, καί ἐλαχιστοποίη-



ση τῶν ἐξόδων ἐπαναπατρισμοῦ, χωρίς εἰσφορές καί χωρίς περιορισμούς.

Εἶναι ὁλοφάνερο ὅτι ἡ πλάστιγγα τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐπιλογῆς κλίνει καθαρά πρός τήν μεριά τῆς ξένης σημαίας. Κι' ὡστόσο, ἡ ἐπιλογή τοῦ "Ελληνα πλοιοκτήτη δέν εἶναι αὐτή. Τό 'Εθνικό Νηολόγιο ἐλάχιστα καί ὁπωσδήποτε πρόσκαιρα ἀποδυναμώθηκε καί τοῦτο γιατί ὁ "Ελληνας πλοιοκτήτης δέν θέλει νά εἶναι «μετανάστης». Τό πολύ ἄν οἱ συνθῆκες τόν πιέσουν νά γίνει «ταξιωδιώτης» μέ μιά πρόσκαιρη μόνο ἀπομάκρυνση ἀπό τό 'Εθνικό Νηολόγιο.

"Εγνοια μας λοιπόν νά γίνει νά μήν φθάσει ἡ στιγμή καί νοιώθει ὁ "Ελληνας πλοιοκτήτης σάν «μετανάστης» μέσα στήν ἴδια του τήν πατρίδα.

Κι' ἐδῶ εἶναι πού μπαίνει τό ἀγκάλιασμα τῆς Ναυτιλίας μας ἀπό τόν λαό μας. Αὐτό τό ἀγκάλιασμα πού θά ἐπιτρέψει εἰς τόν "Ελληνα Ναυτικό καί Πλοιοκτήτη, νά νοιώσει σάν «συμπατριώτης» στόν τόπο του καί θά τοῦ δώσει τό κουράγιο, τήν δύναμη καί τήν διάθεση, νά βοηθήσει γιά νά ἀρμεχθεῖ ἡ καρπερή «ἀγελάδα», πού περιφέρεται ἀνάμεσα σέ Γιβραλτάρ καί Πόρτ Σάϊτ, ἀλλά καί νά φυτέψει στό 'Εθνικό μας «χωράφι», πολλά ἀπ' ὅσα μάζεψε ἀπό τούς ὠκεανούς.

Καί ποιός ξέρει; Ἴσως αὐτό τό φύτεμα νά δώσει νέους, διαφορετικούς καί πλούσιους καρπούς στό λαό καί τήν χώρα μας, ὑπό μορφή ἐπενδύσεων σέ ἄλλους ναυτιλιακούς, παραναυτιλιακούς καί βιομηχανικούς τομεῖς, προηγμένης τεχνολογίας.

Καί ἄς μήν ξεχνᾶμε πώς ἄν ἡ μείωση τῆς προσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι σήμερα δυσανάλογα μεγάλη, σέ σχέση μέ τή συρρίκνωση τοῦ 'Εθνικοῦ μας Νηολογίου, τό ἴδιο δυσανάλογα μεγάλη θά εἶναι καί ἡ αὔξηση τῆς προσφορᾶς της ὅταν γιά τό 'Εθνικό μας Νηολόγιοξ, ἀρχίσει ἡ ἀνοδική πορεία.

Γιά ὅλα ὅμως τοῦτα ἀναγκαία προϋπόθεση — καί πάντως ἡ μόνη ἴσως πού δέν ἐξαρτᾶται ἀπό διεθνεῖς παραμέτρους καί συγκυρίες — εἶναι ἡ ἐνίσχυση τῶν δεσμῶν τῆς Ναυτιλίας μας μέ τόν λαό μας.

Καί εἶναι ἴσως τώρα ἡ κρίσιμη ὥρα γιά νά προσπαθήσουν ὅσοι ἔχουν τήν δύναμη. Κράτος, μέσα ἐνημέρωσης καί ἄλλοι ἁρμόδιοι φορεῖς νά μπολιάσουν τήν Ναυτιλία στόν λαό μας.

Βέβαια, καί ἄν ἀκόμη ἐξακολουθήσει νά καλλιεργεῖται τό σημερινό κλῖμα τῆς δυσπιστίας πρός τήν Ναυτιλία, καί τόν Πλοιοκτήτη καί ἄν ἀκόμη συνεχίσει ἡ Ναυτιλία μας νά εἶναι ὁ μεγάλος παρεξηγημένος, αὐτός που πρέπει νά κρύβει τό πρόσωπό του, δέν πιστεύω καί πάλι πώς ὁ σημερινός "Ελληνας πλοιοκτήτης θά «πάρει τῶν ὁματιῶν του» ἀλλά ἄν καί ἀποθαρρημένος καί πικραμένος θά ἐξακολουθήσει νά ἀγωνίζεται καί νά προσφέρει σ' αὐτόν ἐδῶ τόν τόπο.

Δέν ξέρω ὅμως ἄν οἱ ἑπόμενες γενιές — τά παιδιά καί τά ἐγγόνια μας — μέ τήν φυσιολογικά περισσότερο κοσμοπολίτικη νοοτροπία, θά δεχθοῦν νά παίξουν τόν ρόλο τοῦ «μετανάστη» στόν τόπο τους.

Κάτω λοιπόν ἀπό ὁποιεσδήποτε συγκυρίες, θεωρῶ σάν πρωταρχικό παράγοντα, γιά τήν ἐπιβίωση καί παραπέρα ἀνάπτυξη τῆς 'Εθνικῆς μας Ναυτιλίας, καί τοῦ 'Εθνικοῦ μας Νηολογίου, τήν ἠθική τους στήριξη ἀπό τόν λαό καί τήν Πολιτεία, ἔτσι πού οἱ σημερινοί πλοιοκτῆτες — ἀλλά καί αὔριο τά παιδιά τους — νά νοιώθουν σάν "Ελληνες πατριῶτες καί «συμπατριῶτες» καί ὄχι σάν περαστικοί «μετανάστες», στόν ἴδιο τους τόν τόπο.

Μέ τίς καλύτερες εὐχές μου γιά τήν Καινούργια χρονιά.

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 · 4171 889

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1984
Ἡ Πολιτεία μπροστά στίς εὐθύνες της

Τοῦ Δρα ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Ἡ χρονιά πού πέρασε ὑπῆρξε δυστυχῶς γιά τήν Ναυτιλία μας ἡ χειρότερη μεταπολεμική. Ὅλες οἱ ἐλπίδες πού εἶχαν στηριχθῆ σέ κάποια βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς γιά τό 1983, μετά τήν πρωτοφανῶς βαθειά καί ἀπότομη καθίζησή της κατά τήν προηγούμενη χρονιά, διαψεύσθηκαν κατά τό πλέον τραγικό τρόπο μέ νέα πτώση τῶν ναύλων καί νέα ρεκόρ παροπλισμῶν. Μιά στιγμιαία, θά ἔλεγε κανείς, ἀναλαμπή τῆς ἀγορᾶς στις ἀρχές τῆς Ἀνοίξεως δημιούργησε ὑπέρμετρη αἰσιοδοξία, τόση ὥστε ὁ ἐφοπλισμός νά σπεύση νά ἐγκαταλείψη μαζικά τά ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ, σκοτώνοντας ἔτσι τούς λίγους καλούς οἰωνούς πού εἶχαν διαφανῆ στόν οὐρανό τῆς Ναυτιλίας γιά μία σταδιακή βελτίωση τῆς καταστάσεως. Ἀποδείχτηκε λοιπόν περίτρανα καί κατά πολύ σκληρό μάλιστα τρόπο ὅτι ἡ ἀνάκαμψη τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας καί ἰδιαίτερα τῆς οἰκονομίας τῶν ΗΠΑ, τῆς κύριας κινητήριας δύναμης τῶν θαλασίων μεταφορῶν, καθώς καί ἡ ψυχολογική ἐπίδρασή της στούς μηχανισμούς τῆς ναυλαγορᾶς, δέν ἦσαν ἀρκετές γιά νά ἀπορροφήσουν τούς σιωπηλούς στόλους τῶν παροπλισμένων καθώς καί τούς ἄλλους, τῶν νεοτεύκτων, πού σέ φρενήρη ρυθμό καθελκύονται σέ ἀναζήτηση ναύλων ἐπιβιώσεως. Οὔτε ὁ αὐξημένος ρυθμός διαλύσεως τῶν ὑπερηλίκων καί μή πλοίων, μά οὔτε καί ἡ πώληση τῶν λιγώτερο οἰκονομικῶν μονάδων στά ξένα ἐκεῖνα συμφέροντα πού μποροῦν ἀκόμη καί σήμερα νά τίς ἐκμεταλλεύονται ἐπικερδῶς, δέν μπόρεσαν νά ἐξυγειάνουν τό χλωμό πρόσωπο τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας. Ἀντίθετα μάλιστα, οἱ ἀριθμοί δείχνουν ὅτι ἡ ὑπερπροσφορά ἑλληνόκτητης χωρητικότητος ἐπιδεινώνεται μέ ἀθρόες ἀγορές μεταχειρισμένων πλοίων καί μέ παραγγελίες νεοτεύκτων, ἀποτέλεσμα τῆς εὐνοϊκῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων, τῆς ὁποίας οἱ τιμές ἀκολουθοῦν τίς πτωτικές τάσεις τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἀγορές ἀπό παντοῦ λοιπόν, ναυπηγήσεις ἀπό Ἄπω Ἀνατολή σέ Εὐρώπη, μέ λίγα λόγια ἐπέκταση τοῦ ἑλληνόκτητου ἐμπορικοῦ στόλου σέ τιμές εὐκαιρίας. Προετοιμασία γιά τήν ἀνάκαμψη, καί, γιατί ὄχι, τό «μπούμ» τῆς ἀγορᾶς, τό ὁποῖο ἀλλοίμονο δέν ἦλθε ἀκόμη, ἀλλά πού ὅλοι, μικροί, μεσαῖοι καί μεγάλοι περιμένουν γιά τό 1984, ἄλλος μέ ὑπομονή καί ἄλλος μέ ἀγωνία... Ἀπό ἀνανέωση ὅμως καί ἐκσυγχρονισμό τοῦ στόλου, ἀπό προσαρμογή τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ στίς παροῦσες καί μελλοντικές συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς πού ἐπιτάσσουν λιγώτερα ἴσως ἀλλά ἀσφαλῶς καλύτερα πλοῖα, τά πράγματα εἶναι διαφορετικά. Στόν τομέα τῶν μεταχειρισμένων, τό ἑλληνικό ἐπιχειρηματικό δαιμόνιο εὑρίσκεται ἀκόμη γιά πολλούς στίς ἡρωϊκές ἐποχές τοῦ μεσοπολέμου καί τῶν λίμπερτυς, τότε πού τό χαμηλό κόστος ἐκμεταλλεύσεως καί οἱ ὑπεράνθρωπες προσπάθειες τῶν τότε Ἑλλήνων ναυτικῶν ἔδιναν εὐκαιρίες ἐπιβιώσεως ἀκόμη καί στίς περιθωριακές ποιοτικά μονάδες τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Σήμερα ἡ πραγματικότητα εἶναι διαφορετική. Τό ὑψηλότατο κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἑνός ἐμπορικοῦ πλοίου καί ἰδιαίτερα ἐκεῖνο τῶν καυσίμων καί τῶν ἐργατικῶν, ἀνάγκασαν τήν ναυπηγική βιομηχανία νά προσαρμοσθῆ στίς ἀνάγκες τῆς Ναυτιλίας δίδοντας ἔμφαση στήν οἰκονομία καταναλώσεως καυσίμων καί στούς αὐτοματισμούς.



Ἡ τεχνολογική αὐτή ἐπανάσταση στόν τομέα τῆς ναυπηγικῆς εὑρίσκεται σήμερα σέ πλήρη ἐξέλιξη, μέ ἀποτέλεσμα ἡ «τεχνολογική ἡλικία» πού ἄλλοτε ἔπαιζε δευτερεύοντα ρόλο στήν ἀνταγωνιστικότητα ἑνός πλοίου, σήμερα νά ἐπισκιάζει καί αὐτήν ἀκόμη τήν φυσική ἡλικία του. Πλοῖα πού ναυπηγήθηκαν πρίν τά μέσα τῆς προηγούμενης δεκαετίας, ἄν καί σχετικῶς νεαρά σέ φυσική ἡλικία, εἶναι ἤδη τεχνολογικῶς ξεπερασμένα. Τό ἀποτέλεσμα εἶναι νά ἀπολαμβάνουν τελευταῖα τούς καρπούς τῶν ὀλιγομήνων ἐξάρσεων τῆς ναυλαγορᾶς καί νά ὑποκύπτουν πρῶτα στά πρῶτα συμπτώματα κρίσεων, πού δυστυχῶς διαρκοῦν πολύ περισσότερο.

Μιά ματιά στόν τομέα τῶν ναυπηγήσεων φανερώνει κι ἐκεῖ σέ μεγάλο βαθμό τήν ἑλληνική νοοτροπία τοῦ παρελθόντος. Ἀρκεῖ νά ἀναλογισθῆ κανείς ὅτι σέ πολλά ναυπηγεῖα προδιαγράφονται σήμερα πλοῖα ξεπερασμένης τεχνολογίας. Ἐν τούτοις, τά ναυπηγεῖα αὐτά ἐξασφαλίζουν παραγγελίες ἀπό τήν διεθνῆ πελατεία τους στήν ὁποία συγκαταλέγονται καί Ἕλληνες χάρις στίς δελεαστικές τιμές τους. Στήν ἴδια μοῖρα τῶν καινουργῶν φυσικῶς ἀλλά παρηλίκων τεχνολογικῶς πλοίων κατατάσσονται κι ἐκεῖνα τά ὁποῖα παραγγέλλονται μέ τίς ἐλάχιστες προδιαγραφές, χάνοντας ἔτσι ἐκ προοιμίου μεγάλο ποσοστό τῆς ἀνταγωνιστικότητός τους. Ἀποτέλεσμα, ἡ ποιοτική ὑποβάθμιση τοῦ στόλου καί ἡ ὑποθήκευση βαρυτάτων οἰκονομικῶν ζημιῶν στήν μελλοντική ἐκμετάλλευση τῶν τεχνολογικῶς καθυστερημένων μονάδων.

Ἂς λάβουμε ὑπ' ὄψιν ὅλες τίς παραπάνω ἐξελίξεις.

Ἂς λάβουμε ἐπίσης ὑπ' ὄψιν ὅτι ἐδῶ καί μερικά χρόνια, ἀκόμη καί ἡ φυσική ἡλικία ἑνός πλοίου ὑπολογίζεται σοβαρά ἀπό πολλούς ναυλωτές μέ ἄρνηση ναυλώσεως σέ ἐκεῖνα πού φέρουν τό στίγμα τοῦ «ὑπερηλίκου πλοίου», τοῦ ἄνω τῶν 15 ἐτῶν, ὁποιες κι ἄν εἶναι οἱ τεχνικές τους προδιαγραφές ἤ ὁ βαθμός συντηρήσεώς τους. Ἂς λάβουμε τέλος ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ συντήρηση ἑνός πλοίου ἔχει πλέον καταντήσει ἀφόρητα δυσχερής καί δαπανηρή μέ ἀποτέλεσμα ἡ φυσική του ἡλικία νά προδίδεται πολύ εὐκολώτερα ἀπό ὅτι στό παρελθόν.

Ὅλες οἱ παραπάνω διαπιστώσεις μᾶς ὁδηγοῦν στό συμπέρασμα ὅτι γιά νά ἐπιβιώση στό μέλλον ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία χρειάζεται πλοῖα πού νά παλεύουν καί νά νικοῦν στίς κρίσεις καί ὄχι περιστασιακές μονάδες πού ἐπιβιώνουν μόνον στίς καλές ἐποχές.

Μέσα στήν βαθειά κρίση πού περνᾶ ἡ Ναυτιλία μας, κρίση ναύλων ἀλλά, ὅπως προαναφέραμε καί κρίση ποιότητος στόλου, ἡ Ἑλληνική Πολιτεία κλήθηκε πρίν ἀπό πολλούς μῆνες νά δώση μιά χεῖρα βοηθείας γιά τήν τόνωση τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. Δέν θά ἐπεκταθοῦμε ἐδῶ οὔτε στό ἱστορικό τῆς διαμορφώσεως τῶν μέτρων αὐτῶν πού κατέληξαν στήν ἐφαρμογή τοῦ Νόμου 1376/83, ἀλλά οὔτε καί σέ κριτική τους. Τά γεγονότα ἔχουν ἐκτενέστατα σχολιασθῆ τόσο στόν Τύπο, ναυτιλιακό καί μή, ὅσο καί στίς συζητήσεις ὅλων ὅσων ἐνδιαφέρονται γιά τήν Ναυτιλία. Ἔχουν δέ καλυφθῆ ἀπό τόσες πλευρές, ὥστε νά μπορῆ ὁ καθένας νά βγάλη μόνος του τά συμπεράσματά του, σύμφωνα μέ τόν στόλο τόν ὁποῖο διαθέτει καί τούς ναυτικούς τούς ὁποίους ἀπασχολεῖ. Ἐκεῖνο τό ὁποῖο συνάγεται ἀπό τό χρονικό τῆς κρατικῆς ἐκστρατείας γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα εἶναι ὅτι μέ μέτρα θά μποροῦσε νά ἀνακουφισθῆ τό Ἑλληνικό πλοῖο, μέ τά ἡμίμετρα ὅμως πού θεσπίσθηκαν ἀσφαλῶς ὄχι. Ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς καθυστερημένης καί ἀμφιβόλου ἐπιτυχίας ἐκστρατείας εἶναι νά διέρχεται σήμερα τό Κράτος μία περίοδο κρίσεως ἐμπιστοσύνης ἀπέναντι στόν ναυτιλιακό κόσμο, τήν ὁποία ὁ τελευταῖος εἶχε χρόνια νά αἰσθανθῆ. Μία κρίση ἐμπιστοσύνης ἡ ὁποία ἀντανακλᾶται εὐθέως καί ἀμέσως καί στήν μαζική φυγή τῶν ἑλληνοκτήτων πλοίων ἀπό τά ἑλληνικά νηολόγια, καί στήν μείωση τῆς δραστηριότητος τῶν ναυτιλιακῶν καί παραναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς,

καί στήν ἀνεξέλεγκτη χρήση ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων ὑπό ξένες πλέον σημαῖες εἰς βάρος τῶν ἑλληνικῶν καί τέλος, σάν ἀπόρροια ὅλων τῶν παραπάνω, στήν κατακόρυφη μείωση τῆς εἰσροῆς ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος στήν χώρα.

Εἶναι φανερό σέ κάθε λογικῶς σκεπτόμενο Ἕλληνα πολίτη ὅτι γιά κάθε Δημοκρατική Κυβέρνηση, ὁποιες καί ἄν εἶναι οἱ ἰδεολογικές της τοποθετήσεις, ἡ Ἐμπορική Ναυτιλία εἶναι ἡ μεγάλη τροφός τῆς Οἰκονομίας σέ ξένο συνάλλαγμα καί ἡ πηγή ἐργασίας γιά τεράστιο τμῆμα τοῦ ἐνεργοῦ πληθυσμοῦ της. Εἶναι λοιπόν παράλογο νά ἐξωθοῦνται τά Ἑλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα πρός ἄλλα νηολόγια, ἄλλες πατρίδες, ἀπό τό ἴδιο τό Κράτος τήν στιγμή πού τόσα προσέφεραν καί μποροῦν νά προσφέρουν στήν μοναδική φυσική τους πατρίδα. Ἡ ἀναστροφή τοῦ κλίματος καψυποψίας καί φυγῆς πού πρόσφατα δημιουργήθηκε, μόνον μέ ρωμαλέα μέτρα μπορεῖ νά ἐπιτευχθῆ καί προπαντός μέσα σέ κλῖμα ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης καί ἠπιότητος μεταξύ Κράτους, Ἐφοπλισμοῦ καί Συνδικαλιστικῶν Ὀργανώσεων. Γνώμονας τῆς Πολιτείας δέν πρέπει νά εἶναι τόσο ἡ κρίση τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ ὁποία ὅπως ὅλες ἔρχεται καί παρέχεται, ἀλλα κυρίως οἱ μακροπρόθεσμες ἐξελίξεις καί μεταβολές στήν δομή τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τίς ὁποῖες θά ἔχει νά ἀντιμετωπίση τό ἑλληνικό πλοῖο. Οἱ ἐξελίξεις αὐτές ὅπως διαγράφονται σήμερα, συνοψίζονται σέ ραγδαία αὔξηση τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ καί τῶν ὀργανωμένων «κλειστῶν» μεταφορῶν εἰς βάρος τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς, τῆς κατ' ἐξοχήν ἀγορᾶς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐπίσης, σέ συνεχῆ αὔξηση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καθώς καί διαδοχική μείωση τῶν ἱκανῶν ἐκείνων Ἑλλήνων ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι θά μποροῦσαν ἐπάξια νά στελεχώσουν τόν ἐμπορικό μας στόλο.

Ἡ ἀντιμετώπιση τῶν παραπάνω τάσεων ἐπιτυγχάνεται, ὅπως ἀναλύθηκε καί προηγουμένως, μέ ὀλιγάριθμό ἴσως ἀλλά μοντέρνο ἐμπορικό στόλο. Πρός τά ἐκεῖ λοιπόν πρέπει νά στρέψη τήν προσοχή καί τήν στοργή της ἡ Ἑλληνική Πολιτεία, μέ ἀπώτερο στόχο νά τραβήξη καί νά κρατήση κοντά της, στά νηολόγιά της, τά πλοῖα πού θά στηρίξουν τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ θέσπιση μέτρων πρός αὐτήν τήν κατεύθυνση δέν θά στηριχθῆ βεβαίως στήν ἐπιδότηση ναυπηγήσεων ἤ ἐπισκευῶν πλοίων οἱ ὁποῖες δημιουργοῦν τεχνητό κλῖμα ἀνταγωνιστικότητος καί τίς ὁποῖες οὔτε ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης ζήτησε ποτέ νά καρπωθῆ οὔτε τό Κράτος ἔχει τήν δυνατότητα νά προσφέρη. Τά μέτρα πού θά ληφθοῦν θά βοηθήσουν ἐμμεσα ἀφ' ἑνός στήν προσέλκυση στήν Ἑλληνική σημαία ὅλων τῶν ἑλληνοκτήτων νέων κατασκευῶν καί νεαρῶν πλοίων, ἀφ' ἑτέρου στήν ἀπομάκρυνση ἀπό τά Ἑλληνικά Νηολόγια τῶν παρηλίκων πλοίων, ὑποβοηθώντας ἔτσι τήν προετοιμασία τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου γιά τά δύσκολα χρόνια πού διαγράφονται στό μέλλον.

Γιά τήν προσέλκυση τῶν νεαρῶν πλοίων, κίνητρα ὅπως τό φορολογικό καί ἡ μειωμένη ὀργανική σύνθεση ἀποτελοῦν ἰσχυρά ὅπλα στά χέρια τῆς Πολιτείας, ἀρκεῖ νά ξέρη πῶς θά τά χρησιμοποιήση. Τό πρῶτο εἶχε χρησιμοποιηθῆ μέσω τοῦ Νόμου 27/1975 ἀπαλλάσσοντας ἀπό τόν φόρο, ὄχι ὅμως καί ἀπό τήν εἰσφορά, πλοῖα ἡλικίας ἕως δέκα ἐτῶν πού εἶχαν ἐγγραφῆ στά ἑλληνικά νηολόγια πρίν τήν ἐφαρμογή του. Ἐξυπακούεται ὅτι μέσα σέ ἕνα χρόνο ἀπό σήμερα ἡ ἀξία τοῦ κινήτρου αὐτοῦ θά ἔχει ἐκμηδενισθῆ. Ἐπέκταση λοιπόν τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ Νόμου 27 καί στά πλοῖα πού κατασκευάσθησαν μετά τό 1975 θά εἶχε καταλυτική ἐπίδραση στήν προσέλκυση τοννάζ στά ἑλληνικά νηολόγια.

Τό δεύτερο κίνητρο, ἡ ὀργανική σύνθεση, ἀντιμετωπίσθηκε βέβαια μέσα στά πλαίσια τοῦ νέου Νόμου, ὁ Νομοθέτης ὅμως στάθηκε ἀνίκανος νά ἐκτιμήση σωστά τά ἐπίπεδα ἐπανδρώσεως ἑνός συγχρόνου ἐμπορικοῦ στόλου. Πάνω ἀπό τό σχετικό ἄρθρο τοῦ Νόμου 1376/83 θά πλανᾶται πάντα τό ἐρώτημα, γιατί τό Ἑλληνικό αὐτοματοποιημένο πλοῖο νά ἔχει πολυμελέστερη ὀργανική σύνθεση ἀπό ἕνα ὁποιοδήποτε ξένο πλοῖο τῶν ἰδίων τεχνικῶν προδιαγραφῶν; Πῶς εἶναι δυνατόν νά πολεμηθῆ ὁ ξένος ἀνταγωνισμός ἀπό τήν Ἑλληνική Σημαία, τήν στιγμή πού τό ἴδιο τό Κράτος δέν τῆς δίνει ὅπλα γιά νά τόν ἀντιμετωπίση τουλάχιστον ἐπί ἴσοις ὅροις; Νά λοιπόν μιά εὐκαιρία γιά προσέλκυση ὑγιῶν μονάδων στά ἐθνικά νηολόγια πού μόνη της ἡ Ἑλληνική Πολιτεία ἀπεμπόλισε, ἀλλά καί πού ἡ ἴδια μπορεῖ ἀνά πᾶσαν στιγμήν νά ἀξιοποιήση σωστά ἀρκεῖ νά συνειδητοποιήση τά εὐεργετικά ἀποτελέσματά της. Οἱ δοξασίες περί δῆθεν ἀνεργίας πού θά δημιουργηθῆ ἀπό μία δραστικότερη μείωση τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως συνθέσεως εἶναι ἀβάσιμες καί πονηρές, ἐκτός ἐάν οἱ πολέμιοι τοῦ μέτρου ἐννοοῦν ἀνεργία στά ξένα κατώτερα πληρώματα τά ὁποῖα κατακλύζουν σήμερα σέ μεγάλα ποσοστά τά ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖα. Ὅσο γιά τίς μελλοντικές ἐπιπτώσεις τῆς μειώσεως συνθέσεως στήν ἀπασχόληση τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ θά εἴμεθα ὅλοι εὐτυχεῖς ἐάν οἱ προσφερόμενοι προσεχῶς Ἕλληνες ναυτικοί, καί ὁμιλοῦμε γιά πραγματικούς ναυτικούς, θά εἶναι ἀρκετοί γιά νά συμπληρώσουν τίς ὀργανικές θέσεις ἑνός μοντέρνου στόλου.

Στόν ἀντίποδα τῆς προσελκύσεως νέων πλοίων στά Ἑλληνικά νηολόγια εὑρίσκεται ἡ ἀποθάρρυνση παρηλίκων πλοίων νά πληθαίνουν τίς τάξεις τοῦ Στόλου, ὑποβαθμίζοντας ὄχι μόνο τό ποιοτικό του ἐπίπεδο ἀλλά καί τό ὄνομα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διεθνῶς σέ εὐαίσθητους τομεῖς ὅπως ἐκεῖνοι τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καί τῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν.

Ὅπως γιά τά σύγχρονα πλοῖα θά ἦταν εὐεργετική ἡ φορολογική ἀπαλλαγή μέχρι τό δέκατο ἔτος τῆς ἡλικίας τους, ἔτσι κάι γιά τά παρήλικα θά μποροῦσε νά θεσπισθῆ φορολογική ἐπιβάρυνση σέ αὔξουσα κλίμακα φορολογικῶν συντελεστῶν ἀντί τῆς φθίνουσας πού ἰσχύει σήμερα. Εἶναι τουλάχιστον παράδοξο κάτω ἀπό τίς παροῦσες συνθῆκες, πλοῖα μικρῆς σχετικά ἡλικίας νά ὑπόκεινται σέ βαρύτερη φορολογία ἀπ' ἄλλα παρήλικά καί παθητικά.

Πρόσθετο ἀντικίνητρο γιά προσέλκυση στά ἑλληνικά νηολόγια παρηλίκων πλοίων θά μποροῦσε ἐπίσης νά ἀποτελέση μία περαιτέρω μείωση τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπτοῦ ὁρίου ἡλικίας γιά τά ἐγγραφόμενα στά ἑλληνικά νηολόγια πλοῖα, ἀπό τά 17 τουλάχιστον στά 15 χρόνια καθώς ἐπίσης καί ἡ ἐπιβολή παρομοίων περιορισμῶν στά πλοῖα τά ὁποῖα ἐγγράφονται στά ἑλληνικά νηολόγια βάσει τῶν παγίων διατάξεων τοῦ Νόμου 959/1979 περί «Ἑλληνικῶν Ναυτιλιακῶν Ἑταιριῶν».

Πολλοί ἴσως νομίσουν ὅτι μέ μέτρα ὅπως τά προαναφερθέντα τό πρόβλημα σημαίας πού ἀντιμετωπίζει ἡ Πολιτεία ὄχι μόνο δέν θά ἐπιλυθῆ ἀλλά ἀντίθετα θά ἐπιδεινωθῆ μέ ἀθρόες ἐγκαταλείψεις ἀπό τήν ἑλληνική σημαία παρηλίκων πλοίων πού ἀποτελοῦν ἀκόμη ἕνα μεγάλο ποσοστό τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου. Στήν πραγματικότητα ἡ εὐεργετικότητα τέτοιων μέτρων ἔγκειται στό ὅτι οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες θά ἔχουν πρόσθετα κινητρα γιά νά προβοῦν σέ μία ριζική ἀνανέωση τῶν στόλων τους ἀντί νά ἐπιμένουν στήν βιωσιμότητα τῶν πεπαλαιωμένων μονάδων ὅπως ἄλλοτε μάταια ἐπέμεναν στήν βιωσιμότητα τῶν ἱστιοφόρων οἱ καραβοκύρηδες τοῦ Γαλαξειδιοῦ καί τῆς Λαγκάδας. Μόνον ἔτσι ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία θά μπορέση νά ξεπεράση τήν μεταβατική περίοδο ἀπό τά συμβατικά πλοῖα τοῦ παρελθόντος στά αὐτοματοποιημένα πλοῖα τοῦ μέλλοντος δημιουργώντας ἕνα μικρότερο ἴσως σέ ἀριθμό, ἀλλά σύγχρονο καί ποιοτικῶς ἄριστο σέ σύνθεση Ἐθνικό Νηολόγιο.

Δέν θά πρέπει βεβαίως νά ξεχνᾶ κανείς, καί τό τονίζουμε καί πάλι, ὅτι βασική προϋπόθεση γιά την ἐπιτυχία κάθε κυβερνητικοῦ μέτρου εἶναι ἡ Ἐθνική ὁμοψυχία στά μεγάλα θέματα τῆς Ναυτιλίας. Τήν ὁμοψυχία αὐτή, πού πρόσφατα κλονίσθηκε σοβαρά, τό Κράτος καλεῖται σήμερα νά ἀποκαταστήση πάση θυσία, μέ πρῶτο βῆμα τήν ρητή διαβεβαίωση πρός τόν ναυτιλιακό κόσμο ὅτι τό καθεστώς τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων μέ τό ὁποῖο ἀνδρώθηκε καί μεγαλούργησε ἡ μεταπολεμική ἐλεύθερη ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία δέν θά θιγῆ. Ἐπίσης πρέπει νά σταματήση ἐπιτέλους ὁ διασυρμός ὁλόκληρης τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας ἀπό τόν Τύπο καί σέ ὁρισμένες περιπτώσεις καί ἀπό αὐτήν ἀκόμη τήν Πολιτεία, ἐξ αἰτίας ὁρισμένων περιστασιακῶν μελῶν της τά ὁποῖα τήν δυσφημοῦν. Ἡ ἀποκατάσταση τοῦ ἠπίου κλίματος συνεργασίας Κράτους καί Ναυτιλίας θά συσπειρώση καί πάλι γύρω ἀπό τόν ἱστό τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ὅλους τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστάς πού μέ τόση προνοητικότητα σάν ἐπιχειρηματίες ἀλλά καί τόση πικρία καί ἀπογοήτευση σάν Ἕλληνες ἔχουν ἐγκαταλείψει. Μιά σημαία μέ νέο πρόσωπο, μέ νέες ὑπερσύγχρονες μονάδες, ἕναν πανάξιο πρεσβευτή τῆς Ἑλληνικῆς ναυτοσύνης στόν στίβο τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ μέλλοντος.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

ΝΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΘΕΙ Η ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Δ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ

Ἡ κρίση στίς θαλάσσιες μεταφορές δέν ἦρθε νά δοκιμάσει μόνο τήν ἀνθεκτικότητα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἡ ὁποία περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλη φορά ἀποδείχθηκε εὐάλωτη. Δοκίμασε τό ἴδιο τό κράτος καί τήν πολιτική του γιά τήν ναυτιλία, σέ μιά περίοδο μάλιστα ὅπου ἡ σημερινή κυβέρνηση ἐπιχείρησε νά μεταβάλει παγιωμένους θεσμούς ἐπί τῶν ὁποίων στηρίχθηκε τό ἑλληνικό πλοῖο ἐπί τόσα χρόνια. Συνέπεια τῆς δοκιμασίας αὐτῆς ὑπῆρξε ἡ φυγή ἀπό τό ἑλληνικό νηολόγιο. Φυγή, ἡ ὁποία πέραν ὁποιασδήποτε ἀπεγνωσμένης προσπάθειας γιά τή διατήρηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀνταγωνιστικότητας, πρόδιδε καί κάποια δυσφορία πρός τήν Πολιτεία, ἀνεξάρτητα ἀπό τό γεγονός ὅτι ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός ἐπιδιώκει τήν προστασία της καί τήν σκέπη τῆς σημαίας της.

Καί ἔτσι ἀνέκυψε ἕνα πρόβλημα πού εἴχαμε πρίν ἀπό εἴκοσι χρόνια περίπου, πράγμα πού σημαίνει ὅτι ἡ σημερινή κρίση ὄχι μόνο δέν ἀποτέλεσε ἀφετηρία γιά νέα ξεκινήματα, ὅπως στό παρελθόν, ἀλλά, ἀντίθετα, ὀπισθοδρόμησε τήν ἑλληνική ναυτιλία. Καί τό πρόβλημα εἶναι ὁ ἐπαναπατρισμός τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Νομίζω ὅτι ἡ ἀποδυνάμωση τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου ὑπῆρξε τό ἀποτέλεσμα κατ' ἀρχήν, μιᾶς λανθασμένης ἐκτίμησης ἀπό πλευρᾶς κράτους, ἄθελά του. Συγκεκριμένα, δέν ἐκτιμήθηκε σωστά — παρά τίς μετέπειτα εἰλικρινεῖς προσπάθειες — ὅτι τό κόστος τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἶχε ἀπό χρόνια ξεπεράσει τά ὅρια ἐκεῖνα πού τῆς ἐπέτρεψαν τή ραγδαία ἀνάπτυξη. Τό νά ὑποστηρίζεις ὅτι ἀντιλαμβάνεσαι κάτι τέτοιο, εἶναι ἐνδεχόμενο νά ἀντικρούεται ἀπό τίς πράξεις πού στήν οὐσία προβαίνεις. Ἔτσι καί ὁ νόμος γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα κάθε ἄλλο παρά συνέβαλε στό νά ἀποκτήσει ἡ ἑλληνική ναυτιλία τήν ἀνταγωνιστικότητά της, ἐνῶ ἀντίθετα ἔχασε ἡ Πολιτεία τήν ἀξιοπιστία της.

Ἀπό αὐτό ἀκριβῶς τό σημεῖο θά πρέπει νά ἀρχίσει ἡ ἀποκατάσταση τῶν ζημιῶν πού ἔγιναν καί πού εἶχαν σάν συνέπεια τήν ἀποδυνάμωση τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου. Δηλαδή νά ἀποκατασταθεῖ ἡ ἐμπιστοσύνη πρός τήν ἑλληνική σημαία, ὡς παράγοντος πού ὑποβοηθεῖ τήν λειτουργία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί ὄχι ὡς μέσου, ἁπλᾶ, «ἁρμέγματος τῆς παχειᾶς ἀγελάδας».

Τώρα βέβαια, τό Ὑπουργεῖο μέ μιά νέα ἀπόφασή του, παρατείνει τήν παραμονή τῶν ἀξιωματικῶν ἐπί τῶν πλοίων γιά ἕνα ἀκόμη τρίμηνο, μετά δηλαδή τή συμπλήρωση τοῦ χρόνου πού ἡ ἀνακύκλωση ἐπιβάλλει τήν ὑποχρεωτική ἀπόλυση. Καί ἡ ἀπόφαση αὐτή ἀποτελεῖ μιά ἀναγνώριση ἀσφαλῶς τῶν ἐσφαλμένων ἐκτιμήσεων πού ἔγιναν. Δέν παύει ὅμως νά ἀποτελεῖ μιά διοικητική πράξη, ἡ ὁποία ἀσφαλῶς δέν μπορεῖ νά ἀνατρέψει ἕνα νόμο, μέ ἀποτέλεσμα ἡ ἀβεβαιότητα



καί ἡ ἐλλιπής κατοχύρωση νά παραμένουν ὡς ἀρνητικά στοιχεῖα ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης στίς σχέσεις Πολιτείας καί Ναυτιλίας.

Πρόκειται κατά συνέπεια περί ψυχολογικοῦ προβλήματος πού δημιουργήθηκε ἀπό πράξεις ἤ παραλείψεις τῆς Πολιτείας, πού συνδέονται ἄμεσα μέ τό φιλελεύθερο — καί ὄχι βέβαια ἀσύδοτο — χαρακτήρα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης πού δρᾶ ἔξω ἀπό τά ἐθνικά πλαίσια, ἀλλά ἔχει ἀνάγκη, παρ' ὅλα αὐτά, τῆς προστασίας τοῦ κράτους στό ὁποῖο ἀνήκει ἀπό τίς αὐθαιρεσίες ἄλλων ἀνταγωνιστριῶν χωρῶν. Ἀναμφισβήτητα, στό σημεῖο αὐτό, ἡ Πολιτεία ἔχει κάποια εὐθύνη. Γιατί ἄν τά μέτρα τά ὁποῖα ἔλαβε, ὄχι μόνο δέν περιόρισαν τό κόστος τῆς ἑλληνικῆς σημαίας, ἀλλά καί αὔξησαν τήν γραφειοκρατική βάσανο, μέ ὅλες τίς συμπαρομαρτοῦσες πρόσθετες δαπάνες, ἐν τούτοις κυβερνητικές πράξεις, πού ἐνδεχομένως εἶχαν ἀφετηρία μεμονωμένα κακά παραδείγματα ἐλάχιστων ἐπιχειρηματιῶν πού μετριῶνται στά δάκτυλα τῆς μιᾶς χειρός, ἔβαλαν στό ἑδώλιο στό σύνολό του τόν ἐφοπλισμό, δημιουργώντας πρός τά ἔξω μιά λανθασμένη εἰκόνα αὐτῶν πού, ἄν μή τι ἄλλο, διατηροῦν ἐν ζωῇ τή συναλλαγματική κατάσταση τῆς χώρας.

Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, τό κράτος προσπαθώντας νά ἐναρμονίσει τή ναυτιλιακή πολιτική του, μέ τήν πολιτική πού ἄλλες σκοπιμότητες ὑπαγόρευαν γιά τούς κλάδους τῆς ξηρᾶς, παρεγνώρισε τήν ἰδιομορφία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί δημιούργησε προϋποθέσεις γιά μακροπρόθεσμες ἐξελίξεις, πού εἶναι φυσικό νά ἐπηρεάζουν ἀρνητικά τίς ἐπιχειρηματικές ἐκτιμήσεις τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ἡ εἰσαγωγή τοῦ συνδικαλισμοῦ στίς Δημόσιες Σχολές, γιά παράδειγμα, μέ δεδομένο τόν παρορμητικό ἑλληνικό χαρακτήρα, ἀλλά καί τίς δυνατότητες κομματικῶν ἐκμεταλλεύσεων μιᾶς εὔπλαστης μάζας (τῆς ὁποίας ὁ προορισμός εἶναι διαφορετικός ἀπό ἐκεῖνον στόν ὁποῖον ὠθοῦν ἀμφίβολες φιλελευθεροποιήσεις) ἀποτελεῖ ἕνα ἐπιβαρυντικό στοιχεῖο γιά τά προσόντα τῶν ἀποφοίτων. Μακροπρόθεσμα δέ, δημιουργεῖ δικαιολογημένες ἐπιφυλάξεις στόν ἐπιχειρηματία, γιά τήν ὑποδομή πού ἔχει φτιάξει τό ἴδιο τό κράτος γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἴσως ἡ τόσο παρατεταμένη κρίση ἀλλά καί οἱ ἐλάχιστα αἰσιόδοξες προοπτικές, νά ἀποτελοῦν στή φάση αὐτή τουλάχιστον, ἕνα ἀνασταλτικό παράγοντα, σέ ὁποιαδήποτε καλοπροαίρετη προσπάθεια γιά τήν ἀνάκτηση τοῦ χαμένου ἐδάφους. Αὐτό δέν ἀποτελεῖ ἀντιπολιτευτική κρίση ἤ — στήν καλύτερη περίπτωση — ἀπαισιοδοξία. Εἶναι ἁπλᾶ, πιστεύω, ἐπιβαλλόμενος ρεαλισμός ἀπό ὅλους ὅσους ταλαιπωροῦνται σήμερα στό χῶρο τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, προσπαθώντας νά σώσουν τήν μόνη αὐτοκρατορία πού διέθετε ἡ χώρα μας. Τή ναυτιλιακή.

Ὅμως ἐπειδή παράλληλα πιστεύω ὅτι δέν χάθηκε τό πᾶν, ἐπιβάλλεται νά συνειδητοποιηθοῦν ὁρισμένα πράγματα, πού ἴσως νά ἀποτελοῦν καί τή μαγιά ἑνός νέου «ξεκινήματος» τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Πρῶτα ἀπ' ὅλα θά πρέπει νά γίνει κοινή συνείδηση ὅτι στήν ὑπόθεση τῆς ναυτιλίας τά ὀφέλη τόσο γιά τόν ἐφοπλισμό ὅσο καί γιά τό κράτος εἶναι ἀμοιβαῖα. Κι αὐτό εἶναι κάτι τό ὁποῖο πρέπει πρωτίστως νά συνειδηποιήσει τό κράτος, τοῦ ὁποίου οἱ προσφορές πρός τήν ἑλληνική ναυτιλία ἔχουν ἀρχίσει νά περιορίζονται, ἀφοῦ μιά σημαντική του προσφορά ὅπως ἡ ἐκπαίδευση τῶν πληρωμάτων, φαίνεται νά παίρνει μιά ἀποκαρδιωτική πορεία. Κατά συνέπεια, τό κρατικό μερίδιο πρέπει νά τό ἀποτελέσει τοῦ λοιποῦ — γιά τήν ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης πρός τήν ἑλληνική σημαία — ἡ ἐπάνοδος α) στά νομοθετικά πλαίσια πού πράγματι βοήθησαν τήν ἑλληνική ναυτιλία νά ἐξελιχθεῖ καί, β) στό φιλελεύθερο καθεστώς πού διέπει, χωρίς ἄκαιρους κρατικούς παρεμβατισμούς, χάριν δῆθεν τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν ἐργαζομένων, τίς ναυτιλίες τῶν δυτικῶν κρατῶν. Σέ ἐποχή πού ὁ παρεμβατισμός, κατά τόν ἕνα ἤ ἄλλο τρόπο, ἀποτελεῖ τήν πάγια τακτική διαφυλάξεως τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας κάθε χώρας — πράγμα πού ἀποτελεῖ καί τήν ἀπόδειξη τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς σημασίας της — ἡ ἑλληνική ναυτιλία δέν πρέπει νά ἀπωθεῖται ἀπό τήν ἐθνική της στέγη. Γιατί ἄν ἡ ἑλληνική ναυτιλία χάσει τήν πατρίδα της, ἡ Ἑλλάδα θά χάσει καί τή μόνη οἰκονομική της δύναμη πού ἀναγνωρίζεται διεθνῶς.

Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ

Τοῦ κ. ΠΩΡΓΟΥ Ν. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

Στά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τοῦ 1984 δέν θά διαβάσουμε κανένα ἄρθρο τοῦ Δημήτρη Κωττάκη. Ὅπως καί τοῦ Ἀνδρέα Λαιμοῦ.

Στή χειρότερη χρονιά της, ἡ Ναυτιλία μας ἔχασε — μεταξύ πολλῶν ἄλλων — τόν κορυφαίο της δημοσιογράφο, καί τόν συναξαριστή της...

Πρίν ἀπό ἕνα χρόνο, μέσα ἀπό τίς φιλόξενες στῆλες τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, περιέγραφα τήν ναυτιλία μας σάν τόν ὀρειβάτη, πού ἀφοῦ ἔφτασε στήν κορυφή, ζαλίστηκε, παραπάτησε λίγο, καί ἀγωνίζετο νά ἀποφύγει τήν θανάσιμη πτώση. Εἶχα δέ προβλέψει, ὅτι, στό τέλος τοῦ 1983 θά γνωρίζαμε ἐάν ἔπεσε κάι τσακίστηκε, ἤ ἐάν τό «Ἑλληνικό θαῦμα» τόν βοήθησε νά τήν ἀποφύγει καί τόν ὠθεῖ πάλι πρός τήν κορυφή.

Στή συγκεκριμένη περίπτωση τό «θαῦμα» μποροῦσε νά ἔλθει ἀπό αὐτό πού εἶχα ἀποκαλέσει «τό τελευταίο χαρτί τῆς Ναυτιλίας μας». Τό φιλότιμο τοῦ Ἕλληνα.

Ὁμολογῶ, ἔπεσα ἔξω στίς προβλέψεις μου.

Γιατί καί ἡ ναυτιλία μας ὑπάρχει, σίγουρα δέ, δέν ὁδεύει πρός τήν κορυφή.

Ὑπάρχει. Σέ ποιά ὅμως κατάσταση;

Τό κορμί τοῦ ὀρειβάτη εἶναι ἐξουθενωμένο καί βαριά τραυματισμένο ἀπό τίς ἀλλεπάλληλες πτώσεις. Οἱ πιθανότητες ἐπιβιώσεως εἶναι λίγες. Τραγικά λίγες.

Ἡ κυανόλευκος κυματίζει πλέον σέ λίγα περισσότερα ἀπό 3.000 πλοῖα. Ἐκ τῶν ὁποίων, πάνω ἀπό 500 εἶναι σχεδόν καταδικασμένα σέ ἀργό θάνατο στά ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ.

Ἀκίνητα, σκουριάζοντας περισσότερο μέερα μέ τή μέρα. Θλιβερό θέαμα γιά ὅσους πονᾶνε τήν ναυτιλία μας, αὐτούς πού γνωρίζουν τούς κόπους καί τίς θυσίες πολλῶν, γιά νά ἔλθουν αὐτά σέ Ἑλληνιά χέρια.

Ἀπό τά ὑπόλοιπα, τά περισσότερα ταξιδεύουν μέ ἀσυνήθιστα βαρύ φορτίο. Τό φορτίο τῶν τεραστίων ὑποχρεώσεων, πού δυσκολεύει καθημερινά περισσότερο τήν πλοήγησή τους. Πλοήγηση πού, μέσα στήν ὁμιχλώδη ναυλαγορά δημιουργεῖ κινδύνους γιά «ὁλική ἀπώλεια».

Μοῦ εἶναι ἰδιαίτερα δυσάρεστο νά τά γράφω ἔτσι. Ἀλλά μοῦ εἶναι ἀδύνατο νά γυρίσω τήν πλάτη στήν πραγματικότητα.

Αὐτή, δυστυχῶς, εἶναι ἡ εἰκόνα τῆς ναυτιλίας μας.

Στό σπίτι της, τόν Πειραιᾶ, θά δεῖ κανείς τό ἴδιο. Ἀμέτρητα ἐνοικιαστήρια καί πωλητή ρια στά ἐπιβλητικά μέγαρα. Τό ἀνθρώπινο δρᾶμα πολλῶν ἀπό αὐτούς πού στελέχωσαν χρόνια τώρα τά ναυτιλιακά γραφεῖα καί σήμερα φεύγουν ἀπό τά γραφεῖα τους γιά τελευταία φορά.

Ὁ μαρασμός ἑκατοντάδων μικροεπιχειρηματιῶν πού στήριξαν τά ὄνειρά τους στήν εὐρωστεία τῆς ναυτιλίας μας.

Ὅλα δείχνουν σάν νά φτάσαμε στό σημεῖο πού βλέπει κανείς τό τέλος τοῦ ὁρίζοντα.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι τό πρόβλημα ἔγινε ὀξύ. Οἱ ρίζες δέν τροφοδοτοῦν πιά μέ ζωή τόν κορμό. Καί αὐτός ἀρχίζει, μοιραῖα, νά μαραίνεται.

Τό φθινόπωρο τῆς ναυτιλίας μας ἀντίκρυσε γιά πρώτη φορά τόν χειμώνα χωρίς τήν σιγουριά τῆς ἄνοιξης.

Ὁ κύριος ὑπεύθυνος τῆς ζοφερῆς εἰκόνας εἶναι ἀσφαλῶς ἡ ναυλαγορά.

Ἀλλά, παράλληλα, φταίξαμε καί ὅλοι, ἄλλος πολύ, ἄλλος λίγο, σ' αὐτή τή χειρότερη χρονιά πού παράδοξα ξεκίνησε τόσο καλά, τουλάχιστον ἀπό πλευρᾶς ὁμοψυχίας. Πού ἦταν ἀρκετή τουλάχιστον νά κρατήσει τήν σημαία στά ἐπίπεδα τοῦ 1982.

Γιατί, εἴχαμε δεῖ τήν κυβέρνηση νά ἐξαγγέλει σωτήρια μέτρα. Τούς ναυτεργάτες καί τούς ἐφοπλιστές νά δηλώνουν αἰσιοδοξία ἔστω καί ἐάν αὐτά τά μέτρα διέφεραν ἀπό τίς ἀρχικές προτάσεις των.

Ἡ ἀξιωματική ἀντιπολίτευση ἐδήλωνε διά στόματος κορυφαίου ἐκπροσώπου της τήν πλήρη ἐπικρότηση τῶν μέτρων. Καί ὁ τύπος τῆς χώρας ἀφιέρωνε πολλές στῆλες στόν ξεχασμένο αἱμοδότη τῆς οἰκονομίας μας.

Ὅ,τι ὡραιότερο μποροῦσε νά περιμένει ἡ ναυτιλία μας. Τήν — ἐπί τέλους — ὀρθή της τοποθέτηση στή συνείδηση ὅλων σάν Ἐθνικό κεφάλαιο, τόν προβληματισμό της νά ἀντιμετωπίζεται σάν ὑπόθεση Ἐθνική.

Ἀλλοίμονο, κράτησε τόσο λίγο. Προτοῦ τά λόγια γίνουν ἔργα, ἡ ναυτιλία μας γνώρισε τήν τραγωδία τοῦ ἀλληλοσπαραγμοῦ. Ὅλοι διαφώνησαν μέ ὅλους, ὁ καθένας ἐναντίον ὅλων, ὅλοι μαζύ ἐναντίον τῆς ναυτιλίας.

Τό ἐθνικό θέμα ἔγινε πολιτικό, τήν ἱ-

PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

δια στιγμή ὑψώθηκε ἕνα τεῖχος μεταξύ ναυτεργατῶν καί ἐφοπλιστῶν.

Ὁ Νόμος 1376. Δέν θά ξεχάσω ποτέ μου τή συζήτηση στή Βουλή. Μιά μάχη μέ πυρά τίς μεγαλύτερες παραινέσεις πού ἀκούσθηκαν ποτέ γιά τή ναυτιλία μας στό Ἑλληνικό κοινοβούλιο.

Κατά εἰρωνικό τρόπο θύμιζαν ἐκείνη τή στιγμή ἐπικήδειο.

Ἔτσι γεννήθηκε ἡ ἀνακύκλωση. Ἡ μεγαλύτερη διαφημιστική καμπάνια δέν θά ἀπέφερε τόσα κέρδη στίς ἀεροπορικές ἑταιρίες. Λές καί ὅλα ἀπέβλεπαν στήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας ἀεροπλάνων καί ὄχι πλοίων...

Τίς ἴδιες περίπου ὧρες ἡ «μάχη» ναυτεργατῶν καί ἐφοπλιστῶν γεννοῦσε τήν ἀναδρομική σύμβαση.

Καί τό πλοῖο, τήν χειρότερη περίοδο τῆς ναυλαγορᾶς τό 1983, ἄρχιζε τήν μάχη γιά ἐπανάκτηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας κάνοντας, ἀναγκαστικά, δυό βήματα πίσω.

Δέν ἐπιθυμῶ νά κατηγορήσω τήν Κυβέρνηση, οὔτε τήν ἀντιπολίτευση. Διότι πιστεύω ὅτι οἱ προθέσεις ἦταν καί εἶναι θετικές. Δέν ἀρκεῖ ὅμως ἡ πρόθεση.

Οὔτε τούς ναυτεργάτες μας. Εἶναι ἀνθρώπινα φυσιολογικό νά διεκδικεῖς τήν αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν σου τήν στιγμή πού οἱ ἀπαιτήσεις καί οἱ ὑποχρεώσεις αὐξάνουν καθημερινά.

Ἀλλά στή ζωή, πρέπει νά ἐπιδιώκεις, κυρίως, τή μακροχρόνια ἐπιβίωση. Καί αὐτό τό γνωρίζουν οἱ πολλοί. Δυστυχῶς ὅμως πολλές ἐνέργειες ὑπαγορεύονται ἀπό κομματικά κριτήρια καί σκοπιμότητες. Καί οἱ πολλοί πού γνωρίζουν, βρίσκονται στά πλοῖα, ἀμέτοχοι τῶν ἀποφάσεων.

Λυπᾶμαι ἀλλά, φαίνεται ὅτι ὁρισμένοι νομίζουν ὅτι ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής ἔχει νά ἀνταγωνιστεῖ μόνο Ἕλληνες.

Ἔτσι ἀκούσαμε ὅτι ἡ ὑποτίμηση τῆς δραχμῆς ἔκανε τό Ἑλληνικό πλοῖο ἀνταγωνιστικότερο. Εἰσπράττει δολλάρια, πληρώνει δραχμές τούς ναυτεργάτες. Τό ἴδιο συμβαίνει ὅμως μέ τούς ἀνταγωνιστές μας. Καί αὐτοί πληρώνουν στό ἐθνικό τους νόμισμα. Καί ὅλων, ὑποτιμήθηκε ἀπέναντι στό δολλάριο.

Ἡ αὔξηση πού δόθηκε στούς ναυτεργάτες μας ἔχει διψήφιο νούμερο. Σέ κανένα ἀνταγωνιστή μας δέν ἔγινε αὐτό.

Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές πληρώνουν ὅλες σχεδόν τίς ἄλλες ὑποχρεώσεις καί κυρίως τά δάνεια σέ δολλάρια. Δεν συμβαίνει ὅμως τό ἴδιο μέ τούς ἀνταγωνιστές μας.

Δέν εἶναι δύσκολο νά δεῖ κανείς πῶς οἱ «πεθαμένοι» στόχοι τῆς Εὐρώπης ἀναστήθηκαν.

Δέν εἶναι δύσκολο νά διαπιστώσεις ὅτι ὁ ἀνταγωνισμός πού μᾶς βάλλει δέν εἶναι πλέον μόνο ὑπόθεση τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

Τήν ἴδια ὥρα, ὁ προστατευτισμός, γίνεται ἐντονότερος.

Ἡ ναυτιλία μας, ἀπορροφημένη σέ «μάχες» στόν δικό της χῶρο στερεῖται χρόνου ἀλλά καί κουράγιου νά δώσει τίς μάχες της στούς διεθνεῖς ὀργανισμούς.

Ἐκεῖ πού παίζονται τά σενάρια τῆς μελλοντικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἐκεῖ πού θά ἔπρεπε νά εἴμαστε ἐπιβλητικοί καί δυναμικοί, καί ὄχι θλιβεροί κομπάρσοι πού συνεχῶς ἀπομονώνονται.

Ἔτσι, τό 1984 ἀρχίζει μέ δυσμενεῖς προβλέψεις.

Ἡ ναυλαγορά δέν καλυτερεύει, ἀλλά καί νά καλυτερεύσει χρειάζεται διάρκεια γιά νά ἐπουλωθοῦν τά τραύματα.

Τά ἀποθεματικά τῶν ἐφοπλιστῶν ἐξαντλοῦνται. Ἡ ἀνοχή τῶν χρηματοδοτῶν μας ἔφθασε σέ ὁριακά σημεῖα, ἴσως καί ἐξαντλήθηκε, βλέποντας τό πρόβλημα μιᾶς ἀπό τίς μεγαλύτερες ἑταιρίες μας νά ἐπισφραγίζει τήν δραματική χρονιά τοῦ 1983.

Ἡ ναυτική ἐκπαίδευση, πού θά μᾶς προσφέρει τά αὐριανά στελέχη, εὑρίσκεται ὑπό διάλυση. Κυρίως, δυσπιστία καί ἔνταση χαρακτηρίζουν τίς σχέσεις κυβερνήσεως, ναυτεργατῶν, ἐφοπλιστῶν.

Δέν ὑπάρχουν ἄλλα περιθώρια. Ἔφθασε ἡ ὥρα τῆς ἀλήθειας. Τά 3.000 Ἑλληνικά πλοῖα εἶναι ἀσφαλῶς πολλά. Τά 3.000 προβληματισμένα πλοῖα εἶναι ὅμως ἴσα μέ τίποτε.

Ἡ ἐπιλογή εἶναι μία καί μοναδική ἐάν θέλουμε Ἑλληνική ναυτιλία, ἄν πιστεύουμε ὅτι ὁ τόπος καί ὅλοι μας τήν χρειαζόμαστε.

Νά παραδεχθοῦμε ἀμέσως τά πολλά λάθη μας καί νά τοποθετήσουμε ὁριστικά τή Ναυτιλία στήν Ἐθνική της βάση. Καί νά τήν ἀφήσουμε νά ἐπιβιώσει μέ προσπάθειες πού δέν θά ἐπηρεάζουν τόν ἐλεύθερο χαρακτήρα της. Προσφέροντάς της ἀγάπη καί κατανόηση, παραμερίζοντας ὁποιαδήποτε συμφέροντα καί σκοπιμότητες.

Γιατί μόνο ἡ διατήρηση τῆς σημαίας θά ὠφελήσει ὅλους.

Καί μέ τήν εὐχή ὅτι αὐτό ἔχει ἤδη γίνει συνείδηση σέ ὅλους μας, ἀπευθύνω τίς καλύτερες εὐχές μου γιά ὑγεία καί κουράγιο στόν δύσκολο χρόνο πού ἔρχεται.

ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

Δεκέμβριος 1983

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENSY Co. Ltd.

Shipping Agents • Forwarders • General Contractors • Shipchandlers • Bunker Suppliers

Head Office: SHERKAT DARYA E-SURKH
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048
A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490
Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For info: Captain Panos D. Drakoulakos
60 Karpou Str, Athens 406
Phones: 9021907 - 9014640
Tlx.: 22 2327 PANO GR.


CCF
CREDIT
COMMERCIAL
DE FRANCE
We actively support the protection of the marine environment through our membership in the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA).
CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE S.A. ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 8 ΑΘΗΝΑΙ Τ.Τ. 118 ΤΗΛ. 324.1831-8 TELEX (21) 6714 CCFG (21) 8840 CCFG

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ Γ. ΚΟΥΤΣΗ

Εἶναι τόσο μεγάλη ἡ κρίση ὥστε μόλις ἀρχίζω νά σκέπτομαι τήν δύσκολη θέση τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁδηγοῦμαι χωρίς νά τό θέλω ἀπό μιά ἐσωτερική παρόρμηση στήν ἱστορική ἀναγκαιότητα τῆς ναυτιλίας μας, στήν σπουδαιότητα τῆς θάλασσας γιά τήν σωτηρία καί τήν διατήρηση τῆς ἐδαφικῆς ἀκεραιότητας τῆς Ἑλλάδας, στόν ρόλο τῆς ναυτιλίας μας γιά τήν πολιτιστική ἀνάπτυξη τῆς Μεσογείου καί τόσα ἄλλα στοιχεῖα, τά ὁποῖα πιστεύω ὅτι δονοῦν κάθε Ἕλληνα πατριώτη γιά ὅτι ἀφορᾶ εἰς τήν ναυτιλιακή μας δύναμη.

Γρήγορα ὅμως ὁ ρεαλισμός καί ἡ πρακτική σκέψη φέρνουν τό πρόβλημα μπροστά στήν οἰκονομική του διάσταση, ἡ ὁποία δυστυχῶς ἐπηρεάζεται ἀπό συναισθηματισμούς κάι ἱστορικές σκοπιμότητες ἤ ἀκόμη καί ἱστορικές ἀλήθειες. Τί μπορεῖ ἡ Ἑλληνική οἰκονομία νά κάνει γιά τήν Ναυτιλία; Εὔκολη ἀπάντηση: ΤΙΠΟΤΑ. Τί μπορεῖ νά κάνει ἡ ναυτιλία γιά τήν Ἑλληνική Οἰκονομία; Πολλά καί σημαντικά, εἶναι ἡ ἀπάντηση στήν ὁποία μόνο κακόπιστοι μποροῦν νά ἔχουν ἐπιφυλάξεις. Εἶναι φανερό ὅτι ἡ ὑπεραπλούστευση πολλές φορές ὁδηγεῖ σέ λάθος συμπεράσματα. Ἐδῶ ὅμως δέν ἔχουμε τόν ἴδιο κίνδυνο διότι μόνον πρός στιγμή θέλησα νά δικαιολογήσω τήν βάση τῆς παρακάτω θέσης πού θέλω νά προβάλω γιά χάρη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Πιστεύω λοιπόν ὅτι οἱ Ἕλληνες μαζί καί ἡ Κυβέρνηση ἔχουν κάθε λόγο νά φροντίζουν γιά τήν Ναυτιλία τους, ὥστε διατηρούμενη αὐτή σέ ὑψηλά ἐπίπεδα νά φωτίζη τόν δρόμο τῆς ἱστορίας γιά ἕνα συνεχῶς καλύτερο αὔριο.

Ἄς δοῦμε ὅμως τί κάναμε ὁ καθένας ἀπό τήν δική του σκοπιά γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

Τό κράτος δικαιολογημένα διατηρεῖ ἐλευθερία κινήσεων καί ἔχει πάντα τόν τελευταῖο λόγο σ' ὅλες τίς ἀποφάσεις. Οἱ ἐπιχερηματίες ἐφοπλιστές προσπαθοῦν μεταξύ ἄλλων νά διατηρήσουν τήν ἐπιχείρηση «ἐν ζωῇ» μέσα σέ μιά οἰκονομική κρίση πού ἴσως ὄχι εἶναι πρωτόγνωρη, ἀλλά νά γράψη τήν στροφή τῆς οἰκονομικῆς διεθνοῦς ἱστορίας. Οἱ ναυτικοί μας διηρημένοι σέ τουλάχιστον τρεῖς κατηγορίες θαλασσοδέρνουν μέσα σέ μιά ἀβεβαιότητα γιά τήν ὁποία ὠφείλουν πολλά στήν τεχνολογία, στήν διεθνή οἰκονομία, ἀλλά καί στόν κομματικοποιημένο συνδικαλισμό.

Ἔτσι λοιπόν ἀποτυπώνουμε στήν πράξη διάφορες τάσεις πού κάθε ἄλλο παρά δημιουργικό καί θετικές ἐπιδράσεις μποροῦν νά ἔχουν στήν Ναυτιλία μας. Ὅτι ἔγινε μέχρι σήμερα ἀπ' ὅλους μας ἔγινε μέ καλή πρόθεση καί ἔτσι ἴσως εἶναι ἄσκοπο καί βλαπτικό νά ἀρχίσουμε τήν κριτική κατηγορώντας τήν κακή μας τύχη ἤ φορτώνοντας σ' ἄλλους ὅλα τά κακά ἀποτελέσματα καλύπτοντας τήν εὐθύνη μας πίσω ἀπό μιά λεπτή καί διαφανῆ μεμβράνη αὐταρέσκειας.

Ἕνας λόγος ἀκόμη εἶναι ὅτι δέν ἔχουμε καιρό γιά χάσιμο εἶναι ἤδη πολύ ἀργά καί θά χρειασθῆ πολύς κόπος καί προσπάθεια γιά νά κρατήσουμε τό σκάφος τῆς Ναυτιλίας μακρυά ἀπό τά βράχια.

Θά ἦταν ἀσέβεια πρός τήν Ναυτιλία νά σηκώσω τό ἀνάστημά μου λέγοντας ὅτι ξέρω τι χρειάζεται γιά τήν σωτηρία της προσπαθώντας ὅμως νά βοηθήσω μέ τίς μικρές μου δυνάμεις ρίχνω ὁρισμένες ἰδέες σάν προτάσεις πρός ἀνάλογη ἀξιοποίηση ἀπό τούς ἁρμοδίους.

Προτείνω τό κράτος νά κάνη ὅσο τό δυνατόν λιγότερα πράγματα πού ἀφοροῦν τήν ὁποιαδήποτε ἐφαρμογή τῆς πολιτικῆς στήν Ναυτιλία. Δέν ἔχουμε τήν δύναμη καί δέν πρέπει νά μεταφέρουμε στά πλοῖα αὐτά πού συμβαίνουν καλῶς ἤ κακῶς στόν τόπο μας, ἄς ἀφήσουμε τήν κυανόλευκο νά καμαρώνη στούς ἱστούς τῶν καραβιῶν, σ' ὅλα τά μέρη τοῦ κόσμου καί εἶναι βέβαιο ὅτι θά εἶναι τό ἴδιο ὑπερήφανη ὅσο καί τόν τελευταῖο αἰῶνα. Δέν εἶναι λίγα αὐτά πού μένουν στή Κυβέρνηση καί στό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νά κάνουν. Ἡ διατήρηση τοῦ Ὑπουργείου καί ἡ βελτίωση τῆς ἀποδόσεως του εἶναι ἴσως πολύ περισσότερο ἀναγκαῖα τώρα ἀπ' ὅτι φαντάζονται μερικοί, οἱ ὁποῖοι δέν ἀναλογίζονται τί ἔγινε στό πρόσφατο παρελθόν ὅταν ἐπιχείρησε ἡ πολιτεία νά μοιράσει τίς ἁρμοδιότητες τοῦ ΥΕΝ, σέ τόσους ἄλλους ἁρμόδιους φορεῖς, οἱ ὁποῖοι ὅμως δέν ἔχουν μόνο τήν Ναυτιλία νά φροντίσουν μέσα στά καθημερινά τους προβλήματα. Νά αὐξηθῆ ἡ ἑλληνική πρωτοβουλία στόν τομέα τῆς Διεθνοῦ Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς καί ἰδιαίτερή προσοχή πρέπει νά δοθῆ στόν τομέα τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ. Ἴσως ἡ σπουδαιότητα νά πηγάζη ἀκριβῶς ἀπό τό γεγονός ὅτι πράγματι δέν ὑπάρχει αὐτή τή στιγμή κοινή Ναυτιλιακή πολιτική, ἀλλά δημιουργῆται. Ἡ Ἑλλάδα ἔχει κάθε λόγο ἀλλά καί συμφέρον νά ἐπηρεάση τίς ἐξελίξεις, ὥστε ἡ αὐριανή Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία νά εἶναι ἀποτέλεσμα διαβου-

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIOUDIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

λεύσεων ἀπάνω σέ Ἑλληνικές προτάσεις καί κείμενα. Τέλος ἡ Ναυτική ἐκπαίδευση εἶναι τό πρωταρχικό πρόβλημα πού ἄν δέν τύχη τῆς προσοχῆς τῆς πολιτείας διότι ἡ πορεία της ἐπί τοῦ παρόντος εἶναι ἀρκετά κακή μέ βάσιμες ἀνησυχίες, ὥστε ἐάν δέν γίνουν διορθωτικές ἐπεμβάσεις γρήγορα ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά ἀντιμετωπίση στό μέλλον πρόβλημα ἐπανδρώσεως ἀπό ἱκανούς ἀξιωματικούς καί πληρώματα.

Τά προβλήματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως εἶναι ὀργανωτικά καί ποιοτικά. Ἴσως εἶναι ἐπεῖγον τόσο ὥστε νά δικαιολογῆ μιά ἐξαιρετική ταχύτητα διεργασιῶν μέ ἄμεση τήν ἐπίβλεψη τοῦ κ. Ὑπουργοῦ.

Οἱ Ἐπιχειρηματίες Ἐφοπλιστές σάν κυριώτεροι συντελεστές τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτιλιακοῦ θαύματος πρέπει νά συνεχίσουν μέσω τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος καί τῶν εἰδικῶν ἑνώσεων κατά τομέα ναυτιλιακῆς δραστηριότητας νά προσφέρουν τίς πολύτιμες ὑπηρεσίες πρός τήν Ναυτιλία καί τήν ἀνάπτυξή της.

Τό ΝΕΕ εἶναι πλέον εἰς θέση νά αὐξήση τήν δραστηριότητά του καί νά ἀξιοποιήσει τό νέο προσληφθέν ἀνθρώπινο δυναμικό, σπεύδοντας σέ μιά περαιτέρω ἀναδιάρθρωση καί ὀργάνωση τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὥστε νά ἀνταποκριθῆ στά προβλήματα καί τίς ἀπαιτήσεις τῆς ναυτιλίας μας.

Εἶμαι βέβαιος ὅτι τόσο τό κράτος διά τοῦ ἁρμοδίου Ὑπουργοῦ, ὅσο καί τά μέλη τοῦ ΝΕΕ διά τῶν ἐκλεγμένων ἀντιπροσωπειῶν τους μποροῦν νά συμβάλλουν εἰς τήν σφηρυλάτηση τοῦ κρίκου πού θά συνδέση τίς ἐνέργειες καί τίς ἐπιδιώξεις καί τῶν δύο πλευρῶν.

Οἱ Ἑνώσεις τῶν Ἐφοπλιστικῶν κλάδων πρέπει νά ὀργανωθοῦν τό γρηγορώτερο καί νά συμβάλουν, ὥστε νά γίνουν πραγματικά ὁ φορέας Ἑνώσεως τῆς προσπάθειας καί ὄχι ἀφορμή διά τήν ἀνάπτυξη φυγοκέντρων δυνάμεων. Δέν ὑπαρχει ἀμφιβολία ὅτι σέ μιά κακή περίοδο ὅπως αὐτή πού περνᾶμε, ὁ χρόνος τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἐξαιρετικά λίγος, λόγω τῆς ἀνάγκης ἐπιλύσεως πολλῶν καί δύσκολων προβλημάτων. Αὐτό ὅμως δέν πρέπει νά ἀποτελῆ στήν ἐποχή μας τροχοπέδη ἱκανοποιητικῆς δραστηριοποίησης, διότι ὁ θεσμός τοῦ ἐπαγγελματία Manager (διοικητικοῦ Ἀνωτέρου Ὑπαλλήλου) εἶναι ἀνάγκη νά γίνη τό μέσον γιά τήν ἀναπτυξιακή ἐξέλιξη τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρήσεως.

Ἡ ὀργάνωση ἱκανῆς Γραμματείας σέ κάθε Ἕνωση Ἐφοπλιστική καί ἀναλόγου τοῦ μεγέθους τοῦ κλάδου θά βοηθήση πολύ στήν συγκέντρωση καί μελέτη στοιχείων ἀπό τά συμπεράσματα τῶν ὁποίων θά προκύψουν λύσεις καί θά γίνουν καλύτερες ἐπιλογές.

Ὁ Ναυτικός Συνδικαλισμός ἔχει τά λιγότερα προβλήματα ἀπ' ὅλους τούς ἄλλους κλάδους τῶν Ἑλλήνων ἐργαζομένων. Ἁπλά πιστεύω ὅτι ὁ Ἕλληνας ναυτικός διατηρεῖ ἀκόμη καί θέλω νά ὑπογραμμίσω τήν λέξη ΑΚΟΜΗ, μιά μεγαλύτερη ψυχική συνοχή μέ τόν ἐργοδότη καί τόν τόπο δουλειᾶς, ὁ ὁποῖος εἶναι καί τόπος ζωῆς.

Πολιτικά κριτήρια καί ξένα συμφέροντα ἔχουν προσπαθήσει τά τελευταῖα χρόνια νά δημιουργήσουν ρῆγμα στή βάση τῆς συνεργασίας ναυτικοῦ καί ἐργοδότου χωρίς νά τό ἐπιτύχουν.

Τό βιωτικό ἐπίπεδο στή χώρα μας ἀνέβηκε ἀρκετά, ὥστε νά προσφέρη καλύτερες ἐπιλογές στούς νέους, οἱ ὁποῖοι εἶναι φυσικό ὅτι δέν ἀκολουθοῦν πλέον τό ναυτικό ἐπάγγελμα ὅπως παλαιώτερα. Αὐτό δέν σημαίνει ὅτι ἡ προσέγγιση πρέπει νά ἐξασφαλισθεῖ μέσα ἀπό μεγαλύτερες ἀμοιβές καί δέν πρέπει ὁ μισθός νά γίνη πεδίο ἀναμετρήσεως τῶν συνδικαλιστῶν καί τῆς ἐργοδοσίας.

Ὑπάρχουν πολλοί τομεῖς ἀναμετρήσεως στούς ὁποίους θά μποροῦσαν νά ἐπιτευχθοῦν καλυτερεύσεις οἱ ὁποῖες ἐκτός τοῦ κοινωνικοῦ κέρδους γιά τούς ἐργαζόμενους θά εἶχαν καί γενικώτερες εὐεργετικές ἐπιδράσεις στό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Αὐτοί οἱ στόχοι βέβαια εἶναι ἄγνωστοι στά ξένα «συνδικαλιστικά» κέντρα ἀποφάσεων τά ὁποῖα βέβαια ὄχι δέν γνωρίζουν τά Ἑλληνικά προβλήματα, ἀλλά καί ἔχουν κάθε λόγο νά κάνουν ὅτι μποροῦν εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

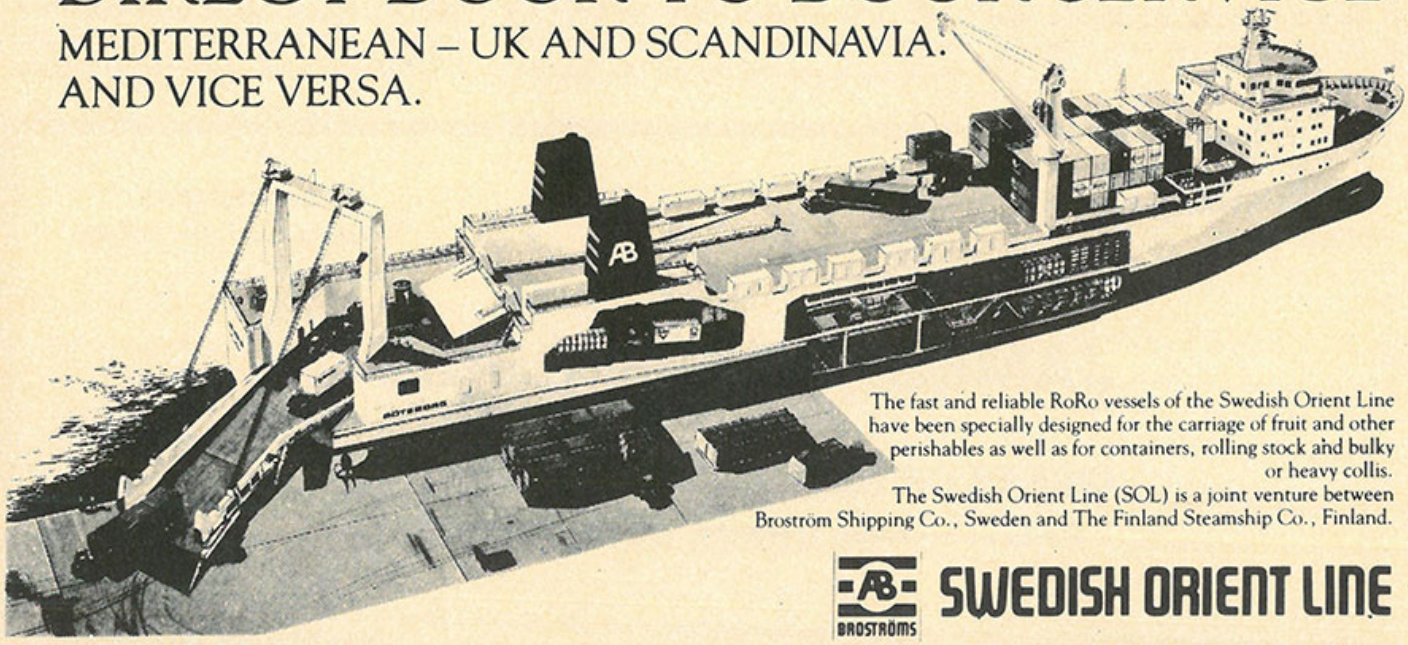
Οἱ παραπάνω σκέψεις μου ἐλπίζω νά μή θεωρηθοῦν ἁπλῶς εὐχές, διότι γνωρίζοντας τίς ἱκανότητες τῶν προσώπων πού διοικοῦν ὅλους τούς τομεῖς τῆς Ναυτιλίας, εἶμαι βέβαιος ὅτι μποροῦν νά πραγματοποιηθοῦν εὔκολα. Εἶμαι βέβαιος ὅτι δέν θά φέρουν τήν καλή ἀγορά, ἀλλά θα ἰσχυροποιήσουν τήν ὑποδομή γιά νά ἐκμεταλλευθοῦμε τήν καλύτερη ἀγορά πού θά ἔρθη.

Εὔχομαι οἱ παρατηρήσεις μου νά ἀποτελέσουν τά ἐρεθίσματα ὥστε νά βελτιωθοῦν ἀπό τούς ἱκανώτερους συναδέλφους στόν κλάδο μας, δεδομένου ὅτι ἀποσκοποῦν ἁπλά στήν ἰσχυροποίηση τῆς Ναυτιλίας καί μόνον.

ΒΑΣ. Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.

AB BROSTRÖMS SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 – 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

ΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Τοῦ κ. Γ. ΠΑΤΕΡΑ

'Η πρόκλησις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διά συνεργασίαν εἰς τήν εἰδικήν ἐτήσιαν ἔκδοσίν των, τήν ὁποία καθιέρωσεν ὁ ἀείμνηστος ἱδρυτής των Δημήτριος Κωττάκης καί ἐπί δεκαετίες ἀπετέλεσε τόν «καθρέφτη» τῆς Ναυτιλίας μας, δίνει καί εἰς ἐμέ τήν εὐχάριστη εὐκαιρία νά συμμετάσχω, ἄλλη μιά φορά, εἰς τήν ἔκδοσιν αὐτήν.

Τό ἐφετινό «ἀφιέρωμα», ἡ Διεύθυνσις τῶν «Ν.Χ» ἠθέλησε, πολύ εὔστοχα, νά τό ἐντοπίσει «γύρω ἀπό τά θέματα πού ἀφοροῦν τίς προϋποθέσεις γιά τήν διατήρηση καί τήν περαιτέρω ἀνάπτυξη τοῦ ἐθνικοῦ μας στόλου». Εὔστοχα, πράγματι, διότι τά θέματα αὐτά περνοῦν σήμερα κάτω ἀπό μιά κρίσιμη φάσι, ὕστερα ἀπό τή διαπίστωση ὅτι, ἡ παρατηρηθεῖσα τό 1982 μείωσις τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, ὄχι μόνον δέν παρουσίασε σχετική ἀνάκαμψι τό 1983, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐνετάθη κατά τό λῆξαν ἔτος.

Τό φαινόμενον εἶναι, ἀναμφισβήτητα, ἀνησυχητικόν διότι, ὅπως εἶναι εὐνόητο, μία αὔξουσα κάμψις εἰς τό ἐθνικό νηολόγιο, ἐγκυμονεῖ κινδύνους οἱ ὁποῖοι εἶναι, χωρίς ἄλλο, ἐνδεχόμενον νά προκαλέσουν δυσαρέστους γενικωτέρους ἀντικτύπους διά τήν ἐθνική μας ναυτιλία κάι γενικώτερα διά τήν 'Εθνικήν μας Οἰκονομία. 'Επομένως θεωρῶ χρέος κάθε παράγοντος πού, μέ τόν ἕνα ἤ τόν ἄλλο τρόπον, ἔχει σχέσιν μέ τήν ναυτιλίαν μας, νά συνεισφέρει «τό κατ' αὐτόν» διά τήν τροχοπέδησι τοῦ φαινομένου καί τήν ἐπίτευξι βαθμιαίας αὐξήσεως τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Πρός αὐτή τήν κατεύθυνσι θά ἤθελα νά συμβάλω καί ἐγώ εἰς τήν μελέτη τοῦ ζητήματος ὡς πρός τά αἴτια του καί νά διατυπώσω ὡρισμένας σκέψεις μου, τῶν ὁποίων ἡ υἱοθέτησις ὑπό τῶν ἁρμοδίων παραγόντων, θά εἶναι εὐτυχής ἐάν ἔχει τελεσφόρα ἀποτελέσματα.

Θά πρέπει ὅμως νά δοῦμε ποιοί εἶναι αὐτοί οἱ παράγοντες ἀπό τούς ὁποίους ἐξαρτᾶται ἡ ὑπόστασις καί τό μέλλον τῆς ναυτιλίας μας: Γνωστόν εἶναι εἰς ὅλους ὅτι οἱ παράγοντες αὐτοί εἶναι τρεῖς, ὁ ἐφοπλισμός, τά πληρώματα καί ὁ κρατικός φορεύς. Θά πρέπει, νομίζω, νά ἐξετασθεῖ μέ εἰλικρίνεια καί κάθε καλή προαίρεσι, χωρίς καμμιά προκατάληψι, τί προσέφερε ὡς τώρα, θετικό ἤ ἀρνητικό, καθένας ἀπό τούς παράγοντας αὐτούς καί τί ἔχει χρέος νά προσφέρει, εἰς τόν κύκλον τῆς ἁρμοδιότητος του, τώρα καί εἰς τό ἑξῆς, ἄν βέβαια ἀντιλαμβάνεται σωστά τό χρέος αὐτό.

Καί πρῶτον μέν, ὡς πρός τόν ἐφοπλισμόν: Νομίζω ὅτι, κάθε ἀντικειμενικός παρατηρητής θά παραδεχθῆ ὅτι, ἀπό τῆς πλευρᾶς των οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί ἔχουν εἰς τό ἐνεργητικό των τό γεγονός ὅτι, καθ' ὅλην τήν μακράν διαδρομήν τῆς ἀνοδικῆς πορείας καί τῆς ἀλματώδους ἐξελίξεως καί ἀναπτύξεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὁποία καταξιώθηκε νά καταστεῖ οὐσιαστικά ἡ πρώτη εἰς τόν κόσμον, προσέφεραν πολύτιμες ὑπηρεσίες, ἐπιδεικνύοντες πάντοτε κατανόησιν καί εὐρύ πνεῦμα συνεργασίας μέ τούς δύο παράγοντας, τόν ναυτεργατικόν καί τόν κρατικόν, διά τήν ἐπίλυσιν τῶν πολλῶν καί ποικίλων προβλημάτων τά ὁποῖα ἀναπόφευκτον εἶναι νά ἀναφύωνται εἰς ἕνα κλάδο τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας τῆς ἐγκάσεως καί τῆς σημασίας τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας. 'Απτόν παράδειγμα ἀποτελεῖ τό γεγονός τῆς ἀπό ἐτῶν προθύμου ἀνταποκρίσεως των εἰς τήν ἐπιδίωξιν αὐξήσεων τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηολογίου διά τῆς ὑψώσεως τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας εἰς ὅσον τό δυνατόν περισσότερα ἑλληνόκτητα πλοῖα καί ἐκγαταστάσεως τῶν γραφείων των, εἰς εὐρείαν ἔκτασιν, εἰς τόν Πειραιᾶ, δημιουργήσαντες ἔτσι τεράστιες πηγές εἰσροῆς συναλλάγματος εἰς τήν 'Ελλάδα καί προσφορᾶς ἐργασίας εἰς χιλιάδας ναυτικῶν καί ὑπαλλήλων γραφείων. Τό φαινόμενον τῆς ἐγκαταλείψεως, κατά τήν τελευταίαν διετίαν, τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηολογίου ἀπό ἕνα ἀριθμό πλοίων, δέν θά πρέπει νά ἐξηγηθεῖ ἄλλως εἰμή ὡς μία λύσις ἀνάγκης πρός ἐξασφάλισιν ἐπιβιώσεως ἐν μέσω τῆς θυέλλης τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς καί ναυτιλιακῆς κρίσεως τῶν τελευταίων ἐτῶν, ὑπό τήν πίεσιν τοῦ «μή ἄλλως δυνατόν γενέσθαι». Πιστεύω, ἐν τούτοις, ὅτι πρόκειται περί μιᾶς μεταβατικῆς περιόδου καί ὅτι, ἐξασφαλιζομένων τῶν προϋποθέσεων βελτιώσεως τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, ἡ ἐπάνοδος εἰς τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον τῶν πλοίων τά ὁποῖα, ὑπό τάς ἀνωτέρω συνθήκας, τό ἐγκατέλειψαν, πρέπει νά θεωρῆται βεβαία. Θά ἦτο πάντως παράλειψις ἐάν δέν ἀνεφέρετο, μετά παρρησίας, ὅτι κυρία ἀφορμή πού προεκάλεσε τήν ἀπομάκρυνσι, ὄχι εὐκαταφρονήτου ἀριθμοῦ πλοίων μας ἀπό τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον ὑπῆρξε ἡ μή ἔγκαιρος λῆψις, ἀπό τόν κρατικόν φορέα, τῶν ὑποδειχθέντων ὑπό τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν μέτρων διά τήν ἐνίσχυσιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, τά ὁποῖα, πάντως, μέτρα, ἐκτός πού ἐλήφθησαν ἐν τέλει μέ καθυστέρησιν δύο περίπου ἐτῶν, ἐνεφανίσθησαν ἀλλοιωμένα κατά τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἀνέτως δύναται νά ὑποστηριχθῆ ὅτι ἐλάχιστα (ἄν ὄχι οὐδόλως) συνέβαλαν εἰς τήν βελτίωσιν τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. 'Αλλά περί αὐτοῦ θά ἀσχοληθοῦμε καί κατωτέρω, ἐπισκοποῦντες τόν ρόλον τοῦ τρίτου παράγοντος, τοῦ κρατικοῦ φορέως.

'Ως πρός τόν δεύτερον παράγοντα, τόν ναυτεργατικόν, πολλά ἀσφαλῶς θά μποροῦσαν νά λεχθοῦν καί θα ἦτο κυριολεξία ἄν λεχθεῖ ὅτι πρόκειται περί τοῦ πιό «σκληροῦ» παράγοντος πού ἐπηρεάζει ἀποφασιστικά τό 'Ελληνικόν πλοῖον. 'Εν τοσούτω, διά τόν παράγοντα αὐτόν δέν θά μποροῦσαν, δυστυχῶς, νά γίνουν εὐχάριστοι διαπιστώσεις δι' ὅ,τι ἀφορᾶ τάς σχετικάς ἐξελίξεις τῶν τελευταίων 10-15 ἐτῶν. Θά ἀνατάμωμεν τό ζήτημα, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, ἀρχίζοντες ἀπό τήν καλήν πλευράν του. Διότι θά ἤμουν ἄδικος καί ἐκτός πραγματικότητος ἄν δέν ἀνεγνώριζα τήν καλήν πλευράν τοῦ Ἕλληνος ναυτικοῦ. Ἄν δέν ἀνέφερα τήν μεγάλην συμβολή του διά τήν ἀνάπτυξιν, τήν ἐξέλιξιν καί τάς κατακτήσεις τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας καθ' ὅλη τήν μακράν διαδρομήν τῆς ἀνοδικῆς πορείας της. Ἄν δέν ἀπέτια φόρον ὀφειλομένης τιμῆς πρός τούς

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 95 41 05
A.O.H. 78 29 05
Telex: 6625 – JRWS UY 6625

SOLIS 1533
MONTEVIDEO · URUGUAY

Ἕλληνας ναυτικούς τῆς παλαιᾶς καλῆς ἐποχῆς. Πρός τούς ναυτικούς μας οἱ ὁποῖοι, ἀκολουθῶντες τάς παλαιάς παραδόσεις τῶν ναυτοτόπων μας, συνέδεσαν τήν ζωήν των μέ τήν θάλασσαν, ξεκινῶντες ἀπό παιδιά διά τό ναυτικόν ἐπάγγελμα, διά νά συνδεθοῦν ἄρρηκτα μαζύ του καί νά τό ἀκολουθήσουν διά μίαν ὁλόκληρη ζωή, μέχρις ὅτου ἀποσυρθοῦν ὡς ἀπόμαχοι τοῦ κύματος. Ἦταν οἱ ναυτικοί πού ἔκαμναν συνείδησιν τό ἐπάγγελμα των, πού ἤξευραν ὅτι αὐτό ἦτο ἡ ζωή των καί τό ἀγαποῦσαν, ἀποφασισμένοι νά ἐργασθοῦν μέ συνείδησιν καί ἀγάπην πρός τό πλοῖον, σάν νά ἦτο δικό τους, ἀφοῦ αὐτό θά ἦτο τό μέσον τοῦ βιοπορισμοῦ των καθ' ὅλην τήν ζωή των. Δυστυχῶς ὅμως, μέ τήν πάροδον τῶν ἐτῶν καί τήν ἀλματώδη ἀνάπτυξι τῆς ναυτιλίας μας, ἡ ὁποία ἀπαιτοῦσε ἀνάλογη αὔξησι ναυτεργατικῶν χειρῶν, πού μέχρις ἑνός μόνον βαθμοῦ καί ἐντός τῶν ἐπιτρεπομένων ὁρίων, ἐκαλύφθη ἀπό ἀλλοδαπούς, εἰς τό ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ εἰσεχώρησαν καί στοιχεῖα νέα, ὄχι μόνον ξένα πρός τή θάλασσα, ἀλλά καί μέ ἀντιλήψεις καί ἀρχάς πολύ διαφορετικάς ἀπό ἐκείνας τῶν παλαιῶν ναυτικῶν μας. Οἱ περισσότεροι ἀπό τούς νέους πού ἐστράφησαν πρός τήν θάλασσα, τό ἔκαμαν χωρίς νά πιστεύουν εἰς τό ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ, θεωροῦντες τήν ἐπί τῶν πλοίων ἐργασίαν των πρόσκαιρη καί ὡς μέσον γρήγορου προσπορισμοῦ χρημάτων μέ στόχον πάντοτες νά τήν ἐγκαταλείψουν μόλις θά μποροῦσαν νά ἐξασφαλίσουν μίαν ἄλλην ἐπαγγελματικήν ἀπασχόλησιν εἰς τήν ξηράν. Ἀδιάσειστον παράδειγμα ἡ μέγιστη διαρροή τῶν ἀξιωματικῶν τῶν προερχόμενων ἀπό τάς Δημοσίας Σχολάς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Μόνον τό 8%-10% σταδιοδρομεῖ εἰς τήν θάλασσαν. Οἱ ὑπόλοιποι διαρρέουν, τό πλεῖστον δέν τῶν Μηχανικῶν καί Ἀσυρματιστῶν πρός Δ.Ε.Η. καί Ο.Τ.Ε. Οὕτω παρατηρεῖται τό φαινόμενο νά ἐπιβαρύνεται μέ τεράστια ποσά (τό πλοῖον, ὡς συνεισφορά του εἰς τό κεφάλαιον Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως), ἐπ' ὠφελεία τρίτων. Δέν πρέπει κάποιο μέτρο νά εἶχε ληφθῆ διά νά σταματήση τό κακό;

Ἡ τακτική αὐτή τῆς ἐμφανίσεως περιστασιακῶν ναυτικῶν, ἐδημιούργησεν, ὡς ἦτο ἐπόμενον, μίαν ἀνώμαλον κατάστασιν, μέ ἐμφανεῖς ἐπιπτώσεις διά τήν ναυτιλία μας. Τό χειρότερον δέ εἶναι ὅτι διά τήν θεραπεία αὐτοῦ τοῦ κακοῦ δέν φαίνεται νά ὑπάρχουν περιθώρια αἰσιοδοξίας.

Ὡς πρός τόν τρίτον, τώρα, παράγοντα, τόν κρατικό φορέα, θά μποροῦσε νά λεχθεῖ ὅτι, ναί μέν, κατά τήν τελευταίαν διετία, ἐπεδείχθη διάθεσις καί ἐνδιαφέρον διά τήν ὑποβοήθησιν τῆς ναυτιλίας μας πρός ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως, ἀλλά θά πρέπει παραλλήλως νά ὁμολογηθεῖ ὅτι, τά μέτρα μέ τά ὁποῖα ὁ κρατικός φορεύς ἐπεδίωξε τοῦτο, ὑπῆρξαν μέ φιλόδοξα, ἀλλά ὄχι καί λυσιτελῆ. Ὁ περίφημος νόμος 1376/83, ὁ ὁποῖος ἐψηφίσθη ὕστερα ἀπό κυοφορίαν δύο περίπου ἐτῶν, ἀπεδείχθη ὅτι ὑπῆρξε κάτι διά τό ὁποῖον ἔγινε «πολύς θόρυβος διά τό τίποτε» — «much ado for nothing», διά νά χρησιμοποιήσω τήν γνωστήν φράσιν τοῦ Σαίξπηρ. Αἱ διμερεῖς συμβάσεις διά τήν πρόσληψιν ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων μέχρι 30% τῆς συνθέσεως ἐξαρτῶνται πάντοτε ἀπό τήν προϋπόθεσιν μή προσφερομένων Ἑλλήνων, ἄνευ περιορισμοῦ καί ὁρίου, ὥστε νά ἀποκλείωνται οἱ περιστασιακοί καί ἐπιβλαβεῖς διά τό πλοῖον ναυτικοί. Διατί παραβλέπει ὁ Κρατικός φορεύς τήν βασική ἀρχή ὅτι σέ ΟΛΑ ἀνεξαιρέτως τά ἐπαγγέλματα ὑπάρχουν καλοί καί κακοί ἐπαγγελματίες π.χ. καλοί καί κακοί ἀρχιτέκτονες, γιατροί, δικηγόροι, κ.ο.κ. Διατί δέν παραχέται τό ἴδιο καί διά τούς ναυτικούς;

Διατί πρέπει νά ἀπορροφῶνται ΟΛΟΙ ἀδιακρίτως οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, καλοί-κακοί; Ἡ περίφημος «ἀνακύκλωσις», ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τό κέντρον βάρους αὐτοῦ τοῦ νόμου, οὔτε τήν ἐφοπλιστικήν, οὔτε τήν ναυτεργατικήν πλευράν, ἠμπορεῖ νά λεχθεῖ ὅτι ἱκανοποιοῦσε. Ἀπεναντίας, ἐδημιούργησε περιπλοκάς καί νέα προβλήματα τόσον διά τήν ἐφοπλιστικήν πλευράν (αὔξησιν τοῦ κόστους ἐπαναπατρισμοῦ, μείωσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ναυτικῶν διά τήν ἐργασίαν ἐν ὄψει τῆς ἀναγκαστικῆς ἀπολύσεως των μέ τήν συμπλήρωσιν ὑπηρεσίας 7 1/2 μηνῶν, κ.λπ.), ὅσον καί διά τούς ναυτικούς, ἀναγκαζομένους εἰς ἀπόλυσιν παρά τήν ἐπιθυμίαν των συνεχίσεως τῆς ἐργασίας. Ὁ μόνος ἱκανοποιημένος ἀπό τήν θέσπισην τοῦ συστήματος τῆς ἀνακυκλώσεως φαίνεται νά εἶναι ὁ κρατικός φορεύς, ὁ ὁποῖος ἐμφανίζεται νά ἔχει τήν ἀπατηλῆ ἐντύπωσιν ὅτι ἡ ἀνακύκλωσις ἐπέφερε μείωσιν τῆς ἀνεργίας ἐνῶ εἰς τήν πραγματικότητα καί ἐφόσον ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων δέν αὐξάνει ἡ δέ ἀργούσα χωρητικότης ἐξακολουθεῖ νά παραμείνει εἰς τά ἴδια ἐπίπεδα, πρόκειται περί ἁπλῆς ἀντικαταστάσεως ἐργαζομένων ὑπό ἀνέργων συναδέλφων των. Οἱ δοθέντες εἰς τήν δημοσιότητα, ἀριθμοί εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τήν μείωσιν τῶν ἀνέργων, ἂς μοῦ ἐπιτραπεῖ νά πιστεύω ὅτι εἶναι ἐξωπραγματικοί.

Ἔτσι, μέ τήν λῆξιν τοῦ 1983, δέν ὑπάρχουν, δυστυχῶς, εἰς τόν ὁρίζοντα σημεῖα, ἐπιτρέποντα αἰσιοδοξίαν διά τήν τύχην τῆς ναυτιλίας μας, εἰδικώτερον δέ, εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τή συρρίκνωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου. Ἑπομένως νομίζω ὅτι, πέρα τῆς προσδοκίας ἀνακάμψεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ἐκεῖνο τό ὁποῖον ἐπιβάλλεται δια τά καθ' ἡμᾶς, εἶναι νά πιστεύσει καί νά συνειδοποιήσει ὁ κρατικός φορεύς ὅτι τά μέτρα τά ὁποῖα ἐθέσπισε, ὑπό τόν μανδύαν τῆς βελτιώσεως τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀπεδείχθησαν ἀπρόσφορα καί νά ἀποβλέψει τό συντομώτερον καί χωρίς τόν σημειωθέντα, μέχρι τοῦδε, βραδύ ρυθμόν, εἰς τήν ἀναθεωρήσίν των καί μέ τά δεδομένα τῆς κτηθείσης πείρας, νά μελετηθοῦν καί νά ληφθοῦν μέτρα θετικά καί τελεσφόρα, μέτρα γενναῖα θά ἔλεγα, ἱκανά νά ἀνακουφίσουν πράγματι τήν χειμαζομένην ναυτιλίαν μας. Εἰς τοῦτο ἀναγκαία θά εἶναι καί ἡ εἰλικρινής καί ἐποικοδομητική συνεργασία καί συμβολή καί τῶν δύο ἄλλων παραγόντων, τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καί τοῦ ναυτεργατικοῦ. Διαφορετικά, δέν νομίζω ὅτι δικαιολογεῖται ἡ προσδοκία καλυτέρων ἡμερῶν διά τήν ναυτιλίαν μας. Ἂς μήν ἐπαναπαυόμεθα εἰς τήν σκέψιν ὅτι εἶναι κρίσις καί δέν ἀγοράζονται πλοῖα. — Οἱ παλαιότεροι ἐφοπλισταί ἔλεγαν «στή κρίσι δημιουργοῦνται οἱ ἐφοπλισταί». — Ἐάν ἀναμοχλεύσωμε τήν μνήμη μας θά διαπιστώσωμεν ὅτι ἐν ἀντιθέσει μέ τό παρελθόν οὐδείς ΝΕΟΣ ἐφοπλοστής ἐδημιουργήθη κατά τά τελευταῖα χρόνια καί αὐτό εἶναι γιά μένα τό πιό ἀνησυχητικό σημεῖο διότι τό μεγαλεῖον καί ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας ἐστηρίζετο εἰς τό γεγονός ὅτι τούς ἀπερχομένους παλαιούς ἐφοπλιστάς διεδέχοντο ἰσάξιοι νέοι ἐφοπλισταί. Ἕνας ποταμός μέ διαρκῶς ἀνανεωμένο νερό καί πηγές στή Χίο, Ἄνδρο, Κάσο κ.λπ.

Γ.Μ. ΠΑΤΕΡΑΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

Κατανοεῖται πλέον ἡ μόνη λύση

Τοῦ κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΟΘΗΤΟΥ

Ἀπό πολλῶν ἐτῶν εἶχε προβλεφθῆ ἡ συρρίκνωσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί πάρα πολλές φορές ἀπό τίς στῆλες αὐτές εἶχαν γραφῆ οἱ λόγοι διά τούς ὁποίους θά ἐγένετο καί εἶχαν προειδοποιηθῆ Κράτος καί συνδικαλιστικές ὀργανώσεις.

Δυστυχῶς δέν ἀπεφεύχθη τό ἀνεπιθύμητον, μέ ἀποτέλεσμα καθημερινῶς νά βλέπωμε νά μειοῦται τό Ἑλληνικόν Νηολόγιον.

Ὅπως καί τά «Ναυτικά Χρονικά», ἔτσι καί ἐγώ πιστεύω, ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία χρειάζεται τήν ἐθνική της ἕδρα καί τήν ἐνίσχυσιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Διά νά ἐπιτευχθῆ ὅμως αὐτό μία καί μόνη λύσις ὑπάρχει πλεόν, τήν ὁποίαν εὐτυχῶς φαίνεται ὅτι ἄρχισαν νά κατανοοῦν πολύ περισσότεροι ἀπό πρότερον.

Ἡ λύσις αὐτή εἶναι ἡ ἐπάνδρωσις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων μέ Ἕλληνες ἀξιωματικούς καί κατώτερα πληρώματα ἐλευθέρας ἐπιλογῆς τοῦ κάθε ναυτικοῦ γραφείου. Μόνον τότε, μέ τήν πεῖρα πού διαθέτει ὁ Ἕλλην εἰς τήν ναυτιλίαν θά κατορθώσωμεν νά ἐπιτύχωμεν συναγωνιστικήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καί ἀσφαλῆ διακίνησιν αὐτοῦ, διότι εἶναι εἰς ὅλους γνωστόν, τούς περί τήν ναυτιλίαν ἀσχολουμένους, ὅτι διά νά ὑπάρχη ἀσφάλεια καί συντήρησις εἰς τό πλοῖον, ἡ διαχειρίζουσα ἐπιχείρησις πρέπει νά ἔχη ἐξασφαλίσει δικά της ἀνώτερα καί κατώτερα στελέχη, ἀσχέτως ἐθνικότητος, «λόγω τοῦ ὅτι εἶναι ἀδύνατος ἡ ἐξεύρεσις τόσων Ἑλλήνων ναυτικῶν».

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Τοῦ κ. ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ

Στό ξεκίνημα τῆς νέας χρονιᾶς εἶναι πράγματι δυσάρεστη ἡ διαπίστωση τοῦ ὅτι ὑφίσταται «πρόβλημα σημαίας». Ὑφίσταται δηλαδή ἡ ἀνάγκη νά σταματήσει ἡ φυγή πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο, ἡ ἐπιστροφή ὅσων ἔφυγαν καί ἡ ὑπαγωγή στό ἐθνικό νηολόγιο ὅσων πρόκειται νά παραληφθοῦν ἀπό ἑλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Τοῦτο διότι τουλάχιστον βραχυπρόθεσμο ὑπαρξικό πρόβλημα ἑλληνόκτητης ναυτιλίας δέν ὑφίσταται, ὑφίσταται ὅμως, πρόβλημα διαρήρησης τῆς ἑλληνικῆς σημαίας λόγω τοῦ ὑψηλοῦ της σήμερα κόστους.

Τήν ἀνωτέρω δυσάρεστη πραγματικότητα δημιούργησε:

— ἡ ἀρνητική παραγωγικότητα τῆς ἐφαρμοζόμενης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς στό ἐσωτερικό ἀφ' ἑνός, καί

— ἡ δυσμενής ἐξέλιξη τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἐξακολουθητικά καί γιά τόν χρόνο πού ἔληξε ἀφ' ἑτέρου.

Τόν κορμό τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς ἀπετέλεσε ὁ νόμος πού σκοποῦσε στήν λήψη μέτρων γιά βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ὁ νόμος αὐτός πού κυοφορήθηκε ἐπί μακρότατο χρόνο καί πού παρά τήν ἐν τέλει ψήφισή του ἀπό τήν Βουλή ἐξακολουθεῖ νά παραμένει ἀνολοκλήρωτος ἐλλείψει συντάξεως καί κυρώσεως ἀναγκαίων πρός ὁλοκλήρωση του διαταγμάτων παρουσιάζει σήμερα τήν ἰδιομορφία νά ἔχει ἀπό ἑξαμήνου σχεδόν ἐνεργοποιηθεῖ σέ ὅλα τά μέρη του πού λειτουργοῦν εἰς βάρος τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί νά σχολάζει γιά μακρό χρόνο ἀπό τήν ψήφισή του σέ ὅλα τά μέρη του ἀπό τά ὁποῖα θά ὠφελεῖτο ἡ ἀνταγωνιστικότητα αὐτοῦ.

Ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς πραγματικότητας εἶναι ὅτι ὁ νόμος αὐτός ἔβλαψε ἀντί νά ὠφελήσει, ὅπως σκοποῦσε, τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, τουλάχιστον ἀπό τήν μέχρι τώρα ἐφαρμογή του. Συγκεκριμένα, ὁ νόμος ἐνεργοποιήθηκε:

— γιά τόν περιορισμό τοῦ χρόνου ἀπασχόλησης τῶν πληρωμάτων (ἀνακύκλωση) καί ὅλων τῶν συναφῶν γραφειοκρατικῶν μηχανισμῶν καί ἐλέγχων.

— γιά τήν καταβολή τῆς εἰσφορᾶς τῶν 2.500/1.500 δραχμῶν ἀνά πλοῖο καί ἡμέρα στό Ε.ΛΕ.Ν.

— γιά τήν καταβολή ἀσφαλιστικῶν ἐργοδοτικῶν εἰσφορῶν ἐπί τῆς **πλήρους** σύνθεσης τοῦ πλοίου, γιά δέ τούς ἀπασχολούμενους ἀλλοδαπούς καί τῶν ἐργατικῶν εἰσφορῶν πού ἀντιστοιχοῦν σ' αὐτούς!!!

— γιά τήν ἐπιβολή τῶν πειθαρχικῶν ποινῶν καί προστίμων εἰς βάρος τοῦ πλοίου καί τοῦ πλοιάρχου ἀπό τήν μή ἐπακριβή τήρηση τῆς ἀνακύκλωσης.

Ἀντιθέτως ὁ νόμος δέν ἐνεργοποιήθηκε:

— ὅσον ἀφορᾶ τήν ὀρθολογικά ἐπιτρεπόμενη μείωση τῆς συνθέσεως πού καί αὐτή φαίνεται καί εἶναι ἀνεπαρκής.

— ὅσον ἀφορᾶ τήν ψήφιση καί ἐφαρμογή τῶν διμερῶν συμβάσεων. Ἐδῶ θά πρέπει νά ὑπογραμμισθεῖ καί τό γεγονός ὅτι ἡ σύναψη ἤ ἐπαναδιαπραγμάτευση τῶν διμερῶν συμβάσεων καί ἰδιαίτερα ἡ μετατροπή της σέ πράξη εἶναι ἀναγκαστικά χρονοβόρα καί γιαυτό ἡ ἐφαρμογή αὐτοῦ τοῦ μέτρου ἴσως νά ἀρχίσει μέ καθυστέρηση μερικῶν χρόνων παρά τίς σχετικές πιέσεις τῆς ἀντικειμενικῆς πραγματικότητας.

— ὅσον ἀφορᾶ τήν καταβολή τῆς ἐργατικῆς εἰσφορᾶς τῶν 2/5 τοῦ ἐπιδόματος ἀδείας στό Ε.ΛΕ.Ν. ἀπό μέρος τῶν ναυτικῶν.

— ὅσον ἀφορᾶ στήν σύσταση καί κυρίως στήν λειτουργία τῆς ἐπιτροπῆς γιά τήν ἰδιότητα τοῦ ἀνέργου ὥστε νά ξεκαθαριστεῖ τό ἄν οἱ λίγοι ἐναπομένοντες στά μητρῶα τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. εἶναι ἄνεργοι ἐκ προθέσεως ἤ ἐξ' ἀνάγκης.

Σέ μιά γενική παρατήρηση ὁ νόμος — κορμός τῆς ἐφαρμοζόμενης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς σχεδιάστηκε, ἀναλύθηκε καί ἐφαρμόζεται, στό μέτρο πού αὐτό συμβαίνει, βασισμένος πολύ ἤ λίγο σέ ἐσφαλμένες ἀρχές, τῶν ὁποίων οἱ σπουδαιότερες ἀναφέρονται κατωτέρω.

Διαλεκτικά θά μποροῦσαν οἱ κατωτέρω ἀναφερόμενες κριτικές παρατηρήσεις νά ἑρμηνευτοῦν καί σάν διορθωτικές παραινέσεις τῆς μελλοντικῆς μας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πού βέβαια δέν μπορεῖ νά παραμείνει ἀμετάβλητη γιά τό εὐρύτερο καλό τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας καί ναυτιλίας. Εἶναι λοιπόν ἐσφαλμένος ὁ νόμος — πλαίσιο **πρῶτον,** διότι κεντρίστηκε ἐπάνω στόν ἄξονα τῆς ἀνεργίας πού καί λάθος ἄξονα ἀποτελεῖ καί ἀνύπαρκτο ἤ ἐπουσιώδη λόγω συνιστᾶ. Λάθος εἶναι ὁ ἄξονας αὐτός ἰδιωτικοοικονομικά, διότι τό κόστος παραγωγῆς εἶναι ἡ ὀρθή πρωτογενής μεταβλητή καί ὄχι ἡ ἀντιοικονομική ἀπασχόληση ἐργαζομένων γιά ὁποιοδήποτε κόστος.

Γιαυτό βλέπουμε τήν οἰκονομική πολιτική κρατῶν ἤ κλάδων νά καταπολεμᾶ βαθμιαῖα, νά προγραμματίζει καί νά συζεῖ μέ τήν ἀνεργία καί ὄχι νά καταστρέφει μηχανισμούς παραγωγῆς (ἐπιχειρήσεις) γιά νά τήν ἐξαλείψει καί συνεπῶς νά τήν ἐπαναδημιουργήσει ἀργότερα σέ μεγαλύτερο βαθμό.

Ἀνύπαρκτος καί ἐπουσιώδης παράγοντας εἶναι καί ἦταν ἡ ἀνεργία τῶν ναυτικῶν ἀκόμα καί κατά τόν χρόνο σχεδιασμοῦ τοῦ νόμου — πλαισίου διότι ὑπῆρχαν τότε περίπου 12.000 ἀξεδιάλεχτοι ἄνεργοι στό σύνολο τοῦ εὐθέως ἤ ἐξηρτημένου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Δηλαδή ἕνα μεικτό ποσοστό τῆς τάξεως τῶν 8 ὡς 9 τοῖς ἑκατό. Ἦτο δέ καί ἀπεδείχθη ἀπόλυτα βάσιμο ὅτι ὄχι ἡ λήψη ὁποιωνδήποτε μέτρων κατά αὐτῆς τῆς σχετικά μικρῆς ἀνεργίας καί μάλιστα στήν αἰχμή τῆς μεγίστης ναυτιλιακῆς κρίσης, ἀλλά ἡ ἔστω καί μικρή ἐνεργοποίηση ἀρχικά τῶν λιγότερο ὁριακῶν παροπλισμένων πλοίων θά τήν ἀπορροφοῦσε συντομότατα, πράγμα πού καί πράγματι συνέβη. Ἄρα τό κόστος τοῦ πλοίου ἔπρεπε νά ἐπηρεάζει ὁ νόμος αὐτός στό δυνατό του μέτρο βασικά καί ὄχι τήν ἀνεργία εὐθέως. Σήμερα ὁ ἀριθμός τῶν ἀκόμα ἀξεδιάλεχτων (ἀφοῦ δέν λειτουργεῖ ἡ σχετική ἐπιτροπή) ἀνέργων ἔπεσε στίς 5.000—6.000 ἄτομα.

Ἂν διαλεχτοῦν θά μείνουν ἐλάχιστες χιλιάδες, ὁπωσδήποτε λιγότερες ἀπό τό φυσιολογικό ποσοστό ἀνεργίας, τριβῆς ἤ δομικῆς ἀνεργίας τοῦ 2 ἤ 3 τοῖς ἑκατό, ἀναγκαίας ὅμως καί αὐτῆς γιά τήν διαφύλαξη τῆς ψυχικῆς, ἠθικῆς καί σωματικῆς ὑγείας τῶν ἐντός τῶν πλοίων πληρωμάτων. Θέμα λοιπόν ἀνεργίας καί μόνο μέ τήν ἤδη ἐλάχιστη ἐνεργοποίηση παροπλισμένων δέν ὑπάρχει, πλούτισαν ὅμως καί πλουτίζουν ὅλες οἱ ξένες ἀεροπορικές ἑταιρίες (ἐπαναπατρισμοί) ἀπό ἑλληνικό ἱδρώτα καί μείνανε παροπλισμένα κάμποσα πλοῖα γιατί δέν μειώθηκε τό κόστος κινήσεώς των ὅσο θά ἦτο δυνατόν, ὥστε νά διευκολυνθεῖ ἡ ἐνεργοποίησή τους.

Δεύτερον, διότι κοντόφθαλμα καί ἀντίστροφα, ἀντιαπασχολησιακά καί στενόκαρδα θέτει ἕναν παράλογο διετή χρονικό περιορισμό στήν δυνατότητα ἀπασχόλησης ἀλλοπαδῶν πληρωμάτων.

Ἐδῶ γεννῶνται τά ἑξῆς ἐρωτήματα: Θά ὑπάρξει ἐπάρκεια κατωτέρων ἑλληνικῶν πληρωμάτων μετά τά δύο χρόνια; Ὅταν σήμερα ἤδη ὑπάρχει ἔλλειψη σχεδόν πλήρης κατωτέρων πληρωμάτων; Δέν ἔγινε ἀκόμα κατανοητό ἀπό τούς ὑπευθύνους τοῦ σχεδιασμοῦ καί τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς ὅτι βασική της ἀρχή πρέπει νά ἀποτελεῖ παγίως ἡ ἀπασχόληση Ἑλλήνων μόνο σάν ὑψηλόμισθων ἀξιωματικῶν καί καθόλου σάν χαμηλομίσθων κατωτέρων πληρωμάτων; διότι αὐτό συμφέρει τήν ἐθνική μας οἰκονομία, τούς ναυτικούς τούς ἴδιους καί τήν ναυτεργατική ἀγορά αὐτή καθαυτήν πρός γενικό ὄφελος.

Βεβαίως ἡ τεράστια, σπουδαία καί ριζοσπαστική αὐτή ἀρχή πρέπει νά συνοδεύεται ἀπό ἀντίστοιχη ἐκπαιδευτική καί πολιτική ἐπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ ὥστε νά ἀποφεύγονται ἀνισομέρειες καί ἀνισοκατανομές στήν κλίμακα τῆς ἐπαγγελματικῆς ἱεραρχίας, ὥστε νά ἀποφεύγεται γιά παράδειγμα ἡ ὑπερπροσφορά πλοιάρχων καί πρώτων μηχανικῶν (περίπου 60% τῆς πραγματικῆς σημερινῆς ἀνεργίας) ἤ ἡ ἔλλειψη κατωτέρων βαθμίδων ἀξιωματικῶν ἀμειβομένων γιαυτό πλουσιότερα ἀπό τούς προϊσταμένους των. Τοῦτο ἄλλωστε θά βοηθήσει στήν καλύτερη ἐκπαίδευση καί ἐπαγγελματική κατάρτιση τῶν ἀξιωματικῶν μέ συνέπεια τήν ἀνύψωση τοῦ ποιοτικοῦ ἐπιπέδου τῆς ἐργασίας των καί τῆς παραγωγικότητάς των.

Ἡ πολιτική ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως ξένων χαμηλόμισθων ἐργατῶν ἐκ μέρους τῆς γερμανικῆς (καί τῶν λοιπῶν) βιομηχανίας πρέπει νά ἀποτελέσει πρότυπο γιά τήν ἀπασχόληση ὅλο καί περισσοτέρων χαμηλόμισθων ξένων ναυτεργατῶν γιά νά μακρομερεύσει κατά τό δυνατόν ἡ ὕπαρξη καί τό μέγεθος τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Γιαυτό ὁ διετής χρονικός περιορισμός τῆς ἀπασχόλησης ξένων στά ἑλληνικά καράβια εἶναι κοντόφθαλμος καί ἐνάντιος στόν ὀρθολογισμό.

Ἀλλά ἀνεπαρκής εἶναι ἡ διετία καί γιά τόν λόγο ὅτι εἶναι ἀδύνατον νά ἐνεργοποιηθεῖ, νά ἀναπτυχθεῖ νά λειτουργήσει, νά ὀρθολογησθεῖ ὁ νέος θεσμός τῶν διμερῶν συμβάσεων. Τοῦτο ὀφείλεται στόν διεθνῆ χαρακτήρα αὐτοῦ τοῦ συστήματος, στήν σχέση του μέ τίς διάφορες ἐπαγγελματικές, ἐργοδοτικές καί ναυτεργατικές ὀργανώσεις καί διεθνεῖς ὀργανισμούς καί στίς ὁπωσδήποτε ὑπεισερχόμενες ποικοιλομόρφως κρατικές γραφειοκρατίες πού ἰδιαίτερα στήν προκείμενη περίπτωση εἶναι ἐξαιρετικά βραδυκίνητες, πλήρεις ἀδυναμιῶν, ἀντινομιῶν, συγχύσεων καί πιθανῶς διαφθορᾶς στήν περίπτωση βέβαια πού ἐν γένει ὑπάρχουν. Φοβούμαστε λόγω τῶν ἀνωτέρω ὅτι στήν ἐκπνοή τῆς διετίας (Ἰούλιος 85) οὔτε μιά καλή ἀρχή ἐφαρμογῆς τοῦ σπουδαίου αὐτοῦ θεσμοῦ δέν θά ἔχει ὁλοκληρωθεῖ καί δυστυχῶς θά πρέπει ἤδη τότε νά καταργηθεῖ μέ ζημία ἠθική ὅλες τίς σχετικές προσπάθειες καί ὑλική τό τεράστιο κόστος πραγματώσεως του πού θά καταβάλουν οἱ καθέκαστα ἐπιχειρήσεις καί οἱ συλλογικοί φορεῖς. Βεβαίως δύναται ἐδῶ νά ἀντιταχθεῖ ὅτι ἡ ἰσχύς τοῦ θεσμοῦ θά παραταθεῖ τότε, ἀλλά γιά μιά τεχνοκρατική ἀνάλυση εἶναι ἐγκληματικά ἀντιπαραγωγικό ἕνας σπουδαῖος θεσμός νά θεμελιώνεται ὑπό ἕνα καθεστώς ἀβεβαιότητας ὅσον ἀφορᾶ τήν διάρκεια καί τήν συνέχισή του.

Ὁ θεσμός τῆς ἀπεριόριστης ἀπασχόλησης ἀλλοδαπῶν μέ βάση διμερεῖς συμβάσεις καθυστέρησε ὡς τώρα τραγικά καί ἀδικαιολόγητα. Πρόπερσι, πέρσι καί φέτος χρειάζεται κατά κύριο λόγο τήν βοήθειά του ἡ ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία. Συμβαίνει ὅμως τό ἀξιοπερίεργο ἀπό τά μέσα τοῦ 1983 καί μέχρι πλήρους ἐφαρμογῆς τῆς θεσμοποιημένης πλέον ἀπασχολήσεως ἀλλοδαπῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ὅποτε τοῦτο πραγματοποιηθεῖ, καί εἰδικότερα λόγω τῆς ἐφαρμοζομένης ἀνακύκλωσης, ἀφ' ἑνός νά μήν ἀπασχολοῦνται σχεδόν καθόλου ξένα πληρώματα, ἀφ' ἑτέρου νά φορτώνεται τό κοστολόγιο τοῦ πλοίου μέ πρόσθετα μή ἀναγκαῖα ἔξοδα (εἰσιτήρια καί λοιπά συμπαρομαρτῶντα) τώρα, δηλαδή κυριολεκτικά στήν κρισιμότερη στιγμή τῆς ὕπαρξής του. Εἶναι ἀπαρέδεκτο ὕστερα ἀπό τά ἀνωτέρω νά ὑφίσταται καί ἡ δαμόκλεια σπάθη τῆς διετίας πού θά μποροῦσε νά ἀνατρέψει τά ὁποιαδήποτε τότε ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα καί πού ἄλλως ὁπωσδήποτε τροχοπεδίζει τά παρόντα.

Σ' αὐτήν τήν πολύ περιλιπτική κριτική τοῦ νόμου πλαισίου τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς δέν συμπεριλαμβάνουμε ἄλλα σπουδαῖα ἤ μή σοβαρά ἤ μή μέτρα ἤ παραλείψεις τῆς γενικότερης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὅπως π.χ. ὁ ἔλεγχος ἐξευρέσεως ξένων τραπεζογραμματίων στά συρτάρια τῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν, τοῦ νόμου 89 στίς 50.000 δολλάρια ΗΠΑ, ἡ πλήρης σύμπλευση στήν ξέφρενη ὑστερία γιά τήν ρύπανση καθόσον ἀφορᾶ στό μέρος πού ἀποτελεῖ ὑπερβολή καί τό ἴδιο γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας, στήν πιό κρίσιμη κοστολογικά στιγμή τοῦ ὑπό ἑλληνική σημαία πλοίου, ἡ ραγδαία χειροτέρευση τῆς ποιότητας καί ἡ αὔξηση τοῦ κόστους τῶν ναυτιλιακῶν τηλεπικοινωνιῶν κ.λπ., κ.λπ., στό ἀποκορύφωμά τους οἱ ναυταπάτες σέ βάρος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου πλήθυναν ἀνησυχητικά καί πολλές δεκάδες πλοῖα ἔχουν ἐμπλακεῖ στόν καμβά ἀπατεώνων χρονοναυλωτῶν ἀφ' ἑνός καί μιᾶς μεσαιωνικῆς ἐξωπραγματικῆς καί πλήρως ἄδικης γιά τά συμφέροντα τοῦ πλοίου ναυτιλιακῆς νομικῆς πραγματικότητας ἀφ' ἑτέρου. Τό σενάριο εἶναι γνωστό, ἀπατεῶνες χρονοναυλωτές αὐτούσιοι ἤ παραφυάδες ναυλώνουν κατά κύριο λόγο ἑλληνικά πλοῖα πού πιεζόμενα ἀπό τήν ἑκάστοτε κρίση τῆς ναυλαγορᾶς καί τίς τεράστιες ὑποχρεώσεις τους ἀκόμα καί παραβλέπουν μερικῶς τήν ποιότητα τῶν ναυλωτῶν πού ἀφοῦ μαζέψουν ἀρκετά χρήματα ἀπό ἀξίες, ναύλους, κόστη φορτοεκφορτώσεως καί καύσιμα ἐξαφανίζονται καί ἀφήνουν τό πλοῖο μέ τά κληροδοτήματα τῆς ἀτιμίας τους. Ἀπό τό σημεῖο αὐτό καί πέρα ἀρχίζει ἡ τραγωδία τοῦ πλοίου γιατί μέ βάση τίς ἰσχύουσες ἀρχές ἰδιωτικοῦ καί διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου εἶναι ὑπεύθυνο σχεδόν ἀπεριορίστως ἀντί τῶν ναυλωτῶν γιά κάθε ἀξίωση ἀπό καί πρός κάθε κατεύθυνση. Τό «δίκαιο» πού ἐφαρμόζεται ἀποτελεῖ προσαρμογή διατάξεων ναυτικοῦ καί ἐμπορικοῦ δικαίου τῶν προηγουμένων αἰώνων σύμφωνα μέ τήν οἰκονομική καί τεχνολογική πραγματικότητα τῶν ὁποίων καί μορφοποιήθηκε ἀρχικά.

Τηλεπικοινωνίες κάθε μορφῆς, συγκοινωνίες, τράπεζες καί διεθνῆ τραπεζικά συστήματα, δικαστική ἐξουσία σέ ἐθνική βάση καί σέ διεθνῆ συνεργασία ἦσαν ἀνύπαρκτα καί γιαυτό ὁ κίνδυνος τῶν φορτωτῶν γιά τά φορτία τους πού ἐμπιστεύονταν οὔτε κάν στόν πλοιοκτήτη ἂν ὑπῆρχε, ἀλλά στόν πλοίαρχο ἦταν ἤ μποροῦσε νά εἶναι τεράστιος. Ἔτσι ὁ πλοίαρχος (πλοῖο) εἶχε μεγάλη εὐθύνη καί κάθε δυνατότητα ἐν σχέσει μέ τήν τύχη τῶν φορτίων καί γιαυτό διαμορφώθηκε ἕνα πολύ αὐστηρό δίκαιο σέ βάρος τοῦ πλοιάρχου — πλοίου ἐπειδή, δυνάμει, ἦταν ὁ κύριος ξένων πραγμάτων ἤ καί ἀξιῶν. Μικρές μόνο ἀλλαγές ὑπέστη ἡ κεντρική αὐτή ἰδέα τῆς ἀποκλειστικῆς καί πλήρους εὐθύνης πλοιάρχου — πλοίου στίς τελευταῖες ἀρκετές δεκαετίες τῆς ραγδαίας οἰκονομικοτεχνολογικῆς ἐξέλιξης καί παρά τήν ὑπερπλήρωση ὅλων τῶν ἀνωτέρω ἐλλείψεων στήν διεθνή οἰκονομικοτεχνική πραγματικότητα.

Ἔτσι ἀκόμα ἀναφέρεται στά ναυλοσύμφωνα ὅτι ὁ ναῦλος καταβάλλεται στόν πλοίαρχο πού ἦταν ὁ guasi κύριος τοῦ φορτίου ἀντισταθμίζοντας ὅμως αὐτό τό προνόμιο τοῦ πλοιάρχου μέ τήν τελεσίδικη ὑποχρέωσή του νά παραδώσει τό ἐμπόρευμα στούς παραλῆπτες του σέ κάθε περίπτωση. Καί τό μέν προνόμιο τοῦ πλοιάρχου μέ τήν ἀνάπτυξη τῶν τραπεζῶν ἐξαλείφθηκε, ἡ ὑποχρέωσή του ὅμως νά παραδώσει τό φορτίο σέ κάθε περίπτωση ἐξακολουθεῖ ὑφισταμένη.

Ὁ πλοίαρχος ὑπογράφει σήμερα ἤ ἐξουσιοδοτεῖ γιά τήν ὑπογραφή τῶν φορτωτικῶν **χωρίς** ὅμως; νά εἶναι ὁ ἀποκλειστικός κομιστής τῶν φορτωτικῶν ὅπως συνέβαινε στό ξεκίνημα τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Ὁ πλοίαρχος — πλοῖο παλαιότερα μεσολαβοῦσε ἐνεργά μεταξύ ἀγοραστῶν καί πωλητῶν ὁπότε ἤλεγχε καί στάθμιζε τά δικαιώματα καί τίς ὑποχρεώσεις του. Σήμερα οἱ συμβαλλόμενοι δικαιοπρακτοῦν ἀπ' εὐθείας καί ἀποκλειστικῶς μεταξύ των , τό παλαιό ὅμως σχῆμα εὐθύνης πλοιάρχου — πλοίου ἐξακολουθεῖ ἰσχύον σχεδόν ἀναλλοίωτο.

Ἀπό τήν ἀνωτέρω ἐνδεικτική ἀπαρρίθμηση μερικῶν ἀντινομιῶν καί πολλῶν ἄλλων πού ὑπάρχουν ἀπορρέουν στήν οὐσία οἱ σημερινές ἀντικειμενικές δυνατότητες ἀπάτης σέ βάρος τοῦ πλοίου. Οἱ ἀγοραστές ἤ οἱ πωλητές προπληρώνουν τόν ναῦλο ἤ καί τά ἔξοδα στόν ἀπατεώνα ναυλωτή, χωρίς νά ἐξασφαλίζεται ὅτι αὐτός θά πληρώσει τά σχετικά ἔξοδα. Ὅταν ὁ ναυλωτής ἐξαφανιστεῖ, τότε αὐτοί στρέφονται καί ἔχουν «δικαίωμα» ἀπό τό ἰχύον ναυτιλιακό «δίκαιο» νά στραφοῦν καί νά ζητήσουν τό ἐμπόρευμά τους ἀπό τό πλοῖο πού καί «τρίτο» μέρος στήν συμφωνία των μέ τούς ναυλωτάς εἶναι καί καλεῖται νά φέρει πέραν τῆς δικῆς του ζημίας καί τό κόστος τῆς περαιτέρω παραδόσεως τοῦ φορτίου του καί τῆς ἀπελευθέρωσής του. Ὁ παραλογισμός τοῦ ἰσχύοντος ναυτεμπορικοῦ «δικαίου» συνεχίζεται καί ὅταν ἕνας ἄλλος τρίτος στοιβαδόρος, πράκτωρ προμηθευτής τῶν ναυλωτῶν, ὁ ὁποῖος ἀποκλειστικά καί μόνον συνεβλήθη καί συνηλλάγη μετά τούτων, μόλις αὐτοί ἐξαφανισθοῦν στρέφεται καί μπορεῖ νά στρέφεται, τουλάχιστον



NAFTOMAR

Εἰς ἅπαντας τούς ἀξιωματικούς, πληρώματα, συνεργάτας καί τάς οἰκογενείας των

ΘΕΡΜΩΣ ΕΥΧΟΜΕΘΑ

Καλάς Ἑορτάς

καί

Εὐτυχές τό Νέον Ἔτος

καί όπωσδήποτε σέ πρώτη φάση, έναντίον τοῦ πλοίου ζητώντας κάλυψη τῶν ζημιῶν του.

Σέ ἄλλη περίπτωση ἀγοραστές ἀγοράζουν ἐμπορεύματα C.I.F. στίς χῶρες τους καί προπληρώνουν στούς ὁποιους φορτωτάς — πωλητάς, κόστη, φορτοεκφορτώσεις, ναύλους, ὑπερημερίες, ἀσφάλειες κ.λπ. Ἄν οἱ ἀγοραστές συνῆψαν μιᾶς κακῆς ποιότητας συναλλαγή μέ ἀναξιόπιστους καί ἀφερέγγυους ναυλωτές, ἔστω καί ἄν ὠφελήθηκαν ἀπό τήν κακή ποιότητα τῶν ναυλωτῶν, πληρώνοντας φθηνά ἀκόμα καί ἐξωπραγματικά κόστη, σέ περίπτωση ἠθελημένης ἤ ὄχι ἀδυναμίας τῶν ναυλωτῶν, φορτωτῶν — ναυλωτῶν οἱ ἀγορασταί μέν δέν χάνουν τίποτε κάι δικαιοῦνται «νομίμως» νά ἀξιώσουν παράδοση τῶν φορτίων τους, ἐνῶ τό πλοῖο ὑποχρεοῦται νά παραδώσει τό φορτίο στους παραλήπτες πληρώνοντας τό ὁποιοδήποτε ἀκάλυπτο κόστος του ἐξ ἰδίων.

Ἀπό τήν προηγηθεῖσα ἐνδεικτική περίληψη προκύπτουν τά ἑξῆς παράδοξα σέ σχέση μέ ὁποιουσδήποτε κανόνες ἰδιωτικοῦ ἤ διεθνοῦς ἤ ἀστικοῦ ἤ ἐμπορικοῦ δικαίου.

— Τό πλοῖο σάν ὁποιοσδήποτε συμβαλλόμενος εἶναι ὑπεύθυνο γιά τά δικά του δικαιοπρακτικά λάθη ἤ τυχηρά τελεσιδίκως.

— Τό πλοῖο δέν δύναται νά μετακυλήσει τίς ὡς ἀνωτέρω εὐθύνες του σέ κανένα ἄλλο ἐμπλεκόμενο ἄμεσα ἤ ἔμμεσα συναλλασσόμενο.

— Τρίτοι δικαιοπρακτοῦντες ἐρήμην τοῦ πλοίου στό διεθνές ἐμπόριο ἀνεξαρτήτως βαθμοῦ ἀμελείας των ἔστω καί ἄν ὠφελήθηκαν ἀπό τήν ἐσφαλμένη ἐπιχειρηματική τους ἀπόφαση ἔχουν τό ἄδικο δικαίωμα, νά μήν φέρουν τίς συνέπειες τῶν λανθασμένων πράξεων ἤ παραλείψεών τους καί ἔχουν τό ἄδικο δικαίωμα νά τίς μετακυλήσουν στό ἀνεύθυνο πλοῖο.

— Ὑφίσταται ἡ διαστροφική ἀντινομία πού ἐπιτρέπει γενικά τό ἰσχύον ὡς ἀνωτέρω ναυτιλιακό «δίκαιο», εὐθύνες τρίτων ὑπαιτίων ἤ μή, νά φορτώνονται σέ πλάτες τρίτων ἀναιτίων.

— Δέν ἰσχύει νομοτελειακά ὁ πάγιος καί βασικός κανόνας κάθε δικαίου ὅτι κάθε δικαιοπρακτῶν εὐθύνεται γιά τά ὑπαίτια ἤ μή λάθη παραλείψεις ἤ τυχηρά του κάι ἄν περισσότεροι, τότε εὐθύνονται ἀπό κοινοῦ ἀναλογικά καί συμμετοχικά γιά τίς κοινές συνέπειες τῶν ἐσφαλμένων πράξεων ἤ τυχηρῶν τους.

Τελικά ἡ περιληπτική ἀνάλυση αὐτοῦ τοῦ κρισίμου θέματος ὁλοκληρώνεται ἄν ληφθεῖ ὑπ' ὄψη ἡ ἐμπράγματη φύση τοῦ πλοίου πού ἀποτελεῖ συντριπτικό αἴτιο γιά τή θεσμοποίηση καί διατήρηση αὐτῆς τῆς ἀδικίας εἰς βάρος του. Τό πλοῖο, μόνο αὐτό ἀνάμεσα σέ ὅλους τούς συντελεστάς τοῦ κυκλώματος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἔχει ὑλική ὑπόσταση καί μάλιστα σέ σχέση μέ ὅλους τούς ἄλλους συμμετόχους τοῦ κυκλώματος αὐτοῦ πολύ μεγάλης σέ ἀξία, καί τέλος εἶναι καί μετακινούμενος «στόχος» μεταξύ τῶν διαφόρων λιμανιῶν.

Ἔτσι ἀποτελεῖ τήν εὐκολότερη καί πλέον προσιτή λύση γιά ὁποιανδήποτε φορτωτή, πράκτορα, ναυλωτή, προμηθευτή, παραλήπτη νά στρέφεται ἐναντίον τοῦ πλοίου, μέ ἤ χωρίς εὐθύνη αὐτοῦ, γιά ὁποιαδήποτε δίκαιη ἤ ἄδικη ἀξίωσή του κατά τῶν ναυλωτῶν ἤ φορτωτῶν στό λιμάνι τῆς ἰδίας αὐτοῦ χώρας, ἐφαρμόζοντας τό ἴδιο δίκαιο τῆς χώρας του ἀπό δικούς του δικαστές ἀντί νά προσπαθήσει, ἔστω, στήν ξένη χωρα τοῦ ἀμφίβολης οἰκονομικῆς ἐπιφάνειας ἀντιδίκου του μέ βάση τό δίκαιο τῆς χώρας ἐκείνης. Αὐτή εἶναι ἡ μήτρα πού κυοφόρησε τό παράλογο καί ἄδικο νομικό καθεστώς τῆς a priori καί prima facie εὐθύνης τοῦ πλοίου γιά τό κάθετι ἀνεξαρτήτως οἱασδήποτε ὑπαιτιότητός του. Σπάνια στήν ἱστορία τοῦ οἰκονομικοῦ βίου νομίζουμε ὅτι διαμορφώθηκε τόσο κραυγαλέα ἄδικο καθεστώς πού καλύφθηκε καί μέ νομικό μανδύα.

Τά ἀνωτέρω πιστεύουμε ὅτι ἀποδεικνύουν τήν ἀναγκαιότητα ἀλλαγῆς καί ὀρθολογισμοῦ, ἀναθεώρησης καί ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ νομικοῦ καθεστῶτος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὥστε νά ἐγκαθιδρυθεῖ δίκαιο σύστημα δικαιωμάτων καί ὑποχρεώσεων ὅλων τῶν συμμετεχόντων. Βεβαίων λοιπόν εἶναι ἀναγκαία ἡ σύναξη νόμου γιά τίς ναυταπάτες ἀπό μέρους τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους, ὄχι ὅμως μέ τίς προθέσεις τῆς προηγούμενης προσπάθειας ἀλλά μέ διαμετρικά ἀντίθετες προθέσεις, δηλαδή μέ στόχο τήν καλόπιστη κάλυψη τοῦ ἀνίσχυρου γίγαντα πού ἀποτελεῖ κάθε πλοῖο, κατά τά ἀνωτέρω, ἀπέναντι στήν ἐγκληματική ἀσυδοσία καί τό ἄδικο καί ἀπαρχαιωμένο νομικό πλαίσιο πού καλύπτει τήν δραστηριότητα του.

Ὁ νόμος αὐτός θά πρέπει νά ἀποτελέσει ἐθνική προσπάθεια ἀνατροπῆς τοῦ νομικοῦ παραδοσιακοῦ καθεστῶτος πού διέπει τίς θαλάσσιες μεταφορές καί πυρήνα μιᾶς ἐνεργοποίησης ὅλων τῶν διεθνῶν φορέων τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας γιά τήν βαθμιαία διαμόρφωση ἑνός καθολοκληρίαν νέου νομικοῦ καθεστῶτος πού θά θεραπεύει κάθε μιά καί ὅλες ἀπό τίς ἐνδεικτικά ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσες δυσμορφίες. Κατά τήν γνώμη μας κεντρική ἰδέα γιά τήν δόμηση τοῦ νόμου αὐτοῦ πρέπει νά ἀποτελέσει ἡ ἐμπορική λύση ἡ ὁποία ἐφαρμόζεται ἀρκετές φορές ὅταν ἀπατεῶνες ναυλωτές ἐγκαταλείπουν φορτωμένα πλοῖα.

Κατ' αὐτήν μετά τήν ἐξαφάνιση τοῦ ναυλωτῆ οἱ ἐναπομένοντες συντελεστές, δηλαδή πλοιοκτῆτες καί φορτωτές, παραλῆπτες, ἀσφαλιστές ἀπό κοινοῦ φέρουν τό βάρος τῆς κοινῆς κακῆς του τύχης καί τῶν συνυφασμένων οἰκονομικῶν συνεπειῶν. Μόνον πού ἡ περίπτωση τῆς σέ καλή πίστη βασιζόμενης ἐμπορικῆς ρυθμίσεως πρέπει νά πάψει νά εἶναι προαιρετική γιά τά μέρη καί πρέπει γιά τό καλόπιστο ἑλληνικό βαπόρι νά περιβάλλεται τάχιστα ἀπό τήν ναυτιλιακή ἑλληνική δικαιοσύνη τόν τύπο δικαστικῆς ἀπόφασης πού νά καλύπτει τά συμφέροντα τοῦ ἀτυχήσαντος ἑλληνικοῦ πλοίου ὁπουδήποτε καί ἄν τοῦτο ἔχει ἀκινητοποιειθεῖ καί βέβαια ὅσι οἱ ἐκεῖ τοπικές συνθῆκες τό ἐπιτρέπουν.

Πάντως ἡ συμμετοχή τῶν λοιπῶν μερῶν στήν κάλυψη τῶν κοινῶν ζημιῶν πρέπει νά εἶναι ὑποχρεωτική γιά αὐτούς καί σέ περίπτωση μή συμπράξεως των, γιά ὁποιονδήποτε λόγο, ἀπαλλακτική γιά τόν πλοιοκτήτη.



Ἐπίσης τό καλόπιστο πλοῖο σέ ἀδυναμίας ἤ ἀπροθυμίας καί συμπράξεως στήν πραγμάτωση τῆς δικαστκῆς ἀποφάσεως ἐκ μέρους τῶν φορτωτῶν παραληπτῶν ἤ ἀσφαλιστῶν τῶν φορτίων θά πρέπει νά δικαιοῦται ὅπου τοῦτο εἶναι οἰκονομικῶς πρόσφορο νά ἐκφορτώνει ὑπό καθεστώς παρακαταθήκης ἤ ἐνεχύρου τό φορτίο του καί νά ἀπελευθερώνεται πρός περαιτέρω δραστηριοποίησή του. Ἐάν περαιτέρω οἱ κύριοι τοῦ φορτίου καθίστανται τελεσίδικα ὑπερήμεροι κατά τόν σχετικό νόμο ὅσον ἀφορᾶ τήν παραλαβή τῶν φορτίων των κατόπινω καταβολῆς τῆς συμμετοχῆς των, τότε τό φορτίο νά ἐκπληστηριάζεται νά καλύπτει τίς συμμετοχικές ὑποχρεώσεις των πρός τό πλοῖο καί τίς λοιπές καί τό ὑπόλοιπον νά κατατίθεται εἰς πίστωσιν τῶν κυρίων τοῦ φορτίου.

Βεβαίως γνωρίζουμε ὅτι ἡ πραγμάτευση ἑνός τέτοιου καθεστῶτος, μετά τήν εὔκολη σύνταξη τοῦ σχετικοῦ ἐθνικοῦ νόμου, θά εἶναι δύσκολη καί δυσκολότερη ἡ πρός τό ἐξωτερικό ἐπιβολή της σάν δίκαιο τῆς χώρας τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ἀλλά γιά μᾶς τούς ἀνθρώπους τῆς ναυτιλικῆς πράξης εἶναι ἀκόμα πιό δύσκολο νά παλεύουμε χωρίς καμμιά νομική κάλυψη ἀπό τήν δικαιοσύνη τῆς χώρας μας. Ἔπειτα κάποτε πρέπει νά γίνει ἡ ἀρχή καί φυσικά καί φυσιολογικά ἡ νέα πραγματικότητα προκύπτει πάντα βαθμιαῖα καί σταδιακά.

Ἔτσι διαμορφώνονται τά διάφορα νομικά συστήματα καί καθεστῶτα καί προωθοῦνται μέσω τῶν ἁρμοδίων διεθνῶν φορέων ὥστε νά καταστοῦν θεσμοί. Ἡ χώρα μας σάν μεγάλη, ἀκόμα, ναυτιλιακή δύναμη, τώρα καί πρώτη μέσα στήν ΕΟΚ, ἔχει αὐτή ἴσως κυρίως τό συμφέρον νά προσπαθήσει νά ἀναπτύξει ἕνα ἐθνικό καί νά προωθήσει διεθνῶς ἕνα σύστημα προστασίας τῶν καλόπιστων πλοίων της ἀπό τίς ναυταπάτες εἰς βάρος των, ἐπιδρώντας στήν μορφοποίηση ἑνός δικαίου καί σωστοῦ νέου νομικοῦ καθεστῶτος πού θά διέπει τίς ναυτιλιακές μεταφορές. Κανείς δέν ἔχει συμφέρον σέ τέτοια ἔκταση ὅσο ἡ χώρα μας γιά μιά τέτοια δραστηριότητα. Οὔτε οἱ χῶρες φορτωτές καί παραλῆπτες, οὔτε οἱ διάφοροι διεθνεῖς ναυτιλιακοί ὀργανισμοί, οὔτε οἱ ἀσφαλιστές, οὔτε τά κλάμπς, οὔτε οἱ πολυεθνικοί συνεταιρισμοί δικηγόρων, διότι ὅλοι αὐτό ἐξ' ἀντιθέτου, θά μποροῦσε νά εἶναι ἀληθές ὅτι ἐξυπηρετοῦνται κατά κάποιο τρόπο ἀπό τήν ὕπαρξη αὐτῆς τῆς νομικῆς σύγχυσης πού ἀναγνωρίζει σάν κύριο τελικό ὑπεύθυνο τόν ἀνίσχυρο γίγαντα πού εἶναι τό ἑλληνικό κυρίως καί τά λοιπά πλοῖα. Τέλος πρέπει νά ἀναφερθεῖ ὅτι παρόμοιες παροσπάθειες ἔχουν ἀναληφθεῖ ἀπό χῶρες ἤ ὁμάδες χωρῶν γιά ἐξυπηρέτηση κυρίως δικῶν τους συμφερόντων καί ἔχουν τουλάχιστον μερικῶς τελεσφορήσει. Ἔτσι χῶρες μέ μικρούς στόλους εἰσήγαγαν καί κάλυψαν τήν μέχρι ὑστερίας ἐξελιχθεῖσα προστασία τῶν ἀκτῶν τους ἀπό τήν ρύπανση, χῶρες παραγωγοί ἐξελιγμένων συσκευῶν καί μηχανῶν συνεργάστηκαν στήν ὑπαγόρευση ὑποχρεωτικῆς προμήθειας τῶν κάθε τόσο βελτιωμένων, πράγματι ἤ ὄχι, συσκευῶν τους γιά τήν πρόληψη τῆς ρύπανσης ἤ γιά τήν προστασία τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα καί ἡ διαδιακασία αὐτή συνεχίζεται κάι βέβαια θά συνεχίζεται διαρκῶς. Ἡ ναυτιλιακή πολιτική τῆς χώρας μας, σέ ἀντιπαράθεση μέ τά ἀνωτέρω, θά πρέπει νά ἀσχοληθεῖ κατά τόν ἴδιο τρόπο καί γιά τόν ἴδιο λόγο μέ τήν κάλυψη, τήν καλόπιστη κάλυψη, τῶν βαποριῶν τῆς ἀπο τίς ναυταπάτες καί νά ἡγηθεῖ μιᾶς σχετικῆς κίνησης διεθνῶς

πού όπωσδήποτε θά ἀποδώσει ἔστω κάι μακροχρόνια.

Ἐπειδή οἱ σκέψεις αὐτές ἀφοροῦν στό νομικό ναυτιλιακό πλαίσιο τῆς χώρας μας θά εἴχαμε τελικά νά κάνουμε καί μιά ἀκόμα ὑπόδειξη μέ βάση τήν ἀρχή ἐν «ἀμφιβολία ὑπέρ ἡμῶν». Ὅταν ἕνα ἑλληνικό πλοῖο ἐνάγει ἕναν ναυλωτή στήν χώρα του, τότε ἡ νομοθεσία τῆς χώρας αὐτῆς, στίς πλεῖστες τῶν περιπτώσεων, προβλέπει τήν κατάθεση ἐκ μέρους τοῦ ἐνάγοντος ἐγγυήσεως ὕψους ἴσον μέ τό ἀξιούμενο ποσόν. Σέ ἄλλες περιπτώσεις ἀπαιτεῖται ἐπίσης καί προκαταρκτική παρακατάθεση ἐγγυήσεως ἴσης μέ τό ὕψος τῶν δικηγορικῶν ἀμοιβῶν καί δικαστικῶν ἐξόδων τῆς ἐναγομένης πλευρᾶς γιά τήν περίπτωση πού ὁ ἐνάγων δέν δικαιωθεῖ. Τά ἀκριβῶς ἀντίθετα νομίζουμε ὅτι ἰσχύουν στήν ἑλληνική νομοθεσία, διότι ὅταν ἑλληνικά πλοῖα ἐνάγονται ἀπό ἀλλοδαπούς οἱ ἐναγόμενοι καλοῦνται νά καταθέσουν τραπεζικές ἐγγυήσεις στό δικαστήριο ἰσοπόσων μέ τό ἀξιοούμενο ποσόν. Ἄν αὐτά ἔχουν πράγματι ἔτσι, ὅπως πιστεύουμε, τότε μήπως θά ἔπρεπε νά ἀναθεωρήσουμε τίς σχετικές διατάξεις καί νά τίς ἐξομειώσουμε πρός τίς διεθνεῖς γιά νά μήν δημιουργοῦμε πρόσθετες ἐπάχθειες σέ βάρος τῶν ἑλληνικῶν πλοίων; Ἤ μήπως ἡ ἑλληνική ναυτιλιακή δικαιοσύνη μπορεῖ νά ἐφαρμόσει αὐστηρότερα ἐνδεχομένως ὑπαρχουσες διατάξεις περί παροχῆς ἐγγυοδοσίας ἐκ μέρους τοῦ ἐνάγοντος ὥστε καί ἡ σοβαρότης τῆς ἀξιώσεως καί ἡ ἀποσυμφόρηση τῶν δικαστηρίων καί ἡ συναλλαγματική (σέ περίπτωση κατάθεσης ἀλλοδαπῶν τραπεζικῶν ἐγγυήσεων) οἰκονομία τῆς χώρας νά ἐξασφαλίζονται καί νά ἐξυπηρετοῦνται.

Πολλές ἀπό τίς νομικές ἐπάχθειες σέ βάρος τοῦ πλοίου ἀπορρέουν περαιτέρω ἀπό τήν νομική πρόφαση, πού βέβαια θεωρητικά ὑπάρχει, ὅτι ἐπειδή τό πλοῖο μπορεῖ νά μεταβιβασθεῖ εἰκονικά καί συνεπῶς κινδυνεύει μιά ἀξίωση νά μείνει ἀνικανοποίητη τήν στιγμή, πού θά καταστεῖ τελεσίδικη, καί ὑπό τήν ἀπειλή κατασχέσεώς του μέ βάση τήν δικαστική ἔγκριση προσωρινῶν μέτρων πού ἐπιτυγχάνουν οἱ ἐνάγοντες, κατά τό πλεῖστον πολύ εὔκολα, ὑποχρεώνουν τό πλοῖο στήν κατάθεση ἰσχυρᾶς μορφῆς ἐγγυήσεως. Ἔτσι ὅλοι οἱ συναλλασσόμενοι μέ τό πλοῖο δέν διατρέχουν κανένα κίνδυνο ἕνεκα τῆς ἐμπραγμάτου μορφῆς αὐτοῦ, τουναντίον δικαίως ἤ ἀδίκως μποροῦν νά τό ἐκβιάζουν ἀπεριόριστα κάι σέ κάθε χῶρο καί χρόνο καί τό γεγονός αὐτό ἀποτελεῖ μιά κρυαγαλέα νομική ἀσυνέπεια ἄν σκεφθεῖ κανείς ὅτι ἕνα ἀντικείμενο ἀξίας ἑκατομμυρίων ἤ δεκάδων ἑκατομμυρίων δολλαρίων μπορεῖ νά ἐκβιάζεται γιά μερικες, ἔστω ἀκόμα, ἑκατοντάδες δολλάρια.

Τουλάχισον ἕνας ποσοτικός περιορισμός καί λοιπές νομοθετικές προϋποθέσεις ὁπωσδήποτε ὅμως κατάθεση ἰσόποσης τραπεζικῆς ἐγγυήσεως θά ἔπρεπε καί θά ἦταν δυνατόν νά καθιερωθοῦν καί νά ζητοῦνται διεθνῶς πρίν ἀπό τήν δημιουργία τῆς δικονομικῆς δυνατότητας κατασχέσεως ἑνός πλοίου ἀπό ὁποιονδήποτε τυχόντα. Πιθανόν, στήν χώρα μας, μιά αὐστηρότερη ἐφαρμογή ἐκ μέρους τῶν δικαστηρίων ἐνδεχόμενα ὑφισταμένων διατάξεων τῆς ἰσχύουσας δικονομίας σχετικῶν μέ καταθέσεις ἐγγυήσεων ἔναντι ἐγκρίσεως χορηγήσεως ἀσφαλιστικῶν μέτρων κατά τοῦ πλοίου νά περιόριζε τήν κακόπιστη βουλιμία τῶν ἐναγόντων καί νά τοποθετοῦσε τό πρόβλημα στά σωστά του μεγέθη.

Ἀλλοιῶς κάθε νόμος καί ὅλοι οἱ νόμοι καί κανονισμοί θά ἐξακολουθήσουν νά λειτουργοῦν ἀποκλειστικά μονομερῶς σέ βάρος τοῦ πλοίου καί μόνον σέ βάρος του καί θά τιμωροῦνται μέ τίς ὁριακά πιό ἀρνητικές συνέπειες τά πολλά καλόπιστα πλοῖα, ἕνεκα τῶν συντριπτικά λίγων κακόπιστων. Τό πλοῖο, δηλαδή, θά ἐξακολουθήσει νά καλύπτει μέ τήν τεράστια οἰκονομική ἐπιφάνειά του ὄνομα ἤ ἔννομα συμφέροντα τῶν μετ' αὐτοῦ συναλλασσομένων καί τό ἴδιο θά εἶναι ἀδύνατο νά καλυφθεῖ ἀπότήν ἀνύπαρκτη περιουσία τῶν ἑταιριῶν — ἐπιγραφῶν καί σφραγίδων μέ τίς ὁποῖες «συναλλάσσεται» ἀναγκαστικά στά πλαίσια τοῦ κυκλώματος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Τελειώνοντας μέ τήν παρουσίαση αὐτῶν τῶν λίγων θεμάτων ἀναρωτιώμαστε μήπως ζητᾶμε πολλά καί ἀπραγματοποίητα ἀπό τούς φορεῖς τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς χώρας μας καί πάλι ὅμως ἀδίστακτα ἀπαντᾶμε ὅτι τέτοια περίπτωση δέν ὑπάρχει, γιατί ἐπιτέλους μιλάμε γιά τήν ναυτιλιακή πολιτική τῆς μέχρι χτές πρώτης ναυτιλίας τοῦ κόσμου, ἐν ὄψει μάλιστα κρισίμου διλήμματος καί προβλήματος πολιτικῆς καί πολιτική δέν σημαίνει νεφελώματα ἀλλά σχεδιασμό καί ἐφαρμογή πρακτικῶν ἐξειδικευμένων μέτρων μέ τελική βάση τήν ἁπλή λογική, γιατί μιλάμε γιά συναλλαγματικά ἔσοδα δισεκατομμυρίων δολλαρίων γιά τήν χώρα μας, γιατί μιλᾶμε γιά τήν παραγωγή τοῦ ἑνός τρίτου ὡς ἑνός τετάρτου τοῦ ἐθνικοῦ μας εἰσοδήματος παραγμένου ἀπό τό ἕνα εἰκοστό ὡς ἕνα τριακοστό τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ αὐτῆς, γιατί τέλος μιλᾶμε γιά τό οἰκονομικό μεγαλούργημα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί τήν παραμονή του ὑπό τήν ὀμπρέλα τῆς ἑλληνικῆς σημαίας πού σάν τέτοιο εἶναι ἀπεριόριστα σοβαρό καί σπουδαῖο γιαυτό καί χρειάζεται ἐξ ἴσου σοβαρή καί σπουδαία προσπάθεια γιά νά διατηρηθεῖ.

ΘΩΜΑΣ ΡΗΝΙΩΤΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ · 1919 ·

ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

υπηρετεί και βοηθά
την Εμπορική μας Ναυτιλία
και την ανάπτυξη
της Ελληνικής Ναυπηγικής
και Βιομηχανικής Τεχνολογίας

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ. 4177632 - 4124286 - ΤΕΛΕΞ: 213464 HRS GR - 211564 HRS GR

SUEZ SHIPYARD CO. AGENTS IN GREECE
TREMCO MARITIME & TRADING COMPANY LTD

SOLE AGENTS MISR PETROLEUM Co EGYPT.
SUEZ CANAL TRANSIT. SHIPOWNERS REPRESENTATIVES.
GENERAL TRADERS.
9, HADZIYANNI MEXI - ATHENS T.T. 612
TELEPHONES: 7211480 - 7239135 - 7223772
A.O.H.: 8814537 - 8221322
TLEXES: 214943 - 218363 TMTC GR
CABLE ADDRESS: TREMARCO ATHENS

SAVE TIME, SAVE MONEY
USING
SUEZ SHIPYARD Co.

NEW FLOATING TRIMDOCK "ATAKA"
THE FIRST IN THE WORLD

BUILT BY ANKERLOKEN, NORWAY, CAN HAND LE REPAIRS OF VESSELS WITH A DWT CAPACITY OF UPTO 30,000 DWT,
ALSO PARTIAL DOCKING OF VLCC AT COMPETIVE RATES.

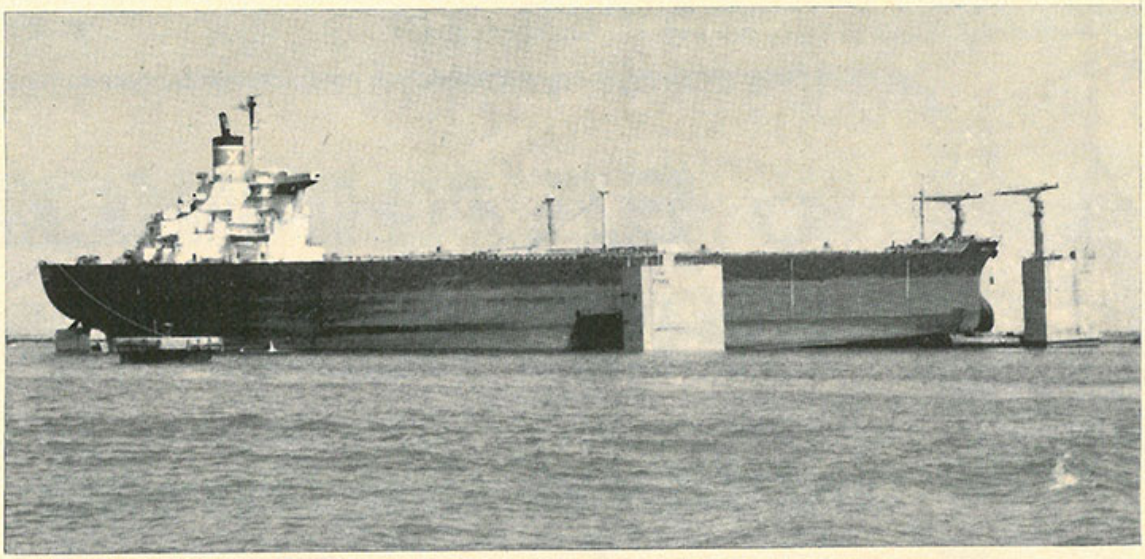
THE NEW CONCEPT OF FLOATING AND THE TRIMMING DOCK ATAKA

— Conventional docking up to 30,000 tons D.W.T.
— Trim docking up to 300,000 tons D.W.T.

MAIN PARTICULARS:

· Lifting capacity.	17,000 tons
· Length over all	182,5 m.
· Length of pontoon.	171 m.
· Max-breadth outside towers	78 m.
· Free breadth inside forward towers	62.3 m.
· Free breadth inside aft-towers	35.32 m.
· Max-draught above keel	14.31 m.
· Depth from base line to top of keel blocks	6.35 m.
· Depth of pontoon in c.l.	4,5 m.
· Depth from base line to weather decks	26 m.

Registered and classed by Det Norske Veritas.
Constructed by the Norwegian Ankerlakken Group.



TRIMDOCK ATAKA Trimdocking of 124000 DWT vessels S/T MARIPERLA

FOR MORE INFORMATION PLEASE CONTACT:
TREMCO MARITIME & TRADING COMPANY LTD

FOR SHIPS REPAIRS WITH SUEZ SHIPYARD Co.
BUNKERING AT EGYPTIAN PORTS
WITH MISR PETROLEUM CO. EGYPT
SUEZ CANAL TRANSIT

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ Ο ΜΕΓΑΣ ΑΣΘΕΝΗΣ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗ, Προέδρουτῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

'Αποτελεῖ μακροχρόνια συνήθεια ὅπως Ναυτιλιακοί παράγοντες ἐπωφελούμενοι τῆς γνωστῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν τῆς 'Ετήσιας Πανηγυρικῆς ἐκδόσως τῆς ἐγκρίτου Ναυτιλιακῆς 'Επιθεωρήσεως «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», διαπυπώνουν τίς ἀπόψεις καί προτάσεις των ἐπί τῶν προβλημάτων τά ὁποία ἀπασχολοῦν τήν Ναυτιλίαν μας, μέ τήν ἐλπίδα ὅτι θά ἀποτελέσουν τό ἔναυσμα τοῦ προβληματισμοῦ τῶν ἁρμοδίων Κρατικῶν φορέων τῶν ἀσχολουμένων μέ τόν σχεδιασμόν καί τήν ἄσκησιν τῆς ἑκάστοτε ἀκολουθουμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Συνεχίζων τήν προαναφερθεῖσα συνήθεια, θά ἤθελα νά ἐκθέσω ὡρισμένες σκέψεις μου ἐπί τῶν βασικῶν προβλημάτων τά ὁποῖα ἀπασχολοῦν τήν 'Ελληνική Μεσογειακήν Φορτηγόν Ναυτιλίαν καί ἰδιαιτέρως ἐπί τῆς αὐξήσεως τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος αὐτῆς, ἡ ἐπίλυσις τοῦ ὁποίου ὑπό τοῦ κράτους θά συμβάλη ἀποφασιστικῶς εἰς τήν ἔξοδον τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιδόσεως τῶν 'Ελλήνων ἀπό τήν πράγματι ἀπελπιστικήν θέσιν εἰς τήν ὁποία ἔχει περιέλθει.

Αἱ Διεθνεῖς συγκυρίαι αἱ ὁποῖαι ἐδημιούργησαν τήν ἀπό ἐτῶν ἐκδηλωθεῖσα παγκόσμιον οἰκονομικήν ὕφεσιν, κύρια χαρακτηριστικά τῆς ὁποίας εἶναι ἡ πετρελαϊκή κρίσις, ἡ στασιμότης εἰς τήν οἰκονομικήν ἐν γένει δραστηριότητα, ἡ μείωσις τῆς παραγωγῆς, ἡ πτῶσις τοῦ ἐμπορίου, ὁ περιορισμός τῶν Διεθνῶν μεταφορῶν, αἱ ἐντενόμεναι πληθωριστικαί πιέσεις, ἡ διαταραχή τῶν νομισματικῶν ἰσοτιμιῶν, διεμόρφωσαν τό κρατοῦν Διεθνῶς βαρύ κλῖμα, τό ὁποῖον, ὡς ἦτο φυσικόν, ἐπέδρασε καί ἐπηρέασε δυσμενῶς τήν ἐν γένει Διεθνῆ Ναυτιλιακή δραστηριότητα καί ἐδημιούργησε καί τήν Διεθνῆ Ναυτιλιακήν ὕφεσιν.

'Η κατά τά ἀνωτέρω παγκόσμιος οἰκονομική ὕφεσις ἐξακολουθεῖ νά συνεχίζεται μέ ἀμείωτον ἔντασιν καί σχεδόν ὅλαι αἱ χῶραι τοῦ κόσμου, μέ μόνην ἐξαίρεσιν τίς Η.Π.Α., αἱ ὁποῖαι ἐπέτυχαν προσφάτως νά εἰσέλθουν εἰς μίαν φάσιν Οἰκονομικῆς ἀνακάμψεως ὡς καί ἐλαχίστας ἀκόμη βιομηχανικῶς προηγμένας χώρας, αἱ ὁποῖαι ἐπέτυχαν τήν σταθεροποίησιν τῶν οἰκονομιῶν των καί φαίνεται ὅτι εὑρίσκονται ἤδη εἰς τά πρόθυρα ἀνακάμψεως, δέν παρουσιάζουν ἀκόμη θετικά σημεῖα βελτιώσεως τῶν οἰκονομιῶν των καί δέν φαίνεται νά εἶναι δι' αὐτάς πλησίον ἡ ἔξοδος των ἐκ τῆς ὑφέσεως εἰς τήν ὁποίαν ἐξακολουθοῦν νά εὑρίσκονται.

Τό ἀνωτέρω περιγραφέν σκηνικόν, ἐδημιούργησε, ὡς ἦτο φυσικόν καί τήν παγκόσμιον ναυτιλιακήν ὕφεσιν, ἡ ὁποία ἐπεξετάθη καί ἔπληξε κυρίως τήν ἑλληνική ναυτιλία, ἡ ὁποία ἀνέκαθεν ἐξηρτᾶτο καί ἐπηρεάζετο σχεδόν ἀποκλειστικῶς ἀπό τάς Διεθνεῖς συγκυρίας.

Οὕτω ἡ 'Ελληνική Ναυτιλία ἐξακολουθεῖ νά διέρχεται τήν χειροτέρα μεταπολεμικῶς ναυτιλιακή κρίσιν, χωρίς νά ὑπάρχουν ὁρατά εἰς τόν ὁρίζοντα σημεῖα ταχείας ἐξόδου της ἐξ αὐτῆς.



'Ο Μέγας ὅμως ἀσθενής ὁ ὁποῖος ὑπέστη τάς βαρυτέρας συνεπείας ἐκ τῆς ὡς ἄνω ναυτιλιακῆς κρίσεως, εἶναι ὁ κλάδος τῆς 'Ελληνικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος ἐκτός τῶν ἐξωγενῶν Διεθνῶν συγκυριῶν, ὑπέστη ἀθροιστικῶς καί τάς δυσμενεῖς συνεπείας τῶν σοβαροτάτων ἐγγενῶν ἀδυναμιῶν του.

Οἱ ἐξωγενεῖς παράγοντες καί αἱ ἐγγενεῖς ἀδυναμίαι αἱ ὁποῖαι ἐπέδρασαν δυσμενῶς ἐπί τῆς ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ ναυτιλίας, δύναται νά συνοψισθοῦν κυρίως ὡς ἑξῆς:

Εἰς τήν ἔλλειψιν 'Εθνικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, εἰς τήν συνεχῆ βελτίωσιν τῶν ἀντιστοίχων ἐμπορικῶν στόλων τῶν Μεσογειακῶν καί Σκανδυναυϊκῶν χωρῶν, εἰς τήν συνεχῆ ἀνάπτυξιν τῆς δυνάμεως τῶν Κρατικῶν στόλων τῶν Σοσιαλιστικῶν χωρῶν, εἰς τήν ἀδράν ἐπιδότησιν τόσον διά ναυπηγήσεις ὅσον καί διά τήν ἐκμετάλλευσιν πλοίων ἀνταγωνιστριῶν χωρῶν αἱ ὁποῖαι κινοῦνται εἰς τόν Μεσογειακόν χῶρον καθώς καί εἰς τήν σκανδαλώδη διασφάλισιν (προστατευτισμό) ὑπέρ τῶν Ναυτιλιῶν των τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν διά χρησιμοποιήσεως ὑπέρ αὐτῶν, τῶν ὅρων CIF/FOB, εἰς τήν τάσιν ἀποκτήσεως ἐθνικῶν ναυτιλιῶν ὑπό τῶν ὑπό ἀνάπτυξιν χωρῶν, εἰς τήν συνεχῶς αὐξανόμενην πολιτική διακρίσεως σημαίας, εἰς τήν δυσανάλογον πρός τάς δυνατότητας του αὔξησιν τῶν πάσης φύσεως ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἑλληνικοῦ Μεσογειακοῦ φ/γ μας στόλου, ἄνευ ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῶν ἐσόδων του, εἰς τήν ἀδυναμίαν ἐξευρέσεως τῶν ἀπαραιτήτων κεφαλαίων διά τήν ἀνανέωσιν καί τόν ἐκσυγχρονισμόν αὐτοῦ, εἰς τόν ἀποκλεισμό τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς ναυτιλίας μας, λόγω τοῦ μεγάλου τῆς ἡλικίας του, ἀπό μεταφοράς πρός καί ἀπό διαφόρους χώρας, εἰς τήν ἐπιβολήν σημαντικῶν ἐπασφαλίστρων εἰς τό ὑπερήλικον ἑλληνικόν Μεσογειακόν φ/γ πλοῖον, ὡς καί εἰς τά κομιζόμενα παρ' αὐτοῦ φορτία.

Συνέπεια τῶν ἀνωτέρω ὑπῆρξεν ὁ σημαντικός περιορισμός τῶν εὐκαιριῶν ἀπασχολήσεως καί τῆς ἐν γένει ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς ναυτιλίας μας καί ἡ σοβαρά μείωσις τῆς ἀνταγωνιστικῆς του ἱκανότητος, γεγονός τό ὁποῖον ἐπεδείνωσε ἀκόμη περισσότερον τήν θέσιν του καί κατέστησεν ἤδη προβληματικήν καί αὐτήν ταύτην τήν ἐπιβίωσιν του.

'Η ἀνωτέρω περιγραφεῖσα κατάστασις, ἐν συνδυασμῷ πρός τήν κατά τήν τελευταίαν ἰδία 8ετίαν ἐπιδειχθεῖσαν καί ἐπιδεικνυομένην ὑφ' ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν ἑκάστοτε Κυβερνήσεων κάι τῶν ἁρμοδίων Κρατικῶν φορέων, τῶν τεταγμένων διά τήν προστασίαν τῆς Ναυτιλίας καί ἰδίως τοῦ Υ.Ε.Ν., παντελῆ ἔλλειψιν στοργῆς, ἐνδιαφέροντος καί συμπαραστάσεως πρός τήν χειμαζομένην Μεσογειακήν μας φορτηγόν ναυτιλίαν, συνετέλεσαν εἰς τήν τρομερά κατακόρυφον πτῶσιν τῆς δυνάμεως τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας ὁ ὁποῖος ἀπό 713 πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.315.000 κόρους κατά τό 1977, περιωρίσθη εἰς 391 πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 656.972 κόρους κατά τήν 1/7/83, ἤτοι ἀπώλεσε τό 45% περίπου τῆς δυνάμεως της, μέ τάσεις ὅτι περαιτέρω μειώσεως καί ἀφανισμοῦ αὐτῆς.

Τό γεγονός δέ καί μόνον ὅτι εἰς τήν ἐκμετάλλευσιν αὐτῆς χρησιμοποιοῦνται κατ' ἀνάγκην τελείως ἀντιοικονομικαί μέθοδοι (Μή διενέργεια ἀποσβέσεων, μή ἀσφάλισις τῶν πλοίων καί πληρωμάτων, μή ἐγγραφῆς εἰς P&I CLUBS, προσωπική ἀπασχόλησις τῶν πλοιοκτητῶν καί μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των ὡς πληρωμάτων κ.λπ.) πρᾶγμα ἀπαράδεκτον διά τάς συγχρόνους οἰκονομικάς ἀντιλήψεις δυσχεραίνει τήν ὅλην κατάστασιν ἀκόμη περισσότερον.

'Αποτελεῖ ἐξ ἄλλου κοινήν διαπίστωσιν ὅτι ἡ διατήρησις τῆς 'Ελληνικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐπιβάλλεται ἐκ λόγων ὄχι μόνον οἰκονομικῶν, συναλλαγματικῶν, δημογραφικῶν, κοινωνικῶν, ἀλλά καί ἐξ' 'Εθνικῶν τοιούτων, δι' αὐτό καί ἡ ἐπιβίωσις τοῦ Κλάδου αὐτοῦ τῆς 'Ελληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιδόσεως ἐξυπηρετεῖ ἐθνικήν σκοπιμότητα καί ἀναγκαιότητα λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ γεωγραφικοῦ χώρου τόν ὁποῖον καλύπτει.

'Εκ τῶν προεκτεθέντων ἀνακύπτει ἀβιάστως τό ἐρώτημα. Τί ἐπιβάλλεται νά γίνη διά νά διασωθῆ ὁ κλάδος αὐτός τῆς ἑλληνικῆς μας ναυτιλίας.

'Ο μόνος, καθ' ἡμᾶς, ἀποτελεσματικός τρόπος διά τήν ἐπιβίωσιν τῆς ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἶναι, ἡ βελτίωσις τῆς ἀνταγωνιστικῆς της ἱκανότητος, ἵνα δυνηθῆ νά διαδραματίση ἀποφασιστικόν ρόλον εἰς τούς τομεῖς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων τῆς ἐν λόγω κατηγορίας.

Διά νά διασωθῆ ὡς ἐκ τούτου ἡ ἑλληνική Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία ἀπό τόν ἀπειλούμενον ὁλοσχερῆ ἀφανισμόν της, ἐπιβάλλεται ἡ ἄμμεσος καί ἐνεργός λῆψις ὑπό τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους θαρραλέων, ἀποφασιστικῶν, ριζοσπαστικῶν καί λίαν ρεαλιστικῶν μέτρων διά τήν ἐνίσχυσιν αὐτῆς.

Πρός τούς κάτωθι δύο κυρίως στόχους, οἱ ὁποῖοι ἀποτελοῦν τούς ἀκρογωνιαίους λί-

θους επί τῶν ὁποίων καί μόνον θά ἦτο δυνατόν νά στηριχθῆ τό οἰκοδόμημα μιᾶς ἀνταγωνιστικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, θά πρέπει νά κατευθύνονται τά μέτρα ταῦτα:

I. Εἰς τήν ὑποβοήθησιν τῶν ἰδιωτικῶν ναυτιλιακῶν φορέων διά τήν ἀνανέωσιν καί τόν ἐκσυγχρονισμόν τῆς ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καί

II. Εἰς τήν ἀριθμητική μείωσιν τῆς ὀργανικῆς συνθέσως τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τῶν Μεσογειακῶν φ/γ πλοίων.

Διά τοῦ ἐπιτυχοῦς συγκερασμοῦ τῶν ὡς ἄνω δύο στόχων θά εἶναι δυνατόν νά ἐπιτευχθῆ σοβαρά μείωσις τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς ἐν λόγω κατηγορίας καί νά ἀνακτήσουν ταῦτα τήν ἀπωλεσθεῖσαν ἀνταγωνιστικήν ἱκανότητα των.

Εἰδικώτερον:

Ἐπί τοῦ πρώτου (I) στόχου τῆς Μεσογειακῆς φ/γ ναυτιλίας, θά πρέπει νά εἰπωθοῦν τά ἑξῆς:

Ἡ ἐξ ἀπόψεως χωρητικότητος καί ἡλικίας συγκρότησις τῆς ἑλληνικῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας παρουσιάζει κατά τήν 1/7/83 τήν κάτωθι λίαν ἀνυσυχητικήν εἰκόνα.

Ἐπί τοῦ συνόλου 391 Μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων, χωρητικότητος ὁλικῆς 656.972 κόρων:

92 πλοῖα ἤτοι ποσοστόν 23,63% εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 30 ἐτῶν.

143 πλοῖα ἤτοι ποσοστόν 36,49% εἶναι ἡλικίας 20 – 29 ἐτῶν.

75 πλοῖα ἤτοι ποσοστόν 19,18% εἶναι ἡλικίας 15 – 19 ἐτῶν.

66 πλοῖα ἤτοι ποσοστόν 16,87% εἶναι ἡλικίας 10 – 14 ἐτῶν.

καί μόνον 15 πλοῖα ἤτοι ποσοστόν 3,83% εἶναι ἡλικίας μέχρι 9 ἐτῶν.

Εἶναι ὡς ἐκ τούτου ἐμφανές ὅτι τό ἑλληνικόν Μεσογειακόν φορτηγόν πλοῖον ἀπαιτεῖ αὐξημένας δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως καί δέν δύναται νά ἀνταγωνισθῆ ἐπιτυχῶς τά μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας καί κατά τό πλεῖστον αὐτοματοποιημένα πλοῖα τῶν ἀνταγωνιστριῶν χωρῶν.

Ἐδῶ ὀφείλουμε νά σημειώσουμε ὅτι οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες Μεσογειακῶν πλοίων κατ' οὐσίαν δέν δύνανται νά ἐπωφεληθοῦν τῶν ὑπό τῶν ἑλληνικῶν Τραπεζῶν παρεχομένων διά τήν περίπτωσιν τῆς ναυπηγήσεως ἐν Ἑλλάδι πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς πιστωτικῶν διευκολύνσεων, διότι τό μέν ὕψος τούτων εἶναι τελείως ἀνεπαρκές δι' ἕν τοιοῦτον ἐγχείρημα, τό δέ διότι αἱ παρασχεθησόμεναι μέ ὑψηλά ἐμπορικά κριτήρια πιστωτικαί διευκολύνσεις εἶναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπαγορευτικαί — πέρα τούτου ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων τῆς ἐν λόγω κατηγορίας τά ὁποῖα θά ἦτο δυνατόν νά ναυπηγηθοῦν ἐν Ἑλλάδι ὑπό τά σημερινά δεδομένα τῶν Ἐθνικῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων εἶναι ἐλάχιστος. Ἐπί πλέον δέ ἐπειδή τά πλοῖα τῆς ἐν λόγω κατηγορίας δυσκόλως προναυλώνονται διά μακροχρονίους χρονοναυλώσεις, οἱ Ἕλληνες Μεσογειακοί πλοιοκτῆται εἶναι δύσκολον νά ἀναλάβουν τάς ἀπαιτουμένας βαρείας διά τήν ναυπήγησιν νέων πλοίων οἰκονομικάς ὑποχρεώσεις.

Ὁ μόνος καθ' ἡμᾶς, τρόπος διά τήν ἐπιτυχῆ πραγμάτωσιν τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ καί τῆς ἀνανεώσεως τῆς ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, εἶναι ἡ παροχή πρός τούς φορεῖς αὐτῆς σοβαρᾶς καί ὑπό εὐνοϊκούς ὅρους χρηματοδοτήσεως.

Εἰδικώτερον ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος τούτου μόνον διά τοῦ μεθοδευμένου συνδυασμοῦ τῶν κάτωθι προτάσεών μας εἶναι δυνατόν νά ἐφαρμοσθῆ καί νά ἀποδώση θετικά ἀποτελέσματα.

Α) Διά τῆς ναυπηγήσεως ἐν Ἑλλάδι ὅσον τό δυνατόν μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ συγχρόνων πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς διά τῆς παροχῆς πρός τούς Ἕλληνας Μεσογειακούς πλοιοκτήτας πιστωτικῶν διευκολύνσεων, κατ' ἐφαρμογήν τῆς σχετικῆς DIRECTIVA no. 8 τῆς ΕΟΚ, ἐξικνουμένων μέχρι τοῦ 80% τῆς ἀξίας τῶν ναυπηγουμένων πλοίων ἐξοφλητέων ἐντός 8 ἐτῶν, πρός ἐπιτόκιον 8%.

Αἱ ὡς ἄνω διευκολύνσεις θά παρέχωνται μόνον πρός ἑλληνικά φυσικά ἤ ἐλεγχόμενα ὑπό ἑλλήνων ἑλληνικά ἤ ἀλλοδαπά νομικά πρόσωπα, εἰς ἀντικατάστασιν ρητῶς κατονομαζομένου ὑπερηλίκου ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου τό ὁποῖον θά ἐκποιεῖται ἤ ἐξεποιήθη κατά τήν διάρκειαν τῆς συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ὑπό τόν ὅρον τῆς ἀμέσου καταβολῆς εἰς συνάλλαγμα ὑπό τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ 20% τῆς ἀξίας τοῦ νεοναυπηγουμένου πλοίου.

Οὕτως καί σοβαρά ἀπασχόλησις τοῦ κλάδου τῆς ἑλληνικῆς Ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἡ ὁποία τώρα τά μέγιστα ὑποαπασχολεῖται θά διασφαλισθῆ, μέ τάς ἐντεῦθεν εὐνοϊκάς διά τήν ἐν γένει Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν ἐπιπτώσεις καί σταδιακός ἐμπλουτισμός τῆς Μεσογειακῆς μας ναυτιλίας διά νέων, συγχρόνων καί ἀνταγωνιστικῶν μονάδων θά προκύψη.

Ἐκ πληροφοριῶν μας συνάγεται ὅτι αἱ λειτουργοῦσαι ἐν Ἑλλάδι ναυπηγικαί μονάδες, συμπεριλαμβανομένων καί τῶν δύο προνομιακῶς μεγάλων Ναυπηγικῶν συγκροτημάτων «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.» καί «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.» θά εἶναι εἰς θέσιν νά κατασκευάζουν ἐτησίως περί τά 15-20 πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἐφ' ὅσον μεθοδευθοῦν καί τυποποιηθοῦν αἱ προδιαγραφαί των.

Β. Διά τῆς παροχῆς τῆς ἐγγυήσεως τοῦ ἑλληνικοῦ δημοσίου πρός τήν δανειοδοτοῦσα Τράπεζα διά τό 20% τῆς ἀξίας ἀγοραζομένου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ Μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου νεαρᾶς ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν.

Πρός διασφάλισιν τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως θά παρέχεται εἰς τό ἑλληνικόν δημόσιον τό δικαίωμα ἐγγραφῆς δευτέρας ὑποθήκης, ὡς καί προσωπική ἐγγύησις τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἡ δαινειοδοτοῦσα Τράπεζα θά χορηγῆ εἰς τούς Πλοιοκτήτας πιστωτικήν διευκόλυνσιν μέχρι τοῦ 70% τῆς ἀξίας τοῦ νεοαγοραζομένου πλοίου, ἐξοφλητέον ἐντός 6-8 ἐτῶν διά 12-16 ἐξαμηνιαίων χαμηλοτόκων τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων.

Οἱ πλοιόκτῆται θά καταβάλουν ἐξ ἰδίων εἰς συνάλλαγμα τό 30% τῆς ἀξίας τοῦ νεοαγοραζομένου πλοίου, ὑπό τάς λοιπάς ἀναλόγους ὡς καί εἰς τήν προηγουμένην (1) περίπτωσιν ρυθμίσεις.

Καί εἰς τάς δύο ὡς ἄνω περιπτώσεις δανειοδοτήσεως τῶν νέων πλοίων θά φέρει ἀπαραιτήτως τήν Ἑλληνικήν σημαίαν τουλάχιστον μέχρις ἐξοφλήσεως τῶν παρασχεθησομένων πιστωτικῶν διευκολύσεων.

Σημειοῦται ὅτι ἡ τρέχουσα ἀξία ναυπηγήσεως ἐν Ἑλλάδι ἑνός συγχρόνου Μεσογειακοῦ πλοίου 1.000 - 3.000 κ.ο.χ. εἶναι τῆς τάξεως τῶν 2.000.000 - 4.000.000 δολ. ΗΠΑ. Ἡ δέ τρέχουσα ἀξία ἑνός νεαρᾶς ἡλικίας ἀγοραζομένου Μεσογειακοῦ πλοίου ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, χωρητικότητος ὁλικῆς 1.000 -3.000 κόρων, κυμαίνεται ἀπό 600.000 -1.800.000 δολ. ΗΠΑ.

Διά τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἄνω προτάσεων μας μέ στόχον τήν κατ' ἔτος ἀντικατάστασιν 20 τουλάχιστον ὑπερηλίκων πλοίων, βασίμων ἐλπίζομεν ὅτι ἐντός μιᾶς 10ετίας θά ἔχει ἐπέλθη εἰς σημαντικόν βαθμόν ἡ ποιοτική βελτίωσις καί ὁ ἐκσυγχρονισμός τοῦ κλάδου τῆς Μεσογειακῆς μας ναυτιλίας διά νέων οἰκονομικῶς ἐκμεταλλευσίμων μονάδων, εἰς τρόπον ὥστε νά ἀνακτήση τό Μεσογειακόν πλοῖον τήν ἀνταγωνιστικήν του ἱκανότητα καί νά δύναται ἐπιτυχῶς νά ἀπασχοληθῆ εἰς τάς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς.

Ἐπί τοῦ (II) στόχου τοῦ περιορισμοῦ τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν φ/γ πλοίων, θά πρέπει νά εἰπωθοῦν τά ἑξῆς:

Ἡ κατά τά τελευταῖα ἔτη σημειωθεῖσα ἀλματώδης τεχνολογική ἐξέλιξις εἰς τό ὑλικόν κατασκευῆς τῶν πλοίων, τά μέσα κινήσεως, διακυβερνήσεως, ἐξοπλισμοῦ καί φορτοεκφορτώσεως αὐτῶν, συνετέλεσαν εἰς τήν αὔξησιν τῶν μεγεθῶν τῶν πλοίων καί τοῦ βαθμοῦ ἀσφαλείας των.

Ἡ ἐπελθοῦσα αὐτοματοποίησις εἰς τούς χώρους τοῦ καταστρώματος - γεφύρας (αὐτόματος πιλότος, αὐτόματος κίνησις βαρούλκων, αὐτόματος χρησιμοποίησις καλυμμάτων πτυσσομένου τύπου, αὐτόματα ἠλεκτροϋδραυλικά βαροῦλκα κ.λ.π.), ὡς καί τοῦ μηχανοστασίου καί λοιπῶν μηχανημάτων καί ὀργάνων τοῦ πλοίου, ἐπιβάλλουν τόν ἐπανακαθορισμόν καί τήν ἀναθεώρησιν τῆς ἀριθμητικῆς συνθέσεως τῶν μεσογειακῶν φ/γ πλοίων 501-3.000 κοχ., τόσον τοῦ συμβατικοῦ τύπου ὅσον καί τῶν ἡμιαυτοματοποιημένων καί πλήρως αὐτοματοποιημένων πλοίων τῆς ἐν λόγω κατηγορίας, σύμφωνα μέ τίς πραγματικές ἀνάγκες τῶν πλοίων καί εἰς ἐπίπεδα ἀνάλογα πρός τά ὑφιστάμενα εἰς τάς λοιπάς ἀνταγωνιστρίας ναυτιλιακάς χώρας.

Ὁ καθορισμός τῆς ἰσχυούσης ἀριθμητικῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Μεσογειακῶν φ/γ πλοίων ἔχει βασικῶς ἐπηρεασθῆ ἀπό παροχημένας τεχνολογικῶς ἐποχάς καθώς καί ἐποχάς ὑπάρξεως πραγματικῆς ἀνεργίας ναυτικῶν εἰς τόν κλάδον τοῦτον καί ἔχει λάβει κυρίως ὑπ' ὄψιν τήν ἀνάγκην ἀπασχολήσεως τοῦ ἀδρανοῦντος ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Ἡ θέσις αὕτη τυγχάνει σήμερον ἀπολύτως ἀσυμβίβαστος πρός τήν διαμορφωθεῖσαν πραγματικότητα καί ἐπιτείνει ἀναιτίως τάς διαστάσεις τοῦ δυσχεροῦς ἀγῶνος ἐπιβιώσεως εἰς τόν ὁποῖον ἔχει ἀποδυθεῖ ἡ μεσογειακή φ/γ ναυτιλία.

Ὁ καθορισμός ἐξ ἄλλου μειωμένης ὀργανικῆς συνθέσεως, οὐδόλως θά ἀποβῆ εἰς βάρος τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαινόντων καί τοῦ φορτίου, ἀλλά θά ἐδράζεται ἐπί τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, χωρίς νά ἐπηρεάζεται ἀπό συναισθηματικούς παράγοντας καί ἐκτιμήσεις κοινωνικῆς σκοπιμότητος.

Κατά τήν γνώμην μου, ὑφίστανται σημαντικά ἀκόμα περιθώρια διά τήν ὡς ἄνω μείωσιν, ἡ ὁποία θά ἔχη ὡς συνέπειαν τήν περιστολήν τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Μεσογειακοῦ πλοίου καί τήν ἐντεῦθεν αὔξησιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ἱκανότητος αὐτοῦ.

Ἐάν δέν λάβει χώραν τό ταχύτερον δυνατόν ἡ προτεινομένη μείωσις θά πρέπει νά ἀναμένεται ἡ περαιτέρω αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παροπλισμένων ἤ ἐκποιουμένων πλοίων τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας, μέ ἄμεσον συνέπειαν τήν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων ναυτικῶν.

Ἐκ τῶν προεκτεθέντων εἶναι ἐμφανές ὅτι,

ή μείωσις τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Μεσογειακοῦ πλοίου, ἡ ὁποία θά προκύψη ἀπό τήν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος αὐτοῦ, θά καταστήση αὐτό πλέον ἀνταγωνιστικόν καί θά ἀποτελέση κίνητρον διά τήν ἀνανέωσιν καί τόν ἐκσυγχρονισμόν αὐτοῦ, προσέτι δέ θά ἔχη ὡς ἐπακόλουθον καί τήν ἐγγραφήν ἤ ἐπανεγγραφήν εἰς τό 'Εθνικόν Νηολόγιον νέων μονάδων καί ἑλληνόκτητων μονάδων αἱ ὁποῖαι τώρα ἀναγκαστικῶς ταξιδεύουν ὑπό διαφόρους σημαίας εὐκολίας καί θά συμβάλη εἰς τήν ἀπορρόφησιν ἀνέργων ναυτικῶν.

Γεγονός ἐξάλλου τυγχάνει ὅτι οἱ λόγοι δικαίου, ἠθικῆς τάξεως, καί ἴσης μεταχειρίσεως ἐπιβάλλουν τήν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν φ/γ πλοίων κατόπιν τῆς προηγηθείσης ἤδη μείωσεως ὑπό τοῦ Ε.Ε.Ν. τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπηρετούντων ὑπό τῶν μεγάλων ποντοπόρων πλοίων, χωρητικότητος ἄνω τῶν 3.000 κοχ, ναυτικῶν.

'Εν ὄψει τῶν ἀνωτέρω φρονοῦμεν ὅτι ἐπιβάλλονται αἱ κάτωθι μεταβολαί καί ἀναδιαρθρώσεις εἰς τήν ὀργανικήν σύνθεσιν τοῦ ἀπαιτουμένου διά τήν ἐπάνδρωσιν τῶν μεσογειακῶν φ/γ πλοίων κατωτέρου προσωπικοῦ, χωρίς καθόλου διά τῶν προτάσεών μας νά θίγεται ἡ ὀργανική σύνθεσις τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς ἀξιωματικούς οἱασδήποτε εἰδικότητος:

α) Σύνθεσις προσωπικοῦ Μεσογειακῶν συμβατικῶν πλοίων:

Διά πλοῖα 501-1000 κοχ.

Εἰσηγούμεθα τήν ἀφαίρεσιν τοῦ ναυκλήρου(τῶν ὑπαρχόντων τριῶν ναυτῶν θεωρουμένων ἀρκετῶν διά τήν εὔρυθμον λειτουργίαν καί τήν ὁμαλήν καί ἀσφαλῆ κίνησιν τῶν πλοίων τούτων).

Διά πλοῖα 1.000 - 3.000 κοχ.

'Αφαίρεσιν τοῦ δοκίμου πλοιάρχου, ἀφαίρεσιν ἑνός ναύτου (3 ἀντί 4), ἀντικατάστασιν τοῦ θαλαμηπόλου διά βοηθοῦ θαλαμηπόλου. Καί αἱ μεταβολαί αὗται οὐδόλως πρόκειται νά ἐπηρεάσουν τήν εὔρυθμον, ὁμαλήν καί ἀσφαλῆ κίνησιν τῶν ἐν λόγω πλοίων.

Διά πλοῖα 2.000-3.000 κοχ.

'Αφαίρεσιν ἑνός ναύτου, ἀφαίρεσιν τοῦ ναυτόπαιδος, ἀντικατάστασιν τοῦ θαλαμηπόλου διά βοηθοῦ θαλαμηπόλου, ἀφαίρεσιν τοῦ Δοκίμου Μηχανικοῦ προκειμένου περί πλοίων ἐχόντων μηχανήν ἄνω τῶν 3.000 BHP καί ἀφαίρεσιν τοῦ Μηχανοδηγοῦ Β' διά τά ἄνω τῶν 2.000 BHP πλοῖα. Καί αἱ ὡς ἄνω μεταβολαί οὐδόλως θά ἐπηρεάσουν τήν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας τῶν πλοίων τούτων.

β) Σύνθεσις προσωπικοῦ Μεσογειακῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων.

Ἄμεσος καί ἐπιτακτική προβάλλει ὡσαύτως ἡ ἀνάγκη τοῦ ἐπανακαθορισμοῦ τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν αὐτοματοποιημένων Μεσογειακῶν φ/γ πλοίων 501-3.000 κοχ., δεδομένου ὅτι ἡ ὑπ' ἀριθ. 70003/2240/31.03.81 ἀπόφασις τοῦ ΥΕΝ/ΔΝΕΡ δι' ἧς ρυθμίζεται τό θέμα τοῦτο, οὐδόλως ἔλαβε ὑπ' ὄψιν τάς κατά τά τελευταῖα ἔτη ἐπελθούσας αὐτοματοποιήσεις εἰς τόν χῶρον Γεφύρας - Καταστρώματος.

Οὕτω πλήρως αὐτοματοποιημένα πλοῖα τῆς ἐν λόγω κατηγορίας ὑπό Σουηδικήν, Γερμανική, 'Ολλανδικήν κλπ. σημαίας φέροντα σύνολο πληρώματος 9 ἄτομα τιθέμενα ὑπό ἑλληνική σημαίαν ἐπιβάλλεται ὅπως φέρουν πλήρωμα 11-14 ἄτομα.

'Υπό τοιαύτας συνθήκας, ὡς εἶναι φυσικόν, τυγχάνει ἀδύνατος τό ἑλληνικόν αὐτοματοποιημένον Μεσογειακόν φ/γ πλοῖον νά ἀνταγωνισθῆ ἐπιτυχῶς πλοῖο τῆς αὐτῆς κατηγορίας ὑπό σημαίαν τῶν ὡς ἄνω χωρῶν μέ συνέπειαν νά εἶναι ἀδύνατος καί ἀσύμφορος ὁ ἐκσυγχρονισμός καί ἡ ἀνανέωσις διά αὐτοματοποιημένων καί ἀνταγωνιστικῶν μονάδων τῆς συγκριτικῶς μεγάλης ἡλικίας Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας.

'Επιβεβλημένη ὅθεν τυγχάνει ἡ ἄμεσος κατάργησις τῆς μνημονευθείσης ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθ. 70003/2240/31.03.81 ἀποφάσεως ΥΕΝ/ΔΝΕΡ, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ ἀνασχετικόν παράγοντα εἰς τόν ἐκσυγχρονισμόν τῆς Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας διά τῆς εἰσαγωγῆς εἰς ταύτην αὐτοματοποιημένων πλοίων, ὡς καί ἐπέκτασις καί ἡ ἐφαρμογή τῶν προτεινομένων ὡς ἄνω μεταβολῶν διά τά συμβατικά πλοῖα καί εἰς τήν ὀργανικήν σύνθεσιν τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων ἐν σχέσει μέ τήν ἀφαίρεσιν τοῦ ναυκλήρου, τοῦ Δοκίμου πλοιάρχου, ἑνός ναύτου, ναυτόπαιδος, Δοκίμου Μηχανικοῦ, Μηχανοδηγοῦ Β' ὡς καί ἀντικατάστασιν τοῦ θαλαμηπόλου διά βοηθοῦ θαλαμηπόλου καί τοῦ Μηχανοδηγοῦ Α' διά Μηχανοδηγοῦ Β' ἤ πτυχιούχου λιπαντοῦ.

Γενικῶς σημειοῦμεν ὅτι, διά τῶν ὡς ἄνω εἰσηγήσεών μας εἰς τήν ὀργανικήν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν Μεσογειακῶν φ/γ πλοίων κλασσικοῦ καί αὐτοματοποιημένου τύπου ἐπέρχεται περιορισμός ἀποκλειστικῶς καί μόνον εἰς κατώτερα πληρώματα καί εἰς εἰδικότητας εἰς τάς ὁποίας, ἐν ἐλλείψει ἡ ἀνεπαρκεία ἑλλήνων ναυτικῶν προσλαμβάνονται ἀλλοδαποί.

'Επομένως αἱ αἰτώμεναι μειώσεις ἐλάχιστα ἤ οὐδόλως θά ἐπηρεάσουν τίς εὐκαιρίες ἀπασχολήσεως 'Ελλήνων Ναυτικῶν, ἀντιθέτως θά περιορίσουν ἀκόμη περισσότερον τήν παρουσίαν τοῦ ἐγχρώμου ἀλλοδαποῦ ναυτεργατικοῦ στοιχείου εἰς τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν εἰς ὄφελος τῆς 'Εθνικῆς μας οἰκονομίας.

Περαίνων θά ἤθελα νά ἀπευθύνω ἔκκλησιν πρός ὅλους τούς διοικητικούς φορεῖς τούς ἀσχολουμένους καθ' οἱονδήποτε τρόπον μέ τήν 'Ελληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα καί ἰδίων πρός τά 'Υπουργεῖα 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν ὅπως, τό ταχύτερον δυνατόν καί πρίν εἶναι πολύ ἀργά ἐκδηλώσουν ἐμπράκτως τό ὑπέρ τοῦ 'Ελληνικοῦ Μεσογειακοῦ φ/γ πλοίου ἀμέριστον ἐνδιαφέρον των καί ὑποβοηθήσουν τοῦτο ὥστε νά ἀνταπεξέλθη εἰς τόν σκληρόν ἀγώνα ἐπιβιώσεως εἰς τόν ὁποῖον ἔχει ἀποδυθεῖ διά τό καλόν τῆς πατρίδος μας.

Μέ τήν προσδοκία ὅτι τό Νέον Ἔτος θά εἶναι καθοριστικόν διά τήν εὐνοϊκήν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐν γένει θεμάτων τῶν ἀπασχολούντων τήν 'Ελληνικήν Μεσογειακήν φ/γ Ναυτιλίαν καί θά ἀποτελέση τήν ἀφετηρίαν καλυτέρων ἡμερῶν, ἀπευθύνω εἰλικρινεῖς καί ὁλόθερμες εὐχές πρός πάντας τούς καθ' οἱονδήποτε τρόπον ἀσχολουμένους μέ τό 'Ελληνικόν Πλοῖον.

'Εγκαρδίους εὐχάς καί εὐχαριστίας ἀπευθύνω ἐπίσης πρός τούς ἐκδότας τῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιθεωρήσεως «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» καί τό ἐκλεκτόν των ἐπιτελεῖον διά τήν ἀγάπην των πρός τό 'Ελληνικόν πλοῖον καί τάς συγκινητικάς προσπάθειας των καί τούς κόπους των διά τήν ἐπίλυσιν τῶν ἀπασχολούντων τοῦτον πολλαπλῶν προβλημάτων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

F. VRETTOS

COFFIN TURBO PUMPS SPECIALIST

Reaching out in new directions

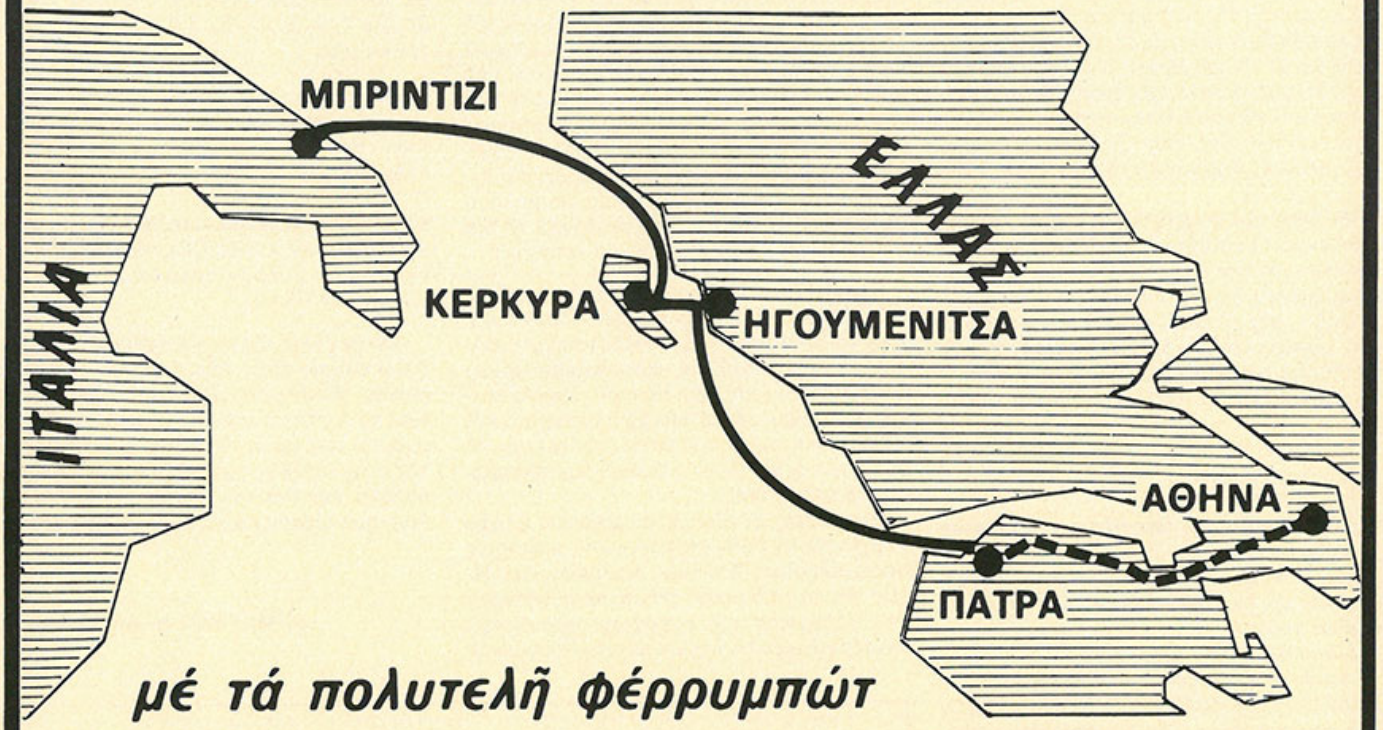
Rotterdam
Vrettoship
Heisiusstraat 45
3119 TE Schiedam
Tel: 010-713654
Telex: 24542 VSHIP
Cables: Gylos Schiedam
Holland

Paris
Materiel Auxiliaire Marine & Industriel
74 ter, Avenue Foch
92250 La Garenne-Colombes
France M. DIR. MR. LECHELON
Tel.: (01) 782.80.80
Telex: 612321 NIJSF
France

I offer you my personal professional maintenance services and spare parts against honest low rate prices.
Spares: exwork New York U.S.A. for a delivery Rotterdam or Paris I offer you a discount of 15%.
Repairs up to 50% discount in comparison with the prices on the continent.
Quarantee three (3) months on spares and repairs.
I believe that breaking up the monopoly will bring increased competition, resulting in a better deal for the customer.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελῆ φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές ἀναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

triton



Οἱ νέοι ὁρίζοντες στή λίπανση θαλάσσιων μηχανῶν, μέ τό ὑπέρ-πρόσθετο K-14 MARINE πού εἶναι ἡ βάση τῶν λιπαντικῶν SYNECO

Τό K-14 MARINE εἶναι πρόσθετο πού ἐπιτρέπει μία ἐντυπωσιακή καί ἄμεση πραγματική βελτίωση ὅλων τῶν λαδιῶν πού χρησιμοποιοῦνται σέ μηχανές θαλάσσης.
Χρησιμοποιεῖται στό κάρτερ τῶν μηχανῶν σέ ἀναλογία ἀπό 10-15% καί δίνει στά κοινά λάδια ἀξιοσημείωτες ἀντιοξειδωτικές ἰδιότητες, ἀντιτριβικές ἰδιότητες, ἀντιμετωπίζει τήν δημιουργία ὀξέων καί κατ' αὐτόν τόν τρόπο ἐπιτρέπει στό κοινό λιπαντικό νά διατηρήσει τίς λιπαντικές του ἱκανότητες γιά πολύ περισσότερες ὧρες ἐργασίας δίνοντάς του ἐπιπροσθέτως πολύ ἀνώτερες ἰδιότητες. Μέ τήν προσθήκη τοῦ K-14 MARINE ἀποφεύγεται ὁ σχηματισμός ἰζημάτων κάθε εἴδους καί καταλοίπων καί γιαυτό αὐξάνεται τό χρονικό διάστημα πού θά χρειασθῆ νά προσθέσωμε λιπαντικό γιά νά ἀντικαταστήσωμε τόν ὄγκο τῶν καταλοίπων πού κρατοῦν τά φίλτρα.
Ἐκτός ἀπό τίς ἀνωτέρω ἰδιότητες τό K-14 MARINE σχηματίζει πάνω στά μέταλλα, χάρις στό πολικό του μόριο, μία προστατευτική λιπαντική ταινία πού δέν ἀπομακρύνεται καί προστατεύει ὅλα τά κινούμενα ἐξαρτήματα ἀπό τίς τριβές καί τήν φθορά μειώνοντας σημαντικά τόν συντελεστή τριβῆς. Πρακτικά τριπλασιάζει τήν ζωή ὅλων τῶν μηχανῶν καί ἐξαρτημάτων.

ΤΥΠΙΚΑ ΦΥΣΙΚΟΧΗΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ:

Εἰδικό βάρος στούς 15°C	0,920
TBN	30

ΧΡΗΣΗ: Ἀναλογία χρήσεως: ἀπό 10 ἕως 20% σέ ὁποιοδήποτε λιπαντικό μηχανῶν θαλάσσης.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Γιά βελτίωση τῶν STRAIGHT MINERAL OILS-(ἁπλῶν ὀρυκτελαίων θαλάσσης) ζητῆστε τό K-14 MARINE S τό ὁποῖο ἔχει TBN 50-60 καί χρησιμοποιεῖται στίς ἴδιες ἀναλογίες.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ — ΠΩΛΗΣΕΙΣ TRANSIT: **Δ. ΡΟΥΣΣΟΣ & ΣΙΑ ΕΠΕ**
Φίλωνος 55, Πειραιᾶς — Τηλ.: 412 5094, 412 8261

Τό Ἑλληνικό ἐπιβατηγό πλοῖο στόν διεθνή χῶρο

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

Ἡ περίοδος τῆς δραστηριότητας τοῦ ἑλληνικοῦ κρουαζιερόπλοιου ἔληξε στίς ἀρχές Νοεμβρίου. Ὁ στόλος τῶν σκαφῶν αὐτῆς τῆς κατηγορίας — κινήθηκε κανονικά στόν ἑλληνικό θαλάσσιο χῶρο, στή Μεσόγειο καί λιγώτερο στίς Β. Θάλασσες. Ἱκανοποίησαν ἀπόλυτα τό ἔμψυχο φορτίο τους, ὄχι ὅμως καί τίς ἐπιχειρήσεις πού τά ἐκμεταλλεύονται. Οἱ τελευταῖες, παρά τίς μεγάλες δυσκολίες πού ἀντιμετώπισαν καί κατά τήν λήξασα τουριστική περίοδο, δέν στέρησαν τούς ἐπιβάτες ἀπό καμιά ἀπό τίς ὑψηλοῦ ἐπιπέδου παροχές (ἐνδιαιτήσεως, ψυχαγωγίας κ.λπ.). Τά προγράμματα τῶν περιηγήσεων τῶν κρουαζιεροπλοίων ἐφαρμόσθηκαν ὅπως εἶχαν ἀρχικά καταρτισθεῖ, ἔστω καί ἄν ταξίδευαν μέ μειωμένο ἀριθμό ἐπιβατῶν. Μέ τόν τρόπο αὐτό ἀποδείχθηκε γιά μιά ἀκόμη φορά, ἡ ἀπόλυτη συνέπεια τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀπέναντι τῆς διεθνοῦς πελατείας της στήν ὁποία καί στηρίζει τήν ὕπαρξή της.

Ὡστόσο, στό σύντομο ἀπολογισμό τῆς δραστηριότητας τοῦ ἑλληνικού τουριστικοῦ πλοίου, θά πρέπει ν' ἀναφερθοῦν μέ περισσότερες λεπτομέρειες, τά μελανά ἐκεῖνα σημεῖα πού καθιστοῦν τό μέλλον του προβληματικό. Πρίν, ὅμως, προχωρήσουμε ἄς ποῦμε μερικά λόγια γιά τη συμβολή του στήν ἀνάπτυξη τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας.

Ἕνας σημαντικός ἀριθμός ἑλλήνων ναυτικῶν ἀμοίβεται ἱκανοποιητικά, μαζί μέ τίς χιλιάδες ὑπαλλήλους πού ἀσχολοῦνται στίς πλοιοκτήτριες ἑταιρίες, τά ταξειδιωτικά Γραφεῖα καί σέ ἄλλους χώρους. Ὅλες αὐτές οἱ ἀμοιβές καλύπτονται ἀπό εἰσαγόμενο συνάλλαγμα. Παράλληλα, τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο, μέ τίς συχνές προσεγγίσεις του στά ἑλληνικά νησιά δημιουργεῖ ἕνα σημαντικό εἰσόδημα στούς κατοίκους, ἀπό τίς δαπάνες τῶν ξένων ἐπιβατῶν πού τά ἐπισκέπτονται. Στόν κύκλο τῆς προσφορᾶς του θά πρέπει νά περιληφθεῖ καί ἡ σημαντική του ἐνίσχυση πρός τήν ἐπισκευαστική βιομηχανία μέ τίς ἐτήσιες ἐπισκευές καί μετασκευές. Καί αὐτές οἱ δαπάνες μεταφράζονται σέ εἰσροή ξένου συναλλάγματος πού τόσο ἀνάγκη ἔχει ἡ Χώρα μας γιά τήν ἰσοσκέλιση τοῦ ἰσοζυγίου ἐξωτερικῶν συναλλαγῶν της. Ἔναντι ὅμως τῆς τεράστιας αὐτῆς προσφορᾶς του, τό ἐπιβατηγό πλοῖο ἀφήνεται στήν τύχη του γιά νά συνεχίσει μόνο του τό δύσκολο δρόμο.

Σήμερα, στήν Ἕνωση Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων ἀνήκουν 34 κρουαζιερόπλοια καί 6 μεσογειακά ἐπιβατηγά — ὀχηματαγωγά πού κατά κανόνα συνδέουν τήν Πάτρα μέ λιμένες τῆς Ἰταλίας. Τό 1983 δύο πλοῖα τῆς Ἑνώσεως ἄλλαξαν σημαῖα. Μέ τήν παγκόσμια οἰκονομική κρίση τῶν τελευταίων ἐτῶν καί τήν παράλληλα, ἀνάπτυξη τῆς ἐπιβατηγοῦ τουριστικῆς ναυτιλίας ἄλλων Χωρῶν, ἀκόμα καί χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, πού ἔγκαιρα ἐλαβαν μέτρα γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τῶν πλοίων τους, τό ἑλληνικό ἐπιβατηγό δέχτηκε ἀλλεπάλληλα πλήγματα καί οἱ ναυτιλιακές ἑταιρείες τοῦ κλάδου αὐτοῦ κινδυνεύουν ἄμεσα νά βρεθοῦν σέ πολύ δύσκολη οἰκονομική θέση. Εἰδικότερα, ἡ διεθνής οἰκονομική ὕφεση καί ἡ συναλλακτική ἀστάθεια ἐπηρέασαν δυσμενῶς καί τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο. Περιορίσθηκε ἡ πελατεία του ἐνῶ ἀντίθετα αὐξήθηκε ὑπερβολικά τό κόστος διαχειρίσεως του μέ τίς αὐξήσεις τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων, τῶν ὑλικῶν συντηρήσεως, τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων κ.λπ. Ἔτσι, τά πλοῖα μας ἄρχισαν νά γίνονται ὀλιγότερο ἀνταγωνιστικά ἔναντι τῶν πλοίων ἄλλων σημαιῶν, πού ἐνισχύονται ἀπό τίς Κυβερνήσεις τους ὑπό μορφήν εὐνοϊκῶν δανειοδοτήσεων σέ συνδυασμό μέ τήν εὐχέρεια προσλήψεως χαμηλομίσθων ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων — κυρίως θαλαμηπόλων, μαγείρων κ.λπ.

Κάτω ἀπό τίς δυσμενεῖς αὐτές γιά τό ἑλληνικό πλοῖο συνθῆκες, ἀπό τό 1979 καί μέχρι σήμερα, τά δικά μας κρουαζιερόπλοια ἔχουν ἐκτοπισθεῖ, σχεδόν ἐξολοκλήρου, ἀπό τήν Καραϊβική, στήν ὁποία, παλαιότερα, ταξίδευαν μέ πληρότητα κατά τούς χειμερινούς μῆνες.

Ἀλλά καί στόν ἑλλαδικό χῶρο παρατηρεῖται σημαντική κάμψη στήν πληρότητα τῶν πλοίων μας, λόγω πτώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εὐρωπαίων τουριστῶν, τήν ὁποία δέν μπορεῖ ν' ἀντισταθμίση ἡ μικρή αὔξηση τῶν ἀμερικανῶν. Καί στο χῶρο αὐτό, ἐμμέσως, δεχόμαστε τόν ἀνταγωνισμό τῶν διερχομένων ἀπό τά ἑλληνικά νησιά καί τά λιμάνια μας ξένων κρουαζιεροπλοίων, τά περισσότερα τῶν ὁποίων ταξειδεύουν μέ πολύ χαμηλό κόστος ἐκμεταλλεύσεως. Ἄλλος διαγραφόμενος σοβαρός κίνδυνος εἶναι ἡ τουριστική ἀνάπτυξη τῆς γείτονος Τουρκίας, μετά καί ἀπό τά νέα συναλλαγματικά μέτρα πού ἔλαβε.

Σήμερα σχεδιάζονται κρουαζιερόπλοια 4.000 ἐπιβατῶν σέ διπλές καμπίνες χωρητικότητος 250.000 ἀτόμων κόστους 350 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, μήκους 380 μέτρων ἐπίσης σχεδιάζονται μικρότερα τῶν 2.000 ἀτόμων μέ κόστος γύρω στά 200 ἑκατομμύρια δολλάρια.

Θά πρέπει νά τονισθῆ, ὅτι ὅλα ὅσα ἀναφέραμε παραπάνω ἐπισημαίνουν τόν κίνδυνο ἀφανισμοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ κρουαζιερπλοίου, καί δέν εἶναι ὑπερβολικά. Θά ἐπαναλάβουμε γιά μιά ἀκόμη φορά ὅτι τά ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια εἶναι παραγωγικές μονάδες «ἐξαγωγικοῦ χαρακτῆρος» καί σάν τέτοιες μονάδες θά πρέπει νά τύχουν τῆς Κρατικῆς προστασίας καί ἐνισχύσεως. Εἶναι ἀναγκαῖο νά χαραχθῆ καί στήν Ἑλλάδα μιά μακροχρόνια προστατευτική καί ἀναπτυξιακή πολιτική πού ἐφαρμόζεται ἤδη στά περισσότερα Κράτη, ἀνατολῆς καί δύσης. Δανειοδοτήσεις πρός τίς ἑλληνικές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις μέ εὐνοϊκούς ὅρους καί σύντομη διαδικασία, γιά τήν συντήρηση καί τήν ἀνανέωση τοῦ τουριστικοῦ μας στόλου, ἔχουν ἀπόλυτη προτεραιότητα. Παράλληλα, ἐπιβάλλεται ἡ λήψη μέτρων γιά νά διατηρήσουν, τά ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια, τό προνόμιο τῆς ἀποκλειστικότητας ἀπό καί πρός ἑλληνικούς λιμένας, σύμφωνα ἄλλωστε μέ τό Δημόσιο Ναυτικό μας Δίκαιο.

Ὅλες οἱ χῶρες Ἀνατολῆς καί Δύσης, Εὐρώπης καί Ἀμερικῆς προσπαθοῦν συνεχῶς μέ διάφορα μέσα τό χῶρο τόν δικό μας νά ἐκμεταλλευθοῦν. Ἡ χώρα μας, τά νησιά της, ἡ θέση της μεταξύ Τριῶν Ἠπείρων εἶναι μοναδική στόν Κόσμο. Αὐτό θά πρέπει ὅλοι νά τό ἀντιληφθοῦμε Κράτος, Ἐργαζόμενοι, Πλοιοκτῆται καί ὅλοι οἱ Ἕλληνες. Μόνο μέ συνεργασία ὅλων τῶν φορέων εἶναι δυνατόν νά προστατευθῆ ὁ κλάδος αὐτός τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας, ὁ σημαντικώτερος ἴσως σήμερα.

Πρέπει νά ὁμολογήσουμε ὅτι ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας ἔχει πλήρως ἀντιληφθεῖ τήν σοβαρότητα τοῦ θέματος καί ἔχει ἀποδείξει ἔμπρακτα τό ἐνδιαφέρον του.

Ὁ Θαλάσσιος τουρισμός ἔχει ἱστορία τριάντα ἐτῶν μέ πολλές δραστηριότητες καί ἐπιτυχίες ὀφειλόμενες, κατά κύριο λόγο, στήν ἰδιωτική πρωτοβουλία, ἡ ὁποία ὅμως σέ περιόδους κρίσεως, ὅπως ἡ σημερινή, δέν θά πρέπει ν' ἀφήνεται ἀβοήθητη.

Θά ἤθελα ἐπ' εὐκαιρία τοῦ Νέου Ἔτους νά συγχαρῶ καί νά εὐχαριστήσω τά «Ναυτικά Χρονικά» γιά τήν μεγάλη Προσπάθεια πού κάνουν γιά τήν Προβολή καί τήν Προώθηση τῶν θεμάτων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, συνεχίζοντας τό μεγάλο ἔργο τοῦ Ἱδρυτοῦ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δ. Κωττάκη, ὅλες μου τίς εὐχές γιά τό μέλλον.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τοῦ κ. ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ, Προέδρου τῆς Ε.Π.Α.Ε.Π.

Εἶχε τεθεῖ σάν συμπέρασμα τοῦ περσινοῦ μας ἄρθρου στά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ὅτι μέ τίς φημολογούμενες προθέσεις τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γιά κοινωνικοποιημένη βάση τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν δημιουργήθηκε κλῖμα ἀβεβαιότητας καί ἀνησυχίας στίς ἀκτοπλοϊκές ἐπιχειρήσεις, λαϊκές ἑταιρεῖες καί ἰδιῶτες.

Τό ἴδιο κλῖμα συνεχίζεται καί σήμερα ἀφοῦ ὁ Κρατικός φορέας δέν ἐκδηλώθηκε γιά τήν ἐπιβεβαίωση ἤ διάψευση τῶν φημῶν αὐτῶν πού κυκλοφοροῦν γιά θεσμικές μεταβολές στήν ἀκτοπλοϊκή ἐπιβατηγό ναυτιλία.

Προσετέθησαν ὅμως καί νέες σοβαρές ἀνησυχίες γιατί παρατείνεται ἡ ἐκκρεμότητα γιά τήν ἔγκριση τῶν δρομολογίων 1983/1984, πού θά ἔπρεπε νά εἶχαν τεθεῖ σέ ἐφαρμογή ἀπό τήν 1η Νοεμβρίου 1983.

Μᾶς δημιουργοῦνται μεγάλες ἀνωμαλίες καί σοβαρές δυσχέρειες γιατί δέν μποροῦμε νά προγραμματίσουμε καί νά ἀνακοινώσουμε ἔγκαιρα τά δρομολόγια τῶν πλοίων καί ἐπί πλέον σέ ὡρισμένες περιπτώσεις συνεχίζεται ἡ ἐκτέλεση αὐξημένων δρομολογίων χωρίς νά ὑπάρχουν συγκοινωνιακές ἀνάγκες.

Πέραν ὅμως τῶν ἰδικῶν μας ζημιῶν προκαλοῦνται γενικώτερες ζημίες στόν Τουρισμό καί τήν Οἰκονομία τῆς Χώρας ἀπό τήν ἀδυναμία πληροφόρησης πρός τούς ξένους, κυρίως TOUR OPERATORS, προκειμένου νά καταρτίσουν σωστά τά προγράμματά τους.

Ὁ Ἑλληνικός Ὀργανισμός Τουρισμοῦ καί ὁ Σύνδεσμος Ταξειδιωτικῶν Γραφείων εἶχαν ἐπισημάνει ἐπανειλημμένα τήν ἀνάγκη ἔγκαιρης πληροφόρησης.

Ἐν τούτοις εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νά ὑποστοῦμε τίς συνέπειες αὐτῆς τῆς ἐκκρεμότητας μέχρι 31.1.1984, γιατί μέχρι τότε ἔχει δοθεῖ παράταση θερινῶν δρομολογίων!

Λέγεται ὅτι αἰτία τῆς παρατεινόμενης αὐτῆς ζημιογόνου ἐκκρεμότητας εἶναι ἡ μελετωμένη νέα διάρθρωση τῶν δρομολογίων.

Εἴμεθα πρόθυμοι νά συμπαρασταθοῦμε μέ καλή πίστη σέ κάθε προσπάθεια βελτίωσης τῶν συγκοινωνιῶν. Πολύ ὅμως φοβούμεθα ὅτι καταρτίζονται σχέδια ἀνεδαφικά καί ἀνεφάρμοστα πού θά φέρουν μόνο ἀναστάτωση καί ἀνωμαλία στίς θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Καί ἐνῶ συνεχίζεται αὐτό τό κλῖμα ἀβεβαιότητας καί ἀμφιβολίας γιά τό θεσμικό πλαίσιο καί τήν διάρθρωση τῶν δρομολογίων, τό οἰκονομικό ἄνοιγμα στήν ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων, διαρκῶς αὐξάνεται ἐπικίνδυνα καί ἀπειλητικά.

Ὅπως καί στό παρελθόν τονίσαμε ἡ ἐπι-



βατηγός ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία χρειάζεται κυρίως βοήθεια γιά νά ξεπεραστοῦν οἱ δυσκολίες πού δημιουργηθήκαν ἀπό τήν ἀλματώδη αὔξηση τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων καί τῶν λοιπῶν συντελεστῶν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως.

Ἡ δυσμενής αὐτή κατάσταση ἐπιτείνεται ἀπό τίς σοβαρές ὑποχρεώσεις πού ἐπιβάλλονται στίς ἀκτοπλοϊκές ἐπιχειρήσεις σύμφωνα μέ τίς παρακάτω διατάξεις τοῦ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

α) Ἐξυπηρέτηση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν ὅλη τήν ἄγονη χειμερινή περίοδο. Ἀπασχολεῖται ἀριθμός πλοίων καί ἐκτελοῦνται δρομολόγια πού δέν εἶναι ἀπαραίτητα μέ ἀποτέλεσμα τήν ἄσκοπη κατανάλωση καυσίμων.

β) Ἡ τήρηση ὑποχρεωτικοῦ ναυλολογίου ἐπιβατῶν καί ὀχημάτων πού γιά λόγους κοινωνικῆς πολιτικῆς καθορίζεται σέ χαμηλά ἐπίπεδα.

Δυστυχῶς μέχρι τώρα, δέν ἔχει συμβατικοποιηθεῖ ἡ τιμή τοῦ πετρελαίου ὥστε νά καλύπτεται τό οἰκονομικό ἄνοιγμα πού ἐκάστοτε δημιουργεῖται.

Μόνο ἡ τελευταία ἀνατίμηση τῶν καυσίμων (ΔΡΧ. 19.400 στίς 8/7 — ΔΡΧ. 23.000 στίς 18/12) ἐπιβάρυνε τό κόστος ἐκμετάλλευσης τῶν πλοίων κατά 10% περίπου. Ἔτσι, γίνεται ἀγώνας γιά τήν ἐπιβίωση τῆς ἀκτοπλοΐας χωρίς καμμιά συμπαράσταση, ἐνῶ παράλληλα ἀσκεῖται ἔντονος ἀνταγωνισμός.

είναι
υποθεση
μιας νυχτας...

να ταξιδεψετε με την FRAGLINE
απο ΠΑΤΡΑ / ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
για ΚΕΡΚΥΡΑ και ΜΠΡΙΝΤΙΣΙ

FRAGLINE
ΡΕΘΥΜΝΟΥ 50 ΤΗΛ 8214171 8221285 8216004

Εἶναι γνωστό πώς τόσο ἡ Ὀλυμπιακή Ἀεροπορία ὅσο καί ὁ Ὀργανισμός Σιδηροδρόμων Ἑλλάδος καί ἄλλα κρατικοποιημένα συγκοινωνιακά μέσα (π.χ. ἀστικές συγκοινωνίες τῆς Ἀθήνας) παρουσιάζουν τεράστια ἐπιχειρηματικά ἐλλείμματα πού πέρα ἀπό ἄλλες γνωστές ἐγγενεῖς δυσχέρειες τῶν κρατικοποιημένων φορέων, ὀφείλονται πρώτιστα στή διατήρηση τῶν ναύλων τους σέ πολύ χαμηλά ἐπίπεδα γιά λόγους προφανῶς ἄσκησης κοινωνικῆς πολιτικῆς. Τά ἐλλείματα αὐτά συνολικοῦ ὕψους δεκάδων δισεκατομυρίων δραχμῶν, καλύπτονται τελικά ἀπ' τήν φορολογία ὅλων τῶν Ἑλλήνων, τόσο τῆς ἠπειρωτικῆς ὅσο καί τῆς νησιωτικῆς Ἑλλάδας.

Καί παρουσιάζεται τό παράδοξο, ὅσο καί ἄδικο, φαινόμενο οἱ κάτοικοι τῆς νησιωτικῆς Ἑλλάδας νά ἐπιχορηγοῦν τήν μεταφοράν προσώπων καί ἀγαθῶν στήν ἠπειρωτική χώρα ἀλλά νά ἀναγκάζονται νά πληρώνουν δυσανάλογα ὑψηλούς ναύλους στό δικό τους μέσο συγκοινωνίας μέ εὐνόητα ἀποτελέσματα στήν ἀνταγωνιστικότητά τους ἀπέναντι στούς συμπολίτες τους τῆς ἠπειρωτικῆς χώρας, τόσο στή κίνηση προσώπων ὅσο καί προϊόντων πού παράγουν ἤ καταναλώνουν.

Εἰδικώτερα στόν τομέα ἀνταγωνισμοῦ ἀεροπλάνου καί πλοίου ὅπου συνυπάρχουν, ὁ φτηνός — ἐπιδοτούμενος — ναῦλος τοῦ ἀεροπλάνου ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν ἀπορρόφηση τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ, μέ ἐξαίρεση τούς 2 1/2 μῆνες τῆς καλοκαιρινῆς αἰχμῆς, σχεδόν ὁλοκληρωτικά.

Τό πρόβλημα λοιπόν τῆς ἀκτοπλοΐας πρέπει νά ἐξετασθεῖ στό γενικώτερο πλαίσιο τῶν συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας.

Ἔχουμε κάποια αἰσιοδοξία ὅτι θά ἐξαχθοῦν ὡρισμένα σωστά συμπεράσματα ἀπό τήν Ἐπιτροπή πού συνεστήθη ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καί ἡ ὁποία θά ἀναλάβει τήν μελέτη τῶν προβλημάτων τῆς ἀκτοπλοΐας καί εἰδικώτερα τοῦ κόστους λειτουργίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Θά παράσχουμε κάθε στοιχεῖο στήν Ἐπιτροπή αὐτή ὥστε νά ἐξαχθοῦν τά ἀπαραίτητα συμπεράσματα γιά τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καί νά καθορισθῆ ἐπί τέλους ἡ σωστή πολιτική τοῦ Κράτους γιά τήν ἐπιβίωση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας.

Τελειώνοντας, θέλω νά τονίσω ὅτι ἡ ἐπιβατηγός ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία κινδυνεύει καί εἶναι ἀπόλυτη ἀνάγκη νά ληφθοῦν ἐπειγόντως τά ἀπαραίτητα μέτρα πρίν εἶναι πολύ ἀργά.

Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Θ Ε Ο Δ Ω Ρ Α Κ Ο Π Ο Υ Λ Ο Υ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25 – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ.: 4170057, 4122195, 4121495

TLX.: 21 2212 THEO GR

ΕΙΝΑΙ Ο ΝΕΩΤΕΡΟΣ ΕΙΣ ΗΛΙΚΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΜΕ 1.030.761 ΤΟΝΝΟΥΣ DWT ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΤΑ ΚΑΤΩΘΙ ΠΛΟΙΑ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ DWT.	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΧΩΡΑ ΝΑΥΠΗΓ.	ΚΑΤΑ-ΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
MANDO V	TANKER-PROD.CARR.	30.633 L.T.	1972	ΒΕΛΓΙΟΝ	BOELWERF
MARIANNA	TANKER-PROD. CARR.	30.483 L.T.	1973	ΒΕΛΓΙΟΝ	BOELWERF
MONEMVASIA	TANKER	128.366 L.T.	1973	ΙΑΠΩΝΙΑ	HITACHI
MOUNT PARNASSOS	BULK CARRIER	63.533 L.T.	1973	»	MITSUBISHI
MESOLOGI	TANKER	128.303 L.T.	1974	»	HITACHI
ODYSSEY - 10	BULK CARRIER	26.523 L.T.	1974	»	NAMURA
MOUNT PINDOS	BULK CARRIER	60.428 L.T.	1974	»	HITACHI
MYRINA	BULK CARRIER	21.711 L.T.	1975	»	N.K.K.
METEORA	TANKER	86.430 L.T.	1979	»	SUMITOMO
METSOVON	TANKER	86.424 L.T.	1979	»	SUMITOMO
MOUNT PENTELI	BULK CARRIER	60.433 L.T.	1980	»	HITACHI
METHONI	TANKER	60.800 L.T.	1981	»	OSHIMA
MOUNT PARNIS	BULK CARRIER	59.800 L.T.	1981	»	HITACHI
MOUNT TAYGETOS	BULK CARRIER	61.000 L.T.	1982	»	HITACHI
MANTINIA	TANKER	62.870 L.T.	1983	»	HITACHI
MANDOLYNA	TANKER	63.024 L.T.	1983	»	HITACHI
	ΣΥΝΟΛΟΝ D.W.	1.030.761 L.T.			

Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΣΑ ΤΗΝ ΑΠΟ 37ΕΤΙΑΣ ΑΡΞΑΜΕΝΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

- ΕΧΕΙ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ.
- ΣΥΓΚΑΤΑΛΕΓΕΙ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΤΑ ΠΛΕΟΝ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.
- ΕΠΙΔΙΩΚΕΙ ΤΗΝ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕ ΑΜΙΓΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ.
- ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΜΕ ΜΕΣΟΝ ΟΡΟΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΕΝΤΕ ΕΤΗ· ΟΥΔΕΝ ΔΕ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ
- ΤΑ ΕΝ ΙΣΧΥΙ· ΜΙΣΘΟΛΟΠΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑ ΠΟΛΥ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΥΠΟ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΠΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ. ΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΔΕ ΔΙΑΒΙΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΙΣΤΑΙ.
- ΕΙΣΑΓΕΙ ΠΕΡΙ ΤΑ 10.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΕΤΗΣΙΩΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΣΑ ΟΥΤΩ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.
- ΠΡΟΣΔΟΚΑ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΕΙ — ΩΣ ΤΕΤΑΡΤΟΝ ΟΠΛΟΝ — ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΥΝΤΙΚΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ, ΔΕΔΟΜΕΝΟΥ ΟΤΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΤΟ ΑΝΕΡΧΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ 30% ΕΝΑΝΤΙ 70% ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ 15 ΚΡΑΤΩΝ.
- ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΣΑ ΗΔΗ ΤΗΣ ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗΝ ΚΑΙ ΑΝΟΔΙΚΗΝ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΝ ΠΡΟΣΔΟΚΑ ΚΑΙ ΕΥΧΕΤΑΙ ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΤΟΥΣ 1984 ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΙΝ ΤΗΣ ΑΠΟ ΜΑΚΡΟΥ ΣΟΒΟΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Προέχει ἡ διατήρηση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο

Τοῦ κ. ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ, Γεν. Γραμματέα τῆς ΠΝΟ

«Νά σώσουμε τήν Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία». Αὐτός ἦταν ὁ ἀπόηχος τῆς πρόσφατης δημόσιας συζήτησης πού πραγματοποιήθηκε μέ πρωτοβουλία τῆς σοσιαλιστικῆς Ὁμάδας τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου στό Λονδῖνο καί μέ τή συνεργασία τῆς Διεθνοῦς Ὁμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν. Ὀφείλω δέ νά ὁμολογήσω ὅτι ἡ συζήτηση ὑπῆρξε πέρα γιά πέρα ἐποικοδομητική, μιά καί ναυτικοί καί ἐφοπλιστές εἶχαν γιά πρώτη ἴσως φορά τή δυνατότητα νά ἐνημερώσουν ἀλλά καί νά ἐνημερωθοῦν ἀπό τούς εὐρωβουλευτές γιά τά προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει σήμερα ἡ ναυτιλία τῆς Κοινότητας. Προβλήματα πού μέρα μέ τήν ἡμέρα γίνονται ὀξύτερα ζητώντας ἄμεσες ἀλλά καί ρεαλιστικές λύσεις.

Δέν χωρεῖ καμμιά ἀμφιβολία ὅτι ἡ παγκόσμια οἰκονομική ὕφεση εἶχε δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στό χῶρο τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Ἀρκεῖ νά φέρουμε στό νοῦ μας τίς περιπτώσεις τῶν ἄλλοτε μεγάλων παραδοσιακῶν ναυτιλιῶν ὅπως τῆς Μεγ. Βρεταννίας, Γερμανίας, ΗΠΑ κλπ. Ἡ Ἐμπορική Ναυτιλία τῆς χώρα μας, ὅπως ἦταν ἐπόμενο, δέχθηκε τίς καταλυτικές συνέπειες τῆς κρίσης μέ ἀποτέλεσμα μεγάλος ἀριθμός πλοίων νά βρίσκονται παροπλισμένα, ἕνας ἄλλος ἀριθμός νά διαγράφεται ἀπό τό Ἑλληνικό νηολόγιο, διαταράσσοντας ἔτσι τήν ἀγορά ναυτικῆς ἐργασίας. Ὁ ἀριθμός τῶν ἀνέργων ναυτικῶν στά τέλη τοῦ 1982 καί ἀρχές τοῦ 1983 ξεπερνοῦσε τίς 14.000, πού σήμερα ὅμως μειώθηκε σημαντικά σέ 5.200 περίπου, χάρις στό θεσμό τῆς ἀνακύκλωσης τῶν πληρωμάτων, θεσμό πού εἶχε εὐεργετικά ἀποτελέσματα γιά τούς Ἕλληνες ναυτεργάτες.

Θά πρέπει νά ἐπισημάνουμε ἐδῶ ὅτι τά παραδοσιακά νηολόγια καί κατά συνέπεια καί τό Ἑλληνικό ὑφίστανται ἀνταγωνισμό ἀπό:

α) Τίς σημαῖες εὐκαιρίας. Γιά μᾶς τούς ναυτεργάτες ὁ μεγαλύτερος κίνδυνος γιά τά παραδοσιακά νηολόγια προέρχεται ἀπό τά ἀνοικτά νηολόγια, τίς σημαῖες δηλ. ἐκεῖνες πού ἀνταγωνίζονται ἀθέμιτα τούς ἐθνικούς στόλους. Δέν θά ἤθελα νά μακρυγορήσω στό σημεῖο αὐτό, μιά καί στό παρελθόν εἶχα τήν εὐκαιρία νά ἀναπτύξω τίς ἀπόψεις μου. Θά ἤθελα νά ὑπογραμμίσω ὅτι παρά τό γεγονός ὅτι ἡ Οἰκονομική καί Κοινωνική Ἐπιτροπή τῆς Κοινότητας ἔχει διατυπώσει γνώμη ἀπό τό 1979 ἤδη ὅτι οἱ σημαῖες εὐκολίας ἀνταγωνίζονται ἀθέμιτα τόν Κοινοτικό στόλο καί παρά τό ὅτι ἡ UNCTAD ἀπό τό 1981 υἱοθέτησε ἀπόφαση πού μιλεῖ γιά τή σταδιακή ἐξάλειψη (Phasing out) τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων δέν ἔγινε τίποτε τό οὐσιαστικό μέχρι σήμερα. Τό γιατί γίνεται εὔκολα ἀντιληπτό λαμβάνοντας ὑπόψη ὅτι σέ ἀρκετές περιπτώσεις τά πλοῖα εὐκαιριακῶν νηολογίων δέν ἐπικυρώνουν διεθνεῖς συμβάσεις ἀσφαλείας καί ἀξιοπλοΐας μέ ἀποτέλεσμα ὁρισμένες ἀπό τίς σημαῖες αὐτές νά κατέχουν τίς πρῶτες θέσεις στά ναυτικά ἀτυχήματα, ἐνῶ ἀπό τήν ἄλλη μεριά οἱ ὅροι ἐργασίας καί ἀμοιβῆς τῶν ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν σ' αὐτά εἶναι τίς περισσότερες φορές ἰδιαίτερα χαμηλοί. Μέ τήν φυγή τῶν πλοίων ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία καί τήν στροφή τους στίς σημαῖες εὐκολίας χάθηκαν ἀρκετές ἑκατοντάδες εὐκαιρίες ἀπασχόλησης γιά τούς Ἕλληνες ναυτικούς, ἐνῶ ἀπό τήν ἄλλη μεριά ἡ χώρα μας στερήθηκε πολύτιμου συναλλάγματος.

β) Τό στόλο τῶν Χωρῶν τῆς COMECON. Θά πρέπει ἐδῶ νά ἐπισημάνουμε ὅτι σέ ἐπίπεδο Κοινότητας ἐφαρμόζεται τό σύστημα monitoring πού ἀποβλέπει στήν ἀπό κοντά παρακολούθηση τῆς ἀνάπτυξης τῶν στόλων τῶν χωρῶν τῆς COMECON, πού ὅπως εἶναι γνωστό ἀνταγωνίζεται ἀθέμιτα τά παραδοσιακά νηολόγια.

γ) Τήν ἀνάπτυξη τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν. Τά τελευταῖα χρόνια οἱ ναυτιλίες τῶν χωρῶν πού βρίσκονται στό στάδιο τῆς ἀνάπτυξης προβάλλουν κατά τρόπον ἀπειλητικό γιά τίς Δυτικές ναυτιλίες. Ἂν μάλιστα λάβουμε ὑπόψη ὅτι τίς περισσότερες φορές ἡ ἀνάπτυξη αὐτή συνοδεύεται μέ τό θεσμό . τῶν μικτῶν ἐπιχειρήσεων (Joint ventures), τότε γίνεται εὔκολα ἀντιληπτό ποιοί κίνδυνοι ἀπειλοῦν τούς Ἐθνικούς στόλους.

Τό πρόβλημα τῆς αὔξησης τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν ἐθνικῶν στόλων ἀπασχόλησε στό παρελθόν τήν Κοινότητα ἡ ὁποία πρόκειται νά ἀναλάβει νά μελετήσει σέ βάθος τό θέμα αὐτό διερευνώντας τίς δυνατότητες πού ὑπάρχουν γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικῆς θέσης τῶν πλοίων τῶν χωρῶν-μελῶν της.

Γιά μᾶς, κάτι τέτοιο σέ καμμιά περίπτωση θά πρέπει νά συνοδεύεται μέ ἐπαχθεῖς γιά τό Εὐρωπαϊκό ναυτεργατικό δυναμικό λύσεις. Ἡ Ὁμοσπονδία μας παρακολουθεῖ ἀπό κοντά τίς ἐξελίξεις σχετικά μέ τή μελέτη αὐτή, περιμένομε δέ μέ ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον τήν ἀνακοίνωση (Communication) τῆς Κομισιόν ἀναφορικά μέ τή ναυτιλιακή πολιτική τῆς κοινότητας. Σέ ὅ,τι ἀφορᾶ τήν Ἑλληνική πραγματικότητα, τήν αὔξηση δηλ. τῆς ἀνταγωνιστικῆς θέσης τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἔχω νά κάμω τίς παρακάτω παρατηρήσεις:

1) Τό Ἑλληνικό πλοῖο (μιλᾶμε πάντα γιά τά ὑπό Ἑλληνική σημαία) σέ σχέση μέ τά πλοῖα ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν καί μή νηολογίων εἶναι σχετικά παλαιό.

Σύμφωνα μέ στατιστικές τῆς Κοινότητας τοῦ 1978 πού ἔχω ὑπόψη μου, ὁ μέσος ὅρος ἡλικίας τῶν πλοίων μας ἦταν 12,6. Μέ δοσμένη τήν μεγάλη ἡλικία τῶν πλοίων μας εἶναι ἐπόμενο νά βρισκόμεθα σέ μειονεκτική θέση ἔναντι ἄλλων ἀνταγωνιστριῶν ναυτιλιῶν.

2) Ἕνα δεύτερο σημεῖο πού θά πρέπει νά ἐπισημάνουμε ἐδῶ καί πού συνδέεται μέ τά παραπάνω εἶναι ὅτι χρειάζεται νά ἐκσυγχρονισθεῖ τό Ἑλληνικό πλοῖο ἀξιοποιώντας τίς ἐξελίξεις τῆς προηγμένης τεχνολογίας ἀπό τή μιά μεριά καί τῆς μικροηλεκτρονικῆς ἀπό τήν ἄλλη ἀνεβάζοντας ἔτσι τό ἐπίπεδο τῆς ἀνταγωνιστικότητάς του. Ἡ ναυπήγηση ὅλο καί περισσότερο Sophisticated πλοίων μέ ὑψηλά ἐπίπεδα τεχνολογικῆς σχεδίασης καί ἐξοπλισμοῦ θά συμβάλλει νομίζω στή βελτίωση τῆς θέσης τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου στή διεθνή ἀγορά. Δέν παραλείπω βέβαια νά ὑπογραμμίσω τό κοινωνικό κόστος πού συνεπάγεται μιά τέτοια εἰσβολή προηγμένης τεχνολογίας.

3) Ἡ ποιοτική ἄνοδος τῆς διαχείρισης τῶν πλοίων ἀπό τή μιά καί ἡ βελτίωση τῆς ἐκπαίδευσης τοῦ προσωπικοῦ (ἑταιριῶν καί ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ) ἀπό τήν ἄλλη εἶναι δυό παράγοντες πού θά πρέπει νά ληφθοῦν σοβαρά ὑπόψη.

Τελειώνοντας, θά ἤθελα νά τονίσω ὅτι ἐκεῖνο πού προέχει γιά μᾶς εἶναι ἡ διατήρηση τῶν πλοίων στό Ἑλληνικό νηολόγιο ἀπό τή μιά καί ὁ ἐπαναπατρισμός ὅσων ἔφυγαν ἀπό τήν ἄλλη σέ τρόπον ὥστε καί δουλειές γιά μᾶς νά ὑπάρχουν καί συνάλλαγμα νά εἰσρεύσει στή χώρα μας καί μέ αὐτές τίς σκέψεις ἄς εὐχηθοῦμε ἡ καινούργια χρονιά νά εἶναι γιά ὅλους καλύτερη ἀπό τήν περασμένη.

Διαπιστώσεις καί ἐλπίδες

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ, Προέδρου τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Θά κόμιζα γλαῦκα εἰς Ἀθήνας, ἄν μιλοῦσα γιά τήν ναυτιλιακή κρίση καί τά ἀποτελέσματά της στήν Ἑλληνική χωρητικότητα καί τήν Ἑλληνική Ναυτοσύνη ἀκόμα καί γιά τίς γενικώτερες οἰκονομικοκοινωνικές ἐπιπτώσεις στήν χώρα μας.

Τήν διεθνῆ οἰκονομία καί οἰκονομική μπορεῖ νά ἀπασχολοῦν τά αἴτια τῆς διεθνοῦς κρίσεως καί, περισσότερο, νομίζω, ἡ ἐξεύρεση τρόπων διαφυγῆς τῆς ἀπό θαλάσσης — καί ἰσχυρότερης — μεταφορᾶς, ἀπό τόν κλοιό τῆς γενικότερης οἰκονομικῆς καί συναλλακτικῆς ἀδυναμίας. Καί τά δύο θέματα, ἀσφαλῶς ἀποτελοῦν προβλήματα καί ἀναζητοῦνται διεθνῶς λύσεις, ὡς καί ἀπό ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

Κάθε καί ὁπωσδήποτε μέ τά ναυτιλιακά ἀπασχολούμενος εἶναι ὑποχρεωμένος νά προβληματίζεται.

Ὄχι σέ ἀναμονή τοῦ θαύματος — γιατί στήν ἐπιστήμη καί στήν πραγματικότητα τῶν ἀριθμῶν, θαύματα δέν γίνονται, ἀλλά νά κάνει διακριβώσεις οὐσιαστικές, θά ἔλεγα πρός γνῶσιν καί συμμόρφωσιν, γιά τό μέλλον. Ὅταν καί πάλι, μαζί μέ τήν καθόλου οἰκονομία, ἡ ναυτιλία θά ἀκμάσει καί ὅταν, ὡς εἶναι φυσικόν καί πάλι θά ὑποστεῖ, κάποια φορά, ἀπό τούς ἴδιους ἤ ἄλλους λόγους, τήν μοιραία κάμψη.

Γιατί ἡ οἰκονομία, στό σύνολό της ἀκολουθεῖ τόν γνωστό κανόνα τοῦ G. THORTON, τῶν κατά διαστήματα τακτῶν διακυμάνσεων.

Α' Γιά τά αἴτια τῆς κρίσεως, μιά ὑπευθυνότητα, μόνον, μπορῶ νά ἀναγνωρίσω καί νά παραδεχθῶ, ὅσον ἀφορᾶ στήν ἑλληνική ναυτιλία: Τήν μειωμένη ἀνταγωνιστικότητα, γεγονός πού συνετέλεσε στό νά πληγεῖ ταχύτερα, βαθύτερα καί ἐκτενέστερα τό πλοῖο μας.

Οἱ ἄλλοι παράγοντες εἶναι ἐξωγενεῖς, καί ἄλλοι ἐνδογενεῖς, ἀλλά ἐλλάσσοντος ἀξίας.

Γιά τό μειονέκτημα αὐτό δέν ὑπάρχουν καί δέν ζητοῦνται εὐθῦνες. Μία ἐπιχείρηση σάν τήν Ναυτιλία, ἐκ φύσεως ἰδιόμορφη, ἔχει τά συστατικά της, πού κανένας, ἐκτός τῶν στελεχῶν της καί τῶν παραγόντων κάθε ἐπιχειρήσεως δέν μποροῦν — καί δέν δικαιοῦνται — διαγνώσεων.

Ἡ κάθε ἐπιχείριση ἔχει τά «μυστικά» της πού συναρτῶνται ἀπό ἕνα σύνολο μικρῶν καί μεγάλων συντελεστῶν, καί δέν μπορεῖ κανένας νά τήν κατηγορήσει, ὄχι γιά μία, ἀλλά καί γιά περισσότερες ἀδυναμίες ἤ μικροσφάλματα.

Τά αἴτια τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, τουλάχιστον τά ἐνδογενῆ, ἄς τά ἐλέγξουν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι (Ναυτ. Ἐπιχειρήσεις) καί ἄς τά θεραπεύσουν, μόλις δοθεῖ ἡ εὐκαιρία. Προσωπικότητες τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, διεθνοῦς ἀκτινοβολίας, ἔχουν, κατά καιρούς, στό ἀπώτερο καί πρόσφατο παρελθόν μιλήσει γιά τό θέμα αὐτό.

Β' Γιά τήν θεραπεία τῆς κρίσεως, κάθε σχῆμα θά ἦταν ὀξύμορο. Γιατί αὐτή καθ' ἑαυτή ἡ κρίση δέν συσχετίζεται μέ τήν Ἑλλάδα. Καί διευκρινίζω, ὅτι τά αἴτιά της εἶναι διεθνῆ, ὅπως εἶναι γνωστόν.

Γιά τήν ἀντιμετώπισή της προβληματιζόμαστε. Γιά μία Ἑλληνική πραγματικότητα, που ἀφορᾶ στούς δύο συντελεστές, πού, σήμερα καί ἐπί μακρόν, κυριολεκτικά μαστίζονται: Τό πλοῖο καί τόν ἐργαζόμενο σ' αὐτό, τόν ναυτεργάτη.

Τό πλοῖο πρέπει, μέ κάθε τρόπο, μέ κάθε θυσία, μέ κάθε μέσον, νά ἐνισχυθεῖ. καί ἡ ἐνίσχυσή του δέν νοεῖται φιλολογική. Μέ λόγια, ὑποσχέσεις καί κηρύγματα.

Ἡ ἐνίσχυση εἶναι οἰκονομική καί ἀπό κάθε πλευρά: Τραπεζο-ασφαλιστική, δανειοδοτική, ἐκμεταλλευτική.

Πρέπει νά ὑπάρχει, ὄχι αὐτό πού λέμε «κατανόηση», ἀλλά συναίσθηση μιᾶς ἀδυσώπητης καί σκληρῆς πραγματικότητας.

Ἀπό ὅλους τούς κοινούς καί γνωστούς, καί ἀπό τούς ἄλλους παράγοντες.

Τί ἔχει πραγματοποιηθεῖ πάνω σ' αὐτόν τόν τομέα;

Ὅπως ἔχω ἤδη τονίσει:

1. Τό MORATORIUM τῶν Τραπεζῶν ἦτο για τό 1983 πραγματικότητα.

2. Δάνεια σέ ἱκανό ποσοστό, παρασχέθηκαν τουλάχιστον σέ ἀκμαῖες ἐπιχειρήσεις.

3. Ἐμεῖς, τό λεγόμενον ἔμψυχον ὑλικό, οἱ ναυτεργάτες, ἀποδεχθήκαμε μείωση τῶν ἀποδοχῶν μας, στούς τομεῖς τοῦ περιορισμοῦ στούς βασικούς μισθούς κάτω τοῦ ἐπισήμου τιμαρίθμου καί τοῦ περιορισμοῦ τῶν ὑπερωριῶν.

Καί τοῦτο δέν εἶναι οὔτε ἀσήμαντο οὔτε δευτερεῦον, καί θά ἤθελα νά σημειώσω τήν σημασία του. Χωρίς ὑπερτονισμούς καί ὑπερβολές, πρόκειται γιά μία θυσία, μέ τήν σημερινή γενικότερη, οἰκονομική, κατάσταση καί τήν μείωση τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς. Πού μέ ἀριθμούς καί συγκριτικά ποσοστά τό κόστος πληρώματος ἀπό 37% νά μειωθεῖ στό 26%, στά γενικά ἔξοδα διακινήσεως τῶν πλοίων.

Στόν τομέα αὐτόν ὑπῆρξεν ἄριστη ἡ διαγωγή τῶν διοικήσεων τῶν σωματείων μας, πού ὄχι μόνον ἀπέφυγαν κάθε ἀκρότητα, ἀλλά τοποθετήθηκαν σέ λογικές θέσεις, μέ κίνδυνο νά παρεξηγηθοῦν ἀπό τά μέλη τους, τουλάχιστον ἐκεῖνα πού δέν κατέχουν τά πράγματα μέ τήν ἀπαιτούμενη πληρότητα καί ἔχουν μειωμένη πληροφόρηση.

Διά δέ τόν δεύτερο συντελεστή, τῶν μαστιζόμενων ναυτεργατῶν, πού τό πλοῖο λόγω, κρίσεως ἀνταγωνισμοῦ ἀδυνατεῖ νά συντρέξει, θά μποροῦσε ἡ πολιτεία νά βοηθήσει ὑπολογίζοντας τούς ναυτεργάτες, τουλάχιστον, μέ τούς ἴδιους ὅρους, καί νόμους πού διέπουν τούς μετανάστες στίς τελωνειακές ἀπαλλαγές, καί ἀπαρνούμενο τῆς φορολογίας τῶν ἀξιωματικῶν ὑπέρ τοῦ Ταμείου Ἀνεργίας κλπ.

Γ' Σ' ὅλα αὐτά σημασία ἰδιαίτερη ἔχει τό τί ἐπιφυλάσσει τό μέλλον καί τί μπορεῖ καί θέλει κάθε παράγοντας νά προσφέρει γιά μίαν ἀρτιότερη ἀντιμετώπιση τῶν πληγμάτων τῆς κρίσεως.

Ἐγώ, προσωπικά, πιστεύω, ἤ θέλω νά πιστεύω, ὅτι τό 1984 θά εἶναι ὁ χρόνος τῆς ἀρχῆς τῆς ἀνάκαμψης. Ἀκτάλυτοι οἰκονομικοί κανόνες μίλοῦν γιά δρια τῶν κρίσεων στήν οἰκονομία, βάσει τοῦ νόμου τῶν διακυμάσεων.

Νομίζω ὅτι, ἀφοῦ ἐφθάσαμε στό κατώτατο σημεῖο τοῦ ἡμικυκλίου, ἤδη, εἶναι καιρός, νά ἀρχίσει ἡ ἀνοδική πορεία.

Γι' αὐτήν δημιουργοῦνται, ἤδη, οἱ τάσεις. Σ' ἐμᾶς ἀπομένει νά ἀγρυπνοῦμε καί νά ὁμονοοῦμε. Σ' ἕνα μέτωπο, ὅλοι οἱ φορεῖς συγκεντρωμένοι σέ θέση ἀναμονῆς, ἀλλά καί ἐφόρμησης γιά τήν κατάκτηση τοῦ χαμένου χρόνου καί τήν ἀποκατάσταση τῶν τόσων ζημιῶν.

For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

LLOYD'S SUB-AGENCY

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660 Vitoria - Espirito Santo - Brazil

Telefone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596
Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

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

ΕΡΜΗΣ

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
6518

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

print press E2845

Ὁ Διοικητικός φορεύς τῆς Ναυτιλίας

Τοῦ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

Σ' ἕνα προηγούμενο ἄρθρο μας εἴχαμε θέσει σάν προϋποθέσεις τῆς προσέγγισης τοῦ προβλήματος τῆς ναυτιλιακῆς διοίκησης, ἀφενός μέν τό θέμα τοῦ ἑνιαίου κρατικοῦ ναυτιλιακοῦ φορέα καί ἀφετέρου τό θέμα τῆς μορφῆς καί τῆς ὀργάνωσης τοῦ διοικητικοῦ ναυτιλιακοῦ ὀργάνου. Ἐπιμένοντας δέ στήν ἀνατομία τοῦ δεύτερου, εἴχαμε ἐκτιμήσει τότε ὅτι ἡ ἐξέταση τοῦ πρώτου δέν παρουσίαζε προτεραιότητα, ἐφόσον κανείς σήμερα στήν Ἑλλάδα δέν ἀμφισβητοῦσε τήν ἀνάγκη του.

Νά ὅμως πού ὁρισμένα πρόσφατα δημοσιεύματα στόν ἡμερήσιο τύπο μίλησαν καθαρά γιά τήν ἐπεξεργασία σχεδίου θεσμικῶν ἀλλαγῶν γιά τήν ἀποδοτικώτερη λειτουργία τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν, στά πλαίσια τοῦ ὁποίου προβλέπονται εὐρύτερες διοικητικές ἀνακατατάξεις. Εἰδικώτερα τά δημοσιεύματα ἀναφέρονταν ἀφενός μέν στήν ὑπό τό Ὑπουργεῖο Ἐσωτερικῶν συγκέντρωση τῶν ἁρμοδιοτήτων τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίας Τάξεως μέ τήν πρόσθετη ρυμούλκηση τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καί ἀφετέρου στήν κατανομή τῶν ναυτιλιακῶν ἁρμοδιοτήτων μεταξύ τῶν Ὑπουργείων Συγκοινωνιῶν, Ἐσωτερικῶν καί Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων. Προϋπόθεση φυσικά ἡ κατάργηση τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ὅπως πολλές φορές ἔχουμε γράψει, ἡ διασπορά τῶν ναυτιλιακῶν ἁρμοδιοτήτων σέ διάφορους κρατικούς φορεῖς εἶναι πάντα δυνατή θεωρητικά, ἐφόσον ἡ θαλάσσια δραστηριότητα καλύπτει, λίγο ὡς πολύ, ὅλο τό φάσμα τοῦ κρατικοῦ παρεμβατικοῦ ἔργου: ἐθνική οἰκονομία, ἐργασία, ἐκπαίδευση, κοινωνική πρόνοια, συγκοινωνίες, ἀστυνόμευση κ.λπ. καί ἐφόσον ὑπάρχουν ὅλα σχεδόν τά ἀντίστοιχα Ὑπουργεῖα, ὅλα σχεδόν πρόθυμα νά τίς ἀναλάβουν.

Αὐτά ὅλα εἶναι πολύ παλιά, πολύ κοινά καί πολύ γνωστά. Δέν ἀποτελοῦν δηλαδή μέ κανένα τρόπο «νέα ἄγνωστα γεγονότα» (ὅπως λέει καί ἡ Ποινική Δικονομία) ὥστε νά μποροῦν δικαιωματικά νά ἐπικαλεσθοῦν τήν περί ἀναψηλαφίσεως διαδικασία.

***

Ἀπέναντι στήν ἁπλή αὐτή συλλογιστική στάθηκε ἀνέκαθεν ἡ πολιτική τῆς συγκέντρωσης ὅλων τῶν ζητημάτων πού ἀφοροῦσαν τό ἐμπορικό ναυτικό σέ μιά ἑνιαῖα κρατική ὑπηρεσία. Δέν ἔχει ἰδιαίτερη σημασία ἄν ἡ ὑπηρεσία αὐτή γνώρισε κατά καιρούς διάφορες ἀγκάλες, ἐκτρεφόμενη κυρίως μέν ὑπό τό Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν ἐκτάκτως δέ ὑπό τό Ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομία ἤ Μεταφορῶν — Ἐπικοινωνιῶν. Σημασία ἔχει ὅτι παρέμεινε ἑνιαία καί ἀδιάσπαστη εἴτε τμῆμα λεγόταν εἴτε διεύθυνση, γενική διεύθυνση ἤ Ὑφυπουργεῖο.

Αὐτό ἴσχυσε κυριολεκτικά ἀπό τήν ἐποχή πού γίναμε ἐλεύθερο Κράτος. Τά βασικά Διατάγματα τοῦ 1833 πού ρύθμισαν τό ἐμποροναυτικό καθεστώς τῆς ἐλεύθερης πατρίδας, δέν γνωρίζουν παρά τήν «Ἐπί τῶν Ναυτικῶν Γραμματείαν» σάν ἀποκλειστική προϊστάμενη Ἀρχή τῆς ναυτιλίας.

Ἀπό τότε ὅλοι οἱ Ὀργανισμοί τοῦ Ὑπουργείου Ναυτικῶν (βλ. π.χ. τούς νόμους ΑΡΠΖ/1884, ΒΡΛΘ/1893, ΓΦΠ/1910 κ.λπ.) περιλαμβάνουν «Τμῆμα Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» στό ὁποῖο ἀνῆκε κάθε ζήτημα «ἀναγόμενον εἰς τήν ἐμπορικήν ναυτιλίαν καί τήν ναυτικήν ἐμπορίαν». Μέ ἁπλή προαγωγή τοῦ Τμήματος σέ Διεύθυνση, τό καθεστώς αὐτό διατηρήθηκε ἀναλοίωτο ἐπί ἕνα ὁλόκληρο αἰώνα, μέ μιά μοναδική ἐξαίρεση: τήν ἐπί πενταετία, ἀπό τό 1920 ὡς τό 1925, μεταφορά τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπό τό Ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, σάν ἐπίσημη ἀναγνώριση τοῦ ἐθνοικονομικοῦ χαρακτῆρα τῆς καί νομοθετικά ἐκσυγχρονισθείσης (πρβλ. Νόμο ΓΨΙΖ τοῦ 1910 περί θαλασσίας ἐμπορίας) ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας. Τό 1925 ἡ Δ.Ε.Ν. ἐπανῆλθε στό Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν.

Τελικά ὅταν ἀναγνωρίστηκε ἀπό κάθε πλευρά ὁ ἀναχρονισμός τῆς ὑπαγωγῆς τῆς ναυτιλίας ὑπό καθαρά στρατιωτικό Ὑπουργεῖο, ἡ φυσική ἐξέλιξη τῶν πραγμάτων ὤθησε τό 1936 στήν προαγωγή τῆς διοικήσεως ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ σέ Ὑφυπουργεῖο (ὑπό τό Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν) τό ὁποῖο λίγο ἀργότερα κατέστη τό ἀνξάρτητο Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πού συμπλήρωσε μέ τη μορφή αὐτή, μιά καινούργια τεσσαρακονταετία, μέ μιά ἐπίσης μοναδική ἐξαίρεση . Πρόκειται γιά τήν ἀσυνάρτητη καινοτομία πού σοφίστηκε τό 'καθεστώς τῆς 21 Ἀπριλίου, δημιουργώντας τόν Αὔγουστο τοῦ 1971 τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας — Μεταφορῶν — Ἐπικοινωνιῶν, πού παρά τόν πομπώδη τίτλο του τριχοτόμησε τήν ὑπόθεση τῆς ναυτιλίας, μεταφέροντας τή ναυτική πρόνοια στό Ὑπουργεῖο Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν, καί τή ναυτική ἐργασία στό Ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, στό ὁποῖο εἶχαν στεγασθεῖ ὅλες οἱ ἁρμοδιότητες τοῦ ἐπίσης καταργηθέντος Ὑπουργείου Ἐργασίας. Τό Ὑπουργικό αὐτό τέρας ἄντεξε ἐπί δύο περίπου χρόνια, ὑποστυλούμενο μέχρι τό Σεπτέμβριο τοῦ 1973, ὁπότε κάτω ἀπ' τίς ὑπόκωφες πιέσεις διεράγη εἰς τά ἐξ ὧν συνετέθη, ἐπαναφέροντας στή ζωή τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Μολονότι δέν μᾶς εἶναι καθόλου εὐχάριστο, νομίζουμε πώς ἀξίζει νά σταθοῦμε γιά λίγο σ' αὐτή τήν περίοδο γιά νά ξαναφέρουμε στήν ἐπιφάνεια μερικές σκέψεις καί κρίσεις πού ἔχουν τή ξεχωριστή σημασία πώς εἶδαν τό φῶς κάτω ἀπ' τή λογοκρισία τῆς ἐποχῆς πού ...ὅλα τἄσκιαζ' ἡ φοβέρα.

Τόν καιρό λοιπόν ἐκεῖνο ἕνας ναυτικός τόλμησε νά γράψει ἕνα γράμμα μέ τόν τίτλο «Ὁ καθένας στό εἶδος του» στό ὁποῖο διεκτραγωδεῖ ὡς ἑξῆς τήν ἀτομική τουδιϋπουργική περιπέτεια:

«Μοῦ ἔτυχε τίς προάλλες μιά ἀνάγκη νά ἀναζητήσω κρατική προστασία σ' ἕνα προσωπικό μου ζήτημα. Ἄρχισα ἀπό τό Πασαλιμάνι, ὅπου ἐξακολουθοῦν νά στεγάζωνται τά κατάλοιπα τοῦ ἄλλοτε ΥΕΝ. Ἐκεῖ μέ ἐπληροφόρησαν ὅτι ἁρμόδιο εἶναι ἕνα ἄλλο ὑπουργικό κατάλοιπο, ἐκεῖνο τοῦ ἄλλοτε Ὑπουργείου Ἐργασίας, ὑπαγόμενο τώρα στή Διεύθυνση Ἐργασίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας πού στεγάζεται στήν ὁδό Πειραιῶς στήν Ἀθήνα. Πῆγα καί ἐκεῖ, ὅπου μοῦ ἔδωσαν ἄλλο «ρελέβο» ὅτι ἁρμόδιο εἶναι τό Ὑπουργεῖο τῶν Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν, στή γωνία Ἀριστοτέλους καί Στουρνάρα ἐπίσης στήν Ἀθήνα. Πῆγα καί ἐκεῖ ἀλλά δυστυχῶς οὔτε καί πάλι βρῆκα ἁρμοδιότητα. Ἔτσι κατάληξα σέ δικηγόρο. Ἴσως αὐτός κατορθώσει νά βρῆ τόν σημερινό «ἁρμόδιο». Ὡς τά προχθές, φθάνοντας στό Πασαλιμάνι βρίσκαμε ὁπωσδήποτε κάποια πόρτα ἀνοιχτή, ὅπου καί ἄν δέν βρίσκαμε θεραπεία, βρίσκαμε ὅμως κάποιον νά μᾶς πῆ δυό κουβέντες καί νά μᾶς ὁδηγήσει πῶς νά πορευ-



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

θοῦμε γιά τή δουλειά μας. Ἐνῶ τώρα...»

Λίγο ἀργότερα ὁ ἐφοπλιστικός παράγων ἀναγκάζεται νά θέσει ἐπί τάπητος τό θέμα τοῦ διοικητικοῦ φορέως καί μιλάει συγκαλυμένα: «διά τά συνεπείας τῆς ἐπελθούσης διοικητικῆς μεταβολῆς ὑπό τό πρῖσμα τῶν ἀμέσων ἐπιπτώσεων ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν ὁποίων ἔχομεν ἁπτά παραδείγματα ἐκ πρώτης χειρός. Διότι συμφέρει τήν ναυτιλίαν ὁ ἑνιαῖος φορεύς ἐνῶ ἀντιθέτως ἡ ἐξυπηρέτησίς της προσκρούει ἐπί τῆς διοικητικῆς κατανομῆς». Καί τήν ἴδια ἐποχή ὁ ναυτιλιακός τύπος ἀποτολμᾶ νά ὑποδείξει στήν Ἕνωση Ἐφοπλιστῶν τίς βαρύτατες εὐθύνες της γιά τή ρύθμιση τοῦ διοικητικοῦ θέματος τῆς ναυτιλίας, τονίζοντας ὅτι: «τό πείραμα τῆς τριχοτομήσεως πράγματι ἀπέτυχε. Καί τήν ἀποτυχίαν διετράνωσε σύμπας ὁ ναυτιλιακός κόσμος, ὅστις πράγματι ἐταλαιπωρήθη ἀπό τήν καινοφανῆ αὐτήν πρωτοβουλίαν. Δεκαετιῶν προσπάθειαι εἶχον φέρει τό Ὑπουργεῖον εἰς ἐπίζηλον σημεῖον ἐνημερώσεως ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Θετική ἡ συμβολή του εἰς τήν ἐπίλυσίν των. Ἡ πειραθεῖσα τριχοτόμησις ἀνέκοψε τό ἔργον του. Τό ὅλον θέμα τῆς ναυτιλίας ἐκοιμήθη. Τίποτε τό ὑπέρ αὐτῆς ἐποικοδομητικόν δέν συνετελέσθη καθ' ἣν περίοδον ὁ χωρισμός τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου ἐπεβλήθη». Καί ὅταν ἐπί τέλους τό Ὑπουργεῖον ἀποκαθίσταται ὁ τύπος ἀπροκάλυπτα ἐπιχαίρει: «Δέν εἶχον πιστεύσει ποτέ οἱ ναυτιλλόμενοι — ἐφοπλισταί καί ναυτικοί — ὅτι ἡ συγχώνευσις τῆς διοικήσεως τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ μετά παντοίων ἀσυνδέτων διοικητικῶν κλάδων, ἤτο δυνατόν νά ἔχη οἱονδήποτε ἀγαθόν ἀποτέλεσμα. Ἡ ὑπό ἑνιαῖον διοικητικόν φορέα συγκέντρωσις ἀπεδείχθη — διεθνῶς ὡς ὁ καλύτερος τρόπος ἀντιμετωπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων. Τό μικρόν διάστημα τῆς συγχωνεύσεως μετά τῶν χερσαίων μεταφορῶν καί ἐπικοινωνιῶν ἐπιβεβαίωσεν ὅτι ἡ σκέψις τῆς ἑνιαίας διοικήσεως ἦτο ὀρθή καί ὅτι αἱ συνέπειαι τῆς συγχωνεύσεως καί διά τούς τρεῖς ναυτιλιακούς παράγοντας ὑπῆρξαν ἐξ ἴσου αἰσθηταί καί ἐπώδυνοι».

***

Αὐτά γιά τήν ἱστορία. Ὅσον ἀφορᾶ τή φιλοσοφία τῆς ἑνοποιημένης ναυτιλιακῆς ὑπηρεσίας, εἶναι φανερό ὅτι πίσω της βρίσκεται ἡ ἰδιομορφία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας σέ συνδυασμό μέ τόν εὐρύτερο ρόλο πού ἡ ἐμπορική ναυτιλία διαδραμάτισε ἀνέκαθεν καί διαδραματίζει στήν ἐθνική μας οἰκονομία καί στόν ἐθνικό μας βίο.

Ἡ ἰδιομορφία τῆς θαλάσσιας μεταφορᾶς εἶναι πασίγνωστη καί ἐντυπωσιακή. Διάφοροι ἐπιχειρηματικοί ὅροι, ὑπερεθνικός χαρακτήρας, ἀποδέσμευση ἀπό τό πάτριο ἔδαφος, διεθνής χρηματοδότηση, παγκόσμιος ἀνταγωνισμός, ἰδιόρρυθμες ἐργασιακές συνθῆκες καί σχέσεις. Ὅλα αὐτά συγκροτοῦν ἕνα ἄλλο κλίμα, μέ τή δική τους νοοτροπία καί ἀτμόσφαιρα, μέ τή δική του οἰκονομία καί τεχνική, μέ τη δική του γλῶσσα καί νομοθεσία.

Ὅπως εἴπαμε ἤδη ἡ διάσπαση αὐτοῦ τοῦ κλίματος δέν εἶναι ἀδύνατη. Ἀλλά εἶναι βέβαιο ὅτι τίποτα καλό δέν προοιωνίζει. Ὅσα πειράματα ἔγιναν ἀπέτυχαν παταγωδῶς, ὅλα χωρίς ἐξαιρέσεις. Γιατί εἴτε συγχώνευση λέγονταν εἴτε διασπορά, κατέληγαν πάντα σέ βάρος τῆς ναυτιλίας πού τήν ἐξέφραζαν οἱ τρεῖς παράγοντές της: τό Κράτος, ὁ ἐφοπλισμός καί οἱ ναυτικοί.

Τό Κράτος, γιατί ἡ σύνθλιψη σέ μιά Διοίκηση ἀνομοιογενῶν κλάδων μέ ἐντελῶς διαφορετική δομή καί διαφορετικά προβλήματα, τόν μέν ἐπικεφαλῆς Ὑπουργό καθιστᾶ ἕναν ὑπερβαρυμένο Τιτάνα ἀνίσχυρο νά κινήσει τούς τροχούς τῆς τεράστιας μηχανῆς πού τοῦ ἐμπιστεύτηκαν, τό δέ μωσαϊκό τοῦ προσωπικοῦ του ἄσχετο, ἀσύνδετο καί ὑποβλεπόμενο. Ζοῦμε ὅλοι τήν ἑλληνική ἐπικαιρότητα καί μποροῦμε σχετικά εὔκολα νά ὁριοθετήσουμε τά περιθώρια ἑνός προικισμένου Ὑπουργοῦ νά ξεφύγει ἀπ' τό ἀσυναφές φάσμα τοῦ ΟΑΣ, τοῦ ΟΣΕ καί τῆς Ὀλυμπιακῆς γιά νά ἀντιμετωπίσει τά προβλήματα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης.

Οἱ ἐφοπλισταί, γιατί ἡ ἀποξένωση ἀπ' τό γνώριμο περιβάλον προκαλεῖ ἀπώλεια χρόνου, περιπλοκές τῶν ζητημάτων, παραπομπές καί ἀναπομπές ἀσυνήθεις ἤ ἀσύμφορες καί ἀνατροπή τοῦ παραδοσικοῦ τρόπου διεξαγωγῆς τῶν ἐργασιῶν τους. Ἴσως τό παράδειγμα ἑνός περίπλοκου ζητήματος συνθέσεως μέ ἀκροδέκτες ἀπολήγοντες στίς ὑπηρεσίες τῶν Ὑπουργείων Συγκοινωνιῶν, Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων καί Ἐσωτερικῶν, ἀρκεῖ νά ἀπογοητεύσει καί τόν πιό αἰσιόδοξο τῆς διάσπασης.

Τέλος οἱ ναυτικοί, γιατί ἡ κατασπορά καί διάσπαση κάνει ἀπλησίαστες τίς καθαυτές δυσπρόσιτες ὑπηρεσιακές ἐπαφές, καλλιεργεῖ τήν σέ βάρος τους γραφειοκρατία, δυσκολεύει ἀφάνταστα τήν ἄμεση ἀντιμετώπιση καί προετοιμάζει λύσεις χωρίς συνέπεια καί συνέχεια. Ἡ περιπέτεια τοῦ ναυτικοῦ πού μεταφέραμε πιό πάνω εἶναι ἰδιαίτερα γνήσια καί πειστική.

Θά πρέπει ἀκόμη νά προσθέσουμε, ἄν μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ συγκριτική ἔρευνα, ὅτι θά ψάξουμε πολύ γιά νά βροῦ-

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLESQ **STAMATIOU**

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

με ναυτική χώρα δίχως ἀνεξάρτητη καί αὐτοτελῆ ναυτική ὑπηρεσία. Διαπίστωση πού ἰσχύει τόσο γιά τήν Εὐρωπαϊκή ὅσο καί γιά τήν Ἀγγλοσαξωνική κυβερνητική δομή καί ὀργάνωση, ὅπως λεπτομερέστερα εἴχαμε ἀναφέρει σέ προηγούμενο ἄρθρο μας.

Στίς διαπιστώσεις αὐτές διαβλέπουμε μιά ἕτοιμη ἀντίρρηση. Ὅτι τό ἐνιαῖο τῆς ναυτιλιακῆς διοίκησης δέν πρόκειται νά διαταραχθεῖ, ἐφόσον διατηρεῖται χωριστή ὑπηρεσία ὑπαγόμενη σέ ἴδιο Ὑφυπουργό ὑπό τόν Ὑπουργό τῶν Συγκοινωνιῶν. Ἀλλά ἡ ἀπάντηση αὐτή δέν εἶναι δίκαιη καί εἰλικρινής. Γιατί ἄν ἁπλῶς ὑποβιβάζεται τό ἐνιαῖο Ὑπουργεῖο σέ ἐνιαῖο Ὑφυπουργεῖο, τότε δέν καταλαβαίνουμε πού θά στοχεύσει ἡ μεταβολή: στόν τυπικό κυβερνητικό συγκεντρωτισμό; ἤ στήν ὑποβάθμιση τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος τῆς χώρας; Ἄν πάλι μαζί μέ τόν ὑποβιβασμό συνδυάζεται καί ἡ διάσπαση τόσο σέ ἐπιτελικό ἐπίπεδο (Πρόνοια, Ἐργασία, Ἐκπαίδευση) ὅσο καί σέ ἐκτελεστικό ἐπίπεδο (Ἀστυνομία, Σχολές) τότε ἰσχύουν ὅσα ἐκθέσαμε γιά τά δεινά τοῦ διαχωριστικοῦ πειραματισμοῦ.

Ἀφήσαμε τελευταῖο τό θέμα τοῦ φορέα τῆς συγχωνευμένης ἁρμοδιότητας. Τά δημοσιεύματα μιλοῦν γιά ὑπαγωγή στό Ὑπουργεῖο Συγκοινωνιῶν, γιά νά τονισθεῖ ἴσως ὁ χαρακτῆρας τῆς ναυτιλίας ὡς θαλάσσιας συγκοινωνίας. Ἀλλά γιά ὅσους ἀσχολοῦνται μέ ναυτιλία εἶναι προφανές ὅτι ἡ τοποθέτηση αὐτή δέν εἶναι σωστή. Γιατί ἄσχετα μέ τήν ἐννοιολογική συγγένεια τῶν ὅρων: μεταφορές, συγκοινωνίες καί ἐπικοινωνίες, τό καθιερωμένο περιεχόμενο τῶν «συγκοινωνιῶν» μέ τή στενή διοικητική ἔννοια, ἀναφέρεται στίς συγκοινωνίες πού ἐξυπηρετοῦν τή μεταφορική κίνηση τῆς χώρας. Τέτοιες ἀσφαλῶς εἶναι καί οἱ θαλάσσιες ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες, οἱ ὁποῖες μπορεῖ μέν νά παρουσιάζουν τίς γνωστές ἰδιομορφίες σέ σχέση μέ τίς χερσαῖες, ἀλλά δέν παύουν νά εἶναι συγκοινωνίες ὅπως οἱ σιδηροδρομικές, οἱ ὁδικές καί οἱ ἀεροπορικές. Τέτοια ὅμως συγκοινωνία μέ τήν στενή ἔννοια δέν ἀποτελοῦν ἀσφαλῶς οἱ θαλάσσιες μεταφορές καί ἡ ἐμπορική ναυτιλία ἐν γένει τῆς Ἑλλάδος, τῆς ὁποίας ὁ ποντοπόρος στόλος οὐδέποτε κατά κανόνα βλέπει τά χωρικά της ὕδατα.

Τό πρόβλημα ἑπομένως δέν εἶναι ἄν οἱ θαλάσσιες συγκοινωνίες πρέπει νά συγχωνευθοῦν διοικητικά μέ τίς χερσαῖες. Τό πρόβλημα εἶναι ἄν οἱ θαλάσσιες αὐτές συγκοινωνίες θά παρασύρουν σέ συγχώνευση ὁλόκληρη τή βιομηχανία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τῶν ὁποίων ἡ ἐπιβατική — ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία ἀποτελεῖ ἕνα ἐλάχιστο ποσοστό. Οἱ ἀριθμοί εἶναι ἀδιάψευστοι. Ἡ δύναμη τῆς ναυτιλίας μας περιλαμβάνει 4580 πλοῖα. Ἀπό αὐτά τά 4250 εἶναι ποντοπόρα ἀσχολούμενα συνήθως σέ μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρῶν καί τά 330 εἶναι ἐπιβατικά καί ὀχηματαγωγά. Σέ τοννάζ ἡ μέν ποντοπόρος ναυτιλία φθάνει τά 52 ἑκατομμύρια τόννους γκρός, ἡ δέν ἀκτοπλοϊκή τίς 525 χιλιάδες τόννους, δηλαδή ποσοστό 1%. Ἄς μή προχωρήσουμε σέ μεταφορικό ἔργο, σέ οἰκονομική ἀξία, σέ ἀπασχολούμενο προσωπικό, σέ διαφορετικούς ὅρους ὀργάνωσης καί λειτουργίας. Ἀρκεῖ νά λεχθεῖ ὅτι στή διοικητική ὑπηρεσία ἡ ἐπιβατική καί ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία, ἡ ὁποία μάλιστα ἔχει τήν μεγάλη εὐχέρεια νά ἀποκεντρώνεται διοικητικά σέ ὅλο τό μή ἐπιτελικό ἔργο της, ἀπασχολεῖ ἕνα τμῆμα μιᾶς Διευθύνσεως.

Μέ τά δεδομένα αὐτά καί χωρίς φυσικά τήν ὁποιαδήποτε πρόθεση μειώσεως ἑνός παραδοσιακοῦ ναυτικοῦ κλάδου, τοῦ ὁποίου ὁμολογουμένως ἡ σημασία καί τό ἔργο προσπίπτει εὐκολώτερα, ἀμεσώτερα καί συχνώτερα στήν ἀντίληψη τῶν πολιτῶν, διερωτώμεθα: πρῶτον μέν κατά τί θά ὀφελήσει τόν κλάδο αὐτόν ἡ διοικητική του συσχέτιση μέ τούς σιδηροδρόμους καί τίς ὁδικές μεταφορές καί δεύτερον — καί κύριον — ἄν γιά τόν μικρό αὐτό τομέα τῶν ναυτιλιακῶν ἁρμοδιοτήτων, πρέπει ὁλόκληρη ἡ ἐμπορική ναυτιλία νά μεταφερθεῖ σέ συγκοινωνιακό Ὑπουργεῖο;

Ὁμολογοῦμε ὅτι μᾶς εἶναι ἀδύνατο νά τό καταλάβουμε. Καί γι' αὐτό διατυπώνουμε τίς ἀπορίες μας. Μέ τήν πεποίθηση ὅτι πρέπει νά ἀκουσθοῦν γιά νά διευκολύνουν τό ἔργο τῆς προστασίας τῆς μεγάλης μας ναυτιλίας.

Γιά τό καλό τῆς ὁποίας προϋποτίθεται ὅτι ὅλοι πασχίζουμε

Ξενοφῶν Α. Ἀντωνιάδης
Ὑποναύαρχος Λ.Σ. ἐ.ἀ.

THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.
98, Kolokotroni Street,
Piraeus TT 38
GREECE
Tel.: (01) 41 14 972/4
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents

PAPACHRISTIDIS (U.K.) LIMITED,
Longbow House,
20, Chiswell Street,
London EC1Y 4TY
Telephone: 628 0953
Telex: 8956714 FRIXOS G
Cables: FRIXOS LONDON EC1

Μεσῖτες ἀγοραπωλησιῶν πλοίων στόν Πειραιᾶ

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Τό παρόν ἄρθρο γράφεται τόσο γιά τήν ἐνημέρωση τοῦ συνόλου τῶν Μεσιτῶν Ἀγοραπωλησιῶν Πλοίων πού ζοῦν καί ἐργάζονται στόν Πειραιᾶ ὅσο καί γιά τήν εὐρύτερη πληροφόρηση τῆς Ναυτιλιακῆς μας Οἰκογένειας. Καί εἶναι, πράγματι, εὐτύχημα πού μιά τέτοια εὐκαιρία παρέχεται ἀπό τίς στῆλες τοῦ πανηγυρικοῦ τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», πού κατά τεκμήριο θά διαβασθεῖ ἀπό τό σύνολο τοῦ Ναυτιλιακοῦ μας Κόσμου.

Πάντοτε μέσα στά πλαίσια τοῦ Σωματείου Μεσιτῶν Ναυτιλιακῶν Συμβάσεων (ΣΜΝΣ), σημαντικές ἐξελίξεις ἔλαβαν χώρα κατά τούς τελευταίους μῆνες στόν χῶρο τῶν ἀγοραπωλησιῶν, ἐξελίξεις τῶν ὁποίων τά πρῶτα πρακτικά ἀποτελέσματα ἀναμένονται μέσα στούς πρώτους δυό — τρεῖς μῆνες τοῦ 1984.

Πιό συγκεκριμένα, μέ φροντίδα καί κάτω ἀπό τήν αἰγίδα τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΣΜΝΣ, ὁρίσθηκε μία Ὑποεπιτροπή Ἀγοραπωλησιῶν Πλοίων (ΥΑΠ) προκειμένου νά ἀσχοληθεῖ μέ τά ἰδιαίτερα προβλήματα τοῦ κλάδου. Προσπάθεια καταβλήθηκε ὥστε ἡ ΥΑΠ νά ἀπαρτισθεῖ ἀπό πεπειραμένα — παλαιά μέλη πού καλύπτουν ἕνα μεγάλο μέρος τῆς Πειραϊκῆς Ἀγορᾶς καί προέρχονται ἀπό διαφορετικές ἐπιχειρήσεις. Μέ συνέπεια καί αὐταπάρνηση, ἡ ΥΑΠ συνῆλθε πολλές φορές μέσα στούς τελευταίους μῆνες, ἐξέτασε διεξοδικά τήν παρούσα κατάσταση στόν χῶρο τῶν ἀγοραπωλησιῶν καί ἔλαβε σημαντικές ἀποφάσεις καί μέτρα πού θά ἐκθέσω εὐθύς ἀμέσως. Στήν παρούσα φάση, ἡ ΥΑΠ ἀποτελεῖται ἀπό τούς Τάκη Μακρῆ καί Κούλη Θεοδωρακάκο, Γενικό Γραμματέα καί Ταμία ἀντίστοιχα, τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΣΜΝΣ καί τούς Ἀλέκο Ἀλεξανδράκη, Μιχάλη Κοκκίνη, Ντίνο Πέρρο, Ἄγγελο Ὑψηλάντη καί τόν ὑποφαινόμενο.

Τό πρῶτο βασικό πρόβλημα πού ἀντιμετώπισε ἡ ΥΑΠ ἦταν ἡ ἀκριβής ἀπογραφή τῶν μελῶν ἐκείνων τοῦ ΣΜΝΣ πού ἐξειδικεύονται στίς ἀγοραπωλησίες πλοίων. Μέ ἰδιαίτερη προσοχή, ἐπιμονή καί κάθε δυνατή ἀντικειμενικότητα, ἡ ΥΑΠ κατέγραψε ὅλα ἐκεῖνα τά Μέλη τοῦ Σωματείου μας πού εἶναι γνωστοί σάν μεσίτες ἀγοραπωλησιῶν πλοίων καί, ταυτόχρονα, κάλεσε μέσω ἐγκυκλίου τοῦ ΣΜΝΣ κάθε τυχόν παραλειφθέντα νά κάνει σχετική δήλωση. Παράλληλα, κάλεσε ὅσους ἐνεργά καί ἐξ ἐπαγγέλματος ἀσχολοῦνται μέ τίς ἀγοραπωλησές πλοίων, συγκεντρώνουν τά ἐκ τοῦ Καταστατικοῦ προβλεπόμενα προσόντα καί προϋποθέσεις καί δέν εἶ-



ναι ἀκόμη μέλη τοῦ ΣΜΝΣ νά κάνουν τή σχετική αἴτηση ἐγγραφῆς στό ΣΜΝΣ. Ἤδη πιστεύεται ὅτι ἡ προσπάθεια αὐτή ἐστέφθη ἀπό ἐπιτυχία μέ τήν καταγραφή πενήντα περίπου παλαιῶν καί νέων μελῶν πού καλύπτουν τό σύνολο τῶν μεσιτῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων στόν ἑλληνικό χῶρο. Τυχόν παραλείψεις θά ληφθοῦν, φυσικά, ὑπ' ὄψη, δεδομένου ὅτι τόσο ἡ κοινή βούληση ὅσο καί ἡ καλή τάξη ἐπιτάσσουν κανείς ἀπό τούς ἐπαγγελματίες μεσίτες ἀγοραπωλησιῶν νά μή λείψει ἀπό τήν κοινή προσπάθεια.

Στή συνέχεια, ἡ ΥΑΠ ἀντιμετώπισε τό θέμα τῆς ἀμοιβαίας γνωριμίας καί προσέγγισης ὅλων τῶν συναδέλφων μεσιτῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων, πρῶτα σέ κοινωνική καί μετά σέ ἐπαγγελματική βάση. Εἶναι παράδοξο, ἀλλά εἶναι συγχρόνως κοινή διαπίστωση ὅλων τῶν Μελῶν τῆς ΥΑΠ, ὁ χαμηλός βαθμός ἀλληλογνωριμίας καί συνεργασίας μεταξύ τῶν Πειραιωτῶν Μεσιτῶν. Πέρα ἀπό τίς αὐτονόητα ἀρνητικές ἐπιπτώσεις τοῦ φαινομένου στήν καθαρά κοινωνική του θεώρηση, τοῦτο ἐκτιμᾶται καί σάν ἕνας ἔντονα ἀνασταλτικός παράγοντας σέ κάθε προσπάθεια ἐπαγγελματικῆς συνεργασίας μεταξύ τῶν μεσιτῶν, καθιέρωσης ἑνός κώδικος συμπεριφορᾶς καί τυχόν προάσπισης τῶν καλῶς ἐννοουμένων κοινῶν συμφερόντων τοῦ κλάδου ἔναντι τρίτων.

Σάν ἕνα πρῶτο βῆμα πρός τήν ὑλοποίηση τῶν παραπάνω σκοπῶν, ἡ ΥΑΠ ἀποφάσισε μιά πρώτη γενική συνάντηση τῶν Πειραιωτῶν Μεσιτῶν Ἀγοραπωλησιῶν Πλοίων.

Σέ τόπος συνάντησης ὁρίσθηκε ἡ Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς ὅπου, κατά τήν διάρκεια μιᾶς συνεστίασης, θά γίνουν οἱ σχετικές εἰσηγήσεις καί θά ἐπακολουθήσει γενική συζήτηση. Οἴκοθεν νοεῖται ὅτι σ' αὐτήν τήν πρώτη ἐκδήλωση ἡ ΥΑΠ προσδοκᾶ στήν σύσσωμη παρουσία τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΣΜΝΣ σάν ἔκφραση ἐπηυξημένου κύρους καί ἀρραγοῦς ἑνότητας τοῦ Σωματείου μας, ἑνότητας πού θά τονίσει τούς συναδελφικούς δεσμούς πρός τούς λοιπούς κλάδους τῶν Μεσιτῶν πού ἐκπροσωπεῖ τό ΣΜΝΣ.

Ἡ καθολική προσέλευση σ' αὐτή τήν ἐκδήλωση εἶναι ἐπιτακτικό καθῆκον κάθε συναδέλφου καί θά ἀποτελέσει τόν θεμέλιο λίθο κάθε μελλοντικῆς προσπάθειας γιά τήν παραπέρα ἐπαγγελματική καί κοινωνική καταξίωση κάθε μεσίτη ἀγοραπωλησιῶν.

Θά ἦταν πρόωρο — ἄν ὄχι αὐθαίρετο — νά ἐπεκτείνω αὐτό τό ἄρθρο προδιαγράφοντας τά μελλοντικά σχέδιά μας δεδομένου ὅτι αὐτά θά πρέπει νά ἀποκρυσταλλωθοῦν ἔπειτα ἀπό εὐρύτερη συζήτηση καί νά περιβληθοῦν τήν γενική συναίνεση. Μόνο τότε θά εἶναι σωστά, δίκαια, ἀδιάβλητα, δημοκρατικά.

Ἀπηχῶ, νομίζω, τήν θέση ὅλων τῶν Μελῶν τῆς Ὑποεπιτροπῆς Ἀγοραπωλησιῶν Πλοίων τοῦ ΣΜΝΣ ἀλλά καί τῆς συντριπτικῆς πλειονότητας τῶν Ἑλλήνων Μεσιτῶν Ἀγοραπωλησιῶν Πλοίων ἄν καταλήξω μέ τήν εὐχή γιά μιά καθολική προσέλευση στήν πρώτη μας συνάντηση πού ἡ ἐπιτυχία της θά εἶχε ἱστορική σημασία γιά τόν κλάδο μας.

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87. BOMBAY 400038. INDIA · CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 · 268656 · A.O.H. 211534 · Telex: 011-5718 XIOS

ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ: ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ

Τοῦ κ. ΝΙΚ. ΛΑΚΙΩΤΗ, Μέλους Δ.Σ. ΕΒΕΠ καί ΟΛΠ

'Από τά μέσα τοῦ 1982 οἱ διάφοροι ἐκπρόσωποι τοῦ κλάδου εἶχαν ἀρχίσει μέ ὑπομνήματα καί δημοσιεύσεις ἀλλά καί μέ κατ' ἰδίαν ἐπαφές μέ τούς ἁρμοδίους κρατικούς φορεῖς νά ἐπισημαίνουν τούς διάφορους ἀνασταλτικούς παράγοντας πού ἐπενεργοῦσαν ὄχι μόνο στή μή περαιτερω ἀνάπτυξη τοῦ κλάδου ἀλλά σάν δυσχέραιναν τήν ἐπιβίωση τῶν μονάδων.

Προβλήματα χρηματοοικονομικά, προβλήματα γραφειοκρατικά, προβλήματα ὀργάνωσης, προβλήματα ἐργασιακά, προβλήματα ἀκόμη καί ... νοοτροπίας, προβλήματα πάντως πού δέν λύθηκαν καί πρόσθεσαν δυσβάστακτο βάρος στούς ἀδύνατους ὤμους τῶν ἐπιχειρήσεων καί τίς ἀνάγκασαν νά λυγίσουν.

Τό φάσμα τῶν δυσμενῶν ἐπιπτώσεων τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης πού πλήττει τήν Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία ἐπικουρούμενο ἀπό τίς οἰκονομικές ἀσφυκτικές πιέσεις συντελεῖ στήν αὔξηση τῶν ζημιογόνων ἐπιχειρήσεων πού γιά τήν ἀποφυγή δυσάρεστων ἐπιπλοκῶν στό θέμα τῆς ἀπασχολήσεως ἔχει ἐντείνει τήν ἀνταγωνιστικότητα σέ σημεῖο καταστροφικό.

Παρ' ὅλα αὐτά ὅμως ἡ συναλλαγματική πρόσοδος τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας ἀπό τήν περιορισμένη δραστηριότητα τοῦ κλάδου ξεπέρασε τό μισό δισεκατομμύριο δολλάρια.

Μέ γνώμονα λοιπόν τήν συναλλαγματική πρόσοδο καί τήν ἀπασχολησιακή προσφορά τοῦ ἐργατοβόρου κλάδου τῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Βιομηχανίας τῆς χώρας θά πρέπει σέ ΧΡΟΝΟ ΜΗΔΕΝ τό Κράτος νά κάμει κάτι πρός ἐπιβίωση τοῦ κλάδου ἄν θέλει καί τό συνάλλαγμα νά εἰσπράττει καί νά περιορίσει τήν ἐκταμίευση πού θά ὑποστεῖ ὁ Ο.Α.Ε.Δ. ἀπό τήν ἀνακοπή δραστηριότητος μερικῶν μονάδων ἀκόμη, οἱ ὁποῖες ζωηρά ἀμφισβητοῦν ἄν θά μπορέσουν νά ἐπιζήσουν ἀκόμη δύο - τρεῖς μῆνες.

'Η ἀλλαγή τοῦ χρόνου, ἐπ' εὐκαιρία τῆς ὁποίας γράφονται αὐτές οἱ σκέψεις ἀποκτά ἰδιαίτερη σημασία ἐπειδή μᾶς παρακινεῖ νά ἀναλογισθοῦμε τό παρελθόν, νά σταθμίσουμε τό παρόν καί βάσει αὐτῶν νά καθορίσουμε τό μέλλον.

Αὐτή τή στιγμή προέχει πώς θά σώσουμε ὅσες μονάδες ἀκόμη ζοῦνε γιατί πρέπει νά ζήσουν νά ὑποστηρίζουν τόν ἐθνικό στόλο πού εἶναι ἀκόμη δεμένος μαστιζόμενος ἀπό τήν συνεχιζόμενη πρωτοφανῆ σέ διάρκεια καί ἔκταση ναυτιλιακή κρίση.

Στό περσινό ἄρθρο πού δημοσιεύθηκε στό ἴδιο τεῦχος εἶχα κάνει ἔκκληση γιά συνεργασία μέ τό Κράτος ἀφοῦ ἀπό καθῆκον καί πίστη στήν ἀπόδοση τοῦ κλάδου εἶχα ἐπισημάνει τόν κίνδυνο καί εἶχα ὑπογραμμίσει τήν ἐκτίμησή μου ὅτι ἡ ΟΣΟ ΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΑΜΕΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΚΛΑΔΟΥ θά ἀπέφερε καρπούς. Δυστυχῶς ἡ συνεργασία αὐτήδέν πραγματοποιήθηκε μέ τά γνωστά δυσμενῆ ἀποτελέσματα

Θά ἔπρεπε δέ νά κινούμεθα στό χῶρο τοῦ παραλόγου ἐάν σκεφθοῦμε ὅτι ἡ προβληματική κατάσταση πού καταδυναστεύει τόν Κλάδο δέν εἶναι γνωστή στούς ἁρμόδιους Κρατικούς φορεῖς, δεδομένου ὅτι δύο μονάδες ἡ μία κατά 100% καί ἡ ἄλλη κατά 50% ἔχουν κρατική μορφή καί ἐπιζοῦν καί ἀντιμετωπίζουν τά προβλήματα τοῦ Κλάδου μέ τή Κρατική καί μόνο συμπαράσταση.

'Αφοῦ λοιπόν τό Κράτος ἔχει σαφῆ γνώση τοῦ θέματος, ἔχει καθῆκον ἀλλά καί συμφέρον νά ἀποδεχθεῖ τίς λύσεις πού προτείνονται ἀπό τούς φορεῖς, οἱ ὁποῖοι ἄλλωστε φέρουν καί τήν εὐθύνη γιά τήν πραγματοποίησή τους.

Στό σημεῖο αὐτό πρέπει νά ἐπισημανθεῖ ὅτι οἱ ἄλλες κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ, μέ τίς ὁποῖες ἡ 'Ελληνική "Ενωση Ναυπηγοεπισκευαστικῶν Βιομηχανιῶν διατηρεῖ συνεχῆ ἐπαφή μέσω τῆς AWES (Εὐρωπαϊκή "Ενωση Δυτικοευρωπαϊκῶν Ναυπηγείων), ἔχουν πάρει ἤδη μέτρα γιά τήν διάσωση τῆς ναυπηγο-επισκευαστικῆς τους βιομηχανίας τά ὁποῖα συναγωνίζονται σέ μέγεθος σέ τέτοιο βαθμό ὥστε νά συγκληθεῖ πρό ἡμερῶν εἰδική συνεδρίαση στίς Βρυξέλλες γιά τόν ἐναρμονισμό τους πρός ἀποφυγή ἀνταγωνισμοῦ καθώς τά ὑφιστάμενα περιθώρια εἶναι πλέον τελείως περιορισμένα.

'Επειδή, παρόλες τίς δυσμενεῖς ἐξελίξεις, ὑπάρχει καί ἡ θέληση τῶν φορέων καί τό δυναμικό τῆς μεγάλης ἑλληνικῆς ναυτιλίας πού μπορεῖ νά στηρίζει τήν ντόπια ναυπηγο-επισκευαστική ἀγορά, εἶναι πιστεύω ἀναγκαία ἡ συνδρομή τῆς Πολιτείας γιά τήν ἐπιβίωση τοῦ κλάδου αὐτοῦ πού πολλά ἔχει προσφέρει καί πολύ περισσότερα ἔχει τήν δυνατότητα νά προσφέρει στήν 'Εθνικ Οἰκονομία.

VAKIS VLAHOULIS S.A.

SHIPBROKERS

— SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
— NEWBUILDING CONTRACTING
— TIMECHARTER
— THE ONLY PIRAEUS SHIPBROKING FIRM SPECIALIZING IN REEFER CHARTERING & S + P

TELEPHONES: 452 2903
452 2974
TELEX: 21 2196 STAR
21 3958 STAR

Νά καταργηθεῖ ἡ 17ετία

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Ἕνας σημαντικός ἀριθμός πλοίων ἀπό ἐκεῖνα πού ἐγκατέλειψαν τήν τελευταία διετία τό ἐθνικό νηολόγιο ἀναζητώντας ἀναγκαστικά ἄλλες λύσεις γιά νά μπορέσουν νά ἐπιζήσουν μέσα στίς σκληρές συνθῆκες πού δημιουργοῦσε ἡ πρωτοφανής ναυτιλιακή κρίση δέν μποροῦν νά ἐπαναπατρισθοῦν, παρά τήν ἐπιθυμία τῶν πλοιοκτητῶν τους νά τά ἐγγράψουν ἐκ νέου στά ἑλληνικά νηολόγια.

Ὑπάρχει ὁ φραγμός τῆς 17ετίας στόν ὁποῖο ἐμμένει τό Ὑπουργεῖο, γιατί, ὅπως φάνηκε ἀπό πρόσφατες δηλώσεις τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Γιώργου Κατσιφάρα, μέ τό μέτρο τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων, πού εἶχε ληφθεῖ ἀρχικά γιά ἄλλους λόγους, θεωρεῖται ὅτι ἐπιτυγχάνεται ποιοτική βελτίωση τοῦ στόλου.

Εἶναι ὅμως ὀρθή αὐτή ἡ ἀντίληψη γιά τήν ποιοτική βελτίωση τοῦ στόλου; Καί ἐν πάση περιπτώσει ὠφελεῖ ἤ βλάπτει τά γενικότερα συμφέροντα τοῦ τόπου,ἡ ἀγνόηση τῶν ἄλλων οὐσιαστικῶν παραμέτρων τοῦ ὅλου θέματος;

Γιά νά ἀπαντηθοῦν τά καίρια αὐτά ἐρωτήματα χρειάζεται κατ' ἀρχήν νά ὑπενθυμίσουμε τούς λόγους πού ὁδήγησαν στή θέσπιση τοῦ μέτρου. Καί ὅπως ὅλοι γνωρίζουν, τό μέτρο αὐτό, μαζί μέ τήν ἐξίσωση τῆς ἀμοιβῆς τῶν ξένων ναυτικῶν πού χρησιμοποιοῦνταν στά ἑλληνικά πλοῖα, ἦταν ἡ ἑλληνική ἀπάντηση στίς κατηγορίες ὅτι ἡ Ἑλληνική εἶχε καταστεῖ σημαία εὐκολίας. Κανένας δέν σκέφθηκε τότε ἄλλον τρόπο ἀπαντήσεως στίς κατηγορίες αὐτές πού τίς καλλιεργοῦσαν ἐντεχνα καί ἐπίμονα οἱ ἀνταγωνιστές τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί ἐκεῖνοι πού δέν συγχώρησαν, οὔτε καί πρόκειται νά συγχωρήσουν ποτέ τήν ἑλληνική πρωτειά στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο καί οἱ ὁποῖοι ἐπί πλέον εἶχαν ἤδη καθιερώσει στίς ναυτιλίες τους ρυθμίσεις πού μόνον τώρα ἐδέησε νά κάνει ἡ χώρα μας γιά νά ἐνισχύσει τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἀπό τότε σιγά - σιγά διαμορφώθηκε ἡ ἀντίληψη ὅτι τό μέτρο ὁδηγεῖ στήν ποιοτική καλυτέρευση τοῦ στόλου καί ἡ ἀντίληψη αὐτή παραμένει καί τώρα χωρίς ὅμως νά ἀνταποκρίνεται καί στήν πραγματικότητα, γιατί ἁπλούστατα κάθε πλοῖο πού συγκεντρώνει τήν προϋπόθεση τῆς ἡλικίας τῶν 17 ἐτῶν μπορεῖ νά ἐγγραφεῖ στά ἑλληνικά νηολόγια ἀνεξάρτητα ἀπό τήν ποιότητά του — συνεπῶς κανένας δέν μπορεῖ νά μιλήσει γιά ποιοτική καλυτέρευση τοῦ στόλου ἀφοῦ δέν γίνεται κανένας ποιοτικός ἔλεγχος τῶν πλοίων αὐτῶν.

Ἀπό τή διαπίστωση αὐτή προκύπτει καί τό συμπέρασμα ὅτι ἀπό τό μέτρο παραβλάπτονται καί τά γενικότερα συμφέροντα τοῦ τόπου, γιατί, πρῶτον, τό ἐθνικό νηολόγιο στερεῖται ἕναν σημαντικό ἀριθμό πλοίων πού θά μποροῦσαν νά προσφέρουν πολλά τόσο στόν τομέα τῆς ἀπασχολήσεως, ὅσο καί στήν ἐθνική οἰκονομία, καί, δεύτερον, ἔχει καταστήσει ἀπαγορευτική τήν ἀνανέωση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ — οἱ ναυτικοί πού μέ τίς οἰκονομίες τους προχωροῦσαν σιγά σιγά στόν ἐφοπλισμό δέν μποροῦν πλέον νά βγοῦν σήμερα στό προσκήνιο, γιατί οἱ τιμές τῶν νεώτερων πλοίων εἶναι πολύ ὑψηλές.

Δέν ὑπάρχει ἀμφισβήτηση ὅτι τά νεώτερα καί σύγχρονα πλοῖα εἶναι οἰκονομικότερα κάι λειτουργικότερα καί ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός μέ τίς νέες ναυπηγήσεις καί μέ τίς ἀγορές νεώτερων καί περισσότερο σύγχρονων πλοίων ἐπιδιώκει τήν ποιοτική καλυτέρευση τοῦ στόλου. Οἱ Ἕλληνες ὅμως ἀπέδειξαν ὅτι μποροῦν νά διαχειρίζονται ἐπιτυχῶς καί τά παλαιά πλοῖα, ἀκόμη καί μέ τίς σημερινές συνθῆκες, καί δέν ὑπάρχει κανένας λόγος νά παρεμποδίζουμε ἐμεῖς οἱ ἴδιοι τή διαχείριση παλαιῶν πλοίων ἀφοῦ, ἔτσι ἤ ἀλλιῶς, τά πλοῖα αὐτά δέν ἀποσύρονται ἀπό τήν ἀγορά ἀλλά περιέρχονται συνήθως στούς ἀνταγωνιστές τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, πού μέ τό χαμηλό κόστος πού ἔχουν ἐξασφαλίσει μποροῦν καί τά ἐκμεταλλεύονται ἐπιτυχῶς.

Ἡ 17ετία πρέπει συνεπῶς νά καταργηθεῖ γιατί ὄχι μόνον δέν ὠφελεῖ ἀλλά παραβλάπτει καί τά συμφέροντα τοῦ τόπου, γιά νά μήν μπορεῖ δέ νά διατυπωθεῖ καμμιά κατηγορία ἀπό ὁποιαδήποτε πλευρά νά καθιερωθεῖ ὁ ποιοτικός ἔλεγχος τῶν πλοίων πού ἐγγράφονται στό ἐθνικό νηολόγιο, κάτι πού τό ἐφαρμόζουν ἤδη καί οἱ λεγόμενες σημαῖες εὐκολίας. Ἦρθε ὁ καιρός νά καταλάβουμε ὅτι πρέπει νά ἐπωφελεῖται πρωτίστως ὁ τόπος ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων καί ὄχι μόνον οἱ ξένοι.

LINK

Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering
• contracting
• sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

Σύγχρονοι μέθοδοι τοῦ Μάνατζμεντ διά νά ἀντιμετωπισθῆ ἡ ναυτιλιακή κρίσις

Τοῦ κ. ΠΑΝ. Σ. ΚΑΤΣΟΥΛΗ, Διευθυντοῦ τοῦ Hellenic Marine Consortium

1. ΑΝΑΓΚΗ ΧΡΗΣΕΩΣ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

Αἱ ἐξελίξεις εἰς τήν τεχνολογίαν προχωροῦν συνεχῶς μέ ἐπιταχυνόμενον ρυθμόν. Πολλά μηχανήματα ἀνήκουν ἤδη εἰς ἀπηρχαιωμένην τεχνολογίαν πρίν χρησιμοποιηθοῦν διότι ἔχουν ἐφευρεθῆ πλέον σύγχρονα τά ὁποῖα ἔχουν μεγαλυτέρα ἀπόδοσιν ἀλλά δυστυχῶς καί αὐτά εἶναι καταδικασμένα νά γίνουν ἀπηρχαιωμένα πρίν παρέλθη πολύ χρόνος. Αἱ ἐξελίξεις εἰς τήν ναυτιλίαν δέν ὑστεροῦν. Ἡ σύγχρονος ναυπηγική καί μηχανολογία δύναται νά κατασκευάση πλοῖα κατά πολύ ἀποδοτικώτερα ἀπό τά πλοῖα τά ὁποῖα ἐναυπηγήθησαν πρό ὀλίγων μόνον ἐτῶν. Ὁ Διεθνής Ναυτιλιακός Ὀργανισμός IMO ὡς καί πολλά κράτη συνεχῶς ἀναθεωροῦν τούς κανονισμούς των λόγω νεωτέρων εὑρημάτων καί τεχνικῶν ἐξελίξεων. Οἱ ἐφοπλισταί πολλάκις, λόγω ἐλλείψεως χρόνου ἤ κακῆς πληροφορήσεως, δέν προλαβαίνουν νά συμμορφοῦνται μέ τούς νέους κανονισμούς καί ὑφίστανται τάς συνεπείας. Ἐξ ἄλλου, τά καύσιμα ἔχουν γίνει πολύ ἀκριβά ἐνῶ οἱ ναῦλοι εἶναι πράγματι τόσον χαμηλοί ὥστε συμφέρει διά πολλά πλοῖα νά παροπλισθοῦν. Τά πλοῖα τά ὁποῖα δέν ἔχουν παροπλισθῆ ἔχουν ἐλάχιστα περιθώρια κέρδους ἤ ἀκόμη καί ζημίαν, ἀλλά οἱ πλοιοκτῆται των τά κρατοῦν εἰς κατάστασιν ἑτοιμότητος ἐλπίζοντες εἰς μίαν αἰφνιδίαν ἀνάκαμψιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ὑπό τάς συνθήκας αὐτάς λοιπόν πρέπει νά ἐξετασθῆ μήπως ὁ παραδοσιακός τρόπος διαχειρήσεως δέν εἶναι ὁ καλύτερος. Ὅταν ἡ ναυλαγορά εἶναι κακή τότε γίνονται ἴσως ἀποδεκτά λάθη, παραλείψεις καί ζημίαι ἀπό κακήν διαχείρησιν διότι ἐν πάσει περιπτώσει τά πλοῖα κερδίζουν ἀρκετά. Ὅμως εἰς τήν παρούσαν ναυτιλιακήν κρίσιν δέν ἐπετρέπεται κακή διαχείρησις τῶν πλοίων μέ ἀποτέλεσμα τήν διαρροήν τῶν ἐλαχίστων κερδῶν. Τώρα εἶναι πλέον ἀπαραίτητο νά ἐξευρεθοῦν σύγχρονοι μέθοδοι διαχειρήσεως πλοίων ὥστε νά λαμβάνωνται ταχεῖαι καί σωσταί ἀποφάσεις μέ σκοπόν τή μεγιστοποίησιν τῶν εἰσπράξεων, τήν ἐλαχιστοποίησιν τῶν ἐξόδων λειτουργίας ἐνῶ συγχρόνως θά λαμβάνωνται τά ἀπαιτούμενα μέτρα διά τήν ἀσφάλειαν καί τήν ἱκανοποίησιν εἰς τάς ἐργασίας τοῦ πλοίου. Ἐξ' ἄλλου ἡ καλυτέρα διαχείρησις εἶναι ἀναγκαία καί διά νά ἀντιμετωπισθῆ ὁ ἀνταγωνισμός.

2. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

Γενικῶς οἱ νέαι μέθοδοι τοῦ μάνατζεμεντ κάμουν μεγάλην χρῆσιν τοῦ ἠλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ (Η/Υ). Κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν ἐχρησιμοποιήθησαν Η/Υ εἰς μερικάς ναυτιλιακάς ἑταιρείας μέ διαφορετικήν κατά περίπτωσιν ἐπιτυχία ἤ ἀποτυχίαν. Γενικῶς ὅμως ἡ χρῆσις τῶν Η/Υ ἦτο διά τήν λογιστικήν. Ὅμως ἡ λογιστική δέν εἶναι ὁ μόνος τομεύς διά τόν ὁποῖον ἐνδείκνυνται οἱ Η/Υ. Ἁπλούστατα ἐχρημοποιήθησαν διά τήν λογιστικήν ἐπειδή ὁ προγραμματισμός ἦτο σχετικῶς εὔκολος καί τό πρόβλημα τοῦ λογιστηρίου ἦτο τό πλέον σαφές, ὅπου ὁ Η/Υ προσέφερε ταχείαν ἐπεξεργασίαν πολλῶν στοιχείων ἄνευ λαθῶν. Ἐν τούτοις ὑπάρχουν πολλά ἄλλα προβλήματα εἰς τήν ναυτιλιακήν ἑταιρείαν τά ὁποῖα λύονται μέ μεγαλυτέραν ταχύτητα καί ἀκρίβειαν ἐάν χρησιμοποιηθῆ Η/Υ. Ὑπάρχουν μάλιστα προβλήματα τά ὁποῖα ἄνευ Η/Υ ἀπαιτοῦν τόσας ἡμέρας ἤ μῆνας ὑπολογισμοῦ ὥστε κανείς δέν ἐπεχείρει εἰς τό παρελθόν νά ὑπολογίση ἀκριβῶς καί ἐλαμβάνετο ἡ ἀπόφασις κατ' ἁπλούστατον τρόπον συναρτήσει τῆς προσωπικῆς πείρας ἤ «ταλέντου» τοῦ ἑκάστοτε ὑπευθύνου. Εἶναι βεβαίως ἀλήθεια ὅτι πολλαί σωσταί ἀποφάσεις ἐλήφθησαν ἐπί τῆ βάσει ἁπλῆς διαισθήσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀλλά αὐτό δέν σημαίνει ὅτι ὅλα τά προβλήματα τῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρείας πρέπει νά ἀντιμετωπίζωνται μέ τήν προσωπικήν διαίσθησιν μόνον, ἡ ὁποία ἐξαρτᾶται ἀπό πολλούς προσωπικούς παράγοντας.

Διά νά ληφθοῦν σωσταί ἀποφάσεις εἶναι ἀπαραίτητον νά ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ προγενεστέρα πεῖρα καί νά ὑπολογιστοῦν αἱ ἐναλακτικαί λύσεις. Δυστυχῶς ὅμως, πολλαί ἀπό τάς πλέον σημαντικάς ἀποφάσεις τῆς ἐφοπλιστικῆς ἑταιρείας πρέπει νά λαμβάνωνται ἐντός ὀλίγων μόνον λεπτῶν τῆς ὥρας. Εἰς αὐτάς τάς περιπτώσεις ἡ χρῆσις τοῦ Η/Υ προσφέρει ἀνεκτίμητον βοήθειαν.

Ὁ γράφων ἔχει ἀσχοληθῆ κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν εἰς τήν ἔρευναν διά τήν ἀνάπτυξιν εἰδικῶν μεθόδων μέ τήν βοήθεια ἠλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν ὥστε νά διευκολύνεται καί νά γίνεται πλέον ἀποδοτική ἡ ἐν γένει διαχείρησις καί λειτουργία τῶν πλοίων. Αἱ ἀναπτυχθεῖσαι μέθοδοι ἐφαρμόζονται μέχρις σήμερον διά μερικά πλοῖα τοῦ HMC ἀλλά εἶναι δυνατόν νά ἐφαρμοσθοῦν καί διά περισσότερα πλοῖα ἐντός καί ἐκτός τοῦ HMC.

Μερικά χαρακτηριστικά προγράμματα Η/Υ τά ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται ὡς ἐλέχθη διά τό HMC κατά τά τελευταῖα ἔτη, περιλαμβάνουν:

Λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τῶν πραγματικῶν ἐξόδων λειτουργίας πλοίου οὕτως ὥστε νά ἐντοπίζονται τά χαμηλά καί τά ὑψηλά ἔξοδα δι' οἱονδήποτε θέμα (π.χ. μισθούς, ἀσφάλιστρα, ἀνταλλακτικά κ.λπ.) ἀναλόγως τῶν χαρακτηριστικῶν στοιχείων τοῦ πλοίου (π.χ. ἡλίκία, σημαία, κυρία μηχανή κ.λπ.). Τοιουτοτρόπως εἶναι δυνατόν νά συγκρίνωνται ἀνόμοια πλοῖα τοῦ ἰδίου ἤ διαφορετικῶν ἐφοπλιστῶν καί νά ἐξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα διά τήν βελτίωσιν τῆς διαχειρήσεως. Ἐπίσης τό ἴδιον «πακέττον» προγραμμάτων δύναται νά προβλέψη μέ ἀρκετήν προσέγγισιν τά ἀναμενόμενα ἔξοδα λειτουργίας οἱουδήποτε πλοίου.

Ἐκτίμησιν πλοίων πρός ἀγοράν. Τά προβλεπόμενα ἔξοδα λειτουργίας ὑπολογίζονται λεπτομερῶς ὡς ἀνεφέρθη ἀνωτέρω, καί ὑπολογίζεται ἡ ἀπόδοσις τοῦ κεφαλαίου εἰς τά ἑπόμενα ἔτη. Ὁ ἀγοραστής δύναται μέ τήν μέθοδον αὐτήν καί τήν βοήθειαν τοῦ Η/Υ ἐντός ὀλίγων λεπτῶν νά ἐκτιμήση διάφορα πλοῖα καί νά ἀγοράση τό συμφερώτερον.

Εἰς τάς ναυλώσεις τῶν πλοίων ὁ Η/Υ βοηθᾶ εἰς τόν ταχύν καί σωστόν προϋπολογισμόν τοῦ ταξιδίου καί τήν μεγιστοποίησιν τοῦ κέρδους τοῦ πλοίου. Σημειωτέον ὅτι ὑπάρχη ἡ δυνατότης νά προϋπολογίζονται μέ ἀρκετήν προσέγγισιν τά ἔξοδα λιμένος διά τούς 300 κυριωτέρους λιμένας ἀνά τόν κόσμο.

Εἰς τόν τομέαν τῶν διεθνῶν κανονονισμῶν (IMO) ὡς καί τῶν εἰδικῶν κανονισμῶν καί ἀπαιτήσεων διαφόρων κρατῶν, ἔχει ἀναπτυχθῆ εἰδικόν πρόγραμμα εἰς τόν Η/Υ βασισμένου εἰς προγενεστέραν μελέτην.

Τό πρόγραμμα ἐκτυπώνει κατάλογον τῶν διαφόρων ἀπαιτήσεων αἱ ὁποῖαι ἰσχύουν διά τό συγκεκριμμένον πλοῖον εἰς τόν συγκεκριμένον τόπον καί χρόνον.

Ἐξ τόν τομέα τῆς προώσεως τῶν πλοίων καί τῆς καταναλώσεως καυσίμου ἔχουν ἀναπτυχθῆ προγράμματα τά ὁποῖα ἐλαχιστοποιοῦν τήν κατανάλωσιν, ἐλέγχουν συνεχῶς τήν ἀπόδοσιν τῆς γάστρας, τῆς ἕλικος καί τῆς μηχανῆς τοῦ πλοίου ὑπό οἱασδήποτε καιρικάς συνθήκας.

Τελος, εἰς τόν τομέαν τῶν διαφόρων προμηθειῶν τῶν πλοίων ὁ Η/Υ δίδει πληροφορίας δι' οἱανδήποτε προμήθειαν ἤ ἐξυπηρέτησιν εἰς οἱονδήποτε λιμένα οὕτως ὥστε νά ἐξευρίσκεται κατά τόν συντομώτερον τρόπον καί μέ τόν μικρότερον κόστος ὅτι ἔχει ἀνάγκη τό πλοῖον.

Τά ἀνωτέρω εἶναι μόνον μία σύντομος περιγραφή τοῦ τί περίπου δυνατότητες ὑπάρχουν σήμερον εἰς τήν ἐποχήν τῶν ἠλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν. Τά ἀνωτέρω προγράμματα εἶναι μόνον ἡ ἀρχή τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ Η/Υ διά τήν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἑταιρείας εἰς θέματα τεχνικά, οἰκονομικά κάι σύνθετα. Ἡ ἔρευνα δέν σταματᾶ ἀλλά συνεχίζεται ὥστε νά ἐξευρεθοῦν καί ἄλλοι τρόποι βελτιώσεως τοῦ μάνατζεμεντ ὡς π.χ. ἡ πρόβλεψις τῆς ναυλαγορᾶς, τῶντιμῶν πλοίων κ.λπ. τά ὁποῖα εἶναι πολυ σημαντικά θέματα καί βεβαίως θά βοηθήσουν περαιτέρω εἰς τήν ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως.

Βιβλιογραφία:

1. P.S. Katsoulis, "IMCO Regulations for Ship Design", MaritimeTechnology Monograph No 5, ἔκδοσις The Royal Institution of Naval Architects, Λονδῖνον 1978.

Compact and lightweight for use even on smaller ships

JRC INMARSAT SHIP EARTH STATION

JUE-35A

- A new SES from JRC, a manufacturer of a full package of marine radio communications and navigation equipment and having rich experience since 1915.
- The JUE-35A, a successor to three generations of JRC SES family having a big delivery record of more than 600 sets.
- The JUE-35A inheriting its predecessors' high reliability of more than 25,000 hours of MTBF.
- Maintenance supported by JRC's worldwide service network.
- Type-approved by INMARSAT based on its latest technical requirements. (Certificate No.I-09)





JRC Japan Radio Co., Ltd.

REPRESENTATIVES IN GREECE: G.R.E.CO S.A.
69 AKTI MIAOULI · PIRAEUS 10
TEL.: 452 2882 · TLX: 21 3311 GREC GR.

The name for overall economy



The confirmed low fuel consumption of RTA Superlongstrokes is a bonus for shipowners that have already ordered them. But low consumption alone will not ensure economical operation. And ultralow fuel consumption and shaft speeds have their price. The answer: optimization of all the cost factors found in the overall economy of our R-type diesels; rugged, reliable design combining experience with future needs; short engines and length-saving power take-off concepts for economic auxiliary power generated by the main engine. Where engine room heights are limited, the Sulzer medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines offer equivalent overall economy on heavy fuel, too. And when it's time to part, the Sulzer engine will increase the selling price of your vessel. Overall economy including low fuel consumption is no surprise. After all, our name depends on it.

Sulzer overall economy is no surprise

so I should like to know more about

☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines

☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

Name _____

Company name and address _____

_____

Company position _____

Send to Nautec O.E., Th. G. Pappas – A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134

DM 82.7e

Sulzer Brothers Limited, CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division

Τό HELLENIC MARIME CONSORTIUM καί οἱ προοπτικές του γιά τό 1984

Ἔπειτα ἀπό τή συμπλήρωση, τόν περασμένο χρόνο, πέντε ἐτῶν λειτουργίας τό HELLENIC MARINE CONSORTIUM ἀποτελεῖ πλέον, μέ τά 179 πλοῖα χωρητικότητας 3.351.186 τον. d.w. πού ἐκπροσωπεῖ, ἕνα παράδειγμα γιά μίμηση. Γιά τό λόγο αὐτό τά «Ναυτικά Χρονικά» ζήτησαν ἀπό τό HMC μιά ἀναλυτικότερη παρουσίαση τῶν δραστηριοτήτων του καθώς καί τῶν στόχων του ἡ ὁποία δημοσιεύεται κατωτέρω:

Μετά τήν συμπλήρωσιν κατά τό 1983 πέντε ἐτῶν λειτουργίας, τό HMC δύναται νά καυχηθῆ ὅτι ἐπετεύχθησαν οἱ περισσότεροι ἀπό τούς στόχους του καί σταθεροποιεῖ τήν θέσιν του μέ τήν παροχήν περισσοτέρων πλεονεκτημάτων πρός τά Μέλη του.

Τό HMC ἐδημιούργησε μία ***κεντρική ὑπηρεσία προμηθειῶν*** *διά τήν παραγγελίαν, διά λογαριασμόν τῶν Μελῶν του, ἀνταλακτικῶν καί ὑλικῶν. Μέχρι σήμερον τό HMC ἔχει συνάψει συμφωνίας μέ τούς κυριωτέρους προμηθευτάς ὡς λιπαντελαίων, ἀνταλλακτικῶν, Diesel, ναυτιλιακῶν χρωμάτων κ.λπ. ὡς ἐπίσης μέ ἐπισκευαστικά ναυπηγεῖα, οἱ ὁποῖοι παρέχουν πλεονεκτικάς ἐκπτώσεις καί ὅρους πληρωμῆς.*

Ἄλλος κύριος στόχος εἶναι ἡ βελτίωσις τῆς ποιότητος καί τοῦ ποσοστοῦ τῶν Ἑλλήνων καί ξένων ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι ναυτολογοῦνται μέσω τοῦ ***Γραφείου Πληρωμάτων τοῦ HMC****, Ἀκτή Μιαούλη 33, ὑπό τήν διεύθυνσιν τοῦ Ἀρχιπλοιάρχου κ. Α.Ν. Ἰωάννου, εἰς τά πλοῖα τῶν Μελῶν του. Κατά τήν παροῦσαν φάσιν τό HMC προμηθεύει περίπου τό 50% τῶν ἀναγκῶν τῶν Μελῶν του εἰς πληρώματα. Ὁ στόχος εἶναι νά δημιουργηθοῦν στελέχη καλῆς ποιότητος καί νά παραμείνουν εἰς τόν στόλον τοῦ ὁμίλου. Ἐπίσης μελετᾶται ἡ ἐγκαθίδρυσις γραφείου πληρωμάτων εἰς τήν Ἄπω Ἀνατολήν.*

Τό ***τεχνικόν τμῆμα*** *θέτει εἰς τήν διάθεσιν τῶν Μελῶν εἰδικάς μελέτας μέ τήν βοήθειαν ἠλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ ὑπό τήν ἐπίβλεψιν τοῦ Διευθυντοῦ κ. Π. Κατσούλη. Ὑπάρχουν* ***εἰδικά προγράμματα*** *διά τήν ἐξοικονόμησιν καυσίμων εἰς τά πλοῖα τοῦ HMC ὡς καί εἰς τήν ἐν γένει ἀποδοτικότητα τῶν πλοίων. Τό τμῆμα αὐτό ἔχει ἐπίσης τήν εὐθύνη τῆς ἐκλογῆς τῶν διαφόρων προμηθευτῶν καί ἐπισκευαστῶν ἀνά τόν κόσμο. Ἐπί πλέον, τηρεῖ ἀρχεῖον τῶν ἐθνικῶν καί διεθνῶν κανονισμῶν καί τήν ἐφαρμογή αὐτῶν εἰς τά πλοῖα τοῦ HMC μέ σκοπόν τήν πρόληψιν ἀτυχημάτων καί ζημιῶν τῶν πλοίων, συμπεριλαμβανομένης καί τῆς ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος. Τό HMC ἀναλαμβάνει τήν ἐξεύρεσιν καί παραγγελίαν τοῦ καταλλήλου ἐξοπλισμοῦ συμφώνως πρός τάς ἀπαιτήσεις τῶν ἀνωτέρω κανονισμῶν. Τέλος προγραμματίζονται εἰδικά ἐκπαιδευτικά σεμινάρια.*

Αἱ ***ὑπηρεσίαι ὀργανώσεως τῆς διαχειρήσεως*** *περιλαμβάνουν μελέτας μέ τήν βοήθειαν ἠλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ ὡς ἀνεφέρθη ἀνωτέρω, διά τήν σύγκρισιν τῶν ἐξόδων λειτουργίας τῶν πλοίων τοῦ HMC. Ἐπίσης γίνονται συγκρίσεις τῆς ὀργανώσεως τῶν γραφείων οὕτως ὥστε νά βελτιωθῆ ἡ παραγωγικότης καί νά ἐλαχιστοποιηθοῦν τά ἔξοδα τῆς ξηρᾶς καί τοῦ πλοίου. Τό HMC ἐπίσης βοηθᾶ εἰς τήν ἐξεύρεσιν καταλλήλου προσωπικοῦ διά τά γραφεῖα τῶν Μελῶν. Πρέπει νά σημειωθῆ ὅτι τό γραφεῖον τοῦ HMC ἤδη βοηθᾶ εἰς τήν λειτουργίαν τῶν γραφείων τῶν Μελῶν ὥστε νά μειοῦνται τά ἔξοδα τῶν γραφείων. Τελικῶς, τό HMC σκοπεύει νά δημιουργήσει μιάν ἀνεξάρτητον ὀργάνωσιν διαχειρίσεως πλοίων τά ὁποῖα θά ἀνήκουν ἀτομικῶς εἰς διάφορα Μέλη ἤ θά εἶναι συμπλοιοκτησία περισσοτέρων Μελῶν.*

Βοήθεια εἰς τήν ***λειτουργίαν*** *(operations)* ***τῶν πλοίων*** *παρέχεται μέ τήν συλλογήν πραγματικῶν ἐξόδων λιμένος κ.λπ. τά ὁποῖα ἐπεξεργάζονται εἰς τόν ἠλεκτρονικόν ὑπολογιστήν δι' εὐχερεστέραν χρῆσιν καί διανέμονται εἰς τά Μέλη. Ὁμοίως τό HMC συλλέγει καί κυκλοφορεῖ εἰς τά Μέλη του στοιχεῖα περί τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων καί δρων πληρωμῆς ἀνά τόν κόσμον, ὡς ἐπίσης καί στοιχεῖα τῶν διαφόρων ναυλώσεων. Ἐπίσης ἡ ἐμπειρία μέ τούς ναυλωτάς καταγράφεται δι' εὔκολον πληροφόρησιν τῶν Μελῶν. Δεδομένου μάλιστα ὅτι ὁ στόλος τοῦ HMC ἀποτελεῖται ἀπό* ***174 πλοῖα*** *συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος ἄνω τῶν 3.3 ἑκατομ. τόννων dw, εἶναι πλέον ἐφικτόν νά συναφθοῦν συμφωνίαι ναυλώσεων. Ἡ στενή παρακολούθησις καί ἐνημέρωσις ἐπί τοῦ χάρτου τῆς θέσεως ὅλων τῶν πλοίων τοῦ HMC ἔχει μεγάλην ἀξίαν διά τά Μέλη, ὄχι μόνο διά περιπτώσεις ἀνάγκης ἀλλά ἐπίσης διά τήν πληροφόρησιν περί συνωστισμοῦ λιμένων, εὐκολίας λιμένων, καί προοπτικάς ναύλων. Δίκτυα συμβεβλημένων πρακτόρων, τροφοδοτῶν καί ἑταιριῶν ρυμουλκῶν καλύπτουν τούς περισσότερους λιμένας καί ἀναθεωροῦνται τακτικῶς. Τέλος τό HMC παρέχει βοήθειαν εἰς τά Μέλη του διά θέματα ἀσφαλίσεως καί θέματα P&I.*

Μελετῶνται διάφοροι ***κοιναί δρατηριότητες*** *(JOINT VENTURES) τῶν Μελῶν καί ἔχουν προγραμματισθῆ περισσότεραι διά τό μέλλον. Τό ταξιδιωτικόν καί τουριστικόν γραφεῖον CONSORTIUM TOURIST ENTERPRISES LTD (CTE) λειτουργεῖ ἤδη ἐπί 2 ἔτη καί καλύπτει κυρίως εἰσιτήρια πληρωμάτων. Μέτοχοι τοῦ CTE εἶναι Μέλη τοῦ HMC ἀλλά σκοπόν ἔχει νά ἐξυπηρετῆ καί ἄλλους πελάτας. Ἡ δημιουργία τουριστικῶν ἐπενδύσεων μελετᾶται ὡς ἐπίσης καί ἡ διαχείρισις νέων καί μεταχειρισμένων πλοίων συμπλοιοκτησίας. Τό τελευταῖον μάλιστα θά εἶναι μία ἐνδιαφέρουσα καινοτομία δι' Ἕλληνας ἐφοπλιστάς καί θά σημαίνει ἐπενδύσεις τάς ὁποίας δέν δύναται ἤ δέν ἐπιθυμοῦν νά κάμουν μόνοι των.*

Πρόοδος μέ τήν ἑνότητα

Πρό πέντε ἐτῶν ἐλάχιστοι παρατηρηταί ἐπίστευαν ὅτι ἡ κοινοπραξία αὐτή τοῦ Πειραιῶς δέν θά ἐπέζη ἀρκετά. Αὐτό ἀπεδείχθη ἐσφαλμένον ὡς ἐφάνη ἀπό τήν αὔξησιν

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καί τἀνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἑτέρους λιμένας Ἄπω Ἀνατολῆς.

Γενικοί Πράκτορες δι' ὅλην τήν Ἑλλάδα:
«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Μελῶν καί τῶν Πλοίων ὡς ἐπίσης καί ἀπό τήν ἐπιτυχῆ ἔκτασι δραστηριοτήτων. Ἀλλά σπουδαιότερον ὅλων εἶναι ὅτι τά Μέλη τοῦ ΗΜΣ συνδέονται μέ μία εἰδικήν ὑποχρέωσιν νά προοδεύουν μέσω τῆς ἑνότητος καί τῆς συνεργασίας τό ὁποῖον σημαίνει ὅτι δέν πρέπει νά ὑποτιμᾶται ἡ ἀξία τῆς ἀμέσου ἀνταλλαγῆς πληροφοριῶν καί ἐμπειρίας.

Ἐπί τῇ βάσει τῆς ἀνά διετίαν ἐκ περιτροπῆς **Προεδρίας** διά νά δίδεται ἡ εὐκαιρία συμμετοχῆς εἰς τό Διοικητικόν Συμβούλιον πρόεδρος τοῦ ΗΜΣ εἶναι τώρα ὁ κ. Γ. Δαλακούρας, ἐνῶ οἱ προηγούμενοι πρόεδροι ἦσαν ὁ κ. Π.Ν. Τσάκος καί ὁ κ. Ν.Ι. Ἀνδριόπουλος. Τό Διοικητικόν Συμβούλιον ἔχει τώρα ὡς ἑξῆς:

Γ.Δ. Δαλακούρας Πρόεδρος
Δ.Μ. Φουστάνος Ἀντιπρόεδρος
Β.Κ. Κωνσταντακόπουλος Γεν. Γραμματέας
Π.Μ. Ἀποστόλου Ταμίας
Γ.Ε. Οἰκονομάκης Διευθύνων Σύμβουλος
Ν.Ι. Ἀνδριόπουλος Σύμβουλος
Π.Ν. Τσάκος Σύμβουλος
Κ.Δ. Βερνίκος Σύμβουλος

Τό ΗΜΣ καί τά Μέλη τοῦ Δ.Σ. λαμβάνουν ἐνεργόν μέρος εἰς ναυτιλιακά θέματα τόσον τοῦ ἐσωτερικοκῦ ὅσον καί διεθνῆ. Ὁ κ. Π. Τσάκος εἶναι μέλος τοῦ Δ.Σ. καί μέλος τοῦ προεδρείου τῆς ΕΕΕ ὁ κ. Φουστάνος εἶναι μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς ΕΕΕ καί τοῦ ΟΛΠ, ὁ κ. Ἀνδριόπουλος εἶναι μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὁ κ. Δαλακούρας (τέως μέλος τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ καί τοῦ Ἑλληνικοῦ Κοινοβουλίου) εἶναι μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς HELMERA, ἐνῶ ὁ κ. Κωνσταντακόπουλος εἶναι μέλος τοῦ Δ.Σ. τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος.

Ὁ Γεώργιος Οἰκονομάκης εἶναι ὁ Διευθύνων Σύμβουλος καί συντονιστής τοῦ ὁμίλου διατηρῶν στενήν ἐπαφήν μέ τό προεδρεῖον καί τά στελέχη τοῦ ΗΜΣ.

Ἐπίσης οἱ εἰδικοί τῶν γραφείων τῶν Μελῶν συνεισφέρουν σημαντικῶς εἰς τήν ἐργασίαν τοῦ ΗΜΣ, εἴτε ἀπ' εὐθείας εἴτε μέσω τῶν διαφόρων ἐπιτροπῶν.

Ἐν ὄψει τῶν ἀνωτέρω ἐξελίξεων τά παρόντα γραφεῖα εἰς τήν ὁδόν Σωτῆρος 7, κατέστησαν ἀνεπαρκῆ καί ἀκατάλληλα. Νέα μεγαλύτερα γραφεῖα ἐνοικιάσθησαν, προσφέροντας περισσοτέρας εὐκολίας διά χῶρον συνελεύσεων, συνεδριάσεων καί χώρους ἐργασίας. Ἡ μετακόμισης εἰς τά νέα γραφεῖα εἰς τόν Πειραιᾶ, ὁδός Φίλωνος ἀριθμ. 137 (ὅλος ὁ 6ος ὄροφος) θά γίνῃ ἐντός τοῦ Ἰανουαρίου.

Μέ πίστιν εἰς τά Μέλη του, τό προσωπικόν, τούς συνεργάτας καί τήν ἰδέαν τοῦ Consortium, ὁ ὅμιλος τοῦ ΗΜΣ ἀτενίζει εἰς τό μέλλον μέ ἐμπιστοσύνην ἐν συνδυασμῷ μέ τήν οἰκονομία καί τήν σωστήν κρίσιν διά νά περάσῃ τήν δύσκολον ἐποχήν τήν ὁποία ἀντιμετωπίζουν οἱ Ἑλληνικοί καί διεθνεῖς ναυτιλιακοί κύκλοι.

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΟΥ ΗΜΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1983

Γιά νά καταδειχθεῖ ἡ μεγάλη ἐπιτυχία πού ἔχει σημειώσει τό ΗΜΣ σημειώνομε τά ἐπιτεύγματά του κατά τή διάρκεια τοῦ 1983, ἐπιτεύγματα πού ἀναφέρθηκαν κατά τήν κοπή τῆς πίττας τοῦ Κονσόρτσιουμ στή Ναυτιλιακή Λέσχη στίς 9 Ἰανουαρίου ἀπό τόν Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Γεώργ. Οἰκονομάκη. Σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα πού παρέθεσε ὁ κ. Οἰκονομάκης:

- Ὁ στόλος τοῦ ΗΜΣ ἀποτελεῖται σήμερα ἀπό 179 πλοῖα, δηλαδή 32%, περισσότερα τοῦ παρελθόντος ἔτους, μέ σύνολο χωρητικότητας 3,4 ἑκατ. τόννων d.w.
- Ὁ μέσος ὅρος ἡλικίας καί μεγέθους τῶν πλοίων ἔχει βελτιωθεῖ σημαντικά.
- 44 πλοῖα ἀγοράσθηκαν τό 1983.
- 16 πλοῖα προσετέθσαν ἀπό 3 νέα μέλη τό 1983.
- 20 πλοῖα ἐπωλήθηκαν ἤ ἀποχώρησαν ἀπό τόν στόλο.
- Περίπου 50% τῆς ζητήσεως Ἑλλήνων ναυτικῶν προσλήφθηκαν ἀπό τό Γραφεῖο Πληρωμάτων τοῦ ΗΜΣ, ἔναντι τοῦ 20% τό 1982.
- Ὁ ἀριθμός Ἑλλήνων ναυτικῶν ναυτολογηθέντων μέσω τοῦ ΗΜΣ αὐξήθηκε κατά 42% τό 1983.
- Τό Γραφεῖο Πληρωμάτων διεκπεραίωσε 172% περισσότερες ἄδειες ναυτολογήσεως ἀπό τό 1982.
- Τό Γραφεῖο Ταξιδίων τοῦ Ὁμίλου λειτούργησε μέ κέρδος τό 1983.
- Ἡ συνδρομή τῶν μελῶν τοῦ ΗΜΣ μειώθηκε κατά 20% τό 1983 ἐν συνεχεία τῆς μειώσεως κατά τό 20% πού εἶχε γίνει τό 1982.

Τέλος ἀνεφέρθη ὅτι οἱ διάφορες νέες ὑπηρεσίες μέ τήν βοήθεια κομπιοῦτερ ὑπό τήν ἐπίβλεψη τοῦ κ. Π. Κατσούλη, ἀπέφεραν οἰκονομία στήν κατανάλωση καυσίμων καί στήν ἀγοράν ἀνταλλακτικῶν καί συστημάτων ἀπό τά μέλη. Τό ΗΜΣ ἐπιφυλάσσεται νά προσφέρει πολύ περισσότερα κατά τό 1984 στήν οἰκονομία τήν ἀπόδοση, ἀσφάλεια ἐπίσης δέ καί στήν παρουσία του στό ἐξωτερικό.

Πρίν κόψει τήν πίττα ὁ πρόεδρος τοῦ ΗΜΣ κ. Γιῶργος Δαλακούρας περιέγραψε τά νέα μεγαλύτερα καί καταλληλότερα γραφεῖα τῆς ὁδοῦ Φίλωνος ἀριθ. 137 ὅπου μεταφέρονται τά γραφεῖα τοῦ ΗΜΣ ἐντός τοῦ Ἰανουαρίου ἤ τοῦ Φεβρουαρίου. Παρέχουν χῶρο καί εὐκολίες γιά τά Μέλη καί γιά συνεδριάσεις κάνοντας τό ΗΜΣ χῶρο συναντήσεων φιλικῶν ἤ ἐπαγγελματικῶν.

Τό νόμισμα τῆς πίττας πού ἀντιστοιχοῦσε σέ ἕνα μεταγιόν ἀπό τόν Λαλαούνη ἔτυχε στό μέλος τοῦ ΗΜΣ "Natalca Shipping".

ΚΑΙ ΤΩΡΑ...

Ἡ PRINCESE Cia NAVIERA ἐξαπλοῦται στήν ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. Τό συγκρότημα τῶν Ναυπηγείων τῆς SHANGHAI πού θεμελιώθηκε ἀπό τήν Βικτωριανή Ἐποχή καί συμπλήρωσαν οἱ Κινέζοι μέ τήν νέα ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ εἶναι ἕτοιμο νά ἀναλάβη ἐπισκευές μέ τά 25 ὁλοκληρωμένα ναυπηγεῖα τους. Τιμές ἀσυναγώνιστες. Ἐξοπλισμός τέλειος. Χρόνος ἐλάχιστος. Ἀπαγκιστρωθῆτε ἀπό τόν κλοιό τῶν παραδοσιακῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν κέντρων τῆς ΚΟΡΕΑΣ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΦΟΡΜΟΖΑΣ μέ τίς ἐπαχθεῖς τιμές τους. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ καί BERTHS σ' ὅλη τήν ἔκταση τῶν 18000 Χ/μέτρων τῶν ἀκτῶν τῆς ΚΙΝΑΣ. Προσφορές ὑποβάλλονται γιά συγκεκριμένες ἐπισκευές.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.
(ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.)
ΠΕΙΡΑΙΩΣ 91 (ΚΥΘΗΡΩΝ 2) Τηλ. 48.25.811 (10 γραμ.)
TELEX: 21 2601 & 21 2602

ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΟΣ

Πανάρχαιες θαλασσινές ίστορίες

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Πάνω σέ τοῦτο τόν πλανήτη σίγουρα δέν ὑπάρχει ἄλλος λαός πού νά μπορεῖ νά περηφανευθεῖ γιά τήν τόσο μακραίωνη κι' ἀδιάκοπη ταύτισή του σάν αὐτή τῶν 'Ελλήνων με τά καράβια καί τίς θάλασσες.

Εἶναι ἐκπληκτικό πώς οἱ ναυτικές μας ἐπιδόσεις παράμειναν πάντα ψηλές κάτω ἀπ' ὅλες τίς κοινωνικο-οικονομικές συνθῆκες πού ἐπικράτησαν στήν ἱστορία, ἀπό τήν ὀργάνωση τοῦ γένους ὡς τό στάδιο τοῦ καπιταλισμοῦ.

'Αλλ' ἄς ἀφήσουμε τούς Προέλληνες κι' ἄς ἀρχίσουμε ἀπό τούς Πρωτοέλληνες (1900 π.Χ. καί δῶθε) αὐτούς (τούς Μινύες, Αἰολεῖς, 'Αχαιούς, κλπ.) πού ἀργότερα ἐπῆραν τό κοινό ὄνομα Ἕλληνες. Γιά τούς ἀφάνταστα ριψοκίνδυνους θαλασσινούς ἀγῶνες τους μιλοῦν πολλές πηγές. Εἶναι ἀπίστευτοι γι αὐτό πέρασαν στούς ἐπιγενόμενους σάν μύθοι. 'Αποκορύφωση τῶν προϊστορικῶν πλόων θεωροῦνται οἱ ἀκριτικοί πλόες πρός τό Βοριᾶ καί τή Δύση.

ΠΡΟΣ ΤΟ ΒΟΡΙΑ

Λίγο - πολύ ὅλοι θυμόμαστε τό μύθο τοῦ Φρίξου καί τῆς Ἕλλης. Τά δυό ἀδέλφια ἦταν παιδιά τοῦ 'Αθάμαντα βασιληά τῶν Μινυῶν, πού τό μίσος τῆς μητρυιᾶς τους τούς ἀνάγκασε νά ξενητευθοῦν στή ράχη τοῦ «Χρυστόμαλλου κριοῦ». Προρισμός τους ἦταν ἡ Κολχίδα, χώρα στά ἀπώτατα παράλια τοῦ ἀνατολικοῦ Εὐξεινου Πόντου. Ὅμως στό δρόμο - ταξίδι ἡ Ἕλλη γλύστρησε ἀπό τά «καπούλια» τοῦ «κριαριοῦ» κι ἔπεσε στό Στενό πού ἀπό τόν πνιγμό της ὀνομάσθηκε 'Ελλήσποντος.

'Από τήν ἀρχαιότητα, ὅμως, πιστευόταν πώς κάτω ἀπό τόν πέπλο τοῦ μύθου καλύπτονταν τό πραγματικό περιστατικό τῆς — πρώτης; — ναυτικῆς διείσδυσης τῶν πρωτοελλήνων στίς πλούσιε περιοχές τοῦ Πόντου. Οἱ ἀνασκαφές πού ἔγιναν στόν 'Ορχομενό, πατρίδα τοῦ Φρίξου μαρτυροῦν πώς ἡ πόλη τούτη εἶχε ἀποκτήσει πολλά πλούτη ἀπό τή ναυτική δράση τῶν Μινυῶν.

Στούς πραγματικούς στόχους ἀναφέρεται ὁ ἱστορικός Διόδωρος Σικελιώτης. Στήν «'Ιστορική Βιβλιοθήκη» του γράφει (IV/47,4) πώς ὁ Φρίξος ταξίδευσε «πάνω σέ πλοῖο πού εἶχε στήν πλώρη του τή φιγούρα κριαριοῦ καί πώς ἡ ἀδελφή του (Ἕλλη) καθώς ὑπέφερε ἀπό ναυτία - ζάλες - παράσκυψε ἔξω ἀπό τή κουπαστή (τοῦ πλοίου) κι ἔπεσε στή θάλασσα».

«...ἐπί νεώς προτομήν ἐπί τῆς πρώρας «ἐχούσης κριοῦ καί τήν Ἕλλην δυσφοροῦσαν ἐπί τῇ ναυτία καί διά τοῦτ' ἐπί τοῦ τοίχου τῆς νεώς ἐκκύπτουσαν εἰς τήν θάλασσαν προσπεσεῖν».

'Αλλ' εἶναι γνωστό ὅτι στήν ἀρχαιότητα «κριός» ὀνομαζόταν τύπος σκάφους πού ἡ πλώρη του κατέληγε σέ - γλυπτό - κεφάλι τοῦ κριαριοῦ. Παρόμοια συνέβαιναν καί στά Γάδειρα τῆς 'Ισπανίας. Κατά τόν Στράβωνα (II/3,4) οἱ Γαδειρῖτες ταξίδευαν καί μέ μικρά πλοῖα «πού ὀνόμαζαν «ἵππους» ἀπό τά διακριτικά τῆς πλώρης τους (πού ἦταν κεφάλαια ἀλόγων)».

«ἄ καλλεῖν ἵππους ἀπό τῶν ἐν ταῖς πρώραις ἐπισήμων».

Δηλαδή ἦταν συνήθεια νά τοποθετοῦν στίς πλῶρες τῶν σκαφῶν φιγοῦρες διάφορες καί μάλιστα κεφάλια ζώων. 'Η συνήθεια αὐτή συνεχίζεται στά ὁμηρικά ἀκόμη καί στά νεώτερα χρόνια. Ἔτσι πολλά πλοῖα ἔπαιρναν σάν ἰδιαίτερο χαρακτηριστικό ὄνομα τό ὄνομα τοῦ ζώου τῆς φιγούρας- ἀκρόπρωρου τους. π.χ. «ναῦς ταυρόεις» λεγόταν ὁ τύπος τοῦ σκάφους πού τό «ἐπίσημον» του - στόλισμα ἦταν κεφάλι ταύτου, ἤ «ναῦς λεοντοφόρος» ἄν τό ἀκρόπρωρό του παρίστανε τήν προτομή - κεφάλι λιονταριοῦ.

'Αποκαλυπτικότερα μιλάει γιά τόν πλοῦν τοῦ Φρίξου πρός τήν Κολχίδα ὁ γεωγράφος Στράβωνας, πού ἔχει ἀρκετά ξεκαθαρισμένες ἀπόψεις γιά τή σημασία τῶν μύθων. «'Ο πλοῦτος τῆς χώρας ἐκείνης (τῆς Κολχίδας) πού ἔχει καί πού βγαίνει ἀπό τά μεταλλεῖα χρυσοῦ, ἀσημιοῦ καί σίδερου ἦταν μία ὀρθή αἰτία γιά τήν ἐκστρατεία (τῶν 'Αργοναυτῶν) καί γιά τό ταξίδι πού ὀργάνωσε πρίν (ἀπό τούς 'Αργοναῦτες) ὁ Φρίξος.

«Καί ὁ πλοῦτος τῆς ἐκεῖ χώρας ἐκ χρυσείων, καί ἀργυρείων καί σιδηρείων δικαίαν τινα ὑπαγορεύει πρόφασιν τῆς στρατείας καθ' ἥν καί Φρίξος πρότερον ἔστειλεν πλοῦν».

Μία προέκταση τοῦ μύθου δίνει ἄλλες διαστάσεις στό ταξίδι τοῦ Φρίξου. 'Ο Διόδωρος Σικελιώτης ἀναφέρει (βλέπε πιό πάνω) πώς ὁ Φρίξος πιάστηκε αἰχμάλωτος ἀπό τόν Αἰήτη, βασιληά τῆς Κολχίδας. Συνέπεσε, ὅμως, τότε νά ἐπισκεφθεῖ τόν Αἰήτη ὁ γαμπρός του πού ἦταν βασιληάς τῶν Σκυθῶν. Αὐτός ἄρεσε πολύ τόν Φρίξο, τόν ζήτησε ἀπό τόν πεθερό του καί τόν πῆρε «σάν δῶρο ἀπό τόν Αἰήτη καί καθώς ἀγάπησε (τόν Φρίξο) σάν πραγματικό του γυιό τοῦ ἄφησε κληρονομιά τό βασίλειό του».

«Λαβεῖν αὐτόν ἐν δωρεᾶ παρ' Αἰήτου καί καθάπερ υἱόν γνήσιον ἀγαπήσαντα καταλιπεῖν αὐτῶ τήν βασιλείαν».

'Από τήν ἐκδοχή τούτη θά πρέπει νά συμπεράνει κανείς πώς τό ταξίδι τοῦ Φρίξου προεκτάθηκε καί πρός τήν Σκυθία, τή σημερινή Ρωσία. Τολμηρό τό συμπέρασμα, ἀλλ' ὄχι καί ἀπίθανο.

Τέλος ἀναφέρονται καί ἄλλα στοιχεῖα πού ἐπιβεβαιώνουν τοῦ μύθου τό ἀληθές. Πρόκειται γιά τοπωνύμια, ἴχνη τοῦ παράτολμου πλοῦ τοῦ Φρίξου. Ἕνα λιμάνι στήν ἔξοδο πρός τόν Εὔξεινο

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN
VASILIOS FOTOU
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT
«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»
BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM
EMDEN · WILHEMSHAVEN
ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)
TELEX: 244171, 245082
GROPELINGER HEERSTR, 254
28 BREMEN 21
NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P.O.BOX 210266

Πόντο ἔφερε τό ὄνομα τοῦ Φρίξου. Λέγεται (Στράβ. XI/2,17) πώς ἕνας ναός τῆς Λευκοθέας - θαλασσινῆς θεᾶς - καί μαζί του καί μαντεῖο ἱδρύθηκαν στήν Κολχίδα ἀπό τό ἴδιο ἥρωα. Στά σύνορα τῆς χώρας τούτης μέ τήν 'Ιβηρία ὑπῆρχε (Σταβ. XI/2,18) οἰκισμός μέ τό ὄνομα τοῦ Φρίξου. 'Ο ἱστορικός Ἔφορος εἶχε — ὅπως ἀναφέρει ὁ Στράβωνας XII/3,10 — ἐπισημάνει πώς στή Σινώπη τοῦ Πόντου τό ἐμπορεῖο - λιμάνι πού λεγόταν Κύτωρο ὀνομάσθηκε ἔτσι ἀπό τόν Κύτωρο, γιό τοῦ Φρίξου.

ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΥΣΗ

Σέ μιά σειρά ἀπό ναυτικές ἐξορμήσεις ὀργανωτής καί ἥρωας φέρεται ὁ 'Ηρακλῆς. 'Από τίς γνωστότερες ἦταν ἡ ἐκπόρθηση — κατάληψη τοῦ Ἴλιου τῆς Τροίας. 'Επρόκειτο γιά ναυτική ἐκστρατεία μέ ἕξη κατά τόν Ὅμηρο μέ δέκαοκτώ κατά τόν Διόδωρο Σικελιώτη καράβια. 'Ο γιός τοῦ 'Ηρακλῆ ὁ Τληπτόλεμος παινεύοντας τόν πατέρα του λέει ('Ιλιάδ. Ε' 640-43) πώς «αὐτός» (ὁ 'Ηρακλῆς) ἔφθασε κάποτε ἐδῶ (στήν Τροία) γιά τά ἄλογα τοῦ Λαομέδοντα μέ μονάχα ἕξη καράβια καί λιγοστούς ἄνδρες ἐλεηλάτησε τή πόλη τοῦ Ἴλιου καί ἐρήμωσε τούς δρόμους της».

«Ὅς ποτε δεῦρ' ἐλθών ἕνεχ' ἵππων Λαομέδοντος/ ἓξ οἵης σύν νηυσί καί ἀνδράσι παυροτέροισιν / 'Ιλίου ἐξαπάλαξε πόλιν χήρωσε δέ ἀγυιάς».

'Εκστράτευσε ὁ μεγάλος Θεσσαλός καί στό Αἰγαῖο, στήν Κρήτη, Πόντο, 'Ιταλία κι' ἀλλοῦ. 'Ιδιαίτερη σημασία γιά τούς ἀρχαίους συγγραφεῖς εἶχε ὁ ὑπερπόντιος ἄθλος τοῦ 'Ηρακλῆ, πού εἶχε σάν σκοπό τήν «ἁρπαγή τῶν βωδιῶν τοῦ Γηρυόνη». Γιατί πολλοί πίστευαν πώς ἡ ἐκστρατεία αὐτή εἶχε ἀποικιστικούς στόχους. Τό ἐπισημαίνει ὁ Στράβωνας (III/4 γράφοντας πώς «μερικοί πού συνταξίδευσαν μέ τόν 'Ηρακλῆ λέγεται ὅτι ἐγκαταστάθηκαν — ἀποίκησαν — τήν 'Ιβηρία ('Ισπανίαν)».

«Καί τῶν μεθ' 'Ηρακλέους δέ τινας.. ἱστορῆσθαί φησιν ἐποικῆσαι 'Ιβηρίαν».

'Ο ἱστορικός Διόδωρος Σικελιώτης γράφει (IV/17) περισσότερα σχετικά μέ τήν προπαρασκευή τῆς ἐκστρατείας. «'Ο 'Ηρακλῆς - συνεχίζει ὁ ἱστορικός — εἶδε πώς γιά τόν ἄθλον τοῦτο θά χρειάζονταν μεγάλη προετοιμασία καί θά συναντοῦσε πολλές δυσκολίες, γι' αὐτό συγκρότησε σημαντικό στόλο καί πολύ στρατό πού ἦταν ἀναγκαῖος γιά τούτη τήν ἐκστρατεία».

«'Ηρακλῆς θεωρῶν τόν πόνον τοῦτον μεγάλης προσδεόμενον παρασκευῆς καί κακοπαθείας, συνεστήσατο στόλον ἀξιόλογον καί πλῆθος στρατιωτῶν ὑποχρέων ἐπί ταύτην τήν στρατείαν».

Σάν τόπο συγκέντρωσης τῶν δυνάμεών του ὅλων ὁ 'Ηρακλῆς, ὅρισε τήν Κρήτη «γιατί τό νησία αὐτό βρισκόταν στήν κατάλληλη θέση γιά ἐκστρατεῖες πρός τίς κατοικημένες χῶρες' (Διοδ. Σικ. IV/17).

«Σφόδρα εὐφυῶς ἡ νῆσος αὕτη κεῖται πρός ἑῴ' ὅλην τήν οἰκουμένην στρατείας».

Γίνεται πιστευτό πώς οἱ προϊστορικοί Ἕλληνες εἶχαν σαφῆ ἐποπτεία τῶν χώρων καί χωρῶν τῆς Μεσογείου — ὅσο ἄλλωστε καί τοῦ Εὐξεινου Πόντου, ἀφοῦ ὀργανώνουν συστηματικές ὑπερπόντιες ναυτικές ἐπιχειρήσεις.

'Η ἐκδοχή πώς ἡ ἐκστρατεία πρός τά Δυτικά εἶχε ἀποικιστικούς στόχους ἐπιβεβαιώνεται ἀπό τά ἴχνη πού ἄφησε ὁ 'Ηρακλῆς στίς δυτικότερες ἀκτές τῆς Μεσογείου. Πέρα ἀπό τήν προσωνυμία «Στῆλες τοῦ 'Ηρακλῆ» πού δόθηκε ἀπό τούς ἀρχαίους στό Στενό τοῦ Γιβραλτάρ, ὑπάρχει καί ἡ πόλη Καρπηῖα. Εἶχε κτισθεῖ κοντά στό γνωστό βράχο τοῦ Γιβραλτάρ, πού τότε λεγόταν Κάλπη κι' ἦταν παραλιακή. 'Ο Στράβωνας ἀναφέρει (III/1,7) σχετικά ὅτι «ἡ πόλη (Καρπηῖα) εἶχε κτισθεῖ ἀπό τόν 'Ηρακλῆ, ὅπως λένε μερικοί καί ἀνάμεσα σ' αὐτούς κι' ὁ Τιμοσθένης πού λέει, πώς ἡ (Καρπηῖα) παλαιότερα λεγόταν «'Ηράκλεια».

«'Ενιοί δέ καί 'Ηρακλέους κτῖσμα λέγουσιν αὐτή, ὧν ἐστίν καί Τιμοσθένης, ὅς φησίν καί 'Ηράκλειαν ὠνομάζεσθαι τό παλαιόν».

'Ο Τιμοσθένης καταγόταν ἀπό τή Ρόδο κι' ἦταν ναύαρχος τοῦ Πτολεμαίου Φιλάδελφου (309-246 π.Χ.). Στά ναυτικά συγγράμματα τοῦ Τιμοσθένη ἀναφέρεται καί καταφεύγει — σάν πηγή του - ὁ Στράβωνας.

Τρίτο ἴχνος τῆς ἐκστρατείας ἐκείνης εἶναι ἡ πόλη 'Αλησία, πού ἵδρυσε ὁ 'Ηρακλῆς στήν Κελτική — Νότια Γαλλία. «Καθώς πολύ πλῆθος ἀνθρώπων ἀπό κάθε φυλή» γράφει ὁ Διόδωρος Σικελιώτης (IV/19) «εἶχεν ἐθελοντικά συνεκστρατεύσει μαζύ του (μέ τόν 'Ηρακλή) ἔκτισε (ὁ 'Ηρακλῆς) μία μεγάλη πόλη πού ὀνομάσθηκε 'Αλησία ἀπό τήν περιπλάνηση τῆς ἐκστρατείας (Ἄλη = περιπλάνηση)».

Φαίνεται πώς ἡ «ἀποικιστική πολιτική» τοῦ μεγάλου Θεσσαλοῦ στέφθηκε ἀπό ἐπιτυχία, ἄν κρίνουμε ἀπό τή συνέχεια. Σύμφωνα μέ ἕνα χρησμό ὁ 'Ηρακλῆς ἔπρεπε πρίν πεθάνει νά στείλει ἀποικία στό νησί τῆς Σαρδηνίας. 'Ο 'Ηρακλῆς τότε «διάλεξε τά παιδιά του πού τοῦ εἶχαν γεννηθεῖ ἀπό τίς Θεσπιάδες - κόρες- γιά ἀρχηγούς τῆς ἀποικίας κι' ἐπειδή τά παιδιά του ἦταν πολύ νέοι ἔκρινε σωστά νά στείλει μαζί τους καί τόν ἀγαπητο του - ἀνεψιό - 'Ιόλαο (Διοδ. Σικ. IV/29).

«Καί τούς ἐκ Θεσπιάδων αὐτῶ γενομένους υἱούς ἡγεμόνας ποιῆσαι ταύτης, ἔκρινε τόν ἀδελφιδοῦν ἐκπέμψαι μετά παίδων διά τό παντελῶς νέους εἶναι».

'Η γνωστή «Κάδοθος τῶν Δωριέων» ἀνέκοψε τήν ναυτική δράση τῶν ἄλλων πρωτοελλήνων. 'Επακολούθησε ὁ λεγόμενος «'Ελληνικός Μεσαίωνας» (1100 - 800 π.Χ.) πού ἄφησε τίς θάλασσες στήν ἀπόλυτη κυριαρχία τῶν Φοινίκων. Λαός ναυτικότητας κι οἱ Φοίνικες παράμειναν θαλασσοκράτορες τῆς Δυτικῆς Μεσογείου ὡς τήν ἐπικράτηση τῆς Ρώμης. Ἔτσι εἶναι φυσικό νά ἐξαφανίσθηκαν οἱ γραπτές πηγές - ἀρχαιολογικά εὑρήματα κλπ. — πού νά ἐπιβεβαιώνουν τούς προϊστορικούς ἀποικιστικούς πλόες τοῦ 'Ηρακλῆ, πρός τή Δυτική Μεσόγειο.

Κοινό χαρακτηριστικό τῶν προϊστορικῶν θαλασσοπόρων ἦταν ἡ ἠπειρωτική τους προέλευση. 'Ο Φρίξος Μινύας ἀπό τόν 'Ορχομενό, ὁ 'Ηρακλῆς Θεσσαλός, ὁ 'Ιάσονας Θεσσαλός καί τό μέγιστο ποσοστό τῶν καραβιῶν πού ἀποτέλεσαν τήν ἁρμάδα τοῦ 'Αγαμέμνονα - περί τά 1184 σκάφη — ἀνῆκαν σέ ἠπειρωτικά βασίλεια.

ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
23625 ARGO - AR.

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE
INTERAGENCIA MARITIMA
(CAPTAIN G. TSAMIS)
9, SOTIROS STR — PIRAEUS
Phone: 4171497 - TLX: 21-1088 ASI

Προσωπικότητες τῆς Ναυτιλίας πού χάθηκαν τό 1983

Ἀμείλικτος ὁ χρόνος, παρέσυρε καί πέρσι στό σκληρό διάβα του πολλά ἐκλεκτά μέλη τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας. Γιά ὅλους τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐκφράζουν ἄλλη μιά φορά τή βαθειά θλίψη τους γιατί μέ τό χαμό τους, λίγο ἤ πολύ ἡ ναυτιλία ὀρφάνεψε.

Δέν μποροῦν ὅμως νά μή σταθοῦν εὐλαβικά κάι νά μήν ἀφιερώσουν τήν ἐπιμνημόσυνη στήλη τους στούς λίγους ἐκείνους πού ὅσο ζοῦσαν εἶχαν ἀποθέσει ἀνεξίτηλη τή σφραγίδα τοῦ δημιουργικοῦ ἔργου τους κι' ὅταν χάθηκαν ἄφησαν πίσω τους ἕνα μεγάλο, δυσαναπλήρωτο κενό στή ναυτιλία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
1895-1983

Ὁραματιστής τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, εἶχε τήν τύχη καί τή δύναμη νά ὑπηρετήσει πιστά καί ἀδιάκοπα τό ὅραμά του, σ' ὅλη τή ροή μιᾶς μακρᾶς καί γεμάτης, σφρίγος ζωῆς.

Μέ τή δεκαπενθήμερη ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί τή φλογερή πίστη του δέν ἄφησε θέμα τῆς ναυτιλίας μας ἀπ' τά μικρότερα καί καθημερινά ὡς τά κεφαλαιώδη καί τά ὕψιστα, πού νά μήν προωθήσει οὐσιαστικά, ἐπίμονα, ἀποτελεσματικά.

Γνώση, πεῖρα καί τάλαντο τόν ἔφεραν στήν κορυφή τῆς ναυτικῆς δημοσιογραφίας ἀπ' τίς ἐπάλξεις τῆς ὁποίας δέν παρέλειψε ποτέ νά διαθέσει τίς σπάνιες δυνάμεις του στόν πολύμοχθο ὡς ἀδιάκοπο ἀγώνα τῆς ναυτιλίας.

Ἡ καθιέρωσή του σ' ὁλόκληρο τό ναυτιλιακό κόσμο καί ἡ πολύπλευρη ἐπίσημη ἀναγνώριση τῆς προσφορᾶς του ὑπῆρξε ἡ ἀμοιβή αὐτοῦ τοῦ μέχρι τελευταίας πνοῆς ἀγώνα. Οἱ γραμμές πού ἀνεξίτηλα χάραξε γιά τά δίκαια τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ὑπῆρξε ἡ μεγάλη κληρονομιά του.

ΠΑΝΑΓΗΣ Ν. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ
1893-1983

Γόνος παραδοσιακῆς ναυτικῆς οἰκογένειας ξεκίνησε τήν ἄψογη καί πολύχρονη ἐπιχειρηματική του δράση στό Λονδῖνο τό 1917.

Λιγόλογος, εὐγενής καί μέ ὀξεία ἀντίληψη, ἔχαιρε δίκαια τήν γενική ἐκτίμηση καί τόν σεβασμό τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τοῦ Σίτυ καί τῆς ἑλληνικῆς παροικίας. Ἐξεπροσώπησε μέ ἐπιτυχία τά ἑλληνικά συμφέροντα κατά τήν διάρκεια τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου ὡς τό Συμβούλιο τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν τῆς Μεγ. Βρεταννίας καί προσέφερε πολλές ὑπηρεσίες στήν ἀνάπτυξη καί πρόοδο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας κατά τήν ἀποδοτική θητεία του ὡς Προέδρου τοῦ Κομμίττη κατά τήν περίοδο 1956-1959.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ
1913 - 1983

Γόνος παλαιᾶς νησιώτικης οἰκογένειας μέ ἰσχυρές ναυτικές καταβολές συνέδεσε τό ὄνομά του μέ τή μεταπολεμική λαμπρή πορεία τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Διακρίθηκε γιά τά ὑψηλά ἀνθρωπιστικά του αἰσθήματα τήν ἔμφυτη εὐγένεια καί σεμνότητά του καί τήν μεγάλη του ἀγάπη γιά τόν ἀθλητισμό καί τήν τέχνη.

Τιμήθηκε ἀπό τήν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν γιά τήν περίφημη «Κυκλαδική Συλλογή» πού δημιούργησε μέ τήν ἀχώριση σύντροφό του, τή σύζυγό του Ντόλη, καί ἡ ζωή καί τό ἔργο του ἄφησαν φωτεινό παράδειγμα πού δύσκολα θά ἀναπληρωθεῖ.

ΒΑΣΟΣ Φ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ
1918 - 1983

Γόνος ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας, δεμένος μέ τήν ἀκτοπλοΐα καί τόν Πειραιᾶ ὁ Βάσος Καβουνίδης, ἀκολούθησε τήν οἰκογενειακή ἐπιχειρηματική δράση, ἀφοῦ προηγουμένως εἶχε ἐξοπλισθεῖ μέ Πανεπιστημιακή Παιδεία καί ναυτική ἐπαγγελματική μόρφωση.

Ἔτσι ἀναλαμβάνοντας τή γενική διεύθυνση τῶν ἑταιριῶν τοῦ ὁμίλου του, ὑπῆρξε ὑπόδειγμα γιά τήν βαθεία γνώση τοῦ ἀντικείμενου τῆς δουλειᾶς του, ἀλλά συγχρόνως καί γιά τήν ἐργατικότητα, τή συνέπεια, τήν εὐθύτητα καί τήν εὐγένεια, πού ἔδιναν στίς ὑπηρεσιακές σχέσεις τή μορφή μιᾶς γόνιμης συνεργασίας πού ἐξασφάλιζε τήν ἀφοσίωση καί τήν ἀπόδοση.

Παράλληλα μέ τήν πολύπλευρη συμμετοχή του στούς διάφορους ναυτιλιακούς ὀργανισμούς συμπαραστάθηκε καί βοήθησε οὐσιαστικά τά ζητήματα τῆς ναυτιλίας καί τοῦ κλάδου πού ἐκπροσωποῦσε.

Προικισμένος μέ πλούσιο συναισθηματικό κόσμο πού φώτιζε τό περιβάλλον του, ἔμεινε στήν ἀνάμνηση τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου πετυχημένος ἐπιχειρηματίας, λαμπρός οἰκογενειάρχης καί θαυμάσιος ἄνθρωπος.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ
1900-1983

Ὁ συναξαριστής τῆς Ναυτιλίας μας προερχόταν ἀπό ναυτική οἰκογένεια 11 ἀδελφῶν, ἀγάπησε καί ἐγκολπώθηκε τήν Ἑλληνική Ναυτιλία καί τόν ναυτικό κόσμο καί γι' αὐτό ὑπῆρξε ὁ μεγάλος ἱστορικός καί πνευματικός ἡγέτης τοῦ κόσμου αὐτοῦ.

Ἔλαβε Πανεπιστημιακή μόρφωση καί διετέλεσε βουλευτής καί πρόεδρος τῆς κοινοβουλευτικῆς ὁμάδας τοῦ ὑπουργείου Παιδείας.

Ἦταν ἐπίτιμος Πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. καί πρόεδρος Εὐαγῶν Ἱδρυμάτων καί τό ἔργο του «Τό Ναυτικό τοῦ γένους τῶν Ἑλλήνων» τιμήθηκε μέ βραβεῖο τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν.

Ἡ ἑλληνική ναυτική οἰκογένεια θά τόν θυμᾶται πάντοτε και θά διδάσκεται ἀπ' τόν ἀδαμάντινο χαρακτῆρα του καί τήν πνευματική του δημιουργία πού χαράχτηκε στό πολύτομο καί πολύτιμο συγγραφικό του ἔργο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι. ΜΑΡΚΙΑΝΟΣ
1937 - 1983

Νέος ἀκόμη στήν ἀκμή ἀκριβῶς τῆς ἐπαγγελματικῆς καί ἐπιστημονικῆς του δημιουργίας χάθηκε ὁ διεθνοῦς ἀκτινοβολίας νομικός, ὁ καθηγητής Δημήτριος Μαρκιανός.

Διέπρεψε στήν Νομική ἐπιστήμη καί ἀρίστευσε σάν φοιτητής, σάν ἐρευνητής στόν τομέα τοῦ ναυτικοῦ καί τοῦ συγκριτικοῦ δικαίου καί ἡ διδακτορική διατριβή του μέ θέμα τήν εἰσαγωγή τῶν Κανόνων τῆς Χάγης περί εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως στίς ἐθνικές νομοθεσίες χρησιμοποιεῖται μετά ἀπό 23 χρόνια μέ ἐμπιστοσύνη ἀπό δικάζοντες καί δικαζομένους.

Πολύτιμη ὑπῆρξε ἡ ἐνεργός συμμετοχή του ἐπί σειρά ἐτῶν στήν ἐπιτροπή Ἀναθεωρήσεως τοῦ ΚΙΝΔ καί στίς νομοπαρασκευαστικές ἐπιτροπές τοῦ ΥΕΝ. Σάν ἐκπρόσωπος τοῦ Κράτους καί τῆς Ἑνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου, τῆς ὁποίας ὑπῆρξε ἐπίλεκτο μέλος ἀντιπροσώπευσε τήν Ἑλλάδα καί τήν ἑλληνική ναυτιλία σέ ὅλα σχεδόν τά διεθνῆ συνέδρια.

Ἁπλός, ἀγαπητός, ἀκέραιος, σάν καθηγητής τῆς Παντείου Ἀνωτάτης Σχολῆς, στάθηκε ὑπόδειγμα πανεπιστημιακοῦ διδασκάλου, ἀφήνοντας δυσαναπλήρωτο κενό μέ τόν πρόωρο χαμό του.

ASGL

ANGELICOUSSIS SHIPHOLDING GROUP LIMITED

Registered Office:

Bank of Bermuda Building
Hamilton, Bermuda

*

Service Company:

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES, S.A.

Registered Office:
P.O. Box 7082, Panama City 5, Panama

Office in Greece:

25, Akti Miaouli, P.O. Box 4, Piraeus
Telephone: 4112511 (10 lines)
Telex: 21 2567, 21 3037
Cable Address: ANANGELSHIP – PIRAEUS

*

London office:

AGELEF SHIPPING CO. (LONDON) LTD.

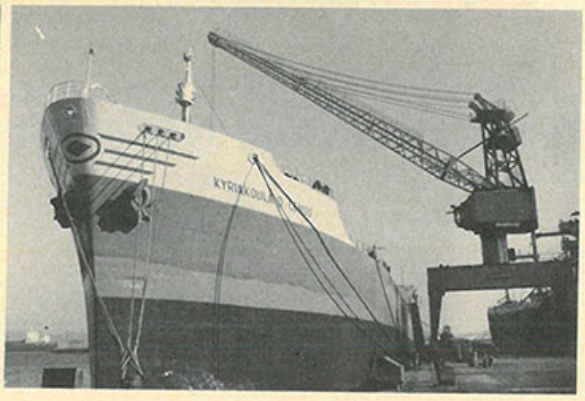
5th floor, Centre Point,
103, New Oxford Street,
London, WC1A 1PG
Telephone: LONDON 379 6731 (10 lines)
Telex: LONDON 88 67 95
Cable Address: ADELFOTIS LONDONWC1

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

- Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς ῾Ελληνόκτητης Ναυτιλίας
- ῾Η κατά σημαία δύναμη τῆς Ναυτιλίας μας
- Τό ὑπό ναυπήγηση τονν̀άζ τῶν ῾Ελλήνων
- Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου
- ᾽Ανασκόπηση τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ 1983
- ῾Η ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1983
- ᾽Ανασκόπηση τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας







Είμαστε η πιο δυναμική ναυπηγική μονάδα στην Ελλάδα

Τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ είναι η μεγάλη σύγχρονη ναυπηγική δύναμη που θα ναυπηγήσει η θα επισκευάσει το πλοίο σας σωστά και γρήγορα. Με ακρίβεια και προσοχή.

Γιατί εκτός από τον άρτιο τεχνολογικό εξοπλισμό και το άριστα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, στα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ θα βρείτε και κάτι ακόμα, πολύ σημαντικό: ποιότητα δουλειάς, συνέπεια και υπευθυνότητα.

Αρχή μας είναι ο σεβασμός στον πελάτη. Αυτή η αρχή μας κάνει να προσπαθούμε κάθε μέρα περισσότερο.

Μπορείτε να βασίζεστε σε μας

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.

Ελευσίνα, Τηλ: (01) 5535111.
Telex: 215684 yard gr., 215690 yard gr.
ELEUSIS SHIPYARDS (UK) LTD.
Baltic House, 27, Leadenhall Street,
London EC3A 1BD, Tel: (01) 4806242,
(01) 4814050, Telex: 883140 fin ldn.

ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕ ΠΑΝΤΟΤΕ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Συρρίκνωση στήν Ἑλληνική, ἄνοδος στήν ἑλληνόκτητη

ΣΚΑΦΗ 4.416, ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ 56.138.758

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ

Συνεχίσθηκε καί κατά τό 1983 ἡ συρρίκνωση τῆς ὑπό Ἑλληνική σημαία Ναυτιλίας πού περιορίσθηκε ὅμως κυρίως στόν ἀριθμό τῶν πλοίων, ἐνῶ ἀντίθετα ἡ συνολική ἑλληνόκτητη χωρητικότητα παρουσίασε ἄνοδο πού συμποσοῦται σέ 29 πλοῖα καί 2.683.776 τον. γκρός σέ χωρητικότητα. Ἔτσι ἡ ἑλληνόκτητη ναυτιλία μέ 4.616 πλοῖα καί 56.138.758 τον. γκρός χωρητικότητα ἐξακολουθεῖ νά διατηρεῖ τά πρωτεῖα διεθνῶς.

Ἡ Ἑλληνική σημαία ἔχασε κατά τήν ἀνασκοπουμένη περίοδο 126 πλοῖα καί 350.087 τον. γκρός χωρητικότητα, κέρδισε ὅμως τά περισσότερα νεότευκτα σκάφη πού παραδόθηκαν τό 1983 (83,3%) καθώς καί τά περισσότερα ἀπό τά ἀγορασθέντα, ἐνῶ ἀντιστοίχως τά περισσότερα ἀπό τά πωληθέντα καί διαλυθέντα πλοῖα ἀπό τό σύνολο τῆς ἑλληνόκτητης χωρητικότητας προέρχονταν ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία, γεγονός πού ἀποδεικνύει ὅτι κατά τό 1983 σημειώθηκε καί μία εὐχάριστη ἐξέλιξη, ὑπῆρξε δηλαδή μιά σημαντική ἀνανέωση τῆς ὑπό Ἑλληνική σημαία χωρητικότητας.

Εὐνοϊκή ἀπό τήν ἴδια ἄποψη εἶναι καί ἡ ἐξέλιξη πού σημειώθηκε στήν ἑλληνόκτητη γενικά ναυτιλία ἡ ὁποία περιλαμβάνει πλέον μεγαλύτερα καί νεώτερα πλοῖα.

Ἀπό τίς ξένες σημαῖες καί κατά τό 1983 εὐνοήθηκε πάλι ἡ Παναμαϊκή ἡ ὁποία αὔξησε τήν ἑλληνόκτητη χωρητικότητα πού καλύπτει κατά 75%. Ἀκολουθεῖ ἡ Κυπριακή μέ 44%, τῆς Μάλτας μέ 20% καί ἡ Λιβεριανή μέ 16%. Στίς ἄλλες σημαῖες (Λιβανική, Σιγκαπούρης, Ὁνδούρας καί Κεϋλάνης) ἡ προσέλευση ἑλληνικῶν πλοίων κυμάνθηκε ἀπό 1-4%.

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Σέ 54 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 1.320.671 τον. γκρός, ἀνῆλθαν τά προστεθέντα, κατά τό λῆξαν ἔτος νεότευκτα σκάφη, ἔναντι43 σκαφῶν, 977.815 τον. γκρός τοῦ 1982, 48 σκαφῶν, 955.325 τον. γκρός τοῦ 1981 καί 28 σκαφῶν, 524.214 τον. γκρός τοῦ 1980. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1979, 1978 καί 1977 ἦταν 30 σκάφη 641.429 τον. γκρός, 56 σκάφη 756.030 τον. γκρός καί 151 σκάφη 2.397.118 τον. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδή αὔξηση κατά 11 σκάφη ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους μέ παράλληλη αὔξηση τοῦ τονναζ κατά 342.856 τον. γκρός.

Ἀπό τά προστεθέντα, 35 σκάφη, 863.113 τον. γκρός ἦταν μπάλκ κάρριερς, 6 σκάφη, 78.496 τον. γκρός συνήθη φορτηγά, 2 σκάφη, 90.293 μικτά καί 11 δεξαμενόπλοια, 288.769 τον. γκρός. Ἀπό αὐτά τό 83,3% ἐνεγράφη στό Ἑλληνικό Νηολόγιο, 11,1% στό Λιβεριανό, 1,85% στό Παναμαϊκό καί 3,7% στό Κυπριακό. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου γιά τά ἔτη 1982, 1981, 1980 καί 1979 ἦταν 79,8%, 84,7%, 94,6% καί 66,3%.

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	33	807.345	5	65.961	1	45.000	6	180.880
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	2	55.768	—	—	1	45.293	3	71.580
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	—	—	—	—	1	27.800
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	1	12.535	—	—	1	18.509
ΣΥΝΟΛΟ '	35	863.113	6	78.496	2	90.293	11	288.769

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά ἀγορασθέντα ἀπό τήν ἀλλοδαπή μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, συνήθη φορτηγά, μικτά καί δεξαμενόπλοια ἀνῆλθαν σέ 243, συνολικῆς χωρητικότητας 6.436.531 τον. γκρός καί ἦταν περισσότερα ἔναντι τοῦ 1982 κατά 87 σκάφη καί 2.782.794 τον. γκρός.

Ἡ κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαῖες ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	59	1.336.651	60	604.371	1	71.318	25	1.323.687
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	7	161.586	1	11.045	7	326.376	12	541.304
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	12	184.060	13	120.311	—	—	7	343.621
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	16	283.609	4	57.664	1	86.098	14	935.089
ΜΑΛΤΑ	2	24.823	2	24.918	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	96	1.990.729	80	818.309	9	483.792	58	3.143.701

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σέ ἀλλοδαπούς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ἀνῆλθαν σέ 85, συνολικῆς χωρητικότητας 1.164.321 τον. γκρός καί ἦταν λιγότερα ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους κατά 14 σκάφη, ἐνῶ παρατηρήθηκε μία αὔξηση στό τονναζ τῶν πωληθέντων κατά 221.453 τον. γκρός. Ἡ κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαῖες ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	16	320.528	33	187.478	1	33.980	8	176.458
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	11	186.021	—	—	—	—	6	170.197
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	2	28.679	3	18.415	—	—	1	24.666
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	3	13.071	—	—	—	—
ΜΑΛΤΑ	—	—	1	4.828	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	29	535.228	40	223.792	1	33.980	15	371.321

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Τά διαλυθέντα κατά τό διαρρεῦσαν ἔτος ἀνῆλθαν σέ 149 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 3.544.406 τον. γκρός, ἔναντι 185 σκαφῶν καί 3.878.658 τον. γκρός τοῦ 1982 καί 126 σκαφῶν καί 2.247.098 τον. γκρός τοῦ 1981. Ἡ κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαῖες ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	12	140.939	43	319.564	1	43.330	47	1.813.514
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	2	29.170	1	9.852	—	—	11	595.587
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	1	10.748	12	86.916	—	—	4	93.235
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	13.066	6	34.760	—	—	4	333.496
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	4	20.229	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	16	193.923	66	471.321	1	43.330	66	2.835.832

Η πορεία των διαλύσεων άπό τό 1970 καί έντεύθεν έμφαίνεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970.....	Διελύθησαν	78	σκάφη	543.499	τ.γκρός
»	1971.....	»	105	»	688.406	»
»	1972.....	»	125	»	923.768	»
»	1973.....	»	112	»	734.820	»
»	1974.....	»	112	»	845.532	»
»	1975.....	»	107	»	1.515.169	»
»	1976.....	»	114	»	2.042.554	»
»	1977.....	»	136	»	2.047.458	»
»	1978.....	»	212	»	3.196.860	»
»	1979.....	»	215	»	2.187.353	»
»	1980.....	»	154	»	1.922.029	»
»	1981.....	»	126	»	2.247.098	»
»	1982.....	»	185	»	3.878.658	»
»	1983.....	»	149	»	3.544.406	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τά άπολεσθέντα έξ άλλου κατά τό λήξαν έτος άνῆλθαν σέ 39 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 423.472 τον. γκρός, καί ήταν λιγότερα κατά 20 σκάφη καί 25.681 τον. γκρός τοῦ προηγουμένου έτους. Η κατανομή τους κατ' είδος καί σημαίες είναι ή έξής:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5	82.374	21	117.769	2	55.865
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	1	68.631
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	1	9.335	6	44.257	1	33.621
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	2	11.620	—	—
ΣΥΝΟΛΟΝ	6	91.709	29	173.646	4	158.117

Η πορεία των άπολεσθέντων άπό διάφορα άτυχήματα σκαφών, άπό τό 1970 καί έντεύθεν έμφαίνεται στόν κατωτέρω πίνακα.

Έτος	1970.....	σκάφη	33	τον.γκρός	181.990
»	1971.....	»	40	»	234.228
»	1972.....	»	35	»	316.512
»	1973.....	»	32	»	230.440
»	1974.....	»	28	»	160.661
»	1975.....	»	23	»	236.473
»	1976.....	»	35	»	417.039
»	1977.....	»	32	»	242.584
»	1978.....	»	80	»	729.322
»	1979.....	»	56	»	713.533
»	1980.....	»	33	»	339.744
»	1981.....	»	52	»	417.472
»	1982.....	»	59	»	449.153
»	1983	»	39	»	424.472

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΗ

Ο κατωτέρω παρατιθέμενος πίνακας έμφανίζει τήν έξέλιξη τοῦ έλεγχομένου άπό Έλληνες τοννάζ ύπό τίς σημαίες τίς όποίες άνασκοποῦμε:

ΕΤΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΚΥΠΡΟΥ	ΜΑΛΤΑΣ	ΣΙΓΚΑΠ	Ν. ΖΗΛ.	ΑΓΓΛ.
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—				
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—	—	—	—	—
1951	1.238.868	396.115	1.668.025	—	—	—	—	—	—
1952	1.175.886	696.212	1.769.687	—	—	—	—	—	—
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—	—	—	—	—
1954	1.242.075	2.397.896	1.736.413	—	—	—	—	—	—
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—	—	—	—	—
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	—	—	—	—	—	—
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—	—	—	—	—
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—	—	—	—	—
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.807	—	—	—	—	—
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—	—	—	—	—
1961	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	—	—	—	—	—
1962	7.008726	4.753.619	616.552	894.031	—	—	—	—	—
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—	—	—	—	—
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	—	—	—	—	—
1965	7.198.394	9.663.181	784.400	704.587	31.578	—	—	—	—
1966	7.517.807	10.407.220	803.689	611.717	159.062	—	—	—	—
1967	7.665.207	12.382.826	827.440	353.995	317.409	—	—	—	—
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	536.223	—	—	—	—
1969	10.564.267	14.333.333	891.441	99.938	679.265	—	—	—	—
1970	12.849778	15.803.492	751.947	64.700	991.307	—	—	—	—
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	1.705.059	—	—	—	—
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.319.622	—	—	—	—
1973	21.831877	17.080.723	761.322	20.495	2.930.546	—	—	—	—
1974	22.740.935	19.079.747	692.383	10.620	2.844.359	—	—	—	—
1975	25.108.441	19.880.814	772.072	14.852	2.444.458	—	77.799	—	—
1976	28.660.875	18.752.865	802.030	14.852	2.319.757	—	34.209	—	—
1977	33.752.076	16.251.225	836.003	14.852	1.981.146	—	28.525	—	—
1978	36.314.066	13.829.998	665.001	14.852	1.603.738	—	80.026	—	—
1979	38.570.128	12.159.440	791.982	5.697	1.338.181	—	84.667	—	—
1980	41.421.925	10.128.599	828.734	2.274	1.075.187	—	116.856	52.309	—
1981	42.289.117	9.089.715	1.505.669	—	1.230.707	—	116.856	52.309	33.400
1982	38.057.112	9.327.159	5.816.286	51.399	1.651.595	333.19	132.532	52.309	33.400
1983	37.707.377	9.547.161	4.995.995	103.574	2.953.584	574.911	142.803	52.309	33.400

Οί αὐξομειώσεις έξ άλλου κατά σημαίες κατά τό λῆξαν έτος έν συγκρίσει μέ τό 1982 στήν έλληνόκτητη δύναμη έμφαίνονται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1983 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1981 Τ.ΓΚΡΟΣ60
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	- 126	- 349.735
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	+ 16	+ 220.002
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	+ 75	+ 1.179.709
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 44	+ 1.301.989
ΜΑΛΤΑΣ	+ 20	+ 241.721
ΛΙΒΑΝΙΚΗ	+ 4	+ 52.175
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	+ 1	+ 10.271
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	—	—
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	+ 4	20.209
ΚΕΪΛΑΝΗΣ	+ 1	+ 7.435
ΣΥΝΟΛΟ	+ 29	+ 2.683.776

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 67,17% τῆς Έλληνόκτητης Ναυτιλίας, ύπό τίς σημαίες τίς όποίες άνασκοποῦμε καλύπτει ή Κυανόλευκος, μειωθεῖσα τό 1983 κατά 0,92% έναντι τοῦ προηγουμένου έτους. Η συμμετοχή τῶν ύπολοίπων σημαιῶν είναι 17% γιά τή Λιβεριανή, 8,9% τήν Παναμαϊκή, 5,26% τήν Κυπριακή, 1,02% τή Μάλτα, 0,18% τοῦ Λιβάνου, 0,25% τῆς Σιγκαπούρης, 0,09% τῆς Νέας Ζηλανδίας, 0,06% τήν Άγγλική, 0,03% τῆς Όνδούρας καί 0,01% τῆς Κεϋλάνης.

Καί άναλυτικότερα:

Ένεγράφησαν κατά τό ύπό άνασκόπηση έτος 203 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 4.543.000 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	33	τ.γκρός	807.345
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	17	»	443.194
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	45	»	925.659
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	19.633
Φορτηγά νεότευκτα	5	»	65.961
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	19	»	186.580
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	43	»	437.627
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	7	»	46.122
Μικτά νεότευκτα	1	»	45.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	71.318
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	6	»	170.880
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	3	»	296.788
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	1.013.578
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	13.321
Σύνολο σκάφη	203		4.543.006

Διεγράφησαν έξ άλλου κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα 329 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 4.893.093 τον. γκρός, μέ τήν άνωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	9 τον.	γκρός	169.017
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	35	»	761.735
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	31	»	416.660
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	5	»	35.657
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	58	»	326.355
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	114	»	738.385
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1955	9	»	29.593
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	4	»	177.385
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	37.431
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	1	»	114.628
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	1.444.979
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως	40	»	932.280
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1955	1	»	8.988
Σύνολο σκάφη	329		4.893.093

Ο ονομαστικός κατάλογος τῶν άνωτέρω μεταβολῶν έχει ώς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγαμέμνων	13.600	καθελκύσθηκε Τόκιο
Αΐτζιαν Γουΐντ	20.669	καθελκ. Ίαπωνία
Αΐτζιαν Ντόλφιν	35.000	καθελκ. Αΐδί
Άλμπέρτα	18.000	καθελκ. Σάντερλαντ
Άμαρυλλίς	13.600	καθελκ. Τόκιο
Άμοργός	34.000	καθελκ. Τσουρούμε
Άνδρος	32.850	καθελκ. Ίαπωνία
Άντζέλικ Σπίριτ	36.200	καθελκ. Σασέμπο
Άντζέλικ Φάιηθ	36.200	καθελκ. Σασέμπο
Άρχάγγελος	22.172	καθελκ. Ναγκασάκι
Γκαλφγουΐντ	20.669	καθελκ. Ίαπωνία
Γκόλντεν Κόντορ	25.200	καθελκ. Μιζουσίμα
Γκόλντεν Πρίνς	19.500	καθεολκ. Σιμίζου
Γκόλντεν Φάλκον	23.243	καθελκ. Μιζουσίμα
Θαλασσινή Άξία	16.790	καθελκ. Γερμανία
Θαλασσινή Χαρά	16.790	καθελκ. Γερμανία
Ίόνιαν Γουΐντ	20.669	καθελκ. Ίαπωνία
Κάπταιν Σταμάτης	32.241	καθελκ. Ίαπωνία
Λαμύρα	32.847	καθελκ. Τσουρούμε
Λιμπεξτρέϊντ	20.200	καθελκ. Κόμπε
Μαρία Ι.Α.	22.200	καθελκ. Ίαπωνία
Μπάλκ Βέντσιουρερ	32.167	καθελκ. Ναγκασάκι
Νόρθ Βαϊκάουντες	38.000	καθελκ. Ναγκασάκι
Όσεαν Γουΐντ	20.690	καθελκ. Γιοσιούμι
Όσεαν Κίνγκ	20.487	καθελκ. Μπιλμπάο
Παναγιώτης Λ.	35.127	καθελκ. Ίαπωνία
Τζώρτζ Λύρας	21.200	καθελκ. Σάντερλαντ
Φεϋρούζ Ι	17.217	καθελκ. Σάντερλαντ
Φεϋρούζ ΙΙ	18.500	καθελκ. Σάντερλαντ
Φεϋρούζ ΙΙΙ	18.500	καθελκ. Σάντερλαντ
Φεϋρούζ IV	17.217	καθελκ. Σάντερλαντ
Φιντέλιτυ Λ.	30.800	καθελκ. Σασέμπο
Φωφώ Α.	25.500	καθελκ. Ίαπωνία
Σκάφη 33	807.345	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άναγγελ Σάν	35.522	αγοράσθηκε άπό την Άγγλία
Άνθίππη Λ.	16.646	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Άντώνης Π. Λεμός	15.934	παρέμεινε στή δύναμη
Βίσμαρ	16.169	παρέμεινε στή δύναμη
Γαλήνη	39.236	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Εύάγγελος Λ.	16.844	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Έλλεσποντ Μάρινερ	36.237	αγοράσθηκε άπό τήν Λιβερια
Έλλεσποντ Μόναρκ	36.237	αγοράσθηκε άπό τήν Λιβερία
Έλλεσποντ Μέρτσαντ	36.237	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Έλλεσποντ Μάϊνερ	36.237	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Κανάρης	19.039	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Μύκον Γουαίηβ	13.382	αγοράσθηκε άπό τή Γαλλία
Μαρία Σιτινά	18.604	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Παλόμα	29.491	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Προτέκτωρ	15.716	αγοράσθηκε άπό τίς Φιλιππίν
Χεριτέϊτζ	39.366	αγοράσθηκε άπό τή Δανία
Σκάφη 17	443.194	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλμι Σκάϋ	22.246	αγοράσθηκε άπό τόν Παναμά
Άγγελική Η	13.443	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Άπνοια	34.409	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Άρεθούσα ΙΙ	20.239	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Άνδρομάχη	36.982	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Άλύσια	20.959	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Βικτώρια ΙΙ	12.006	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Βητασάν	19.633	αγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Άγιοι Βίκτορες	15.412	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Α.Γ. Φανούριος	14.029	αγοάσθηκε άπό τή Λιβερία
Άνιμαρ	10.527	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Άθανάσιος Κ.	15.474	αγοράσθηκε άπό τόν Παναμά
Άτλαντίς Λάκ	20.354	αγοράσθηκε άπό τήν Σιγκαπ.
Άριστεύς	9.979	μεταφέρθηκε άπό τά φορτηγά
Άκράτα	9.753	μεταφέρθηκε άπό τά φορτηγά
Γκόλντεν Βέντσιουρ	10.067	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Γκάλλ	15.302	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Έλενα Β.	20.713	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Έλένη ΙΙ	35.716	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Εύθαλία	29.148	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Έλλένικ Σπίριτ	15.952	αγοράσθηκε άπό τή Γαλλία
Έρμιόνη	15.841	αγοράσθηκε άπό τή Σιγκαπ.
Θεοκυήτωρ	69.904	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Κέρτις	16.459	αγοράσθηκε άπό τήν Ίαπωνία
Καρυάτις	16.040	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Κασσία	16.704	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Κέϊπ Άγκρίλος	129.955	αγοράσθηκε άπό τόν Παναμά
Λένα ΙΙ	15.761	αγοράσθηκε άπό τή Δανία
Μαιρήνη	20.713	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Μελτέμι ΙΙΙ	15.761	αγοράσθηκε άπό τή Δανία
Μαριτζίνη	30.077	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Μιχάλης Β.	20.715	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Μπαρμπανίκος	13.686	αγοράσθηκε άπό τήν Ίαπωνία
Μαρία	19.061	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Μακεδονία	36.881	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Προτάγκονιστ	17.624	αγοράσθηκε άπό τό Βέλγιο
Προικόνησος	9.777	αγοράσθηκε άπό τήν Κύπρο
Ρένα	14.651	αγοράσθ. άπό τό Χόγκ Κόγκ
Σιγάντων Α.Σ.	16.704	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Στόρκ	15.302	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Τζών	13.857	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Τρεμπιζόντ	48.501	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Φλάγκ Λήντερ	20.713	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Ψηλορείτης	11.442	αγοράσθηκε άπό τόν Παναμά
Χόμερικ Ντόν	17.187	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Σκάφη 45	925.659	

δ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρχηγέτης	19.633	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Σκάφος 1	19.633	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμαλία	14.300	καθελκύσθηκε Κόμπε
Άνδρος Άϊλαντ	10.250	καθελκύσθηκε Κούρε
Φάμιλλυ Είρήνη	12.811	καθελκύσθηκε Ροστόκ
Δαναός	14.300	καθελκύσθηκε Κόμπε
Μαίρη	14.300	καθελκύσθηκε Κόμπε
Σκάφη 5	65.961	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άργοναύτης	11.281	αγοράσθηκε άπό την Άγγλία
Άγγελική	6.217	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Έλλη	11.282	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Κορονέτ	9.862	αγοράσ. άπό τή Δ. Γερμανία
Κέϊπ Κορφού	9.862	αγοράσ. άπό τή Δ. Γερμανία
Κρίτωνας	6.958	αγοράσθηκε άπό τόν Παναμά
Λίτσα	6.228	αγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Μαράκι	11.282	αγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Μερμπαμπού	12.398	παρέμεινε στή δύναμη
Όπάπα Κοράλ	6.744	αγοράσθηκε άπό τόν Παναμά
Πλάνετ	9.864	αγοράσ. άπό τή Δ. Γερμανία
Σίλβερ Άϊμπεξ	11.866	αγοράσ. άπό τήν Ίαπωνία

Σάνοετ	9.864	άγο. άσ. άπό τή Δ. Γερμανία
Στάρλετ	9.861	άγοράσ. άπό τή Δ. Γερμανία
Σάν Νίκολας	11.264	άγοράσθηκε άπό τή Δ. Γερμ.
Ταμπό	10.815	άγορ. άπό τήν Α. Έλεφαντ.
Φρήντομ Α.Σ.	9.302	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Σκάφη 19	186.580	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Φανούριος	14.029	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Άγιος Κωνσταντίνος	2.909	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Άταλάντα	13.341	άγοράσθηκε άπό τήν Ίνδία
Αίγαϊον Ντέστινυ	4.836	άγοράσθηκε άπό τή Βραζιλία
Άνατολή	8.898	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Άγγεκαρίμπιαν	7.557	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Αίγαϊον Άϊλαντ	4.109	άγοράσθηκε άπό τή Βραζιλία
Αίγαϊον Προσπέριτυ	4.838	άγοράσθηκε άπό τή Βραζιλία
Άγία Μαρίνα	12.374	άγοράσθηκε άπό τή Μάλτα
Άριστείδης	36.099	άγοράσθηκε άπό τή Νορβηγία
Άνέστος Δ.	9.859	άγοράσθηκε άπό τό Κουβέϊτ
Γκόλντεν Γκλόρυ	16.275	άγοράσθηκε άπό την Άγγλία
Γκόλντεν Ντόλφιν	16.275	άγοράσθηκε άπό τήν Άγγλία
Γκλόριους Δ.	9.481	άγοράσθηκε άπό τό Ίράκ
Έλλένικ Τσάμπιον	8.987	παρέμεινε στή δύναμη
Έλ Γκρέκο	5.538	άγοράσθηκε άπό τή Γαλλία
Έλισάβετ	9.111	άγοράσθηκε άπό τή Βραζιλία
Κάπταιν Ζώρζ Λ.	9.112	άγοράσθ. άπό τή Βραζιλία
Κριός	7.028	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Καλυψώ	6.172	άγοράσθηκ. άπό τό Παναμά
Λέντγουορλντ	10.618	άγοράσθ. άπό τή Γαλλία
Λάκυ	6.682	άγοράσθ. άπό τη Σιγκαπούρη
Λίνκ Τάργκετ	9.112	άγοράσθ. άπό τή Βραζιλία
Λεντατλάντικ	10.618	άγοράσθ. άπό τή Γαλλία
Μπράδερς Γιούνιον	8.955	άγοράσθ. άπό τή Δανία
Νέλα	12.259	άγοράσθ. άπό τή Δανία
Νικηφόρος	5.847	άγοράσθ. άπό τόν Παναμά
Νέστωρ Σκάϋ	9.806	άγοράσθ. άπό τή Γαλλία
Ούλτιμα	9.306	παρέμεινε στή δύναμη
Πέρλα	4.718	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Ρίο	9.112	άγοράσθηκε άπό τή Βραζιλία
Σουβάλα	5.367	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Σή Κέη	15.223	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Σάντα Μαύρα	6.160	άγοράσθ. άπό τή Δανία
Σιτία Γκλόρυ	43.599	άγοράσθ. άπό τό Παναμά
Φιλία Σή	22.600	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Φαλάνι	5.485	άγοράσθ. άπό τό Ίσραήλ
Φόρουμ Πρόγκρες	10.192	άγοράσθ. άπό τή Βραζιλία
Φόρουμ Χόουπ	10.192	άγοράσθ. άπό τή Βραζιλία
Φόρουμ Ήγκλ	10.191	άγοράσθ. άπό τή Βραζιλία
Άραμις	1.586	άγοράσθ. άπό τήν Όλλανδία
Άθως	1.586	άγοράσθ. άπό τήν Όλλανδία
Πόρθος	1.585	άγοράσθ. άπό τήν Όλλανδία
Σκάφη 43	437.627	

η) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αΰρα	10.853	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Άναστασία	4.493	ύπέστειλε τήν Παναμαϊκή
Άσία Φρήζερ	6.474	ύπέστειλε τήν Παναμαϊκή
Άφρικα Φρήζερ	6.474	ύπέστειλε τήν Παναμαϊκή
Γκούντ Γουάριορ	8.891	ύπέστειλε τήν Παναμαϊκή
Έλλάς Φρήζερ	4.390	ύπέστειλε τήν Παναμαϊκή
Λαίδη Κατίνα	4.547	ύπέστειλε τήν κυπριακή
Σκάφη 7	46.122	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κόνκαρ Ήφαιστος	45.000	καθελκύστηκε Βρέμη
Σκάφος 1	45.000	

ι) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γαλήνη	71.318	άγοράσθηκε άπό τή Νορβηγία
Σκάφος 1	71.318	

ια) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Προσές	17.199	καθελκύσθηκε Έλευσίνα
Μαντινεία	31.951	καθελκύσθηκε Ίμαβάρι
Μαντωλύνα	31.951	καθελκύσθηκε Ίαπωνία
Νέστωρ	30.479	καθελκύσθηκε Σίμπα
Ούρανία Κ.	28.500	καθελκύσθηκε Ίαπωνία
Φελίσιτυ Λ.	30.800	καθελκύσθηκε Σασέμπο
Σκάφη 6	170.880	

ιβ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κανάρια	151.225	άγοράσθ. άπό τήν Ίσπανία
Νηνεμία	121.532	άγοράσθ. άπό τή Δ. Γερμανία
Πήγασος	24.021	άγοράσθ. άπό τήν Ίαπωνία
Σκάφη 3	296.788	

ιγ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνάστασις ΙΙ	70.668	άγοράσθ. άπό τή Πολωνία
Άμόλυντος	48.344	άγοράσθ. άπό τήν Ίσπανία
Είρήνη	68.157	άγοράσθ. άπό τή Νορβηγία
Έλούντα	41.478	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Έπισκοπή	149.609	άγορ. άπό τή Σ. Άραβία
Ζάντε	54.282	άγοράσ. άπό τή Νορβηγία
Θαρραλέος	51.372	άγοράσθ. άπό τήν Ίσπανία
Θεοδοσία ΙΙΙ	1.599	άγοράσθ. άπό τή Σουηδία
Θεοδοσία ΙV	811	άγοράσθ. άπό τή Σουηδία
Θεοφόρος	18.951	άγοράσθ. άπό τ Λιβερία
Μπράσσελς	14.948	άγοράσθ. άπό τήν Άγγλία
Νόρμανδ	118.662	άγοράσθ. άπό τή Γαλλία
Προκύων	32.576	άγοράσθ. άπό τήν Γαλλία
Σέριφος	47.869	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Σκόπελος	56.988	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Συνετός	72.576	άγοράσθ. άπό τή Νορβηγία
Τιτάν	51.288	άγοράσθ. άπό τή Σιγκαπούρη
Τραϊσάν	68.631	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Κρήτη Γεράνι	14.923	άγοράσθ. άπό τή Σ. Άραβία
Κρήτη Έπισκοπή	14.923	άγοράσθη. άπό τή Σ. Άραβία
Κρήτη Σαμαριά	14.923	άγοράσθηκε άπό τη Σ. Άραβία
Σκάφη 21	1.013.578	

ιδ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίκιγκ	13.321	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Σκάφος 1	13.321	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίγίς Άρμόνικ	12.498	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ήβη	16.376	ὕψωσε τή Λιβεριανή
Θαλασσινή Εὐχή	37.650	ὕψωσε τή Λιβεριανή
Θήρεαν Σκίππερ	19.550	ὕψωσε τή Λιβερία
Μαντολίνα	16.267	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μυκάλη ΙΙ	16.267	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Όσεαν Γκλόρυ	14.884	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Όσεαν Γουίντ	19.544	ὕψωσε τή λιβεριανή
Τόξον	15.981	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάφη 9	169.017	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίγίς Λίνκ	18.963	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Άννα Χ	21.883	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Άντζεατλάντικ	11.474	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Γιούνιον Πράϊντ	13.091	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Γκούντ Μάδερ	36.362	ὕψωσε τήν κυπριακή
Γκούντ Όσεαν	21.388	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Γκούντ Χοράϊζον	38.635	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Γκούντ Τάργκετ	38.636	ὕωψωσε τήν παναμαϊκή
Γκούντ Τσάλλεντζερ	12.02	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Δημήτριος	13.053	ὁλική ἀπώλεια
Εἰρήνη Σ. Λαιμοῦ	23.552	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Έπτά Βέλη	16.301	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Έλενα	16.677	ὁλική ἀπώλεια
Έλμπέλλα ΙΙΙ	12.203	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Θεανώ	10.650	ὕψωσε τήν κυπριακή
Καλυψώ Ν	11.340	ὕψωσε τήν κυπριακή
Κάπταιν Παναγῆς Δ.Π	16.207	ὁλική ἀπώλεια
Κεφαλλονιά Λάϊτ	21.706	ὕψωσε τήν κυπριακή
Κόνιτσα	29.730	πουλήθηκ. σέ ἀλλοδαπούς
Κρίτωνας	10.058	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Λήδα	28.481	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Μελίτη	35.489	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Μιμή Μ	13.525	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Μάουντ Πήλιον	48.410	ὕψωσε σημαία Σιγκαπ.
Μοντάνα	19.831	πουλήθηκε πρός διάλυση
Νέπτουν Κ	32.644	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ντάνιελ	27.074	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Νύμφη Κ	22.362	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Όσεαν Σοβερέϊν	11.153	πουλήθηκ. σέ ἀλλοδαπούς
Πυθία	10.351	ὕψωσε τήν Παναμαϊκή
Σπίλιος	17.774	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Σέρραι	30.058	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Τάρπον Σέντινελ	21.498	ὁλική ἀπώλεια
Τζιοβάννα ΙΙ	16.258	ὕψωσε τήν κυπριακή
	761.735	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγκνικ ΙΙ	22.273	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Άλμπαμισσιόν	15.716	ὕψωσε σημαία Λιβάνου
Άγία Άναστασία	12.255	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Άγγέλα Μαίρη	12.561	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Άγγελικαί Δυνάμεις	9.517	πουλήθ. πρός διάλυση
Άντωνυ Π	14.939	ὁλική ἀπώλεια
Άδάμας	10.389	πουλήθ. πρός διάλυση
Αὐστραλός	%.888	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Βασιλ. Μπακολίτσας	30.582	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Γαλήνη	8.528	πουλήθ. πρός διάλυση
Γιοῦρκο Φέρρυ	7.435	ὕψωσε σημαία Κεϋλάνης
Δημήτρης Λ.Φ	17.681	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Εὔπο Γουαίηβ	12.351	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Εὔπο Σέϋλορ	10.611	πουλήθ. σέ Ἰνδούς διαλυτές
Έπτά Γλάροι	15.765	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Έπτα Δάφνες	16.323	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Θωμάς Κ	14.032	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἰντερφελίσιτυ	15.806	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἰντερσπίριτ	14.840	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Κιμωλιακή Αἴγλη	10.834	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μανώλης Χ	15.405	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μαρέλια	15.929	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ματζέστικ	10.554	πουλήθ. Κορεάτες διαλυτές
Πάραλος	9.639	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σωτήρ	21.099	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Τετιέν	9.892	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Τζιοβάνα	9.698	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Φαιργουΐντ	16.299	ὕψωσε τήν κυπριακή
Χριστόφορος Σ	9.047	πουλήθ. πρός διάλυση
Χριστίνα Κ	10.434	πουλήθ. πρός διάλυση
Πλειάς	6.341	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάφη 31	416.660	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άουρόρα Κοράλ	6.744	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μανώλης Λ	5.511	ὕψωσε τή λιβεριανή
Τελαμών	11.846	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
ΤΦΛ Πρόγκρες	5.778	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
ΤΦΛ. Προσπέριτυ	5.778	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Σκάφη 5	35.657	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγία Ματρώνα	2.023	ὁλική ἀπώλεια
Άθηνά	9.023	ὁλική ἀπώλεια
Άμγίς Κατασύρτη	5.895	ὁλική ἀπώλεια
Άλιάκμων Ρίβερ	9.564	ὕψωσε τή λιβεριανή
Άλιάκμων Ράννερ	9.523	ὁλική ἀπώλεια
Άλεξάντερς Ἰσμήνη	9.395	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Άνάβυσσος	9.072	ὕψωσε τήν κυπριακή
Άουρίγκο	2.777	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Άνδαλουσία	2.621	πουλήθ. πρός διάλυση
Άνδρομέδα	9.627	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Αἰκατερίνη Κ	2.932	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Άρκάδιαν Σάν	4.998	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Άλντα	2.562	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Άτλάντικ Πράουες	7.232	ὕψωσε σημαία Κύπρου
Βάσω	2.999	ὁλική ἀπώλεια
Βίπκε	6.717	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Βέτα	3.246	πουλήθη. σέ ἀλλοδαπούς
Γεώργιος Κ	2.920	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Γιάννης Δ	2.932	ὁλική ἀπώλεια
Γκούντ Γουίντ	11.527	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Γκούντ Φρέντ	9.954	ὕψωσε τήν κυπριακή
Έλεϊστρια	10.659	ὁλική ἀπώλεια
Ζίρια	4.635	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἶος	9.946	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Κάτιε	5.068	ὕψωσε σημαία Κύπρου
Καρέρα	5.526	ὕψωσε τή λιβεριανή
Κόμπας Τρέϊντερ	3.858	ὕψωσε τήν κυπριακή
Κόμπας Κάρριερ	4.507	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Λήδα ΙΙ	9.381	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Λαγκαδά Μπήτς	4.310	ὁλική ἀπώλεια
Μαρία Ζακελίνα Σ	1.599	ὕψωσε τήν κυπριακή
Μαρία	9.101	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μίνι Λάντ	1.592	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μίνι Λάντερν	1.564	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μίνι Λήτζεντ	1.598	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μίνι Λούναρ	1.592	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μίνι Λύμφ	1.578	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Μίνι Λώ	1.594	ὕψωσε τήν παναμαϊκή

Μητέρα Ειρήνη	2.983	ὕψωσε τήν κυπριακή
Μερζάριο Νούμπια	7.246	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Νίκη	9.075	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ν.Γ.Λιβανός	11.025	ὕψωσε τήν κυπριακή
Παρούθ	1.999	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Πασίφικ Ὅσεαν	10.771	ὕψωσε τήν κυπριακή
Σάντο Ἐβάν	9.000	ὁλική ἀπώλεια
Σκαπμπρήζ	9.085	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σατούρνια	8.894	ὕψωσε τή λιβεριανή
Σόμπρος Λίφτερ	1.410	πουλήθ. πρός διάλυση
Τζών Κ	5.303	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Τζίμ Στήβ	3.783	ὕψωσε τήν κυπριακή
Ὕδρα	8.306	ὁλική ἀπώλεια
Φαίδρα	3.172	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Χρῆστος Κ	4.999	ὕψωσε τήν κυπριακή
Χρυσοβάλαντη	9.804	πουλήθ. πρός διάλυση
Χρυσάνθεμα	3.025	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Χρῆστος Α	2.997	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὦτο Κούριερ	1.352	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Σκάφη 58	326.355	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀβάνς	6.646	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ἀλέξανδρος Π	9.211	πουλ. σέ Πακιστ. διαλυτές
Ἀλίαρτος	6.020	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ἀραμέντια	3.500	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἀτζίλιτυ	1.389	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἀγγέλικα Ρ	.811	πουλήθ. πρός διάλυση
Ἀγγελική ΙΙΙ	1.241	πουλήθ. ἀλλοδαπούς
Ἄκτιαν	3.188	πουλήθηκε ἀλλοδαπούς
Ἀπόστολος Μ.Ι	5.042	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Ἄτρωτος	10.893	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἀλκμήνη Α	8.898	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Ἀργυρώ Μ	1.577	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἀλεξάνδρα	9.296	πουλήθ. πρός διάλυση
Ἀλκαζάρ	9.683	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἄννα Α	10.376	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Ἀλιάγκα Στάρ	2.803	πουλήθηκε πρός διαλυση
Βασίλης	9.991	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Βιβή	4.532	ὕψωσε τήν κυπριακή
Βιργινία Μ	7.058	πουλήθ. πρός διάλυση
Γιάννα Α	3.894	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Γκλόμπαλ Μάρινερ	8.058	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Γιουνιχόουπ	3.847	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Γκούντ Λάϊον	10.141	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Διαμάντ Μέρτσαντ	8.868	πουλήθ. Ἰνδούς διαλυτές
Δεμάργ	8.226	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Δαναός	7.833	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Εἰρήνη Γ.Φ	8.425	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἕλιον Χόουπ	8.501	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Ἑτέρναλ Σή	5.087	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Ἕλεν Πάπας	1.962	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἑλίνα	4.628	πουλήθ. πρός διάλυση
Ἑτέρναλ Πῖς	9.341	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἔφη	2.555	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Εὐάλη	7.059	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἥρωας	7.068	πουλήθ. Ταϋλανδούς διαλυτ.
Θωμᾶς Α	11.213	πουλ. Γερμανούς διαλυτές
Ἴος	1.976	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Κάσος	3.105	πουλήθηκε πρός διάλυση
Κάστλ Πράϊντ	1.234	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Καρυάτις	2.466	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Κάλιζ Σκάϋ	4.240	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Κάπταιν Λεό	3.144	ὕψωσε σημαία Ὀνδούρας
Καρίνα	4.870	ὁλική ἀπώλεια
Κυρά	10.032	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Κλή	9.882	πουλ. σέ διαλυτές Φορμόζας
Κραναός	3.354	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Κουΐνση	9.423	πουλήθηκε πρός διάλυση
Κλαδίτης Ἐμμανουήλ	8.300	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Κρατίλαος	3.955	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Λαέρτης	6.140	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Λούσυ	1.229	ὁλική ἀπώλεια
Μαρίνα Π	7.838	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Μαρία Σ	9.028	πουλήθ. πρός διάλυση
Μαρία Ἕλενα Τ	9.507	πουλήθ. Πακισταν. διαλυτές
Μπελσκάϋ	7.994	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Μαριφιλίπ	2.133	ὕψωσε σημαία Ὀνδούρας
Νανούλα	2.589	πολήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Νῆσος Ἄνδρος	3.142	ὁλική ἀπώλεια
Ντάπο Ἀντίκλεια	7.396	πουλήθ. Ἰνδούς διαλυτές
Νικόλαος Π	11.229	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Νῖκος Α	8.362	πουλήθ. Πολωνούς διαλυτές
Νίσυρος Ἔρα	5.279	πουλήθ. πρός διάλυση
Ντάλια Α	9.132	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Νῆσος Σκύρος	6.306	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Ντίγκνιτυ	8.485	πουλήθ. πρός διαλυση
Νορντχάφεν	1.236	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὀδυσσεύς	10.842	ὕψωσε σημαία Λιβάνου
Ὁμαλός	&.854	πουλήθ. Ἕλληνες διαλυτές
Ὀλυμπιακός	10.678	ὕψωσε τήν κυπριακή
Πάνορμος	3.837	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Παρνασσός	9.455	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Πρίνσες	6.480	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Πολάνα	8.414	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Πρωτόκλητος	9.229	ὁλική ἀπώλεια
Πήγασος	9.707	ὕψωσε σημαία Λιβάνυ
Πάλμα	5.816	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Ποσειδών	9.404	πουλήθ. σέ διαλυτ. Φορμόζας
Ρήμ Ι	2.981	ὕψωσε τήν παναμῖκή
Ρέα	4.152	ὁλική ἀπώλεια
Σάν Τζώρτζ	11.034	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Σάντος	8.198	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάϋφροστ	1.280	ὁλική ἀπώλεια
Σκύριαν Ἔμπρες	10.904	πουλ. σέ διαλυτές Φορμόζας
Συντομία	3.241	πουλήθ. πρός διάλυση
Σουΐντ Σαρπράϊζ	10.971	πουλ. σέ Πακιστ. διαλυτές
Σαίντ Δημήτριος	8.532	πουλήθ. πρός διαλυση
Σούλα Κ	10.635	πουλ. σέ Πακιστ. διαλυτές
Τάκις Η	6.508	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Τράνσγουορλντ Γολιάθ	9.053	πουλ. σέ Κινέζους διαλυτές
Τόρμ Τζέσι	9.923	πουλήθηκε πρός διάλυση
Τατάϊ	1.911	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Τηλέμαχος	9.082	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Τσάϊ Τρέϊντερ	4.767	πουλήθηκε σέ διαλ. Φορμόζας
Τίνα	1.222	ὕψωσε τήν κυπριακή
Τσίντα	2.870	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὕδρα Γκλάμορ	10.067	πουλ. πρός διάλυση
Ὕδρα Γκλόρυ	10.196	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Φιλοθέα	9.789	ὁλική ἀπώλεια
Φόρτσιουν Υ	8.665	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Φόρουπ Σπίριτ	10.371	ὁλική ἀπώλεια
Φαίη Κ	10.388	πουλήθ. Πακισταν. διαλυτές
Χρυσάνθη	1.328	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Χίος Μέρτσαντ	11.587	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Χελμάρ	4.607	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Χιουμάνιτυ	8.487	πουλήθ. Πακιστ. διαλυτές
Χίων Κάρριερ	4.970	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Χίων Τρέϊντερ	4.772	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Χριστόφορος Τ	5.202	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Χίος Ρῆφερ	4.464	ὁλική ἀπώλεια
Ὦμέγα Κάσος	5.201	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Ὦμέγα Λέρος	5.760	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Ὦμέγα Ρόδος	5.911	ὕψωσε τήν κυπριακή
Ὦμέγα Πάτμος	5.330	πουλήθ. Ἰνδούς διαλυτές
Σκάφη 113	758.385	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅγιος Νικόλαος	1988	ὁλική ἀπώλεια
Ἁγία Ἄννα	1.937	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Γιαννούλα Κ	3.524	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Καβάκο	5.326	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Μαστροκώστας	1.224	πουλήθ. πρός διάλυση
Νικ. Κ. Χατζηκυριάκος	2.174	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς

Πέλωψ	7.737	πουλήθ. Πακισταν. διαλυτές
Τάρεκ	4.097	πουλήθ. πρός διάλυση
Χριστόφορος	1.586	ὁλική ἀπώλεια
Σκάφη 9	29.593	

η) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Τσάμπιον	42.273	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἑρμούπολις	33.980	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Πεντέλη	57.802	ὕψωσε τή Λιβεριανή
Τρεῖντ Ὄσεαν	43.330	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Σκάφη 4	177.385	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θανάσης Μ.	37.431	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Σκάφος 1	37.431	

ι) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νῖκος Μ.	114.628	πουλήθ. Κορεάτες διαλυτές
Σκάφος 1	114.628	

ια) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀδαμάντιος	32.687	πουλήθ. σέ διαλυτ. Ταϊβάν
Ἀτόμικ	45.231	πουλήθ. Κορεάτες διαλυτές
Ἄρτεμις	38.203	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Αὔρα	38.203	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Ἀστρέα	44.646	πουλήθ. Κινέζους διαλυτές
Γλάρος	90.905	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Γεράνι	149.609	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Μιχαήλ Κ. Λεμός	113.522	πουλ. Κορεάτες διαλυτές
Μεσσηνιακή Χαρά	17.355	ὕψωσε τήν κυπριακή
Ντονα Εὐγενια	17.782	ὕψωσε τήν κυπριακή
Ὄσεαν Βίκτορυ	48.909	ὕψωσε τή λιβεριανή
Πρόγκρες	36.764	πουλήθ. διαλυτές Φορμόζας
Πανδώρα Κ.	19.144	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Παρασκευή	30.067	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Τζών	29.555	πουλήθ. διαλυτές Ταϊβάν
Τίτιπορ	19.922	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Τζουμπάϊλ	149.621	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Φέϊθ	36.997	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Φοίνικας	103.291	πουλήθ. πρός διάλυση
Χαράλαμπος	30.602	πουλήθ. πρός διάλυση
Χριστίνα Ιι	41.964	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφη 21	1.144.979	

ιβ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀργολίς	28.312	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Ἀσπίς	18.657	πουλ. Κινέζους διαλυτές
Ἀφροδίτη Β.	37.073	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἀθηνά	19.695	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Ἀσήμι	33.847	ὁλική ἀπώλεια
Βάρκιζα	13.459	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Γαιρεστός	31.952	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Γιάγκος	12.729	πουλ. Κορεάτες διαλυτες
Δέσποινα Α.Λ.	32.714	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Εἰρήνη Μ.	31.638	πουλ. Κινέζους διαλυτές
Ἔβμιτς	23.144	πουλ. Ἱσπανούς διαλυτές
Ἐλπίς	12.239	πουλ. πρός διάλυση
Θιάκι	22.222	πουλ διαλυτές τῆς Φορμόζας
Θεῖος Θανάσης	12.629	πουλ. Κορεάτες διαλυτές
Ἶρις	11.556	πουλ. Κορεάτες διαλυτές
Κάτια	12.959	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Κάμπος	12.633	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Καπετάν Μάρκος Ν.Λ.	39.169	πουλ. Ἱσπανούς διαλυτές
Κυνουρία	12.355	πουλ. διαλυτές Μπαγκλαντές
Κοσμᾶς	31.485	πουλ. πρός διάλυση
Μαργαρίτα	11.849	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Μάρλι	20.827	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Μαριόνγκα	35.525	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Μπουένα Ἐσπεράντζα	32.756	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Νῖκος Καζαντζάκης	20.201	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Νταφφοντίλ Β.	22.256	πουλ. διαλυτές τῆς Φορμόζας
Νικόλαος	19.721	πουλήθ. διαλυτές Ταϊβάν
Ὀλύμπικ Γκλόρυ	38.598	πουλ. Κορεάτες διαλυτές
Πάραλος	30.735	πουλ. Ἱσπανούς διαλυτές
Πάλμ Β.	21.489	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Ρήγκαλ Ιι	12.666	πουλ. Πακιστανούς διαλ.
Σκαπτρεῖντ	21.230	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σπέτσαι	11.492	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Σκαπμάουντ	22.018	ὁλική ἀπώλεια
Τούλιπ 3	22.271	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
ΤΥΡ	7.891	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Τρίνιτυ	35.726	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Τρεῖντ Φόρτσιουν	31.188	πουλ. πρός διάλυση
Τέτα Μ.	20.058	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Χόουπ	33.316	πουλ. πρός διαλυση
Σκάφη 40	932.280	

ιγ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κανάρης	8.988	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Σκάφος 1	8.988	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση 126 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητας 349.735 τον. γκρός, ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1982 δύναμη, μᾶς δίνει τή σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ ἀπό:

3.422 σκάφη, 37.707.377 τον. γκρός

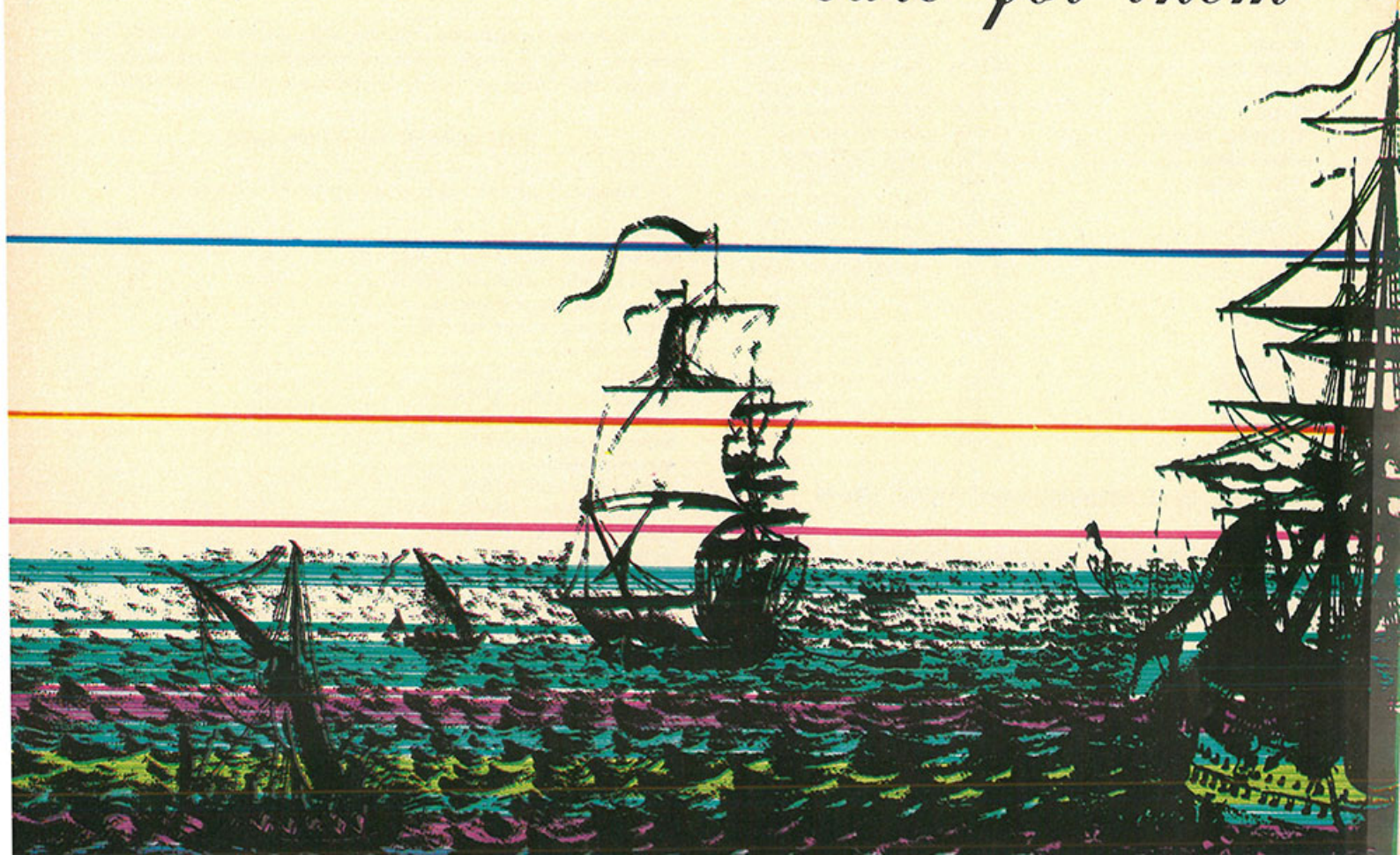
Ἡ δύναμη αὐτή, κατά κατηγορίες πλοίων, ἔχει τήν κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	33	τον. γκρός	807.345
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	183	»	3.547.311
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	460	»	8.599.097
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	158	»	2.407.143
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1955	1	»	14.425
Φορτηγά νεότευκτα	5	»	65.961
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	151	»	1.468.469
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	416	»	3.097.084
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	360	»	2.295.614
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1955	82	»	236.284
Μικτά νεότευκτα	1	»	45.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-82	4	»	236.316
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	34	»	2.038.046
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	60.129
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	6	»	170.880
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	41	»	2.171.443
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	133	»	7.151.740
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	82	»	1.925.739
Δεξαμενόλοια ναυπηγήσεως 1955	10	»	144.056
Ὑπερωκεάνια	6	»	103.259
Ἐπιβατηγά, Ὀχηματαγωγά, Τουριστικά	346	»	646.073
Διάφορα	909	»	475.863
Σύνολο σκάφη	3.422		37.707.377

COMNINOS BROTHERS

group of companies

Our best wishes
to all seafarers
and those who
care for them



Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Σταθερότητα παρατηρήθηκε κατά τό λήξαν έτος στήν ύπό τό Νηολόγιο τής Μονροβίας έλληνόκτητη δύναμη. Οί σημειωθείσες προσθαφαιρέσεις δέν έπέφεραν καμμία άξιόλογη μεταβολή καί διατηρείται ή δύναμη στά έπίπεδα τού προηγουμένου έτους, όπως άναλυτικότερα έμφαίνεται κατωτέρω:

Οί έγγραφές άνῆλθαν σέ 43 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 1.417.956 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	2	τ.γκρός	55.768
Μπαλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	8	»	222.755
Μπάλκ κάρριερς 1966-75	3	»	46.762
Μπάλκ κάρριερς 1956-65	1	»	18.369
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	2	»	16.556
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	23.984
Μικτά νεότευκτα	1	»	45.293
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-82	1	»	70.983
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	6	»	255.393
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3	»	71.580
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	2	»	216.636
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	10	»	337.507
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	36.370
Σύνολο σκάφη	43		1.417.956

Οί διαγραφές έξ άλλου άνῆλθαν σέ 37 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 1.197.954 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	4	τον.γκρός	70.742
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	5	»	80.605
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	7	»	113.016
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	9.852
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	1	»	22.587
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	9	»	554.486
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	10	»	346.666
Σύνολο σκάφη	37		1.197.954

Ό όνομαστικός κατάλογος τῶν άνωτέρω μεταβολῶν έχει ώς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Γιουτίλιτυ	28.268	καθελκύσθηκε Ν. Κορέα
Γουόρλντ Έμπάϊρ	24.500	καθελκύσθηκε Ν. Κορέα
Σκάφη 2	55.768	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκτή	17.395	άγοράσθ. άπό τήν Άγγλία
Γουώριορ	19.550	ύπέστειλε κυανόλευκο
Θαλασσινή Εύχή	37.650	ύπέστειλε κυανόλευκο
Ήβη	16.376	ύπέστειλε κυανόλευκο
Κοντινένταλ Τρέϊντερ	33.200	ύπέστειλε κυανόλευκο
Όσεαν Γουίντ	19.544	ύπέστειλε κυανόλευκο
Σάουθ Πέρλ	43.143	άγοράσθ. άπό τή Νορβηγία
Τρέϊντ Γιούνιτυ	35.897	άγοράσθ. άπό τό Βέλγιο
Σκάφη 8	222.755	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλ Μάλικ	15.601	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Φάϊβ Άϊλαντς	15.768	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Π. Στάρ ΙΙ	15.393	άγοράσθ. άπό τήν Άγγλία
Σκάφη 3	46.762	

δ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλιβέρι Χόουπ	18.389	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Σκάφος 1	18.389	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίνδιάνα	11.045	άγοράσθη. άπό τήν Άγγλία
Μανώλης Λ.	5.511	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 2	16.556	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δελφίνι	9.564	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Καρέρα	5.526	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σή Κόνδωρ	8.894	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 3	23.984	

ζ) ΜΙΚΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άδάμας	45.293	καθελκύσθηκε Κόμπε
Σκάφος 1	45.293	

η) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λεβάντες	70.983	άγοράσθηκε άπό τή Νορβηγία
Σκάφος 1	70.983	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγία Μαρίνα	43.450	άγοράσθηκε άπό τή Λιβερία
Μουκαδούρα	56.273	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Πεντέλη	57.802	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σή Βίκτορυ	43.456	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Τρέϊντ Κονέστ	27.237	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Τρέϊντ Ντέαρινγκ	27.175	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Σκάφη 6	255.393	

ι) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλας Πέτρος	23.000	καθελκύσθηκε Ριγιέκα
Άτλας Τρανσπόρτερ	21.584	καθελκύσθηκε Ριγιέκα
Πρόδικος	26.996	καθελκύσθηκε Γκντάνσκ
Σκάφη 3	71.590	

ια) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέδουσα	172.147	άγοράσθ. άπό τήν Άγγλία

Πλακούρα	44.489	ἀγοράσθ. ἀπό Σιγκαπούρη
Σκάφη 2	216.636	

ιβ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀμαζών Παϊονήρ	18.798	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Ἀμαζών Προσπέριτυ	18.782	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Γκλόουμπ Ἔμπρες	15.004	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἀγγλία
Ἐρικούσα	17.598	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Λάντγουντ	48.058	ἀγορά. ἀπό τή Γαλλία
Μερκάτωρ	17.240	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Ὄσεαν Ἀϊντήαλ	48.909	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ὄσεαν Χώκ	71.016	ἀγοράσθηκε ἀπό τήν Ἰαπωνία
Τρέϊντ Ἔντηβορ	63.519	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Φιλία Στάρ	18.583	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Σκάφη 10	337.507	

ιγ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὄρεγκον	36.370	ἀγοράσθηκε ἀπό τή Λιβερία
Σκάφος 1	36.370	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἔλλεσποντ Καρέϊτζ	22.893	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Λαβίνια Β.	15.949	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Πατρίτσια Β.	15.950	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Φελίσια Β.	15.950	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Σκάφη 4	70.742	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἐλεράντα	17.042	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ἰόνιαν Παϊονήρ	20.959	ὕψωσε τήν κυανόλευκο
Κύνθια	10.719	πουλήθ. Ἱσπανούς διαλυτές
Κατερίνα	15.842	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Κύθηρα	16.043	πουλήθ. σέ ἀλλοδαπούς
Σκάφη 5	80.605	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γρηγορούσα	16.180	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπι Πάλμ	15.577	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπικ Πέρλ	15.576	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπικ Φαέθων	15.718	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σάντανς	19.019	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Τρίτων Κ.	18.451	πουλ. σέ διαλυτές Ταϊβάν
Φίλιπποι	12.495	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάφη 7	113.016	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄραχθος Γκλόρυ	9.852	πουλήθ. πρός διάλυση
Σκάφος 1	9.852	

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄτλας Προντιοῦσερ	22.587	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Σκάφος 1	22.587	

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἔλλεσποντ Ἔντηβορ	103.961	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Ἐλπίδα	99.207	πουλ. πρός διαλυση
Ἐμμανουήλ	45.988	πουλ. πρός διάλυση
Μαριπέρλα	57.547	ὕψωσε τήν κυπριακή
Μεσσηνιακή Τιμή	15.355	πουλήθηκε πρός διάλυση
Ὀλύμπικ Ἄξιον	98.566	πουλ. Κορεάτες διαλυτές
Πολάρις	17.966	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Τιφόζο	68.631	ὁλική ἀπώλεια
Χαράλαμπος	45.267	πουλήθηκε Ἰνδούς διαλυτές
Σκάφη 9	554.486	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κοράλι	37.348	πουλ. Κορεάτες διαλυτές
Μοντάνα	58.429	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Ὀλύμπικ Τσάριοτ	30.574	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Ὀλύμπικ Τσίβαλρυ	30.581	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Ὀλύμπικ Γκέϊμς	32.380	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπικ Γκέϊτ	32.478	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπικ Γκρέϊς	32.407	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπικ Ντέστινυ	32.379	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Σάντα Μαρίνα	31.779	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Τρίπολις	28.311	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Σκάφη 10	346.666	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρή αὔξηση 6 σκαφῶν καί 220.002 τον.γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1982 δύναμη μᾶς δίνει τή σημερινή δύναμη ὑπό τή ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ἀπό:

228 σκάφη, 9.547.161 τον. γκρός

Ἡ δύαμη αὐτή κατά κατηγορίες πλοίων ἔχει τήν κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	2	τον.γκρός	55.768
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	22	»	564.534
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	56	»	1.279.150
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	11	»	181.840
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1955	1	»	8.880
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	6	»	43.717
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	10	»	69.705
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	5	»	29.878
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1955	1	»	9.423
Μικτά νεότευκτα	1	»	45.293
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-82	1	»	70.983
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	1.262.533
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	2	»	61.568
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3	»	71.580
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	17	»	1.573.925
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	49	»	3.736.181
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	14	»	456.491
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1955	2	»	22.464
Διάφορα	4	»	3.248
Σύνολο σκάφη	228		9.547.161

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Συνεχίσθηκε καί κατά τό 1983 ἀθρόα ἡ ἐγγραφή σκαφῶν ἀπό τό Ἑλληνικό νηολόγιο στό Παναμαϊκό μέ ἀποτέλεσμα νά αὐξηθεῖ κατά 30,9% τό τονν̈άζ τοῦ Παναμαϊκοῦ

νηολογίου. Τά έγγραφέντα σκάφη άνῆλθαν σέ 113, συνολικῆς χωρητικότητας 1.592.039 τον. γκρός καί ἦταν λιγότερα ἐναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους κατά 97 σκάφη καί 1.183.674 τον. γκρός.

Ἡ κατανομή τους κατά κατηγορίες πλοίων ἔχει τήν κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	9	τον.γκρός	149.941
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	18	»	349.111
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	13	»	171.599
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	4	»	37.328
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	36	»	242.887
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	20	»	123.731
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	42.273
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1	»	27.800
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	6	»	307.846
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	»	»	139.523
Σύνολο σκάφη	113		1.592.039

Τά διαγραφέντα κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα ἀνῆλθαν σέ 38 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 412.341 τον. γκρός καί κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	2	τον.γκρός	28.679
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	2	»	20.083
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	21.755
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	22	»	164.057
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1955	2	»	5.731
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	1	»	24.666
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	5	»	136.162
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1955	1	»	11.208
Σύνολο σκάφη	38		412.341

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄμυ	16.267	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ὀλύμπικ Λήντερ	15.935	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἀγγλία
Ὀλύμπικ Λίμπερτυ	15.844	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἀγγλία
Ὀλύμπικ Πρόμις	15.844	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἀγγλία
Ὀλύμπικ Φοῖνιξ	15.844	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἀγγλία
Σειρήνα	16.267	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σεραφείμ	14.844	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Τράϊομφ	23.115	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Χερουβίμ	15.981	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 9	149.941	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀντζεατλάντικ	11.474	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γιούνιον Πράϊντ	13.091	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκούντ Τάργκετ	38.636	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκούντ Ὄσεαν	21.388	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκούντ Τρέϊντερ	6.415	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκούντ Χοράϊζον	38.655	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Εἰρήνη Σ. Λαιμοῦ	23.552	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κυρακατίγκω	26.493	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάρεν	16.301	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κωνσταντία	16.704	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰρλανδία
Λέϊντυλαϊκ	13.166	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Μάρινερ ΙΙ	10.099	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Ναβιγκέϊτορ	10.250	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Νύμφη Κ	22.362	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Νέπτουν Κ	32.644	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Πασίφικ	21.883	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Προποντίς	10.524	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Σάλλυ Δ	15.474	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Σκάφη 18	349.111	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄμπυ	12.495	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ἄσπυρ	9.636	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκόλντεν Νταίη	21.261	ἀγοράσθηκε ἀπό τόν Παναμᾶ
Καρράς	10.834	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Κέρβαν	10.44	ὑπέστειλε τήν κυπριακή
Λίλιαν	16.323	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Μαρέλια	15.929	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Νάντια Σ	12.294	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Πλειάς	5.807	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Σούζαν	15.765	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Στυλιανή	9.698	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Σάνσε	15.405	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Φλορισάντ	15.718	ὑπέστειλε λιβεριανή
Σκάφη 13	171.599	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἰγίς Ἀρμόνικ	12.376	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Αἰγίς Μπάλτικ	12.498	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Αὐρόρα Κοράλ	6.744	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Δάφνος	5.710	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Σκάφη 4	37.328	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλεξάντερς Ἰσμήνη	9.395	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Ἀθανάσιος Δ	4.507	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Αἰγίς Σόνικ	12.498	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Αἰγίς Ματζέστικ	12.498	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Ἀρκάδιαν Σάν	4.998	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Ἄφρικαν	2.920	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Ἀλέξανδρος	7.939	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Ἀτλάντικ Βίκτορυ	7.574	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Ἀντζεϊόνιαν	11.003	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Ἀλεξάνδρας Γκρεῖς	10.722	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ταϊβάν
Ἀγλαΐα VII	8.944	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Βολτέρα	3.025	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Γκούντ Γουΐντ	11.527	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Γουακαμάτσου	7.791	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰαπωνία
Λίμπεξελ	17.872	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰαπωνία
Μίνι Λάντ	1.592	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μίνι Λάντερν	1.564	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μίνι Λήτζεντ	1.598	ὑπέστειλε τήν καυνόλευκο
Μίνι Λούναρ	1.592	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μίνι Λύμφ	1.578	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μίνι Λώ	1.594	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μπρίτζιτ	3.172	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μάρ Κούριερ	9.101	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ντάνιελ ΙΙ	1.999	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ὄρκνεϋ	2.777	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Πλούβιους	13.294	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Πίλαρμαστ	9.075	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Στάϋρ	9.946	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Σωτήρης	5.480	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σέρρα	9.112	ἀγοράσθ. ἀπό τή Βραζιλία
Τάρα Καρίμπε	6.717	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ὑπαπαντή	4.647	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Τζών Κ	5.303	ὑπέστειλε κυανόλευκο
Φιλιπιάδα	8.669	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Φιλίπ	7.948	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Κύπρο
Ὥστραλ	2.932	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 36	242.887	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκαζάρ	9.677	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Άντώνιος Ζ.	11.229	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκούντ Λάϊον	10.141	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Δέσποινα Β.	2.981	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γιούνιτυ ΙΙΙ	1.911	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Είρήνη Γ.Φ.	8.425	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ήρακλής	1.976	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάπταιν Νάσσος	9.991	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κραναός	3.354	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάλιζ Σκάϋ	4.240	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κρατίλαος	3.955	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κανίκα	3.837	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μπέλ	8.717	άγοράσθ. άπό τό Μαυρίκιο
Μέϋφερ	10.893	ύπέστειλε κυανόλευκο
Ντιέγκο	7.833	ύπέστειλε κυανόλευκο
Ντέπυ	8.403	άγοράσθηκε άπό τήν Κύπρο
Παναγία Μ.	1.577	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σή Γουίντ Ι.	8.198	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Χίος Φρόστ	1.786	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Χελμάρ	4.607	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 20	123.731	

ζ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.ΓΚρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Τσάμπιον	42.273	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφος 1	42.273	

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρησεις
Μαίρη	27.800	καθελκύσθ. Πολωνία
Σκάφος 1	27.800	

θ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξία Β.	12.994	άγοράσθ. άπό τόν Παναμά
Βιρτζίνια	120.777	άγοράσθ. άπό τή Γερμανία
Όχάϊο	62.028	άγοράσθ. άπό τήν Ίαπωνία
Παρασκευή Κ.	30.067	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σέντσιουρυ Ντόουν	51.898	άγοράσθ. άπό τόν Παναμά
Τρέϊντ Ρηζόλβ	30.082	άγοράσθ. άπό τόν Παναμά
Σκάφη 6	307.846	

ι) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέρντι	19.695	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Έσπεράντζα ΙΙ	32.756	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μπεγκόνια Ι.	31.779	άγοράσθ. άπό τή Λιβερία
Πολυμάνια Κ.	34.063	άγοράσθ. άπό τόν Παναμά
Σκαπτρέϊντ	21.230	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 5	139.523	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άδριάτικ	18.328	πουλήθ. σέ άλλοδαπούς
Έστί	10.351	πουλ. σέ άλλοδαπούς
Σκάφη 2	28.679	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έργίνα Ι.	9.335	όλική άπώλεια
Νικόλ Ι.	10.748	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφη 2	20.083	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λέξινγκτοου	7.718	όλική άπώλεια
Λωρέττα	4.071	πουλ. σέ άλλοδαπούς
Σή Φάλκον Ι.	9.966	πουλ. σέ άλλοδαπούς
Σκάφη 3	21.755	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άναστασία	4.493	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Άρμα	8.246	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Άμάρ Ι.	4.512	πουλ. Ίνδούς διαλυτές
Άπόστολος Κ.	9.055	όλική άπώλεια
Άγρίλια	9.144	όλική άπώλεια
Άσία Φρήζερ	6.474	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Άφρικα Φρήζερ	6.478	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Άντώνιος Ζ.	11.229	ύψωσε σημαία Μάλτας
Γκούντ Τράβελερ	6.923	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Γούντ Γουώριορ	8.891	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Διάμ	8.750	πουλ. Κινέζους διαλυτές
Έλλάς Φρήζερ	4.390	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Κλειώ Κ.	6.039	όλική άπώλεια
Μίνα Φ.	8.733	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Ντιντιέρ	6.981	πουλ. Ίνδούς διαλυτές
Νόρδερν Νάβ	8.860	πουλ. διαλυτές Τουρκίας
Παναγῆς Κ.	9.902	πουλ.πρός διάλυση
Σάντος	%.017	πουλ. διαλυτές Φορμόζας
Τουρμπάνα Κουήν	8.070	όλική άπώλεια
Ταρτούς	4.231	όλική άπώλεια
Χρησής	4.378	πουλ. σέ άλλοδαπούς
Χοριζόνα	9.261	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφη 22	164.057	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημήτρης	2.758	πουλ. πρός διάλυση
Κάπταιν Κώστας Ε.	2.973	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφη 2	5.731	

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γοόρλντ Άθήνιαν.....	24.666	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	24.666	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άφαμις.....	37.865	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Πανοσεάνικ Φλέϊμ.....	33.621	ὁλική ἀπώλεια
Πέδουλας.....	28.222	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Σάββας.....	20.514	ὕψωσε τήν κυπριακή
Φιόνα Μ.....	15.940	πουλ. διαλυτές Ταϊβάν
Σκάφη 5.....	135.162	

η) ΔΕΞΑΜΕΜΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εὐγενία Ι.....	11.208	πουλήθ. πρός διάλυση
Σκάφος 1.....	11.208	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρή αὔξηση 75 σκαφῶν καί 1.179.709 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1982 δύναμη μᾶς δίνει σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία ἀπό:

455 σκάφη, 4.995.995 τον. γκρός

Ἡ δύναμη αὐτή ἔχει τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82.....	11	τον.γκρός	192.210
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	28	»	510.965
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	36	»	500.645
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως - 1955.....	1	»	14.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82.....	13	»	124.619
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	106	»	704.636
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	106	»	628.779
Φορτηγά ναυπηγήσεως -1955.....	6	»	13.467
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-82.....	1	»	45.330
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	352.818
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	27.800
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-75.....	17	»	1.114.643
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	17	»	365.678
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	16	»	365.678
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -1955.....	1	»	10.796
Ὑπερωκεάνια.....	6	»	36.544
Ἐπιβατηγά, Ὀχηματαγωγά, Τουριστικά.....	6	»	36.544
Διάφορα.....	93	»	90.599
Σύνολο σκάφη.....	455		4.995.995

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Σημαντική κίνηση ἐγγραφῆς σκαφῶν σημειώθηκε κατά τό 1983 στό Νηολόγιο τῆς Μεγαλονήσου καί πρόσφερε αὔξηση 44 σκαφῶν καί 1.301.989 τον. γκρός στήν ὑπό τήν κυπριακή σημαία ἑλληνόκτητη δύναμη.

Τά ἐγγραφέντα σκάφη ἦταν 65, συνολικῆς χωρητικότητας 1.740.320 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορίες πλοίων ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	21	τον. γκρός	400.402
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	2	»	32.538
Φορτηγά νεότευκτα.....	1	»	12.535
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	18	»	140.124
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	4	»	22.343
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	86.098
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	18.509
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	14	»	951.553
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	»	76.218
Σύνολο σκάφη.....	65		1.740.320

Τά διαγραφέντα σκάφη κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα ἦταν 21, 438.331 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορίες πλοίων ὡς κατωτέρω:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	τον.γκρός	10.444
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -1955.....	1	»	13.066
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	»	17.060
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	&	»	51.381
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955.....	4	»	12.884
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	»	321.576
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	»	11.920
Σύνολο σκάφη.....	21		438.331

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνκα Δ.....	16.451	ἀγοράσ. ἀπό τήν Πολωνία
Ἀλενδράκι.....	10.055	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Ἀτλαντίς Ἔξπρές.....	11.065	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Βάννα.....	16.258	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Βλαχέρνα.....	17.430	ἀγοράσθ. ἀπό Παναμᾶ
Γκάρντιαν.....	19.357	ἀγοράσθ. ἀπό Ἰαπωνία
Γκούντ Μάδερ.....	36.362	ὑπέστειλ τήν κυανόλευκο
Ἐβερχοουπ.....	10.625	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Ζίτσα.....	34.084	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰαπωνία
Θεανώ.....	10.650	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Καλύν.....	11.430	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κεφαλλονιά Λάϊτ.....	21.706	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάπταιν Ἄλεκ.....	8.927	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Μπρέϊβ Θέμις.....	9.324	ἀγοράσθ. ἀπό τή Σιγκαπούρη
Νάντια.....	22.759	ἀγοράσθ. ἀπό τή Νορβηγία
Ντεμποῦργκο.....	9.440	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Σή Ντιούκ.....	24.078	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰαπωνία
Σησπήντ.....	23.952	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰαπωνία
Σησόνγκ.....	19.354	ἀγοράσθ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Σημπάλκ.....	36.626	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Τοπάζ.....	30.469	ἀγοράσθ. ἀπό τή Σιγκαπούρη
Σκάφη 21.....	400.402	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Πρίνσες.....	16.239	ἀγοράσθηκε ἀπό τή Λιβερία
Φαιργουΐντ.....	16.299	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 2.....	32.538	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀθήνιαν Σπίριτ.....	12.535	καθελκύσθηκε Ροστόκ
Σκάφος 1.....	12.535	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἴολος.....	3.858	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο

POTHITOS SHIPPING Co. S.A.
&
POTHITOS SHIPPING (London) Ltd.



Εὐχόμαστε

ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ,
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ

Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

Ἄσσος	3.783	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Ἄϊβορ	7.232	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Ἀλεξάνδρα Μ.Ι.	1.434	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Γκούντ Φρέντ	9.954	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Κωνσταντῖνος Μαλτέζος	11.025	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Λιλυμάρε	1.599	ὑπέστ. τήν κυανόλευκο
Λόγιαλτυ	22.523	ἀγοράσθηκε ἀπό τό Βέλγιο
Μητέρα Εἰρήνη	2.983	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μπρήζ	9.085	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μάρινερ	9.072	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ντιτζέϋ	5.068	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Πέλικαν	10.771	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Προσπέριτας	9.481	ἀγοράσθ. ἀπό Σ.Ἀραβία
Σάν Χάρις	3.137	ἀγοράσθ. ἀπό Ἰαπωνία
Τριαντάφυλλος Μ.	1.597	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Φιντέλιτυ	22.523	ἀγοράσθ. ἀπό τό Βέλγιο
Χρῆστος Κ.	4.999	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 18	140.124	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄ ρ η ς	4.532	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γκαλντάϊντ	1.222	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κόρφος Ι.	5.911	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάρος	10.678	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο

στ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρινίκη	86.098	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἀγγλία
Σκάφος 1	18.509	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀθήναν Μπιούτυ	18.509	καθελκύσθηκε Χερσώνα
Σκάφος 1	18.509	

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀβοσέτ	21.504	ἀγοράσθ. ἀπό τή Σιγκαπούρη
Ἀθήναν Βέντσιουρ	18.251	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Πολωνία
Κλέλια	176.009	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Κύπρος	122.814	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Μπατερφλάϋ	44.897	ἀγοράσθ. ἀπό τήν Ἰαπωνία
Μαριπέρλα	57.545	ὑπέστειλε τή λιβεριανή
Ντόνα Εὐγενία	17.782	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ντόνα Μυρτώ	17.355	ὑπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σῆ	150.471	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Σηπράϊντ	14.773	ἀγοράσθ. ἀπό τή Λιβερία
Σηβέντσιουρ	15.007	ἀγοράσθ. ἀπό τή Ἀγγλία
Σήμπορν	140.430	ἀγοράσθ. ἀπό τή Νορβηγία
Σήκρος	20.704	ἀγοράσθ. ἀπό τή Σιγκαπούρη
Σουπήριορ	134.011	ἀγοράσθ. ἀπό τή Σ. Ἀραβία
Σκάφη 14	951.553	

θ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀμεθύστ	31.280	ἀγοράσθηκε ἀπό Ἰταλία
Κουρίων	20.514	ἀγορ. ἀπό τόν Παναμᾶ
Νομικός	24.424	ἀγοράσθη. ἀπό τή Λιβερία
Σκάφη 3	76.218	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάμμερ Ντρήμ	10.444	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάφος 1	10.444	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φίβι	13.066	πουλήθηκε πρός διάλυση
Σκάφος 1	13.066	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μάουντ Πήλιον	6.116	πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς
Ναΐς	7.948	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Νέο	2.996	πουλήθ. πρός διάλυση
Σκάφη 3	17.060	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἁγία Μαρίνα	1.380	ὁλική ἀπώλεια
Βεεστάρ	8.368	πουλ. πρός διάλυση
Θεμιστοκλῆς	1.202	πουλήθ. πρός διάλυση
Κατίνα	2.850	ὕψωσε τήν κυανόλευκο
Μπρίστολ	8.403	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Φελίσια	9.030	πουλήθ. πρός διάλυση
Φραντζέσκος Μ.	9.908	πουλ. Ἰνδούς διαλυτές
Χύντο	10.240	ὁλική ἀπώλεια
Σκάφη 8	51.381	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅγιος Νικόλαος Β.	2.167	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Ἤγκλ	2.673	ὕψωσε τήν παναμαϊκή
Σαίντ Ἄννα XII	4.788	πουλ. σέ ἀλλοδαπούς
Ὑζόνα	3.256	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφη 4	12.884	

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιουροβέντσιουρ	163.976	πουλήθ. πρός διάλυση
Ἑκάτη	104.616	πουλ. Πακιστανούς διαλυτές
Κάβο Μαλέας	52.984	πουλ. Κορέατες διαλυτές
Σκάφη 3	321.576	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πετρολίνα	11.920	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφος 1	11.920	

Άπό τίς άνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρή αύξηση 44 σκαφών καί 1.301.989 τον. γκρός, ή όποία προστιθέμενη στήν ύπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1982 δύναμη μάς δίνει σημερινή δύναμη ύπό τήν ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία άπό:

419 σκάφη, 2.953.584 τον. γκρός

Ή δύναμη αύτή κατά κατηγορίες πλοίων έχει τήν κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	31	τον.γκρός	589.056
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	6	»	74.756
Φορτηγά νεότευκτα	1	»	12.535
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	6	»	44.400
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	51	»	264.183
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	62	»	284.173
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955	40	»	112.929
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	86.098
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1	»	18.509
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	6	»	183.370
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	19	»	929.611
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	7	»	174.736
Έπιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά	16	»	80.082
Διάφορα	172	»	99.146
Σύνολο σκάφη	419		2.953.584

Η ΜΑΛΤΑ

Σχετική ήταν ή κίνηση έγγραφής σκαφών στό νηολόγιο τής Μάλτας κατά τό ύπό άνασκόπηση έτος, ή όποία έπέφερε αύξηση 20 σκαφών καί 241.721 τον. γκρός στήν ύπό σημαία Μάλτας έλληνόκτητη δύναμη.

Τά έγγραφέντα σκάφη ήταν 26, συνολικής χωρητικότητας 276.070 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορίες πλοίων ώς άκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	6	τον.γκρός	97.995
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	6.649
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	4	»	37.107
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	14	»	96.891
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	37.431
Σύνολο σκάφη	26		276.070

Τά διαγραφέντα σκάφη κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 6, συνολικής χωρητικότητας 34.349 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορίες πλοίων ώς άκολούθως:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	5	τον.γκρός	31.852
Φορτηγά ναυπηγήσεως -1955	1	»	2.497
Σύνολο σκάφη	6		34.349

Ό ονομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιούνιτυ	28.481	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Έλμπέλλα III	12.203	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Μιμή Μ	13.525	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σή Λίνκ	18.963	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σή Μάστερ	12.412	άγοράσθ. άπό την Ίαπωνία
Σή Στάρ	12.411	άγοράσθ. άπό τήν Ίαπωνία
Σκάφη 6	97.995	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Συκούτρης	6.646	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφος 1	6.646	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνδρομέδα	9.627	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Άλόχα	2.562	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Γουήρα Ούάν	20.687	άγοράσθ. άπό τόν Παναμά
Νήσος Κύθηρα	4.231	άγοράσθ. άπό τή Βραζιλία
Σκάφη 4	37.107	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκμήνη Α	8.898	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Άννα Α	10.376	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Δημητράκης	7.838	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Έξπρές Κάρριερ	5.042	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Ίόνιαν Μπήτς	5.241	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κλαδίτης Έμμανουήλ	8.300	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάστλ Γκρέϊς	1.990	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάστλ Ντίγκνιτυ	2.494	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Κάστλ Πράϊντ	2.580	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Λαέρτης	6.140	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Λυκαμπέτους	11.229	ύπέστειλε τήν παναμαϊκή
Παρνασσός	9.455	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Τηλέμαχος	9.082	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Φλοριάνα	8.226	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφη 14	96.891	

ε) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θανάσης Μ	37.431	ύπέστειλε τήν κυανόλευκο
Σκάφος 1	37.431	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιώργος	3.351	πουλ. Ίνδούς διαλυτές
Ίόνιαν Άϊλαντ	4.828	πουλ. σέ άλλοδαπούς
Κόρθιαν	9.292	πουλ. σέ άλλοδαπούς
Λάμπρος Τσαγλιώτης	8.819	πουλ. Κινέζους διαλυτές
Μαστρομανώλης	5.562	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφη 5	31.852	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίόνιαν Άϊλαντ	2.497	πουλ. πρός διάλυση
Σκάφος 1	2.497	

Κατόπιν τών έν λόγω προσθαφαιρέσεων ή ύπό σημαία ΜΑΛΤΑΣ έλληνόκτητη δύναμη έμφανίζεται μέ:

64 σκάφη, 574.911 τον. γκρός

τά όποῖα κατανέμονται ὡς ἑξῆς κατά κατηγορίες σκαφῶν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	12	τον.γκρός	196.196
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	3	»	24.664
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	8	»	64.571
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	32	»	205.641
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955	8	»	46.408
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	37.431
Σύνολο σκάφη	64		574.911

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά τή διάρκεια τοῦ 1983 προσετέθησαν στή δύναμη τῆς Λιβανικῆς σημαίας 3 σκάφη, ἤτοι τό μπάλκ κάρριερ «Βουλκάνους», ναυπηγήσεως 1964, 15.716 τον. γκρός καί τά φορτηγά «Πήγασος», ναυπηγήσεως 1963, 9.707 τον. γκρός καί «Ὀδυσσεύς», ναυπηγήσεως 1965, 10.842 τον. γκρός.

Μέ τίς ἀνωτέρω προσθῆκες ἡ ὑπό Λιβανική σημαία ἑλληνόκτητη δύναμη ἐμφανίζεται τήν 31.12.1983 μέ:

11 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 103.574 τον. γκρός.

κατανέμονται δέ μέ τήν κάτωθι κατά κατηγορία σκαφῶν σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	2	τον.γκρός	31.626
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	7	»	53.495
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955	1	»	5.691
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	1	»	12.762
Σύνολο σκάφη	11		103.574

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Δύο σκάφη προσετέθησαν κατά τό 1983 στήν ὑπό σημαία Σιγκαπούρης ἑλληνόκτητη δύναμη, ἤτοι τό μπάλκ κάρριερ «Ἔνερτζυ Παϊονήρ», ναυπηγήσεως 1968, 48.410 τον. γκρός καί τό δεξαμενόπλοιο «Σάτου Μάρ», ναυπηγήσεως 1968, 10.270 τον. γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων τό «Ἔνερτζυ Παϊονήρ» ἐπωλήθη σέ ξένα συμφέροντα. Ἀπό τήν ἀνωτέρω προσθαφαίρεση ἡ δύναμη τῆς Σιγκαπούρης αὐξήθηκε κατά ἕνα σκάφος 10.270 τον. γκρός καί ἐμφανίζεται κατά τήν 31.12.1983 μέ:

7 σκαφη συνολ. χωρητικότητας 142.803 τον. γκρος

τά ὁποῖα κατανέμονται μέ τήν κάτωθι κατά κατηγορία σκαφῶν σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τον.γκρός	20.354
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	3	»	15.677
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	106.772
Σύνολο σκάφη	7		142.803

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Χωρίς καμμία μεταβολή ἡ ὑπό τήν σημαία τῆς Νέας Ζηλανδίας ἑλληνόκτητη δύναμη, παραμένει μέ:

3 σκάφη, 52.307 τον. γκρός

μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	1	τον.γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	32.442
Σύνολο σκάφη	3		52.309

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Μέ δύο σκάφη, τά μπάλκ κάρριερς «Λόρδος Βύρων» καί «Λόρδος Κερζόν», 16.700 τον. γκρός ἕκαστον, ναυπηγηθέντα τό 1981, ἐμφανίζεται ἡ ὑπό τήν ἀγγλική σημαία ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας δύναμη. Ἤτοι:

2 σκάφη, 33.400 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Ἐπανέρχεται στήν ἑλληνόκτητη δύναμη ἡ σημαία τῆς Ὀνδούρας μέ τέσσερα φορτηγά σκάφη ναυπηγήσεως 1956-65, τά: «Ἀπόστολος Μ. IV», «Γκούντ Λάκ», «Μαριφιλίπ» καί «Μάρινερ», συνολικῆς χωρητικότητας 20.209 τον. γκρός.

Η ΚΕΫΛΑΝΗ

Γιά πρώτη φορά ἐμφανίζεται τό 1983 στήν ἑλληνόκτητη δύναμη ἡ σημαία τῆς Κεϋλάνης μέ τό μπάλκ κάρριερ «Γιοϋρκο Τρίνκο», ναυπηγήσεως 1974, 7.435 τον. γκρός.

Ἡ σύνθεση τῆς χωρητικότητας αὐτῆς, κατά κατηγορίες πλοίων καί ἡλικία ἔχει ὡς κατωτέρω:

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΕΝΝΕΑ ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομε κατωτέρω, τούς ἀριθμούς τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῆς ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοιοκτησίας ἀπό τό 1955 καί ἐντεῦθεν:

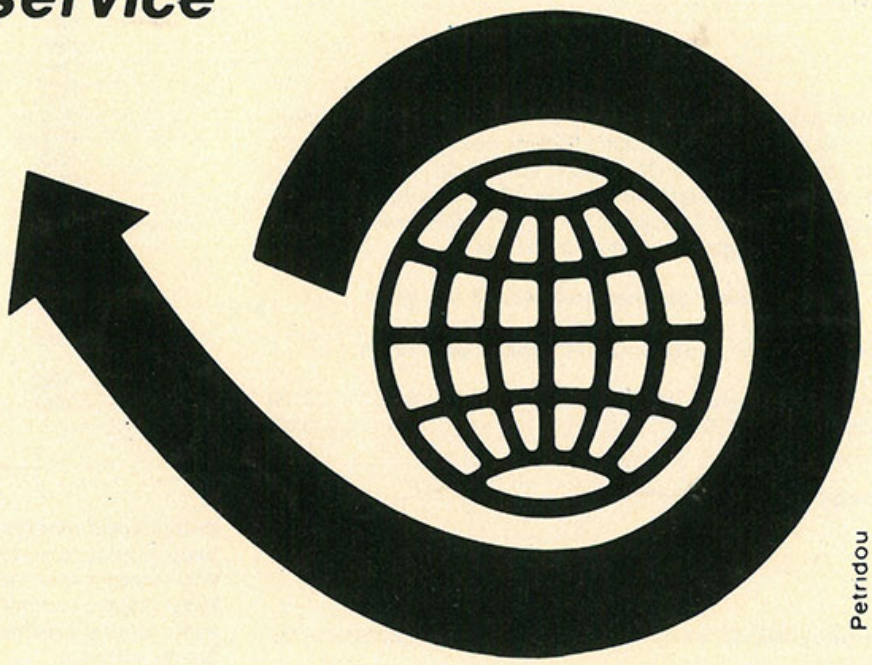
Τέλος ἔτους 1955	1.035	πλοῖα	6.905.706	τον.γκρός
» 1956	1.181	»	8.533.360	»
» 1957	1.368	»	10.542.998	»
» 1958	1.496	»	11.899.383	»
» 1959	1.552	»	12.456.150	»
» 1960	1.520	»	12.200.764	»
» 1961	1.850	»	13.212.844	»
» 1962	1.940	»	13.299.617	»
» 1963	2.105	»	15.025.153	»
» 1964	2.272	»	16.498.393	»
» 1965	2.515	»	18.575.153	»
» 1966	2.724	»	19.724.681	»
» 1967	2.864	»	21.821.052	»
» 1968	2.920	»	23.897.178	»
» 1969	3.057	»	26.932.061	»
» 1970	3.320	»	30.899.174	»
» 1971	3.578	»	34.101.909	»
» 1972	3.887	»	39.068.225	»
» 1973	4.126	»	42.624.963	»
» 1974	4.185	»	45.368.043	»
» 1975	4.330	»	48.298.436	»
» 1976	4.616	»	50.584.588	»
» 1977	4.936	»	52.863.827	»
» 1978	4.887	»	52.497.681	»
» 1979	4.812	»	52.950.095	»
» 1980	4.788	»	53.625.884	»
» 1981	4.749	»	54.317.773	»
» 1982	4.587	»	53.454.982	»
» 1983	4.616	»	56.138.758	»

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	35	τον.γκρός	863.113
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-82	218	»	4.337.455
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	588	»	11.194.818
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	217	»	3.228.109
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως - 1955	3	37.845	
Φορτηγά νεότευκτα	6	»	78.496
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-82	179	»	1.696.882
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	591	»	4.200.179
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	576	»	3.517.789
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955	138	»	424.202
Μικτά νεότευκτα	2	»	90.293
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-82	6	»	352.629
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	62	»	3.739.495
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	4	»	159.128
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	11	»	288.769
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	66	»	4.068.809
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	223	»	13.071.389
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	120	»	2.935.406
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -1955	13	»	177.316
Ὑπερωκεάνια	12	»	245.081
Ἐπιβατηγά, Ὀχηματαγωγά, Τουριστικά	368	»	762.699
Διάφορα	1.178	»	668.856
Σύνολο σκάφη	4.616		56.138.758

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office
Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.583 4531.478. 4531.479 Telexes: 3602. 3115 UNIV. GREECE

ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΟΝΝΑΖ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΣΚΑΦΗ 87, ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 2.744.710 ΤΟΝ. D.W.

Τήν σαφῆ στροφή τῶν Ἑλλήνων πρός τά «handy size» μπάλκ κάρριερς καί τήν προσπάθειά τους νά ἐμπλουτίσουν τόν στόλο τους μέ σύγχρονα καί οἰκονομικότερα σκάφη μεσαίου μεγέθους, ὑποδηλοῦν τά στοιχεῖα τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν κατά τόν χρόνο πού πέρασε.

Κατά τή διάρκεια τοῦ 1983, τό ὁποῖο ἀπό ναυπηγικῆς ἀπόψεως θά μείνει στήν ἱστορία ὡς τό ἔτος τῶν παραγγελιῶν τῆς «Σάνκο», οἱ Ἕλληνες ἔδειξαν ἔκδηλο ἐνδιαφέρον γιά χαμηλῆς καταναλώσεως μοντέρνα μπάλκ κάρριερς μεγέθους ἀπό 27.000 - 44.000 τον. d.w. καί ἐκμεταλλευόμενοι τίς θεωρητικά κατώτατες τιμές πού προσεφέροντο ἀπό τά ἰαπωνικά καί κορεατικά ναυπηγεῖα παρήγγειλαν κατά τό ἑξαμηνιαῖο διάστημα Μαρτίου — Σεπτεμβρίου 1983 περί τά 38 σκάφη χωρητικότητας 1.323.570.Ἐάν σέ αὐτά προσθέσουμε καί μέρος τῶν παραγγελθέντων καί μή εἰσέτι καθελκυσθέντων τοῦ 1982 καί ἀκόμη καί μερικῶν ἀπό τίς μαζικές παραγγελίες τῆς διετίας 1979-80 καταλήγουμε στό συμπέρασμα ὅτι τά εὑρισκόμενα σήμερα ὑπό παραγγελία ἤ ναυπήγηση 70 μπάλκ κάρριερς εἶναι σέ ἀναλογία μέ τό ἑλληνόκτητο τονναζ ἐλάχιστα καί δέν δικαιολογοῦν τόν θόρυβο καί τήν ἔντονη κριτική πού ἀσκήθηκε ὡς πρός τήν σκοπιμκότητά τους.

Στίς λοιπές κατηγορίες πλοίων παρατηρεῖται οὐσιαστική μείωση τῶν ἑλληνικῶν παραγγελιῶν, ἐνῶ εἶναι προφανής ἡ προτίμηση μερίδας τῶν ἐφοπλιστῶν μας στά «πρόντακτ κάρριερς», μία κατηγορία ἐξειδικευμένων σκαφῶν τῶν ὁποίων οἱ προοπτικές γιά τό μέλλον εἶναι ἀρκετά ἐνθαρρυντικές.

Στό σημεῖο αὐτό θά ἐπισημάνομε ὅτι πρῶτον, οἱ δημοσιευόμενοι πίνακες τῶν ὑπό παραγγελία σκαφῶν ἀνά κατηγορία, δέν συμπεριλαμβάνουν ὁρισμένα πλοῖα τῶν ὁποίων τά ναυπηγικά συμβόλαια εὑρίσκονται ἀκόμη στό στάδιο τῶν διαπραγματεύσεων ἤ ὀψιόν πού ἐκκρεμοῦσαν ὅπως συμβαίνει μέ τήν περίπτωση περί τῶν 12 σκαφῶν τύπου "friendship" μέ τήν Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα γιά λογαριασμό γνωστῶν ναυτιλιακῶν μας οἴκων καί δεύτερον, ὅτι ἀπό τό ἐμφανιζόμενο ὑπό ναυπήγηση τονναζ ἔχουν ἀφαιρεθεῖ τά καθελκυσθέντα σκάφη καθόσον αὐτά ἔχουν ἀντίστοιχα ἐγγραφεῖ στούς πίνακες τῆς κατά σημαία δυνάμεως τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

Καταλήγομε, λοιπόν, στό συμπέρασμα ὅτι ἀπό τά 87 ὑπό παραγγελία σκάφη 2.744.710 τον. d.w., περί τά 38 χωρητικότητας 1.343.520 τον. d.w. θά εἰσέλθουν στό ἤδη ὑπερπληθωρισμένο παγκόσμιο στόλο κατά τή διάρκεια τοῦ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΝ ΤΟΥ 1983

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΚΑΙ ΜΙΚΤΑ*

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἀγαμέμνων	Ἑλληνική	13.800	Ἰσικ. Χαρίμα
Ἀδάμας*	»	45.300	Καβασάκι
Αἰητζίαν Γουΐντ	»	20.670	Ὁσίμα
Αἰητζίαν Ντόλφιν	»	35.000	Ἰαπωνίας
Ἀλμπέρτα	»	18.000	Σάντερλαντ
Ἀμαρυλλίς	»	13.800	Ἰσικ. Χαρίμα
Ἀμοργός	»	34.000	Νίππον Κόκαν
Ἄνδρος	»	32.850	Νίππον Κόκαν
Ἀντζέλικ Σπίριτ	»	36.200	Σασέμπο
Ἀντζέλικ Φαίηθ	»	36.200	Σασέμπο
Ἀρχάγγελος	»	22.170	Ναγκασάκι
Γκάλφ Γουΐντ	»	20.670	Ὁσίμα
Γκόλντεν Κόνδωρ	»	25.200	Σανογιάσου
Γκόλντεν Πρίνς	»	19.500	Νίππον Κόκαν
Γκόλντεν Φάλκον	»	23.240	Σανογιάσου
Γουόρλντ Γιουτίλιτυ	Λιβερίας	24.500	Χιουντάϊ
Γουόρλντ Ἐμπάϊρ	Λιβερίας	24.500	Χιουντάϊ
Θαλασινή Ἀξία	Ἑλληνική	16.790	Γερμανίας
Θαλασσινή Χαρά	Ἑλληνική	16.790	Γερμανίας
Ἰόνιαν Γουΐντ	Ἑλληνική	20.670	Ὁσίμα
Κόνκαρ Ἥφαιστος*	Ἑλληνική	45.000	Μπρ. Βάλκαν
Λαμύρα	»	32.850	Νίππον Κόκαν
Λίμπεξτρεϊντ	»	20.200	Σιμονοσέκι
Μαρία Ι.Α.	»	22.300	Ἰσικ. Χαρίμα
Μπάλκ Βέντιουρερ		»32.160	Ὁσίμα
Νόρθ Βαϊκάουντες	»	38.000	Μιτσουμπίσι
Παναγιώτης Λ.	»	35.130	Σασέμπο
Ὄσεαν Γουΐντ	»	20.470	Ὁσίμα
Ὄσεαν Κίνγκ	»	20.490	Ἀστιλλέρος
Τζώρτζ Λύρας	»	21.000	Σάντερλαντ
Φεϋρούζ Ι	»	17.130	Σάντερλαντ
Φεϋρούζ ΙΙ	»	18.500	Σάντερλαντ
Φεϋρούζ ΙΙΙ	»	18.500	Σάντερλαντ
Φεϋρούζ IV	»	17.130	Σάντερλαντ
Φιντέλιτυ Λ.	»	30.800	Σασέμπο
Φωφώ Α.	»	25.200	Μιζουσίμα
Σκάφη 36		**914.910**	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἀθήνιαν Μπιούτι	Κύπρου	18.500	Χερσώνας
Ἄτλας Πέτρος	Λιβερίας	23.000	Ριγιέκας
Γουόρλντ Πρόσες	Ἑλληνική	17.200	Σκαραμαγκᾶ
Μαίρη	Παναμᾶ	27.800	Πολωνίας
Μαντινεία	Ἑλληνική	31.950	Χιτάτσι
Μαντωλύνα	Ἑλληνική	31.950	Χιτάτσι
Οὐρανία Κ.	Ἑλληνική	28.500	Μιτσούϊ
Φελίσιτυ Λ.	Ἑλληνική	30.800	Σασέμπο
Σκάφη 8		**208.900**	

1984, 34 πλοῖα 1.287.790 τον. d.w. νά παραδοθοῦν ἐντός τοῦ 1985 καί τά ὑπόλοιπα τό 1986.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΝ

Αὔξηση πλέον τοῦ 10% ἐμφανίζει ὁ ἀριθμός τῶν καθελκύσεων κατά τό 1983 πλοίων μέ ἀξοσημείωτη αὔξηση τῆς χωρητικότητος λόγω τοῦ μεγαλυτέρου μέσου μεγέθους τῶν παραγγελθέντων κατά τό 1982 ἀλλά καί παλαιότερα σκαφῶν.

Συνολικά κατά τό προηγούμενο δωδεκάμηνο καθελκύσθησαν 50 σκάφη, 1.202.570 τον. γκρός τά ὁποῖα κατανέμονται σέ 36 μπάλκ κάρριερς 914.910 τον. γκρός, 8 δεξαμενόπλοια 208.900 τον. γκρός καί 6 φορτηγά πλοῖα 78.760 τον. γκρός.

Ἀπό τό στόλο τῶν καθελκυσθέντων, 44 πλοῖα 1.071.740 τον. γκρός φέρουν τήν κυανόλευκο καί τά ὑπόλοιπα ἐγγράφηκαν στά νηολόγια τῆς Κύπρου, τοῦ Παναμᾶ καί τῆς Λιβερίας.

Μέ τίς καθελκύσεις αὐτές τό σύνολο τῶν ναυπηγηθέντων πλοίων γιά λογαριασμό Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀπό τό 1956, ὅταν γιά πρώτη φορά τά «Ναυτικά Χρονικά» ἄρχισαν νά τηροῦν τά σχετικά στοιχεῖα, ἀνέρχεται σέ 1.942 πλοῖα, 41.242.458 τον. γκρός.

Χαρακτηριστικά στόν παρακάτω πίνακα ἀναφέρονται τά καθελκυσθέντα κατ' ἔτος σκάφη ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀπό τό 1970 μέχρι σήμερα:

Ἔτος	Πλοῖα	Τ.Γκρός
1970.....	110	2.840.232
1971.....	121	2.394.717
1972.....	98	2.962.540
1973.....	62	1.723.225
1974.....	77	2.822.864
1975.....	77	3.379.021
1976.....	100	2.854.643
1977.....	151	2.397.118
1978.....	56	774.030
1979.....	30	659.429
1980.....	28	563.485
1981.....	48	955.325
1982.....	44	995.837
1983.....	50	1.202.570

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἀθήνιαν Σπίριτ.....	Κύπρου	12.530	Χερσώνας
Ἀμαλία.....	Ἑλλην.	14.300	Καβασάκι
Ἄνδρος Ἄϊλαντ.....	Ἑλλην.	10.520	Ἰσικ. Χαρίμα
Δαναός.....	Ἑλλην.	14.300	Καβασάκι
Μαίρη.....	Ἑλλην.	14.300	Καβασάκι
Φάμιλλυ Εἰρήνη.....	Ἑλλην.	12.810	Χερσώνας
Σκάφη 6.....		**78.760**	

ΦΟΡΤΗΓΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Ἀριθ. πλοίων	Τον. d.w.	Σύνολο τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	ΠΑΡΑΔΟΣΗ
ΣΤ. ΝΤΑΪΦΑΣ.....	Πολ. Χρήσεως	3	20.000	60.000	Χαγιασικάνε	5/84,8/84,11/84
ΣΥΝΟΛΟ.....		**3**		**60.000**		

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN – HEAD OFFICE
21st Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG
PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE – PIRAEUS
SEAGOLD MARITIME INC.
98B, Filonos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 – 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. d.w.	Σύνολον τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Μήνας/Έτος Παραδόσεως
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΑΝΚΕΡΣ	Πρόντακτ	3	29.470	88.410	Χερσώνας	5/84,10/84,1/85
ΟΙΚΟΣ Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Πρόντακτ	1	38.000	38.000	Πάρυ (Πολωνίας)	6/84
ΕΛΕΤΣΟΝ ΚΟΡΠΟΡΕΪΣΟΝ	Πρόντακτ	4	29.990	119.960	Κάντα	1986
Ι.Α ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	Δεξαμ.	1	63.000	63.000	Μιτσούϊ	1/86
ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δεξαμ.	1	63.680	63.680	Χιτάτσι	7/84
Γ.Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ	Πρόντακτ	1	42.000	42.000	Μιτσουμπίσι	11/84
ΟΙΚΟΣ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ	Δεξαμ.	1	63.600	63.600	Χιτάτσι	1/85
ΟΙΚΟΣ ΝΙΑΡΧΟΥ	Πρόντακτ	2	29.900	59.800	Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα	1/85, 6/85
ΣΥΝΟΛΟ		**14**		**538.450**		

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. d.w.	Σύνολο τον.d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Μήνας/Έτος Παραδόσεως
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ	Β.C.	2	47.000	94.000	Νίππον Κόκαν	12/84, 7/85
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ	Β.C.	3	60.000	180.000	Νίππον Κόκαν	3/84, (2) 1985
ΑΛΚΥΟΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Β.C.	2	40.000	80.000	Χαγιασικάνε	9/84, 11/84
ΑΛΠΙΝ ΚΟΜΜ. ΕΝΤ/ΣΕΣ	Β.C.	1	27.000	27.000	Μιτσουμπίσι	1984
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Fortune	1	16.900	16.900	Ἰσικ. Χαρίμα	6/84
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Future 32	3	38.000	114.000	Ἰσικαβ. Χαρίμα	4/84, 5/84, 6/84
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΣΤΗΜΣΙΠ	Β.C.	1	41.000	41.000	Νίππον Κόκαν	1/85
Ι. Γ. ΓΚΟΥΜΑΣ	Mark II	1	15.465	15.465	Ἰσικαβ. Χαρίμα	1985
Ι. Γ. ΓΚΟΥΜΑΣ	Β.C.	1	22.000	22.000	Ἰσικαβ. Χαρίμα	1985
ΟΙΚΟΣ Ν.Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Β.C.	1	63.850	63.850	Νίππον Κόκαν	12/84
ΙΝΤΕΡΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΙΓΚ	Future 32	1	38.000	38.000	Ἰσικαβ. Χαρίμα	11/84
ΑΦΟΙ ΚΟΜΝΗΝΟΙ	Β.C.	2	37.000	74.000	Χιουντάϊ	8/84, 11/85
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΟΜΜ. ΕΝΤ/ΣΕΣ	Β.C.	1	27.000	27.000	Ἰσικαβ. Χαρίμα	4/84
ΚΟΡΑΛ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Β.C.	1	26.850	26.850	Ὀσάκα	6/84
ΚΟΡΑΛ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Β.C.	1	44.500	44.500	Ὀσάκα	9/84
Κ.Μ. ΛΕΜΟΣ	Β.C.	2	44.000	88.000	Καβασάκι	12/84, 3/85
ΝΙΚΟΛΑΣ ΛΕΜΟΣ	Β.C.	3	24.200	72.600	Ματίας Τύσσεν	1984/85
ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΑΡΙΤΑΪΜ	Mark II	1	15.465	15.465	Ἰσικαβ. Χαρίμα	1985
ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΑΡΙΤΑΪΜ	Β.C.	1	22.000	22.000	Ἰσικαβ. Χαρίμα	1985
ΑΦΟΙ ΛΥΓΝΟΙ	Β.C.	1	43.000	43.000	Σανογιάσου	1984
ΑΦΟΙ ΛΥΓΝΟΙ	Β.C.	3	34.500	103.500	Νίππον Κόκαν	(2)84 - (1)85
ΜΠΡΕΪΥ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Β.C.	1	39.000	39.000	Μιτσούϊ	3/85
ΜΙΧ. ΞΥΛΑΣ	Β.C.	1	60.000	60.000	Χιτάτσι	1985
ΟΣΕΑΝ ΦΡΕΪΤΕΡΣ	Β.C.	1	28.600	28.600	Χακοντάτε	3/85
Σ. ΠΑΛΗΟΣ	Β.C.	1	37.000	37.000	Χιουντάϊ	3/85
ΟΙΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗ	Β.C.	1	60.650	60.650	Χιτάτσι	3/84
ΟΙΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗ	Β.C.	1	64.000	64.000	Μπουρμ. & Γουέην	1/85
ΟΙΚΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ	Β.C.	2	32.800	65.600	Ἰσικαβ.Χαρίμα	9/84,11/84
ΛΕΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΤΕΡΑΣ	Β.C.	2	39.160	78.320	Χιτάτσι	1984/85
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Β.C.	1	40.300	40.300	Μιτσουμπίσι	1/85
ΠΗΓΑΣΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ	Mark II	4	15.465	61.860	Ἰσικαβ. Χαρίμα	1985/86
ΠΟΛΕΜΠΡΟΣ ΜΑΡΙΤΑΪΜ	Β.C.	2	40.400	80.800	Μιτσουμπίσι	6/85,9/85
ΣΕΒΕΝ ΣΗΣ ΤΡΕΪΤΙΓΚ	Future 32	1	38.000	38.000	Ἰσικαβ. Χαρίμα	12/84
ΤΕΟ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Β.C.	1	27.000	27.000	Μιτσουμπίσι	1985
ΑΦΟΙ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	Β.C.	2	41.000	82.000	Μιτσουμπίσι	1985
ΟΙΚΟΣ ΩΝΑΣΗ	Β.C.	6	29.000	174.000	Νίππον Κόκαν	4/84,7/84,10/84, 12/84,3/85,6/85
ΣΥΝΟΛΟΝ		**70**		**2.146.260**		

INTERMARINE
GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

TRANSAFRICA SHIPPING INC.

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.
Intermarine Bunkering Services.

SHIPOWNERS—CHARTERERS—LINER OPERATORS
SHIPBROKERS—CONTRACTORS—BUNKER SUPPLIERS

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)
TEL.: 4111375, 4173172, 4172194
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR

GENERAL AGENTS FOR:
ANFRENA
AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOCAMBIQUE

AT MAPUTO:
C/O ANFRENA — TELEX: 6-258 FRENA MO
CABLES: ANFRENA

Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου κατά τό 1983

ΜΕΙΩΣΗ ΚΑΤΑ 37,9% ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΟΙ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΗΚΑΝ ΣΕ 51

Μέ ἱκανοποίηση διαπιστώνουμε τήν μείωση τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, ἀποτέλεσμα τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ ἀλλά καί τῶν ἐπισταμένων προσπαθειῶν πλειάδας ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νά ἐπιμορφώσουν τά στελέχη καί τά κατώτερα πληρώματα τῶν πλοίων τους στήν πρόληψη καί ἀποφυγή ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο Νοεμβρίου 82 — Ὀκτωβρίου 83 σημειώθηκαν σέ παγκόσμια κλίμακα 210 ἀτυχήματα πού ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους, ἀπό τά ὁποῖα μόνον τά 51 σκάφη, 485.028 τον. γκρός ἀνῆκαν σέ Ἕλληνες.

Ἔναντι τῆς ἀντίστοιχης περιόδου τοῦ 1982, παρατηρεῖται στόν ἑλληνόκτητο στόλο μείωση κατά 37,9% τῶν πάσης κατηγορίας ἀτυχημάτων, ἐνῶ οἱ ὁλικές ἀπώλειες περιορίστηκαν σέ 51 ἔναντι 62 πού σημειώθηκαν κατά τήν ἀντίστοιχη περυσινή περίοδο καί ἀντιπροσωπεύουν τό 34,4% τῶν ἀπωλειῶν τοῦ παγκοσμίου στόλου.

Οἱ πυρκαϊές καί οἱ ἐκρήξεις παραμένουν οἱ κυριώτερες αἰτίες ναυτικῶν ἀτυχημάτων μέ ἀποτέλεσμα 19 ἑλληνόκτητα σκάφη νά χαρακτηρισθοῦν ὡς ὁλική ἀπώλεια κατά τήν ὑπό ἐξέταση περίοδο, γεγονός πού ὑποδηλοῖ τήν ἀνάγκη περαιτέρω βελτιώσεως τοῦ βαθμοῦ ἀσφαλείας καί συντηρήσεως τῶν πλοίων μας.

Ἡ ἔρευνά μας καλύπτει τά ἀτυχήματα καί ζημίες πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀνεξαρτήτως σημαίας πάνω ἀπό 500 τον. γκρός καί τά στοιχεῖα συλλέγονται κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους ἀπό τά καθημερινά δημοσιεύματα τοῦ «Λόϋδς Λίστ», ἀναφορές τῆς «Σάλβατζ Ἀσσοσιέσιον» καί ἀπό τά στοιχεῖα κάθε ἑλληνικοῦ πλοίου πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

* * *

Στίς ὁλικές ἀπώλειες περιλαμβάνονται καί οἱ περιπτώσεις τῶν τεκμαρτῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν (CTL) ὅταν οἱ περιπτώσεις αὐτές ἐμφανισθοῦν στίς μηνιαῖες στατιστικές τῶν Λόϋδς ὥστε νά εἶναι δυνατή ἡ σύγκριση μέ τίς παγκόσμιες ὁλικές ἀπώλειες, ἀκολουθοῦμε δέ κάθε χρόνο ἐπί 13 ἔτη τήν ἴδια διαδικασία γιά νά μήν ἐπηρεάζεται ἡ συγκριτική ἀκρίβεια τῶν ἀριθμῶν μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ὅτι στόν σχετικό πίνακα πού ἀκολουθεῖ ἐμφανίζεται μία πλήρης εἰκόνα τῶν ἀτυχημάτων παραθέτουμε περιληπτικά τά θαλάσσια ἀτυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα μέ ἐκεῖνα τοῦ ἀντίστοιχου περυσινοῦ:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1982 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα 31 ἀτυχήματα ἔναντι 46 τοῦ Νοεμβρίου 1981. Οἱ παγκόσμιες ἀπώλειες ἔφθασαν τά 21 πλοῖα ἀπό τά ὁποῖα τά 11 ἀνῆκαν σέ Ἕλληνες.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1982 συνέβησαν μόνο 19 ἀτυχήματα ἔναντι 40 τοῦ προηγουμένου Δεκεμβρίου. Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τῶν πλοίων μας ἔφτασαν τά 10 πλοῖα ἔναντι 15 τοῦ παγκοσμίου στόλου.

Τόν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1983 συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 23 ἀτυχήματα ἔναντι 38 τοῦ περασμένου Ἰανουαρίου. Μόνον 6 ἀπό αὐτά χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες ἔναντι 23 τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ συνέβησαν μόνο 17 ἀτυχήματα σέ ἑλληνικά πλοῖα ἔναντι 43 τοῦ προηγουμένου Φεβρουαρίου. Καί πάλι οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ στόλου μας περιορίστηκαν σέ 6 πλοῖα ἔναντι 16 τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ τά ἑλληνικά ἀτυχήματα μειώθηκαν σέ 16 ἐνῶ τόν ἴδιο μήνα τοῦ 1982 εἶχαν φθάσει τά 46. Οἱ ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου περιορίστηκαν σέ τέσσερα σκάφη ἔναντι 24 σέ παγκόσμια κλίμακα.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ τά ἑλληνικά ἀτυχήματα μειώθηκαν σέ 20 ἐνῶ τόν προηγούμενο χρόνο εἶχαν σημειωθεῖ 35. Ἀπό αὐτά μόνον 4 χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα 30 ἀτυχήματα ἔναντι 49 τόν ἀντίστοιχο μῆνα τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχασε 12 πλοῖα ἀπό τά ὁποῖα μόνον ἕνα ἀνῆκε σέ Ἕλληνες.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ τά ἀτυχήματα στά ἑλληνόκτητα πλοῖα ἔφθασαν τά 20 ἔναντι 36 τοῦ Ἰουνίου 1982. Ὁλικές ἀπώλειες χαρακτηρίστηκαν 2 πλοῖα ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐνῶ ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχασε 7 πλοῖα.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ τοῦ 1983 συνέβησαν σέ πλοῖα ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας 26 ἀτυχήματα ἔναντι 38 πού συνέβησαν τόν Ἰούλιο τοῦ 1982. Αὐτό τό μήνα κανένα πλοῖο ἑλληνικῶν συμφερόντων δέν ἐδηλώθη σάν ὁλική ἀπώλεια ἐνῶ ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχασε 12 πλοῖα.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ τά ἑλληνικά θαλάσσια ἀτυχήματα ἔφθασαν τά 26 ἔναντι 33 τοῦ προηγουμένου Αὐγούστου. Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ στόλου μας ἦταν 2 σκάφη ἔναντι 16 τοῦ παγκοσμίου.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ καταγράψαμε 27 ἀτυχήματα, ἐνῶ τόν προηγούμενο Σεπτέμβριο ὑπῆρξαν 37. Οἱ παγκόσμιες ὁλικές ἀπώλειες ἦταν 13 σκάφη ἀπό τά ὁποῖα μόνο 3 ἑλληνικά.

Τέλος τόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ συνέβησαν 23 ἀτυχήματα σέ πλοῖα μας ἔναντι 27 τόν ἀντίστοιχο μῆνα τοῦ 1982. Μεταξύ τῶν 28 ὁλικῶν ἀπωλειῶν τοῦ παγκοσμίου στόλου ὑπῆρχαν καί 2 ἑλληνόκτητα σκάφη.

ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ἀκολουθεῖ ἀνάλυση κάθε μιᾶς τῶν ὀκτώ κατηγοριῶν ἀτυχημάτων, βάσει τῆς αἰτίας πού προκλήθηκαν μέ διαχωρισμό ἐκείνων πού κατέληξαν σέ τεκμαρτή ἤ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους.

Ζημίες κακοκαιρίας

Ἡ κατηγορία αὐτή περιλαμβάνει ζημίες πού ὀφείλονται σέ κακοκαιρία, ἐκτός τῶν περιπτώσεων προσαράξεων ἤ μηχανικῶν ζημιῶν. Ἀπό 1ης Νοεμβρίου 1982 μέχρι 31 Ὀκτωβρίου 1983 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα 12 ἀτυχήματα λόγω κακοκαιρίας ἀπό τά ὁποῖα μόνον 4 κατέληξαν σέ ὁλική ἀπώλεια καί κάλυψαν τό 3,6% τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων.

Βυθίσεις

Στήν κατηγορία αὐτή ἐμφανίζονται μόνον ὁλικές ἀπώλειες λόγω βυθίσεων ἐνῶ συμπεριλαμβάνονται καί τά τυχόν χαμένα πλοῖα τῶν ὁποίων τά αἴτια τοῦ ἀτυχήματος δέν ἔχουν ἀκόμη διευκρινισθεῖ.

Κατά τό δωδεκάμηνο πού ἐξετάζουμε συνέβησαν 11 βυθίσεις πού ἀντιπροσωπεύουν ποσοστό 3,34% τῶν ἀτυχημάτων σέ ἑλληνόκτητα σκάφη.

Προσαράξεις

Τά ἀτυχήματα αὐτά ὀφείλονται εἴτε σέ δυσμενεῖς καιρικές συνθῆκες εἴτε σέ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου ἤ πλοη-

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ 1983

ΜΗΝΑΣ	Κακοκαιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσάραξη (Ο.Α.)	Σύγκρουση (Ο.Α.)	Πρόσκρουση (Ο.Α.)	Ἔκρηξη ἤ Πυρκαϊά (Ο.Α.)	Ζημίες στή μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημίες (Ο.Α.)	Σύνολα (Ο.Α.)	Ὁλικές ἀπώλειες παγκόσμ. ἐμπ. στόλου Ἀριθ. πλοίων	Τον. Γκρός	Ὁλικές ἀπώλειες ἑλληνόκτ. ἐμπ. στόλου Ἀριθ. πλοίων	Τον. Γκρός	Ἀναλογία σέ τ. γκρός ἑλλ. ἀπωλ. σέ σχέση μέ τίς παγκόσμιες
Νοέμβριος (1982).....	(1)	(2)	8 (3)	7	5 (1)	8 (3)	2 (1)	1	31 (11)	21	110.900	11	82.358	74,26%
Δεκέμβριος (1982).....	1 (1)	(4)	3 (1)	6		5 (3)	1	4 (1)	19 (10)	15	98.100	10	94.370	96,19%
Ἰανουάριος.....	1		3 (1)	7	1	5 (5)	4	2	23 (6)	23	174.791	6	125.044	71,53%
Φεβρουάριος.....	1 (1)	(1)	1 (2)	5	3	5 (2)	1	1	17 (6)	16	94.273	6	47.890	50,79%
Μάρτιος.....			6 (1)	2		5 (3)	1	2	16 (4)	24	162.894	4	23.644	14,51%
Ἀπρίλιος.....	2		3 (3)	6	3	3 (1)		3	20 (4)	23	91.979	4	30.710	33,38%
Μάϊος.....			8	5	5	3	8	2 (1)	30 (1)	12	116.967	1	33.621	28.74%
Ἰούνιος.....	1 (1)	(1)	4	2	3	2	3	5	20 (2)	7	21.977	2	9.686	44.07%
Ἰούλιος.....			5	8	2	8	2	1	26	12	53.805	—	—	0%
Αὔγουστος.....	2		8	7	2	(2)	3	4	26 (2)	16	233.196	2	5.744	2,46%
Σεπτέμβριος.....		(1)	6 (1)	4 (1)	2	4	3	8	27 (3)	13	88.998	3	13.698	15,39%
Ὀκτώβριος.....		(2)	9	3	3	3	2	3	23 (2)	28	159.762	2	18.263	7,14%
ΣΥΝΟΛΑ	8 (4)	(11)	64 (12)	62 (1)	29 (1)	51 (19)	30 (1)	36 (2)	278 (51)	210	1.407.642	51	485.028	34,45%
ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΑ.....	12	11	76	63	30	70	31	36	329					

γοῦ, σέ βλάβες τῆς μηχανῆς ἤ τῶν ὀργάνων ναυσιπλοΐας. Κατά τό χρόνο πού πέρασε σημειώθηκαν 76 προσαράξεις ἑλληνόκτητων πλοίων ἀπό τίς ὁποῖες 12 κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπωλειες.

Ἡ κατηγορία αὐτή ἀντιπροσωπεύει τό μεγαλύτερο ποσοστό τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων τοῦ 1983, ἤτοι περίπου τό 23%.

Συγκρούσεις

Ἡ κακή ὁρατότης, σφάλματα πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, λανθασμένη κίνηση μηχανῆς καί ἡ πλημμελής τήρηση τῶν διεθνῶν κανονισμῶν εἶναι οἱ βασικώτερες αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Κατά τό 1983 συγκρούσθηκαν 63 πλοῖα ἀπό τά ὁποῖα ἕνα ἐδηλώθη ὡς ὁλική ἀπώλεια. Τό ποσοστό τῶν συγκρούσεων στό σύνολο τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων φτάνει τό 19,14%.

Προσκρούσεις

Μέ παρόμοιες αἰτίες ὅπως καί ἡ κατηγορία τῶν συγκρούσεων, ἡ κατηγορία τῶν προσκρούσεων περιλαμβάνει 30 ἀτυχήματα ἀπό τά ὁποῖα ἕνα κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια. Κατά τό 1982 εἴχαμε 48 ἀτυχήματα ἀπό τά ὁποῖα ἕνα εἶχε καταλήξει σέ ὁλική ἀπώλεια. Οἱ προσκρούσεις ἀντιπροσωπεύουν τό 9,11% τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου.

Πυρκαϊές — Ἔκρήξεις

Ποικίλουν οἱ αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀνάλογα μέ τόν τύπο τῶν πλοίων, τήν ἡλικία τους καί τό ἐπίπεδο συντηρήσεώς τους.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο συνέβησαν 70 ἀτυχήματα, ἀπό τά ὁποῖα 19 κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Ἡ κατηγορία αὐτή ἔρχεται δεύτερη στίς αἰτίες τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων μέ ποσοστό 21,27%.

Ζημίες στήν μηχανή

Περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες στό μηχανοστάσιο τοῦ πλοίου καί στήν ἔλικα ἐκτός ἐκείνων πού ὀφείλονται σέ πυρκαϊά ἤ προσάραξη. Ζημίες τῆς κατηγορίας αὐτῆς συνήθως ὀφείλονται σέ κακή συντήρηση, ἀμέλεια, κακή λειτουργία καί ἀνεπαρκῆ γνώση τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν ἀπό τά πληρώματα. Κατά τό διάστημα πού ἐξετάζουμε σημειώθηκαν 31 περιπτώσεις ζημιῶν στήν μηχανή ἀπό τίς ὁποῖες μία κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια. Ἡ κατηγορία αὐτή ἀντιπροσωπεύει τό 9,42% τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων.

Διάφορες ζημίες

Τέλος, ἡ κατηγορία τῶν διαφόρων ζη-

μιῶν περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες πού δέν περιλαμβάνονται στίς προηγούμενες ἑπτά κατηγορίες ναυτικῶν ἀτυχημάτων καί στήν ὁποία τά τελευταῖα χρόνια προσθέσαμε καί τά ἀτυχήματα πολέμου καί ἰδιαίτερα ἐκεῖνα τῆς συρράξεως Περσίας καί Ἰράκ.

Κατά τήν περίοδο Νοεμβρίου 1982 — Ὀκτωβρίου 1983 σημειώθηκαν 36 ἀτυχήματα σέ ἑλληνόκτητα σκάφη πού ὀφείλονταν σέ διάφορες ζημίες, πλήν δύο πού ὑπῆρξαν θύματα τοῦ περσοϊρακινοῦ πολέμου καί τά ὁποῖα κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Ἡ κατηγορία αὐτή σημείωσε σημαντική μείωση σέ σχέση μέ τήν ἀντίστοιχη τῆς προηγουμένης περιόδου καί ἀντιπροσωπεύει τό 11% περίπου τῶν ἀναφερθέντων ναυτικῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέ 329 περιπτώσεις ἀτυχημάτων κατά τό δωδεκάμηνο πού ἐξετάσαμε, ἡ ἑλληνόκτητος ναυτιλία παρουσιάζει γιά τέταρτη συνεχῆ χρονιά μία σταθερή μείωση τόσο στίς περιπτώσεις τῶν κάθε κατηγορίας ἀτυχημάτων ὅσο καί στίς ὁλικές ἀπώλειες ἔναντι τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Ἀναφέρουμε χαρακτηριστικά ὅτι τήν περίοδο Νοέμβριος 79 - Ὀκτώβριος 80 εἴχαμε 71 ὁλικές ἀπώλειες, τήν ἀντίστοιχη περίοδο 80-81 μόνον 66, πέρυσι περιορίστηκαν σέ 62 καί ἐφέτος μειώθηκαν σέ 51.

Ἀναλύοντας τά ἀτυχήματα πού συνέβησαν ἐφέτος καί ὁδήγησαν σέ ὁλικές ἀπώλειες μέ βάση τήν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν, ἔχουμε τήν ἀκόλουθη κατανομή:

Ἡλικία	Ἀριθ. πλοίων	τον. γκρός
0 - 4 ἐτῶν	—	—
5 - 9 ἐτῶν	—	—
10 - 14 ἐτῶν	6	107.359
15 - 19 ἐτῶν	18	153.979
20 - 24 ἐτῶν	19	191.990
25 ἐτῶν καί ἄνω	8	31.700
Σύνολο	51	485.028

Τά φορτηγά ἀντιπροσωπεύουν τό κύριο ὄγκο τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας μέ ποσοστό 68,6% τοῦ συνόλου.

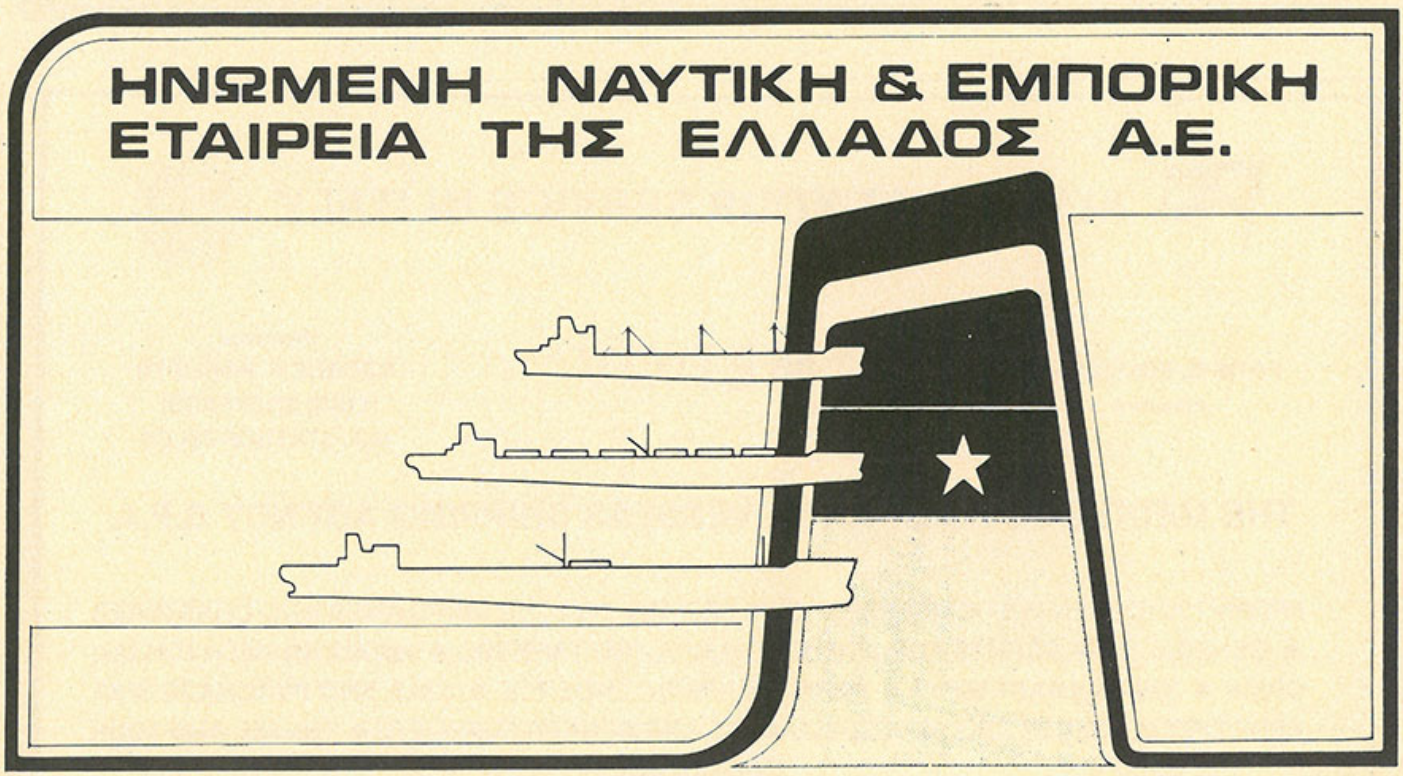
Τό μεγαλύτερο σκάφος πού χαρακτηρίστηκε ἐφέτος ὁλική ἀπώλεια ἦταν τό ὑπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «ΤΙΦΟΣΟ» 68.631 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, τό ὁποῖο προσάραξε στίς 20 Ἰανουαρίου καί ὑπέστη εἰσροή ὑδάτων στήν Βερμούδα. Τελικά χαρακτηρίστηκε ὁλική ἀπώλεια καί βυθίστηκε μέ τήν σύμφωνη γνώμη πλοιοκτητῶν καί ἀσφαλιστῶν.

Τέλος ἀπό πλευρᾶς κατανομῆς σημαιῶν, τά ἀπωλεσθέντα ἑλληνόκτητα σκάφη τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου καλύπτονταν ἀπό τίς ἑξῆς σημαῖες:

Σημαία	Ἀριθ. πλοίων	τόν. γκρός
Ἑλληνική	37	310.207
Λιβεριανή	1	68.631
Παναμαϊκή	10	90.643
Κυπριακή	3	15.547
Σύνολο	51	485.028

Ἡ Λιβερία παραμένει καί ἐφέτος ἡ σημαία πού ἔχει νά δείξει τό χαμηλότερο ποσοστό ὁλικῶν ἀπωλειεῶν ἀκολουθουμένη ἀπό τήν Κύπρο. Ἡ Ἑλληνική σημαία μέ τίς περισσότερες ἀπώλειες καλύπτει τό 72,5% τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

WORLD WIDE REPRESENTATIVES IN GREECE
FOR DRYDOCKS AND SHIPREPAIRERS

FAR EAST
- Keppel Shipyard Ltd - Singapore
- Western Eagle (Private) Ltd
- Keppel Philippines Shipyard Ltd.
- Jardine Matheson + Co. Ltd

SOUTH AFRICA
- Elgin Brown + Hamer (Pty) Ltd - Durban
- Elgin Morgan Marine - Richards Bay
- John T. Rennie + Sons

MEDITERRANEAN
- Cantieri Navali Riuniti Genoa and Palermo

NORTHERN EUROPE
- Verolme - Botlek b.v. - Rotterdam

CANADA
- Halifax Shipyard Ltd - Halifax

SOUTH AMERICA
- Renave - Rio De Janeiro - Brazil

SALE & PURCHASE • VALUATIONS •
DEMOLITION BROKERS

DIRECTOR: T.J. GIAVRIDIS

67, Akti Miaouli Str.
185 37 Piraeus – Greece

Phones: 4523601/3
Telex: 212332/212527 P.W.R.

ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY

FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Ἀνασκόπηση τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ 1983

Ἀρκεῖ μιά ἁπλή ματιά στά κατά περιόδους δελτία τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ χρόνου πού πέρασε γιά τή διαπίστωση ὅτι τό 1983 ὑπῆρξε μία ἀπό τίς χειρότερες χρονιές τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου.

Ἡ βαθειά οἰκονομική κρίση σέ παγκόσμια κλίμακα, στήν ὁποία ἄρχισε νά βυθίζεται ὁ κόσμος ἀπό τήν ἐποχή τῆς πετρελαϊκῆς κρίσης (1974) ἔφθασε στό ἀποκορύφωμά της μέ σοβαρότατες συνέπειες στίς διά θαλάσσης μεταφορές. Πράγματι, ἐνῶ ὁ ὄγκος τῶν διά θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων διατηρήθηκε στά χαμηλότατα ἀπό πολλῶν ἐτῶν ἐπίπεδα, ἡ προσφορά χωρητικότητος, ἀπότοκος κακῶν ἐκτιμήσεων τοῦ παρελθόντος ἀλλά καί τῆς ναυπηγικῆς πολιτικῆς πολλῶν κρατῶν πού στηρίχθηκε σέ ἐξωοικονομικά κριτήρια, παρέμεινε δυσανάλογα ὑψηλή.

Ἀποτέλεσμα μιᾶς τέτοιας δυσαναλογίας, ἡ πτώση τῶν ναύλων σέ ἐπίπεδα ἐν πολλοῖς χαμηλότερα καί ἀπό αὐτά ἀκόμη τά τρέχοντα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως καί ὁ ἀθρόος παροπλισμός χωρητικότητος, ἰδίως στίς χῶρες ἐκεῖνες πού στεροῦνται ἐπαρκῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν, ἔχουν μεγάλο μέσο ὅρο ἡλικίας τοῦ στόλου τους καί, φυσικά, μεγάλο ποσοστό ἀνεξάρτητων πλοιοκτητῶν πού ἐπιδίδονται στήν TRAMP ναυτιλία. Μέ πρώτη, φυσικά, τήν Ἑλλάδα!...

Εἶναι ἀλήθεια ὅτι ἡ ἀνάπαυλα τῶν ἐτῶν 1979—1981, ὅπου κάι ὁπότε αὐτή δέν ἔφερε ὑπέρμετρη αἰσιοδοξία καί δέν ὁδήγησε σέ ἀντίστοιχα παράλογες ἐνέργειες, συνετέλεσε στήν ἐνδυνάμωση τῶν οἰκονομικῶν πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καί, ἐν πάσει περιπτώσει, στήν παράταση τῆς βιωσιμότητός τους. Θέμα πού ἀποτέλεσε τήν βασική μέριμνα, τό ἐπίκεντρο τοῦ ἐνδιαφέροντος κατά τό 1983, τόσο ἀπό τήν πλευρά τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν ὅσο καί τῶν χρηματοδοτουσῶν τραπεζῶν.

Σιτηρά:

Παρά τήν σχετική πτώση τοῦ ὄγκου τῶν διά θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων σιτηρῶν, παρά τήν πτώση τοῦ σοβιετικοῦ ἐνδιαφέροντος ἤ τῆς ἀλλαγῆς τῶν μεθόδων μεταφορᾶς, ὁ τομέας αὐτός τῆς ναυλαγορᾶς «κράτησε» κυριολεκτικά τήν ἀγορά ἀπό μιά πλήρη καταβαράθρωση. Χωρίς νά ξεχνοῦμε τόν ὄγκο τῆς ἑκάστοτε παροπλισμένης χωρητικότητας πού ψυχολογικά λειτούργησε σάν ἀπειλή σέ κάθε προσπάθεια ἀνόδου τῶν ναύλων, ἡ ναυλαγορά σιτηρῶν ἔδειξε μιά ἀξιοσημείωτη ἀντοχή καί, περισσότερο ἀπό μιά φορά, δημιούργησε παροδικά ἔστω προβλήματα στούς ναυλωτές. Ἂν ληφθεῖ ὑπ' ὄψη ὅτι ἕνα σεβαστό ποσοστό τῆς παροπλισμένης χωρητικότητας δέν πρόκειται πλέον νά ἐγκαταλείψει τό ἀγκυροβόλιο τοῦ παροπλισμοῦ παρά γιά νά ὁδηγηθεῖ στά διαλυτήρια, δικαιοῦται κανείς νά ἀναμένει ὅτι μία λελογισμένη ἐπάνοδος τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου στούς κανονικούς ρυθμούς του δέν ἀποκλείει τήν ἐπάνοδο τῶν ναύλων σέ γενικῶς ἀποδεκτά ἐπίπεδα.

Ἄνθρακες:

Γιά ὅσους ζοῦν τήν καθημερινή πραγματικότητα τῆς ναυλαγορᾶς καί πάλλονται στό ρυθμό της, οἱ μεταφορές φορτίων ἄνθρακος ὑπῆρξαν ὁ μεγάλος ἀπών κατά τό ἔτος πού πέρασε. Ἐν τούτοις, αὐτή ἡ διαπίστωση εἶναι ἐν μέρει σωστή. Πέρα ἀπό τά φαινόμενα καί τά ἐπισήμως ἀνακοινούμενα, ἕνας ἱκανός ὄγκος ἀνθρακοφορτίων διακινήθηκε βάσει μεσοπροθέσμων ἤ μακροπροθέσμων διευθετήσεων (ἰδιόκτητος στόλος, συμβόλαια μεταφορᾶς κ.λπ.). Εἶναι γεγονός ὅτι τά μεγαλεπήβολα σχέδια γιά αὔξηση τῆς παραγωγῆς ἀνθρακος, γέννημα τῆς πετρελαϊκῆς κρίσης καί τῆς ἀνόδου τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου κατά τά τελευταῖα ἔτη, δέν εἶχαν ἀντίκρυσμα. Μία λελογισμένη αὔξηση, ὅμως, μιά μερική ὑποκατάσταση τοῦ πετρελαίου ἀπό τόν ἄνθρακα κατά τά ἀμέσως προσεχῆ ἔτη δέν εἶναι κάτι πού μπορεῖ νά ἀποκλεισθεῖ. Σημάδια μιᾶς τέτοιας τάσης ὑπάρχουν πολλά.

Μεταλλεύματα:

Ὅ,τι ἐλέχθη παραπάνω γιά τόν ἄνθρακα ἔχει ἐν πολλοῖς ἐφαρμογή καί στά μεταλλεύματα, τουλάχιστον καθ' ὅσον ἀφορᾶ στήν παρουσία τῶν σχετικῶν φορτίων στήν ναυλαγορά. Ἐδῶ ὅμως θά πρέπει νά ἀναζητήσουμε τούς λόγους τῆς συρρίκνωσης τῶν μεταφορῶν στήν πτώση τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἰδίως τοῦ χάλυβος, Ἡ ἤδη διαφαινομένη σέ μεγαλύτερο βαθμό ὑποκατάσταση τοῦ σιδηρομεταλλεύματος ἀπό παλαιοσίδερα εἶναι κάτι πού πρέπει νά ληφθεῖ σοβαρά ὑπ' ὄψη. Τά συναισθήματα πού δημιουργεῖ στόν παρατηρητή τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων αὐτή ἡ διαπίστωση (ἤ προοπτική) εἶναι πράγματι ἀνάμικτα. Διότι ἄν ἡ ὑποκατάσταση τοῦ σιδηρομεταλλεύματος ἀπό παλαιοσίδερα σημαίνει συρρίκνωση τοῦ ὄγκου τοῦ πρώτου, ἡ διάθεση πλοίων πρός διάλυση θά ἔχει μιά ἀναμφισβήτητα εὐνοϊκή ἐπίδραση στήν ναυλαγορά.

Ζάχαρη:

«Πολύς θόρυβος καί λίγα ἀποτελέσματα», εἶναι ἴσως ἡ κατάλληλη ρήση γιά νά χαρακτηρίσει κανείς τίς μεταφορές ζάχαρης κατά τό 1983, πού ἀναφέρθηκαν κυρίως σέ μικροῦ ἤ μεσαίου μεγέθους φορτηγά πλοῖα. Τόσο ὅμως ὁ ἀριθμός τῶν ναυλωθέντων πλοίων ὅσο καί ἡ σχετικά ἀργή φορτοεκφόρτωση τοῦ ἐν λόγω φορτίου κράτησαν ἕνα σημαντικό ὄγκο σέ ἀπασχόληση. Οἱ μελλοντικές προοπτικές, ἄν δέν εἶναι λαμπρές, δέν προμηνύουν τουλάχιστον χειροτέρευση καί πολλές ἐλπίδες βασίζονται στήν οἰκονομική ἀνάκαμψη πού θά τονώσει τήν ἀγοραστική δύναμη πολλῶν χωρῶν.

Λιπάσματα:

Ἡ Ἰνδία καί, κατά δεύτερο λόγο, ἡ Κίνα κράτησαν τήν πρωτοβουλία στίς μεταφορές λιπασμάτων. Τό γεγονός ἀντανακλᾶ τήν σοβαρή προσπάθεια γιά γεωργική ἀνάπτυξη σέ χῶρες πού μέχρι τώρα βρίσκονταν στήν πρώτη γραμμή τῶν εἰσαγωγῶν σιτηρῶν.

Μεταφορές διά ψυγείων:

Ἡ οἰκονομική καχεξία καί οἱ συναλλαγματικές δυσχέρειες πολλῶν χωρῶν, ἀφ' ἑνός, καί ἡ καταστροφή τῆς παραγωγῆς μπανάνας στήν Κεντρική Ἀφρική εἶναι οἱ βασικοί λόγοι πού ὁδήγησαν τίς μεταφορές διά ψυγείων στήν βαθύτατη κρίση τους. Σέ ἐτήσια βάση, οἱ ναῦλοι τῶν πλοίων—ψυγείων ἔπεσαν κατά 40—50% σέ σχέση μέ τό προηγούμενο ἔτος. Ἤδη οἱ προοπτικές γιά τό 1984 εἶναι ἀκόμα χειρότερες καί πολλοί παρατηρητές ἀμφισβητοῦν τό ἐνδεχόμενο ἀνάπτυξης καί αὐτῆς ἀκόμη τῆς παροδοσιακῆς SAISON τῶν μηνῶν Μαρτίου—Ἀπριλίου. Ἡ ἀναμενομένη εἴσοδος στήν ἀγορά ἑνός ἀριθμοῦ νεοτεύκτων πού παραγγέλθηκαν μέσα στό 1982 ἐπαυξάνει τούς φόβους ἑνός καταστροφικοῦ 1984 ἐνῶ γιά τά παλαιά πλοῖα ἡ προοπτική ἀπασχόλησης γιά το ἄμεσο μέλλον εἶναι ἀπίθανη.

Τά Δεξαμενόπλοια:

Κάτω ἀπό τή σκιά τῆς τρομακτικῆς διαφορᾶς μεταξύ τοῦ ὄγκου τοῦ παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων καί τῆς ζήτησης, θά ἦταν ἀδύνατο νά φαντασθεῖ κανείς ὁμαλές ἐξελίξεις στήν ναυλαγορά. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὅμως, ὁ μικρός ἀριθμός καί ὄγκος τῶν νέων παραγγελιῶν, οἱ ἀθρόες πωλήσεις πρός διάλυση ὄχι μόνο ὑπερηλίκων ἀλλά ἀκόμη καί σχετικά μικρῶν στήν ἡλικία πλοίων, μέ ἔμφαση στά U/VLCC, τό ὑψηλό κόστος ἐξόδου ἀπό τόν παροπλισμό χωρίς τήν ἐγγύηση μιᾶς σχετικά μακρᾶς ἀπασχολήσεως καί ἡ ἐπιβολή τῶν νέων προδιαγραφῶν ἀντι—ρύπανσης, ὅλα αὐτά δημιούργησαν ἕνα αἰσιόδοξο κλῖμα ὡς πρός τίς μελλοντικές προοπτικές ἀποκατάστασης μιᾶς ἰσορροπίας.

Χωρίς νά ὁμιλοῦμε γιά λαμπρές στιγμές, διακρίναμε κατά τό 1983 παροδικές ἐξάρσεις τῆς ναυλαγορᾶς πού, ἐκτός ἀπό τά εὐεργετικά ἀποτελέσματα τους στά οἰκονομικά τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τόνωσαν καί τήν αἰσιοδοξία. Σέ δύο ἤ τρεῖς περιπτώσεις, εἴδαμε τόν Περσικό Κόλπο χωρίς τόν ἀτέλειωτο ἀριθμό τῶν VLCC σέ ἀναμονή φορτίου. Τήν Μεσόγειο νά ζητᾶ πλοῖα πού δέν ὑπῆρχαν καί τήν Καραϊβική νά ἀνεβάζει τούς ναύλους κατά 30 τῆς κλίμακος WS μέσα σέ λίγες μέρες. Βέβαια, ὅλα αὐτά ὑπῆρξαν, ὅπως εἴπαμε, παροδικά φαινόμενα ἀφοῦ ἡ ὑπάρχουσα ἀνισορροπία προκαλοῦσε γρήγορα τή συρροή πλοίων ἀπό ἄλλες περιοχές.

Ὁπωσδήποτε γιά ὅλους τούς παραπάνω λόγους ἀλλά καί ἐν ὄψει μιᾶς διαφαινομένης ἀνάκαμψης τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας μέσα σέ συνθῆκες σταθερότητας τιμῶν τοῦ μαύρου χρυσοῦ, ὁ πλοιοκτήτης δεξαμενοπλοίων δικαιοῦται νά τρέφει, περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλον, μιά αἰσιοδοξία γιά τό μέλλον.

ΟΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Ἀργά ἀλλά σταθερά ἡ ἀγορά ἔδωσε γιά πρώτη φορά μετά ἀπό ἀρκετούς μῆνες σαφῆ δείγματα αὐξήσεως τῆς ζητήσεως χωρητικότητας, ἡ ὁποία δέν περιορίστηκε μόνο στίς λίγες συνήθεις ἀγορές καί βοήθησε στή διαμόρφωση «κόσμιων» νάυλων, γεγονός τοῦ στήριξε κάπως τό πεσμένο ἠθικό τῆς πλοιοκτησίας.

Σοβαρή ὑπῆρξε ἡ παρουσία τῶν Κινέζων στή ναυλαγορά, ἐνῶ οἱ Σοβιετικοί προσπάθησαν νά ἀποκρύψουν τήν παρουσία του χρησιμοποιώντας τήν προσφιλῆ μέθοδο τους τῶν ὁμαδικῶν ναυλώσεων κάτω ἀπό ἐμπιστευτικούς ὅρους.

Ἀπό τίς πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις ἀναφέρουμε:

— 55.000 τον. γεννήματα Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8.78

— 52.000 τον. γεννήματα Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 15.50

— 55.000 τον. γεννήματα Κόλπο γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 17.25 μέ 6/7 ἡμέρες.

— 30.000 τον. σιτηρά Κόλπο γιά Κίνα, δολ. 25.25.

— 95.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον Ρόντς γιά Γιουκοσλαυΐα, δολ. 5.35.

— 15.000 τον. ποτάσσας Κόντινεντ γιά ἀνατολ. ἀκτή ΗΠΑ, δολ. 10.50.

—15.500 τον. ζάχαρης Ἀγ. Μαυρίκιο γιά Μασσαλία, λίρες 13.25.

—13.000 τον. γαιάνθρακες Κόλπο γιά Τάραντο, δολ. 7.15.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μέ ἐξαίρεση τά μεσαῖα καί μεγάλα μπάλκ κάρριερς ὅπου ἡ ναυλαγορά παρέμενε ὑποτονική στίς λοιπές κατηγορίες πλοίων παρατηρήθηκαν κάποιες πιό αἰσιόδοξες διακυμάνσεις. Γενικά τά μισθώματα παρέμειναν σέ χαμηλά ἐπίπεδα ἀλλά παρατηρήθηκε αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυλωθέντων σκαφῶν.

— 71.600 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία κυκλικό Εἰρηνικοῦ γιά Φορμόζα, δολ. 3.500.

—57.100 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά Μεσόγειο μέσω Αὐστραλίας, δολ. 1.500.

— 63.000 τον. d.w., ἀπό Ρόττερνταμ γιά κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 4.625.

— 45.000 τον. d.w., ἀπό Ρεκαλάντα γιά Κόντινεντ, δολ. 4.500/ἡμέρα πλέον δολ. 20.000.

— 34.600 τον. d.w., ἀπό Κόλπο γιά Περοῦ, δολ. 7.200.

— 28.000 τον. d.w., ἀπό Λόγκ Μπήτς γιά Ἰαπωνία, δολ. 4.700.

— Σκάφος τύπου «φόρτιουν» ἀπό Κόντινεντ γιά Κίνα, δολ. 3.525.

— 15.100 τον. d.w., ἀπό Κούβα γιά Κίνα, δολ. 4.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ προσμονή χαμηλωτέρων τιμῶν πετρελαίων ἔκανε τούς ἀγοραστές ἀπρόθυμους νά ἀμεσες ἀγορές, προκαλώντας γενική ἀπραξία.

Σποραδικές οἱ ναυλώσεις VLCC ἀπό τόν Περσικό κυμάνθηκαν περί τά WS 28-30 γιά ταξίδεια ἀπό Κάργκ πρός ἀνατολικές ὀψιόν. Γιά μικρότερα σκάφη περί τούς 50.000 τον. d.w. ὁ Περσικός πλήρωσε περί τά WS 50/60, ἐνῶ καλύτερη εἰκόνα παρουσιάσε ἡ Μεσόγειος μέ ζωηρή κίνηση, ἰδίως γιά καθαρά φορεῖα.

Χαρακτηριστικά:

— 100.000 τον., μέρος φορτίου Περσικό γιά Τσιταγκόγκ, WS 65.

— 50.000 τον, ἀπό Περσικό γιά Ἀνατολ. Ἀφρική, WS 80.

— 50.000 τον., ἀπό Ἀλγερία γιά Κόντινεντ WS 61, ὀψιόν Μεσόγειο WS 66.

— 70.000 τον., ἀπό Βορ. Ἀφρική γιά Κόλπο/ἀνατ. ἀκτή ΗΠΑ WS 47.5.

— 100.000 τον., Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ γιά Κόντινεντ, WS 26.5.

— 45.000 τον., ἀπό Καραϊβική γιά Μεσόγειο, WS 69.

— 49.000 τον., ἀπό Βραζιλία γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 83.5.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Γιά μιά ἀκόμη φορά τά δημητριακά ὑπῆρξαν ἡ σπονδυλική στήλη τῆς ἀγορᾶς διατηρόντας τοῦ ναύλους, σέ ἀνεκτά ἐπίπεδα, ἐνῶ συνεχίσθηκε ἡ στασιμότης στή ζήτηση καί μεταφορά ἐνεργειακῶν ὑλῶν καί μεταλλευμάτων.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε τήν ναύλωση 52.000 τόννων δημητριακῶν ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία στά δολ. 16.75 και τούς 70.000 τον., γιά Κόντινεντ στά δολ. 7.85 ἐνῶ ἀντίστοιχα οἱ 57.000 τον. γιά Κόντινεντ πληρώθηκαν δολ. 8.50 μέ 11 ἡμέρες φορτοεκφόρτωση.

Στόν εὐρωπαϊκό χῶρο ὑπῆρξε μία ἀξιόλογη ροή σιτηρῶν ἀπό Κόντινεντ γιά Μεσόγειο καί τή Μέση Ἀνατολή, ὅπου οἱ 20.000 τον. ἀπό Βέλγιο γιά Αἴγυπτο πλήρωσαν δολ. 13 καί ἡ 15.000 τον. ἀπό Βορ. Γαλλία γιά Δυτ. Ἰταλία δολ. 10.50.

Στήν κατηγορία τῶν γαιανθράκων ἀξίζουν νά σημειωθοῦν οἱ ναυλώσεις:

— 90.000 τον. ἀπό Νόρφολκ γιά Φός, δολ. 4.90 φίο.

— 70.000 τον. ἀπό Νιοῦπορτ Νιούς γιά Κόντινεντ, δολ. 6.20 φίο.

— 55.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 14.25.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Ἀνεκτά τά μισθώματα τῆς περιοχῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ καί τοῦ εὐρωπαϊκοῦ χώρου, ἐνῶ ἀντίθετα τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς καί τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ παρέμειναν σέ ἀπαγορευτικό χαμηλό σημεῖο.

Μερικά κλεισίματα τοῦ μηνός ἐπιβεβαιώνουν τίς παραπάνω διαπιστώσεις:

— 60.500 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ μέσω Κόλπου γιά Ἰαπωνία, δολ. 8.500/ἡμέρα.

— 72.000 τον. d.w. ἀπό N.A. Ἀσία μέσω Νοτ. Ἀφρικῆς γιά Βορ. Εὐρώπη δολ. 3.000/ἡμέρα.

— 25.000 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Κόλπο, δολ. 2.200.

— 28.600 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία γιά Μεσόγειο, δολ. 2.800.

— 26.650 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Περσικό, δολ. 4.850.

— 25.000 τον. d.w. ἀπό Ἀγγλία γιά Κίνα, δολ. 4.500.

— 18.500 τον. d.w. ἀπό Κόλπο γιά Κίνα, δολ. 4.300.

— 16.000 τον. d.w. ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά Ἐρυθρά, δολ. 2.050.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ἡ ἀβεβαιότης γύρω ἀπό τήν διαμόρφωση τῶν τιμῶν τοῦ ἀργοῦ τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς μετά τίς ἀναγγελίες μειώσεως τῶν τιμῶν τῶν πετρελαίων τῆς Βρεταννίας καί τῆς Νιγηρίας συγκράτησε τήν ἀγορά σέ ὕφεση ἐνῶ περί τά 50 VLCC πού συγκεντρώθηκαν στόν Περσικό ὁδήγησαν σέ κάμψη τῶν ναύλων ἀπό τήν περιοχή.

Ἐξαίρεση ἀποτέλεσε ἡ αὔξηση τῆς τιμῆς τῆς νάφθας στον εὐρωπαϊκό χωρο, ἡ ὁποία προκάλεσε ἄνοδο κατά 30% τῶν ναύλων γιά καθαρά φορτία.

Μερικές ναυλώσεις τοῦ μηνός:

130.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 28 ἀποθήκευση γιά 30 ἡμέρες πρός δολ. 10.000.

— 165.000 τον. ἀπό Ἐρυθρά γιά Ἰαπωνία, WS 34.5.

— 70.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά Κόντινεντ, WS 47, ὀψιόν Μεσόγειο WS 52.4.

— 65.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο/Καραϊβική WS 55.

— 52.000 τον. ἀπό Καραβική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 75.

— 35.00 τον. ἀπό Μαύρη Θάλασσα γιά Ἰνδία, WS 82.5.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Ἀργά ἀλλά σταθερά σημειώθηκε μία ἀνοδική τάση στή ναυλαγορά μέ κύριο στήριγμα τίς μεταφορές δημητριακῶν ὅπου σημειώθηκαν ἀρκετα κέρδη ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν. Ὁμολογουμένως ὅμως ὁ ὄγκος τῆς παροπλισμένης χωρητικότητας βοήθησε τού ναυλωτές νά ἀντιμετωπίσουν τήν τάση περαιτέρω αὐξήσεως σέ ὁρισμένες βασικές περιοχές φορτώσεων.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 52.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία δολ. 19.85 φίο, 11 ἡμέρες.

— 48.000 τον. ἀπό Ρίβερ Πλέητ μέ συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα, γιά Ἰαπωνία, δολ. 24.50 φίο.

— 45.000 τον. ἀπό Χαττέρας γιά Πορτογαλία, δολ.

9.25, ὀψιόν φορτώσεως ἀπό Κόλπο, δολ. 10.25 φίο.

— 25.000 τον. ἀπό Νοτ. Ἀμερική γιά τρεῖς λιμένες Ἰαπωνίας, δολ. 16.75.

— 15.000 τον. ἀπό Ρουέν γιά Δυτ. Ἰταλία, δολ. 9.75, ὀψιόν Ἀδριατικῆς δολ. 10.75.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Ἡ ἀγορά τῶν χρονοναυλώσεων κινήθηκε ἱκανοποιητικά καί ἀπερρόφησε το μεγαλύτερο μέρος τῆς διαθέσιμης χωρητικότητας.

Χαρακτηριστικά εἶναι τά κλεισίματα:

— 61. τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἰαπωνία μέσω Κόλπου, δολ. 9.000.

— 59.700 τον. d.w. ἀπό Γερμανία γιά Ἰαπωνία μέσω Κόλπου, δολ. 7.000.

— 34.500 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.000 πλέον δολ. 160.000.

— 30.300 τον d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Ταϊβάν, δολ. 3.400.

— 15.000 τον. d.w. ἀπό Ἁγ. Λαυρέντιο γιά Κίνα, δολ. 4.400.

— 15.500 τον. d.w. ἀπό Χόγκ Κόγκ γιά Ἀμερ. Κόλπο ἤ Βενεζουέλα, δολ. 3.950.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ἡ ἐφαρμογή τῶν νέων τιμῶν καί ποσοστώσεων παραγωγῆς τοῦ ΟΠΕΚ δέν ἐπέφεραν κατά τόν Μάρτιο καμμιά οὐσιαστική βελτίωση στήν ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων. Χαρακτηριστική τῆς ἀπραξίας στά μεγάλα σκάφη ἡ ναύλωση 240.000 τον. περίπου γιά δυτικές ὀψιόν στά WS 25.

Στά μικρότερα μεγέθη καί φορτία ὑπῆρξε κάποια κίνηση μέ ἰδιαίτερη ἔξαρση στήν Καραϊβική καί στήν Βορ. Θάλασσα.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 167.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ταϊβάν, WS 20

— 115.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 42.5.

— 120.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά Κόντινεντ/ΗΒ, WS 40, ὀψιόν Μεσόγειο WS 45.

— 62.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά Ἡνωμ. Βασίλειο WS 74.

— 60.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ WS 47.5 ὀψιόν Κόλπο WS 45, ὀψιόν Μεσόγειο WS 65.

— 55.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 80.

— 33.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 112.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Ἄνοδος τῆς δραστηριότητας στόν τομέα τῶν σιτηρῶν, τῆς ζάχαρης καί τῶν λιπασμάτων, ἐνῶ κάπως ἱκανοποιητικά κινήθηκε καί ἡ ἀγορά τῶν γαιανθράκων. Ἡ κλασική φόρτωση ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία κυμάνθηκε σέ σαφῶς ὑψηλότερα ἐπίπεδα ἐναντι τοῦ προηγουμένου μηνός. Χαρακτηριστικά:

— 48/52.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 21, 11 ἡμέρες.

— 50.000 τον. ἀπό γιά Ἰαπωνία, δολ. 19.75, 11 ἡμέρες.

— 28.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 21.75, 7 ἡμέρες.

— 55.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ταϊβάν, δολ. 20.25.

Ἡ δυτική ἀκτή ΗΠΑ παρουσίασε ἀξιόλογη κίνηση πού ἀντιπροσωπεύεται μέ τήν ναύλωση γιά μεταφορά 50.000 τον. ἀπό Λόγκ Μπήτς γιά Ταϊβάν στά δολ. 11,50, ἐνῶ στήν περιοχή τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς ἐμφανής ὑπῆρξε ἡ παρουσία τῶν Κινέζων πληρώνοντας δολ. 33 γιά τούς 35.000 τον. σιτηρῶν ἀπό Ἀργεντινή γιά Κίνα.

Στούς γαιάνθρακες χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 150.000 τον. ἀπό Βορ. Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 7.10.

— 85.000 τον. ἀπό Χαττέρας γιά Κόντινεντ, δολ. 5.

— 50.000 τον. ἀπό Βαλτιμόρη γιά Ἰαπωνία, δολ. 17.25.

Τέλος, ἀρκετές οἱ φορτώσεις λιπασμάτων μέ κοινό προορισμό τήν Ἰνδία:

— 30.000 τον ἀπό Φλόριντα, δολ. 26.50.

— 20.000 τον. ἀπό Βανκούβερ, δολ. 31.

— 12.500 τον. ἀπό Μαρόκο, δολ. 24.75.

— 12.000 τον. ἀπό Ντακάρ, δολ. 25.75.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Μεγάλος ἀριθμός κλεισιμάτων συμφωνήθηκε μέ ἐμπιστευτικούς ὅρους, γεγονός πού ὁδηγεῖ στό συμπέρασμα ὅτι οἱ ναῦλοι ἀκολούθησαν ἀνοδική πορεία. Ἀπό τίς γνωστές ἀναφέρουμε:

— 73.000 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ, γιά κυκλικό Ἀτλαντικού, δολ. 4.300.

— 61.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία, κυκλικό μέσω Αὐστραλίας, δολ. 4.000.

— 47.000 τον. d.w., ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Κίνα μέσω Ἀργεντινῆς, δολ. 5.400.

— 37.700 τον. d.w., ἀπό Πορτογαλία, κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 3.500.

— 27.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά Περσικό δολ. 5.900.

— 18.800 τον. d.w., ἀπό Η.Β. γιά Κίνα, δολ. 4.250.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ἡ ἀπραξία συνεχίσθηκε στά μεγάλα δεξαμενόπλοια, ὅπου οἱ ἐλάχιστες ναυλώσεις ἁπλῶς ἐπισημοποίησαν τό χαμηλό ἐπίπεδο τῶν ναύλων. Στά μικρότερα σκάφη ἡ ἀγορά ἀπό τόν Περσικό παρέμεινε ρευστή ἐνῶ πιό δραστήρια κινήθηκε ἡ ἀγορά τῆς Μεσογείου καί ἡ Δυτ. Ἀφρική.

Ἀρκετά σοβαρός ὁ ἀριθμός τῶν ἐντολῶν πού κυκλοφό ρησαν στήν Καραϊβική χωρίς ὅμως νά ἀνεβάσουν τούς ναύλους λόγω τῆς πληθώρας τῶν ἀνοικτῶν πλοίων. Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 250.000 τον. ἀπό Κάργκ γιά Κόντινεντ, WS 21.

— 170.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἱσπανία, WS 22.5.

— 100.000 τον. ἀπό Κάργκ γιά Ἰταλία, WS 41.

— 70.000 τον. ἀπό Λιβύη γιά Κόντινεντ, WS 57.

— 50.000 τον ἀπό Ἀλγερία γιά Ἀμερ. Κόλπο, WS 55.

— 100.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Καραϊβική, WS 43.5.

— 134.000 τον ἀπό Ἀρούμπα γιά Καραϊβική, WS 27.

— 35.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ WS 113.

ΜΑΙΟΣ

Δραστήρια ὑπῆρξε ἡ ναυλαγορά τοῦ μηνός μέ σαφεῖς ἐνδείξεις αὐξημένης δραστηριότητας, σέ ὅλους τούς τομεῖς, συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ μεταλλεύματος. Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 70.000 τον σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8.25.

— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 9.25.

— 55.000 τον σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ταϊβάν, δολ. 20.50.

— 25.000 τον σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βορ. Βραζιλία γιά Κίνα, δολ. 34.

— 15.000 τον λιπάσματα ἀπό Ἀλγερία γιά Κίνα, δολ. 27.

— 14.000 τον λιπάσματα ἀπό Ἐρυθρά γιά Ἰνδία, δολ. 11.50.

— 13.000 τον σιτηρά ἀπό Ρουέν γιά Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 17.90.

—66.000 τον γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰταλία, δολ. 7.

140.000 τον σιδηρομεταλλεύματα ἀπό Σέβεν Ἄϊλαντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 9.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Σοβαρός ἀριθμός πλοίων ἀπασχολήθηκε σέ χρονοναυλώσεις ταξιδίου ἐναντι μισθωμάτων πού ἔδειξαν σταθερότητα, ἐκτός ἀπό ὅσα βρέθηκαν στίς περιοχές τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς καί τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς ὅπου οἱ προσφερθέντες ναῦλοι ὑπῆρξαν ἀπογοητευτικοί.

Ὁρισμένες ναυλώσεις ἄλλων περιοχῶν περιεῖχαν σημαντικά κέρδη, ὅπως:

— 38.000 τον. d.w., ἀπό ἀκτή Ἀτλαντικού γιά Ἰνδία, δολ. 7.300 τήν ἡμέρα πλέον δολ. 200.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

— 72.000 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ γιά Ταϊβάν μέσω ΗΠΑ, δολ. 8.000.

— 59.000 τον. d.w., κυκλικό ταξίδι Ἄπω Ἀνατολῆς, δολ. 6.800.

— 70.000 τον. d.w., ἀπό Φλόριντα γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 6.500 πλέον δολ. 200.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

— 39.500 τον. d.w., ἀπό Πορτογαλία γιά Ν.Α. Ἀσία μέσω Κόντινεντ, δολ. 7.300.

— 17.000 d.w., ἀπό Ἀλγερία γιά Ν.Α. Ἀσία, δολ. 4.350.

Τά δεξαμενόπλοια:

Κάποια δραστηριότητα, καλυφθεῖσα ὅμως ἀπό τούς ἐμπιστευτικούς ὅρους τῶν σχετικῶν συμφωνιῶν σημειώθηκε κατά τον Μάιο, χωρίς αὐτή νά σημάνει οὐσιαστική βελτίωση τῶν ναύλων στά V/VLCC.

Στά μικρότερα πλοῖα ἡ κίνηση ἦταν ἡ συνηθισμένη καί παρά τήν μείωση τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ δέν παρατηρήθησαν ἀγοραστικές ἐξάρσεις ἀπό τίς γνωστές περιοχές φορτώσεων.

Ἀπό τίς ναυλώσεις τοῦ μηνός ἀναφέρουμε:

— 230.000 τον. ἀπό Κάργκ γιά Κόντινεντ, WS 23.

— 120.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Καραϊβική ἤ Κόλπο, WS 36.5.

— 100.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, WS 62.5.

— 61.000 τον. ἀπό Τής γιά Σκανδιναυΐα, WS 82.5.

— 135.000 τον. ἐνδεμεσογειακή μεταφορά, WS 35.

— 30.000 τον. καθαρά ἀπό Καραϊβική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 113.

— 20.000 τον. καθαρά ἀπό Ἄντεν γιά Μπαντάρ Ἀμπάς, WS 110.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Σαφής ἡ ὑποχώρηση τῶν ναύλων ἐναντι τοῦ περασμένου μηνός κατά τόν Ἰούνιο σέ ὅλους τούς σημαντικούς τομεῖς τῆς ἀγορᾶς. Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 45.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7.75.

— 50.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 15.

— 54.000 τον. γεννήματα ἀπό Κόλπο γιά Ταϊβάν, δολ. 16.

— 18.000 τον. σιτηρά ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Κόντινεντ, δολ. 17.50.

— 23.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόντινεντ γιά Αἴγυπτο, δολ. 12.

— 60.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Νόρφολκ γιά Μπιλμπάο, δολ. 6.25.

— 80.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Ἰταλία, δολ. 2.40.

— 14.000 τον. λιπάσματα ἀπό Ντακάρ γιά Ἰνδία, δολ. 31.

— 14.000 τον. ζάχαρης ἀπό Ἀλ. Μαυρίκιο γιά Ἀγγλία, λίρες 14.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Ὁ τόπος παραδόσεως παρέμεινε καί κατά τόν Ἰούνιο ὁ ἰσχυρότερος παράγων καθορισμοῦ τοῦ μισθώματος. Ἀπό τήν ποικιλία τῶν περιπτώσεων καί τούς ὕψους τῶν πληρωθέντων ναύλων ἀναφέρουμε:

— 57.000 τον. d.w., ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 8.000 πλέον δολ. 200.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

— 64.000 τον. d.w., νεότευκτο ἀπό Ἰαπωνία γιά χρονοναύλωση περιόδου 2 ἐτῶν, δολ. 7.500.

— 27.000 τον. d.w., ἀπό Βραζιλία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 5.500.

— 23.000 τον. d.w., ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Βαλτική, δολ. 3.000.

— 23.000 τον. d.w., ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Δυτ. ἀκτή

ΗΠΑ, δολ. 4.750.

-- 29.000 τον. d.w., άπό Ίαπωνία γιά Μέση Άνατολή, δολ. 5.600.

— 15.000 τον. d.w., άπό Μεσόγειο γιά Κίνα, δολ. 2.800.

Τά δεξαμενόπλοια:

Σημαντικός άριθμός ναυλώσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων παρατηρήθηκε στόν Περσικό, όπου όμως ό μεγάλος άριθμός τών άναμενόντων πλοίων κράτησε τούς ναύλους στά συνήθη χαμηλά έπίπεδα. Περισσότερο ρευστή ή κατάσταση στά μικρότερα φορτία άπό τίς άλλες βασικές περιοχές μέ άρκετές περιπτώσεις εύνοϊκών ναύλων γιά τήν πλοιοκτησία.

Χαρακτηριστικά:

—220.000 τον. άπό Κάργκ γιά Καραϊβική, WS 24.

—230.000 τον άπό Κάργκ γιά Άπω Άνατολή, WS 26.

—118.000 τον. άπό Καραϊβική γιά Κόντινεντ, WS 31.

—50.000 τον. άπό Καραϊβική γιά άκτή Άτλαντικοΰ, WS 62.5.

—92.000 τον. άπό Δυτ. Άφρική γιά Μπαχάμες, WS 42.5.

—75.000 τον. άπό Δυτ. Άφρική γιά Κόλπο, WS 50.

— 60.000 τον. άπό Ίνδονησία γιά δυτική άκτή ΗΠΑ, WS 60.

— 58.000 τον. άπό Άλγερία γιά Κόλπο, WS 55.

— 27.000 τον. καθαρά άπό Μαύρη Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 85.

— 23.000 τον. καθαρά άπό Περσικό γιά Καραϊβική WS 90, όψιόν Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 70.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Χωρίς έξαιρέσεις ή ναυλαγορά διατηρήθηκε στά έπέπεδα πού διαμορφώθηκαν τόν περασμένο μήνα, μέ σαφή τά στοιχεία τής κρίσεως τής παγκόσμιας οίκονομίας καί τής θερινής άνάπαυλας άλλά ταυτόχρονα καί ύπό τήν δαμόκλειο σπάθη τοΰ τεραστίου άργοΰντος τονναζ.

Άπό τίς συνομολογηθείσες ναυλώσεις έπιλεκτικώς άναφέρουμε:

— 60.000 τον. σιτηρά άπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8.

— 70.000 τον. σιτηρά άπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 6.50.

— 22.200 τον. σιτηρά άπό Μεγ. Λίμνες γιά Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 16.75.

— 17.500 τον. σιτηρά άπό Μεγ. Λίμνες γιά Κόντινεντ, δολ. 17.25.

— 52.000 τον. σιτηρά άπό Κόλπο γιά Ίαπωνία, δολ. 15.

— 60.000 τον. γαιάνθρακες άπό Χαττέρας γιά Ίσπανία, δολ. 5.40.

— 50.000 τον. κώκ πετρελαίου άπό Βορ. Είρηνικό γιά Εύρώπη, δολ. 8.30.

— 25.000 τον. λιπάσματα άπό Φλόριντα γιά Κίνα δολ. 26.

— 15.000 τον. λιπάσματα άπό Έρυθρά γιά Δυτ. Ίνδία, δολ. 13.

— 14.000 τον. ζάχαρης άπό Βορ. Βραζιλία γιά ΗΠΑ, δολ. 13.50.

Οί χρονοναυλώσεις:

Σημαντική μείωση παρατηρήθηκε τόσο στά έπίπεδα τών μισθωμάτων δσο καί στόν άριθμό τών ναυλωθέντων πλοίων. Άπό ύποχρέωση άναφέρουμε μερικές άπό τίς πραγματοποιηθείσες άπογοητευτικές πράξεις:

— 53.000 τον. d.w., άπό Βραζιλία γιά Μεσόγειο, δολ. 3.300 πλέον δολ. 150.000 γιά πλοΰ ύπό έρμα.

— 27.000 τον. d.w., άπό Γιβραλτάρ, κυκλικό Άτλαντικοΰ μέσου Ρίβερ Πλέητ γιά Αίγυπτο, δολ. 3.000.

— 35.000 τον. d.w., άπό Ίαπωνία γιά Μεσόγειο, δολ. 3.900.

— 15.100 τον. d.w., άπό Μεσόγειο γιά Κίνα, δολ. 3.000.

— 13.500 τον. d.w., κυκλικό Νοτ. Άφρικής μέσω Πλέητ, δολ. 2.500.

Τά δεξαμενόπλοια:

Μιά άξιόλογη γιά τήν έποχή δραστηριότητα σημειώθηκε τόσο στόν Περσικό δσο στή Μεσόγειο καί τήν Βορ. Θάλασσα.

Μέ έπίκεντρο τά μεγάλα δεξαμενόπλοια ό Περσικός άπερρόφησε ένα μεγάλο άριθμό σκαφών πληρώνοντας ναύλους σημαντικά ύψηλότερους τών προηγουμένων μηνών, ένώ μεγάλη ζήτηση χωρητικότητας σημειώθηκε καί στίς παραπάνω άλλες δύο περιοχές.

Χαρακτηριστικά άναφέρουμε:

— 480.000 τον. άπό Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 21.5.

— 340.000 τον. άπό Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 22.5.

— 230.000 τον. άπό Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 30.

— 85.000 τον. άπό Λιβύη γιά Κόντινεντ, WS 65.

— 85.000 τον. ένδομεσογειακές μεταφορές, WS 75.

— 65.000 τον. άπό Βορ. Θάλασσα γιά Κόντινεντ, WS 75.

— 65.000 τον. άπό Βορ. Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 55.

— 70.000 τον. άπό Καραϊβική γιά Άμερ. Κόλπο, WS 45.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Οί μεταφορές δημητριακών καί ίδιαίτερα ή δραστήρια άγορά τών Μεγάλων Λιμνών προσέφεραν άπασχόληση σέ ένα σημαντικό άριθμό σκαφών μέ προορισμό τή Βορ. Εύρώπη, Ίσπανία καί Βορ. Άφρική.

Ίκανοποιητική κίνηση παρουσίασε καί ή άγορά τοΰ Βορ. Είρηνικοΰ, ένώ οί καθυστερήσεις πού σημειώθηκαν στούς λιμένες τής Άργεντινής μείωσαν τό ένδιαφέρον γιά διαταγές άπό τήν περιοχή.

Μερικές άπό τίς πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις:

— 25.000 τον. σιτηρά άπό Μεγ. Λίμνες γιά Μπαντάρ Άμπάς, δολ. 31.

— 52.000 τον. γεννήματα άπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7.50.

— 50/55.000 τον. γεννήματα άπό Κόλπο γιά Φορμόζα, δολ. 15.

— 25.000 τον. γεννήματα άπό Βορ. Είρηνικό γιά Ίνδονησία, δολ. 19.50.

— 27.000 τον. κριθής άπό Βορ. Είρηνικό γιά Ίαπωνία, δολ. 18.75.

— 48.000 τον. γεννήματα άπό Ρίβερ Πλέητ καί Μπάχια Μπλάνκα γιά Ίαπωνία, δολ. 23.

— 47.500 τον. σιτηρά άπό Γαλλία γιά Πόρτ Σάϊντ, δολ. 7.90.

— 22.500 τον. γεννήματα άπό Μπορντώ γιά Μαρόκο, δολ. 7.50.

65.000 τον. γαιάνθρακες άπό Χάμπτον Ρόυντς γιά Όλλανδία, δολ. 4.50.

70.000 τον σιδηρομετάλλευμα άπό Μονροβία γιά Κόντινεντ, δολ. 3.75.

Οί χρονοναυλώσεις:

Τό έκδηλωθέν ένδιαφέρον γιά χρονοναυλώσεις περιόδου στά μπάλκ κάρριερς καί οί άρκετές «άπόρρητες» ναυλώσεις ύπήρξαν τά κύρια γνωρίσματα τοΰ μηνός. Άπό τίς γνωσθείσες άναφέρομε:

— 46.250 τον. d.w., άπό Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Άπω Άνατολή, δολ. 5.700.

— 32.280 τον. d.w., άπό Βραζιλία γιά Άπω Άνατολή, δολ. 4.500.

— 26.272 τον. d.w., άπό Ντώρμπαν/Μαποΰτο γιά Κόντινεντ, δολ. 3.000.

— 25.113 τον. d.w, άπό Σιγκαπούρη γιά Μπουένα Βεντούρα, δολ. 3.100.

— 19.047 τον. d.w., άπό Βορ. Ίαπωνία γιά Νοτ. Άφρική, δολ. 2.850.

Άπό τίς πραγματοποιηθείσες χρονοναυλώσεις περιόδου άξίζει νά σημειώσουμε:

— 118.049 τον. d.w., παράδοση Νορβηγία, ταξίδια 12 μηνών πρός δολ. 1.45 καί οί έπόμενες 12 μήνες πρός δολ. 1.80 άνά long ton.

— 72.059 τον. d.w., παράδοση Κόντινεντ γιά ταξίδια 12 μηνών πρός δολ. 4.500 τήν ήμέρα.

— 67.378 τον. d.w., παράδοση Ίαπωνία, ταξίδια 18 μηνών πρός δολ. 6.000 τό πρώτο 12μηνο καί δολ. 6.400 τήν ήμέρα γιά τούς έπόμενους 6 μήνες.

Τά δεξαμενόπλοια:

Μετά τήν αύξηση τής δραστηριότητας στήν περιοχή τοΰ Περσικοΰ Κόλπου πού παρατηρήθηκε κατά τόν Ίούλιο, βελτίωση σημειώθηκε σέ όλα τά μεγέθη.

Πλέον άξιόλογη ναύλωση ύπήρξε έκείνη γιά μεταφορά 340.000 τον. άπό Περσικό γιά ΗΠΑ στά WS 30.5 ένώ σαφή βελτίωση τής τάξεως τών 20 μονάδων τής κλίμακας WS σημειώθηκε καί στήν άγορά τής Καραϊβικής, γιά τά συνήθη φορτία τών 50.000 τον.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 235.000 τον άπό Περσικό γιά Ίαπωνία, WS 32.5.

— 200.000 τον. άπό Περσικό γιά Φορμόζα, WS 38.

— 130.000 τον. άπό Περσικό γιά Μεσόγειο, WS 55.

— 135.000 τον. άπό Σαλλόμ Βόε γιά άκτή Άτλαντικοΰ, WS 39.

— 90.000 τον. άπό Σκίκντα γιά άκτή Άτλαντικοΰ/Κόλπου, WS 60.

— 50.000 τον. άπό Καραϊβική γιά άκτή Άτλαντικοΰ, WS 85.

— 50.000 τον. άπό Καραϊβική γιά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70.

— 60.000 τον. άπό Μεσόγειο γιά άκτή Άτλαντικοΰ/Κόλπο, WS 90.

Τέλος, άξίζει νά σημειώσουμε τήν χρονοναύλωση τοΰ VLCC "Chinon" 269.709 τον. d.w. γιά περίοδο 12 μηνών πρός δολ. 0.84 άνά τόννο, μέ άψιόν άγοράς έναντι 5.6 έκατ. δολλαρίων.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Ύποτονική ύπήρξε ή άγορά κατά τόν Σεπτέμβριο μέ άποτέλεσμα οί διάφορες άνακοινώσεις γιά περαιτέρω άγορές άμερικανικοΰ σίτου άπό τήν Σοβιετική Ένωση καί οί φορτώσεις άπό τήν Άργεντινή πρός τίς Ίνδίες καί ή κίνηση τών Μεγ. Λιμνών νά μήν μπορέσουν νά συγκρατήσουν τούς ναύλους πού είχαν καθοδικές τάσεις. Μέτρια ύπήρξε ή δραστηριότης στά κάρβουνα ένώ κάποια κίνηση στόν τομέα τών μεταλλευμάτων δέν άντιπροσωπεύθηκε μέ άνάλογο άριθμό κλεισιμάτων.

Χαρακτηριστικές τών παραπάνω διαπιστώσεων οί άκόλουθες ναυλώσεις μεταφοράς δημητριακών:

— 50/55.000 τον. άπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7.25.

— 52.000 τον. άπό Κόλπο γιά Ίαπωνία, δολ. 14.50.

— 33.000 τον. άπό Χαττέρας γιά Ίαπωνία, δολ. 16.75.

— 33.000 τον. άπό Άγ. Λαυρέντιο γιά Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 9.30.

Στούς γαιάνθρακες καί τά μεταλλεύματα σημειώνουμε:

— 70.000 τον. κάρβουνο άπό Χαττέρας γιά Βορ. Κόντινεντ, δολ. 4.50 φίο.

— 140.000 τον. άπό Νοτ. Άφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 6.80.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα άπό Δυτ. Άφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 2.25.

Ή άγορά τών λιπασμάτων στηρίχθηκε άποκλειστικά στίς φορτώσεις τής Ίνδίας ένώ ή μέτρια κίνηση τής ζάχαρης άντιπροσωπεύτηκε μέ τήν «τυπική» ναύλωση άπό Άγ. Μαυρίκιο γιά Λονδίνο πρός λίρες 13.60 άνά τον.

Οί χρονοναυλώσεις:

Άπογοητευτικά μπορούν νά χαρακτηρισθούν τά σημαντικοΰ άριθμοΰ κλεισίματα πού συμφωνήθηκαν. Ή άγορά τοΰ Κόντινεντ καί τοΰ Άτλαντικοΰ κυμάνθηκε περί τά δολ. 3.600 τήν ήμέρα γιά τά φορτηγά καί περί τά δολ. 4.000 γιά τά μπάλκ κάρριερς τών 30/40.000 d.w., ένώ ή άγορά τής Άπω Άνατολής κινήθηκε σέ χαμηλώτερα έπίπεδα:

Άναφέρομε χαρακτηριστικά:

— 65.738 τον. d.w. κυκλικό ταξίδι Ίαπωνίας μέσω Αύστραλίας, δολ. 3.500

— 33.635 τον. d.w., άπό Σιγκαπούρη γιά Άμερ. Κόλπο, δολ. 2.500.

— 22.188 τον. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ γιά Ἄπω Ἀνατολή μέσω Βραζιλίας, δολ. 3.750.

— 18.499 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά Κόντινεντ, δολ. 3.000.

— 17.327 τον. d.w., ἀπό Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 3.700.

— 16.600 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ γιά δυτική ἀκτή Νοτίου Ἀμερικῆς, δολ. 3.450.

Τά δεξαμενόπλοια:

Μετα ἀπό μία παροδική ὕφεση πού σημειώθηκε στά τέλη Αὐγούστου, ἡ ἀγορά τοῦ Περσικοῦ ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ Σεπτεμβρίου ἀνέφερε ἕνα σημαντικό ἀριθμό ἐντολῶν, μέ ἀποτέλεσμα σύντομα οἱ ναῦλοι νά ἐπανέλθουν στά ἐπίπεδα τῶν WS 33/35. Ἀξιόλογη κίνηση σημειώθηκε καί στά καθαρά φορτία ἀπό τόν Περσικό πρός τήν Ἄπω Ἀνατολή.

Ἡ ἀγορά τῆς Μεσογείου καί τῆς Καραϊβικῆς χωρίς ἀξιόλογες μεταβολές ἀλλά καί μέ ἕνα σημαντικό ἀριθμό ἀνοικτῶν πλοίων ἰδίως στή δεύτερη.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

120.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 40.5.

— 76.000 τον. ἀπό Ἐς Σιντέρ γιά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 57.5, ὀψιόν Μεσόγειο WS 60.

— 215.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 28.

— 75.000 τον. ἀπό Λιβύη γιά Μεσόγειο WS 68.75.

— 84.000 τον. ἀπό Μπαχάμες γιά Μεσόγειο WS 47.5.

— 66.000 τον. ἀπό Σαλλόμ Βόε γιά Χάβρη, WS 95.

— 50.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Τζαμάϊκα, WS 70.

— 50.000 τον. ἀπό Ἐρυθρά γιά Ἰταλία, WS 87.5.

— 30.000 τον. καθαρά ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 115.

— 19.500 τον. καθαρά ἀπό Σιγκαπούρη γιά Τσιταγκόγκ, WS 180.

— 25.000 τον. καθαρά ἀπό Σκίκντα γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 95.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Αὔξηση τῆς ζητήσεως χωρητικότητας τόσο στά σιτηρά ὅσο κάι στούς λοιπούς βασικούς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς παρατηρήθηκε τόν Ὀκτώβριο μέ παράλληλη ἄνοδο τῶν ναύλων ἐναντι τοῦ προηγουμένου μηνός.

Οἱ Μεγάλες Λίμνες καί ὁ Βόρειος Εἰρηνικός προσέφεραν σημαντική ἀπασχόληση, ἐνώ σεβαστός ἀριθμός φορτώσεων παρατηρήθηκε ἀπό τήν Βορ. Εὐρώπη γιά Μεσογειακούς κυρίως προορισμούς.

Ἀντίθετα μέ προηγούμενες περιόδους, οἱ γαιάνθρακες καί τά μεταλλεύματα σημείωσαν μία ἀποτελεσματική παρουσία ἀπορροφώντας σεβαστή χωρητικότητα.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρομε:

— 60.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8.75.

— 50/55.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 14.75.

— 55.000 τον. ἀπό Λόγκ Μπήτς γιά Ἰαπωνία, δολ. 8.50.

— 55.000 τον. Πούγκετ Σάουντ γιά Ταϊβάν, δολ. 9.75.

— 60.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Πολωνία γιά Ἰταλία, δολ. 4.50.

— 65.000 τον. ἀπό Μόμπιλ γιά Ἰαπωνία, δολ. 12.50.

— 30.000 τον. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Ἰταλία, δολ. 21.

— 82.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Μονροβία γιά Κόντινεντ, δολ. 3.95.

— 160.000 τον. ἀπό Περού γιά Βέλγιο, δολ. 9.50.

— 23.000 τον. λιπάσματα ἀπό Ἐρυθρά γιά Ἰνδία, δολ. 11.50.

— 17.000 τον. ἀπό Ντακάρ γιά Ἰνδία, δολ. 26.

Χρονοναυλώσεις:

Σαφής ἡ βελτίωση τῶν συνθηκῶν καί στόν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων μέ πλέον ἄξια λόγου τήν ἄνοδο τῶν μισθωμάτων πού παρατηρήθηκε στήν Ἄπω Ἀνατολή. Δύο χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 65.000 τον. d.w., ἀπό Κίνα μέσω Αὐστραλίας γιά Μεσόγειο, δολ. 4.400.

— 24.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά Καράτσι, δολ. 5.000.

Ἀξιόλογο ὑπῆρξε τό ἐνδιαφέρον κυρίως ἀπό Ἰάπωνες ναυλωτές γιά χρονοναυλώσεις περιόδους μπάλκ κάρριερς μεγέθους 100/120.000 τον. d.w., καί σκαφῶν «πάναμαξ».

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 116.000 τον. d.w., ταξίδια 24 μηνῶν πρός δολ. 1.50 ἀνά τόν τό πρῶτο 12μηνο καί δολ. 1.75 τούς ἑπόμενους 12 μῆνες.

103.000 τον. d.w., παράδοση Ἄπω Ἀνατολή, ταξίδια 5-7 μηνῶν, δολ. 6.550 τήν ἡμέρα.

— 121.000 τον. d.w., 9-12 μηνῶν πρός δολ. 7.370 τήν ἡμέρα.

— 64.000 τον d.w., παράδοση Δανία, ταξίδια 24 μηνῶν πρός δολ. 7.100 τήν ἡμέρα.

— 63.051 τον. d.w., ταξίδια 16/17 μηνῶν πρός δολ. τήν ἡμέρα.

Τά δεξεμενόπλοια:

Πολλά VLCC ἐγκατέλειψαν τά ἀγκυροβόλια παροπλισμοῦ μετά τήν οὐσιαστική ἄνοδο τῶν ναύλων πού σημειώθηκε στήν ἀγορά τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Ἀπό WS 36 πού πληρώθηκαν στά μέσα Ὀκτωβρίου γιά ἀνατολικές ὀψιόν σέ σκάφος VLCC στίς ἑπόμενες δέκα ἡμέρες ὁ ναῦλος ἔφθασε στά WS 44 ὑπό τήν ἐπήρεια τῆς ζωντανῆς παρουσίας κυρίως τῶν Ἰαπώνων οἱ ὁποῖοι συνέχιζαν τήν ἀναπλήρωση τῶν ἀποθεμάτων τους σέ ἀργό πετρέλαιο.

Στά μικρότερα φορτία ἀπό ἄλλες περιοχές τά κέρδη τῆς πλοιοκτησίας ἦσαν πιό περιορισμένα μέ τήν ζήτηση στά συνήθη γιά τήν ἐποχή ἐπίπεδα. Μνημονεύουμε χαρακτηριστικά:

—135.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 27.5.

— 130.000 τον. ἀπό Ἐρυθρά γιά Μεσόγειο, WS 40.

— 120.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ΗΠΑ, WS 42.

— 100.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά Κόντινεντ, WS 35.

— 70.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά Κόντινεντ, WS 48.

— 30.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 100.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Ἔντονες διαφοροποιήσεις σημείωσε ἡ ναυλαγορά τοῦ Νοεμβρίου, ἀφ' ἑνός μέν διατηρώντας τά «κόσμια» ἐπίπεδα μισθωμάτων πού διαμορφώθηκαν σέ ὁρισμένες περιοχές κατά τόν Ὀκτώβριο, ἀφ' ἑτέρου δέ παρουσιάζοντας συμπτώματα ὑποτονικότητας σέ ἄλλες.

Στά σιτηρά χαρακτηριστικά σημειώνουμε τά δολ. 9 πού πληρώθηκαν γιά τήν κλασσική διαδρομή Κόλπου — Κόντινεντ στούς 50.000 τον. πού σήμανε διατήρηση ἑνός καλοῦ ἐπιπέδου, ἐνῶ ἀντίθετα στήν διαδρομή Κόλπου — Ἰαπωνίας ὁ ναῦλος τῶν δολ. 15.50 πού πληρώθηκε γιά τούς 45.000 τόν. διέψευσε τίς προσδοκίες τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Περιορισμένη ὑπῆρξε καί ἡ κίνηση ἀπό τίς Μεγάλες Λίμνες ἐνῶ πέπλο μυστικότητας κάλυψε τίς ναυλώσεις γαιανθράκων καί μεταλλευμάτων οἱ ὁποῖες ὅμως δέν ὑστέρησαν σέ ἀριθμό ἐντολῶν.

Ἀπό τίς γνωσθεῖσες ἀναφέρομε:

— 120.000 τον. γαιανθράκων ἀπό Χάμπτον Ρόντς καί Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Ἰαπωνία, δολ. 10.25 φίο μέ 8 ἡμέρες.

— 100.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Πόρτ Χέτλαντ γιά Ποχάγκ, δολ. 5.85 φίο.

— 75.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Βραζιλία γιά Ταϊβάν, δολ. 10.50 φίο.

— 70.000 τον. κάρβουνο ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 6.15.

Στή ζάχαρη ἡ κίνηση ὑπῆρξε πολύ περιορισμένη καί οἱ 19.000 τον. ἀπό Ἁγ. Μαυρίκιο γιά Λονδίνο κλείσθηκαν στίς 14 λίρες, ἐνώ στά λιπάσματα ἡ ἔντονη παρουσία τῶν Ἰνδῶν καί τῶν Κινέζων προσέφεραν ἕναν ἀνεκτό τόνο δραστηριότητας.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Παρόμοιες καί πιό ἔντονες διαφοροποιήσεις σημειώθηκαν στήν ἀγορά τῶν χρονοναυλώσεων ὅπου τό «παράλογο» ἦταν ὅτι ἡ Ἄνω Ἀνατολή καί ὁ Εἰρηνικός προσέφεραν πολύ ἀξιόλογες μισθώσεις ἐνῶ ἄλλες κραταιές περιοχές κινήθηκαν σέ χαμηλότερα ἀλλά ἀνεκτά ἐπίπεδα.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 57.000 τον. d.w., κυκλικό ταξίδι Εἰρηνικοῦ δολ. 6.000.

— 22.000 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ γιά Περσικό, δολ. 6.500.

— 76.000 τον. d.w., Ἄπω Ἀνατολή γιά Εὐρώπη, δολ. 5.500.

— 23.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά Ἰνδία, δολ. 5.700.

— 57.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά κυκλικό Αὐστραλίας, δολ. 5.250.

— 22.630 τον. d.w., ἀπό Κορέα κυκλικό ταξίδι Εἰρηνικοῦ γιά Σιγκαπούρη, δολ. 2.825.

— 16.908 τον. d.w., ἀπό Γιβραλτάρ γιά Ἄπω Ἀνατολή μέσω Μεγ. Λιμνῶν, δολ. 4.700.

— 13.185 τον. d.w., ἀπό Φλάσσιγκ γιά δυτική ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 3.675.

Τά δεξαμενόπλοια:

Σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα διατηρήθηκαν κατά τόν Νοέμβριο οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων στόν Περσικό, ἐνῶ ἀξιόλογη δραστηριότητα σημειώθηκε στή Μεσόγειο γιά μικρότερα σκάφη μέ ἰδιαίτερη ἄνοδο τῶν ἐπιπέδων γιά τά καθαρά φορτία.

Σημειώνουμε ὁρισμένα χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 220.000 τον. Περσικό γιά Ἰαπωνία, WS 33.

— 220.000 τον. Περσικό γιά δυτικές ὀψιόν WS 32.

— 65.000 τον. ἐνδομεσογειακά ταξίδια, WS 70.

— 30.000 τον. καθαρά ἀπό Μαύρη Θάλασσα μιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 100.

— 50.000 τον. ταξίδια Καραϊβικῆς, WS88.

— 113.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS38.

— 65.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 45.

— 28.000 τον. καθαρά ἀπό Καραϊβική γιά Ἰνδία, WS 85.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Ἡ ναυλαγορά τοῦ τελευταίου μῆνα τοῦ 1983, παρουσίασε ἀνάγλυφα τήν εὐαισθησία της στήν παραμικρή αὐξομείωση τῆς ζητήσεως ἢ προσφορᾶς χωρητικότητας. Στίς ἀρχές τοῦ μῆνα μία σχετική ἀνάπαυλα τοῦ ναυλωτικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπῆρξε ἀρκετή γιά νά προκαλέσει βαθμιαῖα πτώση τῶν προσφερομένων μισθωμάτων, ἐνῶ ἀντίθετα τό αὐξημένο καί μάλλον ἀσύνηθες ἐνδιαφέρον πού σημειώθηκε πρό τῶν Χριστουγέννων ἦταν ἀρκετό γιά νά σταθεροποιήσει τούς ναύλους σέ βελτιωμένα ἐπίπεδα, πιθανώτατα προοιωνίζοντας κάποια αὔξηση τῆς ζητήσεως περί τά μέσα τοῦ ἑπομένου μῆνα.

Στά σιτηρά χαρακτηριστικά ἀναφέρομε:

— 55.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8.25 φίο, 11 ἡμέρες.

— 55.000 τον ἀπό Κόλπο γιά Ὁλλανδία, δολ. 8.75 φίο, 10 ἡμέρες.

— 34.000 τον. ἀπό Ρίβερ Πλέητ γιά Ἰνδία, δολ. 33.

— 52.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 15 φίο, 11 ἡμέρες.

— 20.000 τον. ἀπό Ρίβερ Πλέητ γιά Ἰνδία, δολ. 36.25.

Χωρίς πολλές ἐπίσημες ἀνακοινώσεις ναυλώσεων ἡ ἀγορά τῶν γαιανθράκων καί τῶν μεταλλευμάτων ὑπῆρξε δραστήρια πληρώνοντας γιά:

— 100.000 τον. ἀπό Κόλπο μέ συμπλήρωση Ν. Ἀφρικῆς γιά Ἰαπωνία, δολ. 10.10.

— 90.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 10.50 ἀνά τόννο.

Πολύ δραστήρια στήν ἀγορά τῶν λιπασμάτων ἡ Ἰνδία ἐπλήρωσε δολ. 12 γιά 20.000 τον. λιπασμάτων ἀπό τήν

PROMETHEUS

ΕΥΧΟΜΕΘΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΝ

ΑΙΣΙΟΝ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ

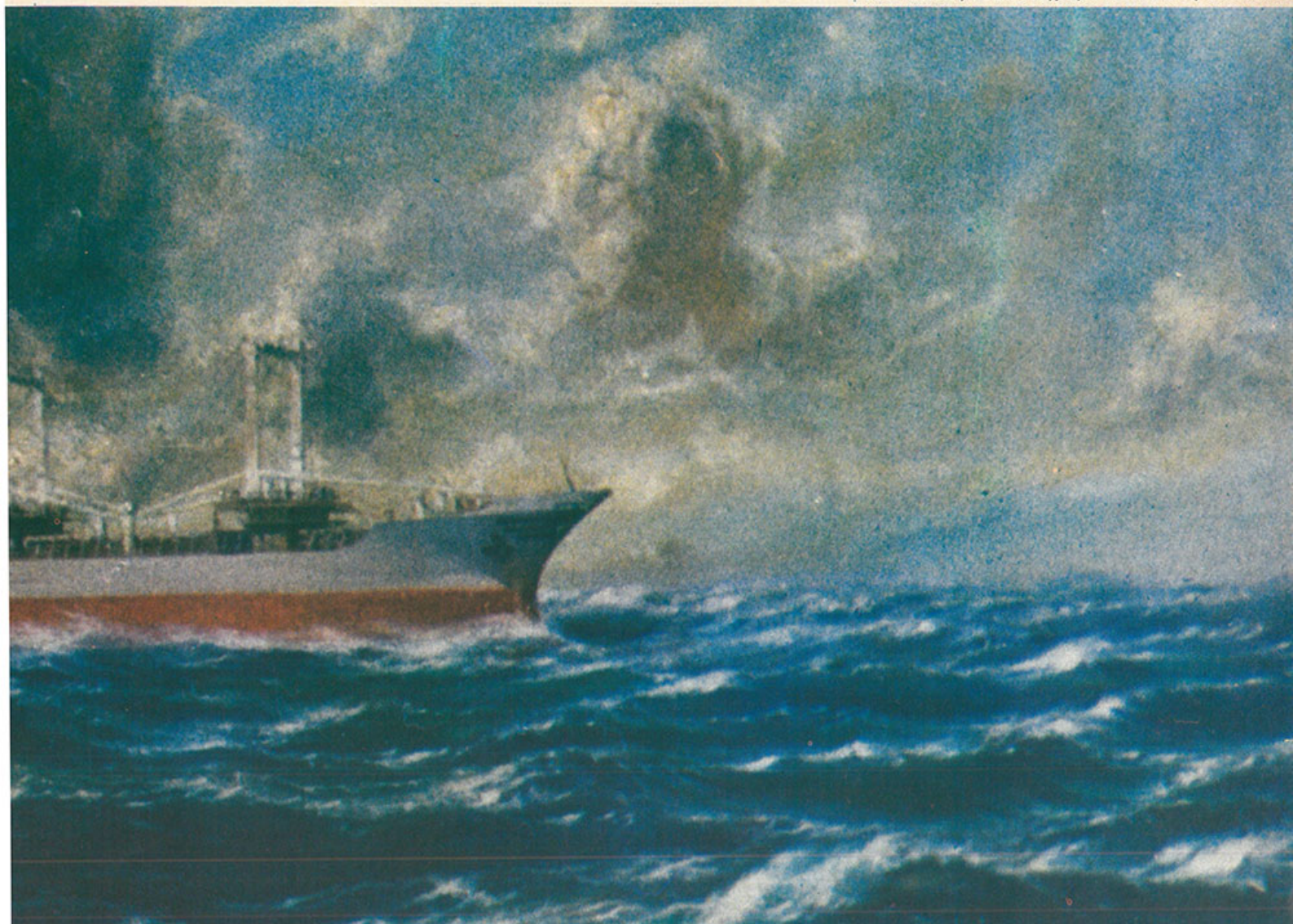


MARITIME CORP.

WISHES

TO THE SHIPPING COMMUNITY
A HAPPY AND PROSPEROUS
NEW YEAR

M/V «Ἀνταῖος». Θαλασσογραφία τοῦ κ. Μπότη Θαλασσινοῦ



Ἀκαμπα, ἐνῶ οἱ 15.000 τον. ἀπό Καζαμπλάνκα γιά Κίνα πληρώθηκαν δολ. 29.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Στάσιμα στά ἐπίπεδα τοῦ προηγούμενου μῆνα κινήθηκαν τά μισθώματα τῶν χρονοναλώσεων μέ ὁρισμένες μόνον ἐξάρσεις, ἰδίως ἀπό τήν περιοχή τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, οἱ ὁποῖες ἐπιτρέπουν κάποια αἰσιοδοξία γιά τό μέλλον. Χαρακτηριστικά ἀναφέρομε:

—40.000 τον. d.w., παράδοση Νοτ. Ἀφρική, ἐπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 5.400.

— 22.235 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ γιά Πόρτ Σάϊδ μέσω Ἐρυθρᾶς, δολ. 4.500.

— 16.120 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία ταξίδι Κόλπου Μέσης Ἀνατολῆς καί παράδοση Μουσκάτ, δολ. 4.750.

— 15.136 τον. d.w., ἀπό Βραζιλία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 4.475.

Ἀντίθετα ἀπογοητευτικές ὑπῆρξαν ὁρισμένες ναυλώσεις ἀπό ΗΠΑ ὅπως:

— 68,514 τον. d.w., ἀπό Τάμπα γιά Κόντινεντ μέσω βορείως Χαττέρας, δολ. 3.500 πλέον δολ. 120.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ἀγώνας συγκρατήσεως τῶν ναύλων ἀπό τόν ἐφοπλισμό σημειώθηκε κατά τόν Δεκέβριο καθώς μέ ἐξαίρεση τήν περιοχή τῆς Καραϊβικῆς καί τῆς Μεσογείου, ἡ δραστηριότης στήν ἀγορά τῶν πετρελαίων σημείωσε πτώση. Ἰδιαίτερα στόν Περσικό ἡ συγκέντρωση χωρητικότητας ὁδήγησε σέ μείωση τῶν ναύλων στά ἐπίπεδα τῶν WS 28 γιά ναύλωση VLCC πρός δυτικές ὀψιόν καί WS 33/34 γιά ἀνατολικές.

Μερικές ἀπό τίς ναυλώσεις ἀπό ἄλλες περιοχές:

— 118.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά HB/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 55.

— 50.000 τον. ἐνδομεσογειακά ταξίδια, WS 70.

— 70.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά κόντινεντ, WS 55.

— 40.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 90.

— 90.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόντινεντ, WS 42.5.

— 30.000 τον. καθαρά ἀπό Καραϊβική γιά ἀκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 133.

— 45.000 τον. καθαρά ἀπό Καραϊβική γιά Ἰταλία, WS 65.

Ἡ ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν τοῦ 1983

Μερικές μόνο βασικές παρατηρήσεις καί σύντομα σχόλια ἐπάνω στήν ἐξέλιξη τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων μέσα στό 1983. Μόνο τά ἴδια τά πεπραγμένα, οἱ συγκεκριμένες πράξεις μποροῦν νά δώσουν τίς πραγματικές διαστάσεις τῆς ἀγορᾶς. Καί τοῦτο, διότι, ἀντίθετα ἀπό ὅ,τι κανείς θά περίμενε, ἡ πορεία τῶν ἀγοραπωλησιῶν μέσα στή χρονιά πού πέρασε, ἤρθε πολλές φορές σέ φανερή διάσταση μέ τίς ἐξελίξεις τῆς ναυλαγορᾶς ἀλλά καί αὐτές ἀκόμα τίς προοπτικές μιᾶς γενικότερης οἰκονομικῆς ἀνάκαμψης — τουλάχιστον ὡς πρός τόν χρονικό προσδιορισμό πού ἡ δεύτερη θά ἐπέλθει.

Πράγματι, τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον ὑπῆρξε ἀπρόσμενα ὑψηλό καθ' ὅλη τή διάρκεια τοῦ ἔτους καί ἡ ἔλλειψη ἱκανοῦ ἀριθμοῦ πλοίων μιᾶς κάποιας κλάσεως καί ἀποδεκτῆς ἡλικίας ἔκανε περισσότερο ἀπό μία φορές τή ζήτηση «πυρετώδη».

Ὅσον ἀφορᾶ στή διακύμανση τῶν τιμῶν, τίς χαμηλότατες τιμές σημειώσαμε κατά τόν Ἰανουάριο 1983 ἐνῶ μία ἐπιπόλαιη ἄνοδος τῆς ναυλαγορᾶς κατά τούς δύο ἑπόμενους μῆνες ἄρκεσε γιά νά προκαλέσει δραστική ἄνοδο τῶν τιμῶν πού προσδιόρισε καί τίς μετέπειτα ἐξελίξεις. Στούς ἑπόμενους μῆνες καί ἀφοῦ εἶχε γίνει πλέον ἀντιληπτό ὅτι ἡ κρίση τῶν ναύλων θά διαρκοῦσε τουλάχιστον ὅσο καί τό ἡμερολογιακό ἔτος, παρατηροῦμε μία βαθμιαία πτώση πού ποτέ ὅμως δέν ἄγγισε τά προηγούμενα χαμηλά ἐπίπεδα.

Γενικά, ἄν καί τό 1983 ὑπῆρξε μία πολύ κακή χρονιά γιά τήν πλοιοκτησία, δέν ἐπέτρεψε στούς μεσίτες ἀγοραπωλησιῶν νά παραπονοῦνται γιά τήν τύχη τους...

Οἱ Ναυπηγήσεις

Οἱ παραγγελίες τῆς SANKO καί ἐκεῖνες τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν πού τίς ἀκολούθησαν σέ Ἰαπωνία καί Κορέα γράφουν τή ναυπηγική ἱστορία τοῦ 1983. Βήματα καί τά δύο ἀφμιλεγόμενα, ἔδωσαν ἀφορμή γιά εὐρύτατο σχολιασμό καί ἐρωτηματικά ὡς πρός τήν σκοπιμότητά τους. Χρονικά, ὁ κύριος ὄγκος τῶν παραγγελιῶν ἀναφέρεται στήν ἄνοιξη τοῦ 1983, ὅταν μία ξαφνική καί, δυστυχῶς παροδική ἄνοδος τῆς ναυλαγορᾶς ἔδωσε τήν ἐντύπωση τῆς ἀνάκαμψης.

Ὅσο πρόσκαιρη καί ἄν ὑπῆρξε αὐτή ἡ ἐντύπωση, ἄλλο τόσο ἐπιπόλαιο θά ἦταν νά ἐπικρίνουμε αὐτούς πού προέβησαν στίς παραγγελίες ἀπό μόνη τή διάψευση τῆς ἐλπίδας γιά ἄμεση ἀνάκαμψη. Γεγονός παραμένει ὅτι τά ἐν λόγω πλοῖα (στή συντριπτική πλειονότητα handy size μπάλκ κάρριερς) ἀποκτήθηκαν πολύ κοντά στή θεωρητικά κατώτατη τιμή τους πράγμα πού μειώνει δραστικά τόν ἐπιχειρηματικό κίνδυνο.

Παρά τίς δημιουργημένες ἐντυπώσεις, ὁ παγκόσμιος ὑπό παραγγελία στόλος παραμένει σέ σαφῶς κατώτερα ἐπίπεδα ἀπό πολλές χρονικές στιγμές τοῦ παρελθόντος. Καί ἄν πρέπει νά προσάψουμε στήν ναυπηγοβιομηχανία ἕνα μέρος τῆς εὐθύνης γιά τήν παρούσα δυσπραγία στίς θαλάσσιες μεταφορές, ἴσως θά πρέπει πρῶτα νά ἀναφερθοῦμε στίς κακές προβλέψεις τοῦ παρελθόντος ὡς πρός τίς προοπτικές αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν ἀνθρακος, προβλέψεις πού γέννησαν τίς παραγγελίες PANAMAX πού ἀκόμα ἐκκρεμοῦν καί ἀπειλοῦν τήν ἀγορά μέ τήν εἴσοδο τους σ' αὐτή.

Ἡ οὐσιαστική μονοπώληση τῶν νέων παραγγελιῶν ἀπό τήν Ἄπω Ἀνατολή, κυρίως Ἰαπωνία καί Ν. Κορέα, καί ἡ ἐπιθετικότητα ὅσο καί τά ποσοστά πού ἐξασφάλισε ἡ δεύτερη ἀποτελοῦν στοιχεῖα προβληματισμοῦ πού θά ἄξιζαν μία ἰδιαίτερη μελέτη, πέρα ἀπό τήν παρούσα συνοπτική ἀναφορά σ' αὐτά.

Μέ ἐξαίρεση μερικούς ἄκρως ἐξειδικευμένους τύπους πλοίων, φαίνεται ὅτι ὁ κύριος ὄγκος τῶν ναυπηγήσεων συμβατικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κερδίζεται ὁριστικά ἀπό τήν Ἄπω Ἀνατολή καί ὁρισμένες χῶρες τοῦ τρίτου κόσμου πού θά κάνουν βαθμηδόν τήν παρουσία τους στήν ἀγορά στό βαθμό πού οἱ οἰκονομικές τους δυνατότητες ἐπιτρέπουν τήν χορήγηση πιστώσεων πρός τούς ἀγοραστές μέ δελεαστικούς ὅρους.

Οἱ διαλύσεις

Τά δύο σημαντικότερα γεγονότα τοῦ 1983 στό χῶρο τῶν διαλύσεων ὑπῆρξαν ἀναμφισβήτητα ἡ ἀποσύνθεση τοῦ καρτέλ τῆς Φορμόζας (CDVTC) καί ἡ θεαματική εἴσοδος τῆς Κίνας στή χορεία τῶν χωρῶν — διαλυτριῶν πλοίων. Καί τά δύο γεγονότα ἐπενέργησαν θετικά στη συγκράτηση τῆς ἀγορᾶς καί τήν αὔξηση τῶν τιμῶν.

Στούς ἀρνητικούς παράγοντες θά ἀναφέρομε τήν πλήρη σχεδόν ἀπραξία στόν εὐρωπαϊκό χῶρο, μηδέ καί αὐτῆς τῆς ἄλλοτε δραστήριας Ἱσπανίας ἐξαιρουμένης, καθώς καί τήν πέραν τῆς συνήθους ἐποχιακῆς ἀνάπαυλας τοῦ καλοκαιριοῦ (ἐποχή μουσώνων) παράταση τῆς ἀπουσίας τοῦ Πακιστάν ἀπό τήν ἀγορά, μέχρι καί τοῦ Νοεμβρίου. Βέβαιο ὡστόσο εἶναι, ὅτι τό τελευταῖο ἀναπληρώθηκε ἐπαρκῶς ἀπό τήν δραστηριότητα τῆς Ἰνδίας.

Ἱκανοποιητικός ὁ ὄγκος τῶν πωλήσεων, ἐπενέργησε ἐκτός τῶν ἄλλων καί σάν παράγων ἀπαλλαγῆς τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἀπό μέρος τῆς ἠπερήλικης χωρητικότητας ἤ τῆς ὑπερπροσφορᾶς, κυρίως στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων. Βέβαια, οἱ ὑπεραισιόδοξες προβλέψεις ὅσον ἀφορᾶ στόν ὄγκο τῶν πωλήσεων δέν φαίνεται νά ἐπαληθεύτηκαν. Καί ὅ,τι ἔγινε, ὅμως, εἶναι πολύτιμο καί ὁπωσδήποτε θά δείξει τήν ἀγαθή ἐπενέργειά του στήν ἀγορά στό ἄμεσο μέλλον.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Ἡ παρατεινόμενη κρίση τῆς ναυλαγορᾶς σέ συνδυασμό μέ τίς ἀργίες τῆς ἐποχῆς ὁδήγησαν σέ σχετική ἀπραξία κατά τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ Ἰανουαρίου.

Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὅμως, ἡ πτώση τῶν ἐπιτοκίων δολλαρίου καί ἡ ἀναμονή χαμηλότερων τιμῶν πετρελαίου ἐξάπτουν τόν καιροσκοπισμό. Ἔτσι παρατηρεῖται μία σημαντική κίνηση τίς τελευταῖες ἑβδομάδες τοῦ μῆνα ἡ ὁποία διακρίνεται ὅμως ἀπό πολλές περιπτώσεις ἐπαναδιαπραγματεύσεως τῶν τελικῶν ὅρων καθώς πολλοί ἀγοραστές ἀποδεικνύονται διστακτικοί νά ἀναλάβουν νέες ὑποχρεώσεις.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W	Ναυπ.	Μηχαναί	Τιμή	Ἀγοραστές
Sagaland	13.219	1978	8877 BHP Man	$4.800.000	Ἰνδονησ.
Energetic	14.145	1965	7200 BHP Sulzer	$500.000	Ἕλληνες
West River	18.486	1962	8000BHP Ansaldo	$400.000	Σ. Ἀραβίας
Signal	7.450	1971	6000 BHP Man	$2.500.000	Τοῦρκοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Atlantic Lady	59.819	1969	15500 BHP B & W	$2.060.000 (πλειστηριασμός)	Ἑλβετοί
Eigo Maru	43.812	1967	13200 BHP B & W	$ 750.000	Ἕλληνες
Sanko Light	38.046	1973	1400 BHP Sulzer	$3.800.000	Ἕλληνες
London Voyager	27.560	1977	9900 BHP Sulzer		
London Viscount	27.540	1977	9900 ΒΗΠ Sulzer	20.500.000 Ἕλληνες en block	
London Baron	27.541	1977			
London Earl	27.540	1977	9900 BHP Sulzer		
Irish Pine	26.510	1973	11600 BHP B & W	$3.800.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Schleswig Holstein	240.827	1976	32000 Στρόβιλοι	$3.600.000	Χόγκ Κόγκ
Jumbo Pioneer	220.300	1970	30000 Στρόβιλοι	$930.000	Νορβηγοί
World Athenian (Πρόντακτ)	38.000	1982	11200 B & W	$22.500.000	Σ. Ἀραβίας
Thor Asgard (Πρόντακτ)	29.690	1972	22000 BHP Fiat	$5.500.000	Ἕλληνες
British Holy	20.977	1965	7500 BHP B & W	$ 1.800.000	Σ. Ἀραβίας

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἀντίθετα μέ τίς ἀγοραπωλησίες γιά περαιτέρω ἐκμετάλλευση, στίς διαλύσεις παρατηρήθηκε βελτίωση τοῦ κλίματος μέ ἐλάφρυνση τῶν πιέσεων στίς τιμές. Ἡ Φορμόζα ἐπλήρωσε δολ. 85 γιά δεξαμενόπλοιο βάρους 29.900 τον. ἐνῶ οἱ τιμές τῶν φορτηγῶν κυμάνθηκαν περί τά δολ. 70-76. Στό Πακιστάν φορτηγό σκάφος 5.500 τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος πληρώθηκε δολ. 71,50 ἀνά τον. ἐνῶ παρόμοιο σκάφος στήν Ἰνδία ἔπιασε δολ. 72.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Προοπτικές βελτίωσεως τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων ἀναθέρμαναν τό ἐνδιαφέρον τῶν ἀγοραστῶν. Σύμφωνα μέ τίς ἐνδείξεις τῶν μεσιτῶν σεβαστός ἀριθμός πλοίων ἐπιθεωρήθηκε διεθνῶς καθώς μέ προεξάρχοντες τούς Ἕλληνες οἱ ἔχοντες δυνατότητες ἀποκτήσεως τοννάζ ἀναζητοῦν τήν «μεγάλη εὐκαιρία». Οἱ περισσότερες πραγματοποιηθεῖσες ἀγορές ἔγιναν ὑπό ἐμπιστευτικούς ὅρους μέ σκοπό τήν συγκράτιση τῶν τιμῶν ἐνόψει τοῦ ὑψηλοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ἐπιθ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Riverbank	16.925	1977	1200 BHP Doxford	$4.250.000	Μ. Ἀνατολῆς
Pomposa	15.175	1970	5130 BHP Pielstick	$2.300.000	Ἕλληνες
Surcouf	13.750	1968	13900 BHP Sulzer	$1.950.000	Ἕλληνες
Tourville	13.750	1970	13800 BHP Sulzer	en bloc	
Thorswave	13.618	1968	13800 BHP Sulzer	$900.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Specialist	60.920	1976	18500 BHP B & W	$4.550.000	Ἕλληνες
Doceangra	56.500	1972	18400 Sulzer	$2.250.000	Πακιστανοί
Welsh City	71.700	1977	18500 BHP Doxford	$7.000.000	Ἕλληνες
Nortrans Vision	37.600	1972	12000 BHP B & W	$3.400.000	Ἕλληνες
Golden Sabre	33.825	1976	11500 BHP Sulzer	$6.600.000	Ἕλληνες
Ga Chau	27.480	1971	11600 BHP B & W	$3.250.000	Κορεάτες

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Niedersachsen	240.887	1976	32000 BHP Στρόβιλοι	$3.700.000	Ἕλληνες
Normandie	239.510	1972	32400 BHP Στρόβιλοι	$2.200.000	Ἕλληνες
Benwyvis (OBO)	108.144	1974	23200 BHP B & W	$3.600.000	Βρεττανοί
Argyle	68.885	1966	28400 Sulzer	$700.000	Ἕλληνες
Messiniaki Ormi	30.328	1973	11550 Sulzer	$5.500.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οἱ ἑορτές τοῦ Κινεζικοῦ νέου ἔτους προκάλεσαν κάποια ἀνάπαυλα στήν ἀγοραστική δραστηριότητα τῆς Φορμόζας, ἀλλά παρά τίς προσπάθειες τοῦ καρτέλ οἱ τιμές μετά βίας συγκρατήθηκαν κάτω τῶν δολ. 100. Καθώς δύο VLCC πληρώθηκαν δολ. 99 ἀνά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος. Παρόμοια ἀνοδική τάση σημειώθηκε καί στίς λοιπές ἀγορές, μέ τήν Νοτ. Κορέα στά δολ. 95 καί τό Πακιστάν στά δολ. 65/70 γιά μικρότερα σκάφη. Ἡ Ἰνδία πλήρωσε δολ. 70 μετρητοῖς γιά σκάφος 5.200 τον. βάρους ἐνῶ σημειώνουμε καί τήν ἀγορά ἀπό τό Μπαγκλαντές ἑνός φορτηγοῦ στά δολ. 69,50 μέσω Εὐρωπαίων μεσιτῶν.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Σέ ἔξαρση παρέμεινε τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον, μέ ἕνα κάπως μεθοδικότερο τρόπο τόσο ἀπό πλευρᾶς τῶν Ἑλλήνων ὅσο καί τῶν ἄλλων πλοιοκτητῶν. Ἡ ἔλλειψη πλοίων ἀποδεκτῆς ἡλικίας καί προδιαγραφῶν ὑπῆρξε αἰσθητή μέ ἀποτέλεσμα νά παρατηρηθεῖ σκλήρυνση τῆς στάσεως τῶν πωλητῶν τῶν λίγων ἀξιόλογων μονάδων.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Petradi	15.550	1972	8400 BHP Man	$3.000.000	Ἕλληνες
Niki	15.136	1971	5500 Sulzer	$1.950.000	Παναμᾶ
Roland Pacific	11.000	1973	8900 BHP Man	$1.600.000	Ἄγνωστοι
Barcelona Maru	12.554	1967	18400 BHP Sulzer	$800.000	Ἰρανοί

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Thorunn	51.093	1973	13100 BHP B & W	$5.300.000	Ἰσραήλ
Continental Pioneer	26.358	1969	11200 BHP Sulzer	$2.750.000	Ἀμερικανοί

Shunwind	27.000	1973	11500 BHP Sulzer	$4.300.000	Κορεάτες
Lucent Star	25.883	1977	9300 BHP Man	$7.000.000	Κινέζοι
Grand Globe	19.184	1973	9400 B & W	$3.450.000	Τοῦρκοι
Alps Maru	19.795	1971	10900 Sulzer	$2.350.000	Ἰρανοί

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Oro Chief (O/O)	125.200	1977	26000 BHP B & W	$8.000.000	Ἕλληνες
Karan	323.000	1973	IGS/COW/ COILS Στρόβιλοι	$4.400.000	Ὁμάν
Ocean Trader	290.300	1974	IGS/COW Στρόβιλοι	$4.000.000	Νορβηγοί
Santander	96.989	1969	20700 BHP B & W	$1.700.000	Ἕλληνες
Ardmay (πρόντακτ)	31.600	1975	IGS/COILS/ COATING Sulzer	$6.800.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἡ αὔξηση τῆς ζητήσεως παλαιοσιδήρου σέ συνδυασμό μέ τήν δυναμική ἐμφάνιση τῆς Ἰνδίας, τῆς Ταϋλάνδης καί τοῦ Μπαγκλαντές δημιούργησε ἰσχυρές ἀνοδικές τάσεις τιμῶν καί ἰδιαίτερη ἔξαρση τῶν πωλήσεων περί τά μέσα Μαρτίου. Πολύ γρήγορα οἱ τιμές στή Φορμόζα ἔφθασαν τά δολ. 110-112 ἐνῶ στήν Νοτ. Κορέα κυμάνθηκαν περί τά δολ. 105. Τό Πακιστάν ἐπλήρωσε δολ. 87 γιά δεξαμενόπλοιο 12.000 τον. βάρους καί μεταξύ δολ. 69-72 γιά μικρότερα φορτηγά.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Ταχύς ρυθμός διέκρινε τίς ἐξελίξεις στόν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν μέ ἀποτέλεσμα ἕνας σημαντικός ἀριθμός πλοίων νά ἀλλάξει χέρια, ἐνῶ ἀκόμα μεγαλύτερος ἀριθμός ὑπῆρξε ἀντικείμενο διαπραγματεύσεων σέ προχωρημένο στάδιο. Οἱ τιμές σημείωσαν μικρή αὔξηση σέ σχέση μέ τούς προηγούμενους μῆνες μέ ἐξαίρεση μερικά σύγχρονα μπάλκ κάρριερς ὅπου πραγματοποίησαν ἕνα ἀξιόλογο ἅλμα.

Στήν κατηγορία τῶν νεότευκτων, ἡ παραγγελία μαμμούθ τῆς Σάνκο σέ ἰαπωνικά ναυπηγεῖα καί τῆς U.S. Lines στήν Κορέα ἰσχυροποιοῦν τήν θέση τῶν Ἰαπώνων καί Κορεατῶν ναυπηγῶν. Αἰσθητή ἡ παρουσία τῶν Ἑλλήνων στά ναυπηγικά καρνέ καθώς ἔσπευσαν νά ἐξασφαλίσουν μία ἀξιόλογη μερίδα νέων παραγγελιῶν

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Hildesheim	15.820	1977	9520 BHP Man	$5.100.000	Ἕλληνες
Ingelsheim	15.767	1978	8690 BHP Man	$5.200.000	Ἕλληνες
Sea Bird	15.188	1972	5130 BHP Pielstick	$2.950.000	Ἕλληνες
Japan Caobo	12.963	1970	8000 BHP Sulzer	$1.800.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
World Fagesut	72.073	1975	17400BHP Sulzer	$6.500.000	Ἕλληνες
Hasselt	30.310	1974	11200 BHP Man	$6.000.000	Ἕλληνες
Trongate	29.586	1977	12000 BHP Sulzer	$8.300.000	Ἕλληνες
Atlantic Shou	25.315	1968	12600 BHP Man	$2.900.000	Ἕλληνες
Marcalan	22.963	1968	10500 BHP Sulzer	$1.850.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Abqaiq	323.000	1972	IGS/COW COILS Στρόβιλοι 35300 SHP	$4.900.000	Ἄγνωστοι
Saint Marcet	277.108	1974	38000 Στρόβιλοι	$4.200.000	Ἕλληνες
Tamano Maru	116.047	1972	21000 BHP B & W	$3.600.000	Ἕλληνες
Saga	46.687	1963	15000 B & W	$1.200.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Πλούσιος ἀπολογισμός στόν τομέα τῶν διαλύσεων μέ ὅλες τίς ἀγορές σέ ἔξαρση. Στήν Ταϊβάν τό καρτέλ καταβάλλει προσπάθειες καί συγκρατεῖ τίς τιμές περί τά δολ. 107-109 μέ ἰσχυρό ἀνταγωνισμό ἀπό τήν Νοτ. Κορέα ἡ ὁποία πληρώνει παρόμοιες τιμές. Αὔξηση τῆς ζητήσεως παρατηρεῖται στό Καράτσι ἐν ὄψει τῶν μουσσώνων μέ τιμές περί τά δολ. 75. Ἡ Κίνα καί ἡ Ταϋλάνδη ἔκαμαν μία αἰσθητή παρουσία μέ τιμές δολ. 77 καί 75 ἀντίστοιχα ἐνῶ ἡ Ἱσπανία ἀγόρασε φορτηγό 5.845 τον. βάρους ἔναντι δολ. 36,50 ἀνά τόννο.

ΜΑΪΟΣ

Ἀμείωτο παρέμεινε τό ἐνδιαφέρον τῶν ἀγοραστῶν ἀλλά μέ ἐμφανῆ δείγματα ὑποχωρήσεως ἔναντι τοῦ «ἀγοραστικοῦ πυρετοῦ» πού σημειώθηκε στίς ἀρχές τοῦ περασμένου μῆνα. Οἱ τιμές παρέμειναν σταθερές σέ ἀνυψωμένα ἐπίπεδα σέ σχέση μέ τόν περασμένο Φεβρουάριο, ἐνῶ τό μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον ἦταν στραμμένο στά δεξαμενόπλοια καί τά πρόντακτ κάρριερς ὅπου ἡ ἄνοδος τῶν τιμῶν ὑπῆρξε κατακόρυφη.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Serra Arul	SD 14	1974	8400 BHP Man	$2.950.000	Ἕλληνες
Emanuel (ψυγεῖο)	9.612	1976	13200 BHP Sulzer	$8.500.000	Ἕλληνες
Integrity II	15.139	1972	8400 BHP Man	$3.000.000	Ἄγνωστοι
Maritime Carrier	21.368	1975	9900 BHP Man	$6.000.000	Ἕλληνες
Nedlloyd Westland	15.099	1974	7500 Sulzer	$3.500.000	Κούβας

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Belgium	66.513	1976	16100 BHP Man	$7.250.000	Ἕλληνες
El General	26.937	1980	10700 BHP B & W	$9.000.000	Ἕλληνες
Carlotta F	26.350	1965	11500 BHP B & W	$1.150.000	Ἕλληνες
Marcopiata	35.100	1979	11500 BHP Sulzer	$8.100.000	Ἰρανοί
Voreda	65.738	1981	12900BHP Sulzer	$12.700.000	Ἕλληνες
Maritime Inverstor	40.387	1976	14000 BHP Sulzer	$8.000.000	Ἕλληνες
Baron Napier	26.931	1976	11600 BHP B & W	$7.400.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Coastal Hercules	327.740	1978	36000 Στρόβιλοι	$5.500.000	Ἕλληνες
Maasrix	313.786	1975	35500 BHP Στρόβιλοι	$4.000.000	Ἕλληνες
Ardmore (Πρόντακτ)	31.600	1975	12000 Sulzer	$9.600.000	Σκανδιναυοί
Sea Hawk	127.500	1977	32000 BHP Man	$6.250.000	Ἕλληνες
Navios Congueror (OBO)	104.856	1973	19800 B & W	$4.600.000	Ἕλληνες
Solstad	153.281	1977	30700 B& W	$9.000.000	Τοῦρκοι

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τέσσερα μεγάλα δεξαμενόπλοια ἀπερρόφησε ἡ Φορμόζα περίπου 38.000 τον. βάρους ἔναντι δολ. 112,75-113,75 πού ἀντιπροσώπευαν οὐσιαστική ἄνοδο τῶν τιμῶν. Δραστήρια ὑπῆρξε καί ἡ ἀγορά τῆς Ἰνδίας μέ ἕνα σεβαστό ἀριθμό μικρῶν πλοίων στά δολ. 76/82, ἐνῶ τό Μπαγκλαντές ἐμφανίσθηκε στήν ἀγορά πληρώνοντας δολ. 84 γιά πλοῖο 7.220 τον. βάρους. Τέλος τό Πακιστάν ἐνόψει διακοπῆς τῆς δραστηριότητος ἀγόρασε μικρά στά δολ. 79-88 καί ἕνα μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο στά δολ. 90.

ΙΟΥΝΙΟΣ

'Η πτωτική έξέλιξη τῆς ναυλαγορᾶς εἶχε σάν ἄμεσο ἀντίκτυπο τόν περιορισμό τοῦ ὄγκου τῶν ἀγοραπωλησιῶν σέ ἠπιότερο ρυθμό.

Σέ γενικές γραμμές οἱ τιμές διατηρήθηκαν στά διαμορφωθέντα ἐπίπεδα μέ μικρή ὑποχώρηση κυρίως στά παλαιότερα πλοῖα.

'Ανάπαυλα σημειώθηκε καί στήν ἀγορά τῶν νέων ναυπηγήσεων μετά τήν ὁλοκήρωση περίπου 250 συμβολαίων κατά τήν περίοδο Μαρτίου - 'Ιουνίου.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Manaar (ψυγεῖο)	20.026	1968	26000 BHP 2 Sulzer	$1.500.000 en block	Ἕλληνες
Matra (ψυγεῖο)	20.026	1968	26000 BHP 2 Sulzer		
Lloyd Rotterdam	14.679	1974	8400 BHP Man	$2.600.000	Ἕλληνες
Douce France 3	13.150	1977	9000 BHP Man	$4.600.000	Ἕλληνες
Helenus (Ro-Ro)	51.770	1973	13100 BHP B& W	$4.250.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Jinrei Maru	37.400	1971	12000 BHP Man	$3.900.000	Ἕλληνες
Sneland	24.100	1972	12000 BHP Pielstick	$3.900.000	Παναμᾶ
Titus	31.800	1971	11.900 BHP B & W	$ 7.800.000 en bloc	Ἕλληνες
Turandot	31.800	1971	13100 BHP B & W		
Unieurope	36.405	1977	14000 BHP MHI	$9.800.000	Ἕλληνες
Gemini Friendship	27.800	1977	11200 BHP B & W	$8.100.000	'Ινδοί
Borgnes	35.371	1971	14000 BHP Sulzer,	$9.500.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Esso Philippines	70.850	1964	20400 BHP B & W	$1.500.000	Ἄγνωστοι
Esso Nagasaki	21.400	1969	7200 BHP Sulzer	$3.600.000	Τοῦρκοι
Navios Challenger (OBO)	97.947	1969	21600 BHP Gotaverken	$3.800.000	Ἕλληνες
Venture Britain	139.500	1970	IGS/COW 28000 BHP Sulzer	$3.400.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Ο ἀγώνας τοῦ καρτέλ τῆς Φορμόζας γιά διατήρηση τοῦ ἐπιπέδου τῶν τιμῶν συνάντησε τήν σκληρή θέση τῆς πλοιοκτησίας μέ ἀποτέλεσμα οἱ τιμές γιά τά ἀγοραζόμενα VLCC νά ἐγγίζουν τό ἐπίπεδο τῶν δολ. 115. Μικρή δραστηριότητα λόγω ἐποχῆς παρουσίασε ἡ 'Ινδία ἐνῶ ἡ Κορέα προθύμως ἀγόραζε VLCC ἔναντι περίπου δολ. 110 ἀνά τόννο.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Παρά τήν πτώση τῶν ναύλων καί τήν ἐποχιακή μείωση τοῦ ἐνδιαφέροντος λόγω διακοπῶν, ἡ ἀγοραστική δραστηριότητα παρέμεινε ἀξιόλογη ἐνῶ παρατηρεῖται κάμψη τῶν τιμῶν ἀκόμη καί γιά τά σκάφη ὑψηλῶν προδιαγραφῶν.

'Η θέση τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων ἐμφανίζεται πολύ δυσχερής μέ ἀποτέλεσμα τό δεύτερο μεγαλύτερο σέ μέγεθος πλοῖο στόν κόσμο, τό ULCC "Pierre Guillaumat", νά μήν βρεῖ ἀγοραστή γιά ἐκμετάλλευση καί νά καταλήξει γιά διάλυση στή Κορέα.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Tandoc	7.432	1969	6400 BHP Deutz	$1.700.000	Ἕλληνες
Boswell	15.160	1979	7600 BHP Sulzer	$5.950.000	Κινέζοι
Thameshaven	12.700	1971	11600 BHP B & W	$2.350.000	Ἄγνωστοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Sankosun	37.900	972	14000 ΒΗΠ Sulzer	'4.200.000	Ἕλληνες
Ziemia Lubuska	24.160	1966	11220 BHP Fiat	$1.100.000	Ἕλληνες
Golden Prince	26.540	1974	11550 BHP Sulzer	$5.000.000	Ἕλληνες
Ogden Importer	27.130	1966	12000 BHP Sulzer	$4.200.000	Ἕλληνες
New Diana	31.700	1976	11500 BHP Sulzer	$7.000.000	Κορεᾶτες
Asia Gold	19.870	1971	10900 BHP Sulzer	$2.400.000	'Ιρανοί

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Margwina	86.700	1967	20700 BHP Sulzer	$1.200.000	Ἕλληνες
Fructidor	75.850	1968	20700 BHP B&W	$2.100.000	Ἕλληνες
Norborn	289.570	1974	34470 SHP Στρόβιλοι	$4.100.000	Ἕλληνες
Cast Cormorant (OBO)	155.106	1972	30400 BHP B & W	$3.800.000	Ἄγνωστοι

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Εντυπωσιακός ὁ χῶρος τῶν πωληθέντων πλοίων στή Φορμόζα ἀνάμεσα στά ὁποῖα περί τά 10 VLCC ἔναντι τιμῶν πού κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 123,50-126,50.

'Η Νοτ. Κορέα ἀγόρασε τό ULCC "Pierre Guillamat" στά δολ. 120/τόννο βάρους (75.200 τον.), ἡ 'Ινδία κράτησε τίς τιμές στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 75/80 ἐνῶ ἐλάχιστες ὑπῆρξαν πωλήσεις στίς ἄλλες ἀγορές.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

'Ο κατ' ἐξοχήν μήνας τῶν διακοπῶν δέν προσέφερε πολλές ἀξιόλογες ἀγοραπωλησίες παρόλο πού τό ἐνδιαφέρον τῶν πλοιοκτητῶν παρέμενε ἀμείωτο ἐκεῖ ὅπου ἡ τιμή κρίνονταν συμφέρουσα. 'Η ἀγορά ἀπό ἀμερικανική ἑταιρία πετρελαίων τοῦ ULCC "Neiva" στά δολ. 8.000.000 καί τοῦ VLCC "Santillana" ἀπό τήν Στένα Λάϊν στά δολ. 4.200.000 προσέφεραν τόν τόνο στήν ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων. Στήν ἀγορά τῶν μπάλκ κάρριερς κυριάρχησαν οἱ Κινέζοι ἀποκτώντας τρία σύγχρονα handy size σκάφη.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Lloyd Liverpool	14.682	1974	8400 Man	$2.500.000	Ἕλληνες
Nedlloyd Freetown	15.277	1963	12100 BHP B & W	$700.000	Ἀπω 'Ανατολ.
Midas Seine	16.569	1968	8400 BHP B & W	$1.400.000	Χόγκ Κόγκ
Bronte	15.160	1979	7600 BHP Sulzer	$6.000.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Selan Maru	35.043	1975	11500 BHP Sulzer	$7.250.000	Νοτιοκορ.
Shining Star	25.470	1977	9300 BHP Man	$6.000.000	Κινέζοι
Ocean Glory	24.740	1979	9900 BHP Sulzer		Ἕλληνες
Spray Cap	26.765	1970	11600 BHP B & W	$3.200.000	
Pacific Ocean	16.519	1968	8400 BHP B & W	$1.500.000	Ἕλληνες

HELLENIC MARINE CONSORTIUM

179 SHIPS - TOTAL 3,351,186 TONS D.W.



HEAD OFFICE: 7 Sotiros - Piraeus - Phones 4110833 & 4112958 - Telex: 212725 & 212146 HMC GR.

As from February 1st, the Head Office will move to: 137 Filonos Str. Piraeus.

CREW OFFICE: 33 Akti Miaouli - Piraeus - Phones: 4134693-6

TRAVEL OFFICE: CONSORTIUM TOURIST ENTERPRISES LTD. - 7 Sotiros - Piraeus - Phones: 4119400 & 4119405

Katerina	25.198	1968	11200 BHP Sulzer	$2.500.000	Νοτ. Ἀμερικ.
New Hope	37.000	1976	14000 BHP Sulzer	$7.000.000 (συμ. χρον.)	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Santillana	269.198	1977	36000 Στρόβιλοι	$4.200.000	Σουηδοί
Jonny	134.473	1974	25000 B & W	$9.400.000	Γάλλοι
Esso Hong Kong (Πρόντακτ)	29.687	1974		$8.100.000	Ἕλληνες
Titipor (πρόντακτ)	32.056	1973	11600 BHP B & W	$8.000.000	Νορβηγοί
Texaco Brussels	25.000	1968	15500 BHP Στρόβιλοι	$550.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σταθερή παρέμεινε ἡ ἀγορά τῶν διαλύσεων μέ προεξέχουσα τήν ζήτηση στή Φορμόζα, ὅπου μικτό σκάφος 104.500 τον. d.w. πληρώθηκε δολ. 115 ἀνά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος. Ἡ Κορέα ἐπλήρωσε δολ. 124 γιά σκάφος 19.000 τον. βάρους ἐνῶ οἱ τιμές γιά μικρότερα σκάφη στό Πακιστάν κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 87-96. Χωρίς ἰδιαίτερες ἐξάρσεις οἱ ἀγορές Κίνας καί Ταϋλάνδης ἐνῶ στήν Εὐρώπη οἱ τιμές παρέμειναν περί τά δολ. 50 στή Γερμανία καί δολ. 43 στήν Ἰαπωνία.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Ἡ εἴδοσος τοῦ φθινοπώρου καί οἱ καλές προοπτικές πού διεφάνησαν στόν ὁρίζοντα γιά τήν ἐξέλιξη τῆς οἰκονομίας στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες καί τήν Ἰαπωνία ἀναπτέρωσαν τό ἐνδιαφέρον τῶν ἀγοραστῶν γιά σκάφη ἀξιόλογων προδιαγραφῶν σέ «λογικές» τιμές.

Στόν τομέα τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων παρατηρήθηκε συγκράτηση στήν προσφορά U/VLCC

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Neckar	16.250	1977	10850 BHP	$6.000.000	Ἕλληνες
Maria	15.195	1970	7500 BHP Sulzer	$1.500.000	Ἕλληνες
Seafalcon	13.000	1969	4400 BHP Pielstick	$1.800.000	Ἄγνωστοι
Belle Rose	15.143	1974	7500 BHP Sulzer	$3.100.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
You are my sunshine	120.800	1976	23200 BHP Sulzer	$10.750.000	Νορβηγοί
Molecon	64.481	1978	14000 BHP Sulzer	$8.800.000	Ἕλληνες
Jaraconda	61.636	1981	14400 BHP Sulzer	$11.600.000	Ἕλληνες
Eastern Lilac	34.196	1972	11550 BHP Sulzer	$4.000.000	Μέσ. Ἀνατολ.
Grand Carrier	19.306	1972	9400 BHP B & W	$2.700.000	Τοῦρκοι
Takara	36.100	1968	13800 BHP Sulzer	$2.100.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Limnea	315.700	1975	36000 SHP Στρόβιλοι	$6.500.000	Ἀμερικανοί
World Falcon	88.280	1983	19000 BHP Sulzer	$16.500.000	Μαλαισίας
Prinkipos	59.428	1964	17600 BHP Sulzer	$1.500.000	Ἕλληνες
Saxonia (OBO)	78.130	1973	15750 BHP Man	$6.000.000	Ἰταλοί
Ermoupolis (OBO)	68.403	1967	18400 BHP Man	$2.250.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἡ αὔξηση τῆς ζητήσεως παλαιοσιδήρου σέ συνδυασμό μέ τήν συγκράτηση τῆς προσφορᾶς σκαφῶν U/VLCC γιά διάλυση ὥθησαν τίς τιμές περί τά δολ. 135 ἀνά τόννο βάρους γιά τά μεγάλα σκάφη. Στήν αὔξηση τῆς τιμῆς συνετέλεσε καί ἡ παρουσία στήν ἀγορά νέων διαλυτῶν μέ μακρόπνοα προγράμματα ὅπως ἡ Κίνα, ἡ Ἰνδία καί ἡ Ταϋλάνδη. Στά μικρότερα σκάφη ξηροῦ φορτίου οἱ τιμές κυμάνθηκαν μεταξύ 90-100 δολλαρίων, ἐπίπεδα σαφῶς βελτιωμένα τῶν προηγουμένων μηνῶν.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Παρά τήν διατήρηση τῆς ναυλαγορᾶς σέ χαμηλά ἐπίπεδα τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον παραμένει ὑψηλό, κυρίως γιά δεξαμενόπλοια μεγέθους 80-120.000 τον. d.w. Ἀξιόλογος ὑπῆρξε καί ὁ ἀριθμός τῶν μπάλκ κάρριερς πού ἄλλαξαν πλοιοκτῆτες χωρίς τό ἐνδιαφέρον νά περιορισθεῖ μόνον σέ σκάφη ὑψηλῶν προδιαγραφῶν τῆς τελευταίας δεκαετίας ἀλλά ἐπεκτάθηκε σέ παλαιότερες μονάδες.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Antonio Machado	15.721	1981	7050 BHP B & W	$7.600.000	Ν. Ἀμερικῆς
Barber Talisman	22.000	1977	14000 BHP Sulzer	$8.500.000	Μ. Ἀνατολῆς
Saint Bernard	14.733	1967	13000 BHP 2 Pielstick	$1.900.000	Ἄγνωστοι
Veronica	8.130	1973	4500 BHP	$950.000	Ἕλληνες
Basel	14.118	1973	5750 BHP Hitachi	$1.900.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Hellespont Courage	43.112	1976	12000 BHP Sulzer	$7.800.000	Νέας Ὑόρκης
Nyon	59.840	1978	16000 BHP Sulzer	$8.750.000	Ἕλληνες
Dimitris L.F.	30.436	1963	13800 BHP Sulzer	$1.200.000	Φιλιππίνων
Graigwen	28.472	1977	12000 BHP Sulzer	$6.850.000	Ἕλληνες
Cheshire	32.280	1971	15000 BHP	—	Ἕλληνες
Lake Almanor	120.000	1972	26100 BHP Sulzer	$7.800.000	Κορεᾶτες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Chinon	269.700	1974	34000 SHP Στρόβιλοι	$5.600.000	Ἕλληνες
Gohryusan Maru	227.604	1971	38.000 BHP B & W	$3.500.000	Χόγκ Κόγκ
Citta di Savona	64.805	1963	21000 BHP B & w	$1.600.000	Ἕλληνες
Varenna (OBO)	103.230	1970	21000 BHP Gotaverken	—	Νορβηγοί

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Χωρίς σημαντικές ἐξελίξεις πρός τά ἄνω ἤ κάτω ἡ ἀγορά τῶν διαλύσεων ἀκολούθησε ἕνα καλό ρυθμό ἀπό τόν ὁποῖο δέν ἔλειψε ἕνας τόνος καί ἐνδιαφέρον.

Οἱ τιμές ὑποχώρησαν κατά τι ἔναντι τοῦ Σεπτεμβρίου καί διαμορφώθηκαν στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 125-131 γιά τά VLCC καί δολ. 100/100 γιά σκάφη ξηροῦ φορτίου στήν Φορμόζα. Ἡ Νοτ. Κορέα ἀντίστοιχα ἐπλήρωσε μεταξύ δολ. 118-124 γιά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια καί δολ. 90-98 γιά τά φορτηγά, ἐπίπεδα τά ὁποῖα ἀκολούθησε περίπου καί ἡ Κίνα. Στό Πακιστάν οἱ τιμές ἀναλόγως κατηγορίας καί μεγέθους κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 75-83 καί στήν Ἰνδία μεταξύ δολ. 80-90.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Ζωηρό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον διατηρήθηκε γιά ὅλες σχεδόν τίς κατηγορίες πλοίων, χωρίς ὅμως τό ἐνδιαφέρον αὐτό νά ἐπιδράσει στίς τιμές οἱ ὁποῖες παρέμειναν στάσιμες.

Ὁ κυριώτερος παράγων πού ἐπιδρᾶ θετικά στήν ἀγορά τῶν μετα-

χειρισμένων πλοίων κρίνομε ὅτι εἶναι ἡ διαπίστωση ὅτι ἡ δυνατότητα γιά τοποθέτηση νέων παραγγελιῶν σέ λογικές τιμές καί μέ παράδοση πρό τῶν μέσων τοῦ 1986 περιορίσθηκε αἰσθητά, ἀκόμη καί στά γνωστά ναυπηγικά κέντρα τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Serra Verde	15.020	1972	8400 BHP Man	$2.300.000	Ἕλληνες
Browning	15.160	1979	7600 BHP Sulzer	$6.000.000	Ἀ. Ἀνατολῆς
Aubrac	13.869	1972	11200 BHP Man	$1.700.000	Ἕλληνες
Chrysanthemum	11.810	1974	8000 BHP	$2.200.000	Ἀ. Ἀνατολῆς

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Elf	30.312	1973	11550 BHP Sulzer	$3.650.000	Ἕλληνες
Nordic Patriot	127.283	1973	23200 Sulzer	$7.750.000	Ἕλληνες
Ocean Builder	64.000	1984	14700 BHP Sulzer	$14.750.000	Ἕλληνες
Kelo	30.242	1976	11550 BHP Sulzer	$5.400.000	Ἕλληνες
United Cove	27.359	1971	11550 BHP Sulzer	$3.000.000	Ἰρανοί
Golden Ray	26.925	1973	11550 Sulzer	$4.100.000	Ἕλληνες
Graceous	17.453	1968	8500 BHP Man	$1.250.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά :

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Minotavros	138.890	1975	27300 BHP B & W	$9.200.000	Ἕλληνες
Elvira C.	132.478	1977	27300 BHP B & W	$7.300.000	Νορβηγοί
Ionia	82.133	1980	16800 BHP B & W	$17.200.000	Γάλλοι
Cys Guardian	37.200	1977	12800 BHP MHI	$6.000.000	Ν. Ὑόρκης
Navios Commander (OBO)	115.156	1975	23200 BHP Sulzer	$6.000.000	Ἕλληνες

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό σημαντικότερο γεγονός ὑπῆρξε ἡ ὁριστική, κατά τά φαινόμενα, διάλυση τοῦ καρτέλ τῆς Φορμόζας (CDVTC) μέ τήν ἀποχώρηση τῶν περισσοτέρων μελῶν καί μέ τήν σκιώδη πλέον παρουσία του μέ τήν μορφή μιᾶς συνεισφορᾶς ἐκ δολ. 2/τόννο γιά κάθε ἀγορά ἐκ μέρους τῶν πρώην μελῶν του.

Παρά ὅμως τήν ἐξέλιξη αὐτή, ἡ προσεκτική πολιτική ἀγορῶν πού ἀκολούθησαν οἱ βασικοί ἀγοράστές σκαφῶν γιά διάλυση τούς ἐπέτρεψε νά ἀποκτήσουν δσο τοννάζ χρειάσθηκαν χωρίς νά προκαλέσουν ἄνοδο τῶν τιμῶν οἱ ὁποῖες κυμάνθηκαν περί τά δολ. 130 στή Ταϊβάν καί δολ. 120-125 στήν Νοτ. Κορέα γιά τά VLCC. Στά πλοῖα ξηροῦ φορτίου οἱ τιμές περιορίσθηκαν κάτω τῶν δολ. 90 μέ μόνη ἐξαίρεση τήν Κίνα ἡ ὁποία ἐπλήρωσε μεταξύ δολ. 100-110.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Παρά τήν συνήθη ἐποχιακπή ἀνάπαυλα τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον τοῦ Δεκεμβρίου διατηρήθηκε σέ ὑψηλά ἐπίπεδα καί προκάλεσε μία ἀνοδική τάση τῶν τιμῶν σέ ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων. Ἰδιαίτερα στά δεξαμενόπλοια, ἡ ἔλλειψη ἀξιόλογων μονάδων περιόρισε τήν δραστηριότητα σέ σχετικά μικρό ἀριθμό πράξεων.

Ἡ διατήρηση τοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος στίς ἀγορές τῶν διαλύσεων τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς καί τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ παρά τήν σοβαρή προσφορά πού σημειώθηκε, ὁδήγησε στήν διατήρηση τῶν τιμῶν σέ ὑψηλά ἐπίπεδα.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Ruddbank	18.701	1979	12000 BHP Doxford	£5.000.000	Βρεταννοί
Devon	12.470	1973	9630 BHP Pielstick	$2.000.000	Τοῦρκοι
Thonon (ψυγεῖο)	16.000	1972	17400 BHP Sulzer	$2.000.000	Ἄγνωστοι
Jalamani (ψυγεῖο)	13.814	11200 BHP	$1.050 DMR	⅔ Ellhnew	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Van Triumph	27.169	1972	11550 BHp Sulzer	$4.250.000	Ἕλληνες
Bertand Delmas	15.917	1972	7.200 Sulzer	$2.000.000	Ἕλληνες
Maritime Trader	34.194	1974	11550 Sulzer	$5.400.000	Ρῶσοι
Eleranta	28.824	1973	11200 Sulzer	$4.100.000	Ρῶσοι
Nereo	28.403	1968	10500 BHP B & W	$2.000.000	Κύπρου
Baylington	16.639	1974	7000 BHP Pielstick	$3.200.000	Τοῦρκοι
Meizi Maru	15.447	1968	7200 BHP B&W	$1.100.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Al Rawadatain	331.956	1976	36.000 Στρόβιλοι	$5.900.000	Νορβηγοί
Wilstar	134.829	1967	23000 BHP B & W	$1.900.000	Ἕλληνες
Pegny	97.672	1970	23200 BHP B & W	$5.500.000	Η.Π.Α.
Astro Pegasus	88.999	1975	20300BHP Sulzer	$8.700.000	Κορέας

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157



Μέ σύνολο 422.590.317 τον. γκρός ό παγκόσμιος στόλος παρουσίασε έφέτος μείωση κατά 2.151.365 τόννους (ποσοστό 0,5%) ἐναντι αὐξήσεως κατά 3,9 έκατ. τον. γκρός τοῦ 1982 καί 0,9 έκατ. γκρός τοῦ 1981.

Τή μεγαλύτερη μείωση παρουσίασαν ή Μεγ. Βρεταννία (3,4 έκατομ. τον. γκρός), ή Λιβερία (3,2 έκατομ. τον. γκρός), ή Νορβηγία (2,6 έκατομ. τον. γκρός) καί ή 'Ελλάς (2,6 έκατομ. τον. γκρός). 'Αντίθετα τή μεγαλύτερη αὔξηση σημείωσε ὁ Παναμᾶς (2 έκατομ. τον. γκρός), ή Κίνα (1,3 έκατομ. τον. γκρός) καί ή Σαουδική 'Αραβία (1 έκατομ. τον. γκρός).

Μερικά βασικά χαρακτηριστικά τῆς συνθέσεως τοῦ παγκόσμιου στόλου δίνουν οί ἀκόλουθοι πίνακες.

'Από ἄποψη κατηγορίας πλοίων ή σύνθεση ἔχει ὡς ἀκολούθως σέ χιλιάδες τόννους γκρός:

Πετρελαιοφόρα	**157.279 (-9.539)**
'Υγραεριοφόρα	**9.079 (+ 294)**
Χημικά τάνκερς	**3.136 (+ 172)**
Μπάλκ - ὄϊλ - κάρριερς	**26.032 (+ 2)**
Ὄρ-μπάλκ-κάρριερς	**98.365 (+ 5.097)**
Γενικοῦ φορτίου	**79.323 (-1.218)**
Κοντέϊνερς	**14.194 (+ 1.252)**
Λοιπά	**4.588 (+ 643)**
Μή ἐμπορικά	**30.595 (+ 1.157)**

'Ο ἀριθμός τῶν πλοίων τῶν μεγαλυτέρων τῶν 100.000 τον. γκρός μειώθηκε κατά 52 μονάδες καί ἔφθασε στά 611 πλοῖα, ἐξ ὧν 144 πλοῖα εἶναι ἄνω τῶν 140.000 τον. γκρός.

Τό 52% τοῦ παγκοσμίου στόλου εἶναι ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ἐνῶ ποσοστό 5,5% εἶναι ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 25 ἐτῶν.

Τό 74% τοῦ παγκόσμιου στόλου κινεῖται μέ μηχανές ἐσωτερικῆς καύσεως.

Κατωτέρω παραθέτουμε τόν πίνακα τῶν 43 χωρῶν τοῦ κόσμου πού κατέχουν ἐμπορικό στόλο ἀνώτερο τοῦ 1 ἑκατομ. τον. γκρός, ὅπως ἐμφανίζονται στό ἐτήσιο στατιστικό δελτίο τοῦ Λόϋδ Ρέτζιστερ, σημειώνοντας σέ παρένθεση τήν ἐπί πλέον ἤ ἔλαττον διαφορά σέ σύγκριση μέ τό 1982 σέ χιλιάδες τόννους.

ΛΙΒΕΡΙΑ	*67.564 (- 3.154)*
ΙΑΠΩΝΙΑ	*40.752 (-842)*
ΕΛΛΑΣ	*37.478 (-2.558)*
ΠΑΝΑΜΑΣ	*34.666 (+ 2.065)*
ΕΣΣΔ	*24.549 (-761)*
Η.Π.Α.	*19.358 (+ 247)*
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	*19.230 (-2.632)*
Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	*19.121 (- 3.384)*
ΚΙΝΑ (+ ΦΟΡΜΟΖΑ)	*11.554 (+ 1.272)*
ΙΤΑΛΙΑ	*10.015 (-360)*
ΓΑΛΛΙΑ	*9.868 (-903)*
ΙΣΠΑΝΙΑ	*7.505 (-626)*
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	*7.009 (-174)*
Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	*6.897 (-810)*
Ν. ΚΟΡΕΑ	*6.386 (+ 857)*
ΙΝΔΙΑ	*6.227 (+ 13)*
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	*5.808 (+ 130)*
ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑ	*5.297 (+ 995)*
ΔΑΝΙΑ	*5.115 (-99)*
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	*4.940 (-453)*
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	*4.384 (+ 885)*
ΠΟΛΩΝΙΑ	*3.686 (+ 36)*
ΚΥΠΡΟΣ	*3.450 (+ 1.300)*
ΣΟΥΗΔΙΑ	*3.433 (-355)*
ΚΑΝΑΔΑΣ	*3.385 (+ 172)*
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	*2.964 (+ 191)*
ΚΟΥΒΕΪΤ	*2.548 (+ 534)*
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	*2.547 (+ 15)*
ΤΟΥΡΚΙΑ	*2.524 (+ 390)*
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	*2.470 (+ 214)*
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	*2.391 (+ 187)*
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	*2.358 (-19)*
ΒΕΛΓΙΟ	*2.274 (+ 2)*
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	*2.022 (+ 147)*
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	*1.950 (+ 103)*
ΙΡΑΝ	*1.795 (+ 482)*
ΙΡΑΚ	*1.561 (+ 40)*
ΜΕΞΙΚΟ	*1.475 (+ 224)*
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	*1.475 (+ 280)*
Α. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	*1.421 (-18)*
ΑΛΓΕΡΙΑ	*1.369 (+ 4)*
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	*1.358 (-44)*
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	*1.293 (+ 45)*

ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Μέ συνολικό διά θαλάσης μεταφερόμενο ἐμπόριο ἄνω τοῦ ἑνός δισεκ. τόννων, ἰσοδυναμοῦν μέ τό 16% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καί μέ ἐξαγωγές πετρελαίου πού ξεπερνοῦν τό ἥμισυ τῶν παγκοσμίων ἐξαγωγῶν, οἱ 'Αραβικές χῶρες δέν διαθέτουν στόλο μεγαλύτερο τοῦ 3% τοῦ παγκοσμίου στόλου. 'Ωστόσο ἡ συνεχής πρόοδός τους στό ναυτιλιακό τομέα εἶναι σημαντική, δεδομένου ὅτι ἀπό τό 1,2 ἑκατομ. τόννων τοῦ ἔτους 1970, ἀριθμοῦν σήμερα ἄνω τῶν 2.000 πλοίων 13 ἑκατομ. τόννων ἐντός τῶν ὁποίων κυριαρχοῦν βέβαια τά δεξαμενόπλοια, ἀλλά δέν ὑστεροῦν καί ἄλλοι σύγχρονοι τύποι ὅπως τά πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, τά μπάλκερς, τά ὑγραεριοφόρα καί τά ρό-ρό.

Στά ναυτιλιακά προβλήματα τῶν 'Αραβικῶν χωρῶν, κύρια θέση κατέχει τό δίλημμα μεταξύ τῶν ἐπί μέρους ἐθνικῶν φιλοδοξιῶν γιά ναυτιλιακή ἐπέκταση καί τοῦ λελογισμένου καταμερισμοῦ τῆς ἀραβικῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας. 'Η διαπίστωση αὐτή δέν ὑποτιμᾶ βέβαια τό μειονέκτημα τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος, ὅπου ἡ ἔλλειψη εἰδικευμένων ναυτικῶν κάνει πολλούς νά πιστεύουν ὅτι ὁ ναυτιλιακός ἐξαραβισμός εἶναι μακρυά ἀκόμη. 'Εξ ἴσου σημαντικές ὅμως εἶναι καί οἱ εὐνοϊκές συνθῆκες, μεταξύ τῶν ὁποίων κύριο ρόλο παίζει ἡ δυνατότης πού ἔχουν νά ἐπωφελοῦνται ἀπό τίς χαμηλές τιμές ναυπηγήσεων καί μεταπωλήσεων γιά νά ἀγοράζουν καινούργια καί μεταχειρισμένα πλοῖα. Εὐνοϊκή ἐπίσης εἶναι καί ἡ καθιέρωση τοῦ κώδικα συμπεριφορᾶς τῶν Κόνφερανς, πού ἐξασφαλίζει θεωρητικά τή συμμετοχή τους στό 40% τῶν μεταφορῶν τακτικῶν γραμμῶν καθώς καί ἡ υἱοθέτηση τό 1980 τῆς συμβάσεως τοῦ ΟΗΕ γιά τίς μεταφορές ἀγαθῶν πού ὑποθάλπει τίς προθέσεις τους γιά συμμετοχή στίς σύγχρονες ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις. Γιά τούς λόγους αὐτούς, τήν ἐπικύρωση τῶν συμβάσεων αὐτῶν ὑπέδειξε ἔντονα στίς ἀραβικές χῶρες τόσο τό 'Αραβικό Συμβούλιο Οἰκονομικῆς 'Ενότητος, ὅσο καί ὁ 'Αραβικός Σύνδεσμος καί ἡ 'Αραβική Ναυτιλιακή 'Ομοσπονδία, ἡ ὁποία προσπαθεῖ νά συνενώσει τίς ἐπί μέρους ναυτιλιακές προσπάθειες καί νά παρουσιάσει ἑνιαῖο ἀραβικό μέτωπο στά ναυτιλιακά συμφέροντα τοῦ λοιποῦ κόσμου.

Σήμερα πάντως μέσα στό ταραγμένο πολιτικό κλίμα τοῦ κόσμου, ἀποτελεῖ σημαντικό παράδειγμα συνεργασίας ἡ πρωτοβουλία τῶν ἕξι κρατῶν τοῦ Κόλπου γιά τήν προσπάθεια τερματισμοῦ τοῦ ἰρανοϊρακινοῦ πολέμου καί τῶν ἀπειλῶν γιά τό κλείσιμο τῶν στενῶν τοῦ 'Ορμούζ.

Εἰσερχόμενοι σέ μιά εἰδικότερη θεώρηση τῆς ναυτιλίας τῶν ἀραβικῶν χωρῶν ἀρχίζουμε κατ' ἀνάγκη ἀπό τή Σαουδική 'Αραβία πού εἶναι ἡ μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη τοῦ ἀραβικοῦ κόσμου, μέ σημαντικό στόλο 435 πλοίων 5.296.798 τ. γκρός καί 9.311.863 τ. DW, μέ τόν ὁποῖο ἔχει ὁριστικά εἰσέλθει στήν πρώτη εἰκοσάδα τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ὑπερτεροῦσα πολλῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιῶν ὅπως τῆς Δανίας, 'Ολλανδίας, Σουηδίας κ.λπ. Μέ 104 δεξαμενόπλοια 3,3 ἑκατ. τόννων καί 120 φορτηγά 1 ἑκατ. τόννων, συνεχίζει τή ναυτιλιακή της ἀνάπτυξη, μέ ρυθμό ὅμως ὁ ὁποῖος παρουσιάζει ἐπιβράδυνση μετά τή βαθμιαία κατάργηση τοῦ συστήματος τῶν ἐκπτώσεων. Μέ τό σύστημα αὐτό ὡς γνωστόν, ἡ κρατική ἑταιρία «Petromin» παρεῖχε στά ὑπό σαουδαραβική σημαία πλοῖα τεράστιες ἐκπτώσεις στήν τιμή τοῦ πετρελαίου καυσίμων τῆς Τζέντας. Αὐτό προσήλκυσε μεγάλο ἀριθμό ξένων ἐφοπλιστῶν καί προκάλεσε τήν ραγδαία ἀνάπτυξη τοῦ στόλου τήν τελευταία ὀκταετία. Ἤδη ἡ ἀπόφαση τῆς Κυβερνήσεως ν' ἀναστείλει τό μέτρο αὐτό καί νά βάλει φραγμούς στήν ἐγγραφή ξένων πλοίων στά νηολόγια τῆς χώρας ἐσήμανε τήν ἐπαναφορά τῆς ἀναπτύξεως σέ μετριώτερα ἐπίπεδα καί στενώτερη τοπική σύνδεση. Ἔτσι ἡ μεγαλύτερη ἐθνική ναυτιλιακή ἑταιρία, ἡ NSCCA πού ἄρχισε μέ δύο ρό-ρό παρέλαβε

φέτος ἄλλα 4 κοντέϊνερόπλοια τῶν 2100 TEU (38.100 τον.) καί ἔχει ἐξαγγείλει πρόγραμμα ἐπεκτάσεως τόσο σέ ἀριθμό ὅσο καί σέ διαφορετικούς τομεῖς.

Δεύτερο σέ ναυτιλιακή δύναμη τό Κουβέϊτ διαθέτει σήμερα 235 πλοῖα 2.548.000 τ. γκρός μεταξύ τῶν ὁποίων 29 πετρελαιοφόρα 1.683.000 τόν. καί 46 φορτηγά 370.000 τόν. καί ἡ «Kuwait Oil Tankers» ἀνανεώνει τίς δραστηριότητές της ἐπεκτείνοντας τό ἐνδιαφέρον της πρός τά φορτηγά. Ἀπό τίς χῶρες τοῦ Κόλπου ἀκολουθεῖ τό Ἰράκ μέ 161 πλοῖα 1.561.000 τ. γκρός, κυρίως πετρελαιοφόρα, καί ἕπονται τό Κατάρ μέ 315.000 τ. γκρός, τά Ἡνωμ. Ἀραβικά Ἐμιράτα μέ 301.000 τ. γκρός, τό Μπαχρέϊν μέ 25.000 τ. γκρός.

Ἀπό τίς Μεσογειακές Ἀραβικές χῶρες προηγεῖται ἡ Ἀλγερία μέ 145 πλοῖα 1.369.000 τ. γκρός (22 τάνκερς 660.000 καί 40 φορτηγά 200.000 τόν.) ἡ Λιβύη μέ 104 πλοῖα 905.000 τ. γκρός καί ἡ Αἴγυπτος μέ 351 πλοῖα 665.000 τ. γκρός. Εἰδικώτερα ἡ Αἴγυπτος παρά τό ἄνοιγμα πρός τήν ξένη ναυτιλιακή συμμετοχή μέ τή μορφή κοινῶν ἐπιχειρήσεων μέ αἰγυπτιακές ἰδιωτικές ναυτικές ἑταιρίες, δέν κατάφερε νά πετύχει τήν ἀναμενομένη ἀνάπτυξη ἡ δέ προσελκυσθεῖσα εἰκοσάδα τῶν τέτοιων ἐπιχειρήσεων καρκαινοβατοῦν ἤ ἀδρανοῦν, θύματα τῆς αἰγυπτιακῆς γραφειοκρατίας καί τῆς βραδείας, ἐπιχειρηματικῆς προσαρμογῆς. Εἶναι σημαντικό ὅτι τό 70% τοῦ αἰγυπτιακοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐλέγχεται ἀπό τό Κράτος καί ὅτι μία κρατική ἑταιρία, ἡ «Egyptian Navigation» κατέχει τό 40% τοῦ ὑπό ἐθνική σημαία τοννάζ.

ΒΕΛΓΙΟ

Δύναμη: 322 πλοῖα, 2.273.503 τον. γκρός (3.690.728 τον. d.w.)

Μέ τή μικρή συγκριτικά ναυτιλία του θεωρεῖται βέβαιο ὅτι τό Βέλγιο ἀντιμετωπίζει τήν παγκόσμια κρίση καλύτερα ἀπό τούς μεγάλους γείτονες τους, χάρη στή συνεχῆ κρατική ὑποστήριξη πού στοχεύει νά ξαναδώσει στήν ἐθνική ναυτιλία τήν συναγωνιστικότητά της, σπάζοντας τό φαῦλο κύκλο πού αὐξάνει τήν ἀνεργία καί ἐπιβαρύνει τό ἔλλειμμα τοῦ δημοσίου τομέως.

Ἄν ἐξαιρέσουμε τά ἁλιευτικά καί τά σκάφη τῆς βοηθητικῆς ναυτιλίας, ὁ βελγικός ἐμπορικός στόλος περιλαμβάνει περί τά 100 μεγάλα πλοῖα, μεταξύ τῶν ὁποίων 33 μικτά (Ore-bulk) 1.320.000 τον. γκρός πού ἀποτελοῦν καί τόν κορμό του. Ἐπίσης 32 συμβατικά φορτηγά 177.000 τον. γκρός, 13 δεξαμενόπλοια 270.000 τον.γκρός, 10 ὑγραεριοφόρα καί χημικά 160.000 τον. γκρός καί 5 κοντέϊνερόπλοια 155.000 τον. γκρός.

Μολονότι ἡ βελγική ναυτιλία εἶναι καθαρά ἰδιωτική, τό Κράτος μέ τό ἀπό τό ἔτος 1948 δημιουργημένο εἰδικό πιστωτικό κεφάλαιο, βοηθᾶ τόν ἐφοπλισμό μέ τή χορήγηση δανείων πού φθάνουν μέχρι τό 80% τοῦ κόστους ναυπηγήσεως μέ ἐπιτόκιο μόλις 4%. Ἡ πρόθεση τῆς Κυβερνήσεως νά μειώσει τό ποσό στό 75% τῆς ἀξίας καί νά αὐξήσει τό ἐπιτόκιο σέ 7,5% ἰσοφαρίζεται μέ τήν ἀπόφασή της νά αὐξήσει τό πιστωτικό κεφάλαιο σέ 50 δισεκατ. φράγκα.

Τά μεγαλύτερα προβλήματα τοῦ βελγικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀναφέρονται σήμερα στό ὑψηλό κόστος ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων καί στή μικρή συμμετοχή τοῦ στόλου στό ἐθνικό ἐμπόριο. Διαφυγή πρός ξένες σημαῖες δέν εἶναι δυνατή λόγω τῶν δεσμῶν τῆς ναυτιλίας μέ τό ἐθνικό πιστωτικό κεφάλαιο. Γι' αὐτό ὡς μόνιμη διέξοδος διαφαίνεται ἡ χρησιμοποίηση ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν ἀπό ὑπανάπτυκτες χῶρες μέ μισθολόγιο τῆς χώρας καταγωγῆς τους, ὑπό τήν προϋπόθεση φυσικά ὅτι δέν θά ἀντιδράσουν τά ἐθνικά ναυτεργατικά σωματεῖα. Σήμερα οἱ διατιθέμενοι ναυτικοί ἀνέρχονται σέ 3.000 ἀπό τούς ὁποίους οἱ 2.600 εἶναι βέλγιοι καί οἱ λοιποί κυρίως εὐρωπαῖοι (ἱσπανοί καί πορτογάλλοι).

Ἀπό τίς σημαντικές ναυτιλιακές ἑταιρίες τῆς χώρας πρώτη ἔρχεται ἡ «Compagnie Maritime Belge» ἀσχολουμένη κυρίως στήν τράμπ ναυτιλία μέ 42 σκάφη ἄνω τοῦ 1 ἑκατομ. τόννων, ἡ ὁποία ἐξήγγειλε εὐρύ πρόγραμμα ἐπενδύσεων 15 ἑκατομ. λιρῶν γιά τήν ἀπόκτηση τριῶν OBO, ἑνός μπάλκερς, καί τεσσάρων σκαφῶν κοντέϊνερς. Ἐξ ἄλλου ἡ ἑταιρία «Cobelfret» μέ 12 πλοῖα πού ἐξυπηρετοῦν κυρίως τακτικές γραμμές, πραγματοποίησε τό 1982 καθαρά κέρδη τῆς τάξεως τῶν 170 ἑκατομ. φράγκων, τό δέ συγκρότημα «Ahlers», ἐπίσης μέ 12 ἰδιόκτητα πλοῖα πραγματοποίησε κέρδη τῆς αὐτῆς τάξεως.

Στό ναυπηγικό τομέα, τό κυριώτερο ναυπηγεῖο τῆς χώρας, «Boelwerf», πού ἀπερρόφησε προσφάτως τό προβληματικό ναυπηγεῖο «Cockerill» τοῦ Χομπόκεν, παρουσιάζει ἰδιαιτέρως ἱκανοποιητικές προοπτικές, δεδομένου ὅτι ἐκτός τῶν ὑφισταμένων παραγγελιῶν πού ἐξασφαλίζουν ἀπασχόληση μέχρι τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1984, ἔλαβε ἤδη παραγγελία τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τῶν 40.000 τον., συνολικοῦ κόστους 7,4 δισεκ. φράγκων (93,3 ἑκατομ. λιρῶν) πού θά παρατείνουν μέχρι τό τέλος τοῦ 1985 τήν ἀπασχόληση τοῦ συγκροτήματος τό ὁποῖο ἀπασχολεῖ σήμερα ἐργατοτεχνικό προσωπικό 3.600 ἀτόμων.

ΓΑΛΛΙΑ

Δύναμη: 1.773 πλοῖα 9.868.075 τον. γκρός (16.819.510 τον. d.w.)

Μέ 900.000 τόννους λιγότερους, ὁ γαλλικός ἐμπορικός στόλος ὑπεχώρησε στήν ἑνδεκάτη θέση τῆς παγκόσμιας κλίμακας. Στή μείωση αὐτή συνέβαλε ἡ ἐλάττωση τῶν δεξαμενοπλοίων καί ἡ διάλυση τοῦ κολοσσοῦ «Pierre Guillaumat». Μεσοῦντος τοῦ ἔτους περιελάμβανε 1.173 πλοῖα, ἄνω τῶν 100 κόρων, συνολικῆς χωρητικότητος 9.868.075 τον. γκρός, καί μεταφορικῆς ἱκανότητος 16.829.510 τον. d.w. Ἀναλυτικότερα ἡ σύνθεση τοῦ στόλου αὐτοῦ περιέχει 87 τάνκερς 5.451.950 τον. γκρός, 17 χημικά καί ὑγραεριοφόρα 423.834 τον. γκρός, 46 μικτά 1.814.855 τον. γκρός, 198 φορτηγά 1.073.578 τον. γκρός, 23 σκάφη κοντέϊνερς 592.298 τον. γκρός, 54 ἐπιβατηγά 180.067 τ. γκρός καί 480 ἁλιευτικά 159.000 τον. γκρός.

Τελείωσε φέτος τό διετές σχέδιο σταθεροποιήσεως τῆς ναυτιλίας τό ὁποῖο δέν φαίνεται νά ἀπέδωσε ἰδιαίτερα ἀποτελέσματα, ἐνῶ στό ἔνατο πενταετές πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας (1984-1988) δέν περιλαμβάνονται εἰδικές διατάξεις γιά τή ναυτιλία. Πάντως τό ἀνώτατο συμβούλιο Ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ πρότεινε τήν πρόσκτηση 25-30 νέων πλοίων κάθε χρόνο μέ συνολική κρατική οἰκονομική ἐνίσχυση τῆς τάξεως τοῦ 1,5 δισεκ. φράγκων γιά ὁλόκληρη τήν πενταετία. Ὡς γνωστό μέ τά σημερινά δεδομένα τοῦ λήξαντος σχεδίου οἱ ἐφοπλιστές δικαιοῦνται ἐνισχύσεως 15% γιά ἀγορά νεοναυπηγήτου ἤ μεταχειρισμένου πλοίου καί πρόσθετης ἐπιχορηγήσεως γιά μείωση τοῦ ἐπιτοκίου ἐπί δανείων ἴσων πρός τό 80% τῆς τιμῆς ἀγορᾶς τοῦ πλοίου.

Στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, οἱ γάλλοι ἐφοπλιστές μολονότι δικαιοῦνται νά μεταφέρουν τά δύο τρίτα τῶν ἐθνικῶν εἰσαγωγῶν-ἐξαγωγῶν πετρελαίου, ὑπέστησαν πλήγματα ἀπό τήν πολιτική τοῦ περιορισμοῦ καί τή χαμηλή κατανάλωση πετρελαίου.

Στούς τομεῖς τῶν μπάλκερς καί τῶν ὑγραεριοφόρων ὁ ἐθνικός στόλος παρουσίασε μικρή αὔξηση τά τελευταῖα χρόνια, ἐνῶ ἀντίθετα μικρή κάμψη παρουσίασαν τά πλοῖα ψυγεῖα καί τά συμβατικά φορτηγά.

Στίς μεγάλες ἑταιρίες τακτικῶν γραμμῶν οἱ ὁποῖες διαθέτουν καί τόν ὑπολογίσιμο στόλο τῶν κοντεϊνεροπλοίων οἱ ζημιές ἀνῆλθαν γιά τό λῆξαν ἔτος σέ 700 περίπου ἑκατομ. φράγκα, ἀπό τά ὁποῖα τό συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό ἀνῆκε στήν κρατική «Compagnie General Maritime» μέ 585 ἑκατομ. φράγκα ζημία, μέ δεύτερη τήν ἑταιρία «Chargeurs Reunis» μέ 92 ἑκατ. φράγκα. Ἀντίθετα ἡ ἑταιρία «Delmas - Vieljeux» παρουσίασε καθαρά κέρδη τῆς τάξεως τῶν 80 ἑκατομ. φράγκων.

Τό ναυπηγικό πρόβλημα τῆς Γαλλίας ἐξακολουθεῖ νά περιπλέκεται μέ τή νέα κυβερνητική ἀπόφαση τῆς δημιουργίας δύο μεγάλων ναυπηγικῶν συγκροτημάτων στά ὁποῖα συγχωνεύονται τά πέντα μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς χώρας. Ἔτσι τό πρῶτο συγκρότημα τῶν «Ναυπηγείων Βορρᾶ καί Μεσογείου» σχηματίστηκε μέ τή συγχώνευση τοῦ ναυπηγείου τῆς Δουνκέρκης (Schneider), καί τῶν δύο ναυπηγείων τῆς «La Ciotat» καί «La Seyne» στή Μεσόγειο. Τό δέ δεύτερο συγκρότημα περιλαμβάνει τά ναυπηγεῖα «Alsthom» τοῦ Ἀτλαντικοῦ (Σαίν Ναζέρ) στά ὁποῖα συγχωνεύεται καί τό ναυπηγεῖο «Duvugeon» τῆς Νάντης. Κατά τούς ἐνδιαφερομένους τά κρατικά μέτρα πού στοχεύουν στή βελτίωση τῆς καταστάσεως τῆς ναυπηγοβιομηχανίας χειροτέρεψαν μᾶλλον τήν κατάσταση, δεδομένου ὅτι τό ποσό τοῦ 1,5 δισεκ. φράγκων πού διέθεσε ὁ κρατικός προϋπολογισμός, πῆγε κυρίως στή χρηματοδότηση τῶν δαπανῶν τῆς συγχωνεύσεως, ἐνῶ τά ναυπηγεῖα δέν μποροῦν νά κλείσουν παραγγελίες ἐλλείψει κρατικῆς χρηματικῆς ἐνισχύσεως. Οἱ ὑπάρχουσες σήμερα σοβαρές παραγγελίες ἀναφέρονται σέ τέσσερα πλοῖα στήν Δουνκέρκη συνολικοῦ τοννάζ 100.000 τόννων, σέ τρία ὑγραεριοφόρα 180.000 τόννων στή «La Ciotat» καί σέ πέντε μικρά μεσογειακά σκάφη στή «La Seyne», Ἐξ ἄλλου τά ναυπηγεῖα «Alsthom» ἔχουν παραγγελίες γιά τέσσερα κοντεϊνερόπλοια τῶν 32.400 καί δύο τῶν 41.000 τόννων καθώς καί δύο φορτηγά τῶν 16.000 τόννων.

Οἱ 6.916 ἀξιωματικοί ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καί οἱ 14.325 ἄνδρες κατωτέρων πληρωμάτων τῆς Γαλλίας, ἔχουν ἤδη ἐπιτύχει πληρωμένη ἄδεια 135 ἡμερῶν τό χρόνο καί ζητοῦν νά τήν φθάσουν σέ 146 ἡμέρες, καθώς καί συνταξιοδότηση στό πεντηκοστό ἔτος τῆς ἡλικίας. Οἱ ἐφοπλισταί ἐπιμένουν ὅτι δέν μποροῦν νά παραχωρήσουν περισσότερο ἀπό 2,5 ἡμέρες ἐπί πλέον ἀδείας, μέ παράλληλη ὅμως διατήρηση τῆς ἤδη μισθολογικῆς ἐπιβαρύνσεως μέ περικοπή κατά 5% τοῦ μισθοῦ.

Σημειοῦται τέλος ὅτι ὁ ναυτιλιακός κόσμος ἀντιμετωπίζει μέ ἔκπληξη καί δυσανασχέτιση τήν διοικητική ὑποβάθμιση τοῦ Ὑ-

πουργείου Θαλάσσης, τό όποῖο συσταθέν τό 1981 μέ πολλή τυμπανοκρουσία, ὑπεβιβάσθη ἐφέτος σέ θέση Ὑφυπουργείου Μεταφορῶν.

ΔΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.112 πλοῖα 5.115.097 τον. γκρός (7.926.127 τον. d.w.)

Ἀμετακίνητος σχεδόν σέ ἀριθμό καί τονάζ, ὁ δανικός ἐμπορικός στόλος περιελάμβανε στό τέλος τοῦ ἔτους 1.112 πλοῖα, ἐξ ὧν 65 δεξαμενόπλοια 2.423.185 τον. γκρός, 39 ὑγραεριοφόρα καί χημικά 113.571 τον. γκρός, 16 μπάλκερ 185.462 τον. γκρός, 29 σκάφη κοντέϊνερς 833.332 τον. γκρός καί 426 διάφορα φορτηγά 791.253 τον. γκρός. Πρόκειται περί στόλου ἐκσυγχρονισμένου, δεδομένου ὅτι τό 77% τοῦ τοννάζ εἶναι ἡλικίας μικρότερης τῶν 10 ἐτῶν καί τό 25% μικρότερης τῶν 4 ἐτῶν.

Ἱκανοποιητικά θεωροῦνται τά ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων κατά τό διαρεῦσαν ἔτος, τουλάχιστον γιά τά μεγάλα ἐφοπλιστικά συγκροτήματα, ὅπως τοῦ Μόλλερ καί τοῦ Λόριτζεν. Παρά τό σχετικά μεγάλο ἀριθμό δεξαμενοπλοίων πού ἀναγκάστηκε νά παροπλίσει τό συγκρότημα Μόλλερ, ὑπολογίζεται ὅτι οἱ δύο ἑταιρίες τοῦ «Svendborg» καί KRD θά μοιράσουν μερίσματα τῆς τάξεως τῶν 29-43 ἑκατομ. κορωνῶν. Περισσότερο ἱκανοποιητικά ἦσαν τ' ἀποτελέσματα τοῦ στόλου Λόριτζεν πού διαθέτει 20 πλοῖα 1 ἑκατομ. τόννων, τοῦ ὁποίου τά κέρδη τό 1982 ἔφθασαν τά 350 ἑκατομ. κορωνῶν καί τό διανεμηθέν μέρισμα τό 20'%. Ἀντίθετα σημαντική συρρίκνωση ὑπέστη ἡ ἑταιρία DFDS πού ἔχει τό μονοπώλιο σχεδόν τῶν ἐπιβατικῶν γραμμῶν τῆς Βορ. Θαλάσσης, ἡ ὁποία λόγω μιᾶς ὑπερβολικά ταχύρρυθμης ἀνάπτυξης ὑπέστη σοβαρές ζημίες πού ἀνέβασαν τό περσινό ἔλλειμά της σέ 20 περίπου ἑκατ. κορωνῶν. Γιά τό λόγο αὐτό προέβη στήν ἐκποίηση δεκάδας ἐπιβατικῶν πλοίων μέ τό σκοπό νά ἰσοσκελίσει τόν προϋπολογισμό της.

Συγκριτικά μέ τό μέγεθος τῆς παγκόσμιας κρίσης ἡ κατάσταση τῶν δανικῶν ναυπηγείων δέν εἶναι κακή, δεδομένου ὅτι τό σύνολο τοῦ ὑπό ναυπήγηση τοννάζ μέσα στό 1983 ἔφθασε τούς 375.000 τόννους ἔναντι 277 χιλιάδων τοῦ 1982 καί 141 χιλιάδων τοῦ 1980. Ἔτσι ἡ Δανία διατηρεῖ τήν ἐνδέκατη θέση στήν παγκόσμια ναυπηγική κλίμακα μέ συνολικό καρνέ παραγγελιῶν 600 χιλιάδων τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων 203.000 τόννοι ἀφοροῦν μπάλκ - κάρριερς, 52.000 δεξαμενόπλοια καί 220.000 φορτηγά. Τό συνολικό ὕψος τῶν παραγγελιῶν ὑπολογίζεται σέ 8,3 ἑκατομ. κορωνῶν καί περιλαμβάνει 46 μονάδες διαφόρων κατηγοριῶν καί μεγεθῶν. Κατά τό τελευταῖο στατιστικό δελτίο πού περιλαμβάνει τό τρίτο τρίμηνο, τοῦ ἔτους, τά ὑπό ναυπήγηση τελοῦντα πλοῖα στά δανικά ναυπηγεῖα ἀνέρχονται σέ 28 πλοῖα 285.000 τον. γκρός ἐξ ὧν τά 19 ναυπηγοῦνται γιά λογαριασμό Δανῶν ἐφοπλιστῶν καί ἐννέα γιά λογαριασμό ξένων.

Ἀπό τήν ἄποψη τῶν πρωτείων, τό ναυπηγεῖο «Aalborg» ἔρχεται πρῶτο σέ ἀριθμό ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ, τό ναυπηγεῖο «Odense» πρῶτο σέ ἀριθμό παραγγελιῶν καί τό ναυπηγεῖο «Fredrikshaven» πρῶτο σέ διάρκεια ἀπασχολήσεως. Σημειοῦται ὅτι τά 10 μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς χώρας ἀπασχολοῦν περί τούς 12.000 ἄνδρες, ἀπό τούς ὁποίους τά δύο τρίτα ἐργάζονται στά ὡς ἄνω τρία ναυπηγεῖα καί στό ναυπηγεῖο τῆς Μπουρμάϊστερ & Γουέϊν.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.769 πλοῖα 6.896.961 τον. γκρός (10.797.478 τον. d.w)

Καί νέα ὑποχώρηση σημείωσε ὁ ἐθνικός Γερμανικός στόλος μέσα στό χρόνο πού πέρασε μειωθείς κατά 810.000 τόννους. Ἡ σημερινή σύνθεσή του περιλαμβάνει 96 τάνκερς 2.027.000 τον. γκρός, 52 χημικά καί ὑγραεριοφόρα 230.837 τ. γκρός, 34 μπάλκερς 1.130.000 τ. γκρός καί 1.030 φορτηγά 1.750.000 τον. γκρός.

Ἕνα ἰδιαίτερο χαρακτηριστικό τῆς γερμα-

Elegance at sea

The widest choice of distinguished

EPIROTIKI CRUISES

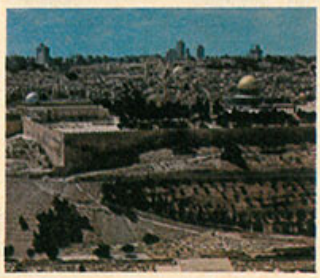
MTS OCEANOS	3 & 4 Days THE GREEK ISLES & TURKEY
TSS ATLAS	7 Days EGYPT, ISRAEL, TURKEY
MTS JUPITER	7 Days THE GREEK ISLES & TURKEY
MTS JASON	14 Days MEDITERRANEAN FIESTA
	14 Days THE NORWEGIAN FJORDS, HOLLAND, GERMANY, DENMARK, SWEDEN, FINLAND, POLAND U.S.S.R.
	14 Days HIGHLIGHTS OF THE ATLANTIC COAST OF MOROCCO, PORTUGAL, SPAIN, FRANCE

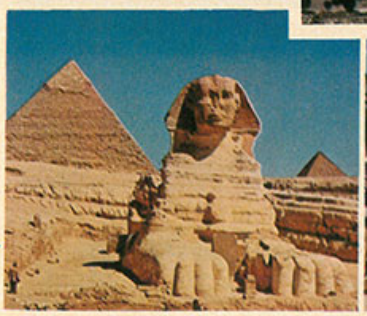














EPIROTIKI LINES

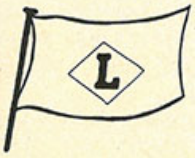
HEAD OFFICE: Akti Miaouli 87, Piraeus, Greece - Tel. 452 66 41/9 - Telex: 212 302 EPIR GR

LELAKIS GROUP

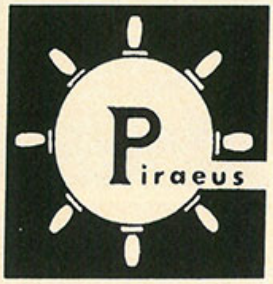
OF COMPANIES



UNIVERSAL GLOW INC.



LELAKIS SHIPPING LTD.



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.



PIRAEUS OFFICE: UNIVERSAL GLOW INC.
51 AKTI MIAOULI — PIRAEUS — GREECE
PHONES: 41 11 011 (10 LINES)
TELEXES: 21 1131 RAIN GR
21 1130 GLOW GR
21 3158 TONY GR
21 3129 PIRE GR
21 2747 PIRE GR

LONDON OFFICE: INTERNAV LTD.
107 - 113 Ibex House Minories London EC3N1DY
Phone: 01-48 80 066
Telex: 89 53 962

νικῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἡ διάσπαση τοῦ στόλου σέ τρεῖς κατηγορίες: Ἡ πρώτη περιλαμβάνει τά ὑπό γερμανική σημαία πλοῖα. Ἡ δεύτερη τά τελοῦνται προσωρινῶς ὑπό χρονοναύλωση μέ ξένη σημαία. Καί ἡ τρίτη τά γερμανικῆς πλοιοκτησίας ὑπό ξένες σημαῖες πλοῖα. Στή δεύτερη κατηγορία φέρεται ὅτι ἀνήκουν 114 πλοῖα 1.615.000 τόννους γκρός, στή δέ τρίτη 210 πλοῖα 2.292.000 τον. γκρός. Ἔτσι τό σύνολο τοῦ γερμανόκτητου ἐμπορικοῦ στόλου μπορεῖ νά ὑπολογισθεῖ περίπου ὅτι ὑπερβαίνει τά 10 ἑκατομ. τον. γκρός ἤ τά 13 ἑκατομ. τον. d.w.

Κατά τό διάστημα τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τοῦ ἔτους ὁ γερμανικός ἐφοπλισμός παρήγγειλε 18 νέα σκάφη 185.000 τον. γκρός ἐξ ὧν τά 15 σέ γερμανικά ναυπηγεῖα, τό δέ σύνολο τῶν γερμανικῶν παραγγελιῶν μεσοῦντος τοῦ ἔτους ἀνερχόταν σέ 57 πλοῖα 620.000 τον. γκρός, ἀπό τά ὁποῖα οἱ 34 ἦσαν τοποθετημένες σέ γερμανικά ναυπηγεῖα. Τό ὑψηλό πάντως κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπό γερμανική σημαία πλοίου ἀποτελεῖ τή μόνιμη ἐπωδό τῶν ἐφοπλιστικῶν παραστάσεων πρός τήν Κυβέρνηση καί τοῦ αἰτήματος γιά ἐνίσχυση τῆς ναυτιλίας πού παραμένει στό ἐθνικό νηολόγιο.

Στό ναυπηγικό τομέα κυριάρχησε τό θέμα τῆς τύχης τοῦ ναυπηγείου «Βέζερ» καί τῆς συγχωνεύσεως τῶν λοιπῶν ναυπηγικῶν συγκροτημάτων τῆς Βρέμης.

Ἀρχικά εἶχε συζητηθεῖ τό σχέδιο συνενώσεως τῶν ναυπηγείων «Βέζερ», «Βούλκαν» καί «Χάπαγκ - Λόϋδ» ἀλλά τελικά φαίνεται ὅτι ἀπεφασίσθη ὁριστικά στό τέλος τοῦ ἔτους τό κλείσιμο τοῦ ναυπηγείου «Βέζερ» πού ἀποτελεῖ θυγατρική ἐπιχείρηση τοῦ συγκροτήματος «Κρούπ», ὕστερα ἀπό ζωή 138 ἐτῶν κατά τό διάστημα τῆς ὁποίας εἶχε ναυπηγήσει 1.200 πλοῖα μεταξύ τῶν ὁποίων καί τό θρυλικό ὑπερωκεάνιο «Βρέμη» καί πολλά τάνκερς τῶν 400.000 τόννων. Ἔτσι προβλέπεται νά συγχωνευθοῦν τά ἄλλα ναυπηγικά συγκροτήματα τῆς Βρέμης σέ νέα ἑταιρία διεθνῶν διαστάσεων, ἡ ὁποία θά ἐξειδικεύσει τό μέν ναυπηγεῖο «Seebeckwerft» σέ ναυπήγηση ἐμπορικῶν πλοίων καί τά ἄλλα δύο ναυπηγεῖα «Vulkan» καί «Hapag-Loyd» στή ναυπήγηση πολεμικῶν σκαφῶν, πλωτῶν ἐξεδρῶν καί χερσαίων σιδηρῶν κατασκευῶν. Ὑπολογίζεται πάντως ὅτι ἡ συγχώνευση θά ἐπιφέρει ἀπόλυση τουλάχιστον τοῦ 20% τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ πού ἀνέρχεται συνολικά σέ 10.000 ἄτομα, καθώς καί διάθεση 100 ἑκατομ. δολλαρίων γιά τήν ἀναδιοργάνωση τοῦ νέου ὁμίλου. Οἱ δαπάνες προβλέπεται νά ἀναληφθοῦν κατά τό ἥμισυ ἀπό τούς μετόχους καί κατά τό ἄλλο ἥμισυ ἀπό τήν πολιτεία τῆς Βρέμης καί τήν Ὁμοσπονδιακή Κυβέρνηση, ἡ ὁποία πάντως θά μελετήσει τή βιωσιμότητα τοῦ νέου συγκροτήματος πρίν δώσει τή συγκατάθεσή της.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δύναμη 6.437 πλοῖα. 19.358.469 τον. γκρός (29.295.016 τον. d.w.).

Μακριά ἀπό τά πρωτεῖα ἀλλά μέ μία αὔξηση τοῦ νηολογίου τους κατά 254 πλοῖα καί 237.469 τον. γκρός, οἱ ΗΠΑ διατηροῦν μία ὑπολογίσιμη ναυτιλιακή δύναμη, ἐλάχιστα μέν συναγωνιστική ἀλλά ἀναγκαῖα γιά τόν ἡγετικό τους ρόλο.

Ἀπό τό σύνολο τῆς δυνάμεως τοῦ ἀμερικανικοῦ νηολογίου τά 5.061 σκάφη ἀνήκουν στήν κατηγορία τῶν μικρῶν ἀκτοπλοϊκῶν κάτω τῶν 500 τον. γκρός, ἐνῶ ἄλλα 163 πλοῖα ἀπασχολοῦνται ἀποκλειστικά μέ μεταφορές τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Ἔτσι ὁ καθαρά ἐμπορικός στόλος τῆς χώρας ὑπολογίζεται περί τά 720 σκάφη, 16.4 ἑκατ. τον. γκρός καί ἔχει κατά τά τελευταῖα χρόνια σημειώσει βελτίωση τόσο ἀπό πλευρᾶς μέσου μεγέθους ὅσο καί ἀπό πλευρᾶς μέσης ἡλικίας.

Στόν ναυπηγικό τομέα ἡ κυβέρνηση Ρήγκαν δέχθηκε ὀξεῖς ἐπικρίσεις γιά τήν πολιτική της παρά τό φιλόδοξο πρόγραμμα ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ βοηθητικοῦ στόλου τό ὁποῖο προβλέπει τήν μετασκευή 15 σκαφῶν δαπάνης 3 δισεκ. δολλαρίων.

Ὅπως ὑποστηρίζει ἡ Ἕνωση τῶν ἀμερικανῶν ναυπηγοβιομηχάνων τό πρόγραμμα αὐτό εἶναι πολύ περιορισμένο καί δέν ἐπαρκεῖ νά διατηρήσει σέ λειτουργία καί ἑτοιμότητα τό σύνολο τῶν ναυπηγείων, τά ὁποία σέ περίπτωση συρράξεως θά κληθοῦν νά παράγουν σέ ταχύτατο διάστημα τά ἀναγκαῖα σκάφη ὑποστηρίξεως τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, γεγονός πού καθιστᾶ ἀναγκαῖες τίς ἐπιχορηγήσεις πρός τά ναυπηγεῖα καί σέ ὕψος περίπου 50% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου γιά νά ἀνταγωνισθοῦν τίς τιμές ἐκείνων τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς.

Ὁ τομέας τῶν κρουαζιερῶν πού ξεκινοῦν ἀπό τούς λιμένες τοῦ Εἰρηνικοῦ καί τοῦ Ἀτλαντικοῦ παρουσίασε σημαντική βελτίωση μέ ἀποτέλεσμα τήν ἀναζωπύρωση τοῦ ἐνδιαφέροντος γιά τήν ἀγορά ναυπήγηση ἤ μετασκευή ἑνός μεγάλου ἀριθμοῦ κρουαζιεροπλοίων. Συγκεκριμένα ἡ «Κρούζ Ἀμέρικα Λάϊν» προσπάθησε πρός τό παρόν ἀνεπιτυχῶς νά ἀγοράσει τά δύο βρεταννικά σκάφη «Cunard Princess» καί «Cunard Countess». Τό γεγονός ὅτι τά δύο αὐτά σκάφη δέν ναυπηγήθηκαν στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες ὑπῆρξε ἀποφασιστικό ἐμπόδιο στήν παροχή τῆς ἀναγκαίας ἐγκρίσεως ἀπό τήν Γερουσία, ἐνῶ ἄλλος ἀμερικανός ἐπιχειρηματίας προχώρησε στήν ναυπήγηση δύο παρομοίων κρουζιεροπλοίων σέ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δύναμη: 10.593 πλοῖα 40.751.915 τ. γκρός (66.640.057 τ. d.w.)

Δεύτερη στόν παγκόσμιο πίνακα, ἀλλά πρώτη στήν οὐσία μετά τή Λιβερία, ἡ ἰαπωνική ναυτιλία πέρασε τό 1983 μέ μικρή σχετικά μείωση τοῦ τοννάζ της κατά 842.000 τόννους.

Ὁ τεράστιος ἐμπορικός στόλος της περιλαμβάνει 1.506 τάνκερς 16.347.291 τ. γκρός, 341 σκάφη χημικῶν προϊόντων 279.193 τ. γκρός, 231 ὑγραεριοφόρα 901.409 τ. γκρός, 383 μπάλκ-κάρριερς καί μικτά 13.533.752 τ. γκρός καί 2.050 φορτηγά 3.690.258 τ. γκρός.

Ἐν ὄψει τῆς κρίσεως καί μέ τήν πρόβλεψη ὅτι ἡ ἀνάκαμψη τῆς ἀγορᾶς δέν θά συντελεσθεῖ πρίν ἀπό τό 1985, οἱ περισσότεροι ἰάπωνες ἐφοπλισταί τῆς τράμπ ναυτιλίας δέν ἔχουν πρόθεση νά αὐξήσουν τούς στόλους τους. Χαρακτηριστική ἐπίσης εἶναι ἡ στάση ὅλων τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν τῆς χώρας, οἱ ὁποῖες ἀπεφάσισαν νά ἐπωφεληθοῦν ἀπό τή λήξη τῶν ναυλοσυμφώνων καί τη μείωση τῶν παραγγελιῶν σέ νέο τοννάζ γιά νά ἐφαρμόσουν τό σχέδιο σοβαρῆς μειώσεως τῆς δυνάμεως τοῦ στόλου τους, περιορίζοντας τό ναυπηγικό τους πρόγραμμα.

Ἔτσι ἡ «Japan Line» θά περιορίσει τόν ἐνεργεία στόλο της κατά 12 μονάδες ἀπό τίς ὁποῖες θά πουλήσει τίς 2 καί θά παροπλίσει τίς 10. Ἐπίσης ἡ Μιτσουΐ διευκρίνισε ὅτι οἱ πρόσφατες παραγγελίες της στοχεύουν ἁπλῶς στήν ἀντικατάσταση τοῦ λιγότερου ἀποδοτικοῦ τοννάζ. Γενικώτερα οἱ 4 ἀπό τίς 6 μεγαλύτερες ἐφοπλιστικές ἑταιρίες τῆς χώρας ἦτοι οἱ «ΝΥΚ», «Μιτσούϊ», «Κ—Λάϊν» καί «Σόβα» στό πρόγραμμά τους περιέλαβαν συνολικά τήν κατασκευή 64 νέων σκαφῶν, 3.6 ἑκατ. τ. γκρός ἀπό τά ὁποῖα ἡ Τράπεζα Ἀναπτύξεως προβλέπει τήν κατασκευή τουλάχιστον 44, περιλαμβανομένων 12 σκαφῶν μεταφορᾶς αὐτοκινήτων, 10 κοντέϊνερόπλοιων 7 ὑγραεριοφόρων καί 15 μπάλκ — κάρριερς.

Σημειοῦται ὅτι ἀπό τίς ἑταιρίες αὐτές ἡ «Σόβα Λάϊν» κινεῖ περί τά 125 σκάφη (ἐξ ὧν 67 δικῆς της πλοιοκτησίας) 6.3 ἑκατ. τ. d.w. Ἡ ἑταιρία ΝΥΚ δικά της καί χρονοναυλωμένα διαθέτει ἄνω τῶν 200 σκαφῶν 7.5 ἑκατ. τον. DW ἐξ ὧν 90 κοντέϊνερς, 100 πλοῖα γραμμῆς καί 20 τάνκερς. Ἡ δέ ἑταιρία Κ—Λάϊνς (Καβασάκι — Κίσεν — Κάϊσα) διαθέτει περί τά 190 πλοῖα — ἐξ ὧν 46 δικῆς της πλοιοκτησίας — 3 ἑκατ. τ. d.w. Μεταξύ αὐτῶν ποσοστό 46% εἶναι πλοῖα τράμπς, 35% πλοῖα γραμμῶν καί 4% δεξαμενόπλοια.

Ὅσον ἀφορᾶ τήν ἑταιρία Σάνκο, ἡ ὁποία μέ τήν ἐξαγγελία τοῦ τεράστιου προγράμματος τῶν handy—size μπάλκ — κάρριερς, εἶχε προκαλέσει τή γενική ἀντίδραση τοῦ εὐρωπαϊκοῦ καί ἰαπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐπεξήγησε ὅτι πρόθεσή της εἶναι νά περιορίσει τό στόλο της μέχρι τό 1985 κατά 120 μονάδες, ἀντιπροσωπεύουσες περί τά 10 ἑκατ. τ. d.w. Σημειοῦται ὅτι ὁ στόλος της περιλαμβάνει 225 πλοῖα 20 ἑκατ. τ. d.w. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους ἡ πρώτη φάση τοῦ προγράμματος εἶχε ὁλοκληρωθεῖ μέ τήν παραγγελία 22 handy—size μπάλκ—κάρριερς (10 τῶν 40.000 τ. DW.καί 12 τῶν 36.000 τ. DW). ἀπό τά ὁποῖα στό τέλος τοῦ ἔτους παρέλαβε τό πρῶτο ἀπό τό ναυπηγεῖο Τογιοχάσι. Στήν παραγγελία ὁμοίου τύπου πλοίων προέβη ἐξάλλου καί ἡ Μιτσούϊ, μέ στόχο τή ναυπήγηση ἑπτά μονάδων τῶν 40.000 τ. d.w. καί τριῶν τῶν 23.000 τ. d.w., σέ τιμή ὅμως πού ὑπολογίζεται κατά 20% ἀνωτέρα τῆς τιμῆς πού εἶχε ἐπιτύχει ἡ Σάνκο.

Εἶναι ἀνάγκη νά σημειωθεῖ ὅτι στό σχέδιο σοβαροῦ περιορισμοῦ τοῦ τοννάζ τοῦ ἐθνικοῦ στόλου κηρύχθηκε ἐντελῶς ἀντίθετη ἡ Ἰαπωνική Ναυτεργατική Ἕνωση ἡ ὁποία ἀξιώνει σέ κάθε μονάδα πού χάνεται νά προστίθεται μία νέα ἱκανή νά ἐξασφαλίζει τήν ἐργασία τῶν ναυτικῶν. Κατά τούς ἐφοπλιστάς ἡ ἄρνηση αὐτή καθιστᾶ σχεδόν ἀδύνατη τήν ἀπαλλαγή τους ἀπό τά VLCC, κάθε μονάδα τῶν ὁποίων τούς στοιχίζει κάθε χρόνο ἀπώλεια 1 δισεκ. γιέν. Ἀκόμη περισσότερο τούς ἀνησυχεῖ ἡ ἐπίδειξη δυνάμεως πού μέ τόν τρόπο αὐτό κάνει ἡ Ναυτεργατική Ἕνωση, διασπώντας ἔτσι τήν πατροπαράδοτη σχέση συνεργασίας μεταξύ πλοιοκτητῶν καί ναυτεργατικῶν σωματείων.

Μέ ἀναμφισβήτητα πρωτεῖα στήν παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, ἡ Ἰαπωνία ἐφέρετο στό τέλος τοῦ ἔτους μέ συνολικό ναυπηγικό καρνέ τῆς τάξεως τῶν 14 ἑκατ. τόννων γκρός. Ὑπό ναυπήγηση τελοῦσαν 320 πλοῖα 4.7 ἑκατ. τ. γκρός ἀπό τά ὁποῖα τά 140 γιά λογαριασμό ἰαπώνων ἐφοπλιστῶν καί τά λοιπά γιά πλοιοκτησίες ὅλους σχεδόν τοῦ κόσμου, μέ ἐπικεφαλῆς τόν Παναμᾶ (60 πλοῖα), τή Λιβερία (32 πλοῖα) καί τήν Ἑλλάδα (18 πλοῖα). Παράλληλα ἄλλα 414 πλοῖα 8.3 ἑ-

κατ. τόννων τελοῦσαν ὑπό παραγγελία χωρίς νά ἔχει ἀρχίσει ἡ ναυπήγησή τους.

Ἰδιαίτερη προτίμηση παρατηρήθηκε γιά τή ναυπήγηση μπάλκ — κάρριερς τῶν 30-40.000 τον. d.w ἰδίως ἀπό Ἰάπωνες ἐφοπλιστάς. Ὑπολογίζεται ὅτι τά παραγγελθέντα ὑπερβαίνουν τούς 5 ἑκατ. τόν. ἐξ ὧν 41 σκάφη 850.000 τόν. προορίζονται γιά ξένους πλοιοκτῆτες. Εἰδικώτερα ἡ «Μιτσουμπίσι» πῆρε παραγγελίες γιά 35 τέτοια μπάλκερς καί διαπραγματεύεται τό κλείσιμο ἄλλων δύο ὁμοίων. Ἡ Ἰσακαβατζίμα — Χαρίμα ἔκλεισε συμφωνία γιά 10 πλοῖα τοῦ ἰδίου τύπου. Ἐξ ἄλλου καί τά μικρότερα ναυπηγεῖα δέχτηκαν παραγγελίες πού συνδέονται κατά κύριο λόγο μέ τό ναυπηγικό πρόγραμμα τῆς ἑταιρίας Σάνκο, ἐνῶ ἀρκετοί ἰάπωνες ἐφοπλισταί ἔχουν παραγγείλει μπάλκ — κάρριερς μέ τό σκοπό νά τά χρονοναυλώσουν στή Σάνκο. Τέλος ἐνδιαφέρουσα παραγγελία θεωρεῖται καί ἡ ἀναφερόμενη σέ τέσσερα handy — size γιά λογαριασμό ἑταιρίας ἐδρευούσης στίς Βερμούδες, συνολικοῦ κόστους 65 ἑκατ. δολλαρίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Δύναμη: 2.589 πλοῖα 7.504.690 τ. γκρός (12.788.157 τ. d.w.).

Παρά τήν κατά 626.000 τον. γκρός μείωση τοῦ στόλου μέσα στό 1983, ἡ Ἱσπανική ναυτιλία διετήρησε τή δωδέκατη θέση στήν παγκόσμια κλίμακα. Ὁ στόλος αὐτός περιλαμβάνει 100 δεξαμενόπλοια 4.240.000 τ. γκρός, 30 χημικά κάι ὑγραεριοφόρα 136.734 τ. γκρός, 55 μικτά 1.075.000 τ. γκρός, 26 κοντέϊνερόπλοια 112.000 τ. γκρός κάι 520 φορτηγά 1.083 194 τ. γκρός.

Μέ μακραίωνη ναυτική παράδοση ἡ Ἱσπανία, μολονότι κατέχει ἕνα ἀπό τούς πιό σύγχρονους στόλους, ἀφοῦ τό 60% τῶν πλοίων της εἶναι κάτω τῶν 10 ἐτῶν καί τό 48% κάτω τῶν 5 ἐτῶν, δέν μπόρεσε νά ξεπεράσει τίς ἀδυναμίες πού θά τῆς ἐπέτρεπαν νά προχωρήσει σέ μία εὐρύτερη ναυτιλιακή ἀνάπτυξη. Κατά τίς πρόσφατες δηλώσεις τοῦ ἁρμοδίου Ὑπουργοῦ ἡ ναυτιλία τῆς χώρας διέρχεται δύσκολες ἡμέρες, τόσο λόγω τῆς διεθνοῦς κρίσεως ὅσο κάι λόγω τῆς δυσμενοῦς μεταχειρίσεως της ἐκ μέρους τοῦ Κράτους μέ βάση τή σημερινή ἀναχρονιστική ναυτική νομοθεσία, πού τήν κάνει νά μειονεκτεῖ σοβαρά στόν διεθνή ἀνταγωνισμό. Προσέθετε πάντως ὅτι ὁ νόμος περί ἀναδιοργανώσεως τῆς ναυτιλίας καί διάφορα ἄλλα νομοθετικά μέτρα τείνοντα πρός τόν αὐτό σκοπό θά εἶναι ἕτοιμα ἐντός τοῦ 1984. Θεωρεῖται πάντως εὐτύχημα ὅτι ἡ ἱσπανική ναυτιλία δέν ὑπέστη ἀνεπανόρθωτα πλήγματα ἐκ τῆς κρίσεως, γιατί δέν εἶχε μετάσχει στό μεγάλο ρεῦμα παραγγελιῶν μπάλκερς, ὅπως εἶχε κάνει κάι παλιότερα γιά τά τάνκερς. Στό τέλος τοῦ τρίτου τριμήνου τοῦ ἔτους τελοῦσαν ὑπό ναυπήγηση 60 πλοῖα γιά λογαριασμό Ἱσπανῶν ἐφοπλιστῶν.

Στά ναυπηγικά πρωτεῖα διετήρησε τήν τρίτη θέση της μετά τήν Ἰαπωνία καί τή Ν. Κορέα, μέ σύνολο 150 πλοίων ὑπό ναυπήγηση στό τέλος τοῦ χρόνου. Στά πλοῖα αὐτά, ἄν ἐξαιρέσουμε τά μικρά ἁλιευτικά πού συμποσοῦνται σέ 80 περίπου, περιλαμβάνονται 26 μπάλκερς 850.000 τ. γκρός, 11 δεξαμενόπλοια 150.000 τ. γκρός καί 15 φορτηγά 95.000 τ. γκρός.

Τό σύνολο τῆς ὑπό ναυπήγηση χωρητικότητας φθάνει τούς 1.150.000 τ. γκρός, καί ἀντιπροσωπεύει τό 8.5% τῆς παγκόσμιας ὑπό ναυπήγηση χωρητικότητας. Ἀπό τά 150 ναυπηγούμενα στήν Ἱσπανία σκάφη τά 57 συνολικῆς χωρητικότητας 370.000 τ. γκρός προορίζονται γιά τόν ἐγχώριο ἐφοπλισμό. Ἂν προσθέσουμε καί τά ὑπό παραγγελία πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ ναυπήγηση δέν ἔχει ἀρχίσει ἀκόμη, ἡ ἱσπανική ναυπηγοβιομηχανία παρουσιάζει συνολικό καρνέ 1.350.000 τ. γκρός, πού εἶναι κατώτερο ἀπό τό περσινό κατά 170.000 τόννους.

Κατά τούς ἁρμόδιους ναυπηγικούς κύκλους τῆς χώρας ἡ ἐγχώριος ναυπηγοβιομηχανία θά ἀντιμετωπίσει τό ἐρχόμενο ἔτος τεράστιες δυσκολίες ἐλλείψει ἐργασίας καί ὁ μόνος τρόπος νά παραμείνει ἀνταγωνιστική στήν παγκόσμια ἀγορά ὅταν θά ἐπέλθει ἡ οἰκονομική ἀνάκαμψη, εἶναι νά διατηρηθοῦν στή ζωή τά βιώσιμα ναυπηγεῖα τά ἑπόμενα δύο ἤ τρία χρόνια.

Τέλος ὅσον ἀφορᾶ τή βιομηχανία τῶν διαλύσεων, ζητεῖται ἡ ἐνίσχυση ἀπό τό κράτος τῶν διαλυτηρίων Βαρκελώνας, Σανταντέρ, Γκιζόν καί Φερόλ, ἐν ὄψει τῆς διαφαινομένης μεγάλης ζητήσεως διαλύσεως σούπερ τάνκερς. Οἱ σημερινές τιμές πού προσφέρουν τά ἱσπανικά διαλυτήρια, ἐλλείψει κεφαλαίων χρηματοδοτήσεως, εἶναι τόσο χαμηλές πού τρέπουν τούς περισσότερους πλοιοκτῆτες πρός τά διαλυτήρια τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

ΙΤΑΛΙΑ

Δύναμη: 1.609 πλοῖα 10.015.211 τον. γκρός (16.474.699 τον. d.w.)

Μέ μικρές ἀπώλειες σέ πλοῖα καί τοννάζ ἡ ἰταλική ναυτιλία, διετήρησε καί φέτος τή δέκατη θέση στήν παγκόσμια ναυτιλιακή κλίμακα. Ὁ στόλος της ἀποτελεῖται ἀπό 1.609 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 10.015.211 τον. γκρός καί 16.474.699 τον. d.w. Ἔναντι τοῦ περσινοῦ στόλου παρουσιάζει μείωση κατά 54 σκάφη 359.689 τον. γκρός.

Ἀναλυτικώτερα ὁ στόλος αὐτός περιλαμβάνει 238 τάνκερς 3.897.589 τον. γκρός, 117 μπάλκερς 3.775.325 τον. γκρός, 355 φορτηγά 816.554 τον. γκρός, 89 ὑγραεριοφόρα 207.938 τον. γκρός, 34 χημικῶν προϊόντων 95.376 τον. γκρός, 13 κοντέϊνερς 252.413 τον. γκρός, 5 ὀχηματοφόρα 24.908 τον. γκρός, 209 ἐπιβατηγά καί φέρρυ-μπώτ 620.196 τον. γκρός, 255 ἁλιευτικά 76.256 τον. γκρός καί 344 διάφορα πλοῖα βοηθητικῆς ναυτιλίας 168.266 τον. γκρός.

Ἀπό ποιοτική ἄποψη ὁ στόλος αὐτός εἶναι μᾶλλον παλαιός, δεδομένου ὅτι ὁ μέσος ὅρος τῆς ἡλικίας του φθάνει τά 18,5 ἔτη. Εἰδικώτερα περιλαμβάνει 367 πλοῖα ἡλικίας μέχρι 10 ἐτῶν (ποσοστό 23%) 577 πλοῖα ἡλικίας ἀπό 10-20 ἐτῶν (ποσοστό 36%), 369 πλοῖα ἡλικίας 20-30 ἐτῶν (ποσοστό 24%) καί 276 πλοῖα ἄνω τῶν 30 ἐτῶν (ποσοστό 17%). Παραδόξως τό ὑψηλότερο ὅριο μέσης ἡλικίας ἐμφανίζεται στά δεξαμενόπλοια (ποσοστό 20%) μολονότι περιλαμβάνει τά 14 σοῦπερ τάνκερς μέσης ἡλικίας 7 ἐτῶν, διότι τό ἥμισυ καί πλέον τοῦ συνόλου τῶν τάνκερς εἶναι ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἐτῶν καί τό ἕνα τέταρτο ἡλικίας ἄνω τῶν 30 ἐτῶν. Καλύτερη ἐμφανίζεται ἡ κατάσταση στά μπάλκερς τά ὁποῖα παρουσιάζονται μέ μέσο ὅρο ἡλικίας τά 14,5 ἔτη, ὀφειλόμενο στό μεγάλο ποσοστό (ἄνω τοῦ 30%) τῶν νέων μεγάλων μπάλκ-κάρριερς 40-90 χιλιάδων τον. Ἀπό τά σημαντικότερα ναυτιλιακά γεγονότα τοῦ ἔτους σημειοῦται ἡ σύσταση νέας ἑταιρίας γιά τή διάσωση τῆς ἐπιχειρήσεως Λάουρο, μέ συμμετοχή τῆς ἑταιρίας «Italmare» τοῦ ἐφοπλιστοῦ Μαριάνο Πάνε (51%) καί τοῦ ἰταλικοῦ δημοσίου (49%), ἡ διάλυση τῆς ἑταιρίας «Canguro» τοῦ συγκροτήματος «Bastogi» πού ἦταν ἡ πρωτοπόρος στή δρομολόγηση πολυδυνάμων σκαφῶν μεταξύ τῆς Χερσονήσου καί τῶν μεγάλων νήσων καί ἡ πώληση τῶν ὑπερωκεανίων Μαρκόνι καί Γκαλιλέϊ τῶν ἑταιριῶν «Ἰταλία» καί «Λόϋδ Τριεστίνο» ἀντιστοίχως. Τό πρῶτο ἀγόρασε ὁ Ἰταλός ἐφοπλιστής Κόστα καί τό δεύτερο ὁ Ὅμιλος Χανδρῆ.

Ἰδιαίτερη μνεία γίνεται γιά τόν ἀκτοπλοϊκό στόλο τῆς χώρας, ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει 770 πλοῖα κάτω τῶν 3.000 τον. γκρός συνολικοῦ τοννάζ 754.000 τον. γκρός τά ὁποῖα ἐξυπηρετοῦν τήν ἐμπορευματική καί ἐπιβατική κίνηση τόσο κατά μῆκος τῶν ἀκτῶν ὅσο καί κυρίως πρός καί ἀπό τίς νήσους. Τίς μεταφορές πετρελαιοειδῶν ἐξυπηρετοῦν 130 σκάφη 143.000 τον. γκρός μέ βάση τά κέντρα διϋλύσεως πού βρίσκονται στή Σικελία καί στή Λιγουρία. Ἡ σιδηροβιομηχανία ἡ ὁποία εἶναι ἐγκατεστημένη κατά μῆκος τῶν ἀκτῶν ἀποτελεῖ τό δεύτερο μεγάλο πελάτη τοῦ φορτηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου καί ἀκολουθοῦν οἱ πρῶτες ὕλες πού φορτώνονται ἀπό τήν Κεντρική καί τή Νότιο Ἰταλία μέ προορισμό τά μεγάλα κέντρα μεταποιήσεως τοῦ Βορρᾶ καί τά εἴδη διατροφῆς μέ κυρίους ἀφετήριους λιμένες τήν Τόρε Ἀνοντσιάτα γιά τά σιτηρά καί ἀλαντικά καί τό Ρέτζιο γιά τά ἐσπεριδοειδῆ.

Τέλος τήν ἐπιβατική κίνηση πού τό 1981 ἔφθασε τά 30 ἑκατομ. ἐπιβατῶν ἐξυπηρετοῦν 130 φέρρυ 325.000 τον. γκρός καί 40 ἰπτάμενα, ἀνήκοντα εἴτε στίς ἐθνικές ἐπιχορηγούμενες ἑταιρίες (Τιρένια καί Ἀδριάτικα) εἴτε σέ πολλές ἰδιωτικές ἐπιχειρήσεις. Κύριοι ἄξονες τῆς κινήσεως εἶναι τό Λιβόρνο-Βορ. Σαρδηνία καί Τσιβιταβέκια-Νοτ. Σαρδηνία καί δευτερότεροι ἡ Νεάπολη - Κάλιαρι καί Παλέρμο - Κάλιαρι.

Προβλήματα σοβαρά ἀντιμετωπίζουν οἱ ἰταλικοί μεγάλοι λιμένες (Γένοβας, Τεργέστης, Βενετίας, Νεάπολης) λόγω τῶν ὑψηλῶν ἐπιβαρύνσεων τῆς χρησιμοποιήσεώς τους, οἱ ὁποῖες ὑπάρχει κίνδυνος νά τρέψουν πολλές ἑταιρίες πρός μικρότερους λιμένες. Χαρακτηριστική εἶναι ἡ δυσκολία πληρωμῆς τῶν λιμενεργατῶν, οἱ ὁποῖοι ἔχουν μείνει ἀπλήρωτοι γιά ἀρκετούς μῆνες καί καταφεύγουν σέ ἔμμεσους τρόπους ρυθμίσεως (δάνεια ἀπό τράπεζες κλπ.) ἐνῶ στούς μικρότερους λιμένες λέγεται ὅτι οἱ λιμενεργάτες ἔχουν εἰσπράξει μόνο τό 70% τῶν ὀφειλομένων ἀποδοχῶν τους.

ΚΙΝΑ

Δύναμη: 1.693 πλοῖα 11.553.805 τ. γκρός (17.507.068 τ. d.w).

Μέσα στήν πρώτη δεκάδα τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν τοῦ κόσμου ἡ Λαϊκή Δημοκρατία τῆς Κίνας, ἐμφανίζεται μέ 11.5 ἑκατ. τον. γκρός συμπεριλαμβάνουσα στό σύνολο αὐτό τό στόλο τῆς Φορμόζας πού φθάνει τά 2.879.206. τ. γκρός.

Σέ συνεχῆ προσπάθεια ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, πρόσθεσε στό νηολόγιό της κατά τό ἀπελθόν ἔτος 1.272.000 τ. γκρός, ἐμφανιζόμενη ἔτσι μέσα στίς λίγες σχετικῶς χῶρες πού αὔξησαν σημαντικά τή ναυτική τους δύναμη. Ὁ στόλος της σήμερα περιλαμβάνει

137 δεξαμενόπλοια 1.742.813 τ. γκρός, 174 μπάλκερς 3.951.039 τ. γκρός, 33 σκάφη μεταφορᾶς κοντέϊνερς 643.664 τ. γκρός καί 770 φορτηγά 4.539.266 τ. γκρός.

Χαρακτηριστική εἶναι ἡ προσπάθεια ἀναμορφώσεως τῆς ναυτιλιακῆς της νομοθεσίας πού θά ἀντικαταστήσει τήν ὑφισταμένη ἀνοργάνωτη συλλογή διατάξεων τοπικῆς κυρίως ἰσχύος. Ταυτόχρονα προχωρεῖ τό πρόγραμμα διπλασιασμοῦ τοῦ ἐθνικοῦ στόλου μέ στόχο τούς 20 ἑκατ. τόν. μέχρι τό 1990, μέ τήν ἀνάθεση σέ κινεζικά ναυπηγεῖα παραγγελιῶν ὕψους 2 ἑκατ. τόννων πού θά παραδοθοῦν μέχρι τό 1985. Στόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ λιμενικοῦ δικτύου τῆς χώρας ἐντάσσεται ἡ ἀποπεράτωση 50 νέων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων μέ ἀποτέλεσμα τή σοβαρή αὔξηση τῶν διακινουμένων φορτίων, τόσο σέ κοντέϊνερς ὅσο καί σέ χύδην φορτία. Συγχρόνως αὐξήθηκε στό ὀκταπλάσιο ἡ διακίνηση φορτίων μέσω τῶν ποταμίων ὁδῶν ναυσιπλοΐας τῆς χώρας.

Ἡ Σαγκάη, τό μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο τῆς Κίνας στό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους ὁλοκλήρωσε τήν κατασκευή 20 σκαφῶν 180.000 τ. DW, πού θεωρεῖται ρεκόρ ἀπό τό 1980, ὁπότε ἄρχισαν τά κινεζικά ναυπηγεῖα νά δέχονται παραγγελίες ἐξωτερικοῦ καί περί τό τέλος τοῦ ἔτους τά ἐν λόγω ναυπηγεῖα δέχτηκαν παραγγελία ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ-Κόγκ γιά τέσσερα πλοῖα κοντέϊνερς τῶν 8.200 τόννων. Ἔτσι τό συνολικό καρνέ τῶν ναυπηγείων τῆς χώρας ἐμφανιζόταν στίς ἀρχές Ὀκτωβρίου 1983 μέ 98 σκάφη 1.565.000 τ. γκρός. Ἀπό τό τοννάζ αὐτό οἱ 500.000 τόννοι προορίζονται γιά ἐξαγωγή. Ἡ ἐπιτυχία αὐτή ὀφείλεται στίς χαμηλές τιμές πού προσφέρουν τά κινεζικά ναυπηγεῖα σέ συνδυασμό μέ τούς εὐνοϊκούς ὅρους δανειοδοτήσεως ἀπό τήν Τράπεζα τῆς Κίνας.

Εἰδικά γιά τά διαλυτήρια τῆς Φορμόζας ὑπολογίζεται ὅτι ἀπορρόφησαν κατά τό 1983 ἄνω τῶν 3.5 ἑκατ. τόννων, χωρητικότης πού ἀντιπροσωπεύει περίπου τό 65% τοῦ συνολικοῦ τοννάζ τῶν σκαφῶν, κυρίως δεξαμενοπλοίων, τά ὁποῖα ἐλλείψει ἀπασχολήσεως ἄγονται πρός διάλυση.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Δύναμη 2062 πλοῖα 67.564.201 τ. γκρός (133.239.734. τ. d.w.)

Τόν κύριο κορμό τοῦ λιβεριανοῦ στόλου ἀποτελοῦν τά 600 μεγάλα τάνκερς πού συγκεντρώνουν 39 περίπου ἑκατ. τόννους γκρός (μέσο τοννάζ 65.000 τ. γκρός) καί τά 800 μπάλκερς πού συγκεντρώνουν 23 περίπου ἑκατ. τόννους γκρός (μέσο τοννάζ 28.000 τ. γκρός). Ἐκτός αὐτῶν διαθέτει 100 χημικά καί ὑγραεριοφόρα 2.280.000 τ. γκρός, 400 φορτηγά 2.840.000 τ. γκρός, 28 κοντέϊνερς 280.000 τ. γκρός.

Μέ τό στόλο αὐτό ἐξακολουθεῖ νά κατέχει τήν πρώτη θέση τοῦ κόσμου σ' ὁλόκληρη τήν τελευταία δεκαπενταετία, προσελκύοντας τήν προτίμηση μεγάλου ἀριθμοῦ μεγιστάνων τῆς ναυτιλίας ἀπό πλεῖστες ὅσες χῶρες τοῦ κόσμου. Μολονότι τό ποσοστό τῆς συμμετοχῆς τῶν ξένων πλοιοκτητῶν στή λιβεριανή ναυτιλία εἶναι δύσκολο νά διαπιστωθεῖ μέ ἀκριβεια, οἱ ὑπολογισμοί φέρουν πρώτους τούς Ἀμερικανούς πλοιοκτῆτες μέ περίπου 45 ἑκατ. τ. d.w., ἀκολουθοῦν δέ οἱ πλοιοκτῆτες τοῦ Χόγκ—Κόγκ μέ 35 ἑκατ., οἱ Ἕλληνες μέ 20 ἑκατ., οἱ Ἰάπωνες μέ 19 ἑκατ. καί ἔπονται μέ πολύ μικρότερα ποσοτά οἱ Νορβηγοί, Γερμανοί Ἑλβετοί, Βρεταννοί, Κινέζοι, Ἰταλοί, Ὁλλανδοί καί Κορεάτες.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅμως ὅτι ἀπό τό 1979 πού ἡ Λιβεριανή ναυτιλία ἔφθασε στό ὑψηλότερο σημεῖο μέ τοννάζ 81:500.000 τ. γκρός ἔκτοτε παρουσιάζει συνεχεῖς ἀπώλειες τῆς τάξεως τῶν 3-5 ἑκατ. τον. γκρός ἐτησίως. Ἡ μείωση αὐτή ἄν συνδυασθεῖ μέ τήν ἀντίστοιχη — ἄν καί ὄχι ἐντελῶς ἀνάλογη — αὔξηση τοῦ Παναμαϊκοῦ στόλου, ἀποδίδεται ἀφ' ἑνός μέν στή στροφή πρός τά οἰκονομικά πλεονεκτήματα τοῦ Παναμαϊκοῦ νηολογίου, ἀφ' ἑτέρου δέ στή διαγραφή μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν παλαιοτέρων δεξαμενοπλοίων πού ὁδηγοῦνται πρός διάλυση. Ἔτσι μέσα στό 1983 ἡ Λιβεριανή σημαία ἔχασε ἄνω τῶν 100 μονάδων 3.154.000 τ. γκρός.

Γενικώτερα χαρακτηριστικά τῆς Λιβεριανῆς ναυτιλικῆς τακτικῆς τῶν τελευταίων ἐτῶν λογίζεται: ἡ αὐστηρότερη τήρηση τῶν κανόνων ἐλέγχου τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων, ἡ ἐπικύρωση τῶν διεθνῶν ναυτικῶν συμβάσεων, ἡ αὔξηση τῶν ἐπιθεωρητῶν της κ.λπ. Μέσα στό 1983 οἱ περισσότερο συζητηθεῖσες ἐνέργειες πού προέβη πρός τό σκοπό αὐτό ἡ Λιβερία ὑπῆρξαν ἡ ἀναθεώρηση καί κωδικοποίηση τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας τῆς χώρας, ἡ διαγραφή τῶν 6 μεγάλων τάνκερς καί μπάλκερς (διεθνοῦς πλοιοκτησίας μέ ἑλληνική πρόσοψη) πού θεώρησε ὕποπτα παρανόμων ἐνεργειῶν καί ἡ συνεργασία της μέ τό Ἰσραήλ γιά τή δημιουργία ἐθνικοῦ στόλου, δεδομένου ὅτι παρά τό ὑπερογκώδες της νηολόγιο ἡ δική της συμμετοχή στίς θαλάσσιες μεταφορές εἶναι κυριολεκτικά ὑποτυπώδης.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δύναμη 2.570 πλοῖα, 19.121.457 τον. γκρός (29.878.378 τον. d.w.).

Ἡ συνέχιση τῆς συρρικνώσεως τοῦ βρεταννικοῦ νηολογίου καί ἡ δυσπραξία στίς ναυπηγικές ἐπιχειρήσεις χαρακτηρίζουν συνοπτικά τίς ἐξελίξεις στήν Μεγ. Βρεταννία κατά τόν χρόνο πού πέρασε.

Ὁ ἐμπορικός στόλος τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου μειώθηκε κατά 256 μονάδες κάι 3.383.808 τον. γκρός, καί καταλαμβάνει πλέον τήν ὄγδοη θέση παγκοσμίως ἐνῶ γιά πρώτη φορά στή ναυτιλιακή ἱστορία τῆς χώρας ὁ ἀριθμός τῶν παραγγελιῶν τοῦ βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἔπεσε κάτω τοῦ 1 ἑκατ. τον. d.w. Οἱ ἐξελίξεις αὐτές ἀντανακλοῦν τήν κατάσταση τῆς ναυτιλίας καί ὑπογραμμίζουν τίς προθέσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ ὁποῖοι ἀντιμέτωποι μέ τό ὑψηλό κόστος τοῦ βρεταννικοῦ πλοίου καί τήν κρίση τοῦ κλάδου δέν προχωροῦν σέ νέες ἐπενδύσεις.

Στόν ναυπηγικό τομέα συνεχίσθηκε ἡ ὑπο-ἀπασχόληση τῶν περισσοτέρων μονάδων μέ χαρακτηριστική τήν περίπτωση τῶν «Μπρίτις Σιπμπίλντερς» ὅπου ἡ νέα διοίκηση ἤλθε ἀντιμέτωπη μέ τά συνδικάτα τῶν ἐργαζομένων τόσο γιά τον σχεδιαζόμενο περιορισμό τοῦ ἀπασχολούμενου ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ ὅσο καί γιά τό περιβόητο «συμβόλαιο παραγωγικότητος» πού προβλέπει μία ἑβδομαδιαία αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν κάθε ἐργαζόμενου κατά πέντε περλῖνες, χωρίς ὅμως νά διευκρινίζεται πού θά στηριχθεῖ ἡ παραγωγικότης ἐάν δέν ὑπάρχουν ναυπηγικά συμβόλαια πρός ἐκτέλεση.

Ὁ πλέον ἀποδοτικός τομέας τῆς βρεταννικῆς οἰκονομίας ὑπῆρξε ἀναμφισβήτητα ἡ παραγωγή πετρελαίου ἀπό τήν Βόρειο Θάλασσα πού κυμάνθηκε κατά τό 1983 περί τά 2.5 ἑκατ. βαρέλια ἡμερησίως καί κράτησε σέ ὑψηλά ἐπίπεδα τήν ἰσοτιμία τῆς λίρας. Τά γνωστά βρεταννικά κοιτάσματα στή Βόρειο Θάλασσα ἀνέρχονται περίπου σέ 25.500 ἑκατ. βαρέλια, ποσότης πού ὑπολογίζεται ὅτι ἐπαρκῆ νά συντηρήσει τόν ρυθμό τῆς σημερινῆς παραγωγῆς μέχρι τό ἔτος 2.013.

Ἐπανερχόμενοι στή ναυτιλιακή σκηνή, ἀξίζει νά σημειώσουμε ὅτι οἱ βρεταννοί ἐφοπλιστές προβλέπουν ὅτι διαρκούσης τῆς κρίσεως καί ἐφόσον ἡ κυβέρνηση δέν προβεῖ σέ ὁρισμένες οὐσιαστικές βελτιώσεις τῆς φορολογικῆς νομοθεσίας οἱ ὁποῖες θά προσελκύσουν νέες ἐπενδύσεις, ἡ δύναμη τῆς «θαλασσοκράτειρας» θά συνεχίζει να σημειώνει τήν μεγαλύτερη ἐτήσια μείωση σέ τοννάζ, μέ ἀποτέλεσμα πολύ σύντομα νά κυμαίνεται κάτω τῶν 15 ἑκατ. τον. γκρός ἔναντι πλέον τῶν 25 ἑκατ. τον. γκρός τῆς δυνάμεως της πρό δεκαετίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δύναμη: 2.340 πλοῖα 19.229.966 τον. γκρός (33.524.485 τον. d.w.)

Αἰσθητή μείωση κατά 2,5 καί πλέον ἑκατομ. τόννων παρουσίασε ἡ δύναμη τοῦ νορβηγικοῦ στόλου κατά τό διαρρεῦσαν ἔτος, μέσα στό ὁποῖο ἔχασε 69 πλοῖα 2.612.000 τον. γκρός ἤ 5.240.000 τον. d.w. Ἡ μείωση ὀφείλεται στήν πώληση ἤ διαγραφή ἀπ' τό νηολόγιο πολλῶν μεγάλων σκαφῶν τάνκερς καί μπάλκερς ἔναντι τῆς ἐγγραφῆς ὀλίγων μόνο καί μικρῶν πλοίων.

Ἀναλυτικώτερα ἡ σύνθεση τοῦ στόλου περιλαμβάνει σήμερα 155 δεξαμενόπλοια 9.951.077 τον. γκρός, 61 ὑγραεριοφόρα 847.449 τον. γκρός, 56 μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων 716.630 τον. γκρός, 135 μικτά (Bulk/Oil kai Ore Bulk) 5.391.473 τον. γκρός, 350 διάφορα φορτηγά 887.914 τον. γκρός. Σημαντική εἶναι ἡ ἐπίδοση στά κρουαζιερόπλοια, ὁ στόλος τῶν ὁποίων περιλαμβάνει 14 μεγάλα σκάφη 361.000 τον.γκρός καί μεταφορικῆς ἱκανότητος 12.000 ἐπιβατῶν, ἐνῶ τό τρέχον πρόγραμμα ἀνανεώσεως ἀναφέρεται σέ 5 νέα ὑπερωκεάνια 190.000 τον. καί μεταφορικῆς ἱκανότητος 6.500 θέσεων.

Ἡ παγκόσμια κρίση ἐπηρέασε σοβαρά τή νορβηγική ναυτιλία μέ πολλαπλές ἐπιπτώσεις. Ἔτσι τό παροπλισμένο τοννάζ κυμάνθηκε σέ πολύ ὑψηλά ποσοστά ἀρχίζοντας ἀπό τό 26.7% τοῦ συνόλου στίς ἀρχές τοῦ ἔτους καί ὑποχωρώντας στό 25% στά τέλη Ὀκτωβρίου. Ἄλλο χαρακτηριστικό τῆς καταστάσεως ἀποτελεῖ ὁ ὑψηλός ἀριθμός τῶν πωλήσεων πλοίων καθώς καί οἱ πολλές πτωχεύσεις ναυτικῶν ἑταιριῶν πού σημειώθηκαν μέσα στό ἔτος, ἐνῶ κατά τά γραφόμενα τοῦ τύπου, τό ἕνα τέταρτο τῶν νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν δέν ἔχει ἀκόμη πληρώσει τούς φόρους του γιά τό 1982. Γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως τό δίπτυχο τῶν ἐφοπλιστικῶν αἰτημάτων ἀναφέρεται ἀφενός μέν στή μείωση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπό νορβηγική σημαία πλοίου, κυρίως μέ τόν περιορισμό τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πλοίων καί ἀφετέρου στήν ἐλευθερία διεθνοποιήσεως τῆς ναυτιλίας μέ τή μεταφορά ὑπό σημαῖες πού θά ἐπιτρέψουν τήν ἐπιβίωση.

Στό θεμα περιορισμοῦ τῆς συνθέσεως οἱ

σχετικοί ἀγῶνες τοῦ ἐφοπλισμοῦ πέτυχαν τελικά νά καθιερώσουν τήν βάση προσδιορισμοῦ τῆς συνθέσεως ἀνάλογα μέ τόν ἐξοπλισμό καί τήν ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου, ἔτσι ὥστε π.χ. τό νορβηγικό Πάναμαξ μπάλκερ νά ἐπανδρωθεῖ μέ 18 ἄνδρες ἀντί τῶν μέχρι σήμερα 24. Τό μέτρο πάντως συναντᾶ τήν ὀξεία ἀντίδραση τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων πού ὁμιλοῦν γιά τόν κίνδυνο μεγάλης ἀνεργίας καί ἀπειλοῦν τή λήψη σοβαρῶν μέτρων σέ συνεργασία μέ τήν ΔΟΜ. Σημειοῦται σχετικῶς ὅτι σήμερα ὁ νορβηγικός στόλος ἀπασχολεῖ 31.500 νορβηγούς ναυτικούς, ἐξ ὧν 2.500 σέ πλωτά γεωτρύπανα, καί 8.700 ξένους ναυτικούς ἐξ ὧν 700 σέ πλωτά γεωτρύπανα.

Παρά τ' ἀνωτέρω τό κλῖμα αἰσιοδοξίας δέν ἐγκατέλειψε τόν νορβηγικό ἐφοπλισμό, ὁ ὁποῖος πιστεύει ὅτι μέ τήν κρατική συμπαράσταση (μείωση συνθέσεως, ξένες σημαῖες, μείωση φορολογίας) θά μπορέσει νά ξεπεράσει τήν κρίση. Ἀπό πλευρᾶς παραγγελιῶν, στό τέλος τοῦ χρόνου ἀνεφέροντο 107 πλοῖα 2,7 ἑκατομ. τόννων, μεταξύ τῶν ὁποίων 2 ὑπερωκεάνια, 9 ὑγραεριοφόρα, 8 δεξαμενόπλοια, 20 μπάλκ κάρριερς καί διάφορα ἄλλα. Σημειοῦται ὅτι τό 43% τοῦ στόλου ναυλώνεται κατά ταξίδι, τό 18% εἶναι χρονοναυλωμένο γιά ἐτήσια περίπου διάρκεια, τό 5% γιά μικρότερο διάστημα καί τό 2% ἀπασχολεῖται σέ τακτικές γραμμές. Ἡ κυβερνητική προσπάθεια γιά ἐνίσχυση τῆς ναυπηγοβιομηχανίας μέ τό διπλό στόχο τῆς προσελκύσεως ἐφοπλιστικῶν ἐπενδυτικῶν προγραμμάτων ἀφενός καί τῆς ἐνισχύσεως τῶν ἐθνικῶν ναυπηγείων ἀφετέρου, προσανατολίζεται πρός τήν αὔξηση τοῦ ποσοστοῦ τῶν κρατικῶν ἐγγυήσεων μέχρι τοῦ 60% τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, ὥστε ἡ ἰδιωτική χρηματοδότηση νά περιορισθεῖ μόνο στό 40%. Ἐν τούτοις οἱ νορβηγοί ἐφοπλισταί ἐμφανίζονται ἐπιφυλακτικοί ἐν ὄψει τῆς σημερινῆς ναυλαγορᾶς, ἐνῶ παρουσιάστηκαν καί ἀρκετές περιπτώσεις μεγάλων παραγγελιῶν στό ἐξωτερικό (Ν. Κορέα καί Ἰαπωνία).

Στίς ἀρχές Ὀκτωβρίου τό σύνολο τῶν ὑπό ναυπήγηση νορβηγικῶν πλοίων σ' ὅλο τόν κόσμο ἦσαν 37 σκάφη 620.000 τον. γκρός ἀπό τά ὁποῖα τά 16 σκάφη 80.635 τον. γκρός ἐναυπηγοῦντο στή Νορβηγία καί τά ὑπόλοιπα σέ διάφορες ἄλλες χῶρες (Πολωνία, Γαλλία, Φινλανδία, Νοτ. Κορέα, Σουηδία καί Ἰαπωνία).

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Δύναμη 1.733 πλοῖα, 6.386.000 τον. γκρός (10.429.775 τον. d.w.).

Παράλληλα μέ τήν κατά 857.000 τον γκρός αὔξηση τοῦ ἐθνικοῦ στόλου κατά τόν τελευταῖο χρόνο προχωροῦν τά σχέδια ἀναδιοργανώσεως τῆς νοτιοκορεατικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, πού ἐλέγχεται ἀπό 70 περίπου ἐφοπλιστικές ἐπιχειρήσεις.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες ἀπό τήν Σεούλ, ἡ κυβέρνηση προσανατολίζεται στήν συγχώνευση τῶν περισσοτέρων ἑταιριῶν ὥστε ὁ ἀριθμός νά μειωθεῖ περί τίς 20, μέ παράλληλη θέσπιση νέων χρηματοδοτικῶν καί φορολογικῶν μέτρων πού θά ὑποβοηθήσουν τήν ἀποδοτική λειτουργία τους. Μία ἀπό τίς προτεινόμενες λύσεις εἶνα ἡ συγχώνευση τῶν πέντε μεγαλυτέρων τράμπ ὁπερέϊτορς πού ἐλέγχουν στόλο μπάλκερς 1.3 ἑκατ. τον. γκρός ὑπό ἑνιαῖο φορέα καί ταυτόχρονα ἡ ἑνοποίηση τῶν πλοιοκτητῶν σκαφῶν λάϊνερς κάι κοντέϊνερς γιά τήν χωρίς ἀθέμιτο συναγωνισμό ἐκμετάλλευση τῆς τακτικῆς γραμμῆς Νοτ. Κορέας — Ἰαπωνίας, ἡ ὁποῖα κάι ἀντιπροσωπεύει τόν μεγαλύτερο ὄγκο τοῦ εἰσαγωγικοῦ καί ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας.

Στόν ναυπηγικό τομέα τά καρνέ παραγγελιῶν τῶν νοτιο—κορεατικῶν ναυπηγείων τριπλασιάστηκαν κατά τόν περασμένο χρόνο καί περί τά μέσα τοῦ Δεκεμβρίου ἐκάλυπταν τό 20% τῆς παγκόσμιας ὑπό ναυπήγηση χωρητικότητας.

Σύμφωνα μέ στοιχεῖα τῆς οἰκεῖας ναυπηγικῆς ἑνώσεως, κατά τήν περίοδο Ἰανουάριος — Νοέμβριος 1983 τά νοτιοκορεατικά ναυπηγεῖα ἔλαβαν παραγγελίες γιά τήν ναυπήγηση 173 νέων σκαφῶν γιά λογαριασμό ξένων πλοιοκτητῶν, χωρητικότητας 3.8 ἑκατ. τόννων καί ἀξίας περίπου 3 δισεκ. δολλαρίων.

Κατά τήν ἴδια περίοδο ἐφοπλιστικές ἑταιρίες τῆς Κορέας ἀνέθεσαν στά ἡμεδαπά ναυπηγεῖα παραγγελίες 21 πλοίων ἀξίας 184 ἑκατ. δολλαρίων καί συνυπολογιζόμενες μέ τίς ἀθρόες παραγγελίες τοῦ ἐξωτερικοῦ καθιέρωσαν τήν Κορέα σά τήν δεύτερη ναυπηγική χώρα παγκοσμίως, ἡ ὁποία κατά τόν τελευταῖο χρόνο διπλασίασε τόν ὄγκο τῆς ὑπό ναυπήγηση χωρητικότητας.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δύναμη 5.316 πλοῖα 34.665.508 τ. γκρός (58.318.952 d.w)

Ἐπωφελούμενος τῶν διαφυγῶν ἀπό τίς σημαῖες τῆς Λιβερίας καί τῆς Ἑλλάδος ὁ Παναμᾶς σημείωσε τή μεγαλύτερη ἀπό ὅλες τίς χῶρες αὔξηση τοῦ συνολικοῦ τοννάζ τῆς ναυτιλίας του, ἡ ὁποία κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους αὐξήθηκε κατά 2.065.000 τον. γκρός καί κατέχει ἔτσι σταθερά τήν τετάρτη θέση στήν παγκόσμια κλίμακα.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ στόλος τοῦ Παναμᾶ περιλαμβάνει 487 δεξαμενόπλοια 8.455.000 τ. γκρός, 116 χημικά κάι ὑγραεριοφόρα 720.000 τ. γκρός, 650 μπάλκ - κάρριερς καί μικτά 12.315.000 τ. γκρός, 2.595 φορτηγά 10.365.000 τ. γκρός, 85 πλοῖα μεταφορᾶς κοντέϊνερς 920.000 τ. γκρός καί 10 ἐπιβατηγά 102.000 τον. γκρός.

Βασικό μειονέκτημα τοῦ στόλου αὐτοῦ ἀποτελεῖ ἡ μέση μεγάλη ἡλικία του. Μόνο τό 30% εἶναι ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ἐνῶ ἕνα ἄλλο 30% ὑπερβαίνει τά 20 ἔτη, ἐκ τῶν ὁποίων τό 10% εἶναι ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν 30 ἐτῶν. Φυσικό ἐπακόλουθο ὁ ὑψηλός ἀριθμός ἀτυχημάτων, ἐναντίον τοῦ ὁποίου ἀγωνίζονται οἱ ἁρμόδιες ὑπηρεσίες τῆς χώρας, πού ἀναφέρουν ὅτι κατά τή διάρκεια τοῦ τρέχοντος ἔτους διεξήχθησαν περί τίς 4.000 ἐπιθεωρήσεις σκαφῶν, ἐνῶ ἡ χώρα διαθέτει σήμερα 840 ἐπιθεωρητάς σέ 300 λιμάνια τοῦ κόσμου καί ἄνω τῶν 30 ἐξειδικευμένων ναυτικῶν συμβούλων πού ἐλέγχουν τίς αἰτησεις νηολογήσεως.

Παράλληλες προσπάθειες γιά τή δημιουργία ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἀνάλογες μέ τίς ναυτιλιακές προσόδους καί δυνατότητες τῆς χώρας ἐκδηλώθηκαν προσφάτως μέ τη δημιουργία εἰδικοῦ, ναυτικοῦ δικαστηρίου (Admiralty Court), μέ τή μεθόδευση τῆς ἀπονομῆς τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος, μέ τή συγκρότηση ἐγχωρίου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καί μέ τή διευκόλυνση τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν πλοίων (προσωρινή νηολόγηση, ναυτική ὑποθήκη κ.λπ.).

Οἱ δύο σοβαρές πηγές ἐθνικοῦ εἰσοδήματος, ἡ διώρυξ καί ἡ ναυτιλία ὑπολογίζεται ὅτι ἀποδίδουν 80 ἑκατ. δολ. ἡ πρώτη καί 40 ἡ δεύτερη καθαρό εἰσόδημα στή χώρα, πού καλύπτει σεβαστό ποσοστό τοῦ ἰσοζυγίου της. Τά ἔσοδα τῶν διοδίων ἀνῆλθαν τό 1982 σέ 325 ἑκατ. δολ. μέ σύνολο 15.270 διελεύσεις, μέχρι δέ τοῦ Ὀκτωβρίου τοῦ 1983 εἶχαν φθάσει τά 288 ἑκατ. δολλάρια μέ 13.000 διελεύσεις. Ἐξ ἄλλου οἱ καθαρές εἰσπράξεις τῆς ναυτιλίας ἀνῆλθαν σέ 38.2 ἑκατ. δολλάρια, ἀπό τά ὁποῖα 12.5 ἀπό φόρους, 8.3 ἀπό τέλη ἐπιθεωρήσεων, 5.4 ἀπό προξενικές ὑπηρεσίες, 5.1 ἀπό νηολογήσεις, 3.5 ἀπό ναυτιλιακά ἔγγραφα καί 3.4 ἀπό διάφορες ἄλλες ἐπιβαρύνσεις.

Σημειοῦται τέλος ὅτι προωθεῖται πάντοτε ἡ ἰδέα τῆς δημιουργίας μιᾶς δεύτερης διώρυγος ἀλλά σέ ἐπίπεδο θαλάσσης ἀπό τό Caimmito στόν Εἰρηνικό μέχρι τό Lagarto στόν Ἀτλαντικό (γνωστῆς ὡς ὁδοῦ ὑπ ἀριθμόν 10) πού βρίσκεται 16 μίλια μακρυά ἀπ' τή σημερινή διώρυγα. Τό θέμα προσκρούει στή δυσχέρεια συγκεντρώσεως τῆς ἀναγκαίας διεθνοῦς χρηματοδοτήσεως. Ὅσον ἀφορά τήν ὑφισταμένη διώρυγα μελετᾶται ἡ ἀναπροσαρμογή τῶν τελῶν διελεύσεως σύμφωνα μέ νέο σύστημα καταμετρήσεως πού θά ἀποτελεῖ συνδυασμό τοῦ σημερινοῦ συστήματος πού βασίζεται στήν καθαρή χωρητικότητα καί τοῦ Διεθνοῦς Συστήματος Καταμετρήσεως τοῦ IMO.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δύναμη: 674 πλοῖα 3.432.683 τ. γκρός (5.056.492 τ. d.w.).

Ἀπό τοῦ ἔτους 1976 πού ἡ σουηδική ναυτιλία εἶχε φθάσει στό ὑψηλότερο της σημεῖο μέ 8 περίπου ἑκατ. τόννων, παρουσιάζει μία συνεχῆ σταθερή ὀυρρίκνωση, χάνοντας κάθε χρόνο τοννάζ 300-900 τόννων καί φθάνοντας στό τέλος τοῦ 1983 στά 3.430.000 τ. γκρός.

Στή δύναμη αὐτή περιλαμβάνονται 90 δεξαμενόπλοια 1.400.000 τον. γκρός, 16 χημικά 73.500 τ. γκρός, 14 μπάλκ-κάρριερς 305.000 τ. γκρός, 6 πλοῖα κοντέϊνερς 86.000 τ. γκρός, 8 ὀχηματοφόρα 220.000 τ. γκρός, 116 διαφόρων τύπων φορτηγά 240.000 τ. γκρός καί 100 περίπου φέρυς καί ἐπιβατικά 260.000 τον. γκρός. . Χαρακτηριστικό τοῦ σουηδικοῦ στόλου εἶναι ὅτι τό 70% περίπου ἀποτελεῖται ἀπό πλοῖα ἡλικίας κατωτέρας τῶν 10 ἐτῶν.

Κύρια αἰτία τῆς συρρικνώσεως αὐτῆς ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς το ὑψηλότατο κόστος τοῦ ὑπό σουηδική σημαῖα πλοίου πού θεωρεῖται ἀπό τά ἀκριβώτερα τῆς Εὐρώπης. Γι' αὐτό καί ἡ ὑπό ξένες σημαῖες δραστηριότης τοῦ σουηδικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι ἰδιαίτερα ἔντονη. Στήν ἐθνική ναυτιλία κυριαρχοῦν ἀπό μέν κρατικῆς πλευρᾶς ἡ ἑταιρία «Zenit» τῶν «Swedyards» καί ἀπό ἰδιωτικῆς τό συγκρότημα «Σαλενιν βέστ» τό ὁποῖο μάλιστα μέσα στό χρόνο αὐτό ἀγόρασε τό μερίδιο τῆς ἑταιρίας «Φρέντ-Ὄλσεν» στή γραμμή «Φός».

Ἀντίθετα ἡ πορεία τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς δείχνει ὅτι τά τελευταῖα χρόνια ἡ σουηδική ναυπηγοβιομηχανία κινεῖται σταθερά στά ἐπίπεδα τῶν 300 περίπου χιλιάδων τόννων ἐτησίως. Γιά τό 1983 τό συνολικό ναπηγικό καρνέ τῆς χώρας φθάνει τούς 550.000 τ. γκρός μέ καθαρή διαφορά 150.000 τόννων ἐναντι τοῦ περσινοῦ, διατηρώντας

τη Σουηδία στή δωδέκατη θέση τῆς παγκόσμιας ναυπηγικῆς κλίμακας. Στό τέλος τοῦ τρίτου τριμήνου τοῦ ἔτους στά σουηδικά ναυπηγεῖα ὑπῆρχαν ὑπό ναυπήγηση 13 πλοῖα 310.000 τ. γκρός ἐξ ὧν πέντε γιά λογαριασμό σουηδῶν καί ὀκτώ γιά λογαριασμό ξένων παραγγελέων, ἐνῶ ἄλλα 8 πλοῖα 240.000 τ. γκρός δέν εἶχαν ἀκόμη ἀρχίσει νά ναυπηγοῦνται. Τά τρία μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς χώρας (Γκοταβέρκεν, Κόκουμς καί Οὐντεβάλα) πού ἀνήκουν στό κρατικό συγκρότημα «Swedyards», προβλέπεται νά ἀπορροφήσουν καί φέτος σοβαρά ποσά ἐπιχορηγήσεων παρά τήν προσπάθεια τῆς Κυβερνήσεως γιά ἀναδιοργάνωση καί περικοπή πλεονάζοντος προσωπικοῦ. Μεταξύ τῶν τριῶν πάντως, τά ναυπηγεῖα Κόκουμς πέτυχαν σημαντικές παραγγελίες, οἱ ὁποῖες κατ' ἐξαίρεση πρός τήν δεινῶς πληττομένη εὐρωπαϊκή ναυπηγοβιομηχανία, θά τούς ἐπιτρέψουν τήν ἄνετη ἀπασχόληση μέχρι τό 1986. Οἱ παραγγελίες αὐτές ἀναφέρονται στή ναυπήγηση δύο μεγάλων κρουαζιεροπλοίων τῆς ἀμερικανικῆς ἑταιρίας «Κάρνιβαλ-Λάϊνς» ὕψους 2 δισεκ. κορωνῶν, κάι δύο μεγάλων ρό-ρό τῆς σουηδικῆς ἑταιρίας «Βαλένιους» ἀξίας 75 ἑκατ. δολλαρίων, ἐνῶ συνεχίζεται ἡ κατασκευή τῶν πλοίων τῆς «Ἀτλάντικ-Κοντέϊνερς Λάϊν» καί ἐκκρεμεῖ ἡ ναυπήγηση τῶν δύο σκαφῶν τῆς Σαουδαραβικῆς «Νάσιοναλ — Σίππινγκ — Κόμπανυ».

ΤΟΥΡΚΙΑ

Δύναμη 671 πλοῖα: 2.656.387 τ. γκρός (4.200.000 τ. d.w.).

Τό κύριο χαρακτηριστικό τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας εἶναι ὅτι τό ἕνα τρίτο τοῦ συνολικοῦ της τοννάζ (812.000 τον. γκρός) ἀνήκει στό κράτος καί τά δύο τρίτα (1.800.000 τ. γκρός) ἀνήκουν σέ ἰδιῶτες. Ἀναλυτικότερα ἡ μέν κρατική ναυτιλία διαθέτει 205 πλοῖα, ἤτοι 46 φορτηγά 450.000 τ. γκρός, 20 τάνκερς 210.000 τ. γκρός, 4 ρό-ρό 14.000 τον. κρός, 14 ἐπιβατηγά 60.000 τ. γκρός καί 120 διάφορα ὑπηρεσιακά σκάφη 80.000 τ. γκρός. Ἐξάλλου ὁ ἰδιωτικός ἐφοπλισμός διαθέτει σύνολο 465 πλοίων ἤτοι 385 φορτηγά 1.000.000 τ. γκρός 70 τάνκερς 700.000 τ. γκρός καί 2 OBO 100.000 τ. γκρός. Στόν κρατικό τομέα τόν κυριώτερο ρόλο παίζει ἡ ἑταιρία DB Cargo—Lines ἡ ὁποία κατέχει περί τά 60 πλοῖα μέ κύρια ἀπασχόληση τίς τακτικές γραμμές (ΗΠΑ, Βορ. Εὐρώπη, Μεσόγειος). Στόν ἰδιωτικό τομέα κυριαρχοῦν οἱ φίρμες τῆς οἰκογένειας «Cerrahoglu» τῆς παλαιότερης τουρκικῆς ναυτικῆς ἑταιρίας, ἡ «Zihni» μέ 500.000 τόννους καί «Koctug» μέ 6 πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν.

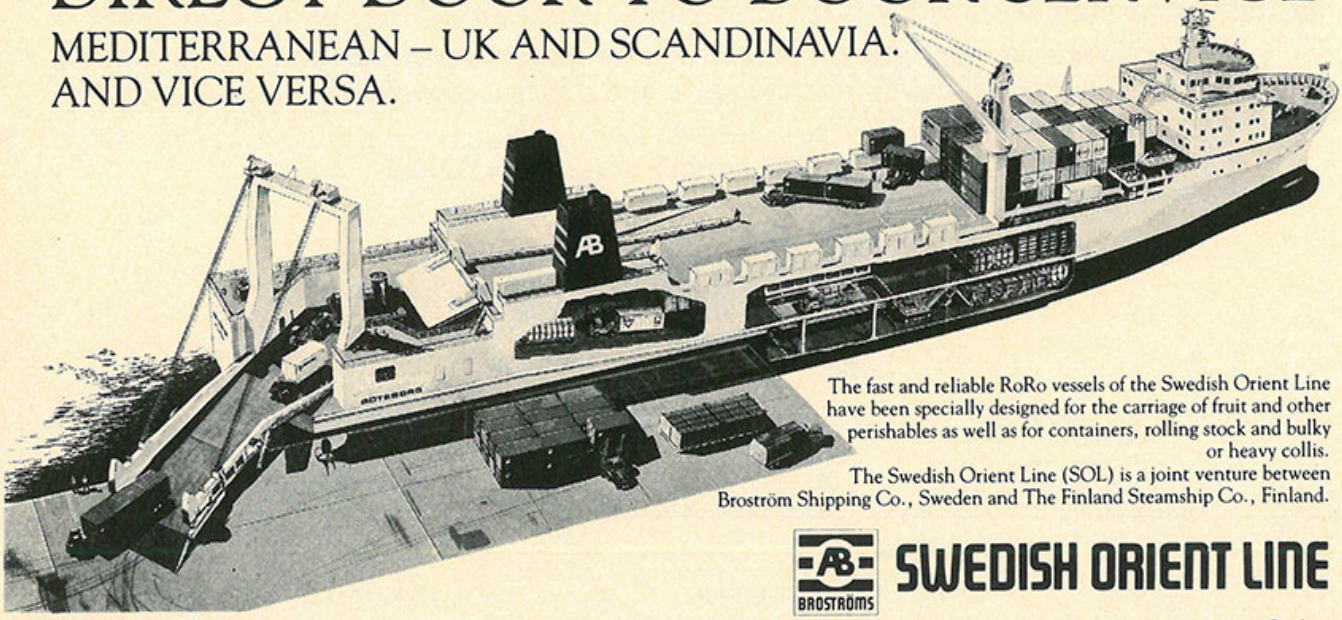
Τό κυβερνητικό δεκαετές πρόγραμμα ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως 1983-1993 στοχεύει στήν αὔξηση τοῦ στόλου περίπου στό διπλάσιο τοῦ σημερινοῦ, μέ συνολική μεταφορική ἱκανότητα 7.5% ἑκατ. τον. d.w. Ἐπιδιωξή του εἶναι νά φθάσει στό 60% τό ποσοστό τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας πού θά μεταφέρεται μέ τουρκική σημαία, ἔναντι τοῦ 30-40% τῶν τελευταίων ἐτῶν. Οἱ κύριες γραμμές τοῦ προγράμματος αὐτοῦ τείνουν πρῶτον μέν στόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ στόλου, τοῦ ὁποίου σήμερα τό 62% εἶναι ἡλικίας μεγαλύτερης τῶν 12 ἐτῶν, καί ἀφετέρου στήν αὔξηση τῆς συναγωνιστικότητος του, μέ τήν πρόσκτηση μεγαλυτέρων πλοίων. Γιά τούς λόγους αὐτούς ἡ ἡλικία τῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀγοραζομένων πλοίων μειώθηκε στά 9 ἔτη καί ἡ μέση χωρητικότης τους αὐξήθηκε στούς 7.500 τ. γκρός. Συγχρόνως χορηγήθηκε τελωνειακή ἀπαλλαγή κατά τήν εἰσαγωγή τους, τριετής φορολογική ἀπαλλαγή καί ἐπιδοτούμενα τραπεζικά δάνεια.

Παρά ταῦτα καί μολονότι δέν λείπουν οἱ αἰσιόδοξοι πού ἀγωνίζονται γιά τήν ἐπέκταση τῶν δραστηριοτήτων τους, οἱ προπτικές γιά τόν ἰδιωτικό ἐφοπλισμό δέν εἶναι ἰδιαίτερη εὐχάριστες, δεδομένου ὅτι ἡ ναυτιλιακή ἀπόδοση δέν εἶναι ἱκανοποιητική, ἀφοῦ δέν εἶναι δυνατό νά προσφέρει τίς τιμές τῶν ἀνταγωνιστῶν της. Ἤδη πολλοί ἐφοπλιστές βρέθηκαν σέ ἀδυναμία νά ἐκπληρώσουν τίς δανειακές τους ὑποχρεώσεις, καθώς τό ἥμισυ καί πλέον τῶν ἡμερησίων δαπανῶν τους ἀναφέρεται στήν πληρωμή τόκων. Ἐπί πλέον τά ὑψηλά μισθολόγια, οἱ εἰσφορές κοινωνικῆς ἀσφάλισης, οἱ αὐστηροί κανονισμοί συνθέσεως, ἡ μακρά διαδικασία πληρωμῶν ξένου συναλλάγματος καί οἱ δυσκολίες τηλεπικοινωνιῶν, ἀποτελοῦν πρόσθετα ἐμπόδια. Ἡ νέα κυβέρνηση πρός τήν ὁποία ἀπετάθησαν, δέν ἔδωσε πρός τό παρόν θετική ἀπάντηση στά θέματα αὐτά, οὔτε στήν υἱοθέτηση κάποιας μορφῆς προτιμήσεως φορτίων εἰς βάρος τῆς κρατικῆς ναυτικῆς ἑταιρίας DB Cargo—Lines, ἡ ὁποία εὐνοεῖται καταφανῶς μέ τά κρατικά φορτία. Πρός τό παρόν ἡ ἀνταπόκρισή της περιορίστηκε στήν παράταση τῆς περιόδου ἀποπληρωμῆς τῶν δανείων σέ ὀκταετία μέ τριετῆ χάρη, ἀντί τῆς πενταετίας μέ διετῆ χάρη.

Στό ναυπηγικό τομέα, ἡ δημιουργία ἀξιόλογης ἐθνικῆς ναυπηγοβιομηχανίας, μολονότι ὑποστηρίζεται ἀπό τήν κυβέρνηση (δάνεια γιά ναυπήγηση μέχρι 95% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου μέ ὀκταετή ἀπόσβεση) προσκρούει στήν ἔλλειψη τεχνικῆς ὑποδομῆς, ναυπηγῶν, ἐξειδικευμένων ἐργατῶν κ.λπ. Σήμερα ἡ συνολική ναυπηγική παραγωγή ἐνῶ θεωρητικά ὑπολογίζεται στίς 300.000 τόννους ἐτησίως, μόλις φθάνει τό ἕνα τέταρτο αὐτῆς. Πρόσφατα 17 ναυπηγικές μονάδες μεταφέρθηκαν ἀπό τό Βόσπορο στήν περιοχή τῆς Τούζλας. Μεταξύ αὐτῶν τά τρία ναυπηγεῖα πού ἀνήκουν στή «Maritime Bank» μέ κυριώτερο τό ναυπηγεῖο «Rendik» πού ἔχει ἀναλάβει τίς ναυπηγήσεις τῶν τάνκερς τῆς DB Cargo—Lines.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA AND VICE VERSA.



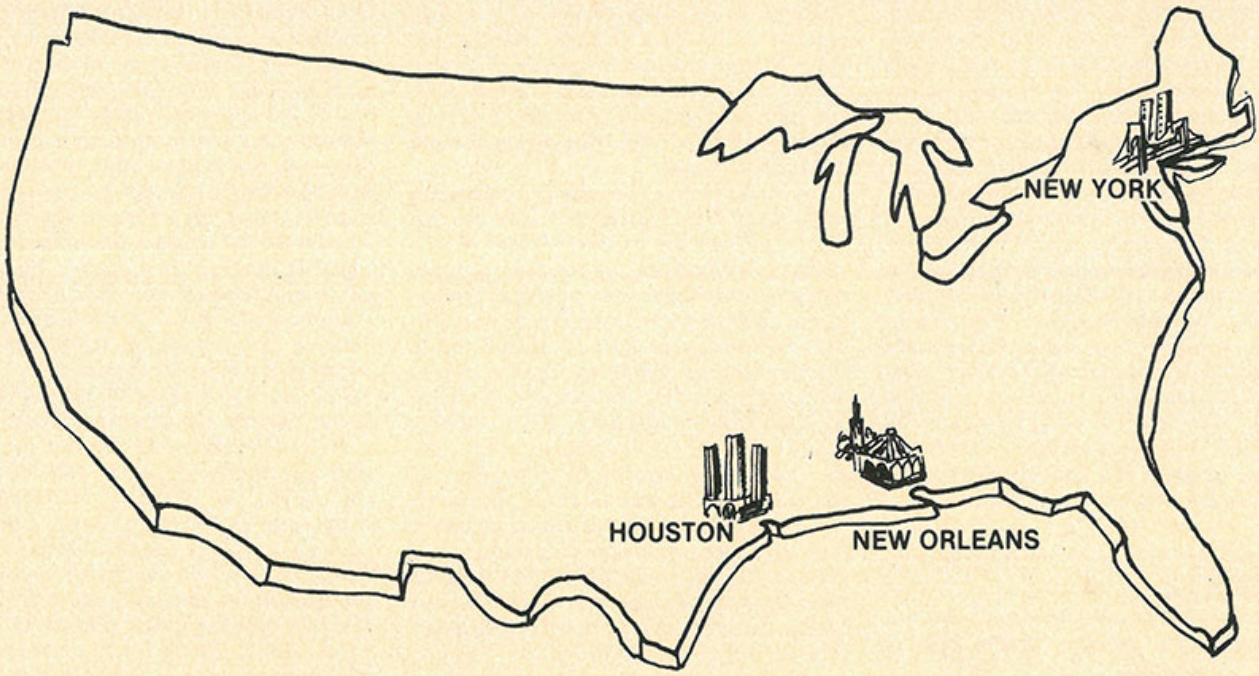
The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.

AB BROSTRÖMS SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A., Akti Miaouli 35 – 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

WHEN YOU TAKE 22 YEARS TO BUILD A COMPANY YOU HAVE EVERY PROBLEM SOLVED BEFORE IT HAPPENS



This is the promise of Liamar. A service organization built on the strength of experience, and on the wisdom that comes from more than a generation of professional dedication to the shipping industry.

From our first day of operation we have made it our business to be ready for anything.

Our warehouses are strategically located and our trucks are always ready to roll.

Our buyers settle for nothing less than quality. Our multi-lingual staff is prepared for the unexpected, and instinctively anticipates the growing needs of our customers.

This is Liamar. A combination of family pride and professional integrity. And when it comes to the supply of cabin, deck, engine and general provisions...it makes all the difference in the world.

Call us...and let us offer you the benefit of our experience.

Liamar INC.

MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

HOUSTON
5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
Tel: (713) 672-1000
Cable: LIAMAR HOU-Telex 790804

NEW YORK
608 River Road
Edgewater, N.J. 07020
(201) 945-8912
Cable: LIAMAR N.J. - Telex 126404

NEW ORLEANS
122 Industrial Avenue
Jefferson, La. 70121
Tel: (504) 832-3994
Cable: LIAMAR NLN-Telex 784306

OVERSEAS REPRESENTATIVES:

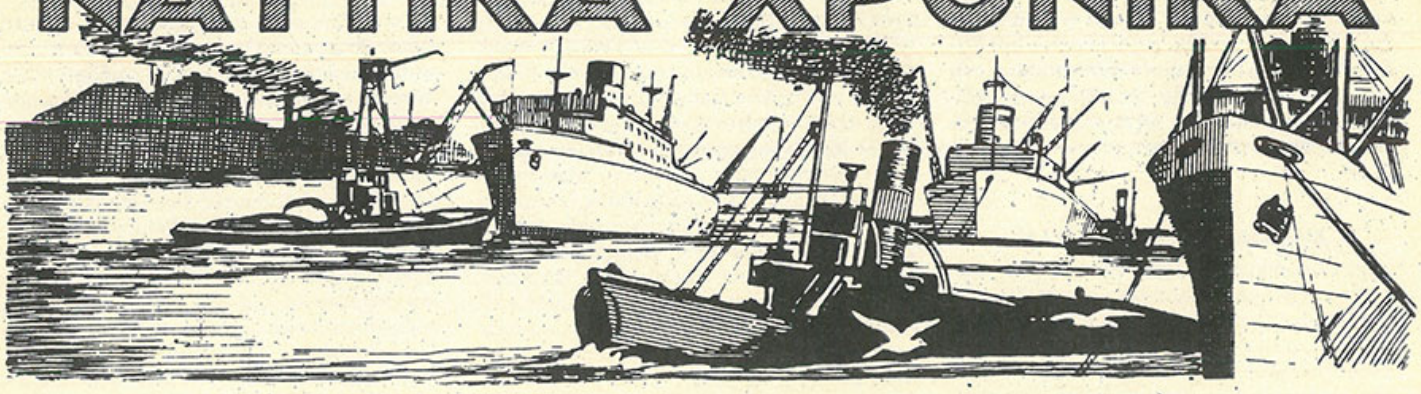
LONDON
DERHAM INC.
PRINCE RUPERT HOUSE
9-10 COLLEGE HILL
LONDON EC4R IAS
Phone: 2488781 Telex: 886976

HONG KONG
GOLDRICH INTERNATIONAL CO
272 QUEENS ROAD CENTRAL
HONG KONG
Phone: 5-412894 - Telex: 72697

SINGAPORE
HILCOT MARINE PTE. LTD.
27 KIAN TECK WAY, JURONG
SINGAPORE 2262
Phone: 2650055 - Telex: 33925

A Tradition of Uncompromised Service in the World of Marine Supply

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1167/926 — 15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Τό κατάλληλο κλῖμα

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ἐπικριθεῖ ἀπό ὁρισμένους ὅταν στό πρόσφατο παρελθόν εἶχαν σημειώσει ὅτι εἶχε ἀποκατασταθεῖ τό κατάλληλο κλίμα πού πρέπει νά ἐπικρατεῖ στίς σχέσεις κράτους καί ἐφοπλισμοῦ. Εἴχαμε ὑπογραμμίσει τότε στή διάρκεια διαφόρων συνομιλιῶν ὅτι οἱ ἐπικρίσεις ἦταν ἀβάσιμες, διότι ἀπό τήν ἀπό πολύ κοντά παρακολούθηση τῶν ἐξελίξεων προέκυπτε ἡ διαπίστωση ὅτι τό κλίμα εἶχε ἐπαναφερθεῖ στά πλαίσια στά ὁποῖα πρέπει να βρίσκεται πάντοτε — μιά διαπίστωση πού ἐπιβεβαίωθηκε ἀπόλυτα καί ἀπό τή συνάντηση τοῦ Ὑπουργοῦ μέ τά μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος κατά τήν πρώτη ἐφετεινή συνεδρίαση του στίς 12 Ἰανουαρίου. Κατά τή συνάντηση αὐτή διαπιστώθηκε ὅτι ἡ Κυβέρνηση ἐκδηλώνει κατανόηση καί διάθεση γιά νά λυθοῦν πολλά ἀπό τά ἐκκρεμῆ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας πού παραμένουν ἀκόμη ἄλυτα. Ὁ Ὑπουργός ἀντάλλαξε ἀπόψεις μέ τά μέλη τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Ε.Ε. γιά ὅλα τά ἐκκρεμῆ θέματα (ἀνακύκλωση, ναυτική ἐκπαίδευση, ὑποδομή τοῦ λιμένος καί γενικότερη ναυτιλιακή ὑποδομή κ.λπ.) καί ὅπως ἀναφέρεται σέ σχετική ἀνακοίνωση τοῦ Ἐπιμελητηρίου πρός τίς ἡμερήσιες ἐφημερίδες τῶν Ἀθηνῶν, «κατά τη διάρκεια τῆς συζητήσεως, τά μέλη τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Ε.Ε. εἶχαν τήν εὐκαιρία νά διαπιστώσουν ὅτι σέ ὅλα τά θέματα, συμπεριλαμβανομένου καί αὐτοῦ τῆς ἐνημερώσεως τῆς κοινῆς γνώμης γιά τή σπουδαιότητα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γιά τήν Ἑλλάδα, ὁ Ὑπουργός πῆρε, μέ το γνωστό σαφέστατο τρόπο του, θετική θέση καί ὑπεσχέθη τήν ἄμμεση ἔναρξη συνομιλιῶν μέ τούς ἐκπροσώπους τοῦ Ν.Ε.Ε. γιά νά ἀντιμετωπισθοῦν τά ἐκκρεμῆ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας πού στήν παρούσα περίοδο περνᾶ τίς πιό κρίσιμες ὧρες».

Ὁ Ὑπουργός, στό ἄρθρο του πού δημοσιεύεται στήν ἀρχή τῆς σημερινῆς εἰδικῆς ἐκδόσεως ζητεῖ ἐρεθίσματα γιά νά προχωρήσει στή λήψη τῶν ἀναγκαίων μέτρων. Ἐπαναλαμβάνομε, πολλά ἀπό τά ἐρεθίσματα αὐτά πού ζητεῖ, περιέχονται στήν παροῦσα ἔκδοση καί ὀφείλει ἡ ἐκπροσώπηση τοῦ ἐφοπλισμοῦ νά τά θέσει καί ἐπισήμως στόν Ὑπουργό. Ἡ καλή πρόθεση, ἡ κατανόηση καί ἡ διάθεση ὑπάρχουν καί αὐτό εἶναι βέβαιο ὅτι θά ὁδηγήσει σέ ἕναν ἐποικοδομητικό διάλογο γιά νά βρεθεῖ ἡ χρυσή τομή σέ ὅλα τά προβλήματα.

Στά πλαίσια τῶν δυνατοτήτων

Στή διάρκεια τοῦ 15θημέρου πού πέρασε ἡ διοίκηση τῆς ΠΝΟ ὑπέβαλε στήν Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τά αἰτήματά της γιά τή συλλογική σύμβαση τῶν ποντοπόρων καί τήν Παρασκευή πραγματοποιήθηκε καί ἡ πρώτη συνάντηση στήν ὁποία ὁ ἐφοπλισμός, μετά ἀπό τήν ἀνάλυση τῶν αἰτημάτων ἀπό τόν κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη, τά χαρακτήρισε ὑπερβολικά, ὅπως πράγματι εἶναι γιατί ἀντιπροσωπεύουν μιά συνολική αὔξηση 49%. Ἐπίσης ὁ ἐφοπλισμός ὑπογράμμισε ὅτι ὑπό τίς σημερινές συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς καί ἐν ὄψει λήξεως τοῦ μορατόριουμ πού ἔχουν παραχωρήσει οἱ Τράπεζες γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων πρέπει νά συμφωνηθεῖ μιά ἐφικτή αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν, ὥστε τά πλοῖα νά ἐξακολουθήσουν νά κινοῦνται καί νά μήν ὁδηγηθοῦν στά ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ. Ἐπίσης ὁ ἐφοπλισμός ζήτησε ἡ νέα σύμβαση νά εἶναι διετοῦς διαρκείας ὥστε ἡ ναυτιλιακή ἐπιχείρηση νά μπορέσει νά προχωρήσει ἀνεπηρέαστη καί χωρίς νέα σκαμπανεβάσματα στη διαχείριση τῶν πλοίων. Πάντως καί ἀπό τίς δύο πλευρές ἐξεφράσθη ἡ ἀντίληψη ὅτι τό θέμα τῆς νέας συμβάσεως πρέπει νά ρυθμισθεῖ γρήγορα καί νέα συνάντηση ἀναμένεται νά πραγματοποιηθεῖ τήν ἐπόμενη ἑβδομάδα ἀφοῦ προηγουμένως συνέλθει αὔριο Δευτέρα ἡ Ἐκτελεστική Ἐπιτροπή τῆς ΠΝΟ.

Ἡ διοίκηση τῆς ΠΝΟ ἔχει ζητήσει δραχμική αὔξηση 14.000 δρχ. γιά ὅλους, μετατροπή ἤ τοῦ μισθολογίου σέ λίρες ἤ σέ δολλάρια, ἐνσωμάτωση τοῦ ἐπιδόματος κατωτέρου πληρώματος στόν βασικό μισθό, αὔξηση τοῦ ἐπιδόματος Κυριακῶν σέ 22%, δεξαμενοπλοίων σέ 15% ἐπί τοῦ μισθοῦ, καταβολή ἁπλῆς ὑπερωρίας (βασικό σύν 25%) γιά τό πρῶτο τετράωρο τῆς ἐργασίας κατά τά Σάββατα καί τίς ἀργίες καί διπλῆς κατά τίς ἑπόμενες ὧρες, ἀναπροσαρμογή τῶν ἀμοιβῶν γιά τίς ἔξτρα ἐργασίες, ἐξόφληση μισθοῦ κατά μήνα, καθιέρωση μισθοῦ ἀσθενείας ἴσου πρός τόν μισθό ἐνεργείας, αὔξηση τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς σέ 450 δρχ. ἡμερησίως, ὑπολογισμό τοῦ ἡμερομισθίου τῆς ἀδείας στό 1/22 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ. Ἐπίσης ζητεῖ νά χαρακτηρισθεῖ βαρύ καί ἀνθυγιεινό τό ναυτικό ἐπάγγελμα καί νά δοθεῖ ἐπίδομα 5% ἐπί τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, νά ἀμείβεται μέ διπλή ὑπερωρία ἡ ἐργασία ἀπό τίς 10 μ.μ. ἕως 6 π.μ. ἐξαιρουμένων τῶν φυλακῶν, νά καταργηθεῖ ἡ ἀναγραφή τῶν λόγων ἀπολύσεως στό φυλλάδιο, νά ἐνταχθοῦν οἱ ἠλεκτρολόγοι στό μισθολόγιο τοῦ Β' μηχανικοῦ καί νά καταρτισθεῖ νέο κείμενο συλλογικῆς συμβάσεως.

Ἀπό τά ἀνωτέρω, ὅπως προαναφέρθηκε προκύπτει συνολική αὔξηση 49% καί καθίσταται σαφές ὅτι ἡ διοίκηση τῆς ΠΝΟ βρίσκεται ἐκτός τόπου καί χρόνου ἤ ὅτι ὑποκύπτει στίς ἀξιώσεις τῶν συνθηματολόγων οἱ ὁποῖοι ἐκφράζουν μικρές μειοψηφίες ἀλλά φωνασκοῦν καί ἐπιβάλλουν τίς θελήσεις τους πρός κάθε κατεύθυνση, ἀνεξάρτητα ἐάν ἔχουν ἀποδοκιμασθεῖ ἀπό τά μέλη τους, ὅπως ἀπέδειξε ἡ πρόσφατη συνέλευση τῆς Ἑνώσεως Μηχανικῶν. Χαρακτηριστική τῶν μεθόδων πού ἀκολουθοῦνται σχετικά εἶναι καί ἡ περιγραφή τῆς συνελεύσεως καί τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ψηφοφοριῶν ἀπό τό δημοσιογραφικό ὄργανο τῆς ΠΕΜΕΝ — ἀφήνεται νά ἐννοηθεῖ ὅτι τίς ἐνέργειες τῆς διοικήσεως, μεταξύ τῶν ὁποίων περιλαμβάνονται καί οἱ ἀξιώσεις της γιά τή συλλογική σύμβαση, ἐνέκριναν τά 70% τῶν μελῶν, ἐνῶ τό ὀρθόν εἶναι ὅτι τά ἐνέκριναν οἱ 70 ἀπό τούς 100 πού παραβρίσκονταν στήν ψηφοφορία καί ὅπως εἶναι εὐνόητο αὐτό σέ καμμία περίπτωση δέν μπορεῖ νά σημαίνει ὅτι ἐκφράζει τίς ἀντιλήψεις τοῦ 70% τῶν μηχα-

νικῶν οἱ ὁποῖοι μέ τήν ἀποχή τους ἀπό τίς ἐργασίες τῆς γενικῆς συνελεύσεως ἀπέδειξαν ὅτι δέν ἔχουν καμμία ἐμπιστοσύνη στή σημερινή διοίκηση τῆς Ἑνώσεώς τους, ἡ ὁποία ὅμως παρ' ὅλα αὐτά παρουσιάζεται σάν νά τούς ἐκπροσωπεῖ.

●

ΔΥΝΑΜΙΤΙΖΟΥΝ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ἡ δημοσιευθεῖσα στό προηγούμενο τεῦχος τῶν «Ν.Χ» εἰσήγηση τῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ ΟΛΠ περί καταργήσεως τοῦ ὅρου FIO γιά τά ἐκφορτωνόμενα στόν Πειραιά φορτία, ἀποτελεῖ τήν χαριστική βολή γιά τίς Ἑλληνικές ἑταιρίες τακτικῶν γραμμῶν, στό ἀποκορύφωμα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, καί καταδικάζει εὐθέως τούς ναυτικούς πράκτορες. Ἐκφράζει στενή ἀντίληψη ὑπαγορευμένη ἀπό εἰσπρακτικά καί μόνον κίνητρα. Ἀδιαφορεῖ γιά τόν διεθνῆ ἀντίκτυπο σέ βάρος τοῦ λιμένα τοῦ ὁποίου ἡ κακή πορεία καί τά ἐνδημοῦντα καί ἐπιδεινωθέντα δεινά θά δεχθοῦν νέο πλῆγμα, ὥστε ὁ Πειραιᾶς νά καταστεῖ ὁ ἀποκρουστέος λιμένας ὑπέρ ἄλλων λιμένων.

Παραβλέπουν ἐπίσης τό δεδομένο ὅτι ἡ Ἑλλάδα μή ἔχουσα ἐθνικά φορτία ἀνέκαθεν καί τώρα, μέ πρόσφατες θέσεις τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι ὑπέρμαχος τῆς ἐλευθερίας τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν γιατί ἀλλιῶς δέν θά ἐπιβιώσει ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία. Ἂν ὁ ΟΛΠ ἔχει προβλήματα ἀπό τήν παραμονή ὡς ἀζήτητων ὁρισμένων ἐμπορευμάτων ἄς ὀργανωθεῖ στό σημεῖο αὐτό μέχρι μηδενισμοῦ τῶν προθεσμιῶν ἀποθήκευσης. Μήπως ὅμως οἱ εἰσηγητές ὑποθάλπτουν τήν παραμονή σέ ἀποθήκευση γιατί εἶναι ὁ μόνος τομέας πού παρουσιάζει ἐνεργητικό; Βεβαίως ὁ ΟΛΠ ἐμφανίζεται ὡς πιστωτής ὁρισμένων ἐργασιῶν. Δέν εἶναι ὅμως μόνον οἱ ἐργασίες κύτους. Γιατί δέν λαμβάνει τά ἴδια μέτρα καί γιά τή σειρά τῶν συνεχιζόμενων ἐργασιῶν, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ταυτότης λόγου; Δέν ὑπάρχει ἠθική βάση καί πιθανόν καί νομική ὅταν μέ ἀφορμή τόν ἐνδεχομένως ἀσυνεπῆ παραγγείλαντα τό φορτίο παραλήπτη, ἀνευρίσκεται σάν ὅμηρος ὡς εὔκολη λεία τό πλοῖο γιά νά εἰσπραχθοῦν ἀπό αὐτό μέ βεβαιότητα, ὅ,τι ἔχει συμφωνηθεῖ στό πλαίσιο ἐλευθερίας τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν νά καταβάλει ὁ παραλήπτης. Ἂν οἱ εἰσηγητές ἀντλοῦν ἐπιχειρήματα ἀπό τήν ἐφαρμογή ὁμοίου μέτρου σέ ἄλλους λιμένες ἄς μήν εἶναι ἐκλεκτικοί στήν ἐπιλογή τοῦ ὅ,τι συμφέρει γιά τήν ὑποστήριξη μεμονωμένου μέτρου καί ἄς παρουσιάσουν στήν Διοίκηση τοῦ ΟΛΠ τήν πλήρη εἰκόνα τῶν ἄλλων λιμένων σέ κίνηση, εὐρωστία, ἀπόδοση οἰκονομική λειτουργία, ἀνάγκη τῆς ἴδιας τῆς χώρας, ποιότητα ὑπηρεσιῶν καί διευκολύνσεων, σύνθεση ὁμοχειριῶν κ.λπ., κ.λπ. καί νά τά ἐφαρμόσουν. Ἡ ἀψυχολόγητη εἰσήγηση ἡ ὁποία ἐφόρτισε μέ πλεονάζουσα ἀνησυχία τό ἤδη βεβαρημένο κλίμα στούς ναυτιλιακούς κύκλους τοῦ Πειραιῶς, πρέπει νά ἀπορριφθεῖ καί ὁ Ὑπουργός κ. Γ. Κατσιφάρας ἔχει τόν λόγο γιατί οἱ παράγοντες τοῦ ΟΛΠ μέ τίς ἄφρονες ἐνέργειές τους αδυναμιτίζουν τό λιμάνι.

●

ΕΠΙΚΡΟΤΟΥΜΕ

Συμφωνοῦμε ἀπολύτως μέ τίς ἐπισημάνσεις τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Γιώργου Κατσιφάρα στήν ὁμιλία του πρός τούς νέους ὑπαλλήλους τοῦ ΟΛΠ πού ἔγινε μέ τήν εὐκαιρία τῆς ὁρκομωσίας τους τήν περασμένη ἑβδομάδα παρουσία ὅλων τῶν διευθυντῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ. Ὁ Ὑπουργός, χρησιμοποιώντας αὐστηρή γλώσσα ὑπογράμμισε ὅτι οἱ νέοι ὑπάλληλοι, καί οἱ παλαιοί, ὀφείλουν νά ἐργασθοῦν σκληρά ὥστε ὁ μηχανισμός τῆς δημόσιας διοικήσεως νά γίνει πιό γρήγορος, πιό ἀποτελεσματικός, πιό ἔντιμος καί περισσότερο παραγωγικός. Καί αὐτό θά ἐπιτευχθεῖ ὅταν οἱ νέοι καί οἱ παλαιοί ὑπάλληλοι τινάξουν ἀπό πάνω τους τή σκόνη καί ξύσουν τή σκουριά τῆς ἀδιαφορίας, τοῦ συμβιβασμοῦ, τοῦ ἐτσιθελισμοῦ, τῆς νωχέλειας καί τῆς διαφθορᾶς, ἰδιαίτερα σέ ἕναν Ὀργανισμό, ὅπως ὁ ΟΛΠ πού ἔχει, ὅπως εἶπε, κληρονομήσει πολλές ἁμαρτίες. Ἡ ἀντίληψη τοῦ βολέματος καί ἡ νοοτροπία τῆς κάστας ἐκείνων πού ἀπασχολοῦνται στό δημόσιο τομέα πρέπει νά καταπολεμηθεῖ καί ὀφείλουν ὅλοι νά ἐργάζονται παραγωγικά καί ἀποδοτικά γιά τήν προαγωγή τῶν συμφερόντων τοῦ τόπου καί τήν ἐξυπηρέτηση τοῦ πολίτη.

Συμφωνοῦμε ἀπόλυτα μέ τή διακήρυξη τοῦ Ὑπουργοῦ ὅτι ὅλοι οἱ ὑπάλληλοι τοῦ δημόσιου τομέα πρέπει νά ἐργάζονται ἀποδοτικά ἀνεξάρτητα ἀπό τίς πολιτικές πεποιθήσεις τους γιατί δέν ἐξυπηρετοῦν τήν κυβέρνηση, ἀλλά τά συμφέροντα τοῦ τόπου — ὅσοι ἔχουν ἀντίθετη ἀντίληψη, προσθέτομε ἐμεῖς, ἄς ἀναζητήσουν ἀπασχόληση ἀλλοῦ, στό δημόσιο τομέα πρέπει νά ἐργάζονται, γιατί ὁ Ἑλληνικός λαός δέν μπορεῖ νά πληρώνει ἐσαεί τίς ἐλλειμματικές δημόσιες ἐπιχειρήσεις καί νά φορτώνεται τά βάρη πού ἐπιφέρει στό κοινωνικό σύνολο ὁ ἀντιπαραγωγικός ὡς τώρα δημόσιος τομέας.

Μετά τήν ὁρκομωσία τῶν νέων ὑπαλλήλων ὁ Ὑπουργός εἶχε ἰδιαίτερη συνομιλία μέ ὅλους τούς διευθυντές τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΟΛΠ στούς ὁποίους ὑπογράμμισε τίς εὐθύνες τους γιά τήν ἀναβάθμιση τοῦ Ὀργανισμοῦ ὥστε νά γίνει οἰκονομικά αὐτοδύναμος καί ἀνθρώπινος γιά τούς ἐργαζόμενους καί τούς συναλλασσομένους. Ἀπό τήν συνομιλία αὐτή προέκυψε γιά μιά ἀκόμη φορά ἡ διαπίστωση ὅτι στόν ΟΛΠ ἐπικρατεῖ πάντοτε ἡ ἀντίληψη ὅτι ἡ μόνη του φροντίδα εἶναι ὁ χειρισμός φορτίων καί τίποτε ἄλλο, γεγονός πού ἀποδεικνύει γιατί ὑπῆρξε τόσα χρόνια ἡ καθίζιση σέ λειτουργιες πού πρέπει νά συνδέονται μέ ἕνα λιμάνι σάν αὐτό τοῦ Πειραιῶς, ὅπως εἶναι λόγου χάρη οἱ ἐπισκευαστικές εὐκολίες κ.λπ.

●

ΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ

Ὁ καταλογισμός εὐθυνῶν καί σέ μιά δημόσια ὑπηρεσία, στήν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων ἐν προκειμένω, γιά τό ναυάγιο τοῦ «Χρυσή Αὐγή» δείχνει ὅτι κάτι ἀρχίζει νά ἀλλάζει — καί ἦταν καιρός γιατί οἱ δημόσιες ὑπηρεσίες προσπαθοῦσαν μέχρι τώρα νά ἐξαιροῦν τίς εὐθύνες τους γιά ὅσα δυσάρεστα συμβαίνουν στόν τόπο καί γιά τά ὁποῖα ἔχουν τίς περισσότερες φορές τήν κύρια εὐθύνη.

Σύμφωνα μέ τό πόρισμα τοῦ ΑΣΝΑ, γιά τό ναυάγιο εὐθύνονται ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία «Γραμμαί Ἠπείρου ΕΠΕ», οἱ ἀπολεσθέντες πλοίαρχος καί Α μηχανικός Ἀντ. Γαρδέλης καί Γ. Χρηστάκης καί ἡ Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων (γιά τήν ἀκαταλληλότητα τοῦ πλοίου γιά τή μεταφορά αὐτοκινήτων μέ εὔφλεκτα ὑγρά — γιά τήν ἀκαταλληλότητα αὐτή εὐθύνεται, κατά τό πόρισμα, καί ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία).

Μέ λίγα λόγια ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου αὐτοῦ τόν Φεβρουάριο τοῦ 1983 πού ἐστοίχισε τή ζωή σέ τριάντα ἀνθρώπους, ὀφείλεται σέ ἀνθρώπινα λάθη καί αὐτό εἶναι ἐκεῖνο πού πρέπει νά προσεχθεῖ ἰδιαιτέρως ἀπό τήν καθαρά ναυτιλιακή πλευρά γιά νά ἀποφευχθοῦν στό μέλλον παρόμοια τραγικά περιστατικά.

●

ΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

Τίς δύσκολες ἡμέρες πού διέρχεται ἡ ναυπηγοεπιστευαστική βιομηχανία μας ἀπεικονίζει κατά τον πλέον εὔγλωτο τρόπο ἡ κίνηση τῶν δεξαμενῶν τοῦ ΟΛΠ. Γι' αὐτό εἶναι ἀναγκαῖο νά μήν ἀφήνουμε, γιά ὁποιονδήποτε λόγο, κανένα ἑλληνικό ἤ ξένο πλοῖο πού ἔρχεται ἐδῶ γιά ἐπισκευές νά φεύγει γιά ἄλλες γειτονικές χῶρες, ὅπως ἔχει συμβεῖ ἐπανειλημμένα ὡς τώρα καί ἔχει ὁμολογηθεῖ καί ἀπό τόν ΟΛΠ.

Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεῖα, κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Ἰανουαρίου ἡ μεγάλη πλωτή θά εἶναι ἀπασχολημένη μόνο γιά ὀκτώ ἡμέρες ὡς ἑξῆς:

Στίς 15 Ἰανουαρίου θά δεξαμενισθεῖ τό «Πόπη» στίς 17 ἕως 18 τό «Μπάροου Τράστ», στίς 19 ἕως 20 τό «Χίος Κλίππερ», στίς 25 Ἰανουαρίου θά δεξαμενισθεῖ τό «Μάουντ Ὄρθρυς» καί στίς 30 ἕως 31 τό «Λῆμνος».

Στή μεγάλη μόνιμη εἶχε προγραμματισθεῖ ὁ δεξαμενισμός τῶν ἑξῆς πλοίων: Στίς 17.

at Argentina

HELLAS – MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS – SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS – STEVEDORING – CATERING – REPRESENTATIONS

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 – ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616
A.O.H. MR VALAOURIS 226316, 226371, 222063
Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.
CABLE: HELLASMAR BAIRES

18, 19 καί 20 'Ιανουαρίου τό «Σάντυ Μέντ». Στίς 21 καί 22 τό «Ἄσσος». 'Από 23 ἕως 26 'Ιανουαρίου τό «'Ιάσων», στίς 27 καί 28 τό «Νότα Κ.», στίς 29 τό «Σάμμερ Ντέϊ» καί ἀπό 30 ἕως 31 τό «'Αργοναύτης».

●

ΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Εἶναι ἐντελῶς ἄδικες οἱ ἐπικρίσεις γιά καθυστερήσεις στή χορήγηση τῶν οἰκογενειακῶν ἐπιδομάτων. Πρέπει ὅλοι νά γνωρίζουν ὅτι ὁ θεσμός ἐφαρμόζεται γιά πρώτη φορά καί οἱ ὑπηρεσίες τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν πού ἔχουν ἀναλάβει τό σχετικό ἔργο ἐργάζονται μέ σύστημα καί μέ συνέπεια γιά νά ἐξυπηρετηθοῦν ὅσο εἶναι δυνατόν ταχύτερα ὅλοι οἱ δικαιοῦχοι.

Τό θέμα ἐτέθη καί στόν 'Υπουργό κ. Γιῶργο Κατσιφάρα ὁ ὁποῖος πολύ σωστά δήλωσε ὅτι δέν μπορεῖ νά χρησιμοποιηθεῖ ἄλλο προσωπικό γιά αὐτή τή δουλειά γιατί ἔτσι θά ἐπιβαρυνόταν ὑπερβολικά τό κεφάλαιο πού ἀνήκει ἀποκλειστικά στούς ναυτικούς μας, δηλαδή ἐάν προσλαμβάνονταν καί ἄλλοι ὑπάλληλοι γιά τήν ἐργασία αὐτή θά ἐπιβαρύνονταν οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί. Καί δικαίως ὁ 'Υπουργός ἔπλεξε τό ἐγκώμιο καί γιά τούς ὑπαλλήλους τῆς 'Εστίας πού ἀπασχολοῦνται σ' αὐτή τήν ἐργασία, ὅσο καί γιά τόν διευθυντή της ὁ ὁποῖος κυριολεκτικά ξημεροβραδιάζεται στό γραφεῖο του γιά νά προωθηθεῖ ταχύτερα ἡ ὅλη ἐργασία.

Ἦταν ἀπόλυτα δικαιολογημένος αὐτός ὁ δημόσιος ἔπαινος.

●

ΟΧΙ ΣΠΑΤΑΛΕΣ

Εἶναι γνωστή σέ ὅλους ἡ σπατάλη τροφίμων πού γίνεται στά πλοῖα, ὅπως εἶναι γνωστές καί οἱ ἱστορίες γιά τά μπουγέλα γεμάτα τροφές πού πετιοῦνται στή θάλασσα. Αὐτή ἡ σπατάλη ἀνάγκασε μιά ναυτιλιακή ἑταιρία νά ἀναρτίσει στά πλοῖα της πινακίδες πού ἀναγράφουν: Φᾶτε καί πιεῖτε ὅ,τι θέλετε καί ὅσο θέλετε, ἀλλά μή σπαταλᾶτε.

Δέν χρειάζεται νά ποῦμε πόσο ὀρθή εἶναι ἡ ὑπόδειξη αὐτή ὄχι γιά τίς οἰκονομίες πού μποροῦν νά γίνουν στά πλοῖα, γιά τίς ὁποῖες ἄλλωστε πρέπει νά μεριμνοῦν οἱ ναυτικοί μας γιατί ἔτσι ἐξασφαλίζουν τήν κίνησή τους καί κατ' ἀκολουθίαν τή δική τους ἀπασχόληση καί τήν προκοπή τῶν οἰκογενειῶν τους καί τοῦ τόπου. Μποροῦμε ὅμως νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι τή στιγμή πού χιλιάδες παιδιά στίς ὑποανάπτυκτες χῶρες πεθαίνουν κάθε μέρα ἀπό ἀσιτία, ἀποτελεῖα ἀσέβεια πρός τό ἀνθρώπινο γένος ἡ σπατάλη τροφίμων. 'Η πρόοδος ἀπαιτεῖ συνεχεῖς προσπάθειες καί συνειδητή συμμετοχή ὅλων σέ κάθε δραστηριότητα καί μέ τήν ἔννοια αὐτή καλοῦμε τούς ναυτικούς μας νά σταματήσουν τή σπατάλη τροφίμων στά πλοῖα, γιατί τά τρόφιμα αὐτά μποροῦν νά σώσουν πολλά πεινασμένα παιδιά.

●

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΠΕΝ

Συγκροτήθηκε σέ σῶμα ἡ νέα διοίκηση τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων πού προῆλθε ἀπό τίς πρόσφατες ἀρχαιρεσίες. Πρόεδρος ἐπανεξελέγη ὁ κ. Γιάννης Ψαρρᾶς, ἀντιπρόεδροι Α ὁ κ. Γεώργ. Κατσιμπίρης καί Β ὁ κ. 'Ιωάν. Λιόκουρας, γενικοί γραμματεῖς Α ὁ κ. 'Αθαν. Βαρίνος καί Β ὁ κ. Εὐαγ. Σκανδάλης καί ταμίας ὁ κ. Θωμᾶς Μανωλάκος.

Τό διοικητικό συμβούλιο τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων πού προῆλθε ἀπό τίς ἀρχαιρεσίες ἔχει ὡς ἑξῆς (κατά σειρά ἐπιτυχίας): Γιάννης Ψαρρᾶς, 'Ιωάν. Χάλας, Γεώργ. Δούκας, Παν. Καγιάφας, Γιώργ. Κατσιμπίρης, Θωμᾶς Μανωλάκος, Στ. Λιβανός, 'Αθαν. Βαρίνος, Βασ. Τσαγλιώτης, Παν. Δρακουλάκος, 'Εμμ. Λαμπρινός, Ματθ. Κοράκης, Γεώργ. Λυμπέρης, Γεώργ. Τσοτσορός, Εὐαγ. Σκανδάλης, 'Ιωάν. Λιόκουρας, Παν. Μιχόπουλος, 'Αναστ. Ντούνης, 'Ιωάν. Γεωργαντῆς, Γεώργ. Βελισσαράτος και 'Ιωάν. Παπαγγελῆς.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Η ἐντύπωσις ἡ ὁποία τείνει νά σχηματισθῆ τόσον μεταξύ τῶν ἁρμοδίων κρατικῶν παραγόντων ὅσον καί μεταξύ τῶν ἐφοπλιστικῶν μας κύκλων, ὅτι ἡ Βρεταννική Κυβέρνησις διστάζει νά υἱοθετήση τά μέτρα πού θά μετέβαλον ἄρδην τήν ἐμποροναυτικήν της πολιτικήν, δέν δύναται νά δικαιολογηθῆ ἐκ τῶν πραγμάτων.

— 'Η ἀναγγελθεῖσα κατ' ἀρχήν ἀπόφασιε τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Χατζηκυριάκου περί συγκεντρώσεως εἰς Πειραιᾶ ὅλων τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ὁπωσδήποτε σχετιζομένων μέ τήν ναυτιλίαν, προεκάλεσε ἀληθῆ ἀνακούφισιν μεταξύ τοῦ ναυτιλλομένου κόσμου.

— Μία δωδεκάς μεγάλων ἱστιοφόρων ἐναυλώθησαν καί ἐφέτος διά τήν μεταφορά Αὐστραλιανοῦ σίτου τῆς νέας ἐσοδείας εἰς Εὐρώπην. Τά σκάφη ταῦτα ἔφθασαν ἤδη εἰς τούς λιμένας τῆς φορτώσεώς των, ὅπως δ' ἀναφέρει τηλεγράφημα τοῦ πρακτορείου Ρώϋτερ, τό Γερμανικόν ἱστιοφόρον «Padua» ἔφθασεν εἰς Wabbaroo ἐξ 'Αμβούργου ἐντός 66 μόνον ἡμερῶν.

— Αἱ εὐμενεῖς κρίσεις τοῦ συνόλου σχεδόν τοῦ 'Αθηναϊκοῦ τύπου διά τήν πρωτοχρονιάτικην ἔκδοσίν μας, ἀλλά καί διά τήν ὅλην προσπάθειαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀποτελοῦν δι' ἡμᾶς ἠθικήν ἐνίσχυσιν τοῦ ἔργου τό ὁποῖον ἀνελάβομεν.

— 'Η «Βραδυνή» τῆς 3 'Ιανουαρίου γράφει: «Εἰς σπάνιαν διά τήν 'Ελλάδα ἐμφάνισην ἐξεδόθη τό 73ον τεῦχος τῆς μοναδικῆς ἐμποροναυτικῆς ἐπιθεωρήσεως «Ναυτικά Χρονικά» διευθυνομένης ὑπό τοῦ ἐκλεκτοῦ συναδέλφου κ. Δ. Κωττάκη».

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 74/15 – 1 – 1934)

FOR SALE BY SEALED BID — ABSOLUTE AUCTION

PANAMANIAN FLAG MOTORVESSELS "BRAVONOLA" AND "BRAVORIO" BOTH LYING NEW YORK AND DESCRIBED WITHOUT GUARANTEE AS FOLLOWS:

"BRAVONOLA" - 7491 MDWT ON 6.782 M DRAFT BUILT JAPAN 1967 - CLASSED BUREAU VERITAS MAIN ENGINE SULZER TYPE 4200 BHP 3/3 HOLDS/HATCHES DERRICKS 2/15 AND 3/10 TONS

"BRAVORIO" - 6271 MDWT ON 6.757 M DRAFT BUILT JAPAN 1967 - CLASSED BUREAU VERITAS MAIN ENGINE B + W TYPE 3300 BHP 3/3 HOLDS/HATCHES DERRICKS 1/15 AND 3/10 TONS

FOR FURTHER INFORMATION, PERMISSION TO INSPECT AND INVITATION TO BID, APPLY TO:

JACQ. PIEROT JR. AND SONS, INC.
29 BROADWAY, NEW YORK, N.Y. 10006 USA
TELEX - 222586/420442
TEL - (212) 344-3840

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Καιρός γιά τό ἐθνικό P & I κλάμπ

Ἡ περίπτωση τῆς διαγραφῆς ἀπό τό σουηδικό κλάμπ τῶν περισσοτέρων ἑλληνικῶν πλοίων πού ἐκάλυπτε (κράτησε μόνον τά πλοῖα τεσσάρων ἑταιριῶν), τά ὁποῖα βρέθηκαν ξαφνικά ξεκρέμαστα γιά νά γίνουν βορά ἐκείνων πού μεθόδευσαν ὅλη αὐτή τήν ὑπόθεση, φέρνει ἐπί τάπητος τό πρόβλημα τῆς ἀπαλλαγῆς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καί ἰδιαίτερα τοῦ ἐφοπλισμοῦ τοῦ Πειραιῶς ἀπό διάφορες ἐξαρτήσεις πού σέ τελευταία ἀνάλυση ἐμποδίζουν καί τόν τόπο νά ἐπωφελεῖται ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, τό σουηδικό κλάμπ διέγραψε τά ἑλληνικά πλοῖα γιά νά μπορέσει νά ἐπιτύχει, ὅπως λέγεται, καλύτερα ἀντασφαλιστικά ρέϊτς ἀπό τούς ἀσφαλιστές τοῦ Λονδίνου, καί ἄν ἔχουν ἔτσι τά πράγματα, σέ μιά ἁπλούστευση ἡ ὁποία δέν φαίνεται νά ἀπέχει πολύ ἀπό τήν ἀλήθεια, αὐτό σημαίνει ὅτι οἱ Λονδρέζοι ξεκαθάρισαν στούς Σουηδούς ὅτι κακῶς μπερδεύτηκαν στά πόδιατους παίρνοντας τους ἑλληνική πελατεία τήν ὁποία θεωροῦν δικαιωματικά δική τους...

Φυσικά οἱ Λονδρέζοι κάνουν τή δουλειά τους, καί ὅπως ἀποδεικνύεται τήν κάνουν πολύ καλά γιά νά τρυγοῦν αὐτοί, ὅσα μπορεῖ νά τούς προσφέρει ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία. Καί τούς προσφέρει πολλά, τόσα πού δέν μποροῦμε νά τά φαντασθοῦμε. Ἐκεῖνοι πού δέν κάνουμε τή δουλειά μας εἴμαστε ἐμεῖς καί ἡ εὐθύνη γι' αὐτό βαρύνει κυρίως τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας τό ὁποῖο δέν μπόρεσε νά παρακολουθήσει τήν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί οὔτε προσπάθησε ποτέ νά δημιουργήσει τήν ὑποδομή πού χρειαζόταν ἡ Ναυτιλία γιά νά ἐξυπηρετεῖται στόν τόπο της ἀλλά παράλληλα γιά νά ὠφελεῖται καί ἡ χώρα — ὅλη ἡ δραστηριότητα τοῦ διοικητικοῦ φορέως στρεφόταν γιά πολλά χρόνια στήν ἐπέκταση μόνον ἁρμοδιοτήτων καί στή δημιουργία νέων θέσεων καί φυσικά στήν ἀντιμετώπιση τῶν τρεχόντων ζητημάτων, μιά δουλειά δηλαδή ρουτίνας χωρίς δημιουργικά πετάγματα. Φυσικά δέν εὐθύνεται γι' αὐτό μόνο ὁ διοικητικός φορέας, ἡ μεγάλη εὐθύνη βαρύνει ὅλες τίς προηγούμενες κυβερνήσεις οἱ ὁποῖες περιορίζονταν νά τρυγοῦν αὐτά πού πρόσφερε μόνη της ἡ Ναυτιλία καί δέν ἐνδιαφέρθηκαν ποτέ νά αὐξήσουν στό ἔπακρο αὐτή τήν προσφορά. Εὐθύνες ὅμως ὑπάρχουν καί γιά τή σημερινή κυβέρνηση ἡ ὁποία ἀκόμη δέν ἀντιμετώπισε ζητήματα σάν αὐτό τῆς δημιουργίας ἑνός ἐθνικοῦ P&I κλάμπ, ἤ ἀκόμη καί τήν πλήρη ἀναδιοργάνωση τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας γιά νά μπορεῖ νά ἐκπληρώνει τή διττή ἀποστολή του, νά ἐξυπηρετεῖ δηλαδή τή Ναυτιλία καί τούς ἀνθρώπους της καί νά μεριμνᾶ γιά νά ὠφελεῖται ὁ τόπος ἀπό τή δραστηριότητά της. Ἔχει βεβαίως τά ἐλαφρυντικά της γιατί βρέθηκε στήν ἔνταση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καί προσπάθησε νά ἀντιμετωπίσει τά καίρια καί σοβαρότατα προβλήματα πού εἶχαν δημιουργηθεῖ καί πρέπει νά ὁμολογηθεῖ ὅτι ἔλαβε γενναῖα μέτρα γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τώρα πού τά μέτρα αὐτά, τά ὁποῖα ἀπαίτησαν πολύ χρόνο, ἔχουν ὑλοποιηθεῖ εἶναι καιρός νά κοιτάξουμε καί τά ἄλλα προβλήματα καί ἕνα ἀπό αὐτά εἶναι ἡ δημιουργία ἐθνικοῦ P&I κλάμπ. Ὁρισμένοι φίλοι, ὅταν εἴχαμε ἀσχοληθεῖ στό παρελθόν μέ τό θέμα αὐτό εἶχαν ὑποστηρίξει ὅτι εἶναι ἄκαιρο καί ὅτι ἐν πάση περιπτώσει, ὑπάρχει ἐξυπηρέτηση καί ὅτι ἀπό τήν ἵδρυση ἑνός ἐθνικοῦ P&I κλάμπ δέν μπορεῖ νά προσδοκᾶται ὠφέλεια γιά τον τόπο. Ἡ περίπτωση τῆς διαγραφῆς τῶν πλοίων ἀπό τό σουηδικό κλάμπ ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ἵδρυση ἐθνικοῦ κλάμπ εἶναι ἀναγκαῖα περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλη φορά καί γιά τήν στήριξη τῆς σημαίας μας, ἀλλά καί γιά νά ὠφελεῖται καί ὁ τόπος, γιατί πράγματι θά ὠφεληθεῖ καί μάλιστα σημαντικά.

Δημ. Χ. Τσαπραλῆς

●

ΑΚΡΙΒΑ ΤΑ ΤΕΛΗ

Τήν ἀντίδραση τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου προκάλεσε ἡ ἀναγγελία τῆς Διοικήσεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ γιά προσεχῆ αὔξηση τῶν τελῶν διελεύσεως ἀπό τοῦ νέου ἔτους κατά 6.3%.

Ἀναγνωρίζεται βέβαια ὅτι δικαίωμα κάθε ἑνός εἶναι ν' ἀντιμετωπίζει τήν διόγκωση τῶν ἐξόδων του, ἀλλά κάτω ἀπό τίς παρούσες συνθῆκες τῆς ναυτιλίας ἡ αὔξηση τῶν τελῶν εἶναι τουλάχιστον ἀνεπιθύμητη. Ἡ διώρυξ ἀποτελεῖ μία ὁδό βασικῆς σημασίας γιά τίς θαλάσσιες μεταφορές, ἀπό τή χρησιμοποίηση τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται πολύ ὁ παγκόσμιος ἐφοπλισμός. Σέ μία ὥρα λοιπόν πού ὁ ἐφοπλισμός αὐτός χάνει συνεχῶς χρήματα, ἡ ἀπαίτηση νά πληρώνει ἀκόμη περισσότερα γιά τή χρησιμοποίησή της, ξεπερνᾶ κατά πολύ τά μέτρα του. Ἄς μή παραβλέπουμε ἄλλωστε ὅτι τά τέλη διελεύσεως τοῦ Σουέζ δέν εἶναι καθόλου εὐκαταφρόνητα ἄν ὑπολογίσουμε ὅτι ἕνα ἔμφορτο δεξαμενόπλοιο ἤ πλοῖο κοντέϊνερ πληρώνει γιά διόδια πάνω ἀπό 120 χιλιάδες δολλάρια.

Τό γεγονός ὅτι ἡ Διοίκηση τῆς Διώρυγος, ἀφοῦ διατήρησε τίς τιμές τοῦ 1975 μέχρι τό 1980, προχώρησε ἔκτοτε σέ ἐτήσιες αὐξήσεις, καθιστᾶ σήμερα λογικό τό αἴτημα τοῦ ἐφοπλισμοῦ νά μή προστεθεῖ ἄλλη αὔξηση τουλάχιστον γιά τά δύο ἑπόμενα χρόνια.

●

ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΑ

Μέσω τῆς Ἐφοπλιστικῆς Ἑνώσεως, οἱ δύο μεγάλες βρεταννικές ἑταιρίες, ἡ P&O καί ἡ «Cunard» ζήτησαν νά ληφθοῦν μέτρα κατά τοῦ ἀθέμιτου συναγωνισμοῦ πού ἀσκοῦν τά σοβιετικά κρουαζιερόπλοια στή βρεταννική ἀγορά. Τό γεγονός ὅτι τά σοβιετικά ὑπερωκεάνια ἐπιχορηγοῦνται πλουσιοπάροχα ἀπό τό κράτος καθιστᾶ κυριολεκτικά ἀδύνατο νά τά συναγωνισθεῖ ὁποιοσδήποτε ἰδιωτικός ἐφοπλιστικός ὀργανισμός τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Σύμφωνα μέ ἐξακριβωμένα στοιχεῖα, μία ἑλληνική ναυτιλιακή ἑταιρία πού θά προγραμμάτιζε παρόμοιες κρουαζιέρες μέ ἀφετηρία τό Ἡνωμ. Βασίλειο, θά εἶχε τουλάχιστον κατά 50% ὑψηλότερο κόστος ἀπό τό ἀντίστοιχο τῶν σοβιετικῶν κρουαζιεροπλοίων.

Μία συμφωνία πού εἶχε γίνει στήν ἀρχή τοῦ ἔτους μέ τήν CTC—Lines —ἡ ὁποία ἔχει ἐξ ὁλοκλήρου τήν ἐκμετάλλευση τῶν ρωσικῶν ὑπερωκεανίων— εἶχε προβλέψει τή μείωση τῶν θέσεων καί τήν ἀποχώρηση τοῦ πλοίου «Μιχαήλ Λέρμοντοφ» ὥστε νά μείνουν μόνο 4 πλοῖα μέ πρόγραμμα 48 κρουαζιερῶν γιά τό 1984. Οἱ ὡς ἄνω ὅμως βρεταννικές ἑταιρίες θεωροῦν ὅτι οἱ μειώσεις αὐτές δέν εἶναι ἱκανοποιητικές καί ζητοῦν ὄχι βέβαια τήν πλήρη ἀπαγόρευση τῶν σοβιετικῶν κρουαζιεροπλοίων, ἀλλά τουλάχιστον τόν σοβαρό περιορισμό τῆς δυναμικότητός τους, σέ σημεῖο πού νά ἐπιτρέπει τόν συναγωνισμό καί τήν ἀναμέτρηση.

●

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Ἕνα ἱστορικό ναυπηγικό συγκρότημα τό ναυπηγεῖο AG—Weser τῆς Βρέμης ἔκλεισε στό τέλος τοῦ χρόνου ἀφίνοντας χωρίς δουλειά δύο χιλιάδες ἐργάτες, ἀφοῦ λίγες μέρες νωρίτερα εἶχε παραδώσει τό τελευταῖο σκάφος πού ναυπήγησε. Πρόκειται γιά τό πλοῖο κοντέϊνερ «Ubena» πού ἀνήκει στίς Γερμανο-Ἀφρικανικές Γραμμές.

Ὅπως ἔχουμε γράψει ἤδη τό κλείσιμο τοῦ ναυπηγείου «Βέζερ» εἶχε ἀποφασισθεῖ γιά νά διευκολύνει τή συγχώνευση τῶν τριῶν ναυπηγείων τῆς Βρέμης καί τοῦ Μπρέμερχάβεν («Vulkan», «Seebeckwerft», «Hapag-

JAC

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4531586 – 4516945 – 4519304

Loyd»). Καί ὁ κλῆρος ἔπεσε στό «Βέζερ» γιατί παρά τίς ἐκσυγχρονισμένες ἐγκαταστάσεις του, δέν εἶχε καμμιά ἄλλη παραγγελία ἐκτός ἀπό τό ὡς ἄνω «Ubena».

Τό πρόβλημα εἶναι πώς ὅλα ἔγιναν μᾶλλον ἐπί ματαίω. Γιατί ἡ κυβέρνηση ἀρνήθηκε τελικά νά παράσχει τήν οἰκονομική της ἐνίσχυση γιά τη συγχώνευση, κι ἔτσι ἐνῶ τό «Βέζερ» ἔκλεισε, τά ἄλλα τρία ναυπηγεῖα θά συνεχίσουν νά ἐργάζονται τό καθένα γιά λογαριασμό του.

Τό θέμα πάντως δέν φαίνεται νά μείνει χωρίς περαιτέρω συνέπειες. Γιατί ἐνδιαφέρει ἀπολύτως τόν πληθυσμό τῆς Βρέμης, γιά μεγάλο τμῆμα τοῦ ὁποίου ἡ ναυπηγοβιομηχανία τῆς περιοχῆς ἐξασφάλιζε ἐπί γενεές ὁλόκληρες τήν τακτική ἀπασχόληση.

●

ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΕΞΟΦΛΗΣΕΩΣ

Ἔγινε γνωστό ὅτι τό δικαστήριο τοῦ Μανχάταν παρεχώρησε ἱκανή προθεσμία γιά τήν ἐξόφληση τῶν χρεῶν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτικῆς ἑταιρίας «Waterman Steamship».

Ὅπως ἔγινε γνωστό ἡ «Waterman» διαθέτει σήμερα ἐνεργητικό 228 ἑκατ. δολλαρίων ἐνῶ τό χρέος ἀνέρχεται σέ 242 ἑκατ. δολλάρια. Πρόκειται γιά τή μόνη ἀμερικανική ἑταιρία ξηρῶν φορτίων πού ἐκμεταλλεύεται γραμμές πρός τή μέση καί τήν Ἄπω Ἀνατολή, διαθέτοντας ἑπτά πλοῖα τύπου «Lash» δυναμικότητος 89 φορτηγίδων τό καθένα. Δύο ἀπό τά πλοῖα αὐτά παραμένουν σέ ἀργία στή Ν. Ὀρλεάνη ἀπό τό 1981, ἐνῶ ἄλλα 3 ρό-ρό βρίσκονται ὑπό μετασκευή στό Σάν Ντιέγκο. Κατά τίς δηλώσεις ἁρμοδίου ἐκπροσώπου της, οἱ δραστηριότητες τῆς ἑταιρίας δέν ἔχουν διακοπεῖ.

Ἡ ἑταιρία εἶχε ζητήσει συμβιβασμό μέ τούς δανειστές της γιά νά μπορέσει νά τακτοποιήσει τήν οἰκονομική της κατάσταση. Μέ τήν παραχωρηθεῖσα τώρα δικαστική προθεσμία θά ἔχει στή διάθεσή της, μερικούς μῆνες γιά νά προγραμματίσει τήν οἰκονομική της ἀνόρθωση μέ σχέδιο πού θά ὑποβάλει ἔγκαιρα στό δικαστήριο καί στούς πιστωτές της.

●

ΕΠΑΞΙΑ ΒΡΑΒΕΥΣΗ

Ὅταν στίς ἀρχές τοῦ χρόνου πού μᾶς πέρασε, δύο ἐπίλεκτα μέλη τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογένειας, ὁ κ. Κώστας Ν. Χατζηπατέρας καί ἡ κ. Μαρία Σ. Φαφαλιοῦ, κυκλοφόρησαν σέ μιά θαυμάσια ἔκδοση τίς «Μαρτυρίες 40-41», εἴχαμε γράψει μέ ἐνθουσιασμό γιά τόν μνημειώδη πίνακα τῶν στιγμιοτύπων πού συνθέτουν τίς διακόσιες δεκάξη ἡμέρες τοῦ πολέμου.

Τώρα, τό ἀνώτατο πνευματικό ἵδρυμα τῆς χώρας, ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν, ἦρθε μέ τήν ἐπάξια βράβευση τοῦ βιβλίου νά ἐπιβεβαιώσει τίς κρίσεις μας. Καί νά ἐπισημάνει ἄλλη μιά φορά πώς οἱ σφιχτοδεμένες τετρακόσιες σελίδες στίς ὁποῖες ἔγινε ἡ συγκέντρωση, κατάταξη, σύνδεση καί σύνθεση ἑνός τεράστιου, ἑτερόκλητου καί σκόρπιου ὑλικοῦ πού ζωντανεύει μέρα μέ τή μέρα κάι ὥρα μέ τήν ὥρα τήν πολεμική ἱστορία πού καθιερώθηκε σάν Ἀλβανικό ἔπος, δέν μποροῦν νά γεμίσουν μέ τήν ἁπλή συλλεκτική ἱκανότητα. Ἀλλά χρειάζονται βαθειά πίστη, ἀληθινή ἀφοσίωση καί πάνω ἀπ' ὅλα τήν πεποίθηση πώς προσφέρουν στούς Ἕλληνες ἕνα ἔργο ἐθνικῆς μνημοσύνης.

Συγχαίρουμε λοιπόν τούς συγγραφεῖς γιά τήν τιμητική τους διάκριση κάι εὐχόμαστε νά δοῦμε καί ἄλλα ἔργα τῆς ἄξιας πένας τους.

Τό Σχόλιο τοῦ 15θημέρου

Γιά τά πλοῖα τοῦ μέλλοντος ἔχουν γραφτεῖ καί γράφονται καθημερινά πολλά σοβαρά καί χρήσιμα πράγματα. Ἀλλά ἄν παρακολουθήσει κανείς τά ναυτικά τεχνολογικά συνέδρια καί τό πολύχρωμο διαφημιστικό ὑλικό πού κυκλοφορεῖ στούς διαδρόμους τους, θά διαπιστώσει ὅτι ἡ φαντασία τῶν εἰδικῶν παίζει τεράστιο ρόλο.

Ἔτσι σ' ἕνα βιβλίο, πού ἐνῶ διατείνεται πώς εἶναι ἀποκλειστικά βασισμένο στήν πεῖρα καί τίς λογικές προβλέψεις, θυμίζει περισσότερο μυθιστόρημα ἐπιστημονικῆς φαντασίας, ἀποθαυμάζουμε διάφορα ἐντυπωσιακά καί παράξενα κατασκευάσματα. Ἐκτός ἀπό τούς ἐξελιγμένους τύπους τῶν ὑδρόστρωμνων καί τῶν ἀερόστρωμνων καί τῶν καταμαράν, πού δέν μᾶς προξενοῦν πιά μεγάλη ἐντύπωση, βλέπουμε σκάφη ἐμβολόμορφα καί ἰπτάμενα καί ἡμιβυθιζόμενα καί τριχοτομημένα. Στρογγυλές ἐπιπλέουσες κατασκευές πού θυμίζουν τό «Μόνιτορ» τοῦ ἐμφύλιου ἀμερικανικοῦ πολέμου, μακρά πλοῖα μέ πολλούς ἱστούς καί τεράστια ἱστία πού μοιάζουν μέ τό «Λεβιάθαν» τοῦ Μπροῦμελ, ὑδροδυναμικά ὁλόκλειστα σκάφη σάν τά διαστημόπλοια τοῦ μέλλοντος πού παρακολουθοῦμε στήν τηλεόραση καί πολλά ἄλλα τερατώδη καί ἀπίθανα, πού κυμαίνονται ἀνάμεσα σέ μεγαλοφυεῖς συλλήψεις καί νηπιακές καρικατοῦρες.

Αὐτά ἀσφαλῶς τά ἀλλόκοτα σχέδια θά εἶχε ὑπόψη τους ὁ ἄγγλος σχολιαστής τοῦ «Fairplay», πού παρουσιάζοντας μιά ἔκθεση ναυτικῆς ζωγραφικῆς στό Σίτυ μέ παραδοσιακούς πίνακες, συνιστᾶ ἐπίμονα νά τήν ἐπισκεφθοῦν ἀπ' τούς ἀνθρώπους τῆς ναυτιλίας ὅσοι ἀκόμη ἐπιθυμοῦν νά θυμοῦνται ὅτι «κάποτε τά πλοῖα ἔμοιαζαν μέ πλοῖα».

Σκέψεις... ἐξελίξεις... καί προοπτικές...

Αἰσιόδοξα εἶναι τά πορίσματα τῆς τελευταίας μελέτης τοῦ ΟΟΣΑ γιά τίς οἰκονομικές προοπτικές στίς ἐκβιομηχανισμένες χῶρες τῆς Δύσεως κατά τό 1984.

Ἡ ἀνάπτυξη τῆς Οἰκονομίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ὑπολογίζεται νά ἐπιτύχει ρυθμό τῆς τάξεως τοῦ 5%, ἐναντι 4% τῆς Ἰαπωνίας, ἐνῶ ὁ ρυθμός αὐξήσεως στίς οἰκονομίες τῶν περισσοτέρων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν προβλέπεται νά κυμανθεῖ περί τό 2%.

Τό γεγονός ὅτι κατά τά τελευταῖα χρόνια ὁ ρυθμός αὐξήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ὑπῆρξε μεγαλύτερος ἀπό ἐκεῖνον τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀκαθαρίστου προϊόντος τῶν χωρῶν, ὁδηγεῖ στό συμπέρασμα ὅτι ὑπάρχουν βάσιμες ἐλπίδες αἰσθητῆς ἀνακάμψεως τοῦ ἐμπορίου στό ἄμεσο μέλλον μέ τίς πολυπόθητες εὐμενεῖς ἐπιδράσεις στήν ναυλαγορᾶς.

Βεβαίως, τό πρόβλημα τοῦ πλεονάζοντος τοννάζ παραμένει ὀξύτατο (20% στά τάνκερς, 17% στά μικτά σκάφη καί 6% στά μπάλκ κάρριερς) καθώς στά παραπάνω ποσοστά πρέπει νά ὑπολογίσουμε τήν ὑπάρχουσα σήμερα ὑπό ναυπήγηση χωρητικότητα καί ἡ ὁποία ἀντιπροσωπεύει 3,7% τοῦ ὑπάρχοντος στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, 8,2% τῶν μικτῶν σκαφῶν καί περίπου 20% τοῦ ὑφισταμένου στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς.

Καί ἐνῶ μέν στίς πρῶτες δύο κατηγορίες οἱ διαλύσεις σκαφῶν παρέχουν μία διέξοδο στήν ὑπερπροσφερομένη χωρητικότητα, ὁ τομέας τῶν μπάλκ κάρριερς μπορεῖ νά ἀναζητήσει διέξοδο ἀπασχολήσεως μόνον διά τῆς ἀνόδου τῶν διά θαλάσσης μεταφερομένων χύδην ξηρῶν φορτίων.

***

Σέ χαμηλότερα ἐπίπεδα τοῦ 1982 κυμάνθηκε ἡ διάλυση δεξαμενοπλοίων κατά τόν προηγούμενο χρόνο.

Συγκεκριμμένα, σύμφωνα μέ στοιχεῖα τοῦ βρεταννικοῦ οἴκου Γκίμπσον, μέχρι τά μέσα τοῦ περασμένου Δεκεμβρίου ὑπολογίζεται ὅτι διαλύθηκαν συνολικά 221 δεξαμενόπλοια 24,1 ἑκατομ. τον. d.w., ἐνῶ κατά τήν διάρκεια τοῦ 1982εἶχαν διαλυθεῖ 231 σκάφη, χωρητικότητας 24,6 ἑκατομ. τον. d.w.

Βάσει τῶν παραπάνω στοιχείων προκύπτει ὅτι ὁ παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων περί τά μέσα Δεκεμβρίου 1983 ἔφθανε τά 3.470 πλοῖα, 328 ἑκατομ. τον. d.w., ἀπό τά ὁποῖα 175 σκάφη εἶναι U/VLCC.

***

Συνεχίστηκε κατά τόν Δεκέμβριο ἡ μείωση τῆς ἀργούσης χωρητικότητας σέ παγκόσμια κλίμακα, μέ ἰδιαίτερη ἔνταση στήν κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων, τά ὁποῖα ἐμφανίζονται σήμερα μέ εὐνοϊκότερες προοπτικές ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως ἐφόσον δέν ἀνατραπεῖ ἡ πορεία ἀνόδου τῆς οἰκονομίας στίς χῶρες μέλη τοῦ ΟΟΣΑ. Περί τά μέσα τοῦ περασμένου Δεκεμβρίου τό σύνολο τῆς ἀργούσης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων ὑπελογίζετο σέ 357 σκάφη, 61 ἑκατομ. τον. d.w., ἐναντι 475 χωρητικότητας 64,3 ἑκατομ. τόννων κατά τά μέσα Νοεμβρίου 1983.

***

Πολύ θετικές ἐμφανίζονται οἱ προοπτικές γιά τήν ἀπασχόληση τῶν «πρόντακτ κάρριερς» ἀπό τό δεύτερο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους, ἐνόψει τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τῶν νέων πετροχημικῶν συγκροτημάτων στή Μέση Ἀνατολή.

Ἰδιαίτερη εὐνοϊκή ἐμφανίζεται ἡ ἀγορά για καθαρά προϊόντα στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες καθώς ἡ αὔξηση τῶν εἰσαγωγῶν βενζίνης τοῦ περασμένου Δεκεμβρίου ἔφθασε τό 28% ἐναντι τοῦ ἀντιστοίχους μηνός τοῦ 1982.

***

Μέ τήν ἔναρξη τοῦ Νέου Ἔτους ἄρχισε ἡ ροή σοβιετικοῦ ἀερίου μέσω τοῦ νέου σιβηρικοῦ ἀγωγοῦ πρός τήν Γαλλία. Ἁρμόδιες δυτικο-γερμανικές πηγές ἀνέφεραν ὅτι σοβιετικό φυσικό ἀέριο ἔφθασε μέσω τῆς Τσεχοσλοβακίας στή Δυτ. Γερμανία καί ἀπό ἐκεῖ διοχετεύθηκε στό γαλλικό ἀγωγό. Ὑπενθυμίζουμε ὅτι βάσει τῆς διακρατικῆς συμφωνίας μεταξύ Γαλλίας καί Σοβιετικῆς Ἑνώσεως ἡ πρώτη θά καλύπτει τό 15% τῶν ἀναγκῶν της σέ γκάζι ἀπό τήν δεύτερη.

The name for reliability



A name that thrives on experience, on attention to those details that add up to a diesel engine of supreme overall economy.

On a consistent philosophy that combines experience of successful design with the needs of the future–meaning more economy without cutting reliability. On a service organization that responds with great speed and efficiency. On engines like the RLB, itself a byword for reliability. On our medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines that are operating reliably on heavy fuel oil like their low-speed brothers.

And the epoch-making RTA Superlongstroke, too, will be as reliable as Sulzer tradition demands. With any Sulzer diesel engine–in the past, present and the future–you can be sure it is a result of a research and development programme finely tuned to market requirements. Indeed, our name depends on it.

Sulzer reliability is no surprise

so I should like to know more about

☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines

☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

Name _____

Company name and address _____

_____

Company position _____

Send to Nautec O.E., Th. G. Pappas – A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134

DM 82.6e

Sulzer Brothers Limited, CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division

Ἡ ἀλληλογραφία μας

Η ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ε.Ε.

Κύριε Διευθυντᾶ,

Στό τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς 1 – 1 – 84 ἀναγράφεται εἴδηση μέ τίτλο «46 ΧΡΟΝΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ», ἀναφερόμενη στήν βράβευση ναυτικοῦ ὑπό τῆς Ε.Ε.Ε.

Ἐπειδή τό δημοσίευμα δέν εἶναι ἀκριβές ὡς πρός τά στοιχεῖα πού παραθέτει, σᾶς γνωρίζουμε τά ἀκόλουθα γιά τήν ὀρθή ἐνημέρωση τοῦ περιοδικοῦ σας καί τοῦ ἀναγνωστικοῦ σας κοινοῦ.

Ἡ Ε.Ε.Ε. καθιέρωσε πρίν ἀπό 9 χρόνια τήν βράβευση κατ' ἔτος ἑνός ναυτικοῦ ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι συνταξιοδοτήθηκε ἀπό τό ΝΑΤ τόν προηγούμενο τῆς βραβεύσεως χρόνο καί ἔχει συμπληρώσει τήν μεγαλύτερη συνολικά θαλάσσια ὑπηρεσία σέ ποντοπόρα πλοῖα. Ἡ ἐκλογή τοῦ ναυτικοῦ γίνεται μετά ἀπό μελέτη τῶν ἐπισήμων συνταξιοδοτικῶν πινάκων τοῦ ΝΑΤ.

Ἔτσι, ἐφέτος θά βραβευθεῖ ὁ κ. Α. ΨΑΡΡΟΣ ὁ ὁποῖος συνταξιοδοτήθηκε τό 1982 μέ συνολική ὑπηρεσία 23 χρόνια, 6 μῆνες καί 11 ἡμέρες. Περίπτωση βραβεύσεως ναυτικοῦ πού συνταξιοδοτήθηκε σέ προγενέστερο χρόνο δέν ὑφίσταται.

Μετά τιμῆς
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Πειραιᾶς, 4.1.1984

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΥΤΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ F.I.O. ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' ἀρχάς ἄς εὐχηθῶ σέ σᾶς, τούς συνεργάτας σας καί σ' ὅλους ὅσους ἐργάζονται στά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ Καλή Χρονιά.

Στό τεῦχος τῆς πρώτης τρέχοντος, ἐδιάβασα γιά τίς εἰσηγήσεις τῆς ἁρμόδιας ὑπηρεσίας πρός τό διοικητικό συμβούλιο τοῦ ΟΛΠ σχετικῶς μέ τήν εἴσπραξη τῶν φορτοεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων γιά ἐργασίες κύτους.

Στόν τρόπο πού εἰσηγοῦνται οἱ ἐγκέφαλοι, διαπιστώνει κανείς τήν νοοτροπία πού βασιλεύει χρόνια τώρα, ὅτι ὁ ΟΛΠ ἔχει — ἀπό θέση ἰσχύος — μόνο ἀπαιτήσεις καί ὄχι ὑποχρεώσεις.

Ξένα λιμάνια, μέ κίνηση πολύ μεγαλύτερη τοῦ δικοῦ μας προσπαθοῦν νά κερδίσουν πελατεία μέ κάθε τρόπο καί θυσία, ἁπλοποιώντας τίς διαδικασίες καί ἁπλουστεύοντας τίς συναλλαγές.

Ἐδῶ σκεπτόμαστε πώς θά μεταφέρουμε δικές μας εὐθύνες σ' ἄλλους. Ἐπειδή μερικοί παραλῆπται δέν παίρνουν ἔγκαιρα τά φορτία τους, ἐπειδή ἐλάχιστοι, τά ἐγκαταλείπουν σκεπτόμαστε νά βάλουμε ἄλλους στό χέρι.

Ἀπό τούς τρεῖς ἐνδιαφερομένους σέ μία μεταφορά φορτίου (πωλητής, ἀγοραστής, πλοῖο) οἱ δύο τελευταῖοι εἶναι πελάτες τοῦ ΟΛΠ, τούς ὁποίους ὁ ὀργανισμός αὐτός λόγω μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος μας, χαρακτηρίζει «συμφωνίας τρίτων».

Ὁ ἰσχυρισμός ὅτι ὁ ΟΛΠ πιστοδοτεῖ τά πλοῖα εἶναι ἀστεῖος. Οἱ ἐγκέφαλοι δέν κάθησαν νά ὑπολογίσουν τί καρποῦται ὁ ΟΛΠ ἀπό προκαταβολές καί ἐπιστροφές προκαταβολῶν. Τώρα τό πῶς ἐξυπηρετεῖται πιστωτικῶς μέ 500 ἑκατομ. αὐτός ὁ ὁποῖος δέν ἔχει ὑποχρέωση πληρωμῆς ἐφ' ὅσον ἡ συμφωνία εἶναι FREE OUT, ἀνάγεται στόν συλλογισμό τοῦ παραλόγου.

Ἐάν ἐφαρμοστοῦν αὐτά πού εἰσηγοῦνται οἱ ἁρμόδιοι τότε καί περισσότερο συνάλλαγμα θά πληρώνεται στό ἄνοιγμα τῆς πιστώσεως καί ὁ ἐνδιαφερόμενος παραλήπτης θα εἶναι ὑποχρεωμένος νά καταβάλη τά ἐκφορτωτικά κύτους ὄχι ὅταν τό πλοῖο θά ἐκφορτώνει τά ἐμπορεύματά του ἀλλά ὅταν θά καλεῖται νά ἐξοφλήσει τήν ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος C + F μέ τήν προσκόμισιν στήν Τράπεζα τῶν φορτωτικῶν ἐγγράφων.

Ἐλπίζω ὅτι τό διοικητικό συμβούλιο θά κρίνει τήν εἰσήγηση ὡς μή ἐπικοδομητική καί δέν θά δοθῆ συνέχεια στό θέμα.

Μετά τιμῆς
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΠΕ.
Σ. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

Πειραιεύς, 3.1.1984

Σημ. Συντ.: Τό θέμα αὐτό θίγεται στή στήλη τῶν σχολίων.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιθυμοῦμε μέ τήν ἐπιστολή μας αὐτή νά ἐκφράσουμε, ὡς ναυαγοσωστική ἐπιχείρηση, τήν ἰδιαίτερη ἀνησυχία μας διότι ἡ διεθνής σύμβαση τοῦ 1976 «γιά τόν περιορισμό τῆς εὐθύνης ἀπό ναυτικές ἀπαιτήσεις» δέν ἔχει ἀκόμη ἀρχίσει νά ἰσχύει, παρότι 42 χῶρες τήν ὑπέγραψαν πρίν ὀκτώ χρόνια.

Οἱ διατάξεις τῆς συμβάσεως παρουσιάζουν ἰδιαίτερη σημασία γιά τίς ἐπιχειρήσεις θαλάσσιας ἀρωγῆς καί διασώσεως. Διότι, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις αὐτές, ὁ διασώστης κινδυνευόντος πλοίου ἤ τοῦ φορτίου του θά δικαιοῦται νά περιορίσει τήν εὐθύνη του μέχρις ὁρισμένου χρηματικοῦ ποσοῦ γιά ὁποιεσδήποτε ἀπαιτήσεις ἤθελαν προκύψει σέ βάρος του ἀπό τήν παροχή θαλάσσιας ἀρωγῆς καί διασώσεως. Καί εἶναι σωστό νά ὑπάρχει εὔλογο ὅριο εὐθύνης τοῦ ἀρωγοῦ ἤ διασώστη, διότι καλεῖται συχνά νά παράσχει ἀμέσως βοήθεια σέ πλοῖα πού κινδυνεύουν καί ἀπειλοῦν μέ ρύπανση τίς ἀκτές καί γενικότερα τό θαλάσσιο περιβάλλον. Ὁ κίνδυνος προκλήσεως ζημίας σέ τρίτους εἶναι συμφυής μέ τήν ἐργασία πού ἐκτελεῖ. Ἐξ ἄλλου ἡ καθιέρωση ἑνός ὁρίου εὐθύνης ἐπιτρέπει τήν κατάλληλη ἀσφαλιστική κάλυψη τοῦ κινδύνου. Ἄν δέν περιοριστεῖ εὔλογα ἡ εὐθύνη, ὑπάρχει κίνδυνος, στό πεδίο τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐργασιῶν, νά μήν εἶναι σέ θέση οἱ ἐπιχειρήσεις τοῦ εἴδους ν' ἀνταποκριθοῦν μέ τήν περιουσία τους ἤ τήν ἀσφαλιστική κάλυψη στίς πολύ πιθανές καί πελώριες ὑποχρεώσεις τους. Εὐχερῶς κατανοεῖ κανείς ὅτι ἡ ἀπεριόριστη εὐθύνη ἐπενεργεῖ ἀνασταλτικά στήν παροχή ἀποτελεσματικῆς ἐκδουλεύσεως στή θάλασσα.

Ἀπό τήν International Maritime Organization πληροφορηθήκαμε ὅτι 7 χῶρες ἔχουν ἐπικυρώσει τήν σύμβαση καί ἀναμένονται (ἄν δέν ἔχουν γίνει) οἱ ἐπικυρώσεις ἤ προσχωρήσεις 4 ἄλλων χωρῶν. Δέν ἀπομένει συνεπῶς ἡ ἐπικύρωση ἤ προσχώρηση μιᾶς ἀκόμη χώρας γιά τήν ἔναρξη ἰσχύος τῆς συμβάσεως. Εὐελπιστοῦμε ὅτι ἡ χώρα αὐτή θά εἶναι ἡ Ἑλλάδα. Ὡς ἑλληνική ναυαγοσωστική ἐπιχείρηση τό συνιστοῦμε ἔνθερμα στίς ἁρμόδιε Ἀρχές. Τήν ἴδια σύσταση ἄλλωστε ἔχει κάμει ἡ Ἑλληνική Ἕνωση Ναυτικοῦ Δικαίου, ἕνα σωματεῖο μέ μεγάλη παράδοση στήν ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία καί ὑψηλό ἐπιστημονικό κύρος.

Μέ τιμή
γιά τήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ & ΥΙΟΙ Ν.Ε.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΛΕΞ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

Πειραιᾶ, 2.1.84

ΟΙ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΤΩΝ ΜΑΓΕΙΡΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τό ὑπ' ἀριθμ. 1166/925 τεῦχος καί εἰς τήν στήλην «Τό δεκαπενθήμερο» ἐδημοσιεύθη σχόλιον διά τήν περίπτωσιν ἑνός μαγειροθαλαμηπόλου πού ἠξίωνε δι' ἀγωγῆς του διά μισθούς μαγειροθαλαμηπόλου ποσόν δρχ. 2.133.805, ἀντιστοιχοῦν εἰς δρχ. 471.000 μηνιαίως.

Πράγματι, μέχρις προσφάτως ἡ παγία νομολογία τῶν Δικαστηρίων ἐδέχετο ὅτι ὁ μαγειροθαλαμηπόλος δικαιοῦται ὄχι μόνον τούς μισθούς καί τῶν δύο εἰδικοτήτων ἀλλά καί τάς παγίας ὑπερωριακάς ἀμοιβάς ὡς καί πάντα τά ἐπιδόματα τά ὁριζόμενα ὑπό τῆς ἑκάστοτε ἰσχυούσης οἰκείας Σ.Σ.Ε. ἀνεξαρτήτως τοῦ πλημμελοῦς ἤ μή τῆς ἐκτελέσεως ἀμφοτέρων τῶν ὑπηρεσιῶν καί ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄν ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας καί τῶν δύο εἰδικοτήτων καθ' ἑκάστην ἀπαιτεῖ χρονικήν ἀπασχόλησιν μεγαλυτέραν τοῦ 24ώρου, γενομένου δεκτοῦ ἐνίοτε ὅτι ἀρκεῖ μόνον ἡ βούλησις τοῦ ναυτικοῦ διά τήν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας καί ὄχι ἡ πραγματική παροχή ὑπ' αὐτοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν.

Ὑπό τά ἀνωτέρω δεδομένα ἤχθημεν εἰς τήν ἀναφερομένην ἐν τῷ σχολίῳ κατάστασιν, τουτέστιν νά λαμβάνη μαγειροθαλαμηπόλος τό ποσόν τῶν δραχμῶν 471.000 μηνιαίως δίχως οὐσιαστικά νά τό δικαιοῦται.

Ἡ παγία αὐτή νομολογία τῶν δικαστηρίων διεσπάσθη τό ἔτος 1983 μέ τήν ἔκδοσιν ὡρισμένων ἀποφάσεων τοῦ Μον. Πρωτοδικείου κάι τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς αἱ ὁποῖαι ἐν συνδυασμῷ πρός τά λοιπά πραγματικά περιστατικά, τά ὁποῖα ὑπάρχουν εἰς τάς πλείστας τῶν παρομοίων περιπτώσεων, ὅτι ὁ μαγειροθαλαμηπόλος δικαιοῦται πλήρως μέν τάς ἀποδοχάς τοῦ μαγείρου καί κατά ποσοστόν 40% τάς τοιαύτας τῆς εἰδικότητος τοῦ θαλαμηπόλου. Εἰρήσθω ἐν παρόδω ὅτι εἰς τάς περιπτώσεις τῶν μαγειροθαλαμηπόλων ὁ συνομολογούμενος μισθός κατά τήν πρόσληψίν των εἶναι ηὐξημένος κατά ποσοστόν 30-40% ἀπό τόν μισθόν τῆς μιᾶς εἰδικότητος καί κυρίως τῆς τοιαύτης τοῦ μαγείρου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
Δικηγόρος

ΠΕΙΡΑΪΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Ἡ περισυλλογή πετρελαιοειδῶν καταλοίπων καί τῶν ἀπορριμμάτων πλοίων

Ὑπεγράφη στίς 29 Δεκεβρίου 1983 καί τέθηκε σέ ἰσχύ σύμβαση μεταξύ τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καί τῆς Ναυτιλιακῆς Ε.Π.Ε. «ΒΕΡΑ» γιά τήν περισυλλογή, κατ' ἀποκλειστικότητα, τῶν πετρελαιοειδῶν καταλοίπων καί τῶν ἀπορριμάτων τῶν πλοίων, πού προσεγγίζουν στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ

Οἱ ἐργασίες περισυλλογῆς τῶν ρυπογόνων οὐσιῶν ἀνατέθηκαν στήν ἑταιρία μετά ἀπό δημόσιο διαγωνισμό πού ἔγινε, στά πλαίσια ἐφαρμογῆς τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως MARPOL 1973/1978.

Οἱ ὅροι, πού τίθενται ἀπό τή σύμβαση, γιά τήν περισυλλογή τῶν καταλοίπων τῶν πλοίων ἀπό τή «ΒΕΡΑ» εἶναι οἱ ἑξῆς:

1. Ἡ ἀνάδοχος ἑταιρία «ΒΕΡΑ» Ναυτιλιακή ΕΠΕ (Ἀφεντούλη 2, Πειραιᾶς) παραλαμβάνει, κατ' ἀποκλειστικότητα, μέ δικά της μέσα τά πετρελαιοειδῆ κατάλοιπα, τά ἔρματα καί τά ἀπορρίματα τῶν πλοίων, ὁποιαδήποτε ὥρα τοῦ εἰκοσετετραώρου ὑπάρξει σχετικό αἴτημα. Ἡ ὑποχρέωση αὐτή ἰσχύει γιά ὅλες τίς ἡμέρες, ἐργάσιμες καί ἀργίες.

Γιά τόν ἔγκαιρο προγραμματισμό καί τήν ἀπρόσκοπτη ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων ἀπαιτεῖται 48ωρη προειδοποίηση.

2. Ἡ ὑποχρέωση αὐτή τῆς ἐργολάβου ἰσχύει γιά τήν ἐξυπηρέτηση ὁποιουδήποτε πλοίου, ἀνεξαρτήτως σημαίας, τύπου καί μεγέθους μέσα στή θάλασσα περιοχή ἁρμοδιότητας τοῦ ΟΛΠ.

3. Ἡ ἐργολάβος ἑταιρία δέν ἔχει δικαίωμα νά εἰσπράττει δικαίωματα παροχῆς ὑπηρεσιῶν μεγαλύτερα ἀπό τά ἐγκεκριμένα ἀπό τό ΔΣ/ΟΛΠ.

4. Ἡ ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων πού προσεγγίζουν στήν περιοχή τοῦ ΟΛΠ θά γίνεται μέ τίς εὐκολίες τῆς ἀναδόχου ἑταιρίας, κατά τή βούληση τῶν πλοίων, εἴτε μέ πλεύρισή των στόν πλωτό διαχωριστήρα τῆς ἀναδόχου, εἴτε στίς θέσεις παραβολῆς ἤ ἀγγυροβολίας των μέ προσσέγγιση ἀπό θάλασσα τῶν μέσων τῆς ἀναδόχου, εἴτε στίς θέσεις παραβολῆς των μέ προσέγγιση ἀπό τήν ξηρά τῶν μέσων τῆς ἀναδόχου.

5. Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4 παρ. 17 τοῦ ΑΝ 1559/1950 «περί Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς» πού κυρώθηκε μέ τό Ν. 1630/1951, κανένας ἄλλος ἐκτός ἀπό τή ΒΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ δέν μπορεῖ νά κάνει τίς πιό πάνω ἐργασίες στήν περιοχή τοῦ ΟΛΠ. Κάθε παραβάτης τιμωρεῖται παραπεμπόμενος ἐνώπιον τοῦ Πλημμελειοδικείου μέ ἀπευθείας κλήση μέ φυλάκιση μέχρις ἑνός ἔτους ἤ χρηματική ποινή.

Τά τιμολόγια

Τά τιμολόγια παροχῆς τῶν παραπάνω ὑπηρεσιῶν τῆς ἀναδόχου ἑταιρίας πρός τά πλοῖα, ὅπως αὐτά ἐγκρίθηκαν καί ἀπό τόν ὑπουργό Ναυτιλίας ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Ι. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ.

Α. Γιά παραδόσεις καταλοίπων ἀπ' εὐθείας στό Δ/Ξ «ΔΕΛΤΑ»

α. Ἐπιβατηγά/φορτηγά ἐσωτερικοῦ:
— Δρχ. 12.000, κατ' ἀποκοπή, γιά ποσότητα μέχρι 200 ΜΤ.
— Δρχ. 15 ἀνά ΜΤ γιά κάθε ἐπί πλέον ποσότητα.

β. Ἐπιβατηγά/φορτηγά ἐξωτερικοῦ:
— Δρχ. 20.000, κατ' ἀποκοπή, γιά ποσότητα μέχρι 300 ΜΤ.
— Δρχ. 20 ἀνά ΜΤ γιά κάθε ἐπί πλέον ποσότητα.

γ. Δεξαμενόπλοια ἐσωτερικοῦ:
— Δρχ. 20.000, κατ' ἀποκοπή, γιά ποσότητα μέχρι 400 ΜΤ.
— Δρχ. 30 ἀνά ΜΤ γιά κάθε ἐπί πλέον ποσότητα.

δ. Δεξαμενόπλοια ἐξωτερικοῦ:
— Δρχ. 30.000 κατ' ἀποκοπή, γιά ποσότητα μέχρι 600 ΜΤ.
— Δρχ. 35 ἀνά ΜΤ γιά κάθε ἐπί πλέον ποσότητα.

Β. Γιά παραδόσεις καταλοίπων σέ Δ/Ξ τῆς ἀναδόχου ἑταιρίας καταπλεόντος πρός τοῦτο στή θέση ἀγκυροβολίας ἤ παραβολῆς τοῦ παραδίδοντος πλοίου, καταβάλλεται τό πιό πάνω τιμολόγιο τῆς παραγράφου Α προσαυξημένο ὡς ἑξῆς:

— Δρχ. 20.000, κατ' ἀποκοπή, γιά κάθε παραλαβή καί
Δρχ. 15 ἀνά ΜΤ γιά ποσότητα 0-50 ΜΤ καταλοίπων.
Δρχ. 12 ἀνά ΜΤ γιά ποσότητα 50-200 ΜΤ καταλοίπων.
Δρχ. 10 ἀνά ΜΤ γιά ποσότητα 200-500 ΜΤ καταλοίπων.
Δρχ. 8 ἀνά ΜΤ γιά ποσότητα 500 ΜΤ καί ἄνω.

Γιά παραδόσεις καταλοίπων σέ βυτιοφόρα αὐτοκίνητα:
— Δρχ. 18.000, κατ' ἀποκοπή γιά κάθε παραλαβή.

Δ. Ὅροι ἰσχύος ἀνωτέρω τιμολογίου.

Τό πιό πάνω τιμολόγιο ἰσχύει:

α. Γιά ὑπηρεσίες πού παρέχονται κατά τίς ἐργάσιμες ἡμέρες καί ὥρες.

β. Γιά ἀπασχόληση τοῦ Δ/Ξ ἐπί 4ωρο, εἴτε γιά χρόνο πού ἀντιστοιχεῖ στήν παράδοση καταλοίπων ὑπό τοῦ ἐξυπηρετούμενου πλοίου τουλάχιστον 50 ΜΤ τήν ὥρα, ὁποιοδήποτε ἀπό τά δύο εἶναι εὐνοϊκώτερο γά τό ἐξυπηρετούμενο πλοῖο.

Ε. Προσαυξήσεις:

α). Γιά ἀπασχόληση τοῦ παραλαμβάνοντος μέσου ἐκτός ἐργάσιμων ἡμερῶν/ὡρῶν θά ὑπολογίζεται ἐπιβάρυνση σέ ποσοστό 35%.

β). Πλέον τῶν 4 ὡρῶν, εἴτε πλέον τοῦ χρόνου πού ἀντιστοιχεῖ σέ παράδοση 50 ΜΤ τήν ὥρα, δρχ. 2.500 τήν ὥρα.

ΣΤ. Ἰσχύς τιμολογίου — ἀναπροσαρμογές:

Ἡ ἰσχύς τοῦ πιό πάνω τιμολογίου θά εἶναι ἐτήσια.

Στή συνέχεια θά ἀναπροσαρμόζεται ὕστερα ἀπό σχετική αἴτηση τῆς ἀναδόχου ἑταιρίας καί ἔγκριση τοῦ ΟΛΠ. Στοιχεῖα ἀναπροσαρμογῆς θά εἶναι: (α) οἱ Συλλογικές Συμβάσεις Ἐργασίας Προσωπικοῦ,

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN
VASILIOS FOTOU
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT
«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»
BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM · EMDEN · WILHEMSHAVEN
ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)
TELEX: 244171, 245082
GROPELINGER HEERSTR, 254
28 BREMEN 21
NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P.O.BOX 210266

(β) τό κόστος καυσίμων καί (γ) ό δείκτης τιμῶν καταναλωτή.

Τό πιό πάνω τιμολόγιο εἶναι ἀνεξάρτητο τυχόν εἰδικοῦ δικαιώματος πού θά καθορίσει ὁ ΟΛΠ γιά τήν ἔκδοση τῆς προβλεπόμενης ἀπό τή Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 βεβαίωση παραλαβῆς καταλοίπων καί χορήγηση αὐτῆς στά ἐξηπηρετούμενα πλοία βάσει τῶν στοιχείων πού θά παρέχονται ἀπό τήν ἀνάδοχο.

II. ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ:

α) Γιά παραδόσεις στά ἀπορριματοφόρα σκάφη ἀπορριμάτων πού προέρχονται ἀπό τρόφιμα καί λειτουργικά ὑπολείμματα, δρχ. 2.000 κατ' ἀποκοπή γιά κάθε παραλαβή καί ποσότητα μέχρι 1 Κ.Μ. 5 βαρελίων. Γιά τυχόν ἐπί πλέον ποσότητες δρχ. 1.500 ἀνά Κ.Μ.

Τό πιό πάνω τιμολόγιο προσαυξάνεται μέ δρχ. 1.500 κατ' ἀποκοπή γιά παραλαβές ἀπό πλοῖα ἀγκυροβολημένα στό ἐξωτερικό ἀγκυροβόλιο τοῦ λιμένα.

β) Γιά παραδόσεις, ἀπορριμάτων πού δημιουργοῦνται ἀπό κάθε φύσης ἐπισκευές, μετασκευές, καθαρισμούς κυτῶν/δεξαμενῶν, δπως προϊόντα ἀποσκωρίασης, μπάζα κ.λπ.

— Δρχ. 2.000 ἀνά ΜΤ (μετρικό τόννο) γιά παραδόσεις ἀπ' εὐθείας σέ αὐτοκίνητα καί ποσότητα τουλάχιστον 3 ΜΤ κατά παράδοση.

— Δρχ. 3.500 ἀνά ΜΤ γιά παραδόσεις σέ φορτηγίδες καί ποσότητα τουλάχιστον 3 ΜΤ κατά παράδοση.

— Προσαύξηση 25% στίς πιό πάνω τιμές ἄν τά ἀπορρίματα εἶναι λερωμένα μέ πετρελαϊκά/ἐλαιώδη ὑπολείμματα.

— Γιά ὑπολείμματα πετρελαιοδεξαμενῶν /σεντικῶν (SEDIMENTS) δρχ. 850 γιά κάθε βαρέλι.

γ) Προσαυξήσεις:

—'Εφ' δσον ἡ ἐργασία περισυλλογῆς ἀπορριμάτων διεξάγεται πέρα ἀπό τίς ἐργάσιμες ὧρες (0600-1300) καί κατά τά Σάββατα, Κυριακές καί 'Αργίες τάπ πιό πάνω τιμολόγια προσαυξάνονται κατά 35%.

— 10% τῶν πιό πάνω τιμολογίων θά καταβάλλεται ἀπό τήν ἀνάδοχο ἑταιρία στόν ΟΛΠ γιά τά λειτουργικά ἔξοδα αὐτοῦ καί τή διάθεση γερανοῦ γιά τή μεταφόρτωση τῶν CONTAINERS—κάδων ἀπό τίς φορτηγίδες στά αὐτοκίνητα καί ἀντίστροφα. Στήν περίπτωση πού τά εἰσπραττόμενα ποσά δέν ἐπαρκοῦν γιά νά καλύψουν τά δικαιώματα χρήσης τοῦ γερανοῦ τοῦ ΟΛΠ ἡ ἑταιρία θά βαρύνεται μέ τά ἐπί πλέον ποσά. 'Ο ὑπολογισμός καί ἡ σύγκριση τῶν πιό πάνω ποσῶν θά γίνεται σέ ἐτήσια βάση».

'Η ὑδροδότηση

Μέ ἀπόφαση τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ΟΛΠ συμπληρώνεται ὁ εἰδικός κανονισμός ὑδροδοτήσεως πλοίων ἤ ἐγκαταστάσεων ξηρᾶς μέ τήν προσθήκη, στήν παράγραφο 3/δ τοῦ ἄρθρου 2, τῆς περιόδου:

«Στήν περίπτωση αὐτή, μέσα σέ προθεσμία ὀκτώ ἡμερῶν ἀπό κάθε ὑδροδότηση οἱ ὑπόχρεοι ὀφείλουν νά ἐξοφλήσουν τά ἀντίστοιχα δικαιώματα, διαφορετικά ἀπό τήν ἑπόμενη ἡμέρα τῆς ὑδροδοτήσης βαρύνονται μέ προσαύξηση ἐκπρόθεσμης ἐξόφλησης, χρεῶν ἀνερχόμενης σέ ποσοστό 2% κατά ἀδιαίρετο μῆνα καθυστέρησης».

Σύντομα

"Ενα αὐτοκίνητο μεταφορᾶς καυσίμων ὠφελίμου φορτίου 5.000 λίτρων, θά προμηθευθεῖ ἀπό τήν βιομηχανική ἑταιρία «Στάγιερ 'Ελλάς» γιά τήν κάλυψη συναφῶν ἀναγκῶν του ὁ 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς.

● 'Αποφασίστηκε ἡ συνέχιση τῶν ἐργασιῶν γιά τόν καθαρισμό τοῦ βυθοῦ τοῦ λιμένος «'Αλῶν» γιά ἄλλες 80 ἡμέρες.

● 'Ορκίστηκαν στίς 12 'Ιανουαρίου 55 νέοι ὑπάλληλοι τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, πού πέτυχαν στούς διαγωνισμούς. 'Απ' αὐτούς οἱ 7 εἶναι πτυχιοῦχοι ἀνωτάτων Σχολῶν καί οἱ 48 ἀπόφοιτοι Μέσης 'Εκπαιδεύσεως.

● Παραχωρήθηκε στό Γενικό Χημεῖο τοῦ Κράτους ἡ χρήση χώρου, ἐπιφανείας 35 τετρ. μέτρ. πού βρίσκεται στό Κερατσίνι, γιά τήν κατασκευή γραφείου, πού θά ἐξηπηρετεῖ τίς ἀνάγκες τοῦ κλιμακίου τῆς Α. Διευθύνσεως Χημικῶν 'Υπηρεσιῶν τοῦ Διαμερίσματος Πειραιῶς.

● Φαρόπυργο θά κατασκευάσει ὁ ΟΛΠ στό μῶλο Θεμιστοκλέους. "Εχει ἐγκρίνει ἤδη τή μελέτη καί τή δημοπράτηση τοῦ ἔργου.

● 'Εγκρίθηκαν ἀπό τόν ΟΛΠ κονδύλια, συνολικοῦ ὕψους, 12.640.000 δρχ. γιά τήν πληρωμή διαφόρων ἔργων, πού ἐκτελέσθηκαν στό λιμάνι.

BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. HELLAS LTD.

Θυγατρική τῆς ἐν Λονδίνω: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Δημ. Γούναρη 21-23, Πειραιεύς
Τηλ.: 4129.305/6/7
Telex: 212852 · 212853

ΥΠΟΚ/ΜΑ: Κουντουριώτου 19, Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 031/524.020/1
Telex: 0412184

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΠΕΤΡΕΛΑΙΕΥΣΕΙΣ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ ΤΩΝ: α) NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA (SHIPOWNERS)
β) BULFRACHT, SOFIA (SHIPBROKERS & CHARTERING AGENTS)

Τακτικαί ἀναχωρήσεις διά φορτηγῶν γραμμῆς καί TRAMPS πρός καί ἀπό λιμένας:

Μεσογείου — "Απω 'Ανατολῆς
Μαύρης Θαλάσσης — 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης
'Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης — 'Αγγλίας

'Υποπράκτορες εἰς ὅλους τούς 'Ελληνικούς λιμένας.

ASSOCIATED COMPANIES: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., HAMBURG
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD., ANTWERP
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., SINGAPORE

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πειραϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 407/1983
Δικαστής: Σώζων Μαρδάκης
Δικηγόροι: Θ. Περίδου-Σουμελᾶ, Παῦλος Β. Σιούφας.

Πρόσληψις μαγειροθαλαμηπόλου ὑπό τάς δύο εἰδικότητας Ναυτολόγησις ὑπό τήν μίαν εἰδιότητα — Παροχή ὑπηρεσιῶν ἀμφοτέρων τῶν εἰδικοτήτων τοῦ μαγείρου καί τοῦ θαλαμηπόλου κατά 40% — Δικαίωμα εἰς ὅλας τάς ἀποδοχάς τοῦ μαγείρου καί κατά 40% τῶν ἀποδοχῶν τοῦ θαλαμηπόλου.

Ἐπειδή, ἐκ τῆς καταθέσεως τοῦ ἐνόρκως ἐπ' ἀκροατηρίω ἐξετασθέντος μάρτυρος ἀπάντων τῶν μετ' ἐπικλήσεως, ἐκατέρωθεν νομίμως προσκομιζομένων ἐγγράφων ὡς καί τῶν ἰσχυρισμῶν καί ὁμολογιῶν τῶν διαδίκων, τῶν περιεχομένων εἰς τά ἐγγράφους προτάσεις των, ἀπεδείχθησαν τά ἀκόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Ὁ ἐνάγων, δυνάμει προσυμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἀορίστου χρόνου, συναφθείσης ἐν Πειραιεῖ μετά τοῦ πρώτου τῶν ἐναγομένων ἐνεργοῦντος ὡς ἀντιπροσώπου τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καί δή εἰς Παναμᾶ ἑδρευούσης δευτέρας τῶν ἐναγομένων, πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπό σημαίαν ἑλληνική πλοίου «D» χωρητικότητος ἄνω τῶν 4.500 τοννων D.W. προσληφθείς εἰς τήν ὑπηρεσία ταύτης ἐναυτολογήθη ἐπί τοῦ πλοίου τούτου ὡς μάγειρος — θαλαμηπόλος τήν 25/8/81 ἀντί μηνιαίου μισθοῦ ἐκ δραχμῶν 89.000 (ὑπάρχει ἀθροιστικόν λάθος εἰς τό προσύμφωνον). Ἐπί τοῦ πλοίου τούτου οὗτος ὑπηρέτησεν μεχρι τῆς 11/12/81 ὅτε ἀπελύθη εἰς BUCHANAN λόγω ἀσθενείας. Εἰς τό ναυτολόγιον τοῦ πλοίου, ἡ ναυτολόγησις τοῦ ἐνάγοντος ἐγένετο ὡς φαίνεται, μόνον ὑπό τήν εἰδικότητα τοῦ μαγείρου. Τοῦτο ἄλλωστε προκύπτει καί ἐκ τοῦ προσαγομένου ἀντιγράφου τοῦ ναυτικοῦ του φυλλαδίου ἔνθα ἀναφέρεται ὡς ναυτολογηθείς μόνον ὡς μάγειρος. Τοῦτο ἀσφαλῶς δέν ἔχει προέχουσαν τινά ἀποδεικτικήν ἀξία ὑπέρ τῶν ἐναγομένων, δεδομένου ὅτι ἡ καταχώρησις τῆς πράξεως ναυτολογήσεως, ἐν τῶ ναυτολογίω, γενομένη διά λόγους δημοσιότητος, εἶναι πράξις εἰς ἣν δέν συμμετέχει ὁ ἐνάγων, (σχετ. ΕΠ 1444/81 ΕΝΔ 10.231). Ἄλλωστε δέν προέκυψεν, οὔτε ἰσχυρίσθησαν οἱ ἐναγόμενοι, ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου, διαπραγματευθείς τού ὅρους ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος, μετά τούτου ὡς οὗτοι ἀπετυποῦντο εἰς τό ρηθέν προσύμφωνον, ἔνθα συμφωνεῖται ὅπως προβληφθῆ οὗτος ὡς μάγειρος — θαλαμηπόλος περιώρισεν τοῦτον, εἰς μόνον τά καθήκοντα τοῦ μαγείρου.

Ἀντιθέτως, ὡς δείκνυται ἐκ τῶν προσαγομένων φύλλων μισθοδοσίας τοῦ ἐνάγοντος, ἀναφερομένων εἰς τό διάστημα τῆς ναυτολογήσεως τούτου, ἀναφέρεται εἰς αὐτό τό ἴδιος, ὡς μάγειρος — καμαρῶτος. Ὡς ἐπίσης, ὅπως προέκυψεν, καθ' ἅπαν τό διάστημα ναυτολογήσεως τοῦ ἐναγοντος, ὑπηρέτουν ἐπί τοῦ πλοίου δύο πάντα βοηθοί θαλαμηπόλου, καθ' ἃ δείκνυται ἐκ τῶν προσαγομένων φύλλων μισθοδοσίας, ἐνῶ διά τοῦ διέποντος τήν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τοῦ ὡς ἄνω πλοίου, ὑπ' ἀριθμ. 417/78 π.δ., προεβλέπετο εἰς μόνον βοηθός θαλαμηπόλου. Ἀπεδείχθη, ἀκολούθως κατά τήν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ὅτι ὁ ἐνάγων, ἀπό τῆς ναυτολογήσεώς του, ἕως τῆς ἀπολύσεώς του, ἐξετέλει, πλήρως μέν τά καθήκοντα τοῦ μαγείρου, κατά ποσοστόν, δέ, 40% τά καθήκοντα τοῦ θαλαμηπόλου.



ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ἡ ἐξέλιξις καί ἡ ἀποτελεσματικότητα τῶν ἀνθεκτικῶν σέ μηχανική φθορά ναυτιλιακῶν χρωμάτων

Τοῦ κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΟΠΙΤΣΑ, Ναυπηγοῦ - Μηχανικοῦ/Ἐπιθεωρητοῦ

Μετά ἀπό πολλά χρόνια ἀναπτύξεως καί δοκιμῶν, τά χρώματα πού ἀντέχουν στήν μηχανική φθορά, ἐπιβάλλονται στήν ναυπηγική βιομηχανία καί ἔχουν ἤδη δείξει ἐξαιρετικά ἀποτελέσματα στήν οὐσιαστική ἐλάττωση τοῦ ὄγκου συντηρήσεως καί ἐπισκευῶν, πού εἶναι ἀπαραίτητες στίς χαλύβδινες κατασκευές.

Ὁ σκοπός τοῦ παρόντος ἄρθρου εἶναι νά ἐμβαθύνει στά συνδεόμενα προβλήματα, στίς ἀπαιτήσεις μιᾶς ἐπιστρώσεως χρώματος ἀνθεκτικοῦ σέ φθορά λόγω τριβῆς καί νά ἀναλύσει τούς τύπους τοῦ προϊόντος πού κυκλοφοροῦν στήν ἀγορά σήμερα.

Μηχανική βλάβη

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἀφ' ὅτου ἐμφανίσθηκαν τά ὑψηλῆς ἀντοχῆς ἀντιδιαβρωτικά, ὅπως τά ἀσφαλτικά ἐποξικά (COAL TAR EPOXIES), ἡ οὐσιαστικώτερη αἰτία διαβρώσεως στά πλοῖα, ἔχει ἀποδειχθεῖ ὅτι εἶναι ἡ ἀποκόλλησις τοῦ προστατευτικοῦ χρώματος μετά ἀπό μιά μηχανική ζημιά, πού προκαλεῖ ἔτσι τήν ἔκθεση τοῦ χάλυβα σέ ἕνα διαβρωτικό περιβάλλον, ὅπως εἶναι ἡ θάλασσα, παρά ἡ ἀστοχία τοῦ ἴδιου τοῦ προστατευτικοῦ χρώματος.

Ἐκτός τοῦ ὅτι ἀπαιτεῖται δαπανηρή κανονική συντήρηση, ἡ μηχανική βλάβη συνήθως ἐπηρεάζει δυσμενῶς τό δυναμικό κέρδους ἑνός πλοίου ὅταν συμβῆ σέ χώρους μεταφορᾶς φορτίου. Αὐξάνει τά ἔξοδα λειτουργίας τοῦ πλοίου λόγω τῆς αὐξημένης τραχύτητας τῆς γάστρας, ὅταν συμβῆ στήν γάστρα κάτω ἀπό τό νερό καί γενικά ὑποβιβάζει τήν ὅλη λειτουργικότητα τοῦ πλοίου.

Ἡ ἔκταση τοῦ προβλήματος πού προκαλεῖται ἀπό μηχανική βλάβη διαγράφεται δραματικά ἀπό τά δεδομένα τοῦ διεθνοῦς συστήματος στατιστικοῦ ἐλέγχου τῆς ἀποτελεσματικότητος τέτοιων χρωμάτων (INTERNATIONAL DATAPLAN). Γιά παράδειγμα, στό 49% τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου πού ἐπιθεωρήθηκαν κατά τήν διάρκεια δεξαμενισμοῦ, περισσότερο ἀπό 10% τῆς ἐπιφανείας τους στήν περιοχή τοῦ ἰσαλοχρώματος (BOOTOPPING) εἶχε διαβρωθεῖ, καί τό ἴδιο παρατηρήθηκε καί στό 52% τῶν μπάλκ κάρριερς.

Οἱ ὑποβρύχιες πλευρές τῆς γάστρας τῶν μπάλκ κάρριερς ὑπέφεραν σοβαρά, παρουσιάζοντας ὑψηλό ποσοστό διαβρώσεως (ἕως 32% τῆς ἐπιφανείας τους).

Οἱ δαπάνες ἐπισκευῶν γιά παρόμοιες ζημιές εἶναι ἀξιόλογες καί ξεπερνοῦν κατά πολύ τίς δαπάνες γιά ἐπισκευές τῶν ἐπιφανειῶν πού καταστρέφονται ἀπό τήν καθαυτό μηχανική βλάβη.

Εἶναι προφανής ἐπομένως ἡ ἀνάγκη γιά συστήματα χρωματισμοῦ μέ βελτιωμένη ἀντοχή σέ μηχανική βλάβη, ἀλλά ἄς δοῦμε πρῶτα τί προκαλεῖ καί πῶς συμβαίνει ἡ βλάβη:

Οἱ συχνότερες αἰτίες περιλαμβάνουν τήν προσόρμηση στό ἀγκυροβόλιο ἤ τήν ἀποβάθρα, τήν προστριβή καλωδίων, μπαλλονιῶν, ἁλύσσων ἀγκυρῶν καί τήν ζημιά πού προκαλεῖται ἀπό προσάραξη, ἤ πέρασμα πάνω ἀπό ἀμμοσύρτη, ἤ κατά τόν διάπλου μέσω πάγων καθώς καί ἀπό τόν χειρισμό τοῦ φορτίου καί τήν ἀναπόφευκτη πτώση ἀντικειμένων στά καταστρώματα.

Οἱ δυνατοί μηχανισμοί μέσω τῶν ὁποίων μιά χρωματική ἐπίστρωσις μπορεῖ νά καταστραφεῖ εἶναι πολυάριθμοι, ἀλλά μποροῦν ἁπλά νά περιληφθοῦν σέ τρεῖς γενικούς τρόπους:

1. Κρουστική δύναμις: ὅπου ἡ χρωματική ἐπίστρωσις καταστρέφεται ἀπό ἕνα ἀντικείμενο πού προσκρούει περίπου κάθετα πρός τό ἐπίπεδό της. Αὐτό προκαλεῖ θραύση καί ἀποκόλληση τῆς ἐπιστρώσεως ἀπό τήν ἐπιφάνεια ἐφαρμογῆς.

2. Δύναμη τριβῆς: ὅπου ἡ χρωματική ἐπίστρωση καταστρέφεται ἀπό ἕνα ἀντικείμενο πού κινεῖται κατά μῆκος τῆς ἐπιφάνειας ἐφαρμογῆς. Προκαλεῖ ἔτσι φθορά τῆς ἀντιδιαβρωτικῆς ἐπένδυσης καί τελικά ἔκθεση τοῦ προστατευομένου ὑποστρώματος στό διαβρωτικό περιβάλλον.

3. Κοίλανση—ρωγμάτωση: ὅπου λόγω τῆς δράσεως μιᾶς δυνάμεως πιέσεως, ἡ ἐπένδυσις παραμορφουμένη δημιουργεῖ κοιλάνσεις καί ρωγμές καί τελικά ἀποχωρίζεται ἀπό τό ὑπόστρωμα σέ μία πλάγια μετακίνηση. Μολονότι εἶναι εὔκολο, χρησιμοποιῶντας τό διεθνές σύστημα DATAPLAN νά ἐξακριβώσουμε τήν ἔκταση τοῦ προβλήματος, οἱ διάφορες αἰτίες μηχανικῆς βλάβης μποροῦν νά καταταγοῦν ἀνάλογα μέ τήν σοβαρότητα τοῦ προβλήματος ὡς πρός τήν συνδυασμένη τους δράση, σέ δυνάμεις τριβῆς, πιέσεως, ἤ τέμνουσες δυνάμεις. (Πίνακας 1).

Ἡ ἱκανότης ἑνός συστήματος ἐπενδύσεως νά ἀντιστέκεται στήν δράση κρουστικῶν δυνάμεων, ἤ δυνάμεων τριβῆς, μπορεῖ νά μετρηθεῖ στό ἐργαστήριο. Δύο εὐρύτατα χρησιμοποιούμενες δοκιμές εἶναι ἡ δοκιμή κρούσεως «Gardner» καί ἡ δοκιμή μέ χρήση λειαντοῦ «Taber Abraser».

Ἡ δοκιμή κρούσεως Gardner: Ἕνα ἀντικείμενο γνωστοῦ βάρους καί ἐπιφάνειας κρούσεως ἀφήνεται νά πέσει ἀπό γνωστό ὕψος ἐπάνω στό χρωματικό σύστημα. Ἡ μέγιστη ἐνέργεια κρούσεως πού μπορεῖ νά ἀπορροφήση ἡ ἐπένδυση χωρίς νά σπάση εὑρίσκεται ἐκφραζόμενη σέ JOULES.

Ἡ δοκιμή μέ χρήση λειαντοῦ Taber Abraser: Ἕνας λειαντικός τροχός τυποποιημένης σκληρότητας καί τραχύτητας, πού φέρει ἕνα βάρος ἑνός κιλοῦ, περιστρέφεται μέ καθορισμένη ταχύτητα, σέ ἐπαφή καί κατά μῆκος τοῦ χρωματικοῦ συστήματος. Ἡ μηχανική φθορά ἐκφράζεται μέ τήν ἀπώλεια βάρους τῆς χρωματικῆς ἐπιστρώσεως σέ MG, πού παρατηρεῖται σέ 1.000 περιστροφές τοῦ λειαντικοῦ τροχοῦ.

Σαφῶς μόνον ἡ πρώτη ἀπό τίς δύο δοκιμές μπορεῖ νά συσχετισθεῖ ἀπ' εὐθείας μέ τίς δυνάμεις πού συναντῶνται στήν πράξη. Γιά παράδειγμα, ἡ κρουστική ἐνέργεια ἀνά MM2 ἑνός κλειδιοῦ κοντέϊνερ πού πέφτει ἐπάνω στήν πλευρά τῶν ἐξάλλων τοῦ πλοίου, μπορεῖ νά ὑπολογισθῆ. Συγκρίνοντας αὐτή τήν ἐνέργεια κρούσεως MM2 μέ τήν ἀντίσταση κρούσεως μιᾶς συγκεκριμένης χρωματικῆς ἐπιστρώσεως ἐξάλλων, πού μετρᾶτε στό ἐργαστήριο, ἡ ἱκανότητα ἑνός χρώματος νά ἀνθίσταται στήν μηχανική βλάβη εἶναι γνωστή.

Ἀντίθετα, ἡ δοκιμή «Taber Abraser» δέν μπορεῖ νά συσχετισθεῖ μέ δυνάμεις πού ἀπαντῶνται στή ναυτική πράξη. Ἐν τούτοις εἶναι πολύ χρήσιμη δοκιμή γιά τήν ἐκτίμηση τῆς σχετικῆς ἀντιστάσεως σέ μηχανική φθορά, κατά τήν σύγκριση διαφόρων χρωματικῶν ἐπιστρώσεων.

Ἡ ἀστοχία ἑνός χρωματικοῦ συστήματος λόγω μηχανικῆς φθορᾶς ἐξαρτᾶται ἀπό τό μέγεθος τῆς δυνάμεως τριβῆς, τόν χρόνο κατά τόν ὁποῖο ἐφαρμόζεται ἡ δύναμη αὐτή καί τό πάχος τῆς ἐν λόγω ἐπιστρώσεως.

Ἀναπόφευκτα, ὅλα τά χρωματικά συστήματα τελικά φθείρονται ὁλοκληρω-

τικά, ἐάν ἡ δύναμη τριβῆς ἐφαρμόζεται γιά ἀρκετό χρόνο.

Μία καλή ἔνδειξη τῆς γενικῆς σκληρότητας μιᾶς χρωματικῆς ἐπιστρώσεως καί εἰδικά ἡ ἱκανότητά της νά ἀντιστέκεται σέ κοίλανση/ἀποτομή, μπορεῖ νά ληφθῆ μετρῶντας δύο περαιτέρω παραμέτρους.

Ἡ ἀντοχή ἑλκυσμοῦ ἐκφραζόμενη σέ NEWTON/MM2, εἶναι ἕνα μέτρο ἀντιστάσεως σέ θραύση κατά τήν ἔλξη μιᾶς στερεοποιημένης μεμβράνης, ἐνῶ ἡ ἐκτατότητα, πού ἀναφέρεται σάν ἕνα ποσοστό, εἶναι τό μέγεθος πού μπορεῖ νά ἐκταθεῖ μία ἐπίστρωση προτοῦ θραυσθῆ.

Καί αὐτές οἱ παράμετροι ὅμως μποροῦν νά δώσουν μόνο ἕνα μέτρο συγκρίσεως διαφόρων χρωματικῶν ἐπιστρώσεων, ἀλλά βοηθοῦν πράγματι στήν κατανόηση τῆς ἱκανότητος μιᾶς συγκεκριμένης ἐπιστρώσεως νά ἀντέχει σέ διάφορους τύπους μηχανικῆς βλάβης.

Ἡ καλή ἀντοχή μιᾶς ἐπιστρώσεως σέ μηχανική βλάβη, θά μποροῦσε νά ἐκφρασθεῖ μέ τήν ὑψηλή ἀντοχή σέ ἐφελκυσμό, ἐκτατότητα καί ἀντοχή κρούσεως, σέ συνδυασμό μέ χαμηλή τιμή δοκιμῆς «Taber Abraser».

Ὁπωσδήποτε, γιά νά ἐπιτύχουμε τήν καλύτερη δυνατή ἀποτελεσματικότητα οἱασδήποτε ἐπιστρώσεως, ἡ καλή κατάσταση τῆς ἐπιφάνειας ἐφαρμογῆς καί ἡ πρόσφυση τοῦ χρωματικοῦ συστήματος στήν ἐπιφάνεια εἶναι κρίσιμες προϋποθέσεις. Γιά χαλύβδινες ἐπιφάνειες ἐφαρμογῆς, ἡ τράχυνση μέ ψηγματοβολή (Blasting) τῆς ἐπιφάνειας σύμφωνα μέ τά Σουηδικά πρότυπα Sa 2 1/2, πού ἐπιτυγχάνει ἕνα γωνιῶδες προφίλ, εἶναι τό βέλτιστο πρότυπο ἐπάνω στό ὁποῖο μία χρωματική ἐπίστρωση προσφύεται καλά καί εἶναι ἀποτελεσματική.

Τά ἀποτελέσματα ἐργαστηριακῶν πειραμάτων μέ πολλούς τύπους πραδοσιακῶν ἀντιδιαβρωτικῶν, μέ τυπικά πάχη στερεᾶς μεμβράνης, πού στερεοποιεῖται μέ ἐπεξεργασία ἐπί μία ἑβδομάδα σέ περιβάλλον 22 C καί σχετική ὑγρασία 50%, πρίν ἀπό τήν δοκιμή, παρουσιάζουν τίς ἀκόλουθες παραμέτρους:

Τύπος ἐπιστρώσεων	Ἀντίστασις κρούσεως (JOULES) (1)	Τιμή δοκιμῆς λειαντοῦ (MG ἀπώλειας 1.000 στροφές (2)	Ἀντοχή ἑλκυσμοῦ (Nt/MM$_2$ (3)	Ἐκτατότης (%)	Ἀντίσταση σέ κοίλανση ρωγμάτωση
Χλωριουμένου ἐλαστικοῦ	λιγώτερο ἀπό 2,0	περισσότρο ἀπό 150	λιγώτερο ἀπό 10	ποικίλει (4)	μικρή
Ἀσφαλτικές ἐποξικές	2,0-2,5	90-140	10-15	0,5-0,7	μέτρια
Ἐποξικές	2,0-2,5	80-100	15-20	0,5-0,7	καλή

(1) Μετρήθηκε στήν συσκευή δοκιμῆς κρούσεως GARDNER, σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές ASTM D 2794 – 69.

(2) Μετρήθηκε μέ τήν συσκευή TABER ABRASER, χρησιμοποιῶντας λειαντικό τροχό TELEDYNE CS 10. Χαμηλότερη τιμή δείχνει καλύτερη ἀντίσταση στήν μηχανική φθορά.

(3) Μετρήθηκε στήν συσκευή ἑλκυσμοῦ INSTROM TENSOMETER, σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές ASTM D 2370 – 68.

(4) Ἡ ἐκτατότητα αὐτῶν τῶν ἐπιστρώσεων μπορεῖ νά κυμαίνεται σέ εὐρέα ὅρια, ἀπό 5% ἕως 40%, πού ἐξαρτῶνται ἀπό τήν χρήση πλαστικοποιητικῶν, τήν ἡλικία τῆς ἐπιστρώσεως, τίς καιρικές συνθῆκες κ.λπ.

Οἱ ἀριθμοί αὐτοί δείχνουν ὅτι τά καθαρά ἐποξικά καί τά ἀσφαλτικά ἐποξικά χρώματα, πρέπει νά προσφέρουν καλύτερη προστασία ἔναντι μηχανικῆς βλάβης ἀπό προϊόντα ὅπως τά βυνιλικά χρώματα καί τά χρώματα χλωριωμένου ἐλαστικοῦ. Καί προκύπτει ἀπό τήν πεῖρα στήν πράξη. Πλήν ὅμως, ἀκόμη καί αὐτά τά προϊόντα εἶναι ἀνίκανα νά περιορίσουν τήν διάβρωση στά παραδεκτά ὅρια, μετά ἀπό μηχανική βλάβη.

Χρωματικές ἐπιστρώσεις ἀνθεκτικές σέ μηχανική φθορά:

Ὑπάρχουν δύο τρόποι γιά νά ἀντιμετωπισθεῖ τό πρόβλημα τῆς μηχανικῆς βλάβης.

Ὁ πρῶτος τρόπος ἔχει χρησιμοποιηθεῖ γιά ἕνα ἀριθμό ἐτῶν, ἀλλά δέν ἔχει ἀνακοινωθεῖ ἀκόμη τό τελικό συμπέρασμα.

Οἱ ἐπιστρώσεις πού ἔχουν ὑψηλή περιεκτικότητα ἀνασταλτικῶν χρωστικῶν οὐσιῶν (Inhibitive Pigments), συνήθως ψευδάργυρο, χρησιμοποιοῦνται γιά νά περιορίσουν τίς φθορές ἀπό τήν διάβρωση πού ἀκολουθεῖ μία μηχανική βλάβη. Λόγω τοῦ ἀναλωσίμου χαρακτῆρα τῶν χρωστικῶν οὐσιῶν ψευδαργύρου, περιορίζεται ἡ ἐνεργός διάρκεια ζωῆς τῆς ἐπιστρώσεως ὅταν ἐκτεθεῖ καί ἐπί πλέον αὐτές οἱ ἐπιστρώσεις προσβάλλοντσι σοβαρά ἀπό ὀξέα καί ἀλκάλια, πού τίς καθιστοῦν ἀκατάλληλες γιά χρήση σέ κύτη πού μεταφέρουν ὁρισμένα παρόμοια εἴδη φορτίων.

Ἄν καί ἡ ἀντίσταση τους σέ φθορά τριβῆς εἶναι μικρή, αὐτές οἱ ἐπιστρώσεις ἔχουν τό πλεονέκτημα ὅτι κάτω ἀπό ἕνα ἰσχυρό κτύπημα ἡ ἀνασταλτική χρωστική οὐσία πού περιέχουν τείνει νά «σπάσει» μέσα στήν ἐπιφάνεια δίνοντας ἔτσι συνεχῆ προστασία στόν χάλυβα, μέχρι πλήρους ἀναλώσεως τοῦ ἀνασταλτικοῦ. Ἐν τούτοις τά χρώματα αὐτά δέν ἀντιμετωπίζουν τήν ριζική αἰτία τῆς διαβρώσεως, ἐπειδή δέν μποροῦν νά ἀντισταθοῦν στήν μηχανική βλάβη.

Ὁ δεύτερος τρόπος, ἀπαιτεῖ χρωματικές ἐπιστρώσεις πού μποροῦν νά ἀντισταθοῦν στήν ἴδια τήν μηχανική βλάβη καί κατ' αὐτόν τόν τρόπο προφυλάσσουν τόν χάλυβα ἀπό διάβρωση γιά μακρές περιόδους. Ἐπιστρώσεις ἀνθεκτικές σέ μηχανική φθορά, ἀνταποκρίνονται σ' αὐτήν τήν ἀπαίτηση.

Τέσσερις μεγάλες κατηγορίες χρωμάτων ἀνθεκτικῶν σέ μηχανική φθορά εἶναι τώρα στήν διάθεση τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας:

— συστήματα λεπτῆς μεμβράνης διαλυτοποιημένων ἐποξικῶν.

— συστήματα ἐποξικῶν ἄνευ διαλύτου.

— ἐποξικά μέ προσθήκη ὑαλοκόνεως καί πολυεστέρα.

— ἐλαστομερεῖς χρωματικές ἐπιστρώσεις.

Τά ἀποτελέσματα ἐργαστηριακῶν δοκιμῶν δίδονται στόν πίνακα 2 γιά τούς διάφορους τύπους χρωμάτων, μαζί μέ τό συγκριτικό κόστος γιά ἴδια διάρκεια ζωῆς σέ μηχανική φθορά.

Πρίν ἀσχοληθοῦμε μέ τό θέμα πιό λεπτομεριακά, πρέπει νά θυμηθοῦμε δύο ζητήματα:

Πρῶτα, ὅτι δέν ὑπάρχει τέτοια ἐπένδυση πού νά ἀντέχει ὁλοκληρωτικά σέ μηχανική βλάβη — ὅλες θά ἀστοχήσουν (φθαροῦν) ἐάν ἐκτεθοῦν σέ συνθῆκες πέραν τῶν ὁρίων πού σχεδιάσθηκαν νά ἀντέχουν. Καί αὐτός εἶναι ὁ λόγος πού τά πυριτικά ἄλατα ψευδαργύρου, γιά παράδειγμα, ἐξακολουθοῦν νά παίζουν κάποιο ρόλο, μέ τήν ἐπιφύλαξη τῶν περιορισμῶν πού ἀναφέρθηκαν προηγουμένως, ὅπου μποροῦν νά συναντηθοῦν στήν πράξη ὑπερβολικά μεγάλες κρουστικές δυνάμεις.

Δεύτερο ζήτημα εἶναι ὅτι ἡ ἀνθεκτική σέ μηχανική φθορά χρωματική ἐπίστρωση, πρέπει νά ἀποτελεῖ μία λύση πρακτική ἀπό τήν ἄποψη τῆς εὐκολίας ἐφαρμογῆς καί τῆς ἱκανότητος νά ἐπιστρώνεται ἐκ νέου ἐφ' ὅσον ἀπαιτεῖται.

Ἐποξικά χρώματα πολλαπλῶν στρώσεων μετά διαλύτου.

Ἀντιπροσωπεύοντας τήν πρόσφατη τεχνική ἀνάπτυξη τῶν ἀνθεκτικῶν σέ μηχανική φθορά χρωμάτων, αὐτά τά προϊόντα ἐπιτυγχάνουν βελτιωμένη ἀντοχή μέ σχετικά λιγότερο κόστος λόγω τῆς εὐκολίας ἐφαρμογῆς τους (κανονικός μηχανικός ψεκασμός), καί μέ μικρό

εἰδικό πάχος ἐπιστρώσεως — περί τά 300 MICRONS σέ δύο στρώματα.

Ὅπως φαίνεται στόν πίνακα 2 αὐτός ὁ τύπος χρωματικῆς ἐπιστρώσεως προσφέρει τήν πλέον ἀποτελεσματική προστασία γιά γενική χρήση.

Ὁ συνδυασμός ἑνός ἀντιδιαβρωτικοῦ, ἀνθεκτικοῦ στήν μηχανική φθορά ὅπως τό ἀνωτέρω καί ἑνός ἀντιρυπαντικοῦ χρώματος γάστρας πλοίου ἀρίστης ποιότητος, ὅπως τά αὐτολειαινόμενα ἀντιπροσωπεύει τό πλέον προηγούμενο σχῆμα ὑποβρυχίου χρωματισμοῦ γάστρας, πού εἶναι σήμερα διαθέσιμο.

Δέν ἐπιτυγχάνεται μόνο ἐξαιρετική ἀποτελεσματικότητα, ἀπηλαγμένη ἀπό ρύπανση, ἀλλά ἡ χρήση ἐπιστρώσεως ἀνθεκτικῆς σέ μηχανική φθορά, συμβάλλει στήν φιλοσοφία τῆς λείας γάστρας, ἐλαχιστοποιώντας τό ἀποτέλεσμα τῆς μηχανικῆς βλάβης και καθιστώντας δυνατές τίς περιορισμένες ἐπισκευές στό ἀντιρυπαντικό χρῶμα, χωρίς νά ἀπαιτεῖται τοπική τράχυνση μέ ψηγματοβολή (Blasting) καί ἐφαρμογή ξανά τοῦ ἀντιδιαβρωτικοῦ.

Ἐποξικά χρώματα ἄνευ διαλυτῶν:

Αὐτά ὑπῆρξαν τά πρῶτα χρώματα πού σχεδιάσθηκαν γιά νά δώσουν αὐξημένη προστασία μηχανικῆς βλάβης — εἰδικά αὐτή πού προκαλεῖται ἀπό τόν μόνιμο διάπλου διά μέσου πάγων.

Λόγω τῆς πολύ εἰδικῆς φύσεως τῶν ἀπαιτήσεων λειτουργίας, αὐτές οἱ ἐπιστρώσεις, σχεδιάζονται ὥστε νά μποροῦν νά ἀντιμετωπίζουν χαμηλές θερμοκρασίες καί ἐπίσης νά ἐλαττώνουν τήν ἀντίσταση τριβῆς τῆς γάστρας στόν πάγο, βελτιώνοντας τήν οἰκονομία καυσίμου καί καθιστώντας δυνατή τήν θραύση πάγων μεγαλυτέρου πάχους.

Ἡ ἐφαρμογή αὐτῶν τῶν χρωμάτων ἀπαιτεῖ τήν μέθοδο μέσω συσκευῆς διμεροῦς θερμῆς παροχῆς, μιᾶς συσκευῆς πού δέν εἶναι πάντα διαθέσιμη σέ πολλά μέρη τοῦ κόσμου. Ἐπί πλέον τό κόστος τοῦ ὑλικοῦ εἶναι ὑψηλό διότι ἀπαιτεῖται ἕνα τυποποιημένο πάχος ξηρᾶς ἐπιστρώσεως, τῆς τάξεως τῶν 500 Microns. Πάντως, ὅταν χρησιμοποιήθηκε αὐτός ὁ τύπος χρώματος σέ παγοθραυστικά, ἤ πλοῖα πού ἐκτελοῦν μόνιμα πλόες διά μέσου πάγων, παρουσίασε ἐξαιρετικά ἀποτελέσματα.

Ἐποξικά μέ προσθήκη ὑαλοκόνεως:

Μέχρι πρόσφατα, αὐτός ἦταν ὁ πλέον κοινός ἐν χρήσει τύπος ἀνθεκτικῆς σέ μηχανική φθορά χρωματικῆς ἐπιστρώσεως.

Τά προϊόντα αὐτά, εἴτε ἐποξικά, εἴτε μέ βάση τόν πολυεστέρα, ἔχουν τιμές δοκιμῆς λειαντοῦ (Taber Abraser), τῆς ἴδιας τάξης μεγέθους, ὅπως καί κανονικά ἐποξικά καί τά ἀσφαλτικά ἐποξικά ἀντιδιαβρωτικά καί ἐπομένως ἀπαιτοῦν ἐφαρμογή μέ πάχος στρώσεως τῆς τάξεως τῶν 500—1.000 Microns ὥστε νά ἐπιτύχουν καλή ἀντίσταση σέ φθορά.

Ἡ ἀποτελεσματικότητά τους εἶναι ἐν τούτοις μικρότερη ἀπό αὐτή τῶν ἐλαστομερῶν ἐπιστρώσεων πού περιγράφονται ἀνωτέρω, διότι κάτω ἀπό ἐπαναλαμβανόμενες κρούσεις τείνει νά συμβεῖ «ἀπολέπιση» τῆς ἐπιστρώσεως στό ἐνδιάμεσο ἐπίπεδο ρυτίνης/ὑάλου, παρά νά ἀποκολληθεῖ ἀπό τήν ἐπιφάνεια ἐφαρμογῆς ('ὑπόστρωμα), ὅπως εἶναι σύνηθες στίς συμβατικά ἐχρωσμένες σκληρές ἐπιστρώσεις.

Μολονότι αὐτό μπορεῖ νά ἐπιμηκύνει τή διάρκεια ζωῆς τῆς ἐπιστρώσεως γιά μέτριες κρουστικές φορτίσεις, ἡ ἐπίστρωση μπορεῖ νά ἀποκτήσει μιά ἀκαλαίσθηση ἐμφάνιση, καί μπορεῖ ἕνα τοπικά περιορισμένο κρουστικό φορτίο νά προσβάλει μία μεγάλη ἐπιφάνεια ἐπιστρώσεως. Τά χρώματα αὐτά σχηματίζουν ἕνα ἐξαιρετικό προστατευτικό ἔναντι τοῦ νεροῦ καί στήν περίπτωση τῶν ἐποξικῶν μέ πρόσμιξη ὑαλοκόνεως, ἔχουν καλή χημική ἀντίσταση.

Ἀπαιτεῖται σημαντική ἐμπειρία προκειμένου νά ἐφαρμοσθοῦν αὐτές οἱ ἐπιστρώσεις ὁμαλά, πρᾶγμα πού τίς καθιστᾶ ἀκατάλληλες γιά γενική χρήση κάτω ἀπό τό νερό.

Ἡ μεγαλύτερη χρήση τους ἔγινε σέ ἐπιφάνειες ὅπως οἱ ζῶνες ραντισμοῦ τῶν πλωτῶν γεωτρυπάνων καί φορτηγίδων (περιοχή ἀμέσως μετά τό ἀνώτερο ὅριο ἐμβαπτίσεως, ὅπου ἡ ταχύτητα διαβρώσεως ἐπαυξάνεται ἀπό τήν ὑψηλή περιεκτικότητα τοῦ νεροῦ σέ ὀξυγόνο).

Ἐλαστομερῆ χρώματα:

Ἀντίθετα ἀπό τίς χρωματικές ἐπιστρώσεις πού ἀντέχουν σέ μηχανική φθορά καί μέ τίς ὁποῖες ἀσχοληθήκαμε προηγουμένως, οἱ ἐλαστομερεῖς ἐπιστρώσεις ἔχουν πολύ ὑψηλή εὐκαμψία, (μεγαλύτερη ἀπό 100% ἐκτατότητα), πού ἐπιτρέπει νά ἐφαρμόζονται σέ μεγάλο πάχος ξηρᾶς μεμβράνης, χωρίς διακοπή τῆς ἐπιστρώσεως ὅταν δέχεται κρούσεις.

Ἐφαρμόζονται μέ τυποποιημένα πάχη ξηρᾶς ἐπιστρώσεως μεγαλύτερης τῶν 1.000 Microns. Ὅπως φαίνεται ἀπό τόν πίνακα 2, τά ἐργαστηριακά δεδομένα γιά τέτοια προϊόντα εἶναι πολύ ἐντυπωσιακά.

Ὅταν ἐφαρμόζονται μέ πάχος ξηρᾶς ἐπιστρώσεως 3.000 Microns, μποροῦν νά δώσουν μέχρι πέντε φορές μεγαλύ-

ΠΙΝΑΞ 1

Αἰτίες καί βαθμοί μηχανικῆς βλάβης

ΤΥΠΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΦΘΟΡΑΣ	Μέτριος	ΒΑΘΜΟΣ Ὑψηλός	Πολύ ὑψηλός
ΚΡΟΥΣΙΣ	← Δέσιμο πλοίου/στοιβασία	→	Θραύση ἀλύσσου
	Πάγος		
	Μαλακά φορτία/κατακόρυφοι ἐπιφάνειες	Σκληρά φορτία/	Σκληρά φορτία/
	Μαλακά φορτία/ὁριζόντιες ἐπιφάνειες	κατακόρυφες ἐπιφάνειες	ὁριζόντιες ἐπιφάνειες
	← Δέσιμο πλοίου/στοιβασία	→	Θραύση ἀλύσσου
		Πάγος	
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΦΘΟΡΑ		← Τριβή ἀμμοσύρτου →	
	Μαλακά φορτία/ κατακόρυφες ἐπιφάνειες	Σκληρά φορτία κατακόρυφες ἐπιφάνειες	
	Μαλακά φορτία/ ὁριζόντιες ἐπιφάνειες	Σκληρά φορτία) ὁριζόντιες ἐπιφάνειες	
	Δέσιμο πλοίου/στοιβασία	→	Θραύση ἀλύσσου
ΚΟΙΛΑΝΣΙΣ/ ΡΩΓΜΑΤΩΣΙΣ	Πάγος		
	Τριβή ἀμμοσύρτου		Ἐξοπλισμός
	Μαλακά φορτία	Σκληρά φορτία	χειρισμοῦ φορτίων

τερη ἀντίσταση σέ κρουστικές δυνάμεις καί μέχρι 10 φορές μεγαλύτερη διάρκεια ζωῆς ἔναντι μηχανικῆς φθορᾶς, συγκρινόμενα μέ ἄλλα χρώματα ἀνθεκτικά σέ μηχανική φθορά. Ἐπί πλέον, ἀντέχουν πολύ σέ βλάβες πού προκαλοῦν κοίλανση/ρωγμάτωση.

Σάν ἀποτέλεσμα τοῦ μεγάλου πάχους ξηρᾶς ἐπιστρώσεως καί τῆς ἀπαιτήσεως χρησιμοποιήσεως, συσκευῆς μηχανικοῦ ψεκασμοῦ διπλῆς παροχῆς γιά τήν ἐφαρμογή τους οἱ ἐλαστομερεῖς ἐπιστρώσεις εἶναι σημαντικά δαπανηρότερες ἀπό ἄλλες ἀνθεκτικές σέ μηχανική φθορά ἐπιστρώσεις.

Συνιστῶνται γιά μεμονωμένες προβληματικές ἐπιφάνειες, ὅπως οἱ ἐσοχές ἀγκυρῶν καί ἄλλες περιοχές σοβαρῆς μηχανικῆς φθορᾶς, ὅπου τό ὑψηλό τους κόστος μπορεῖ νά δικαιολογηθεῖ.

Προτοῦ τελειώσουμε αὐτό τό κεφάλαιο, εἶναι σημαντικό νά ἐξετάσουμε τήν σχέση μεταξύ τοῦ πάχους ἐπιστρώσεως πού ἐφαρμόζεται ἑκάστοτε, καί τῆς ἀντιστάσεως τῶν ἐπιστρώσεων σέ κρουστικά φορτία καί δυνάμεις μηχανικῆς φθορᾶς (τριβῆς).

Ὁπωσδήποτε, καθώς αὐξάνεται τό πάχος ξηρᾶς ἐπιστρώσεως, αὐξάνεται ἀνάλογα καί ἡ διάρκεια ζωῆς ἔναντι μηχανικῆς φθορᾶς, χωρίς ὅμως ἡ σχέση μέ τήν ἀντίσταση σέ κρούσεις νά βρίσκεται σέ τόσο εὐθεία ἀναλογία.

Τά ἐποξικά μετά ἤ ἄνευ διαλύτου δείχνουν μία ἐλάττωση στήν ἀντίσταση ἔναντι κρούσεων, μέ τήν αὔξηση τοῦ πάχους ξηρᾶς ἐπιστρώσεως, ἐνῶ οἱ ἐλαστομερεῖς ἐπιστρώσεις δείχνουν μία αὔξηση ἀντιστάσεως ἔναντι κρούσεων μέ τήν μείωση τοῦ πάχους.

Αὐτό δείχνει σαφῶς τό πόσο σημαντική εἶναι ἡ ἐκλογή τοῦ καταλλήλου τύπου ἐπιστρώσεως στό σωστό πάχος, προκειμένου νά λυθεῖ ἕνα ὁρισμένο πρόβλημα μηχανικῆς φθορᾶς.

Συμπεράσματα

Τά ἀνθεκτικά σέ μηχανική φθορά χρώματα ἔχουν ἀποδειχθεῖ ἀποτελεσματικά καί ἐπιβάλλονται τώρα στήν ναυπηγική βιομηχανία. Πλήν ὅμως, λόγω τῆς ἀναπόφευκτης ἐκλογῆς μέσα ἀπό τήν πληθώρα τῶν προσφερομένων προϊόντων, χρειάζεται μεγάλη προσοχή στήν ἐκλογή τῆς πλέον κατάλληλης κατά περίπτωση χρωματικῆς ἐπιστρώσεως.

Συνιστᾶται νά λαμβάνεται ὑπ' ὄψη ἡ συμβουλή τῶν προμηθευτῶν μέ σχετική πεῖρα, πρίν νά καθορισθεῖ ἕνας ἰδιαίτερος τύπος ἀνθεκτικοῦ σέ μηχανική φθορά χρώματος.

Κάθε ἕνας ἀπό τούς τύπους πού περιγράφησαν ἐκπληρώνει ἕνα σκοπό καί εἶναι ἀποτελεσματικός γιά ὁρισμένους πλόες καί συνθῆκες ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Συμπερασματικά, τά ἐποξικά χρώματα πολλαπλῶν στρώσεων μετά διαλύτου εἶναι ἡ πλέον οἰκονομικῶς ἐφικτή λύση γιά τήν πλειονότητα τῶν συνθηκῶν πού ἀντιμετωπίζονται στά πλοῖα.

Τά ἄλλα δαπανηρότερα χρώματα θά πρέπει νά χρησιμοποιοῦνται μόνον ἐκεῖ πού τό πρόβλημα εἶναι μεγάλο καί ἡ μεγαλύτερη δαπάνη μπορεῖ νά δικαιολογηθεῖ.

ΑΝ. ΚΟΠΙΤΣΑΣ

ΠΙΝΑΞ 2

Ἀποτελέσματα δοκιμῶν ἐργαστηρίου γιά διάφορους τύπους χρωμάτων ἀνθεκτικῶν σέ μηχανική φθορά

	Ἐποξικό πολλαπλῶν στρώσεων μετά διαλύτου (1)	Ἐποξικό ἄνευ διαλύτου (2)	Ἐποξικό μέ πρόσμιξη ὑαλοκόνεως (3)	Ἐλαστομερές χρῶμα (4)
Τυπικό πάχος ξηρᾶς μεμβράνης (MICRONS)	300	500	500	3000
Ἀντοχή ἐλκυσμοῦ (Nt/mm^2)	>20	>20	15-25	15
Ἐκτατότης (%)	2,0	3,0	0,5-2,0	150
Τιμή δοκιμῆς λειαντοῦ (TABER ABRASER) (mg ἀπώλειας/1000 στροφές)	CS 10 40-60 H18 1000-1500	60-70 1500-1700	80-160 2000-4000	Δέν χρησιμοποιεῖται 300
Σχετική διάρκεια ζωῆς ἔναντι μηχανικῆς φθορᾶς σέ τυπικό πάχος ξηρᾶς μεμβράνης (βασίζεται στήν τιμή TABER χρησιμοποιώντας λειαντικό τροχό H18)	1	1,1	0,4-0,8	30
Σχετικό ὁλικό κόστος (ὑλικό σύν ἐργατικά)	100	170	150	600
Σχετικό κόστος γιά ἴδια διάρκεια ζωῆς ἔναντι μηχ. φθορᾶς	100	160	200-400	20

(1) Παράμετροι γιά τήν σειρά INTERSHIELD EG
(2) Παράμετροι γιά τήν σειρά INTERSHIELD ER
(3) Παράμετροι γιά μία περιοχή ἐν χρήσει τύπων χρωμάτων μέ ἀνάμιξη ὑαλκόνεως.
(4) Παράμετροι γιά τήν σειρά INTERSHIELD PG

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ὑπό τήν κυανόλευκο

Στό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιά τήν ἐγγραφή στό Ἑλληνικό Νηολόγιο, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Σαξέσορ ΙΙΙ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Kelo», ὑπό σημαία Φινλανδίας, 16.993 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Fontaine Shipping Corporation» (κ. Π. Τσιτσιράγκος).

2. «Βένι ΙΙ». μπάλκ κάρριερ, πρώην «Kara», ὑπό σημαία Φινλανδίας, 16.993 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Aztec Shipping Corporation» (κ. Π. Τσιτσιράγκος).

3. «Σίλβερ Λῆντερ», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 4769, 16.800 τον. γκρός, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Silver Leader Shipping Company S.A.» (κ. Στ. Νταϊφᾶς).

— Γεώργιος Κ.», μπάλ κάρριερ, πρώην «Bertrand Delmas», ὑπό σημαία Γαλλίας, 12.204 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Tandem Maritime Inc.» (κ. Κων. Φυντικίδης).

5. «Φελίσιτυ Λ.», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. 5304, 31.411 τον. γκρός, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «El Mandona Inc.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

Ἀγοραπωλησίες

— Σέ συμφέροντα μέ ἔδρα τό Λονδῖνο ἐπωλήθησαν τά ἑλληνικά φορτηγά-ψυγεῖα «Ἑλλένικ Παϊονήρ» καί «Ἑλλένικ Λῆντερ» 10.910 τον. d.w., 8.297 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς κατασκευῆς τοῦ 1962 ἔναντι τιμῆς 740.000 δολλαρίων en bloc, μέ παράδοση ὡς ἐστί Πειραιᾶ.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ἀντίγκουα» 27.727 τον. d.w., 15.404 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στήν Ὀσάκα τό 1966, ἔναντι τιμῆς πού κυμαίνεται περί τῶν 1,5 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Ἰόνικ» 86.967 τον. d.w. 45.251 τον. γκρός τοῦ 1966, ἐφοδιασμένο μέ μηχανή Σοῦλτζερ 20.000 BHP, ἔναντι τιμῆς πού πλησιάζει τά 1,85 ἑκατομ. δολλάρια.

— Ἕλληνες ἀγόρασαν τό ὑπό ἰνδική σημαία φορτηγό-ψυγεῖο «Jalamani» 13.814 τον. d.w., 9.566 τον. γκρός τοῦ 1970, ἔναντι τιμῆς πού μόλις ξεπερνᾶ τό 1 ἑκατομ. δολλάρια.

— Σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό ἰαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Meiji Maru» 15.447 τον. d.w., 10.102 τον. γκρός τοῦ 1968, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 1,1 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες ἀγόρασαν ἀπό τήν «Χάπαγκ Λόϋντ» τό φορτηγό-κοντεϊνερόπλοιο «Holstenstein» 15,806 τον. d.w. 12,701 τον. γκρός τοῦ 1967, μέ δυνατότητα μεταφορᾶς 316 TEU, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 2 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες φέρονται ὡς οἱ ἀγοραστές τοῦ ὑπό βρεταννική σημαία φορτηγοῦ «Africa Palm» 13.845 τον. d.w. 10.008 τον. γκρός τοῦ 1972, ἀντί ποσοῦ περί τῶν 1,6 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Τό ὑπό σημαία Κατάρ φορτηγό σκάφος «Al Farwahiah» 13.717 τον. d.w., 9.484 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1972, ἀγοράσθηκε ἀπό Ἑλληνικά συμφέροντα σέ τιμή περί τῶν 1.250.000 δολλαρίων.

— Ὑπό Ἑλλήνων ἀγοράσθηκε τό ὑπό Κυπριακή σημαία φορτηγό «Achill» 7.754 τον. d.w., 4.815 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, ἀντί ποσοῦ περί τοῦ 1,6 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό ὑπό λιβεριανή σημαία μικτό σκάφος «Mary T.» 78.447 τον.d.w. 45.342 τον. γκρός, κατασκευῆς τοῦ 1978, ἔναντι τιμῆς 11.800.000 δολλαρίων.

— Τό ὑπό ἰταλική σημαία μπάλκ κάρριερ «Nereo» 28.403 τον. d.w. 16.240 τον. γκρός τοῦ 1968 περιῆλθε σέ Ἑλληνικά συμφέροντα ἀντί ποσοῦ περί τῶν 2 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Star Carrier», μέ σημαία Κορέας, 25.110 τον. d.w. ἐφοδιασμένο μέ μηχανή MAN 10500 BHP, 15.993 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, ἀγοράσθηκε ἀπό Ἕλληνες ἀντί ποσοῦ 1,5 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Τέλος τό ὑπό Λιβεριανή σημαία τάνκερ «World Mandate» 173.715 τον. d.w. 79.249 τον. γκρός, κατασκευῆς τοῦ 1975 καί ἐφοδιασμένο μέ μηχανή Σοῦλτζερ τῶν 28800 BHP ἐπωλήθη σέ Ἕλληνες σέ τιμή πού κυμαίνεται περί τά 5 ἑκατομ. δολλάρια.

Διαλύσεις

— Ἰνδοί διαλυτές ἀγόρασαν τό ὑπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγεῖο «Γκούντ Σκίππερ» 9.079 τον. γκρός τοῦ 1957, ἀντί δολ. 92 ἀνά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Διαλυτές τῆς Νοτ. Κορέας ἀγόρασαν τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Θεοδόχος» 33.662 τον. γκρός. (13.200 τον. βάρους) ἀντί δολ. 125 ἀνά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Ἐπίσης διαλυτές τῆς Νοτ. Κορέας ἀγόασαν τό ὑπό λιβεριανή σημαία ὑπερδεξαμενόπλοιο «Ὀππορτιούνιτυ» 152.327 τον. γκρός (42.187 τον. βάρους) τοῦ 1973, ἀντί δολ. 126 ἀνά τον. βάρους.

— Σέ Ἱσπανούς διαλυτές ἐπωλήθη τό ἑλληνικό φορτηγό «Δημήτρης» 5.397 τον.γκρός τοῦ 1955, ἀντί δολ. 54 ἀνά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές ἀγόρασαν τό φορτηγό «Ὠμέγα» 11.575 τον. γκρός τοῦ 1963 ἀντί δολ. 103 ἀνά τον. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Στήν «Ρόγιαλ Κρούζ Λάϊν»

Τήν Πρωτοχρονιάτικη πίττα γιά τό προσωπικό τῆς «Ρόαγιαλ Κρούϊζ Λάϊν», ἔκοψε ὁ πρόεδρος τῆς ἑταιρίας κ. Π. Παναγόπουλος πάνω στό κρουαζιερόπλοιο «Γκόλντεν Ὄντισσυ», πρίν τό σκάφος ἀναχωρήσει τόν περασμένο μήνα γιά τίς χειμερινές του κρουαζιέρες.

Τό «Γκόλντεν Ὄντισσυ» πραγματοποιεῖ ἐφέτος καινούργιο πρόγραμμα κρουαζιερῶν μέ τήν ἐπωνυμία «Ὁ δρόμος τοῦ Μάρκο Πόλο», πού περιλαμβάνει προσεγγίσεις στήν Ἐρυθρά θάλασσα, σέ λιμάνια τοῦ Ἰνδικοῦ, στή Σιγκαπούρη, Ἰνδονησία, Μανίλα, καί Χόγκ Κόγκ.

Συγχώνευση ἑταιριῶν τοῦ Ὁμίλου Παπαχρηστίδη

Γνωστοποιεῖται ὅτι ἡ «Nephele Maritime Agency» Ltd., θυγατρική ἑταιρία τῆς «Papachristidis (U.K.) Agencies Ltd. συνεχωνεύθη μετά τῆς τελευταίας ἀπό τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1984.

in Buenos Aires
FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.
DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS
Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
23625 ARGO - AR.

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE
INTERAGENCIA MARITIMA
(CAPTAIN G. TSAMIS)
9, SOTIROS STR — PIRAEUS
Phone: 4171497 - TLX: 21-1088 ASI

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

(Δολλάρια ἀνά μετρικό τόννο, ἐκτός ἂν ἄλλως σημειώνεται, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 11 Ἰανουαρίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Ἀμβέρσας	173.50/174.50	176/179	236/237
Ρόττερνταμ	172/174	177/179	234/235
Ἀμβούργου	172/173	175/176	239/242
Γαλλίας	172/173	183/184	275/277MTW
Ἱσπανίας	173/174	179/182	255/258MTW
Γένοβας	178/181	184/187	273/275
Αὐγούστας	178/181	184/187	273/275
Πειραιῶς	—	188/191	269/273
Σουέζ	178/182	180/190	280/290
Τζέντα	—	166/177	282.65
Νταμμάμ	—	174/182	275
Ράς Τανούρα	—	182	275
Κουβέϊτ	175	182	276
Ντῶρμπαν	—	173/175	320/330MTW
Σιγκαπούρης	182/188	189/191	280/280
Ἰαπωνίας	170/172	174/175	247/250
Μόντρεαλ	177/178	184/185	267/268
Βοστώνης	175/177	180/181.50	252/255
Ν. Ὑόρκης	174/176	180/182	252/255
Φιλαδέλφειας	175/177	179/182	255/156
Βαλτιμόρης	174/175	179/182	255/270
Νόρφολκ	180/181	187/194	260/268
Σαβάννας	174/176	186/187	260/261
Τζάκσονβίλλ	180	194.50	260
Π Ἑβεργκλέϊτς	168/170	175/179	248/258
Τάμπα	165/168	170/172	248/250
Ν. Ὀρλεάνης	—	—	—
Πόρτ Ἄρθρουρ	163.50/165	172/173	250/255
Χιοῦστον	167/168	175/176	252/255
Κόρπους Κρίστι	162/166	168/170	230/232
Λός Ἄντζελες	164/166	168/169	233/235
Σάν Φραντζίσκο	—	176/177	232/234
Κολούμπια Ρίβερ	171/173	180/183	261/263
Φρῆπορτ Μπαχάμες	176/184	190/195	260.25/264.30
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	175/179	183/186	259/262
Βενεζουέλας	27.21	28.04	36.28BBL
Βραζιλίας	181/183	185/187	305/315

Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη Τηλ.: (21) 6839650 Τέλεξ: RCA 224502

Ἀπό τῆς 3ης Ἰανουαρίου 1984, ἡ ἐπωνυμία τῆς «Papachristidis (U.K.) Agencies» Ltd. γίνεται «Papachristidis (U.K.) Limited καί ἀπό 1ης Φεβρουαρίου, 1984 ἡ διεύθυνσή της εἶναι:

PAPACHRISTIDIS (U.K.) LIMITED
LONGBOW HOUSE
20 CHISWELL STREET, LONDON EC1Y 4TY
TELEPHONE: 6280953, TELEX: 8956714 FRIXOS G, CABLES: FRIXOS LONDON EC1

50 χρόνια τῆς «Βιομηχανικῆς Ἐπιθεωρήσεως»

Ὁ Σύνδεσμος Ἑλληνικῶν Βιομηχανιῶν σέ εἰδική συνεδρίαση ἐτίμησε τό περιοδικό «Βιομηχανική Ἐπιθεώρησις» — πού ἑορτάζει ἤδη τήν 50ετίαν ἀπό τῆς ἱδρύσεώς του — καί τόν ἱδρυτήν, ἰδιοκτήτην, ἐκδότη καί διευθυντή της κ. Σπῦρο Ἀντ. Βοβολίνη. Στήν ἐκδήλωση παρευρέθησαν τά μέλη τοῦ γενικοῦ συμβουλίου τοῦ ΣΕΒ, πρώην πρόεδροί του, καθώς καί οἱ πρόεδροι περιφερειακῶν καί κλαδικῶν βιομηχανικῶν ὀργανώσεων τῆς χώρας. Ὁ πρόεδρος τοῦ ΣΕΒ κ. Θεόδ. Παπαλεξόπουλος ἀπένειμε στόν κ. Βοβολίνη εἰδική πλακέτα, σέ ἀναγνώριση τῆς ἐπί μισό αἰῶνα, συνεχοῦς πολυτίμου συμβολῆς τοῦ τιμωμένου καί τῆς «Βιομηχανικῆς Ἐπιθεωρήσεως» στήν προσπάθεια ἐκβιομηχανίσεως καί οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἑλλάδος.

Στό «Κάραβελ» ὁ χορός τοῦ Port Captain's Club

Διευκρινίζεται ὅτι ὁ χορός τοῦ Port Captain's Club, δέν θά δοθεῖ στό ξενοδοχεῖο ὅπως εἶχε ἀναγραφεῖ, «Χανδρῆς» ἀλλά στό ξενοδοχεῖο «Κάραβελ» τήν ἴδια ἡμέρα κάι ὥρα (Σάββατο, 4 Φεβρουαρίου).

Δεξίωση τῆς «Ἄτλας»

Μέ τήν εὐκαιρία τοῦ Νέου Ἔτους ἐδόθη στίς 10 Ἰανουαρίου δεξίωση ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς ἑταιρίας «Ἄτλας Μαριτάϊμ» κ. Δ. Ἀλεξάτο στό «Αἴγινα Φλάτ» πρός τιμή τοῦ κ. Πῆτερ Ταβουλαρέα.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Βράβευση ναυτικοῦ ἀπό τήν Ε.Ε.Ε.

'Η "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν σέ εἰδική τελετή, πού πραγματοποιήθηκε στά γραφεῖα της στόν Πειραιᾶ τήν περασμένη Τρίτη ἐβράβευσε τόν συνταξιοῦχο ναυτικό κ. 'Αντώνη Ψαρρό γιά τήν πολυετῆ θαλάσσια ὑπηρεσία του ὡς μαγείρου σέ ποντοπόρα πλοῖα. 'Ο κ. Ψαρρός κατάγεται ἀπό τήν 'Ερμούπολη τῆς Σύρου ἀλλά ζεῖ μόνιμα στίς Στενιές "Ανδρου.

Τό βραβεῖο, τιμητικό δίπλωμα καί ἐπιταγή 200.000 δρχ. ἀπένειμε ὁ Πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. κ. 'Α. Μ. Καραγεώργης ὁ ὁποῖος καί προσεφώνησε τόν κ. Ψαρρό. Στήν τελετή παρευρέθησαν ἐπίσης καί μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως, ὁ Γεν. Γραμματέας τῆς ΠΝΟ κ. Μ. Ζενζεφύλλης, καί ὁ Πρόεδρος τῆς Πανελλήνιας 'Ενώσεως Ναυτομαγείρων κ. Γ. Παπούλιας.



Προσφωνώντας τόν βραβευθέντα ὁ κ. Καραγεώργης εἶπε:

Φίλε κ. Ψαρρέ,

Μέ τή σημερινή βράβευσή σας συμπληρώνονται ἐννέα χρόνια ἀπό τότε πού ἡ "Ενωσή μας καθιέρωσε τόν ὡραῖο αὐτό θεσμό. 'Η ἐκδήλωση αὐτή συμβολίζει τήν ἀμέριστη ἐκτίμηση καί ἀγάπη τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρός τούς ναυτικούς καί συμπρωταγωνιστές στή μακρά καί δύσκολη πορεία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Στό πρόσωπό σας τιμᾶται τό σύνολο τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ κόσμου καί ξεχωριστά ἕνας κλάδος ἀπό τήν ἀπόδοση τοῦ ὁποίου ἐξαρτᾶται, σέ σημαντικό ποσοστό, ἡ ὁμαλή ζωή στό πλοῖο καί ἡ διασφάλιση καλῶν σχέσεων ἀνάμεσα στό πλήρωμα. Στή μικρή πλωτή κοινότητα πού λέγεται πλοῖο ὁ μάγειρος δίνει τόν δικό του τόνο στήν καθημερινή ζωή τοῦ πληρώματος.

Στόν πίνακα τῶν βραβευμένων ἔχουν ἐκπροσωπηθεῖ μέχρι σήμερα περιοχές πού εἶναι ἄρρηκτα συνδεδεμένες μέ αὐτό πού λέγεται μεγάλη ἑλληνική ναυτιλία. "Ανθρωποι πού ἔγραψαν, κατά κυριολεξία, τή ζωή τους πάνω στό κῦμα, τιμήθηκαν καί μαζί τους ναυτομάνες περιοχές ὅπως ἡ Χίος, τά Καρδάμυλα, ὁ Πειραιᾶς, ἡ Θάσος, ἡ Χαλκίδα, ἡ Κεφαλλονιά, οἱ Σπέτσες, ἡ Σύρος καί τώρα ἡ "Ανδρος.

'Εκ μέρους τῶν συναδέλφων τοῦ Δ.Σ. τῆς 'Ενώσεως, ἀλλά καί τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ γενικώτερα, σᾶς συγχαίρω γιά τήν πολύχρονη καί ἀποδοτική ὑπηρεσία σας καί σᾶς παρακαλῶ νά δεχθεῖτε τό βραβεῖο αὐτό τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ὡς δεῖγμα τιμῆς πρός τό πρόσωπό σας καί πρός τόν "Ελληνα ναυτικό. 'Επίσης σᾶς εὔχομαι ὑγεία καί προκοπή οἰκογενειακή στή στεριανή σας ζωή. Μιά εὐχή πού ἀνήκει σέ κάθε ναυτικό, ἄξιο πρόμαχο τῆς ναυτιλιακῆς μας πορείας.

'Η πίττα τῶν ἐφοδιαστῶν

'Ο Πανελλήνιος Σύλλογος 'Εφοδιαστῶν Πλοίων θά κόψει τήν πίττα του τήν Παρασκευή 20 'Ιανουαρίου 1984 καί ὥρα 7 μ.μ. 'Η ἐκδήλωση θά γίνει στήν αἴθουσα τοῦ 'Εμπορικοῦ καί Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶς.

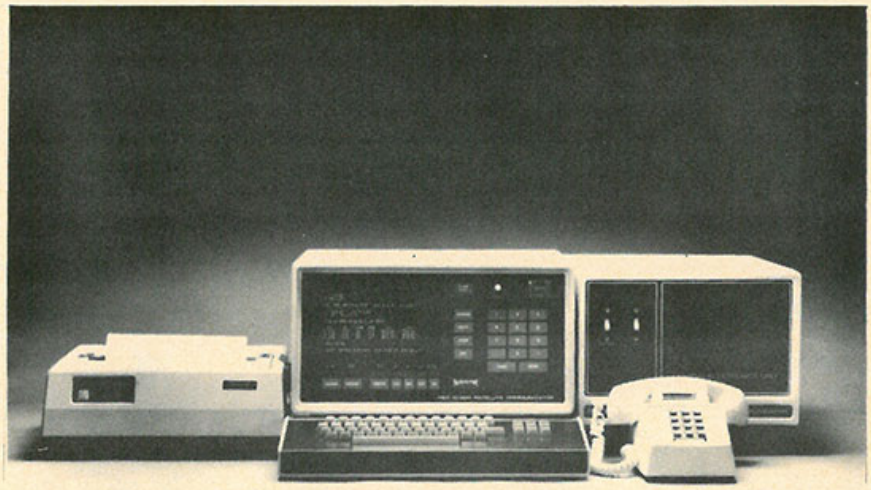
'Η πίττα τοῦ Ε.Ι.Ν.Τ.

Στίς 23 'Ιανουαρίου (6 μ.μ.) στό ἐντευκτήριο τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Ινστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας θά γίνει ἡ καθιερωμένη κοπή τῆς πίττας γιά τά μέλη καί τούς φίλους τοῦ 'Ινστιτούτου.

450 ἑκατ. δραχμές γιά ὑποτροφίες ἀπό τό "Ιδρυμα 'Ωνάση

Τετρακόσιοι πενήντα ὑπότροφοι ἔχουν ἀποφοιτήσει ἤ φοιτοῦν σέ ὅλες σχεδόν τίς εὐρωπαϊκές χῶρες καί τίς ΗΠΑ ἀπό τό 1979 πού τό Κοινωφελές "Ιδρυμα «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης» ἄρχισε τή χορήγηση ὑποτροφιῶν. 'Ο ἀριθμός τῶν ὑποτροφιῶν πού χορηγοῦνται κάθε χρόνο εἶναι 70-80 καί δίνονται σέ νέους "Ελληνες ἐπιστήμονες καί καλλιτέχνες γιά μεταπτυχιακές σπουδές τόσο στήν 'Ελλάδα ὅσο καί στό ἐξωτερικό. 'Η μέχρι σήμερα κατανομή τῶν ὑποτροφιῶν παρουσιάζει τήν ἀκόλουθη εἰκόνα:

Θετικές ἐπιστῆμες 37,5%, 'Ανθρωπιστικές ἐπιστῆμες 37,5%, 'Ιατρική - Βιολογία 15% καί Καλλιτεχνικές σπουδές 10%.



Τόν περασμένο Νοέμβριο ἡ «Ναβιντάϊν» παρουσίασε, σέ ναυτιλιακές ἐκθέσεις στήν Νέα 'Υόρκη καί τό "Αμστερνταμ, τό σύστημα δορυφορικῆς ἐπικοινωνίας «ESZ — 10000» μέ τό ὁποῖο τά ὠκεανοπόρα σκάφη μποροῦν νά συνδεθοῦν μέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς ὑδρογείου μέ τηλεφωνικές καί τηλετυπικές γραμμές καθώς καί μέ διαύλους δεδομένων ὑψηλῆς ταχύτητας γιά ὑπολογιστές.

Στά πλεονεκτήματα τοῦ νέου συστήματος περιλαμβάνονται οἱ μικρές διαστάσεις του (131Χ130 ἑκ.). καί τό βάρος του πού δεν ξεπερνᾶ τά 95 κιλά, καθιστώντας το ἀρκετά εὔχρηστο σέ ἐργασίες ἐγκατάστασης χωρίς βοήθεια ἀνυψωτικῶν μέσων. 'Ακόμα τό «ESZ - 10000» διαθέτει αὐτόματη σταθεροποίηση τῆς ἀντέννας, ἐφεδρική παροχή ἐνεργείας καί μπορεῖ νά προβάλλει σέ ὀθόνη τίς ὁδηγίες χειρισμοῦ του στή γλώσσα τοῦ χειριστή. Μία μεγάλη ποικιλία περιφερειακῶν συστημάτων μπορεῖ νά ἐπεκτείνει τίς δυνατότητες τοῦ σταθμοῦ ἐνῶ ἡ «Νταβιντάϊν» προσφέρει σέρβις στά κυριώτερα λιμάνια τοῦ κόσμου καί ἐγγύηση ἑνός ἔτους.



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Ὄνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Ἔτος Ναυπηγήσ.	Κατηγορίες/Συνθῆκες Ἀτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΘΗΝΑ Κ.	Ἑλληνική	11.980	1981	Συγκρούσθηκε στίς 4/1 στό Ρόττερνταμ μέ τό ρό-ρό σκάφος «Aburdees» χωρίς νά γνωσθοῦν ζημίες.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	Ἑλληνική	9.229	1971	Ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες συνεπεία συγκρούσεως στό Ἐλ Τζαζάϊρ μέ τό μπάλκ κάρριερ «Hermanos Carcamo» καί ἐπιθεωρήθηκε στή Γένοβα στίς 29/12.
ΕΥΝΟΙΑ	Ἑλληνική	10.006	1970	Ἐπιθεωρήθηκε ἐν πλῶ στό Ἀμβοῦργο στίς 6/1 συνεπεία βλάβης σέ ἠλεκτρομηχανή. Ἀνελήφθησαν μόνιμες ἐπισκευές.
ΚΕΡΤΙΣ	Ἑλληνική	16.459	1973	Λόγω κακοκαιρίας προσέκρουσε στόν λιμενοβραχίονα στό Σάφι στίς 26/12 καί ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες. Ἀνελήφθησαν μόνιμες ἐπισκευές στό Φλάσινγκ.
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	Ἑλληνική	11.500	1982	Ὑπέστη ζημία στή βοηθητική μηχανή στίς 21/12 στή Γιαγουάτα. Ἀνελήφθησαν πρόχειρες ἐπισκευές.
ΛΙΜΠΡΑ	Κυπριακή	499	1964	Βαλένσια γιά Τρίπολη, ἔμφορτο φωσφάτων ὑπέστη μετατόπιση φορτίου στίς 28 Δεκεμβρίου κάι ἐγκατελείφθη σέ θέση 37 03 Β, 07 03 Α.
ΜΥΤΙΚΑΣ	Κυπριακή	1.017	1955	Θεσσαλονίκη γιά Βενετία ἔμφορτο μαγνησίου, προσάραξε τήν 1η Ἰανουαρίου κοντά στήν Πάτρα. Ἀπεκολλήθη τήν ἑπομένη μέ τή βοήθεια ρυμουλκοῦ.
ΝΕΟΡΙΟΝ	Ἑλληνική	697	1958	Ἀνέφερε βλάβη στήν ἠλεκτρογεννήτρια κάι ἀπώλεια τῆς ἄγκυρας στή Σύρο στίς 11/1.
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	Ἑλληνική	1.012	1962	Ἰταλία γιά Π. Σάϊδ ὑπέστη κλίση λόγω μετατόπισης φορτίου ἔξω ἀπό τή Σέριφο στίς 7/1. Τό πλήρωμα διεκπεραιώθηκε σέ διερχόμενο σκάφος καί σέ ἑλικόπτερο ἐνῶ τό σκάφος ρυμουλκήθηκε στή Σέριφο.
ΠΕΛΛΑ	Ἑλληνική	10.993	1979	Κατά τήν εἴσοδό του στή Γάνδη προσέκρουσε στήν προκυμαία στίς 4/1 καί ὑπέστη ἐλαφρές ἐλασματουργικές ζημίες.
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΗ	Παναμᾶ	11.452	1974	Ἀνέφερε βλάβη τῆς κυρίας μηχανῆς στό Κόμπε στίς 27/12 χωρίς νά γνωσθοῦν περισσότερες λεπτομέρειες.
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	Ἑλληνική	1.599	1970	Ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες ἀπό σύγκρουση μέ τό φορτηγό «Frellsen Gunyor» στό Μπλέξεν στίς 31/12.
ΤΑΝΚΕΡΣ:				
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	Ἑλληνική	13.105	1958	Ρυμουλκήθηκε στόν Πειραιᾶ στίς 26/12 μέ βλάβη στήν κυρία μηχανή.
ΥΠΑΤΙΑΝΑ	Ἑλληνική	52.189	1967	Ἔμφορτο προσάραξε στό Μπίγκ Στό Μπήτς στίς 30/12 χωρίς νά ὑποστεῖ ζημίες ἤ διαρροή φορτίου. Ἀποκολλήθηκε τήν 1/1 μέ τή βοήθεια ρυμουλκῶν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	Ἑλληνική	16.273	1974	Προσάραξε ἔμφορτο σιτηρῶν στό Λέγκχορν στίς 2/1 καί ὑπέστη ζημίες στό μηχανισμό πηδαλίου.
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	Παναμαϊκή	12.758	1963	Κατά τή διάρκεια ἐλιγμῶν στή Ρουέν στίς 4/1 συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Leningradskiy Partizan» ἀμφότερα σκάφη ὑπέστησαν ἐλαφρές ζημίες καί συνέχισαν τά ταξίδια τους.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Ἑλληνική	13.113	1953	Ἐπιθεωρήθηκε στόν Πειραιᾶ στίς 5/1 συνεπεία βλάβης στή κυρία μηχανή κατά τό ταξίδι Βενετίας-Ρόδου στίς 31/10. Ἀνελήφθησαν μόνιμες ἐπισκευές.

Ἡ ναυλαγορά

Μικρή ἱστορία καί ἐλάχιστες ἐνδιαφέρουσες μεταβολές σημειώνονται γιά τήν ναυλαγορά τοῦ τελευταίου δεκαπενθημέρου πού διακρίθηκε γιά τήν σταθερότητα τῶν ναύλων στά γνωστά χαμηλά ἐπίπεδα. Μία ἀξιόλογη ζήτηση γιά μπάλκ κάρριερς τῶν 30-35.000 TDW ἀποτέλεσε τό «νέο» τῆς περιόδου. Μερικοί παρατηρητές, ὅμως, σημειώνουν μία αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐντολῶν γιά ἀπώτερες ἡμερομηνίες, φαινόμενο πού —ἄν εἶναι ὀρθή ἡ παρατήρηση — προοιωνίζει ἕνα καλύτερο Φεβρουάριο. Ἱστορικά, ἄς μή ξεχνοῦμε ὅτι ὁ Ἰανουάριος καθώς καί οἱ πρῶτες ἡμέρες τοῦ Φεβρουαρίου ἔχουν σημάνει τήν ἀπαρχή κρίσεων καί ἀνακάμψεων, Καί ἐνῶ τίποτε δέν προμηνύει, φυσικά, μιά ἀποφασιστική βελτίωση, τίποτε ὁμοίως δέν ἀποκλείει μία ὁριακή ἄνοδο τῶν ναύλων πού πιθανόν νά σημαίνει μία ἀνάπαυλα τῆς κρίσεως μέχρι τόν Μάιο, ἤ τήν ἀρχή τῆς σταδιακῆς ἐξόδου ἀπό αὐτή.

Στά σιτηρά, οἱ «δεῖκτες» τῆς ἀγορᾶς μέ τά δολ. 15.50 γιά τούς 47.000 τόννους ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία καί τά δολ. 8.25 γιά τούς 73.000 τόννους γιά Κόντινεντ πιστοποιοῦν, πράγματι, τήν σταθερότητα. Μεγάλος ἀριθμός ναυλώσεων μέ ἐμπιστευτικούς ὅρους ἐμποδίζει μία πλήρη ἀξιολόγηση τῆς καταστάσεως, οἱ ἐμπειρίες ὅμως πολλῶν μεσιτῶν — ἔστω καί κάπως μεμψίμοιρες — δηλώνουν τήν ἐξακολουθοῦσα δυσπραγία.

Στά ἀνθρακοφορτία, ἐλάχιστα ἀναφέρονται ἐπισήμως. Ἀπό σχετικές ἐνδείξεις καί μαρτυρίες, ὅμως, φαίνεται ὅτι τά κύρια λιμάνια φορτώσεως (Χ. Ρόντς, Ρίτσαρντς Μπαίη) παρουσιάζουν μιά λογική δραστηριότητα. Τό ἴδιο πληροφορούμεθα γιά τήν Αὐστραλία. Ἐνδεικτικά ἀναφέρουμε τούς 55.000 τόννους ἀπό Χ. Ρόντς γιά Φός στά δολ. 6.45 φίο, ἐνῶ οἱ 80.000 τόννοι γιά Βέλγιο πλήρωναν δολ. 4.65 φίο.

Ἡ ἀπραξία στίς φορτώσεις μεταλλευμάτων ἦταν χαρακτηριστική ἄν καί πολλοί πιστεύουν ὅτι ἕνας ἀριθμός φορτώσεων συνομολογήθηκε ἀθόρυβα.

Τά λιπάσματα, μέ προεξάχουσα ὅπως συνήθως τήν Ἰνδία παρουσίασαν κανονική κίνηση, οἱ περισσότερες ὅμως φορτώσεις ἀναφέρονται στόν Περσικό καί τήν Ἐρυθρά.

Τά γενικά φορτία, σέ μᾶλλον κανονικούς ρυθμούς, ἐκφράζονται κυρίως μέ χρονοναυλώσεις.

Τέλος, ἕνα μικρό σχόλιο γιά τά πλοῖα-ψυγεῖα πού μαστίζονται ἀπό πρωτοφανή κρίση, ὁμοια τῆς ὁποίας δέν ἀναφέρεται ἐδῶ καί πολλά χρόνια. Δέν χρειάζεται νά εἶναι κανείς προφήτης γιά νά προβλέψει ὅτι γιά τά παλαιότερα τουλάχιστον πλοῖα δέν τίθεται πλέον θέμα ἐγκαταλείψεως τοῦ ἀγκυροβολίου τῶν παραπλισμοῦ γιά τό τό 1984. Τά οἰκονομικά ἀποτελέσματα ὅσων κινοῦνται στήν ἐλεύθερη ἀγορά εἶναι τόσο φτωχά, ὥστε σπανίως νά ἀντιμετωπίζονται τά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Καί ἐδῶ ἡ ἀξιόλογη τῆς ἀγορᾶς προσκρούει στόν μεγάλο ἀριθμό ναυλώσεων μέ ἐμπιστευτικούς ὅρους. Ὁπωσδήποτε, διαφαίνεται μία ἐλαφρά βελτίωση στήν Ἀπω Ἀνατολή ὅπου — σέ σύγκριση μέ τό πρόσφατο παρελθόν — τά δολ. 4.800 ἀπό Αὐστραλία γιά Ἀραβία ἀποτελοῦν βελτίωση (!) ἐνῶ, στόν Εὐρωπαϊκό χῶρο, σημειώσαμε ἐπίσης ἀνεκτά μισθώματα καί — ἰδίως — βελτίωση ὅρων, κυρίως ὅσον ἀφορά στήν ἐπαναπαράδοση.

Μία σοβαρή ἀξιολόγηση, ἐν τούτοις, ἀπαιτεῖ ὑπομονή μιᾶς ἤ δύο ἀκόμη ἑβδομάδων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Δυστυχῶς, οἱ προβλέψεις τοῦ τελευταίου τεύχους μας ὅσον ἀφορᾶ στήν διαμόρφωση τῶν ναύλων VLCC ἀπό Περσικό βγῆκαν ἀληθινές. Ὁ ἀριθμός τῶν συγκεντρωθέντων στήν περιοχή πλοίων, κυρίως ὅμως ἡ ἐλλειψη ζητήσεως, ἰσχυροποίησαν τίς πτωτικές τάσεις πού κατέληξαν στίς ἑξῆς χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 220.000 τόννοι, ἀπό Κάργκ γιά Ἰαπωνία WS 26.
— 210.000 τόννοι, ἀπό Περσικό γιά Ν. Κορέα WS 23.

Σημειώνεται ὅτι, στή δεύτερη περίπτωση, τό ναυλωθέν πλοῖο πηγαίνει γιά διάλυση καί ἴσως αὐτό δηλώνει μία «εὐκαιρία» τοῦ πλοιοκτήτη!

Στά μικρότερα πλοῖα μία σχετική ἀπραξία δέν ἐπέτρεψε διαμόρφωση τῆς ἀγορᾶς. Μία διαφαινόμενη ὅμως ζήτηση χωρητικότητας γιά χρονοναύλωση περιόδου (3-12 μηνῶν) ἀφήνει ἕνα ἀνοικτό παράθυρο αἰσιοδοξίας. Πράγματι, πολλοί παρατηρητές τῆς ἀγορᾶς δέν ἀποκρύπτουν τίς αἰσιόδοξες σκέψεις τους στηριζόμενοι κυρίως σέ προβλέψεις αὐξήσεως τῆς ζητήσεως τοῦ προϊόντος καί τῆς βαθμιαίας «ἐξαφανίσεως» πολλῶν παρηλίκων πλοίων καί VLCC (διαλύσεις).

Ἴδωμεν...

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑ

ΑΠΟΛΛΩΝ: Βόρειο Εἰρηνικό 20.000 τον. γεννήματα Ἀκαζούτλα, δολ. 17, πλέον 75 σέντς γιά δεύτερο λιμένα ἐκφορτώσεως, 4.000 τον φόρτωση/1.200 τον. ἐλευθ. ἐκφόρτωση, Ἰανουάρ. 3-13.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ: Ἀμερ. Κόλπο 18.500 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 14.50 φίο 4 ἡμέρες/600 τον., Ἰανουάρ. 5-20.

ΜΠΟΝΑΤΖΑ: Ἀμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Αἴγυπτο, δολ. 21.50 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουάρ. 11-20.

ΕΛΑΦΙΝΑ: Βορείως Χαττέρας συμπερ. Ὠλμπανυ 20.000 τον. γεννήματα Σαφί ἤ Ἀγκαντίρ, δολ. 12.75 φίο, πλέον 75 σέντς γιά δεύτερο λιμένα ἐκφορτώσεως, 4 ἡμέρες/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουάρ. 6-10.

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ: Ἀμερ. Κόλπο 23.000 τον. γεννήματα Νορβηγία, δολ. 14.50 φίο, 5 ἡμέρες/4.000 τον. Ἰανουάρ. 14-25.

ΣΚΥΠΤΡΟΝ: Ἀμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Κωνστάντζα, δολ. 15.50 φίο 5 ἡμέρες/3.000 τον. ἄμεση.

ΤΖΟΑΝΝΑ: Ἀμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 14.50 φίο, 5 ἡμέρες/500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουάρ. 15-28.

ΑΠΝΟΙΑ: Ποταμό Μισισιπῆ 55.000 τον. σιτηρά Γιούροπορτ, δολ. 8.40 φίο, 10 ἡμέρες, Ἰανουάρ. 19-24.

ΑΦΟΒΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τόν. σιτηρά γιά Ἀμβέρσα ἤ Ρόττερνταμ ἤ Ἀμστερνταμ ἤ Γκέντ, δολ. 8 φίο, 10 ἡμέρες, Ἰανουάρ. 25 — Φεβρ. 5.

ΚΟΡΥΤΟΝ: Βόρειο Εἰρηνικό 27.840 τον. σιτηρά Τσιταγκόνγκ/Κάλνα, δολ. 24.60 μέ ἕνα λιμένα ἐκφορτώσεως, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουάρ. 18-29.

ΣΗ ΡΕΙΝΤΖΕΡ: Βόρειο Εἰρηνικό 25.000 τον. σιτηρά Τσιταγκόγκ/Κάλνα, δολ. 24.60 ὅροι φορτοεκφορτώσεως τῆς ἀνωτέρω, Ἰανουάρ. 20-30.

ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ: Βόρειο Εἰρηνικό 24.500 τον. σιτηρά Τσιταγκόγκ/Κάλνα, δολ. 24.60 ὅρος ὡς ἀνωτέρω, Ἰανουάρ. 16-26.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΙΚΟΣ Ν.: Ἄκαμπα 16.000 τον. λιπάσματα Ἰνδία, δολ. 12.50 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουάρ. 12-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΑΡΓΚΟΝΑΥΤ: 36.860 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Κέηπ Λιγίν Ἰανουάρ. 9, ταξίδι μέσω Αὐστραλίας μέ ἐπαναπαράδοση Ἐρυθρά ἤ κόλπο Μέσης Ἀνατολῆς ἐκτός Ἰράν καί Ἰράκ, δολ. 4.100 τήν ἡμέρα πλέον δολ. 185.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΑΙΤΩΛΙΑ: 25.230 τον. d.w. τοῦ 1971, παράδοση Ρόττερνταμ, Δεκεμβ. 27 Ἰανουρ. 2, ταξίδι διαρκείας 50-60 ἡμερῶν μέ ἐπαναπαράδοση στόν πιλότο Πόρτ Σάϊντ, δολ. 4.600 τήν ἡμέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.168 τον. d.w. τοῦ 1978, παράδοση Βαρκελώνη/περιοχή Λέγκχορν Ἰανουάρ. 22-26, ἕνα κυκλικό ταξίδι Νοτίου Ἀφρικῆς περίπου 90 ἡμερῶν μέ ἐπαναπαράδοση Χάβρη/Ἀμβοῦργο, δολ. 4.400 τήν ἡμέρα.

ΛΟΚΡΙΣ: 28.636 τον. d.w. τοῦ 1972, παράδοση Μαύρη Θάλασσα ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Πενάγκ/Ἰαπωνία δολ. 4.100 τήν ἡμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΤΙΝΕΙΑ: Καραϊβική 60.000 τον. Ὠλμπανυ, WS 120, Ἰανουάρ. 2.

ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Περού 30.000 τόν μέρος φορτίου, ἀκτή Ἀλταντικοῦ/Κόλπο WS 158, Ἰανουάρ. 8.

ΤΑΚΗΣ Ε.: Ράς Σουκχέϊρ 65.000 τον. HB/Κόντινεντ, WS 45 ὀψιόν Μεσόγειο WS 48, Ἰανουαρ. 7.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Ράς Σουκχέϊρ 68.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 50, Ἰανουαρ. 3.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 26.5, Ἰανουάρ. 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΡΥ: Δυτ. Ἀφρική 86.000 τον Γένοβα, WS 110, Δεκεμβρ. 29.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βενεζουέλα 50.000 τον. Τζαμάϊκα, WS 110, Δεκεμβρ. 29.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Καραϊβική 45.000 τον. μέρος φορτίου, ἀκτή Ἀτλαντικοῦ/Κόλπο, ὀψιόν HB/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Καραϊβική 67.000 τον. μέρος φορτίου, Ἀμερ. Κόλπο, WS 102,5 Ἰανουρ. 7.

ΤΑΤΙΝΑ: Καραϊβική 73.000 τόν μέρος φορτίου HB/κόντινεντ, WS 65, Ἰανουρ. 5.

ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ: Γουαντί Φεϋράν 75.000 τον. μέρος φορτίου, Ἰταλία, WS 55, Ἰανουάρ. 9.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL – TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 – TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ΘΥΕΛΛΑ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Ἀτλαντικοῦ/Κόλπο, WS 145, Ἰανουαρ. 5.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Καραϊβική 68.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 75, Ἰανουάρ. 12.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Ἀμστερνταμ 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/Κόλπο, WS 95, Ἰανουάρ. 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΙΝΤ: Χάουντ Πόϊντ 83.000 τον. μέρος φορτίου, Ρόττερνταμ WS 55, Ἰανουάρ. 11.κ

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Μάρσα ἐλ Χαρίγκα 80.000 τον. μέρος φορτίου, Μπιλμπάο WS 42.5 Ἰανουάριο.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 59.000 τον. άκτή Ἀτλαντικοῦ/Κόλπο ΗΠΑ, WS 121 ἄμεση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: Κωνστάντζα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἰταλία WS 117.5, Ἰανουάρ. 17.

ΜΑΡΙΑ: Ἀνατολ. άκτή Μεξικοῦ 60.000 τον. μέρος φορτίου, Κιουρασάο, WS 97.5, Ἰανουάρ. 16.

ΠΑΤΜΟΣ: Ἀνατολ. άκτή Βρεταννίας 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σουηδία, WS 82.5, Ἰανουάρ. 15.

ΑΒΙΝ ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΕΡ: Σίντι Κερίρ 69.000 τον. μέρος φορτίου. Κωνστάντζα, WS 62.5 Ἰανουάριο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ: Δυτ. Ἀφρική 70.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Ἀτλαντικοῦ/Κόλπου WS 65, ὀψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/WS Σκανδυναυΐα WS 70, Ἰανουάρ. 12.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Ἀρζοῦ 36.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 122,5 ὀψιόν άκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ WS 112.5, ὀψιόν Καραϊβική/Ἀμερ. Κόλπο WS 110, Ἰανουάρ. 8.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Ἀνατολ. άκτή Μεξικοῦ 105.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 28,5 ὀψιόν Μεσόγειο WS 28, Ἰανουάρ. 16.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Ἐκουαντόρ 50.000 τόν. άκτή Ἀτλαντικοῦ/Κόλπο/Καραϊβική, WS 125, Ἰανουάρ. 15.

ΟΣΕΑΝ ΑΙΝΤΗΑΛ: Ἀρζοῦ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 49, Ἰανουάρ. 9.

ΜΑΡΙΛΙΑ: Ράς Ἐς Σιντέρ 70.000 τον. μέρος φορτίου, Λέ Βερντόν, WS 55, Ἰανουάρ. 8.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Καραβική 29.000 τον. άκτή Ἀτλαντικοῦ, WS 160, Ἰανουάρ. 8.

ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Τάλαρα 30.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Ἀτλαντικοῦ/Κόλπου, WS 157.5, Ἰανουάρ. 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Ράς Μπουντράν 55.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 62,5 ὀψιόν Μεσόγειο WS 67.5 Ἰανουάρ. 5.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, WS 215, Ἰανουάρ. 14.

Οἱ Ἀγοραπωλησίες

Ἡ σχετική ἀπραξία πού διέκρινε τίς πρῶτες μετά τίς ἑορτές τῆς Πρωτοχρονιάς ἡμέρες ἀναγκαστικά περιορίζουν τίς δυνατότητες παρουσιάσεως μιᾶς ἀναφορᾶς στήν ἀγοραστική δραστηριότητα συνήθους ἐκτάσεως. Παρά τή στασιμότητα τῶν ἐπιπέδων ναύλων, ὁπωσδήποτε διαπιστώνεται μιά κάποια αἰσιοδοξία, γεγονός πού συντηρεῖ τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον σέ ὅλους τούς τομεῖς.

Στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀναφέρουμε τήν πώληση τοῦ M/T "TEAM SOLVIKEN" (32.737 TDW τοῦ 1971 στή Νορβηγία, πλοῖο παραγώγων καί χημικῶν προϊόντων) στά δολ. 7.000.000 σέ Σκανδιναυβούς ἀγοραστές. Ὁμοίως τό VLCC T/T "TURQUOISE" (259.541 TDW τοῦ 1973) στά δολ. 3.200.000, ἄν καί τοῦτο θά ὁδηγηθεῖ στήν Ταϊβάν γιά διάλυση.

Ἡ δραστηριότητα στόν τομέα τῶν μπάλκ κάρριερς, ὄχι ἀμελητέα, ἐκπροσωπεῖται ἀπό τά:

— "MV MARE BALTICO" 38.200/1978, δολ. 5.900.000.
— "MV JASMINE" 34.700/1980, δολ. 8.250.000.
— "MV BUNGA CHEMPAKA" 34.000/1972, δολ. 4.250.000.
— "MV SUNWANE" 31300/1964, δολ. 1.200.000.
— "MV MAGIC SUN" 25.650/1970, δολ. 2.800.000.

Ἀρκετή κίνηση καί στά μικτά πλοῖα ὅπου ἀναφέρθηκαν:

— "LAKE MENDOCINO" 143.000/1971, δολ. 8.200.000 περιλαμβανομένου συμβολαίου μεταφορᾶς (COA).
— "NAVIOS COMMANDER" 115.000/1975 δολ. 7.000.000.
— "MARIA JOSE T." 80.000/1979 δολ. 11.110.000.
— "MARY T." 80.000/1979 δολ. 11.110.000.

Σημειώνουμε ἐπίσης μερικές πωλήσεις πλοίων εἰδικῶν κατηγοριῶν, ὡς ἑξῆς:

— LPG "NORTHERN ARROW" καί "NOTHERN EAGLE I" 45.000 TDW/1978 σέ συνολική τιμή δολ. 30.000.000.
— RO/RO "CENTRO AMERICA" 2.720/1978, δολ. 3.100.000.
— Ἐπιβατηγό "ILMATAR" (7.155 τον. γκρός, τοῦ 1964 μέ ἀνακατασκευή μέχρι καί τό 1979), δολ. 5.500.000.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τά νέα γιά τήν καινούργια δραστηριότητα τῆς ΣΑΝΚΟ ἀπό ναυπηγικό τομέα ἀφήνουν ἀναυδους τούς παρατηρητές τῆς ἀγορᾶς πού διερωτῶνται «ποῦ τό πάει» ἡ ἐν λόγω ἰαπωνική ναυτιλιακή ἑταιρία. Μόλις ἀναγγέλθηκαν οἱ νέες παραγγελίες γιά 6 μπάλκ κάρριερς τῶν 26.100 τον. d.w. στή Μιτσούϊ ἐνῶ δέν διαψεύδονται οἱ 6 ὑπό συζήτηση παρόμοιες παραγγελίες στήν Μιτσουμπίσι. Τέλος δύο πλοῖα προφανῶς τά γνωστά Future-32) εἶναι ἀντικείμενο τελικῆς διαπραγμάτευσης μέ τήν Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα.

Μέ τά ἐπιπλέον παραγγελθέντα σκάφη τό συνολικό ὑπό ναυπήγηση τονναζ τῆς «Σάνκο» καλύπτει 26 μπάλκερς μεγέθους μέχρι 30.000 τον. d.w. καί 97 μεγέθους μεταξύ 30 - 40 τον. d.w.

Πέρα ἀπό τήν αὐτονόητη σημασία τους σάν πρόσθετης χωρητικότητας στήν μελλοντική ἀγορά, οἱ παραπάνω παραγγελίες σημαίνουν μιά περαιτέρω σκλήρυνση τῆς στάσης τῶν Ἰαπώνων Ναυπηγῶν ἔναντι τῆς διεθνοῦς πελατείας των, ἀνάλογη μέ τήν διόγκωση τοῦ βιβλίου τους τῶν παραγγελιῶν.

Σέ συνδυασμό μέ τήν ἐπιθετικότητα τῆς Ν. Κορέας, τήν διαφαινόμενη εἴσοδο τῆς Βραζιλίας στήν διεθνῆ ἀγορά καί τά μελλοντικά σχέδια τῆς Κίνας, ὅλα δείχνουν τήν ἔλευση μιᾶς νέας κατάστασης στήν διεθνῆ ναυπηγική βιομηχανία πού — ὑπό τίς κρατοῦσες συνθῆκες - μπορεῖ νά ὀνομασθεῖ «μίνι μπούμ»!

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ζωηρό τό ἐνδιαφέρον πρός πώληση πλοίων κάθε κατηγορίας καί ἀθρόα ἡ προσφορά, ὑποβαστάζεται ἀπό ἕνα ἐξίσου θερμό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον πού συγκρατεῖ καί - ἐν μέρει — ἀνεβάζει τίς τιμές. Ἄν καί μερικές ἀπό τίς ἀνακοινωθεῖσες πράξεις ἀναφέρονται στίς τελευταῖες ἡμέρες τοῦ προηγουμένου ἔτους, μπορεῖ νά λεχθεῖ ὅτι ὁ νέος χρόνος διακρίνεται ἤδη γιά μιά ἀξιόλογη δραστηριότητα πού, ἄν συνεχισθεῖ, προοιωνίζει, ἐκτός τῶν ἄλλων, μία πραγματική πρόοδο στήν κάθαρση τῆς ἀγορᾶς ἀπό τήν ὑπερήλικη καί πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Ὁ κατωτέρω πίνακας δίνει μία καλή ἰδέα τῆς διαμορφώσεως τῶν τιμῶν στίς διάφορες ἀγορές (δολ/τόννο βάρους):

Ταϊβάν:
VLCC 133.
Μεγάλα δεξαμενόπλοια 130/135
Φορτηγά 90/98
Μεγάλα μπάλκ κάρριερς 110/117

Κίνα:
Φορτηγά 100/113
(Πληροφορούμεθα ὅτι σύντομα θά ἀναβιώσει τό ἐνδιαφέρον καί γιά δεξαμενόπλοια).

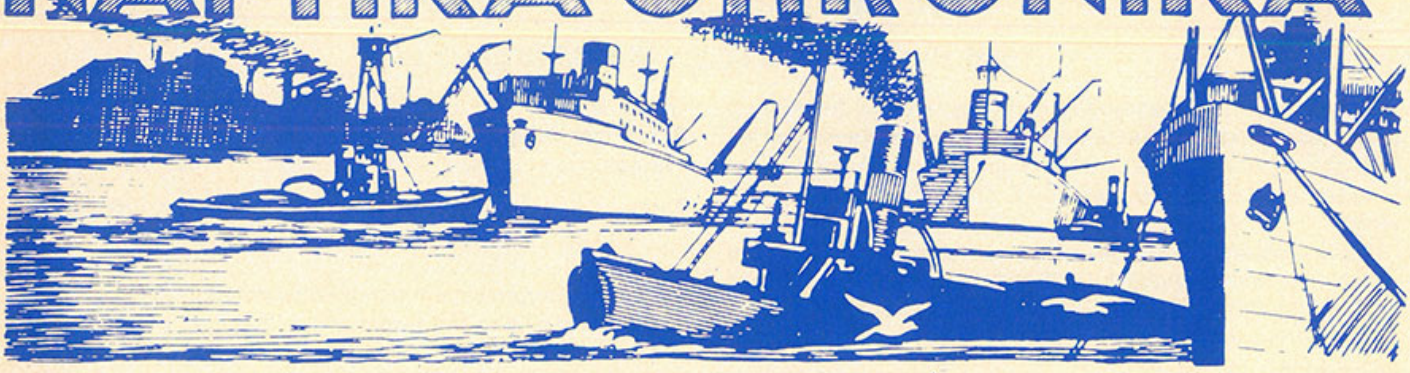
Κορέα:
Δεξαμενόπλοια 118/130
Φορτηγά 95/102

Ἰνδία:
Ἀναλόγως τύπου καί μεγέθους 80/95

Πακιστάν:
Ὁμοίως 80/97

Μπαγκλαντές:
Φορτηγά 3/6.000 τον. 88/92.

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas · Cottakis

Issue No. 1167/926, January 15th, 1984

Saving our Shipping

The main problem in 1984, as we see it, is how to save Greek shipping and our national register which, in the past two years, has lost 536 vessels to other flags.

We are not concerned for sentimental reasons but simply because we feel the very survival of Greek shipping is at stake.

The causes for the 'flight' from the Greek flag are well known. Greek-Flag ships had lost their competitiveness and were forced to seek other solutions in order to survive one of the worst crises in the history of world shipping — a crisis which is still with us. We feel the blame for this development lies with almost everyone concerned. With the state, the shipowners and the seamen. Previous governments are also to blame for not acting on the suggestions made to them by the shipowners, at a time when the measures they had proposed could have done some good. Fearing the political cost to them, these governments did nothing. As for the present government, it hesitated too long before taking admittedly bold measures and then bungled everything. The shipowners are to blame for making their suggestions for measures to preserve and increase the competitiveness of Greek ships and then getting bogged down in interminable discussions which delayed their application. Finally, the seamen are to blame for not seeing the signs of the times and insisting on positions that were detrimental to their long-term interests. A glance at their current demands proves once more that they are living in a fool's paradise.

There is no doubt that if the shipowners' proposals had been acted upon long ago, we would not be in our present situation.

Greek ships would have been able to keep sailing, just as Greek-owned ships under other flags and those that were transferred to other flags have been kept in commission, and just as the ships of our competitors have kept sailing because their governments adopted the proper measures in good time. Our seamen too could have concetrated a vast amount of reserve funds to be used in lean years.

Now that we have apportioned the blame, what can be done to prevent the same mistakes being repeated, because such a repetition could prove fatal? We beliece that Greece shipping needs Greece as its headquarters and that Greek needs its shipping and in order to prevent further transfers from Greek registry and to bring back to the fold those ships that have taken 'flight', many things need to de done.

First and foremost we must adapt the running costs of Greek-flag ships to the level of the low freight rates now prevailing and which, according to many, will continue to prevail for a long time. This adaptation can only be achieved through the use on Greek ships of Greek officers and lower deck crews of the owner's choise.

Secondly, the 17-year age limit for Greek ships must be abolished.

Thirdly, the government should stop interfering in the running of shipping companies and in the running of their ships and instead give its full weight and support to the interests of Greek shipping in international bodies and anywhere and anywhere else.

Fourthly, we should proceed forthwith in creating the infrastructure needed to take the best advantage of Greek shipping activity. At the same time, all bureaucratic procedures and red tape should be abolished where they act as a stumbling block to speed and efficiency.

Fifthly, and in conclusion, the climate of mistrust that has been fostered against shipowners in their own country should be abolished and their tremendous contribution to the country's prosperity should be ackowledged and recognised.

Much work is needed from all concerned if these aims are to be achieved and it is encouraging to note that the Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras, has said that goals are needed for the decision-making process. Such goals are contained in this issue but they need to be acted upon by the owners and the seamen.

THE GREEKS LEAD THE FIELD

Total strenght 4.616 ships, 56,138,758 gross tons

After a year, that was undoubtedly the worst in the history of post-war shipping, the Greek-owned fleet has emerged with a gain of 29 ships and 2,683,776 gross tons and continues to lead the field of the traditional maritime nations of the world.

Unfortunately, during the same period the fleet under the greek flag has declined by 126 vessels and 350.087 gross tons, bringing the total decline witnessed in our national register during the last two years to 536 ships and 4.582,092 gross tons.

The main highlights of the period under review are first, that out of the newbuildings delivered during 1983 the larger proportion (83,3%) joined the national register and secondly, most of the ships sold for demolition or further trading were belonging to the greek flag both of which resulted to a substantial inprovement of the age and size of our fleet.

The age and type profile of the fleet under the greek flag stands as follows:

Type of Ship:	No.of ships	GRT
Newly built bulk carrier	33	807,345
Bulk carriers built 1976-82	183	3,547,311
Bulk carrier built 1966-75	460	8,599,097
Bulk carrier built 1956-65	158	2,407,143
Bulk carrier up to 1955	1	14,425
Newly built cargo	5	65,961
Cargo built 1976-82	151	1,468,469
Cargo built 1966-75	416	3,097,084
Cargo built 1956-65	360	2,295,614
Cargo built up to 1955	82	236,284
Newly built combined carrier	1	45,000
Combined carrier built 1976-82	4	236,316
Combined carrier built 1966-75	34	2,038.046
Conbined carrier built 1956-65	1	60,129
Newly built tanker	6	170,880
Tanker built 1976-82	41	2,171,443
Tanker built 1966-75	133	7,151,740
Tanker built 1956-65	82	1,925,739
Tanker built up to 1955	10	144,056
Ocean liners	6	103,259
Passenger, ferry, cruise vessels	346	646,073
Various	909	475,863
Total	3,422	37,707,377

A similar improvement can also be noted in the greek - owned fleet in which the Panamanian flag has increased her share of greek ships by 75% followed by the Cypriot flag by 44%, the Maltese by 20% and the Liberian by 16%.

According to our figures, at the end 1983 the total strenght of greek - owned shipping under nine flags can be analysed by age and type as follows:

Type of Ship:	No.of Ships	GRT
Newly built bulk carrier	35	863,113
Bulk carrier built 1976-82	218	4,337,455
Bulk carrier built 1966-75	588	11,194,818
Bulk carrier built 1956-65	217	3,228,109
Bulk carrier built up to 1955	3	37,845
Newly built cargo	6	78,496
Carbo built 1976-82	179	1,696,882
Cargo built 1966-75	591	4,200,179
Cargo built 1956-65	576	3,517,789
Cargo build up to 1955	138	424,202
Newly built combined carrier	2	90,293
Combined carrier built 1976-82	6	352,629
Combined carrier built 1966-75	62	3,739,495
Combined carrier built 1956-65	4	159,128
Newly built tanker	11	288,769
Tanker built 1976-82	66	4,068,809
Tanke built 1966-75	223	13,071,389
Tanker built 1956-65	120	2,935,406
Tanker built up to 1955	13	177,316
Ocean liners	12	245,081
Passenger, cruise, ferry vessels	368	762,699
Various	1,178	668,856
Total	4,616	56,138,758

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIOUDIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Patience will be rewarding

By Mr. Manuel E. Kulukundis

In the sixty-three years of my involvement in the shipping business I have never experienced such a long and severe crisis as the one that confronts us today. The one that occurred in the early twenties followed a most profitable period of high rates of freight after the 1918 Armistice which pushed up the prices of tramp tonnage to astronomical figures. Four years of war and restricted trade created urgent needs that had to be satisfied and a great demand for ships ensued. The Allied tonnage had incurred terrific losses throught the U-boat sinkings and the ships that survived and were freed from Government requistition took advantage and for nearly two years did extremely well. In the Autumn of 1920 when the decline in the demand and the fall in the freignt rates started the price of tonnage accentuated by the Interallied Commission's decision to dispose over 2,000 German ships of the German Merchant fleet reduced dramatically the values of tonnage in the sale market bringing them down in the Autum of 1921 to about 15% of the prices paid in 1919 and early in 1920!

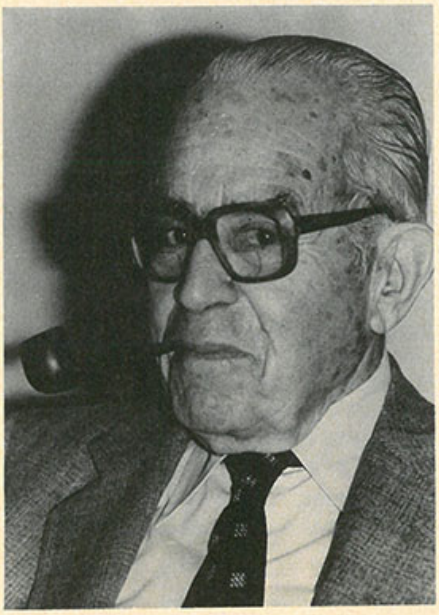
Lot of money was lost by those who, lured by the profitable rates, purchased tonnage at high prices and some big Greek shipowners failed. Several building contracts were cancelled. Livanos and Kyriakides paid £100,000 each, cancellation fee. Three years later the freight market improved and values recovered from the record lows.

In the world economic crisis created by the American Stock Exchange crash of 1929 and 1932 shipping was critically affected and triggered by the failure of the Royal Mail Group and the forced sale of their fleet tonnage values fell to record lows.

My experience of 1921 served me well as it gave me the opportunity to get rid of our old tonnage, selling the ships for scrap and replacing them with fairly modern vessels at near - to - scrap prices.

I knew that eventually conditions would right themselves and indeed they did, for in 1934 when the German rearmament started high prices were being offered by German shipowners and I have been able to sell a "Standard B" which I purchased in 1933 for £6,150 for £ 54,000!!!;

In my articles in the NAFTIKA CHRONIKA of the period I explained my plan and urged my colleagues to adopt my program and those who did - and there were many — benefited!



There was not one freighter being built in England — and England was then the place where the tramp tonnage was being built — and as soon as the equilibrium between supply and demand was reached freights moved upwards and ship operation became very profitable, pushing the Greek shiponers with S. Livanos leading, to go to the builders for new tonnage.

No such conditions exist today. A large number of ships experienced three years of very profitable rates in the period 1978-1980 and most of their owners taking advantage of the liberal credit terms offered by the Japanese and European shipbulders ordered new ships, greatly increasing the surplus created by the reduction of ocean transportation needs caused by the world economic crisis.

Even today, after two years of low freights lured by the low prices offered by Japan and South Korea orders for new bulkers are continuing which surely aggravate the position and prolong the crisis.

To the 25,000,000 tons of dry cargo ships which were delivered in 1982 another 25,000,000 are scheduled to be completed by the end of 1984, painting black the future of the over-age or nearly over-age units of the Greek Merchant Fleet, some 40% of the Greek owned operated vessels.

Faced with this dismal prospect the time has come to make decisions painful as they are to be. There is no way of preserving the bulk cargo tonnage presently laid up. Its age is against spending money even if we had it, refitting it to send it to sea again and nobody can face the ship repairing costs to pass survey. They are doomed to go to the scrap heap. Meantime the low prices at which second hand tonnage is offering lures many to buy and most of the sale reported weekly have been to Greek ownership. Some who have old tonnage to dispose of and buy for its replacement before they sell the old units have a plan but the action of the rest is purely speculative. Some bank on the tonnage prices increasing and believe they can make a profit on resale. But with the high interest rates ruling today and the problem of finding profitable employment they may have to incur serious losses while waiting for a profitable sale and the exercise may prove futile.

With today's high cost of Greek ship operation the Greek flag has ceased to be competitive and the recent law scheduled to relive unemployment will, I am afraid, increase the numbers of idle seamen, pushing more vessels to the laying-up berth. I advocate to the aspirants entering shipowning Caution and Careful Study. The crisis is likely to last at least three years more. There will be time enough to enter the lists when it is evident that improvement of the world economic conditions is under way. Patience will be rewarding.

In the tanker sector of the industry I

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87. BOMBAY 400038. INDIA · CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 · 268656 · A.O.H. 211534 · Telex: 011-5718 XIOS

espy prospects of an earlier revival. There is optimism reflected in the American Stock Market on the Oil companies' outlook. Even during the crisis, periods of activity at various loading centers have been registered which benefitted the owners since one good voyage of a medium large carrier can generate profits to cover a year's operation.

The signal for an improvement will be given when the present low prices for crude are stabilized and the prospect of eventual rise by the OPEC is in the cards. The major oil companies will then engage in stocking up to capacity as it happened before because the increase by OPEC will enable them proportionately to mark up the value of their stock.

Scrapping of tankers has been proceeding briskly. Newbuilding, save for some medium size products tankers, is at a standstill. Many 50 to 80,000 tonners are getting old and with the present high cost of repairing as well as the cost of the inert gas and cow requirements they disappear from the market. The laid-up tonnage is still very large but you must remember that a large part of it is made up of VLCC and ULCC which have little prospect to work again and offer no competition to the small and medium large tonnage.

Not that purchasing a tanker is not speculative but the speculation is comparatively safe for the prices quoted for units that are on sale is much lower than those of the bulkers. And one more bit of advice. Remember that each ship that is purchased must be endowed with at least $ 500,000 cash to cover the cost of operation.

Gone are the times when the working ships were generating surpluses enough to taker care of a new unit joining the fleet.

The Banking Fraternity is willing and in may cases, eager to provide loans for expansion but they look for their loans and the accrued interest being paid regularly under the schedule specified in the mortrage agreement. A default will put one in their hands and their decision to exercise their rights will not be in the hands of the friendly local bank manager but in those of the head office. BEWARE! Bon't rush into a decision thinking that the opportunity to secure a cheap ship that is offered to you will never be repeated. There will be others and perhaps, even more appealing.

"FESTINA LENTE" - the latin translation of the ancient Greek:

"SPEVDE VRADEOS."

MANUEL E. KULUKUNDIS

FIFTY YEARS AGO

— The impression among officials and shipowners that the British government is reluctant to adopt those measures which would radically transform its shipping policy does not seem to be justified by the facts.

— The decision in principle of the Navy Minister, Mr. Hadjikyriacos, to concentrate all state services related to shipping in the Piraeus area has caused a great deal of satisfaction among all concerned.

A dozen large sailing ships have been chartered again this year to carry Australian grain to Europe. They have already reached their destinations and, according to a Reuter dispatch, the sailing ship 'Padua' took 66 days to sail from Hamburg to Wallaroo.

— We were greatly encouraged by the favourable comments made in the Greek daily press with respect to our New Year's Edition.

— The newspaper 'Vradyni', on Jan. 3, commented: 'The 73rd issue of the unique shipping and commercial review 'Naftika Chronika' published by our distinguished colleague Mr. D. Cottakis, was a rare achievement in the annals of Greek publishing'.

No. 74 15-1-1934)

P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

WORLD WIDE REPRESENTATIVES IN GREECE
FOR DRYDOCKS AND SHIPREPAIRERS

FAR EAST
- Keppel Shipyard Ltd - Singapore
- Western Eagle (Private) Ltd
- Keppel Philippines Shipyard Ltd.
- Jardine Matheson + Co. Ltd

SOUTH AFRICA
- Elgin Brown + Hamer (Pty) Ltd - Durban
- Elgin Morgan Marine - Richards Bay
- John T. Rennie + Sons

MEDITERRANEAN
- Cantieri Navali Riuniti Genoa and Palermo

NORTHERN EUROPE
- Verolme - Botlek b.v. - Rotterdam

CANADA
- Halifax Shipyard Ltd - Halifax

SOUTH AMERICA
- Renave - Rio De Janeiro - Brazil

SALE & PURCHASE • VALUATIONS • DEMOLITION BROKERS

DIRECTOR: T.J. GIAVRIDIS

67, Akti Miaouli Str.
185 37 Piraeus – Greece

Phones: 4523601/3
Telex: 212332/212527 P.W.R.

THE GREEK ORDER BOOK

Greek owners showed a clear preference for the handy-sized bulk carrier and for medium-sized economical vessels in 1983.

Taking advantages of low prices offered by Japanese and Korean yards, they ordered a total of 38 ships ships of 1,323,570 dwt. in the 27,000 - 44.000 dwt. range from March to September.

If we add to these the ships ordered in 1982 which were still on the building berth and some of those left over from the mass orders placed in 1979-80, the total number of bulk carriers on order or abuilding for Greek owners in not more than 70.

This is a small number in comparison with the size of the Greek-onwed fleet and does not justify the criticism levelled against the Greeks in this respect.

There was a substantial reduction in orders placed by Greeks for other types of ships and some of them showed an interest in product carriers, the future prospects of which seem ecnouraging.

The conclusion is, therefore, that of the total of 87 vessles on order totalling 2,744,710 dwt., about 38 ships, totalling 1,343,520 dwt. will be delivered in 1984 and make the world's surplus tonnage position even worse; 34 vessels of 1,287,790 dwt. will be delivered in 1985 and the rest in 1986.

Launchings in 1983

The number of ships lauched for account of Greek owners in 1983 was 10% higher than in the previous year with a noteworthly increase in tonnage caused by the large size of the ships ordered in 1982 and in previous years.

More specifically, 50 vessels totalling 1,202,570 grt. were launched of which 36 (914,910 grt.) were bulk carriers; 8 (208,900 grt.). were tankers and 6 (78,760 grt.) were cargo ships.

Of the 50, 44 were registered in Greece while the rest were registered in Cyprus, Panama and Liberia.

With these launchings, the total number of ships built for Greeks since 1956 is 1,942 totalling 41,242,458 grt.

The Accident Rate of Greek Shipping

Data covering the period from 1.11.82 to 31.10.83

We are glad to note the decline in the accident rate of Greek shipping which can be attributed to the improved quality of our ships and to painstaking efforts of Greek shipping companies to train officers and crews in accident - prevention technigues.

From November 1982 to October 1983, of 210 total losses, only 51 ships, totalling 485,028 grt. belonged to Greeks.

Also, during the period under review, there was a 37,9% reduction in all types of accident in comparison with the previous year.

Fires and explosions remained the main cause of accidents and accounted for 19 Greek-owned total losses while the breakdown of the ships lost in terms of age is as follows:

Age in years	No. of Ships	GRT
0-4	—	—
5-9	—	—
10-14	6	107,359
15-19	18	153,979
20-24	19	191,990
25 and above	8	31,700
	51	485,028

In terms of type of ship the breakdown is as follows:

Type of Ship	No. of Ships	GRT
Cargo	35	188,850
Tanker	6	205,136
Bulk carrier	6	84,681
Passenger	2	5.003
Fishing vessel	2	1.358
	51	485.028

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ! 01 - 480.5611. ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
ΛΟΝΔΙΝΟΝ EC3N 1DT

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

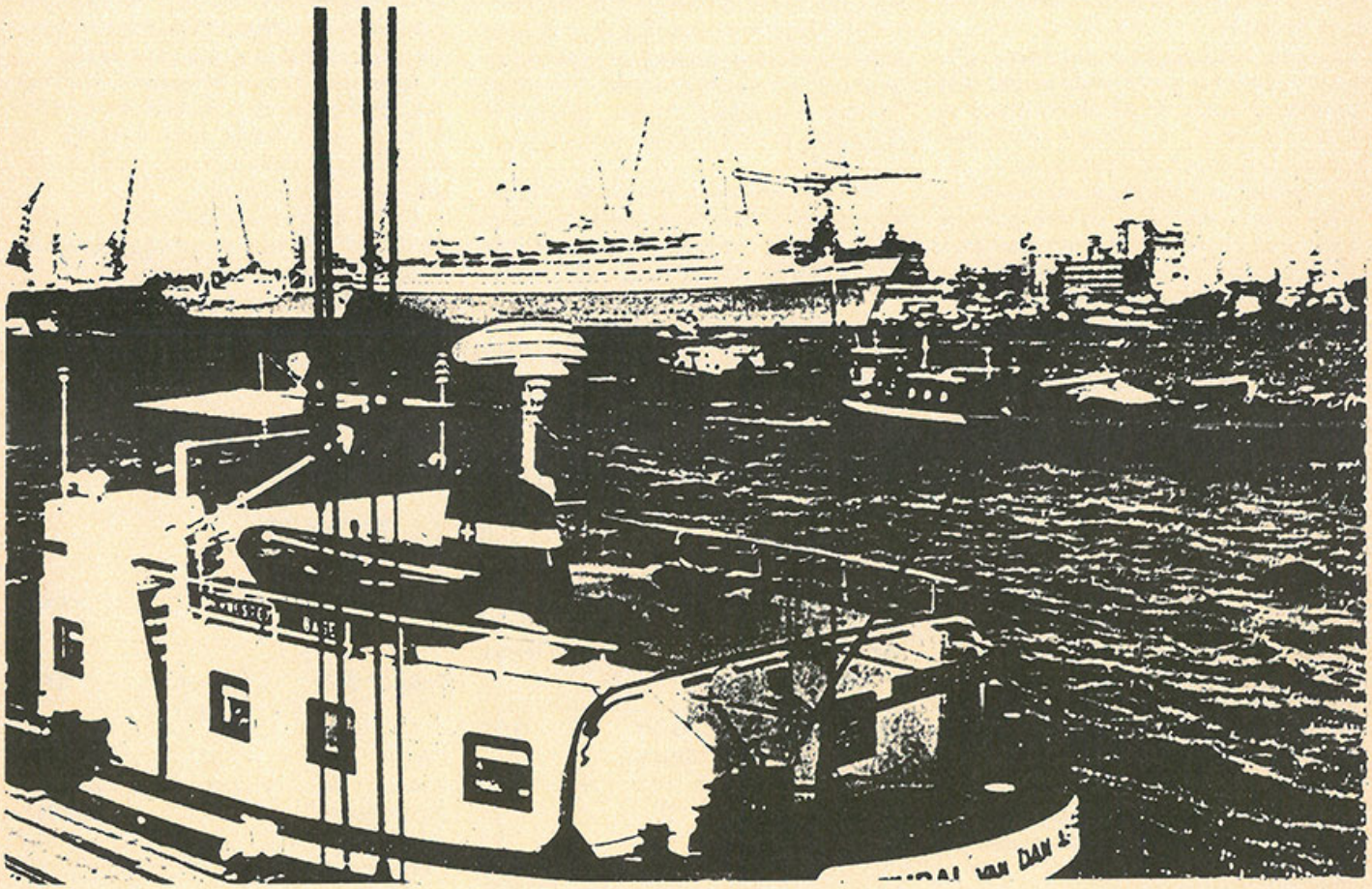
SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON. E.C.3
TEL.: 01 - 480.5611. TELEX: 885651 RANDK G.

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
LONDON EC3N 1DT

Ναυτικοί πετάξτε!

μέ τήν KLM μέχρι τό πλοῖο πού σᾶς περιμένει





Ἄν εἴσαστε ναυτικός, σέ πλήρωμα ποντοπόρου πλοίου, πολλές φορές εἴσαστε ἀναγκασμένος νά ταξιδέψετε ἀεροπορικῶς στό πλοῖο πού σᾶς περιμένει σέ κάποιο ἀπομακρισμένο λιμάνι ἤ νά ἐπιστρέψετε στήν πατρίδα γιά τήν ἄδειά σας. Πρέπει νά κερδίσετε χρόνο... καί χρῆμα.

Ἐμεῖς, στήν KLM – στό ἁρμόδιο τμῆμα ἐξυπηρετήσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας – ξέρουμε τά προβλήματά σας καί προσπαθοῦμε νά σᾶς ἐξυπηρετήσουμε μέ τόν καλύτερο καί συμφερότερο τρόπο. Μέ τή φροντίδα καί τόν σεβασμό πού σᾶς ἀξίζει.

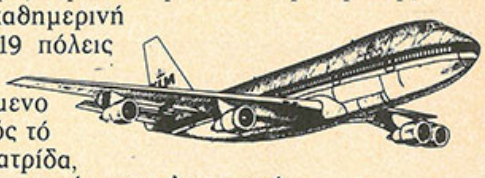
Γι' αὐτό, ἀκριβῶς, καί τό ὄνομα τῆς KLM στόν ναυτιλιακό κόσμο στέκεται τόσο ψηλά.

Γιατί ἔχουμε πεῖρα 59 χρόνων στήν ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν πληρωμάτων, περισσότερη ἀπό κάθε ἄλλη ἀεροπορική ἑταιρία.

Τό πυκνότατο δίκτυό μας καλύπτει ὅλες τίς ἠπείρους.

Πετᾶμε σέ 110 πόλεις. Ἐξασφαλίζουμε τήν πιό γρήγορη μετάβαση στό πλοῖο σας ἤ τήν ἐπιστροφή στήν Ἑλλάδα. Ὁπουδήποτε καί ἄν ταξιδεύετε, σέ λιμάνια τῆς Δυτικῆς ἤ Βόρειας Εὐρώπης, στή Βόρειο ἤ Νότιο Ἀμερική, στή Μέση ἤ Ἄπω Ἀνατολή, ἡ KLM σᾶς ἐξυπηρετεῖ καλύτερα.

Σάν παράδειγμα, σημειώνουμε ὅτι τό Ἄμστερνταμ, μόνον, ἔχει καθημερινή σύνδεση μέ 19 πόλεις τῆς Ἀγγλίας.



Γιά τό ἐπόμενο ταξίδι σας πρός τό πλοῖο ἤ τήν πατρίδα, ζητεῖστε μας περισσότερες πληροφορίες.

Βουλῆς 22, Ἀθῆναι Τηλ. 3230755-6-7-8
3242992-3

KL/3/79

KLM

The reliable airline of Holland

Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	ἀργεῖ 'Αλιβέρι
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Φός 27/11
ΑΓΑΘΗ	74	6017	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Τζέντα 9/11 γιά Μπακγκόγκ
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Π. Σπαΐην 27/11 γιά Βενεζουέλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	Σημαία Λιβερίας
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. "Ανστοντ 1/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443	ε. Κακικάντα 4/12
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ 'Ελευσίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Νάπολη 29/11 γιά Τόρ 'Ακουκζιάτα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ἀργεῖ Λευκάδα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18626	δ. Σκάω 20/11 γιά Ρίγα
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Παναμά 22/11 γιά ΗΠα
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προσάραξε Σαντάνα 15/11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	ὑπό παραλαβή
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ε. Γκάρστον 30/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ἐπωλήθη Σιταγκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Τζέντα 29/9 γιά Μπ. 'Αμπάς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ	59	8852	ἀργεῖ 'Αστακό
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Αὐγούστα 4/12 γιά Σκίκντα
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Τζέφλ 3/12 γιά Σάουδα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	στό Μπουσίρ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Τζάκσουβιλ 4/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. 'Ελευσίνα 17/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	δ. Ντόβερ 6/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Βοστώνη 11/4 γιά 'Ελλάδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/11
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. 'Αμβέρσα 6/12 γιά "Ιπσουιτς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	δ. Θέρσντεϋ "Αϊλ23/11 γιά Μαλαισία
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	δ. Π. Σάϊδ 30/11 γιά Γάνδη
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	α. 'Ελευσίνα 23/12
ΑΕΤΟΣ	65	18315	ε. Σιγκαπούρη 16/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. 'Αλεξάνδρεια 3/12
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Πειραιά 22/10
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΘΑΝΙΑ	56	13555	δ. Σουέζ 16/11 γιά 'Ιαπωνία
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Νταμάμ 20/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15474	α. Μπ. "Αϊρες 20/10 γιά 'Ιαπωνία
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ'	56	7369	ἀργεῖ 'Ελευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ 'Ελευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ 'Αντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ 'Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ	63	10170	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	ε. Βαλέτα 14/12
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	α. Ριγιέκα 23/11 γιά Θεσ/νίκη
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεῖ 'Ελευσίνα
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στόν Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	δ. Παναμά 26/11 γιά Ν. Καληδονία
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Κουινγκντάο 14/11
ΑΘΩΣ	69	10008	α. 'Αλεξάνδρεια 2/12
ΑΘΩΣ Ι	64	7997	στό Ρότερνταμ
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρενκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109	ε. Παρανάγουα 15/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Θέοντα 16/11 γιά 'Ιταζαΐ
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	ἐπισκευές Λισσαβώνα
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	α. Χαλκίδα 27/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. Πειραιά 18/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	ἀργεῖ Ρίβερ Φώλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Ρεσίφ 28/11 γιά 'Αλγερία
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Π. Σάϊδ 9/11
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	πρός 'Αλεξάνδρεια 7/12
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Ξινγκάνγκ 20/11
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Π. Μαντρύκ 30/11 γιά Σαγκάη
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 28/11
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185	α. Μομπάσα 11/10 γιά Περσικό
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Ντουμπάϊ 5/12
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρη 1/8 γιά Περσικό
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Π. Σάϊδ 3/12
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Θέοντα 20/11 γιά Ρεσίφ
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	ε. 'Ικόκιο 2/11
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	α. Δουνκέρκη 31/10 γιά 'Ελτ Ζαζαΐρ
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Κων/πολη 14/11
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Ρίο Γκράντε 18/11
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ 'Αργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Λός "Αντζελες 16/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	α. Ντουμπάϊ 27/9 γιά 'Ινδία
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	ε. Λός "Αντζελες 5/12
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Μπρέϊκ 6/12
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Σπλίτ 4/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Πιομπίκο 10/11 γιά Γιβραλτάρ
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Τόκυο 2/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Ρουέκ 23/11 γιά 'Ισπανία
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	ε. Ρίο 'Ιανέϊρο 8/12
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10 γιά Λαγκουέρα
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. Π. Σάϊδ 30/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Σάιν Τζών 26/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	δ. Κων/πολη 27/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Λάγος 12/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	δ. Παναμά 29/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	δ. Παναμᾶς 28/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	ε. Σάντος 30/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	57	5289	ὑπό παραλαβή
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	δ. Π. Σάϊδ 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	α. Μπαχρέϊν 30/11
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. Τζέντα 3/12
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	δ. Σουέζ 3/12
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	δ. Γιβλαλτάρ 29/11
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	δ. Ντόβερ 3/12
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	24696	ε. Σαράγκα 21/11
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Τόκυο 27/11 γιά Αὐστραλία
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	α. Μόντρεαλ 28/11 γιά Φρήπορτ
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ'	68	25433	δ. Παναμά 5/11
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Κολούμπια 21/11 γιά Περσικό
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ 'Αστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Μουτσούρε 26/10
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Σίμπα 28/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Ροζάριο 1/10 γιά Κούβα
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Ρότερνταμ 5/12 γιά Τουρκία
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Παρανάγουα 24/11 γιά Ρωσία
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Κόπερ 4/12 γιά Τζέντα
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ἐπισκ. Νάπολη 8/12
ΑΛΕΑ	73	8824	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ)	65	40043	α. Αὐγούστα 2/12 γιά Γιβραλτάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Πειραιά 2/11 γιά Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	α. Μάλτα 3/12 γιά Γιβραλτάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. ΙΙΙ	67	2560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. 'Αβίλς 25/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Σαράγκα 23/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	ε. Π. Σάϊδ 5/12
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	73	152372	α. Τζουέμα 19/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ	61	7704	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΑ (δ)	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. 'Ελευσίνα 26/10
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	μετον. «ΔΕΛΦΙΝΙ» (Λιβερίας)
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Κων/πολη 3/12
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Σικάγο 30/11
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	α. "Ασκτοντ 25/11
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Νικόσια 15/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ρότερνταμ 25/11
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λιβύνη
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Ντητρόϊτ 3/12
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Τεργέστη 4/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	στήν 'Αμβέρσα 16/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 2/12
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Σπλίτ 19/11
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Ντουάλα 30/8
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέϊρα 25/11
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Ντώρμπαν 22/11
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	α. Σύντνεϋ 20/10 γιά 'Ιαπωνία
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	ε. Σιγκαπούρη 3/12
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ὑπό παραλαβή
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	δ. Σουέζ 1/12
ΑΛΤΕΝΒΕΑΣ	78	12598	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 10/11
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Σάντος 20/11 γιά Λάγος
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/12
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Λάγος 17/11
ΑΛΦΑ	71	1571	ε. Ρότερνταμ 15/10
ΑΛΦΑ	72	9350	ε. Ταραγκόνα 12/11
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Λισσαβώνα 25/11

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Βενετία 2/12
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Κουβέϊτ 29/11
ΑΜΑΛΙΑ ΙΙ	67	51644	άρχεϊ Άλιβέρι
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Π. Χάρκωρτ 25/11
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Σακάϊ 30/11
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ε. Μανίλα 26/11
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχεϊ Πειραιά
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Ίκόνιο 22/10
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ύπό παραλαβή
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	ύπό παραλαβή
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	δ. Γιβραλτάρ 27/11
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Έπτάνησα 25/10
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Λά Πλάτα 15/11 γιά Ρότερνταμ
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Γκάνδη 26/10 γιά Έλ Τζάζαϊρ
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	δ. Π. Σάϊδ 5/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Τακόμα 18/10 γιά Ταϊβάν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Βανκούβερ 1/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	α. Μπάνμπουρυ 4/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΓΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Τάουνσβιλ 23/11 γιά Λονδίνο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Τζέντα 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	δ. Σουέζ 31/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Π. Σαΐντ 5/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	ε. Άμστερνταμ 5/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Σικάγο 30/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΪΓΣ	74	13631	δ. Σουέζ 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Κολούμπια Ρίβερ 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άρχεϊ Άλιβέρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Σήατλ 9/11 γιά Κορέα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ	79	10993	α. Μπαρμπάκτος 24/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Κομώ Μπαίη 5/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΓΟΜΦ	76	13633	δ. Σουέζ 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Δουκέρκη 21/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Κλήβελαντ 30/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Χαμίνα 5/12 γιά Τζέντα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΙΠ (δ.)	64	35333	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Άβουρμαουθ 4/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Ντάμπιερ 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Τζέντα 30/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Σίμπα 26/11 γιά Μπρσμπέϊν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	77	15378	ε. Βρέμη 5/12
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	δ. Π. Σάϊδ 21/11
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Σκόδενμπουργκ 30/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	άρχεϊ Γκέκτ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Μόμπιλ 29/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Τάμπα 28/11 γιά Ρουέν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Σαβάνα 20/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Χάμπτον 19/11 γιά Σάντος
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ ΙΙ (δ)	75	70668	ε. Γένοβα 5/12
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άρχεϊ Άμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	δ. Π. Σάϊδ 26/11
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Κων/πολη 12/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470	πρός Ν. Όρλεάνη 9/12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Σπετίμπα 9/12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	ε. Σάατλ 15/12
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Ίαπωνία 5/12
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	ε. Νιγηρία 11/12
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Ίαπωνία 10/12
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 3/12
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	ε. Μπιλμπάο 5/12
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Π. Σάϊδ 2/12
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	α. Κοντουμάτσου 15/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Ναγκόγια 28/11
ANIMAP	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ANIMAP	72	10527	ύπό παραλαβή
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Ναούρου 3/12
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Ρότερνταμ 17/11 γιά Ντακάρ
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Κων/πολη 25/11
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Βρέμη 2/12
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	Σημαία Μάλτας
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. Μαυρίκιο 1/12
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Πειραιά 19/11
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Σάουθεντ 7/12
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ρίο Γκράντε 29/7
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡΙ	54	5383	ε. Πειραιά 12/11
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Μάουκτ Μανγκάκουι 19/11
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Γένοβα 23/11
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Σρεμπόν 13/11
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Σάντος 18/11 γιά Άλεξάνδρεια
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	άρχεϊ Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	άρχεϊ Πόρτμπουρυ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Π. Σάϊδ 23/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Σαντάνα 24/11
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Τζέντα 11/11
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Ρίτσαρντς Μπαάϋ 7/11
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Μπρισμπαίην 29/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	12550	Όλική Άπώλεια Περσικό
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Μπανγκόνγκ 2/11 γιά Βραζιλία
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	δ. Σουέζ 29/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	30622	α. Κοτζακοάλκος 10/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	άρχεϊ Σάρβα
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Άλεξάνδρεια 1/12
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	δ. Γιβραλτάρ 3/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	ε. Σάρι 21/11
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Σάντος 17/11
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ)	65	38607	άρχεϊ Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Ρότερνταμ 5/12
ΑΞΙΟΣ	65	3860	άρχεϊ Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Σάν Πέντρο 18/11
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Φρημάντλ 25/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άρχεϊ Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Κωνσταντινούπολη 30/11
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Ν. Όρλεάνη 2/12
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Έσκουμίνς 29/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	ε. Μπρισμπαίην 18/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	άρχεϊ Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	δ. Παναμά 22/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙΙΙ	56	9172	άρχεϊ Πειραιά
ΑΠΟΥΣ	70	3275	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	α. Μομπάσα 23/11 γιά Άσάμπ
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Σαβάνα 24/11
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Άμβούργο 6/12
ΑΡΑΝ ΜΠΑΪΥ	59	3593	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	δ. Π. Σάϊδ 17/11
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. Λαγος ????
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	άρχεϊ Λευκάδα
ΑΡΓΩ	72	16207	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	έπισκευές Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	ε. Λίβερπουλ 10/12
ΑΡΓΩ ΠΑΪΓΟΝΗΡ	76	1578	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Φόϊνες 8/12
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΩ	76	1579	ε. Όριστάκο 8/12
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Βενετία 10/12
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Άμβούργο 2/12
ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	ε. Κέϊπ Τάουν 26/11
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΙΑΔΝΗ	79	16169	ε. Λάγος 15/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Π. Σάϊδ 1/12
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχεϊ Ίθάκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Λειξόες 29/11
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	δ. Π. Σάϊδ 4/12
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Αύγούστα 1/11 γιά Τρίπολη
ΑΡΙΣΤΑΝΑΞ	80	9998	α. Μομπάσα 28/11
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. Σουέζ 2/12
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	άρχεϊ Έλευσίνα 5/11
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Πενιάνγκ 23/11
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Ντώρμπαν 3/12
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Μάϊκ 13/11
ΑΡΙΩΝ	57	9999	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Βισακαπτνάμ 28/11
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Κοατζακαάλκος 1/12
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Πειραιά 12/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχεϊ Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ	65	10987	άρχεϊ Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Τζέντα 28/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	άρχεϊ Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Βάασα 30/11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Άδελαϊδα 23/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 17/11
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ίτέα 27510
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Γκήλουγκ 28/10 γιά Ίράν
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στό Κουβέϊτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Ντώρμπαν 8/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Χιούστον 18/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	ύπό ναυπήγηση
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Παρανάγουα 23/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22103	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	άρχεϊ Γκέκτ
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Κότκα 4/12
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	άρχεϊ Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	ε. Μαυρίκιο 5/12
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Μέκα Άμντούλα 29/11
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΙΑ	67	9525	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	ε. Καρθαγένα 6/12
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Τζέντα 28/11
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Μόρο Ρεκτόντο 1/2
ΑΣΛΕΪΥ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 29/11
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Ντώρμπαν 21/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	53160	α. Λός Άντζελες 26/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σέτε 25/11 γιά Άννομπα
ΑΣΤΕΡΟΪΝΤ	60	6134	α. Σμύρνη 11/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Άλεξάνδρεια 15/11
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	άρχεϊ Πειραιά
ΑΣΤΥΑΝΑΞ	75	38611	α. Σίμπα 28/11 γιά Βρ. Κολομβία
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ)	70	17485	ε. Άμστερνταμ 6/12
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΪΓΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Όρλεάνη 28/11
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	ε. Μπανγκόγκ 17/11
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Όσκαροάμ 3/12
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Άμβέρσα 2/12
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	άρχεϊ Πειραιά
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	59	10364	άρχεϊ Χαλκίδα
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	άρχεϊ Πειραιά
			πρός Νιγηρία 9/12

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ)	68	40548	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	άργεϊ Μαλάλαγκ Μπαίη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	4916	άργεϊ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ'	78	5868	άργεϊ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	[illegible]
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άργεϊ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	άργεϊ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στήν 'Αλεξάνδρεια 4/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Λ. "Αντζελες 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άργεϊ Χαλκίδα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άργεϊ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Ν. 'Υόρκη 24/11 γιά Καναδά
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Βρέμη 2512
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	Διάλυση Ν. Κορέα
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	άργεϊ Ντάρ-ες-Σαλάαμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 29/11
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	άργεϊ Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Βίλα Κονστιτούσιον 29/11
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 23/11
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. 'Ακτροσάντ 30/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. 'Αμβέρσα 11/11
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άργεϊ Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	άργεϊ Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	άργεϊ Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άργεϊ Ρίβερ Μπλάκγουώτερ
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ)	65	38606	άργεϊ Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Σάντος 25/11 γιά Παρανάγουα
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργεϊ Γκέκτ
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	δ. Π. Σάϊδ 2/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σάντος 24/11
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άργεϊ Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Λεμεσό 5/12
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. 'Αλεξάνδρεια 1/12 για 'Ιταλία
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άργεϊ Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Πειραιά 3/12
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Βομβάη 30/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	άργεϊ Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άργεϊ Τρινκομάλη
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	ε. Νιουλούθ 20/11
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άργεϊ 'Αργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 22/11
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Κολούμπια Ρίβερ 20κ/10
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	α. Στυλίδα 15511
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργεϊ 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Τολέδο 31/10
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	δ. Παναμά 16/11
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	δ. Ντόβερ 6/12
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. 'Αλεξάνδρεια 23511 γιά 'Ιταλία
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άργεϊ Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Ούλσάν 10/11 γιά ν. Σίρρι
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Κομώ Μπαίη 5/12
ΒΕΝΗ	58	13871	άργεϊ 'Αντίκυρα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580	α. Μέθυλ 12/11 γιά 'Αρτζύλ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	δ. 'Επτάνησα 23/10
ΒΕΡΑ	65	20806	ε. Πειραιά 11/8
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Μπρέϊκ 10/11 γιά Ν. 'Ορλεάνη
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Νάπολη 9/11
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Βόλο 26/10
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	άργεϊ Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Λονδίνο 21/11
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	άργεϊ Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	άργεϊ Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Λόμε 24/11
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ)	72	119794	άργεϊ 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Κομώ Μπαίν 26/11 γιά 'Ιράν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άργεϊ Πειραιά
ΒΙΣΜΑΡ	79	16169	α. Κόμπε 29/11
ΒΟΜΑΡ	71	16313	άργεϊ Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άργεϊ Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άργεϊ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	άργεϊ Βέρακρουζ
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	άργεϊ Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργεϊ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Βαρκελώνη 3/12
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Ρότερνταμ 23/11
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Παναμά 9/1ζ1
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318	α. Σιγκαπούρη 2/12
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Μπαντάρ Χομεϊνί 16/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	δ. Σουέζ 6/12
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	9778	α. Κριστομπάλ 20/11
ΓΕΡΑΝΙ	68	149609	Διάλυση Φορμόζα
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ)	66	38818	α. Τζέντα 6/11
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76	16037	έπισκευές Σασέμπο
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μπακγόγκ 18/11
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/12
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άργεϊ 'Ηγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	έπωλήθη Κινέζους διαλυτές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. 'Αλεξάνδρεια 18/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κων/πολη 30/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ)	66	30647	άργεϊ 'Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ-ες-Σαλάαμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. "Ηστ Λόντον 5/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Λίβερπουλ 1/12 γιά 'Ισπανία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Αύγούστα 30/11
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	α. Γουάλα 20/10 γιά Περσικό
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Μέκα αλ 'Αχμάντι 28/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Ρανγκούν 7/11 γιά Ντακάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	έπωλήθη "Ελληνες
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	στόν Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Ντόρμπαν 2/12
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	ε. 'Αλγερία 27/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. 'Ικόκιο 30/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	ε. 'Αμβέρσα 6/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491	α. Μπόρτγουντ 10/11

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Φός 25/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Κάντλα 9/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	δ. Ντόβερ 29/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άργεϊ Πόρτμπουγκ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Πειραιά 9/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 22/11
ΓΙΑΝΞΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Π. Σάϊδ 28/11
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	στό Μπεκτί 11/11
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Νταμάμ 20/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άργεϊ Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Κομώ Μπαίη 4/12
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Μπάχιθ Μπλάνκα 18/11
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φουγιέρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Ντώρμπαν 24/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	74	19702	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 1/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	άργεϊ Στυλίδα
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άργεϊ Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	άργεϊ Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/12
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Κορούκα 21/11 γιά Νάπολη
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	ε. Καράτσι 6/12
ΓΚΑΛΑ	70	15302	ύπό παραλαβή
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Τεμα 23/11
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	άργεϊ 'Αστακό
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	'αργεϊ Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. 'Υόρκη 21/11
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	ε. Τζέντα 4/12
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	άργεϊ Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	δ. Κων/πολη 15/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	Σημαία Λιβερίας
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	άργεϊ Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΡΥ	68	16275	ε. Πειραιά 31/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Σιγκαπούρη 30/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Σουέζ 6/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Λίβερπουλ 6/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	άργεϊ Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	έπισκευές Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Λός "Αντζελες 1/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	άργεϊ Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. "Ααρνταλστάνγκεν 4/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ	65	16903	α. Πόρτ Μωχαμάντ 26/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΗ	65	7952	άργεϊ Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άργεϊ Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Π. Καμπέλο 7/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Ν. 'Υόρκη 17/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Μόντρεαλ 3/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Καράτσι 2/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Τοκοπίλα 25/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. 'Αλγερία 1/12
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 22/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Μπουέκα Βεκτούρα 23/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Χάμπτον 17/11 γιά Τυνησία
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	ε. Σιγκαπούρη 24/11
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	δ. Σουέζ 16/6
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Π. Μωχάμαντ 26/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	άργεϊ Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Μπιλμπάο 2/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Μπεϊλούκ 24/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Μπουκπόνγκ 29/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	άργεϊ Σετουμπάλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	δ. Σκάου 16/11
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ'	68	4995	α. Πειραιά 2/11
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	άργεϊ Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άργεϊ 'Αργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Μπ. "Αίρες 3/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	α. Κολόμπο 14/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	α. 'Αμβέρσα 20/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	άργεϊ Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	δ. Π. Σάϊδ 19/11
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Θέοντα 9/9/82
ΓΟΡΓΩ	58	7061	άργεϊ 'Αστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργεϊ Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	ε. Πειραιά 8/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Σινγκιάγκ 14/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Λίβερπουλ 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	πρός 'Οριστάνο 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Σιγκαπούρη 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Φός 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Πόρτ Σάϊδ 10/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Κεμπέκ 15512
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Τζέντα 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Μαπούτο 14/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Νιούκστλ 13/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ)	80	40357	ε. Μάρκους Χούκ 8/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Βικτώρια 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	ε. Μπρέϊκ 8/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Νάπα 15/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	ύπό ναυπήγηση
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Πειραιά 10/12
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	ύπό παραλαβή
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Λίβερπουλ 30/11 γιά 'Ινδία
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άργεϊ Γαλαξείδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. "Ηστ Λόντον 24/11
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 18/11
ΔΑΦΝΗ	74	19451	άργεϊ 'Αργοστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	άργεϊ Πειραιά

ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	άργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Μπ. Άϊρες 12/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίφ 28/11 για Ιορδανία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Ίμμοϊντεν 27/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	άργει Άστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α ΙΙ	63	10085	α. Πειραιά 19/11 γιά Ντακάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	άργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	α. Στυλίδα 1/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	ε. Μπ. Άμπάς 16/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλταρ 23/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Φιλαδέλφεια 30/11
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Άμβέρσα4/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. Ντώρμπαν 15/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 4/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Μαυρίκιο 5/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Σάν Πέντρο 18/11
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άργει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	άργει Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	άργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	άργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	πρός διάλυση Σιταγκόγκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ	63	8380	δ. Σουέζ 26/6
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Σιγκαπούρη 26/11
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άργει Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	άργει Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άργει Μίκα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	άργει Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπ. Άϊρες 21/10
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Σήατλ 30/10
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Σουδάν 25/11
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άργει Ίθάκη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	άργει Λευκάδα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	άργει Πειραιά
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Κων/πολη 21/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Ράς Λακούρ 27/11
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άργει Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	άργει Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Χιούστον 17/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Φός 28/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Κονινγκντάο 9/11
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΊΜ	72	16398	α. Νιούκαστλ 4/11
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Φιλαδέλφεια 18/11
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	α. Π. ντέ Μπούκ 1/12 γιά Σέτε
ΕΒΙΑ	61	10029	άργει Μπασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 20/11
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άργει Γαλαξείδι
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	άργει Τρινκομάλη
ΕΘΝΙΚ (δ).	75	125947	άργει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Σιγκαπούρη 3/12
ΕΙΡΗΝΗ (δ).	73	68157	δ. Σουέζ 19/11
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	άργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	72	9132	δ. Παναμά 29/10
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	α. Σέτε 25/11
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ).	72	113780	άργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	άργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ε. Άλεξάνδρεια 24/11
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Ν. Υόρκη 29/11
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άργει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άργει Γαλαξείδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Θέοντα 1/12
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Κεμπέκ 22/11 γιά Άλγερία
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Πειραιά 4/10
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Βρέστη 10/11 γιά Ίράκ
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ντώρμπαν 18/11
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Ίκτσόν 10/11 γιά ΗΠΑ
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	α. Ντώρμπαν 26/10 γιά Σαβάννα
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ Ι	64	10652	άργει Στυλίδα
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Μανίλα 12/11
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	ε. Πέϊκ Τσάρλς 12/11
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	α. Άλεξάνδρεια 3/12
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	ύπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άργει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	έπισκ. Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Λάς Πάλμας 21/11
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Τολέδο 27/11
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	άργει Πειραιά
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	δ. Σουέζ 13/10
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	ε. Γδύκια 30/11
ΕΛΚΑ	64	18044	ε. Μέϊλ Άϊλ 23/8
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Σάντος 8/11
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ	72	8987	ε. Ν. Υόρκη 19/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	α. Βενετία 9/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Π. Σαούδ 29/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΊΣ	62	6846	α. Τζέντα 26/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ε. Μπαχρέϊν 29/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	δ. Σουέζ 30/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΊΤΟΡ	78	17172	α. Τζάκσουβιλ 28/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Βεκτρία 12/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ	61	7293	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	72	8987	ε. Ίσκεκτρεούκ 22/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΊΟΝΗΡ	62	8927	α. Πειραιά 23/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	άργει Σαρζά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΛ	75	3990	ε. Βομβάη 13/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	71	10327	ε. Τσιταγκόγκ 23/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Ν. Υόρκη 26/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Πειραιά 11511
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Μόμπιλ 22/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΥ	62	6846	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	72	15952	α. Γένοβα 27/11 γιά Ν. Υόρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στή Νέα Υόρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Χιούστον 19/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Τσάλκα 15/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΩ	72	10329	δ. Σουέζ 20/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Σουέζ 18/11
ΕΛΛΗ	58	6391	άργει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	ύπό παραλαβή
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΊΝΕΡ	77	36237	α. Φιλαδέλφεια 27/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Βαλπμόρες 23/11 γιά Δανία
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 29/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Άμβούργο 20/11
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Παναμά 30/10
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	δ. Σκάω 26/11
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Άλγκεκέρας 30/11
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Μόρεχετν Σίτυ 24/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ).	69	41478	ε. Βενετία 4/12
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άργει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άργει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. κάντα 31/10
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Χίμπι 10/11
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Μομπάσα 24/11
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	άργει Σετουμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ).	58	20590	α. Πειραιά 3/12 γιά Θεσ/νίκη
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 29/11 γιά Λεμεσό
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άργει Πειραιά
ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	άργει Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	άργει Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Κων/πολη 27/11
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	α. Φιλαδέλφεια 22/11 γιά Άκαμπα
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	άργει Πειραιά
ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).	68	149609	ύπό παραλαβή
ΕΠΟΣ	77	9786	άργει Πειραιά
ΕΠΟΣ	78	6053	άργει Πειραιά
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	έπωλήθη Κινέζους διαλυτές
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	άργει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άργει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Άμβούργο 3/12 γιά Ν. Άφρική
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά3/12 γιά Στρατόνι
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Ν. Όρλεάνη 23/11
ΕΡΟΊΚ ΣΕΎΛΟΡ	57	2074	άργει Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Π. Σάϊδ 27/11
ΕΥΑ (δ).	81	41223	α. Μπαχρέϊν 25/11
ΕΥΑ	59	11894	άργει Άστακό
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	άργει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Τολέδο 26/11
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	άργει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	άργει Πειραιά
ΕΥΒΟΊΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άργει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Ν. Όρλεάνη 29/11
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Ντουλούθ 23/11
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Λά Γκουλέτ 20/11
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Μπάχικ Μπλάνκα 24/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ντώρμπαν 8/11
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άργει Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Φρεντερίκα 2/12
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Σιγκαπούρη 23/11
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άργει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	άργει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άργει Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άργει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άργει Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άργει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Σουέζ 19/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Κων/πολη 4/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ).	75	57160	α. Φρήπορτ 10/11 γιά Άγκόλα
ΕΦΗ	61	3791	α. Έβεργκλέϊντς 14/11
ZANET	66	4503	α. Λισσαβώνα 2/12
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	δ. Σουέζ 29/9
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	δ. Παναμά 5/11
ΖΑΝΤΕ (δ).	69	54282	α. Τής 3/12
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Χάβρη 4/12
ΖΕΥΣ	60	11687	άργει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Χιούστον 8/11
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/10
ZINI	76	11348	ε. Χαμίνια 1/12
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Κέϊπ Τάουν 12/10
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άργει Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άργει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΓΚΛ	58	1590	στό Σάν Χουάν
ΗΖΥ ΡΑΊΝΤΕΡ	81	4617	άργει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Άλγκεκίρας 22/11
ΗΛΙΟΣ	62	10750	με τον «ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.» (Ελλ.)
ΗΡΩ	65	23390	ε. Νάπολη 1/12
ΗΣΤΓΟΥΊΝΤ	81	16700	α. Μόντρεαλ 29/11
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άργει Άργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άργει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Γκάλβεστον 23/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Παλέρμο 10/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Χάβρη 28/11 γιά Ν. Υόρκη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Καράτσι 19/11
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	δ. Παναμά 26/11
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άργει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άργει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ).	69	51732	ε. Φιλαδέλφεια 30/11
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άργει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Μανγκόνουί 10/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Λάγος 17/11
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	άργει Άκτίκυρα
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Χάμπτον 22/11 γιά Ντουλούθ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	άργει Πειραιά
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	ε. Τζάκσουβιλ 9/11
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ).	65	33663	α. Σιγκαπούρη 23/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	61	6456	α. Γκντάνσκ 30/11 γιά Κων/πολη
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	α. Πειραιά 24/11
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	ύπό παραλαβή
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Χάβρη 16/11
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	άργει Στυλίδα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ).	62	24749	στή Φορταλέζα (αποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ε. Κορέα 14/12
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Βανκούβερ 5/11
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ).	75	18951	ύπό παραλαβή
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Ντάμπιερ 9/11 γιά Γερμανία
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Λός Άντζελες 22/11 γιά Όζάκα

ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	στόν Περσικό
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργεῖ Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	άργεῖ Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	άργεῖ Πειραιά
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργεῖ Στυλίδα
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άργεῖ Πειραιά
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640	άργεῖ Χαλκίδα
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	ὑπό παραλαβή
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ3/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ἐπωλήθη
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΗΤΣ	61	5201	μετ. «ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ» (Μαλτ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ε. Σετουμπάλ 18/11
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	άργεῖ Ἀλιβέρι
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Πόρτ Μωχάμεντ 1/12
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Ρίο Ἰανέϊρο 26/11
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Βενετία 27/11
ΙΡΙΣ	72	4999	άργεῖ Χαλκίδα
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Μπαΐα Μπλάνκα 26/11
ΙΩ	69	8909	ε. Μπαντάρ Ἀμπάς 1/9
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Ἰμμινγκαχαμ 8/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Ἀλεξάνδρεια 4/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Χάμιλτον 17/11
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	άργεῖ Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άργεῖ Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	άργεῖ Ἀστακό
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Γκάλβεστον 10/12
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Τζέντα 3/12 γιά Ράς Τακούρα
ΙΩΝ	71	11506	άργεῖ Λονδίνο
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ἐπωλλήθη Ἀλλοδαπούς
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Λίβερπουλ 7/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Μπακτάρ Ἀμπάς 1/5
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	δ. Π. Σαΐντ 25/11
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	ε. Ἀμβέρσα 27/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Μπάρνς Χάρμπορ 25/11
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	ε. Γλασκώβη 1/12
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Κοκούρο 27/11
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Λισσαβώνα 22/8
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Φιλαδέλφεια 23/11 γιά Ἀρούμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Βομβάη 26/11 γιά Σιγκαπούρη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Ντουμπάϊ 19/11
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	άργεῖ Ἀστακό
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άργεῖ Λουάκτα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Ἀλεξάνδρεια 20/11
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Φορταλέζα 27/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γιοκοχάμα 29/11
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Κουιντέρο 19/11
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Κουβέϊτ 29/11
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	α. Τζέντα 25/10
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Πόρτ ορ Σπαίην 24/11
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολη 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	στό Μπαντάρο Ἀμπάς 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Βιτόρια 28/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Οὔμ Κάστ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	α. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργεῖ Στυλίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Μπιζέρτα 15/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργεῖ Γαλαξείδι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Βίγκο 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	άργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ἐπισκευές Ραβέννα 1/12
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Βομβάη 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άργεῖ Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Πειραιά 3/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άργεῖ Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	ε. Σάροχ 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Γάνδη 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άργεῖ Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Κοατζακοάλκος 10/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Λός Ἄντελες 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Π. Ἐλίζαμπεθ 6/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άργεῖ Μουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζέντα 29/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Ρίτσαρντς Μπαΐη 1/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κων/πολη 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112	α. Ρίο Γκράντε 4/11 γιά Ἀϊτή
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	στήν Ἄκαμπα 14/11
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Κων/πολη 29/11
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Μπάχια Μπλάνκα 29/11
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	άργεῖ Σετουμπάλ
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Κομώ Μπαΐη 26/11
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Π. Ἐλίζαμπεθ 15/11
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Σουέζ 25/11
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Ν. Ὀρλεάνη 16/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Ὀζάκα 25/11 γιά Κολούμπια
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Σουέζ 6/12
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Βομβάη 1/12
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	άργεῖ Ἀργοστόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Κουβέϊτ 28/11 γιά Ντῶρμπαν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Σάντος 1/12
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	δ. Ντόβερ 2/12
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	άργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ	68	26537	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολη 1/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Ρουέν 30/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Κων/πολη 18/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Καρισάμν 25/11
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	άργεῖ Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άργεῖ Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ).	66	38878	ε. Μελίλι 26/11
ΚΕΪΠ ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Ν. Ὀρλεάνη 5/11
ΚΕΪΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Γιβρατλάρ 29/11
ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	δ. μπρασκομπάτελ 11/12
ΚΕΪΠ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άργεῖ Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Ἰκχόν 14/11
ΚΕΪΠ ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ	70	11256	άργεῖ Πειραιά
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Καρισάμν 2/12
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μασσαλία 22/11
ΚΕΪΠ ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	άργεῖ Πειραιά
ΚΕΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Ν. Καληδονία 12/11
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ	71	9964	α. Ἀμβέρσα 19/11
ΚΕΪΠ ΡΙΟΝ	77	9.862	δ. Γιβραλτάρ 22/11
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Φρήταουν 21/11
ΚΕΪΠ ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	άργεῖ Ρίβωρ Φώλ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Ντουλούθ 26/11
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	δ. Π. Σάϊδ 1/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άργεῖ Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΪΝΤ	70	13907	ε. Μωχ. Κουασίμ 14/11
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. Ἰμμικγχαμ 2/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άργεῖ Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άργεῖ Πειραιά
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ἐπωλήθη Ἰνδούς Διαλυτές
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Ριγιέκα 2/12
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	δ. Θέρσντεϋ Ἄϊλ. 11/11
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Ἀλεξάνδρεια 1/12
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	α. Λός Ἄντζελες 30/11
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	ε. Ἄκαμπα 12/11
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	άργεῖ Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	δ. Σκάω 21/11
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	άργεῖ Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/11
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άργεῖ Πειραιά
ΚΛΗ	58	9882	Διάλυση Φορμόζα
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Παναμά 7/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ντῶρμπαν 29/11
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άργεῖ Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Λουλέα 26/11
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	δ. Π. Σάϊδ 1/12
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	άργεῖ Μαλάλαγκ Μπαΐη
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Μόντρεαλ 30/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	άργεῖ Ἀμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. μπρέμερχαβεν 19/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	άργεῖ Μπρούκελ Μπαΐη
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	άργεῖ Ἀμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Πειραιά 26/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	άργεῖ Ἀμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Π. ορ. Σπαίην 29/11
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Σιγκαπούρη 24/11
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	άργεῖ Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680	α. Μάλτα 4/12
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	77	5539	ε. Κων/πολη 2/12
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Ἀλεξάνδρεια 4/12
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Π. Ἄρθρουρ 27/11
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	14070	α. Ν. Ὀρλεάνη 1/12
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	63	7689	ε. Μομπάσα 22/11
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άργεῖ Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Χάλμσταντ 25/11
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ὑπό παραλαβή
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Χακάτα 27/11
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Σιγκαπούρη 27/11
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	άργεῖ Ἀστακό
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	64	4772	στό Ἄκτεν
ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	δ. Σουέζ 3/12
ΚΟΦΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	66	5153	α. Καράτσι 24/11 γιά Ντουμπάϊ
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	α. Αὐγούστα 13/10
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084	α. Χάλλ 23/11 γιά Ἀλγερία
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	στή Σεβίλλη
ΚΡΕΩΝ	68	12660	α. Μόντρεαλ 7/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	στήν Ἀκαγιούτλα
ΚΡΗΤΗ (δ).	69	34169	α. Φιλαδέλφεια 2/12
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Χοντέϊκτα 10/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Κόμπε 17/11 γιά Μπουσάν
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Π. ντε Μπούκ 13/11 γιά Γκέλα
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Νταμάμ 30/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Ὀτάρυ 29/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τεργέστη 27/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Ντόχα 21/11 γιά Ἰαπωνία
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	στή Γκατάνσκ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Λουμούτ 18/11 γιά Ὀκαχάμα
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Νταμάμ 28/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Κων/πολη 30/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	ε. Γένοβα 4/12
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων/πολη 1/12
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	α. Τοαμασίκα 26/11
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άργεῖ Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	ε. Τζέντα 15/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ἐπισκ. Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άργεῖ Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Καρθαγένα 24/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Ἄσκτοντ 27/11
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Σάντος 15/11
ΚΡΟΥΣΕΪΝΤΕΡ	58	1596	άργεῖ Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Π. Κήλονγκ 25/11
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άργεῖ Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΚΥΘΝΟΣ (δ).	71	17355	α. Ρίο Ἰανέϊρο 30/11
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Κόρπους Κρίστι 9/11
ΚΥΜΑ	60	7758	άργεῖ Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ).	64	31040	άργεῖ Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άργεῖ Ἀστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Νιούκαστλ 23/10
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Χάϊφα 28/11
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άργεῖ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Σουέζ 21/11
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άργεῖ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Σμύρνη 1/10 γιά Λατάκια

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Ἀμβοῦργο 4/12
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	στό Τσάχ Μπαχάρ 3/10
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	με τον «ΑΝΝΑΜΙΝΑ» (Ελλ.)
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ'	68	4350	α. Βαρκελώνη 14/11
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεῖ Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	α. Πειραιά 3/12
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	α. Τζέντα 2/12 γιά Ντουμπαΐ
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ἀργεῖ Ρίβερφωλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ε. Ντῶρμπαν 2/12
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	δ. Σουέζ 19/11
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπεκ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Ἀμβέρσα 5/12
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Οὐλσάκ 5/11
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Ἰμουίντεν 15/10
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Τζέντα 3/12
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Γιβραλτάρ 2/12
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Παναμά 26/11
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Κολόμπο 20/11
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Σουέζ 25511
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ε. Πειραιά 28/7
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15761	ε. Καράτσι 5/12
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΛΝΤ	68	10618	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	61	13480	α. Αὐγούστα 13/11 γιά Ἑπτάνησα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στή Λισσαβῶνα
ΛΕΤΟ	67	38145	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	ἀργεῖ Λευκάδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ε. Λέγκχορν 6/12
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Κομῶ Μπαίη 29/11 γιά Ἰράν
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεῖ Ἡγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουέζ 17/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ἀργεῖ Στυλίδα
ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Μομπάσα 13/8
ΛΗΔΑ	63	8566	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	ε. Λονδίνο 6/12
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	α. Πειραιά 8/11
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19334	ε. Ρότερνταμ 29/11
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	α. Ἀλεξάνδρεια 29/11
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 23/11 γιά Σαβόνα
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σιγκαπούρη 27/11 γιά Π. Κήλογκ
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Μίλφορτν Χόβεν 4/12 γιά Ἰράν
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	ἀργεῖ Ἡγουμενίτσα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΑΣ	78	12958	α. Μπαγκόνγκξ 30/11 γιά Σιγκαπούρη
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Τζέντα 28/11
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΙΤΣΑ	77	6228	Σημαία Λιβερίας
ΛΙΤΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Σύρο 31/10
ΛΙΨ	68	9650	ε. Ραγκούν 17/11
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ἀργεῖ Μπάρσα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	ε. φός 6/12
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Μπρισμπαίην 26/11
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ρίο Γκράντε 20/11 γιά Κίνα
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ρότερνταμ 6/12 γιά Βρέμη
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ἀργεῖ Πειραιά
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Κάρκτρι 2/12 γιά Λεμεσό
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Κρίστριανσαντ 1/12
ΛΥΡΑ	67	41914	ἀργεῖ Σετουμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Τζέντα 12/10
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στήν Ἀκάμπα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	ε. Κορεσάρ 10/12
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/10
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	δ. Κωνίπολη 27/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 2/12
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ ΙΙ	58	5376	α. Θέοντα 3/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Φιλαδέλφεια 19/11
ΜΑΝΝΑ (δ)	70	65223	α. Σαβόνα 1/12 γιά Σίντι Κερίρ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	α. Σάν Νίκολας Μπαίη 20/11
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Σιγκαπούρη 25/11
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Ρότερνταμ 5/12 γιά Γιβραλτάρ
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ντουλούθ 17/11
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Λ. Ἀντζελες 28/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Ἀλεξάνδρεια 14/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Σάντος 19/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Βαρκελώνη 26/11 γιά Νταμάμ
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Γιούροπορτ 3512
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Μορμουγκάο 28/11
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	ε. Χουέλβα 28/11
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Τουτικορίν 20/11
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Χιούστον 18/11
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Ρεγιουνιόν 23/11 γιά Κέϊπ Τάουν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Ι.	66	15404	ε. Χάμπτον 3/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ	49	6607	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Π. Σάϊδ 5/12
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ)	70	17485	δ. Κωνίπολη 29/11
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Χαλκίδα 17/11
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Μαοκάλτς 25/11 γιά Ἀμουεῖ
ΜΑΡΙΑ	71	19061	ὑπό παραλαβή
ΜΑΡΙΑ	59	5379	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Πειραιά 4/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Τζέντα 26/11 γιά Π. Κήλογκ
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	α. Καζαμπλάνκα 2/12 γιά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	ε. Πειραιά 12/11
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Σάντος 8/11
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Ρίο Γκράντε 6/9
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Μαδέϊρα 4/11
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Σιγκαπούρη 7/12
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	δ. Γιβραλτάρ 2/11
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	δ. Γιβραλτάρ 5/11
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	α. Γκάλβεστον 21/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Τακοράντι 20/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σάντος 26/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411	δ. Σουέζ 3/12
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Λισαβῶνα 18/11
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Χιοῦστον 24/10
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Χουέλβα 16/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ)	75	115207	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Πειραιά 28/11
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 27/11 γιά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Θέουτα 30/11
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	δ. Μπρουνσμπούτελ 22/11
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Κορεσάρ 14/12
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Π. Νογκάρο 3/12 γιά Τζέντα
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Κωνίπολη 11/11
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Ροζάριο 19/8 γιά Ν. Ἀφρική
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Νταμάμ 24/11
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Γκήλογκ 5/11 γιά Ἑλλάδα
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ἀμβέρσα 3/12 γιά ΗΠΑ
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	82	21000	ε. Γουκαμάτσου
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Ταρακάν 6/2
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. ΜΠ. Ἄϊρες 27/9
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	δ. Παναμά 29/11
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ἀργεῖ Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λίβερπουλ 19/11 γιά ΗΠΑ
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ρίο Γκράντε 31/10
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	στό Μαντράς 7/12
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ἐπωλήθη διάλυση
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	33500	α. Ν. Ὑόρκη 30/11 γιά Ἀρούμπα
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Γυακαγιάμα 28/11
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	δ. Γιβραλτάρ 26/11
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Ντακάρ 4/10
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	προσάραξε Ρόττερνταμ
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	δ. Ντόβερ 19/11
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σάν Νίκολας Μπαίη 22/10
ΜΕΛΤΕΜΙ III	68	15761	δ. Π. Σάϊδ 21/11
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Ἑλ Τζαζάϊρ 4/11
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	α. Τζένταν 7/11
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Ἀλεξάνδρεια 22/11
ΜΕΝΤΚΕ'Ι'Π	62	9092	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σάϊδ 3/12
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ'	57	3709	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Λισσαβῶνα 2/12 γιά ΗΠΑ
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Παλεμπάνγκ 24/11 γιά Μουντόκ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Σιγκαπούρη 5/11
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Μπαχρέϊν 7/12
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	ε. Βαλπαραΐζο 8/12
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Π. Σάϊδ 14/12
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	ε. Χιοῦστον 9/12
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Ντουμπαΐ 1/1
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Γερμανία 7/12
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σιγκαπούρη 4/11 γιά Σ. Φραγκίσκο
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	ε. Σάλλομ Βόε 22/11 γιά Φιλαδέλφεια
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 12/11
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	δ. Π. Σάϊδ 1/12
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Βόλο 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Σάντο Καστίλα 12/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Βαρκελώνη 5/11 γιά Ἀναμπα
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Σαίντ Βίνσεντ 3/12
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. Ὀρλεάνη 2/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 2/12
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Λά Νουβέλ 15/11 γιά Ἀλγερία
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	ὁλική ἀπώλεια Ντζιντζελί
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Ὀρλεάνη 18/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζένταν 29/11 γιά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Σ. Βίνσεντ 3/12
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Γιβραλτάρ 31/10

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	άρχεϊ Άστακό
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 26/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ν. Όρλεάνη 29/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Μόντρεαλ 3/12
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές Έρυθράς θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο Γκράντε 29/9 γιά Περσικ.
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Βαρκελώνη 24/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Σουέζ 29/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Γιοκοχάμα 9/11 γιά Βανκούβερ
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχεϊ Σαρζά
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Άδελαΐδα 19/11 γιά Ίαπωνία
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Άλεξάνδρεια 4/12
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λ. Άντζελες 7/11 γιά Γιοκοχάμα
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Ταομπρούκ 28/11 γιά Ρότερνταμ
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	έπισκευές Σιγκαπούρη
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχεϊ Πειραιά
ΜΟΥΝΣΤΕΡΛΕ'Ι'ΝΤΣ	60	9365	άρχεϊ Τρινκομάλη
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 4/12
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Π. Σάϊδ 17/11
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Δουνκέρκη 25/11 γιά ΗΠΑ
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Τής 1/12
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Ντώρμπαν 30/11 γιά Σάντος
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72 1-3-686		α. Λονδίνο 6/12
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	άρχεϊ Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Λειξόες 26/11
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχεϊ Άργοστόλι
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ζήμπραγκ 2/12 γιά Ελ Τζαζάρτ.
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Κάρντιφ 5/12
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	άρχεϊ Άστακό
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪ'Υ'	63	9657	άρχεϊ Πειραιά
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	δ. Σκαώ 22/11
ΜΠΟΞ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντουμπάϊ 26/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Χόβικ 24/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	ε. Φουγιέρα 16/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Πειραιά 28/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	δ. Π. Σάϊδ 3/12
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχεϊ Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχεϊ Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	άρχεϊ Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άρχεϊ Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχεϊ Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχεϊ Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Βομβάη 2/12
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ'	69	2979	άγρεϊ Τζέντα
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχεϊ Έλευσίνα
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	άρχεϊ Άλιβέρι
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Νικόσια 26/11 γιά Ίνδία
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Πειραιά 30/11 γιά Μπ. Άϊρες
ΜΥΛΟΙ	61	13092	άρχεϊ Ρότερνταμ
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Άμβούργο 20/11 γιά ΗΠΑ
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Μπόργουντ 27/11
ΜΥΡΤΙΑ (δ)	68	14949	α. Βομβάη 19/11 γιά Περσικό
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχεϊ Άργοστόλι
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχεϊ Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Γουακαμάτσου 29/11
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Μπάρ 3/12 γιά Ίκόνιο
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	δ. Γιβρατλάρ 26/11
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Λός Άντζελες 25/11
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχεϊ Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άρχεϊ Τζεμπέλ Άλι
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άρχεϊ Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχεϊ Περαιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	78	16224	α. Μπ. Άϊρες 26/11
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Καέν 23/11 γιά Ντόβερ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Μπρακσμπούτελ 19/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Χάμπτον 19/11 γιά Άρούμπα
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Μπρέμερχαβερν 25/11 γιά ΗΠΑ
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	ε. Λάγος 4/8
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχεϊ Έλευσίνα
ΝΕΜΑ	58	10974	δ. Π. Σάϊδ 4/12
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Σιγκαπούρη 20/10
ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Ντουμπάϊ 23/11
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	άρχεϊ Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. Όρλεάνη 3/12
ΝΕΝΙ	69	2985	άρχεϊ Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Τζέντα 13/11
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχεϊ Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Γιούροπορτ 7/12
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Λ. Άντζελες 6/11
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ'	72	9606	ύπό παραλαβή
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχεϊ Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Γδύνια 18/11 γιά Τζέντα
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	άρχεϊ Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ)	76	121542	δ. Ντουμπάϊ 2/12
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	άποθήκη στό Έλ Χάλκ 4/8
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Φουτζέϊρα 10/11
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άρχεϊ Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	άρχεϊ Χαλκίδα
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Λ. Άντζελες 28/11
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Π. Σάϊδ 16/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχεϊ Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	ε. Χιοΰστον 3/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	άρχεϊ Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Νικόσια 25/11 γιά Ρότερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	στό Σουέζ
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Παρακάγουα 27/11
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Σιγκαπούρη 26/10
ΝΙΚΟΣ	61	1543	έπωλήθη Άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχεϊ Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχεϊ Άλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Σιγκαπούρη 24/11
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	δ. Κων/πολη 26/11
ΝΙΚΥ	58	9087	άρχεϊ Πειραιά
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχεϊ Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	άρχεϊ Πειραιά
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Τοκνάμα 29/11
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άρχεϊ Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχεϊ Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άρχεϊ Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	άρχεϊ Στυλίδα
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΜΑΝΔ (δ)	72	118662	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μπελέμ 20/10
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	δ. Κων/πολη 24/10
ΝΟΤΗΣ	55	3956	έπωλήθη Άλλοδαπούς
ΝΟΤΟΣ (δ)	64	49055	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	δ. Σκάω 24/11
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ)	59	12299	α. Σεπετίμπα 21/11
ΝΤΑΝΙΕΛ II	69	1999	Σημαία Παναμά
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	έπωλήθη Ίνδούς Διαλυτές
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Κων/πολη 30/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Λάς Πάλμας 17/11
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	άρχεϊ Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Χιοΰστον 12/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Βαλτιμόρη 16/11 γιά Μεξικό
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Ν. Όρλεάνη 20/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Ρουέν 30/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χιοΰστον 19/11
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Ντώρμπαν 24/11
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Χάλλ 4/12
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχεϊ Μπλαρκγουώτερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχεϊ Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	άρχεϊ Άργοστόλι
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	άρχεϊ Πειραιά
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	12463	α. Μόντρεαλ 23/11 γιά Άρούμπα
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Τζέντα 25/11
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχεϊ Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Αύγούστα 27/8
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Ν. Όρλεάνη 3/12
ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	δ. Κων/πολη 24/11
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Γκάνδη 28/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τζέντα 30/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχεϊ Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	α. Μπιλμπάο 3/12
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	μετον. «ΙΜΑΛΑΙΑ» (Έλληνική)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	άρχεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 28/11 γιά Ίταλία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΑΛ	65	38627	άρχεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	άρχεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	δ. Ντουμπάϊ 3/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Τζέμπελ Ντάννα 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Έπτάνησα 23/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΣ	73	15478	α. Θάντερ Μπαίη 19/11
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	δ. Π. Σάϊδ 20/11
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Μαπούτο 16/11
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεσογειακές μεταφορές
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	άρχεϊ Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Ρουέν 30/11 γιά Νουαντιίμπου
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Σιγκαπούρη 24/11
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχεϊ Πειραιά
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	ε. Φός 1/12
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	19544	ε. Κβίνενσταλ 14/11
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100	καθελκώστηκε Φερρόλ
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	καθελκώστηκε Μπιλμπάο
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχεϊ Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Σιγκαπούρη 30/11 γιά Βανκούβερ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Άλεξάνδρεια 23/11
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχεϊ Πειραιά
ΟΤΖΚΟΟΥ	60	2981	άρχεϊ Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	άρχεϊ Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'Ν'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχεϊ Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	ε. Άμβούργο 2/12
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Έπτάνησα 10/11
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχεϊ Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	άρχεϊ Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Γλασκώβη 28/11
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	ε. Λάγος 11/11
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχεϊ Γκρέϊτ Μπίττερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	ε. Σετουμπάλ 10/11
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχεϊ Έλευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άρχεϊ Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μπαντάρ Άμπάς 19/10
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχεϊ Ν. Όρλεάνη
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχεϊ Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζάριο 23/9
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	ε. Πειραιά 16/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Πειραιά 1/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Κοπέρ 11/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. Λ. Άντζελες 2/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Άνκα Μπάιη 16/11
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Άβίλες 20/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχεϊ Γαλαξείδι
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Ν. Όρλεάνη 23/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Σάντος 1/12
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	έπωλήθη
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχεϊ Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Σόρεχαμ 4/12 γιά Ρουέν
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Λισαβώνα 17/11 γιά Έλ Τζάζαϊρ
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Πειραιά 16/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Πειραιά 4/12 γιά Σουέζ
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	δ. Παναμά 10/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Σιγκαπούρη 17/9

ΠΑΡΓΑ	59	10065	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άργεϊ Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Μοντεβίδεο 22/11
ΠΑΡΟΣ (δ)	73	17355	α. Μπιλμπάο 15/11 γιά Λάγος
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	~~07~~	~~45127~~	άργεϊ Άλιβέρι
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Γένοβα 23/11 γιά Γιβραλτάρ
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Γιούροπορτ 5/12
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Γουαλορού 24/10
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	άργεϊ Όρκτάζ
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	ε. Π. Έλίζαμπεθ 5/12
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ)	77	125947	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Ντώρμπαν 3/12
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Παναμά 4/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Πειραιά 26/11 γιά Λαύριο
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	πρός Ν. Όρλεάνη 9/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	δ. Π. Σάϊδ 10/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σάϊδ 4/12
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Ν. Όρλεάνη 2/12
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. Άμβούργο 6/12
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άργεϊ Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δ. Έπτάνησα 24/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άργεϊ Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Σιγκαπούρη 17/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Ρίο Ίακείρο 29/11
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Μοκρόβια 2/12
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	δ. Σουέζ 13/7
ΠΕΡΛΑ	69	4718	ε. Λάγος 10/11
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Σ. Φρανσίσκο 24/11 γιά Ντουμπάϊ
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άργεϊ Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 21/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	άργεϊ Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άργεϊ Έλευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άργεϊ Έλευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 21/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Κεϋχάν 13/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άργεϊ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	άργεϊ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 4/12 γιά Μέγαρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Ίμινγκαχαμ 25/11 γιά Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Π. Σάϊδ 3/12
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755	άργεϊ Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	άργεϊ Βομβάη
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Κουβέϊτ 29/11
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	άργεϊ Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Γουϋάλα 23/11 για Ίράν
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ε. Τολεαρύ 25/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021	α. Άλ Ρουές 29/11 γιά ΗΠΑ
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Π. Σάϊδ 4/12
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. Ρεσίφ 25/11
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Ρανγκούκ 2/12
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άργεϊ Ίτέα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άργεϊ Άστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Μάλτα 20/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	άργεϊ Χαλκίδα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	άργεϊ Ήγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άργεϊ Στυλίδα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άργεϊ Πόρτλαντ (Όρεγκ.)
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άργεϊ Γαλαξείδι
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. Άλεξάνδρεια 15/11
ΠΙΝΤΟ	82	32300	ύπό παραλαβή
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Σαίντ Τζών 11/11
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άργεϊ Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Ροζάριο 20/11
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άργεϊ Έλευσίνα
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άργεϊ Γαλαξείδι
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Ν. Υόρκη 16/11
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	α. Άμβέρσα 30/11 γιά Άλεξάνδρεια
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523	δ. Μπρανσμπούτελ 24/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Μπαρκαντέρα 20/11
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	66	48801	δ. Π. Σάϊδ 29/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	δ. Γιβραλτάρ 27/11
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργεϊ Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Χάμπτον 26/11 γιά Σ. Κρουά
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Άνκόνα 24/11 γιά Τσιότζια
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Θάντερ Μπαίη 28/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άργεϊ Πειραιά
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	Διάλυση Έλευσίνα
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Λάς Πάλμας 6/12
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Παναμά 16/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	έπισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Σιλακάη γιά Σουραμπάγια
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	ε. Παλεμπάνγκ 10/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Σουέζ 28/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	36764	Διάλυση Φορμόζα
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	ε. Φρήπορτ 30/11
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	δ. Π. Σάϊδ 21/11
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άργεϊ Άστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Ν. Όρλεάνη 24/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	άργεϊ Πειραιά
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Π. Σάϊδ 26/11
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Ντετρόϊτ 30/11
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	δ. Ντόβερ 19/11
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 21/11
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 23/11
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	μετον. «ΑΛΙΣΙΑ» ('Ελληνική)
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Κίγνστον 27/11
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Πειραιά 27/10
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Τακόμα 27/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Κων/πολη 30/11
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Κων/πολη 23/11
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Μορμονγκάο 22/11
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Γιβραλτάρ 30/11
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	α. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 25/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' Ι (δ.)	77	18325	ε. Λά Γκουλέτ 3/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ)	79	32023	α. Πειραιά 1/12 γιά Λιβύη
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ)	78	69016	δ. Π. Σάϊδ 2/12
ΡΕΑ	71	9025	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΡΕΑ	56	4275	άργεϊ Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	δ. Π. Σάϊδ 3/11
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Σ. Άνκα Μπαίη 7/11
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Καράτσι 29/11 γιά Μπανγκόγκ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	68	30294	α. Ροζάριο 29/11
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άργεϊ Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ'	63	14961	άργεϊ Πειραιά
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	δ. Σουέζ 3/11
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Κέϊπ Τάουν 23/11
ΡΗΝΗ	63	15929	άργεϊ Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049	άργεϊ Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Παρακάγουα 23/11
ΡΙΒΑ	63	10299	άργεϊ Γαλαξείδι
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λόμε 13/11
ΡΙΟ	75	9112	α. Τζέντα 26/11
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	57	12812	άργεϊ Γαλαξείδι
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Λισαβώνα 18/11
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	α. Σ. Μάϊκλς 18/11
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άργεϊ Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άργεϊ Άλιβέρι
ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	α. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 23/11
ΡΟΑΝ (δ)	59	12270	δ. Κων/πολη 29/11
ΡΟΔΟΣ	55	3370	άργεϊ Πειραιά
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Άμβέρσα 6/12 γιά Άμβούργο
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Κων/πολη 2/12
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άργεϊ Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άργεϊ Άργοστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Στυλίδα 22/11
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)	71	77049	άργεϊ Άλιβέρι
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	δ. Σουέζ 25/11
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	69	2995	ε. Σιγκαπούρη 2/10
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	ε. Ντώρμπαν 3/12
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Ντώρμπαν 5/12
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Βηρυτό 5/12
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	άργεϊ Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	άργεϊ Πειραιά
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λόμε 4/12 γιά Βάρη
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	α. Ντώρμπαν 2/11
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σιγκαπούρη 19/11 γιά Τσάλνα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Άνάπολη 25/11
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άργεϊ Άλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Χάλλ 15/11 γιά Έλ Ντζαζάϊρ
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	ε. Άλεξάνδρεια 16/11
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	δ. Ντόβερ 29/11
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Άμβέρσα 17/11
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Π. Σάϊδ 30/11
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	δ. Σουέζ 6/12
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Άκίνουα Μπαίη 23/10 για Σαγκακοσέκ
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Δουνκέρκη 15/11 γιά Π. Χάρκωρτ
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Σάν Πέντρο 14/11
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	α. Μπορντώ 7/11 γιά Μανάντι
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Ρότερνταμ 24/11 γιά Σετουμπάλ
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Σουέζ 27/11
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στό Π. ορ. Σπαίην
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Ρότερνταμ 25/10
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916	α. Τζέντα 6/9 για Μπέρμπερα
ΣΑΜΠΑ (δ.)	57	13247	α. Έλευσίνα 16/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Παναμά 17/8
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Γκρέϊντζμαουθ 4/12 γιά Γερμανία
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Σανγκάη 15/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77		ύπό παραλαβή
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	ε. Πόρτ Άλφρεντ 2/12
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Μπουσάν 24/9 για Κήλονγκ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άργεϊ Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Παναμά 30/11
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ'	74	11452	Σημαία Παναμά
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Καρθαγένη 27/11
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Τζών 15/11 γιά Βενεζουέλα
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Βερμούδα 1/12
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Λίβερπουλ 28/11
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Σάντσεβαλλ 1/12
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ)	61	20581	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρουέκ 27/11
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Καλαί 9/11
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Νιούπορτ 2/12 γιά Περσικό
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Σιγκαπούρη 1/12 γιά Σύνδεϋ
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	άργεϊ Άντίκυρα
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	α. Έπτάνησα 29/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. κων/πολη 2/12
ΣΑΠΦΩ	63	17876	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άργεϊ Ρίο Ίανέϊρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άργεϊ Μπράγκς
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. Μπαντάρ Άμπάς 25/10
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργεϊ Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άργεϊ Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άργεϊ Γαλαξείδι
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ε. Πειραιά 20/11
ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	ε. Φάλμουθ 6/12
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	ε. Άμστερνταμ 30/11
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Βαρκελώνη 3/12
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Σύνδεϋ 16/11
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Παναμά 12/11
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	άργεϊ Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβίδεο 18/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	ε. Γκήλονγκ 28/11
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	άργεϊ Πειραιά
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	άργεϊ Πειραιά

ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ὑπό παραλαβή
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	59	10075	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ντῶρμπαν 11/11 γιά Ν. Ἀμερική
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Χόνγκ Κόνγκ 29/11
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	α. Νιούπορτ 17/11 γιά Τουρκία
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Μομπίλ 25/11 γιά Χιοῦστον
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	στή Βομβάη
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Τζέντα 4/11
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Φρεμάντλ 1/12
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Σάντος 2/12
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. 4/12 Σάντος
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. Χόνγκ-Κόνγκ 11/12
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Ἰαπωνία 8/12
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660	ἀργεῖ Ἀντίκυρα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Πόρτο Καμπέλο 9/12
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	δ. Παναμᾶς 5/12
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Σαγκάη 4/12
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ'	69	9305	ε. Χιοῦστον 9/12
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Κωνσταντινούπολη 20/11
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	70	43599	ἀργεῖ Μόκπο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Σάντος 26/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λάς Πάλμας 27/11
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	ὑπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Μόζι 20/10 γιά Σιγκαπούρη
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ)	67	48058	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Σάντος 9/11 γιά Ἀλεξάνδρεια
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Σουέζ 5/12
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Παλέρμο 20/10
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	στή Βομβάη
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Σουέζ 25/11
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	ἀργεῖ Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ἀργεῖ Ἔμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	ε. Γένοβα 4/12
ΣΟΥΒΑΛΑ	67	5367	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Καζαμπλάνκα 2/12
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Ρουέν 30/11
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. καλούμπα 7/11 γιά Ἰνδονησία
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	ἀργεῖ Γάνδη
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. Ρουέκ 1/12 για Αἴγυπτο
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μέθυλ 19/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	μετον. «ΦΟΡΤΣΟΥΝΕΙΤ» (Παν.)
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Λάς Πάλμας 5/12
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Ν. Ὑόρκη 30/12 γιά Ἀρούμπα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Καϋμάν Μπράκ 1/11
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Ντόβερ 6/12
ΣΤΑΡ (δ)	56	10287	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	ἀργεῖ Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ	68	16611	πρός Μπαντάς Ἀμπάς
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ἐπισκευές Καβασάκι
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Νιούκαστλ 26/11 γιά Ἰαπωνία
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Πενιάνγκ 3/12
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Τσίμπα 13/11
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Βανκοῦβερ 25/11
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	62	15649	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Μουτσούρε 20/11
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Σιγκαπούρη 23/11
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Ρίο Ἰανέϊρο 25/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Ρότερνταμ 2/12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/10
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	ἀργεῖ Ἀμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Ἄσντοντ 28/11
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Καουσιούνγκ 16/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	α. Πόρτ Σουδάν 12/8
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ρουέν 29/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΤΟΡΚ	70	15302	ε. Βανκοῦβερ 5/12
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	ε. Πειραιᾶ 17/9
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	ἀργεῖ Γκουαγιακοῦίλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	πρός Σαμπίν 9/12
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	ε. Σιγκαπούρη 30/10
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΥΝΕΤΟΣ (δ)	67	72576	ὑπό παραλαβή
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ρουέν 2/12 γιά Ἀλεξάνδρεια
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	δ. Π. Σάϊδ 27/11
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΣΩΤΗΡ	62	21099	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260	α. Ράς Τακούρα 19/11
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ἀργεῖ Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Σεβίλλη 5/10
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Π. ορ. Σπαίην 28/11
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Ἀμβέρσα 2/12
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Ἰμμουϊντεν 1/12 γιά Σιγκαπούρη
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Κισαράζου 21/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	α. Ταουνάου 18/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Σιγκαπούρη 26/11
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989	ε. Πειραιᾶ 14/11
ΤΑΣΙΑ	62	14150	δ. Π. Σάϊδ 21/11
ΤΑΤΑ'Ι' ΚΟΥΗΝ	66	1677	στόν Πειραιᾶ
ΤΑΤΑ'Ι' ΣΗ	67	1926	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Γιοκοχάμα 27/11
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Νταμάμ 30/11
ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344	α. Ἰνβεργκόρυτον 29/11
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Μασσαλία 26/11
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ἐπωλήθη Διαλυτές Φορμόζας
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	δ. κων/πολη 30/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	ἀργεῖ Ἀστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 21/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Λάς Πάλμας 2/12
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	δ. Παναμᾶ 1/11
ΤΖΕΛΑ	62	9571	ἀργεῖ Ἀστακό
ΤΖΕΛΕΠΙ	67	9173	στό Μπακτάρ Ἀμπάς
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Τζέντα 30/11
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	δ. Παναμᾶ 26/11
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ἀργεῖ Στυλίδα
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	α. Καββάλα 10/11 γιά Μέγαρα
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. κόρβεχαρ α1/12 γιά Λουλέα
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Ν. Ὀρλεάνη 1/12
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Τζιμπουτί 5/11
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	δ. Ἑπτάνησα 16/11
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Κομώ Μπαίη 21/11
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Ν. Ὀρλεάνη 12/11
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Χάμπτον 6/10 γιά Ἰνδονησία
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Σετουμπάλ 23/11
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Μόζι 17/11
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	α. Πειραιᾶ 16/11
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ἀργεῖ Μανφρεκτόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Ἀλεξάνδρεια 27/11
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Λάγος 7/11
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Βαρκελώνη 2/12
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	δ. Κων/πολη 19/11
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	δ. Κων/πολη 28/11
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Σάντερλαντ 14/11
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Ντουάλα 12/11
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Πειραιᾶ 22/11
ΤΙΑΡΑ	69	9731	ἀργεῖ Ρίβερ Ντάρτ
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	δ. Κων/πολη 26/11
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΤΙΤΑΝ (δ)	71	51288	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Μπανγκόγκ 29/11
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Πειραιᾶ 19/11
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Βίλα Κουνστιτούστον 4/12
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ἀμβέρσα 30/11 γιά Ἀλεξάνδρεια
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Σιγκαπούρη 29/11
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμᾶ 23/11
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ἀργεῖ Στυλίδα
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	ὑπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	ε. Γένοβα 6/12
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ)	65	41195	ε. Πειραιᾶ 29/11
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ)	68	46827	ε. Γένοβα 1/12
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ)	66	36548	α. Ντακάρ 18/10
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	ε. ἌνκτονT 24/11
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	δ. Σουέζ 26/11
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΛΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	Διάλυση Κίνα
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	59	3865	δ. Π. Σάϊδ 27/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Ντουμπάι27/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Μπωμόντ 29/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δ. Σουέζ 4/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Γένοβα 27511
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	ε. Σύρο 29/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Π. Νουάρ 27/10
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Λά Σκίρα 25/11
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Ρουέν 3/12
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ)	62	25717	α. Αὐγούστα 4/12
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ἀμβέρσα 10/11
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΑΣ	60	9255	ε. Ν. Ὀρλεάνη 19/9
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΑΣ	74	11644	α. Ντουμπάι 3/12
ΤΣΑΡΙΤΥ	67	46248	α. Γένοβα 8/11 ἐπωλήθη
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Ἀμβούργο 1/12
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Ντουλούθ 21/11
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	ἀργεῖ Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Κων/πολη 20/11
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Μαπούτο 25/11
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Μπ. Ἄϊρες 11/11
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Ἀλγκεκίρας 28/11
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Βομβάη 19/10
ΦΑΙΑΞ	70	11489	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεῖ Μπαρσα
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	δ. Σουέζ 28/11
ΦΑΛΑΝΙ	67	5485	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Ἀμβέρσα 3/12
ΦΑΛΚΟΝ	60	4100	ἀργεῖ Ἔμδεν
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ	77	9477	δ. Σουέζ 5/8
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ	63	9854	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Αμσχάβεν 5/12
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	α. Ντῶρμπαν 5/12
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Τζέντα 1/12
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Κέϊπ Τάουν 5/12
ΦΑΝΗΣ	55	3382	ὑπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Σαβάννα 20/11 γιά Ἀρούμπα
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Μπιλμπάο 1/12

ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	άργεῖ Πειραιά
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Τάραντα 6/11
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	α. 'Αμβέρσα 24/11 γιά Τζέντα
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Φρημάντλ 21/11
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Κεϋχάν 22/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Σάλλομ Βόε 9/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Γιβραλτάρ 21/11
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	άργεῖ 'Ελευσίνα
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	άργεῖ 'Ελευσίνα
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	'Ολική 'Απώλεια Καράτσι
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Σάντος27/11 γιά Ν. 'Υόρκη
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ)	83	31321	α. Ν. 'Υόρκη 19/11 γιά 'Αρούμπα
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Καζαμπλάνκα 27/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Π. Σάϊδ 2/12
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ὑπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Κολούμπια 26/11
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Π. Σάϊδ 1/12
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σάϊδ 18/11
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	ε. Π. Σάϊδ 18/11
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Κακογκάουα 26/11
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνο 11/11
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	άργεῖ Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	άργεῖ Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	άργεῖ Πειραιά
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Π. Σάϊδ 10/11
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Ντουλούθ 22/11
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	ε. Βρέμη 3/12
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ε. Φλώσινγκ 25/11
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	ε. Χαλκίδα 30/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	δ. Γιβραλτάρ 20/11
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Αὐγούστα 30/11
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	άργεῖ Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Λεμεσό 16/9
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	α. Χάβρη 17/11
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	άργεῖ Χαλκίδα
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	ε. Μομπάσα 25/11
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χόρ αλ Χουμπάρ
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Σάντος 27/11
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Σάντος 16/11
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ	76	9302	ε. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 31/10
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	δ. Παναμά 27/10
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. κολούμπια Ρίβερ 32/10
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Λέγκχορν 1/12
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Λισσαβώνα 3/12
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Σήατλ 1/12
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. 'Αμβούργο 4/12
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Νταμάμ 27/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Σάν Χουάν 26/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/12
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	ὑπό ναυπήγηση
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. 'Αστακό 10/11
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	άργεῖ Πειραιά
ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	δ. Σουέζ 3/12
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. 'Αλεξάνδρεια 28/11
ΧΑΡΗΣ	68	2918	α. "Ιπσουΐτς 24/11
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Πειραιά 3/12
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	άργεῖ Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	ε. Παρανάγκουα 28/11
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	δ. Σουέζ 3/12
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Παναμά 8/11
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΗΒ	68	10121	α. Λονδίνο 29/11
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 3/9
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Π. Σάϊδ 3/12
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Σινγκάγκ 14/10
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ε. Βομβάη 4/12
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	δ. Π. Σάϊδ 26/11
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Μουτσούρε 5/11
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	δ. Σουέζ 23/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Πόρτο Ρίκο 13/12
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άργεῖ 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Ναγκόγια 18/11
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	άργεῖ Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	άργεῖ Πειραιά
ΧΙΠΠΟ (δ)	60	12832	α. Λεμεσό 4/12
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	δ. Ντόβερ 15/11
ΧΛΟΗ	75	16421	άργεῖ 'Αργοστόλι
ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	α. Χαλκίδα 12/11
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.Π.	67	3831	άργεῖ Πειραιά
ΧΡΙΣΝΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	άργεῖ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ)	82	41223	α. Π. "Αρθρουρ 27/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άργεῖ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Χιοῦστον 31/10
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Καγκοσίμα 22/10
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	μετον. «ΝΑΥΤΙΛΟΣ»
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	άργεῖ Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ε. 'Ικόνιο 16/11
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	ὑπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	α. Λάς Πάλμας 17/10
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Τζέντα 19/10
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Μπιλμπάο 4/12 γιά 'Αμβέρσα
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άργεῖ 'Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	άργεῖ Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	άργεῖ Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργεῖ Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	άργεῖ Πειραιά
ΩΤΟ.ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	άργεῖ Πειραιά

ABS



The American Bureau of Shipping (ABS) thanks the Greek maritime community for their continuous expression of confidence in ABS by enlisting our services.

We are resolute in our intent to provide those services expeditiously and effectively.

The 1982 ABS RULES has been translated and published in Greek in a special format which can be updated annually. This publication is available from the Piraeus office and now includes the pages updating it for 1983

American Bureau of Shipping

International Headquarters

65 Broadway, New York, N.Y. 10006 U.S.A

Salonica Office:
19 Nic. Plastira St.
P.O. Box 17008, Exochon
Harilaou GR542 10 Salonica,
Tel.: 309619
Cable: Recordsalonica

Mediterranean Headquarters and Head Office for Greece:
1-3, Filellinon St.
P.O. Box 80139, GR 185 10 Piraeus
Telephone: 4527611/4
Telex: 21.2494

Syros Office:
Protopapadaki 41
GR 841 00 Syros
Tel: 23743
Telex: 0293134



Τά ὑπό ξένες σημαῖες



Πλοῖα πού σημειώνονται μέ ἀστερίσκο (*) δέν εἶναι συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ καί πλοῖα τά ὁποῖα δέν φέρουν ἔνδειξη σημαίας εἶναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ ΙΙ (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)*	62	5930	ε. Ντώρμπαν 1/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	δ. Σουέζ 21/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ)*	50	1321	δ. Π. Σάϊδ 4/12 γιά Μεσόγειο
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π)	68	4624	ε. Γκάλβεστον 18/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	α. Χούκτ Πόϊντ 1/10 γιά ΗΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ)	77	1573	ε. Κίνγκστον 30/11
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μάλ.)*	62	8975	δ. Σουέζ 9/9 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΑΓΛΑΪΑ VIIπ)	74	8944	α. Βακνοῦβερ 23/11 γιά Ἰαπωνία
ΑΔΑΜΑΣ*	83	45300	δ. Π. Σάϊδ 14/11 γιά Μεσόγειο
ΑΔΕΛΦΑ (π)*	66	11536	α. Δουνκέρκη 29/11
ΑΕΛΛΩ (δ.)*	57	20745	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π)*	51	2430	ἀργεῖ Σάν Πέντρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	δ. Παναμᾶ 26/11
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ἐπισκ. Ν. Ὑόρκη 1/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)*	82	11988	πρός Μπιλμπάο
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	ε. Λάνζετ 15/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Εὔξεινο Πόντο
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Νιγηρία 10/12 γιά Γιβραλτάρ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λαβερά 9/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Γιοκοχάμα 13/12 γιά Καοσιούνγκ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Φέλσινγκμποργκ 11/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪΥ	59	8724	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	ε. Μπαντάρ Ἀμπάς 30/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Μίλφορντ Χάβεν 14/12 γιά Ἀμβέρσα
ΑΘΛΟΣ IV(κ)*	66	1716	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	ἀργεῖ Ἀμστερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π)	76	12498	α. Μπρίντισι 1/11 γιά Ταμπίκο
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΝΤΟΜ (π)*	72	11185	ε. Σούσα 27/11
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	δ. Π. Σάϊδ 2/12
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π)*	76	12498	δ. Σουέζ 1/10 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ε. Βίλα Κονστιτούσιον 1/12
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π)*	74	12498	ε. Ξινγκιάνγκ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π)*	74	12498	α. Ναγκόγια 22/11 γιά Ντώρμπαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π)*	77	12498	στό Χόρ αλ Ζουμπάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π)*	71	15205	ε. Μπάρ 27/11
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π)*	76	12498	α. Μπουσάν 28/7 γιά Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (π)	69	9199	α. Ἀμβέρσα 3/12 γιά Ἀλεξάνδρεια
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π)*	72	11185	α. Ρεσίφ 22/10 γιά Βάρνα
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π)*	73	12498	δ. Σουέζ 20/11 γιά Κίνα
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 15/9 γιά Ἰράν
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (π)*	69	9199	ε. Καστελαμάρε 21/11
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π)*	69	9241	ε. Ἄκαμπα 4/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Τακόμα 23/11 γιά Ἰαπωνία
ΑΪΚΟΝ*	71	27958	α. Τακόμα 7/11 γιά Ἰαπωνία
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π)*	71	15497	α. Λός Ἄντζελες 1/11 γιά Γιοκοχάμα
ΑΪΝΤΗΑΛ (Μαλτ)*	65	9223	ε. Σιτακόνγκ 29/11
ΑΙΟΛΟΣ (κ)	68	3858	α. Φερόλ 24/11 γιά Βιλαγκαρσία
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π)*	69	15850	α. Ν. Ὀρλεάνη 3/12
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π)*	69	15800	α. Τάμπα 10/11 γιά Σιτακόνγκ
ΑΪΡΗΝΣ ΡΑΨΟΝΤΥ (κ)	67	29256	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ)*	74	60930	ἀργεῖ Μομπάσα
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ)	73	57761	δ. Σουέζ 15/10 γιά Κίνα
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. Ρανγκούν 9/11
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ρότερνταμ 24/11 γιά Ν. Ὀρλεάνη
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. Πειραιᾶ 16/11
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	α. Φρεμάντλ 1/9 γιά Σίντα
ΑΛΕΝΤΕΪΛ (δ.)	70	51615	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ)*	71	68731	α. Ρότερνταμ 22/11 γιά Ἐπτάνησα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ)*	69	1434	ε. Λεμεσό 2/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ)	71	10055	α. Γένοβα 2/12 γιά Τζέντα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π)	69	10722	α. Κέϊπ Τάουν 20/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Ἀλιβέρι 6/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ἀργεῖ Χάϊφα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λιβ.δ)*	60	12762	ἀργεῖ Τσέκα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π)*	74	6042	ε. Π. Πρίνς 15/11
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Λάγος 30/10
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	ε. Σάουδα 26/10
ΑΛΚΑ (π)	66	4478	ἐπισκευές Πειραιᾶ
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Καρριέρ
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	ὑπό παραλαβή
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	ἀργεῖ Χώγκσαντ
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	δ. Δαρδανέλια 12/11 γιά Μονδανιά
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ)	65	37888	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π)*	56	1873	α. Τολεαρύ 12/10 γιά Μαποῦυτο
ΑΛΦΙΤΟ (π)*	63	15929	δ. Παναμᾶ 20/11 γιά Ἰταλία
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ)	73	18798	α. Σαντάνα 21/11 για Μαναούς
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	72	18792	α. Παρανάγουα 30/11
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Ράς Τανούρα 15/11
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ)	77	19867	α. Ναπιέρ 5/12 γιά Γουέλινγκτον
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	ὑπό παραλαβή
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	ἀργεῖ Καράτσι
ΑΜΠΛΑΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Κολούμπια 25/11 γιά Ὑεμένη
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	δ. Μάλτα 30/11 γιά Ἀλεξάνδρεια
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΪΛΑΝΤ	67	21457	α. Γιουροπόρτ 7/12 γιά ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπαράο 16/10 γιά Οἰτά
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Ν. Ὀρλεάνη 22/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Πρίνς Ρούπερτ 2/12
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμᾶ 20/11
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Λός Ἄντζελες 30/11 γιά Ἰαπωνία
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	α. Ταγκονούρα 25/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ Ι (κ)*	76	4617	α. Π. Ἄλφρεντ 30/11 γιά Σαβάνα
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Αὐγούστα 23/11 γιά Γιβραλτάρ
ΑΝΚΑ Δ. (κ)	66	16451	ε. Πειραιᾶ 9/9
ΑΝΝΑ Α. (Μάλτ.)	57	10376	α. Πειραιᾶ 28/11
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	ε. Λισσαβώνα 5/12
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)	70	11474	α. Βίλα Κονστιτιούσιον 28/11
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π)*	68	10239	α. Τσάρλεστον 1/2 γιά Μπρούκσβικ
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (π)*	68	9122	ε. Κων/πολη 1/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)*	73	129665	α. Ἀντίφερ 5/12 γιά Γουίλεμσχάβεν
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ἀργεῖ Τραπάνι
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π)	76	6744	α. Σιγκαπούρη 12/11 γιά Χοντεΐντα
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Ἀμβέρσα 30/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	ε. Βενετία 2/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ).	82	21164	α. Σιγκαπούρη 10/11 γιά Ράς Τανούρα
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ)	81	21164	α. Μπ. Ἄϊρες 29/11 γιά Βραζιλια
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π)*	77	10003	α. Σιγκαπούρη 16/5 γιά Ἰραν
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	ἀργεῖ Λευκάδα
ΑΡΗΣ (κ)	59	4532	α. Βομβάη 20/11 γιά Π. Σάϊδ
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ)*	73	2934	α. Λεμεσό 3/12 γιά Ἰκόνιο
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουέζ 8/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ)*	64	36115	στήν Πύλο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ἀλιβέρι 2/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Ἀλγκεκίρα 3/11 γιά Κούβα
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Χάβρη 4/12 γιά Τζέντα
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ)*	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 2/12 γιά Ντούρες
ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	25572	ε. Μπωμόντ 2/11
ΑΣΠΥΡ (π)	62	9636	α. Πειραιᾶ 12/10 γιά Κούβα
ΑΣΣΟΣ (κ)	68	3783	α. Κοπέρ 23/11 γιά Τομπρούκ
ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'ΪΛ(π)*	71	1453	α. Κέϊπ Τάουν 29/11 γιά Μπανάνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (π)	69	7574	α. Π. Ἐλίζαμπεθ 17/11 γιά Βαλένθια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π)*	60	19962	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Σάν Ἀντόνιο 26/11 γιά Σαλίνας
ΑΤΡΩΠΟΣ (π)*	71	9078	α. Ντώρμπαν 4/12 γιά Ματάντι
ΑΦΡΙΚΑ (π)*	72	25785	α. Σιγκαπούρη 29/11 γιά Κωνστάντζα
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π)*	69	12360	α. Μοντσούρε 24/11 γιά Μακίλα
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)*	68	1593	α. Λάς Πάλμας 19/11
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π)*	68	2895	ε. Ρουέν 29/11
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ)*	71	19392	δ. Κων/πολη 2/12 γιά Ρωσία
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Γκαέτα 12/11 γιά Μόντρεαλ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Σιογκάμα 3/10 γιά Σίρι "Αϊλ
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)*	59	3143	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΒΕΝΟΥΣ (Μαλτ.)*	62	4991	στή Γένοβα
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΑ *	65	24314	α. Ρίο Γκράντε 30/9 γιά Ρωσία
ΒΙΚΤΟΡΥ V (π)	62	10403	ὑπό παραλαβή
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	δ. Π. Σάϊδ 24/11
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π)	74	120777	α. Μίκα ἀλφαχάλ 26/11 γιά Ταϊβάν
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Π. Ἄντζελες 20/11
ΒΟΛΤΕΡΑ (π)	70	3025	δ. Κων/πολη 6/11 γιά Λιβύη
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ)	64	15716	α. Ντουμπάϊ 24/11 για Μαποῦτο
ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΓΑΛΗΝΗ*	55	9418	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π)*	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.*	70	10006	δ. Σουέζ 3/12 γιά Τζέντα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299	ἐπισκευές Μομπάσα
ΓΙΑΝΝΗΣ (π)*	64	22062	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π)	67	13091	α. Σιγκαπούρη 7/11 γιά Μπελονάν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλτ.)	68	28879	στό Μεσσισιπή
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π)*	65	1911	α. Ἀλεξάνδρεια 14/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π)	70	9069	ἀργεῖ Μαλάλαγκ Μπαίη
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στό Λάς Πάλμας
ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	ὑπό παραλαβή
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	ε. Μπ. Ἀμπάς 1/10
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)*	59	8647	ἐπισκευές Πειραιᾶ
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	ἐπισκευές Γκντάνσκ
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	α. Ν. Ὀρλεάνη 4/12
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Ἀλεξάνδρεια 27/11 γιά Ἑλλάδα
ΓΚΑΖ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.π.)*	65	4183	α. Σάντο Καστίλια 16/11 γιά Κουρακάο
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Πειραιᾶ 14/11
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π)*	68	81257	ε. Πειραιᾶ 16/11
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ)	72	54926	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΓΚΑΛΝΤΑΪΝΤ	65	1222	α. Πλύμουθ 2/11 γιά Θεσ/νίκη
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π)	62	4794	στή Καζαμπλάνκα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Κοτοκού 16/11
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	ε. Γένοβα 6/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	ε. Λομέ 4/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Τέμα 2/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π)	65	21261	α. Μόντρεαλ 29/11 γιά Πολωνία
ΓΚΟΥΝΤ Α'ΪΛΑΝΤΕΡ Ι	68	1804	ε. Κριστομπάλ 1/8
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ π*	70	11525	α. Πειραιᾶ 27/11 γιά Σουέζ
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	α. Ν. Ὀρλεάνη 4/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π)	63	8628	δ. Σουέζ 21/9 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪΟΝ	64	10141	δ. Σουέζ 28/8 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π)	68	9067	δ. Σουέζ 14/7 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	ε. Ν. Ὀρλεάνη 16/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π)	62	8891	δ. Σουέζ 27/10 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ π*	63	10141	δ. Σουέζ 30/9 γιά Κουβέϊτ

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	109693	άργεῖ Ἀλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (π).....	68	9070	α. Οὖμ Σάϊντ 14/10 γιά Μπουσίρ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.....	65	21388	δ. Σουέζ 4/12 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΟΥΝΤ ΠΑ Γ'ΟΝΗΡ (π)*.....	60	4470	δ. Παναμά 25/11
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π)*.....	68	9079	α. Οὖμ Σάϊντ 2/11 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (π).....	68	9067	δ. Σουέζ 4/9 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ.).....	74	3279	α. Π. Ἄρθρουρ 27/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ (π)*.....	60	11838	δ. Παναμά 31/10 γιά Σαγκάη.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π).....	75	3523	α. Π. Ἄρθρουρ 12/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (π)*.....	57	9079	δ. Σουέζ 11/7 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	63	8432	α. Δουνκέρκη 20/11 γιά Νιγηρία
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (π)*.....	58	8891	άργεῖ Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (π).....	67	38636	ε. Ν. Ὀρλεάνη 22/9
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (π).....	67	42273	ε. Ν. Ὀρλεάνη 30/9
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π)	62	8631	δ. Σουέζ 12/10 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ π*....	73	6415	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 30/11 γιά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ).....	70	9954	δ. Σουέζ 22/9 για Ἰράν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π).....	75	3520	α. Χιοῦστον 14/11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)*...	67	38764	ε. Γάνδη 29/11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ Ι(π)*....	60	7187	ε. Ν. Ὀρλεάνη 24/11
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ ('Ονδ.)*...	63	2603	α. Πειραιά 10/9 γιά Ἐλ Τζαζάϊρ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π)..	67	38636	ε. Ν. Ὀρλεάνη 12/8
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π)*.....	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ).....	68	8915	ε. Λισαβώνα 1/12
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	άργεῖ Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	11329	ε. Ταμπίκο 25/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ....	83	24500	α. Σάντος 21/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.....	83	28268	ε. Ἀμβέρσα 15/1
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)...	81	40357	α. Χώρς Φακάκ 12/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Γιβραλτάρ 16/12
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ.....	68	22782	α. Μανίλα 22/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ.....	67	23347	α. Καρντέγιεβο 25/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΙΟΥΣ.....	68	22798	α. Βελένσια 13/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΟΜΑΝΤ.....	68	22798	ε. Μπ. Ἄϊρες 14/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	ε. Γκιζό 22/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)...	71	56800	ε. Ποχάν 26/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)...	72	114710	ε. Περσικό 24/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.) .	73	114933	άργεῖ Πειραιά
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π)*....	57	9158	άργεῖ Πειραιά
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126261	ε. Πόρτ Σάϊδ 26/12
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)...	79	126260	ἀναμένει Φουκώρ Φακάν.
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)..	71	102326	άργεῖ Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).....	45	2740	άργεῖ Χαλκίδα
ΔΑΣΑΚΙ*.....	72	14334	δ. Σκάω 8/11 γιά Λένινγκραντ
ΔΑΦΝΗ (μ.).....	63	30886	ε. Ν. Ὑόρκη 8/11
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π)*.....	71	17805	α. Βοστώνη 20/11 γιά Ν. Ὑόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	ὑπό παραλαβή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.(π.).....	61	2981	α. Μομπίλ 23/11 γιά Σ. Λουκία
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.).....	61	7838	α. Μομπάσα 29/11 γιά Μτουάρα
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*...	68	50999	α. Σιγκαπούρη 29/11 γιά Μίρι
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	72	17355	α. Τζέντα 28/11 γιά Κουίν Ἄϊλ
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Ἀμβέρσα 13/11 γιά Π. Ὀρντάζ
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).....	69	10625	α. Σιγκαπόρη 18/11 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΕΒΙΤΑ II (κ).....	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ.Φ.(π.).....	62	8399	α. Ρότερνταμ 30/11 γιά κων/πολη
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.).....	67	23552	άργεῖ Ἀστόρια
ΕΚΤΩΡ (κ.)*.....	72	4922	α. Ρουέν 14/11 γιά Ἐλτζαζάϊρ
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ IV (κ.).....	52	2484	α. Χαλκίδα 1/12
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ V (κ.).....	55	4037	α. Χαλκία 29/11
ΕΛΕΝ*.....	67	27989	άργεῖ Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).....	70	19344	α. Ροζάριο 20/10 γιά Ἰαπωνία
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*.....	72	94989	α. Ντουμπάϊ 27/10 για Π. Πιέρ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.(δ)*.....	65	38279	δ. Κων/πολη 3/12 γιά Κωνστάνζα
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ)*.....	65	9694	α. Ταραγκόνα 25/10 γιά Ἐλ Ταμπλάζο
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ι (π.δ.)*.....	59	12662	α. Ράς Τανούρα 10/11
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*.....	67	24766	ε. Ροζάριο 5/12
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Σιγκ)...	82	5225	ε. Λεμεσό 3/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.).....	82	4280	ε. Λάρνακα 1/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ)...	81	4280	ε. Ἀμβούργο 1/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.).	75	45001	α. Τζέντα 4/12 γιά Σουέζ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Σιγκαπούρη 30/11 γιά Ρ. Τανούρα
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*..	75	60491	α. Σακάϊ 21/11 γιά Ντουμπάϊ
ΕΛΛΗ (Μαλτ)*.....	66	9135	α. Βαλέντια 22/11 γιά Ραβένα
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).....	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.).....	69	12102	ε. Καβασάκι 21/11
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ)*.....	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 24/9 γιά Κούβα
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)*.....	60	5513	άργεῖ Ἀστακό
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ II (π).....	64	32756	ἀναμένει Ντουμπάϊ
ΕΣΤΙ (π).....	72	10351	α. Ντῶρμπαν 19/11 γιά Ν. Ὑόρκη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.).....	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π)*.....	59	7059	άργεῖ Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)*.....	64	35410	άργεῖ Ἰτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*.....	79	29875	α. Π. Βέσμε 15/11 γιά Π. Ὀρντάζ
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ρότερνταμ 3/12 γιά Π. Καρτιέρ
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)*.....	69	8676	ε. Τόκιο 28/11
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π)*.....	69	10900	ε. Μόντρεαλ 5/12
ΕΦΥΡΑ (δ.)*.....	65	35406	άργεῖ Ἰτέα
ΖΑΚ (π.).....	62	10028	άργεῖο Ρίβερ Μπλακγουῶτερ
ΖΕΥΣ Ι (π.).....	60	17447	δ. Κων/πολη 23/11 γιά Κωνστάνζα
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Κόμπε 22/11 γιά Κάντα
ΖΗΝΑ (λι)*.....	68	31093	α. Μ. Ὀρλεάνη 24/11
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(π)*.....	66	10051	ε. Σιγκαπούρη 30/11
ΗΒΗ.....	79	16379	ε. Ντακάρ 22/10
ΗΡΑ *.....	79	16390	δ. Παναμά 2/12 γιά Λ. Ἀντζελες
ΗΡΑΚΛΗΣ (π).....	57	2875	α. Πειραιά 24/11 γιά Βόλο
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ)*.....	58	5266	ὑπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ)*.....	53	5691	άργεῖ Πειραιά
ΗΣΤΓΟΥΑΙΗ (δ.).....	63	29739	ε. Μπαχάμες 6/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.....	76	37650	ε. Καοσιούγκ 5/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*.....	78	11003	στή Μπάσρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)*.....	ζ65	37431	άργεῖ Ἀγ. Δομίνικο
ΘΑΡΡΟΣ (π.).....	63	3293	άργεῖ Ἀγ. Δομίνικο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.....	74	51501	α. Σιγκαπούρη 1/12 γιά Χώρ Φοκάν
ΘΕΑΝΩ (κ).....	69	10650	α. Ρεσίφ 19/11 γιά Ἀλγερία
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π)*.....	61	9266	προσάραξε Πειραιά
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)*.....	58	11765	δ. Σουέζ 6/12
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π.)*.....	68	9803	ε. Σιγκαπούρη 5/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ).....	60	3847	δ. Σουέζ 4/12 γιά Ἐρυθρ. Θάλ.
ΘΥΕΛΛΑ (μ.).....	66	40933	δ. Παναμά 17/11
ΙΜΑ*.....	68	27989	ε. Κόμπε 28/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.).....	77	11280	α. Λάρνακα 26/11 γιά Βραζιλία
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ.....	66	11153	δ. Παναμά 1/12
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)*...	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (Μαλ)*....	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)*....	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ)*...	45	3684	άργεῖ Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)*.....	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.).....	61	5201	δ. Κων/πολη 13/11
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)*.....	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*..	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π)*.....	61	8999	ε. Π. ω. Πρίνς 11/10
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ)*.....	52	7304	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ)*.....	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*.....	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*.....	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ Ι (π).....	70	3971	στόν Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π)*.....	68	4202	ἐπισκευές Πειραιά
ΙΣΤΡΙΑ.....	81	31000	ε. Χακάτα 14/11
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*.....	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ).....	60	4067	α. Μπαρλέτα 24/11 γιά Πειραιά
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π)*.....	61	10934	άργεῖ Ἀστακό
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (π)*.....	60	10934	άργεῖ Ἀστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ*.....	82	15551	α. Τάμπα 14/11 γιά Βομβάη
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)*.....	59	5051	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)*.....	60	13103	μεταφορές Ν. Ἀμερικῆς
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ' (π).....	60	4240	άργεῖ Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (π)*.....	60	5323	στή Σαγκάη
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ).....	69	4229	α. Λάς Πάλμας 2/12 γιά Ἐλ Τζαζάϊρ
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ.....	69	4267	α. Ταμπίκο 3/11 γιά Χάμιλτον
ΚΑΛΥΝ (κ.).....	69	11430	α. Σάν Πέντρο 19/11 γιά Λάγος
ΚΑΛΥΨΩ (π)*.....	69	5997	δ. Κων/πολη 3/12 γιά Σ. Ἀραβία
ΚΑΝΙΚΑ (π.).....	60	3840	α. Τζέντα 28/11 γιά Βομβάη
ΚΑΠΑΛ (κ.).....	55	1599	α. Μαπούτο 27/11 γιά Μπέϊρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π)*...	57	3826	άργεῖ Π. ορ. Σπαίην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ.....	63	16984	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*...	54	10905	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.).....	67	8927	α. Σιγκαπούρη 21/10 γιά Λάγος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)....	54	10993	α. Σάο Σεμπαστιάο 18/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)...	62	9991	α. Σιγκαπούρη 2/11 γιά Ἀγκόλα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (π)*....	62	9222	ε. Λομέ 25/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*.....	81	18000	α. Ντακάρ 17/12 γιά Ρότερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)...	66	3168	άργεῖ Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)*.....	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π).....	66	16301	ε. Λάγος 13/11
ΚΑΡΕΡΑ.....	67	5531	ε. Ρεγιουνιόν 23/11
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)*.....	71	9206	ε. Ρουέν 25/11
ΚΑΡΡΑΣ (π)*.....	62	10834	α. Σάρι 19/11 γιά Κόλπο ΗΠΑ
ΚΑΣΟΣ (κ.).....	53	2806	άργεῖ Χαλκίδα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ*.....	59	9493	στή Θεσ/νίκη
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π)*.....	81	3900	α. Ἀλεξάνδρεια 20/11
ΚΑΣΤΛ. (κ.).....	72	17674	ε. Ἀλεξάνδρεια 19/11
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.).....	58	2448	ε. Νακάλα 26/10
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*.....	63	8671	ε. Φλῶσινγκ 1/11
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.)*.....	57	1324	άργεῖ Σαουδική Ἀραβία
ΚΑΤΛ ΕΞΠΡΕΣ (π)*.....	62	5870	ε. Πειραιά 21/11
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π)*.....	65	9799	ε. Δουνκέρκη 18/11
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*....	68	13694	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 28/11
ΚΕ'Ι'Π ΓΚΡΕΚΟ (κ)*.....	60	6978	πρός διάλυση Ντάκα
ΚΕΡΒΑΝ (π).....	61	10444	ε. Λάρνακα 2/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'Ι'Τ (κ)*...	67	21706	στή Τζέντα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (Μ)*.....	52	5674	ε. Πειραιά 28/11
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)*.....	57	5250	άργεῖ Ἐλευσίνα
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π).	61	13308	στόν Πειραιά
ΚΛΕΛΙΑ (κ.).....	75	176009	ἀναμένει Ἀρούμπα
ΚΛΕΟ Ι (π.δ)*.....	59	20880	ε. Κολόμπο 15/11
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II (μ)*.....	57	4336	στό Κολόμπο
ΚΟΡΑΛ (κ.)*.....	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.).....	60	5991	ε. Νάπολη 5/12
ΚΟΣΜΑΣ Κ.* (κ.).....	51	7126	άργεῖ Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*.....	75	16221	ε. Γουνγκαρέϊ 4/12
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*.....	75	16221	ε. Γουανγκαρέϊ 4/12
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ).....	59	20514	α. Μπαχρέϊν 24/11 γιά Ντόχα
ΚΡΑΝΑΟΣ (π).....	59	3354	ε. Τέμα 2/12
ΚΡΑΝΤΩΡ (π)*.....	64	2304	δ. Παναμά 31/8 γιά Κούβα
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π).....	60	3995	δ. Παναμά 17/11
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*.....	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (λιβ)*.....	58	5058	ε. Πειραιά 3/12
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.).....	73	15382	δ. Ντόβερ 3/12 γιά Τζέντα
ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λιβ)*.....	57	9118	α. Ντουμπάϊ 17/11 γιά Ἰράν
ΚΥΜΩ (δ.)*.....	56	24234	άργεῖ Ἰτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.).....	74	122814	ἀναμένει Ντουμπάϊ
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)....	65	10596	μεταφορές Περσικοῦ
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π).....	67	26493	άργεῖ Ἐλευσίνα
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)*.....	63	24424	α. Ρίο Ἰανέϊρο 26/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.).....	67	11056	ὑπό παραλαβή
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)*.....	60	3325	α. Βενετία 3/12 γιά Ἡράκλειον
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.).....	71	13166	άργεῖ Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.).....	59	6140	ὑπό παραλαβή
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ).....	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)*.....	53	11230	άργεῖ Πειραιά
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.).....	67	49339	α. Μπιντούλου 5/11 γιά Ἰνδονησία
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π)*.....	78	11162	δ. Παναμά 6/11
ΛΑΡΑ (κ.)*.....	56	6921	προσάραξε Τιρόν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)*.....	68	22244	α. Σιλακάπ 21/11 γιά Σεμάνκα
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ).....	69	2993	α. Ὁριστάνο 15/11 γιά Βενγκάζη
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*.....	77	70983	α. Ντουμπάϊ 20/11 γιά Π. Πιέρρ
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.).....	60	4068	α. Ἐλευσίνα 15/12
ΛΕΝΑ*.....	68	22449	δ. Κων/πολη 23/11 γιά Εὔξεινο
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π)*.....	63	8427	α. Νακάλα 12/10 γιά Ντῶρμπαν
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ.(π)*.....	61	8627	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΛΕΤΑ (κ.).....	55	1000	μεταφορές Ἰνδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (π)*.....	62	14027	α. Μπαχρέϊν 13/10 γιά Μπουσίρ
ΛΕΥΚΑΣ (κ).....	65	2435	ε. Λίβερπουλ 5/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.....	67	28648	α. Σήατλ 18/11 γιά Ἰαπωνία
ΛΗΤΩ II (π)*.....	72	6106	α. Λάς Πάλμας 25/11 γιά Ματάντι
ΛΙΛΑ (π.)*.....	50	2734	άργεῖ Σάρζα
ΛΙΛΙΑΝ (π).....	64	16323	ε. Σουέμπα 28/11
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)*.....	68	1599	δ. Π. Σάϊδ 3/12
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	α. Γρενάδα 18/11 γιά Σουρινάμ
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Σιγκαπούρη 15/8 γιά Ρίο Ἰανέϊρο
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.).....	71	22523	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 18/11 γιά Σπέζια
ΛΟΥΝΑ (κ.).....	69	93547	δ. Ντουμπάϊ 4/12 γιά Ἄϊν Σούνκα
ΛΟΥΣΥ (π.).....	54	2557	ὑπό παραλαβή
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.).....	(2	11229	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 29/11
ΛΥΡΙΚ (π)*.....	61	12497	ἐπωλήθη Κινέζους Διαλυτές
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.).....	47	5010	άργεῖ Χαλκίδα

ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	α. Σεπετίμπα 21/10 γιά Κόμπτε
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Τζέντα 23/11 γιά κουβεΐτ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	36881	ε. Ροζάριο 6/12
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	πρός Καναδά 5/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ)	68	6116	ε. Θέοντα 17/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π)	70	9101	α. Καρθαγένη 1/12 γιά Σάντος
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	άργεῖ Γάνδη
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Σιγκαπούρη 25/11 γιά Σίρεμπαν
ΜΑΡΘΑ Λ. (π)*	59	8596	άργεῖ Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π)	64	3947	α. Χιούστον 16/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Π. ντέ Μπούκ 25/11
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	άργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	ε. Λ. Ἀντζελες 21/10 •
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	α. Λισσαβώνα 30/11 γιά Σετουμπάλ •
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)*	74	30341	ε. Ν. Ὀρλεάνη 1/11
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	άργεῖ Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)*	69	8773	α. Λάς Πάλμας 28/11 γιά Ἐλ Τζαζάϊρ
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 10/11 γιά Ἀλγερία
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ)	69	9072	στό Ντουμπάϊ
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π)	68	10099	ε. Ἀλεξάνδρεια 25/11
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Σεπετίμπα 24/11 γιά Ἰμουίντεν
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)(κ)	66	57027	α. Ἄϊν Σούνκα 29/11
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	ἐπισκευές Σουέζ
ΜΑΡΙΦΛΙΠ ('Ονδ.)	58	2140	στή Βερμούδα 3/12
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Μαλάγα 30/11 γιά Ταραγκόνα
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άργεῖ Στυλίδα
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ)*	61	8831	άργεῖ Λευκάδα
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στό Καῦμά Μπράκ 18/11
ΜΕ'Ι'ΟΝ II (π)	61	7351	προσάραξε Λάγος
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Βοστώνη 18/11
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άργεῖ Κουβεΐτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Κων/πολη 28/11 γιά Κωνστάνζα
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνυ (ἀποθήκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)*	61	9194	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Οὐλσάν 13/11
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ)*	72	17355	ε. Σιγκαπούρη 8/12
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άργεῖ Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	ἐπισκ. Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΜΗΛΟΣ (π)	66	10715	ε. Πειραιάς 4/12
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗΛΟΣ VI(κ)	59	4668	α. 'Ικόνιο 18/11
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ)	68	2983	δ. Σουέζ 3/12 γιά Σ. 'Αραβί
ΜΙΑ*	80	15552	α. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 1/12
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	ε. Λός Ἀντζελες 28/11
ΜΙΑΝΤΑ Α. (Μ)*	56	8985	δ. Κων/πολη 19/11
ΜΙΜΗ Μ.(Μάλτ.)	69	13525	δ. Π. Σάϊδ 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π)	71	1590	ε. Ν. Ὀρλεάνη 2/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π)	70	1582	ε. Ν. Ὀρλεάνη 30/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π)	70	1587	α. Γκουαγιακοΰίλ 22/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π)	70	1591	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Σάντα Μάρτ 9/11 γιά Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Παναμά 25/11
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π)	70	1591	άργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π)	71	1562	α. Τσάρλεστον 30/11 γιά Σαβάνα
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1562	δ. Παναμά 12/11
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π)	70	1592	άργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. Ὀρλεάνη 28/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π)	71	1584	ε. Ν. Ὀρλεάνη 20/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π)	71	1584	α. Ντεμεράρα 19/11 γιά Μεξικό
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Ὀρλεάνη 29/11
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ν. Ὀρλεάνη 16/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Ν. Ὀρλεάνη 25/11
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	α. Σάντο Καστίλα 18/11 γιά Π. Κορτές
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	άργεῖ Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π)*	61	3943	στόν Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ)*	59	5384	ε. Πειραιά 26/11
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. 'Ακάμπα 9/11
ΜΑΟΥΝΑ (π)*	77	3227	ε. Ντακάρ 16/11
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π)	57	2281	άργεῖ Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)*	68	13706	δ. Ντόβερ 3/12
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π)	61	1460	ὑπό παραλαβή
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ Ι. (π)	65	31779	ἀναμένει Φουτζέϊρο
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	ὑπό παραλαβή
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στό Μπόνυ (ἀποθήκη)
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	δ. Γιβραλτάρ 25/11
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π)*	67	4659	άργεῖ Ν. Ὑόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π)*	67	3861	άργεῖ Ν. Ὑόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 24/11
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π)	72	3172	άργεῖ Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ)	71	9085	δ. Σουέζ 8/10
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	ὑπό παραλαβή
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	δ. Κίνουρα 27/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάϊ 27/11 •
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π)*	78	11850	ε. Πειραιά 3/12•
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ*(π)	74	10250	ε. Ντῶρμπαν 2/12
ΝΑΝΤΙΑ (κ)*	71	22759	α. Τζέντα 28/11
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	δ. Σουέζ 18/9
ΝΑΝΩ Κ.(κ)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στήν καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.π.)*	65	35324	μεταφορές 'Ερυθρᾶς Θάλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π)*	67	32137	δ. Ντόβερ 2/12
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)*	58	24152	άργεῖ 'Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (π)*	69	5801	δ. Γιβραλτάρ 2/12
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	άργεῖ Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231	α. "Ημσχάβεν 11/2
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	άργεῖ Μπράγκς
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)*	63	5955	άργεῖ Σπέτσες
ΝΙΚΗ Ρ. (π)*	62	6171	α. Σύρο 14/11
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Γιβραλτάρ 27/11
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ)	69	1473	ε. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 3/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π)	67	4016	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*	61	6123	δ. Μπρανσμπάτελ 7/11
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)	82	29700	ε. Βομβάη 4/12
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άργεῖ Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π)*	56	3274	ε. Π. Σουδάν 2/5
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	δ. Μάλτα 1/12
ΝΙΟΒΗ (Μάλτ)	69	21427	δ. Σουέζ 12/11
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ)	62	9043	ε. Μπέντι 13/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	δ. Παναμά 19/11
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άργεῖ Στυλίδα
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. 'Αμβούργο 19/11 γιά ΗΠΑ
ΝΤΑΝΙΕΛ II(π.)	69	1999	α. Τζέντα 29/11 γιά "Αντεν
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. 'Ελευσίνα 27/12
ΝΤΑΡΤ (κ)	72	9953	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/11
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)*	61	5816	άργεῖ Μίνα Σάκρ
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ)	72	9440	α. Πόρτ Κήλονγκ 10/11 γιά Χοντεΐντα
ΝΤΕΝΕΜΠ (π)	68	2534	α. Βαρκελώνη 29/11
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Σουέζ 23/11
ΝΤΟΒΕΡ (κ)	66	10129	ε. Βομβάη 11/11
ΝΤΟΛΛΥ II (π)	67	9854	ε. Τζέντα 2/12
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	δ. Ντουμπάϊ 27/11
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιγκαπούρη 28/11 γιά Σεμαράγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρότερνταμ 21/11 γιά Νιγηρία
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Ντῶρμπαν 19/11 γιά Σίμπα
ΝΥΜΦΗ Κ. (π)	66	22260	ε. 'Αρατοῦ 22/11
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 24/11 γιά Νιγηρία
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπαστιάο 17/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120	άργεῖ 'Αστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	ὑπό παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Π. Σάϊδ 8/11
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	68	45678	α. Π. ορ. Σπαίην 31/10
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ)*	64	26174	α. Χάμπτον 20/11 γιά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άργεῖ 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π)	75	138037	άργεῖ 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άργεῖ 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π)	77	15935	ε. Ρότερνταμ 20/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π)	77	15844	ε. Μόντρεαλ 9/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρός Ναγκόγια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άργεῖ 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Ράς Τανούρα 28/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Μπαχάμες 18/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άργεῖ Πειραιά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77, 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 80076

NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

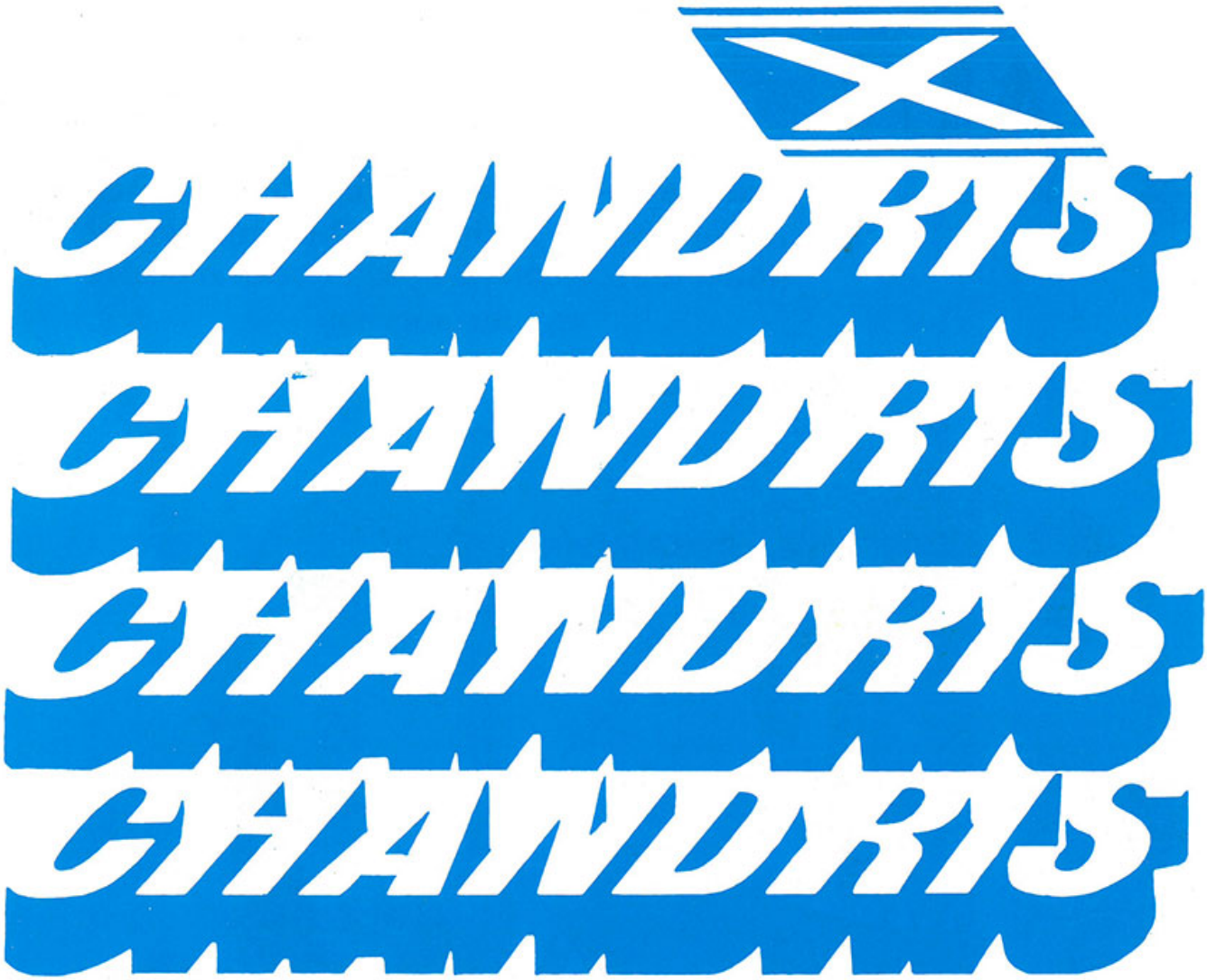
EDITING & PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.
P.O. BOX 80076 — 185 10 PIRAEUS
PHONE: 01 - 4176658 or 4122537
CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail)	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100,00
Central and South America (Air Mail)	U.S. Dollars 115,00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80,00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S. Dollars 120,00

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	πρ.ο Φαλκονάρα ('Ιταλία)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άργει 'Αλιβέρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π)	77	15844	πρός Κολομβία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	στή Βραζιλία
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ε. Καλαμάτα 4/12
ΟΠΠΟΡΤΙΟΥΝΙΤΥ	73	152327	ε. Σάουθηστ Πάς 15/12
ΟΡΕΓΚΟΝ (δ)	65	36370	α. Κόρπους Κρίστι 10/11
ΟΣΕΑΝ (κ)*	66	10825	ε. Κολόμπο 15/11
ΟΣΕΑΝ Α'Γ'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. 'Ομισόλι 2/12 γιά Ταρτούς
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ)	67	53460	άργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π)*	67	24128	α. Σαγκάη 30/10
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	στό Πόϊντ Πιέρρο 26/10
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	άργεί Χώγκεσαντ
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	
ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ (π)*	74	9712	δ. Παναμά 26/11
ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ ΙΙ (π.)	61	8816	α. Σούσα 28/11 γιά Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ)	63	10318	άργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Βαρκελώνη 3/11
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (κ)*	70	11525	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 3/11
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π)*	59	3906	δ. Κων/πολη 16/9
ΠΑΝΘΗΡ (π)*	82	35380	δ. Κων/πολη 26/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π)*	66	7463	α. Ρουέν 25/10 γιά 'Αλγερία
ΠΑΞΟΙ (κ.)*	65	1559	ύπό παραλαβή
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.π)*	73	30067	ε. Ν. 'Υόρκη 2/12
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 2/12
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)*	71	80225	άργεί Μπρούκελ Μπαίη
ΠΑΣΙΦΙΚ (π)	66	21883	α. Κέϊπ Τάουν 20/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'Γ'ΝΤ (κ)*	60	8721	α. Τσάλνα 1/11
ΠΑΤΒΙΝ (π)	62	14112	άργεί Χαλκίδα
ΠΑΤΡΑ'Γ'ΚΟΣ (π)	62	11756	άργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*	55	7738	άργεί Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π)*	69	1999	άργεί Πειραιά
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ)	67	9549	ε. Καστελαμάρε 21/11
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)*	65	33595	α. Πειραιά 13/10 γιά 'Αλεξάνδρεια
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	ε. Τζέντα 2/12
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ρότερνταμ 24/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ)	65	15577	α. Ντουλούθ 21/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	ε. Κουβέϊτ 29/11
ΠΙΕΡΟΣ (π)*	63	1702	α. 'Ελευσίνα 24/12
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Π. Χάρκωρτ 28/11
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)*	76	44489	δ. Π. Σάϊδ 5/12
ΠΛΕΙΑΣ (π)	64	5654	ε. Κων/πολη 15/11
ΠΛΟΥΒΙΟΥΣ	72	13294	ε. 'Αμβούργο 26/11
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Βαλτιμόρη 1/12 γιά 'Επτάνησα
ΠΟ'Γ'ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	δ. Γιβραλτάρ 27/11
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άργεί Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	δ. Ντόβερ 29/11
ΠΟΛΥΣ (κ δ)*	73	118460	ε. Μίλφορντ Χάβεν 6/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)*	71	80194	άργεί Μπρούκελ Μπαίη
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π)*	70	3825	α. Μορμουγκάο 12/11 γιά Κεϋλάνη
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στό Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (π)*	66	15565	ε. Νταμάμ 22/11
ΠΡΗΤΤΥ (κ)	62	12422	ε. Ντουμπάϊ 20/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Τακόμα 19/1 γιά Γιοκοχάμα
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	μέ τόν «ΝΟΜΙΚΟΣ» (Κύπρου)
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996	ε. Φλώσινγκ 1/12
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π*	68	48781	α. Γένοβα 26/11
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ)	69	977	α. Φιλαδέλφεια 23/11
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β.(π)*	61	3966	α. Τάμπα 17/10
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π)*	69	10524	ε. Καράτσι 29/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π)*	73	11383	ε. 'Αγ. Νικόλαο 3/12
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (λιβ)	66	15393	α. Ντεμεράρα 27/11
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	δ. Κων/πολη 25/11
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άργεί 'Αστακό
ΡΕ'Γ'ΝΜΠΟΟΥ Ι (π)	63	15982	α. Ν. 'Υόρκη 9/11
ΡΕ'Γ'ΝΦΡΟΣΤ (π)*	60	4820	στόν Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Γ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. 'Ορλγιενσταντ 30/11
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ)	67	35540	άργεί Στυλίδα
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	στόν Πειραιά 6/12
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)*	62	12040	ε. Π. Σάϊδ 2/11
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π)*	58	8920	δ. Σκάω 19/10
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)*	71	2932	α. Βαρκελώνη 25/11 γιά Τρίπολη
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	α. Τζέντα 24/11 γιά Τσιτακόνγκ
ΣΑΛΛΥ Δ. (π)	68	15474	ε. Κολούμπια 18/10
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ)	61	1742	α. Μοτρίλ 15/11 γιά Βαχράν
ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)*	70	5746	Σημαία Λιβερίας
ΣΑΝ ΜΑ'Γ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π)	73	10630	δ. Παναμά 22/11
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	α. Λεμεσό 3/7 γιά Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	67	1973	α. Χουέλβα 24/11
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	ε. Σακάϊντε 9/11
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Τζουέμα 2/11
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ)	61	12001	έπισκευές Κολόμπο
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	άργεί Σιγκαπούρη
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΣΑΝΣΕ (π)	62	15405	ε. 'Αμστερνταμ 14/11
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π)*	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΤΟΣ ΙΙ (π)	57	9433	α. Τζιμπουτί 24/11
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)*	72	3137	α. Καρθαγένη 8/11
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)*	76	43143	α. 'Αμβούργο 3/12
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Γ'ΝΤ	70	11329	α. Μπιλμπάο 21/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	άργεί Γκρίμσταντ
ΣΕΙΡΗΝΑ (π)	77	16267	α. Ντουλούθ 23/8
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ)	64	4975	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/12
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	έπεσκευές Μάλτα
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Σιγκαπούρη 17/11 γιά Χοντέϊντα
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ)	69	43456	α. Τουμπαρόο 20/11
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ)	71	8894	ε. Νιού τουτικόριν 25/11
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Σιγκαπούρη 5/10
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	ε. Κολούμπια 30/11
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π)*	62	9979	στήν Κωνστάντζα
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π)*	71	11379	ε. Ρεσίφ 25/11
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ)*	65	9043	α. Ρίο Γκράντε 24/11
ΣΗΓΟΥΟΡΛΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Κισαράζου 23/11 γιά Μουρουράν
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ)*	67	28528	ε. Παρανάγουα 27/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Βαλένσια 5/12
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Μοντεβίδεο 1/10 γιά 'Ιράν
ΣΗΜΠΑΚ (κ)	74	33073	ύπό παραλαβή •
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ)	69	12411	ε. Ρότερνταμ 1/12 •
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	άργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π)*	80	9015	ε. Μπαρανγκουίλα 11/11
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Λά Πλάτα 4/12 γιά Χιόστον
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Λισσαβώνα 18/11
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	άργεί Γαλαξείδι
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ)	62	7704	δ. Μπρανσμπάτελ 29/9
ΣΚΑΠΤΡΕ'Γ'ΝΤ (π.δ.)	60	21230	μετ. «ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (Παν.)
ΣΚΑΡΟΣ (κ)	63	10617	α. Τζιμπουτί 10/11
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	ε. 'Αμπιτζάν 6/6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΑΝΖ Π. (π.)*	60	8294	ε. Γκαναγιακούιλ 8/11
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ)	65	1599	α. Μασαλία 3/12
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Βανκούβερ 20/11
ΣΟΥΖΑΝ (π)	66	15765	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΣΟΥΖΑΝΑ (π)*	68	7701	ε. Σαφάγκα 1/12
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758	α. Σαουθάμπτον 5/12
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάβρη 1/12 γιά Ντακάρ
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 24/11 γιά Βόλο
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π)*	80	32000	δ. Παναμά 4/12
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176	δ. Ντουμπάϊ 9/11
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργεί Πειραιά
ΣΤΕ'Γ'Ρ	69	9946	ύπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (π)	70	5278	ύπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (π)	70	5480	α. Γιβρταλτάρ 28/11
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μάλτ.)	60	6.646	ύπό παραλαβή
ΤΑΜΑΡΑ ΙΙ (π)*	60	8420	προσάραξε Μογκαντίσου
ΤΑΡΑ ΚΑΡΙΜΠΕ (π.)	71	6717	'Επωλήθη Διάλυση Ταΐβάν
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ)*	75	117342	α. Γιουροπόρτ 30/10
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510	άργεί 'Αστακό
ΤΖΕ'Γ'ΝΤ (κ.)*	56	6500	άργεί 'Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842	ε. Λοριέν 14/12
ΤΖΩΝ Κ. (π)	72	5393	έπισκευές Ν. 'Υόρκη
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	άργεί Σετουμπάλ
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργεί Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	άργεί 'Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)*	64	15910	άργεί Πειραιά
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	65	11245	άργεί Πειραιά
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	ε. Βενετία 17/12
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π)*	73	8848	α. Ώκλαντ 3/12
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π)*	60	8070	προσάραξε 'Αβάννα
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Κων/πολη 20/11
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ύπό παραλαβή
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ε. Γάνδη 11/12
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	άναμένει 'Αμερική
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΓΟΥ'Γ'Λ	72	18723	πρός Τζέντα
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/11
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ*	68	2737	ε. Τζαμάϊκα 15/12
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	ε. Ν. Τζέρσεϋ 15/12
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 2/12
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	ε. Περσικό 11/12
ΤΡΕ'Γ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ)	72	71491	ε. Σαρδηνία 13/12
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)*	70	1597	ε. Σεβίλλη 5/12
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π)	71	4635	α. Γκάλβεστον 11/11
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π)*	78	45330	α. Λός Άντζελες 1/11
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	α. Λός Άντζελες 16/11
ΦΑ'Γ'Β Α'Γ'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σιγκαπούρη 22/11 γιά Ιαπωνία
ΦΑ'Γ'ΡΓΟΥ'Γ'ΝΤ (κ.)	(4	16299	α. Μπαρμπάντος 28/11
ΦΑΝΑΡΙ (δ)*	67	44720	α. Φός 23/11 γιά Συρία
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	δ. Παναμά 3/12
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ)	74	118215	δ. Σουέζ 9/10
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Μπούλεν Μπαίη 26/11
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	8869	ε. 'Αμβούργο 4/12
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	ύπό παραλαβή
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ)	54	1890	ύπό παραλαβή
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ)	71	22523	ε. Σαγκάη 23/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΑΝΑ (Μάλτ)	64	8226	ε. Κολόμπο 21/11
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	α. Μπρέϊκ 6/12
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)*	58	5063	α. Ντουμπάϊ 4/10
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Παναμά 9/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Γ'Τ (π.)	63	10736	α. Τζέντα 29/11 γιά 'Ινδία
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ)*	75	118216	α. Χόβικ 15/11
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	ε. 'Αμβούργο 4/12
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Μόντρεαλ 10/11
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ)*	76	122.945	ε. Καρθαγένη 4/11
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	ύπό παραλαβή
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ)*	63	1097	πρώην «ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ»
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π)*	60	3563	α. Λάς Πάλμας 22/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)*	61	1652	ε. Περαιά 2/11
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π)*	61	1695	ε. Πειραιά 18/10
ΧΑΒΑ'Γ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Μπάρμπερς Πόϊντ 11/11
ΧΑΒΑ'Γ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Καοσιούνγκ 28/10
ΧΑΡΙΣ (π)*	55	2740	ύπό παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ)*	68	48559	α. Νόρντενχαμ 5/12
ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4657	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΧΕΡΟ (π)*	57	1368	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78	15981	ε. 'Αμβέρσα 6/12
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π)	62	1768	άργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	δ. Π. Σάϊδ 5/12
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	άργεί Τρίνιντανντ
ΧΩΚ (κ)*	64	10292	α. Πόρσκρουκ 28/11
ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (π)*	62	10530	α. Κολόμπο 10/11 γιά Μπέντι
ΩΜΕΓΑ (κ.)	63	11575	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 11/11 γιά Ταΐβάν
ΟΣΤΡΑΔ (π)	67	2938	α. Σάν Πέντρο 12/11



S.S. ELLINIS
S.S. BRITANIS
S.S. AMERIKANIS

M.V. ROMANZA
S.S. REGINA PRIMA
S.S. ARIANE II
M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. PIRAEUS (37) - TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS: "CHANDRIS LINES" PIRAEUS - TELEX: 21-2327 CLP GR



TAUT

T-Tugs.
Alert for your call.
Professionals — trained, experienced, capable.
Always ready, expecting the unexpected.
More than 40,000 aggregate horsepower
at your service.



TSAVLIRIS

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE • OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING
Anti Pollution • Anchor Handling & Offshore Support • Coastal & Harbour Towage

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos Piraeus Greece
Telex 212677 TSAV GR Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304 (aoh) 821 7481, 461 8156

LONDON AGENTS Tsavliris (Shipping) Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telex 884291, 888237 TSAV UK Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482

T-TUGS
when the going gets tough